

DENİZDE CAN EMNİYETİ SÖZLEŞMESİ

SOLAS
(SAFETY OF LIFE AT SEA)

OCAK VE TEMMUZ 2002 TARİHİNDE
YÜRÜRLÜĞE GİREN DEĞİŞİKLİKLER DAHİL

TÜRKÇE

SUNUŞ

Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi, SOLAS (Safety Of Life At Sea); gemilerin dizayn kriterlerinden muhabere cihazlarının özellikleri ile muhabere usullerine kadar tüm konulan can ve mal emniyeti açısından inceleyerek kurallar koyan, dünya denizlerinde seyreden gemilerde can ve mal emniyetinin sağlanması için alınması gereken tedbirlerle, uyulması gereken hukuk kurallarını belirleyen uluslararası bir sözleşmedir.

SOLAS, gemilerin inşaa aşamasından başlamak üzere can ve mal emniyeti için; makine, elektrik ve donanımların dizaynlarını, yangın emniyet tedbirlerini, can kurtarma araçlarının özelliklerini, telsiz haberleşmesini, seyir güvenliğini, tehlikeli yüklerin taşınma prensiplerini, gemilerde bulunması gereken belge ve dökümanların isim ve kapsamını açıklayan ve kuralların uygulanması konusunda kontrol metodlarını belirleyen, IMO üyesi ülkeler tarafından imza altına alınan, yasal bir dökümandır.

Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS), Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nun 1 Kasım 1974 tarihinde yaptığı toplantıda kabul edilmiş olup 25 Mayıs 1980 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1974 SOLAS sözleşmesinin birleştirilmiş metni, 1978 ve 1988 yıllarında yapılmış olan değişme/düzeltilmeler ile çeşitli IMO kararları ile yapılmış olan değişme/düzeltilmeleri içermektedir.

Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı SOLAS'a tabi gemilerde bulundurulması ve uygulanması gereken SOLAS kitabının 2001 DEĞİŞİKLİKLERİNİ ve OCAK, TEMMUZ 2002 TARİHİNDE YÜRÜRLÜĞE GİREN DEĞİŞİKLERİ içeren birleştirilmiş baskısını hazırlayarak Türk Denizcilerinin hizmetine sunmuştur. Kitap, IMO yayını olan orjinal SOLAS kitaplarının ve tercümeleri, kullanışlı olması amacıyla orjinal İngilizce metni ile birlikte basılmıştır. Yasal yönden herlangi bir şekilde ihtilafa düşülmesi durumunda her zaman İngilizce metnin esas alınacağı hatırdı bulundurulmalıdır.

Tüm denizcilere güvenli, sakın ve kazasız seyirler dileriz.

Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
Önsöz	1
1974 Denizde Can Emniyeti Konferansı Nihai Kararı	5
1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesinin Maddeleri	9
Harmonize Sörvey ve Sertifikasyon Sistemi Konulu Uluslararası Konferans'ın Nihai Kararı.....	15
1974 Uluslararası Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine dair 1988 Protokol Maddeleri ..	19
1974 Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi ve bununla ilgili 1988 Protokolü eklerinin birleştirilmiş metni	23
Bölüm I Genel Hükümler.....	25
Bölüm II-1 İnşaat bölmeleme, stabilite, makine ve elektrik donanımları	39
Bölüm II-2 İnşaat Yangından korunma, yangın ihbar ve söndürme	123
Bölüm III Can kurtarma araçları ve donanımları	241
Bölüm IV Telsiz haberleşmesi	277
Bölüm V Seyir Güvenliği	297
Bölüm VI Yüklerin Taşınması	329
Bölüm VII Tehlikeli yüklerin taşınması	337
Bölüm VIII Nükleer gemiler	349
Bölüm IX Gemilerin Güvenli Yönetimi	355
Bölüm X Yüksek Süratli Teknelerin Güvenlik Önlemleri	359
Bölüm XI Genişletilmiş Deniz Güvenliği Özel Önlemleri	363
Bölüm XII Dökme Yük Taşıyıcıların ilave güvenlik önlemleri	367
Belgeler	373

EKLER

Ek 1 KararA.883 (21) Harmonize Sörvey ve Belgelendirilme Sisteminin (HSSC) Global ve Uniform Uygulanması	425
Ek 2 Gemilerde bulundurulması gereken belgeler ve dökümanlar	428
Ek 3 SOLAS Konferanslarında Kabul Edilen Kararların Listesi	439

Önsöz

Giriş

1 Halen yürürlükte bulunan Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) 1974, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından 1 Kasım 1974 tarihinde düzenlenen Uluslararası Konferansta kabul edilmiş ve 25 Mayıs 1980 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu tarihten itibaren günümüze kadar SOLAS 1974 sözleşmesine aşağıda belirtildiği şekilde iki defa değişiklik yapılmıştır.

.1 17 Şubat 1978 tarihinde düzenlenen Tanker Güvenliği ve Kirliliği Önleme konusundaki Uluslararası Konferansta kabul edilen Protokol vasıtası ile (1978 SOLAS protokolü) yapılan değişiklik 1 Mayıs 1981'de yürürlüğe girmiştir.

.2 11 Kasım 1988 tarihinde Harmonize Survey sistemleri ve Belgelendirilmesi konusundaki Uluslararası konferans ile kabul edilen protokol. Bu protokol 1978 tarihli SOLAS Protokolünü iptal ederek onun yerini almış ve 3 Şubat 2000 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

2 1974 SOLAS Sözleşmesi, gerek Uluslararası Denizcilik Örgütünün (IMO) Deniz Güvenliği Komitesi tarafından (MSC), gerekse SOLAS Konferanslarına katılan taraf devletlerce, SOLAS'ın VIII maddesi gereğince genişletilmiş ve aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

.1 1981 değişimleri MSC.1 (45) ile, kabul edilen karar 1 Eylül 1984 'de yürürlüğe girmiştir.

.2 1983 değişimleri MSC.6 (48) ile, kabul edilen karar 1 Temmuz 1986'da yürürlüğe girmiştir.

.3 Nisan 1988 değişimleri MSC.11 (55) ile, kabul edilen karar 22 Ekim 1989'da yürürlüğe girmiştir.

.4 Ekim 1988 değişimleri MSC.12 (56) ile, kabul edilen karar 29 Nisan 1990'da yürürlüğe girmiştir.

.5 Küresel Denizde'Tehlike ve Güvenlik Sistemleri hakkındaki 1974 Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesine Taraf Hükümetlerin katıldığı Konferansın 1 nolu kararıyla kabul edilen Kasım 1988 değişimleri 1 Şubat 1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

.6 1989 değişimleri MSC.13 (57) ile, kabul edilen karar 1 Şubat 1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir;

.7 1990 değişimleri MSC.19 (58) ile, kabul edilen karar 1 Şubat 1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir;

.8 1991 değişimleri MSC.22 (59) ile, kabul edilen karar 1 Ocak 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir;

.9 Nisan 1992 değişimleri MSC.24 (60) ve MSC.26 (60) ile, kabul edilen kararlar 1 Ekim 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir;

.10 Aralık 1992 değişimleri MSC.27 (61) ile, kabul edilen karar 1 Ekim 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

.11 Mayıs 1994 değişimleri MSC.31 (63) ile, kabul edilen karar

.1 Tankerler'in acil durum ve yedekleme düzenlemeleri gemilerin rapor sistemleri 1 Ocak 1996 'da

.2 Köprüüstü görüş mesafesi ve yakıt borularının korunması hakkındaki değişimler, 1 Temmuz 1998'de yürürlüğe girmiştir.

- .12 1974 Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesine katılan Taraf Devletlerin katılmış olduğu Konferansın 1 nolu kararıyla kabul edilen Mayıs 1994 değişimleri :
- .1 Yüksek Süratli Tekneler için Güvenlik Ölçümleri, yeni bölüm X diğer yeni bir bölüm olan XI Denizde Güvenliği Arttırıcı Özel Ölçümlerin yer aldığı değişimler 1 Ocak 1996'da
- .2 Gemilerdeki Güvenli Operasyon Yönetiminin yer aldığı yeni bölüm IX daki değişimler 1 Temmuz 1998'de yürürlüğe girmiştir.
- .13 Aralık 1994 değişimleri MSC.42 (64) ile, kabul edilen karar 1 Temmuz 1996'da yürürlüğe girmiştir;
- .14 Mayıs 1995 değişimleri MSC.46 (65) ile, kabul edilen karar 1 Ocak 1997'de yürürlüğe girmiştir;
- .15 1974 Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesine Taraf Devletlerin katılmış olduğu Konferansın 1 nolu kararıyla kabul edilen Kasım 1995 değişimleri 1 Temmuz 1997 tarihinde yürürlüğe girmiştir.
- .16 Haziran 1996 değişimleri MSC.47 (66) ile, kabul edilen karar 1 Temmuz 1998'de yürürlüğe girmiştir.
- .17 Aralık 1996 değişimleri MSC.57 (67) ile, kabul edilen karar 1 Temmuz 1998 tarihinde yürürlüğe girmiştir.
- .18 Temmuz 1997 değişimleri MSC.65 (68) ile, kabul edilen karar 1 Temmuz 1999 tarihinde yürürlüğe girmiştir.
- .19 1974 SOLAS Konferansına taraf devletlerce 1 nolu karar ile kabul edilen Kasım 1997 değişimleri 1 Temmuz 1999 tarihinde yürürlüğe girmiştir.
- .20 Mayıs 1998 değişimleri MSC.69 (69) ile kabul edilen kararının 1 Temmuz 2002 tarihinde yürürlüğe girmesi beklenmektedir.
- .21 Mayıs 1999 değişimleri MSC.87 (71) ile kabul edilen karar 1 Haziran 2001 tarihinde yürürlüğe girmiştir.
- .22 Mayıs 2000 değişimleri MSC.91 (72) ile kabul edilen kararlarının 1 Ocak 2002 tarihinde yürürlüğe girmesi beklenmektedir.
- 3 1998 Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi protokolü Mayıs 2000 değişiklikleri, MSC.92 (72) kararıyla 1 Ocak 2002 tarihinde yürürlüğe girmesi beklenmektedir.

Birleştirilmiş Metnin İçeriği

4 Bu yayın, henüz yürürlüğe girmemiş Mayıs 1998 değişimleri dışında 1974 SOLAS Konvansiyonu, 1988 SOLAS Protokolünü ve şu ana kadar ki tüm yapılmış olan ekleriyle beraber Mayıs 1999 değişimlerini de kapsamaktadır. Metnin son şekli 1 Ocak 2001 uygulanabilen SOLAS gerekleri itibarı ile, kolay bir referans teşkil etmesi amacıyla IMO Sekreteryası tarafından derlenmiştir.

5 Bu yayın iki bölüm şeklinde düzenlenmiştir.

.1 Birinci bölüm 1974 SOLAS sözleşmesi 1988 SOLAS protokol maddelerinin gereklerini ve belgelerini içerir.

.2 İkinci bölüm, Harmonize Sörvey Sistemlerinin Global ve Uniform uygulama kararları ve sertifikasına (HSSC) ait A.883 (21) kuralını, gemide bulundurulacak belge ile dökümanların bir listesini* ve taraf devletlerin SOLAS konferansında mütabakata vardıkları kararların bir listesini içermektedir.

6 Gemilerin inşa ve teçhizatlandırılması sırasında uyulması gereken kurallar, inşa tarihinden önce veya inşa tarihinde yürürlükte olan kurallar iken, bu birleştirilmiş metinde bulunan harekât ihtiyaçları tüm gemilerin uyması gereken kurallardır. 2001 yılından önce inşa edilmiş gemilerin inşa ve uygulanan malzemelerin şartlarını belirlemek için, 1974 SOLAS sözleşmesinin metinleri ve 1988 SOLAS Protokol ve sözleşme gereklerine başvurulmalıdır. Örneğin; Mevcut yolcu gemileri için özel şartlar ne 1981 gerekleri kısım II-2'de ne de bu metinde yer almaktadır. Bu şartlar sadece orjinal 1974 SOLAS konvansiyonu kısım II-2 F'de yer almaktadır.

7 1988 Protokolüyle değiştirilmiş 1974 Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesinin eklerine ilişkin kaynaklar ve bölüm 1 şartları [P88] harfiyle gösterilmiştir. 1978 SOLAS Protokollarıyla güncellenen 1974 SOLAS Sözleşmesi için buna benzer semboller kullanılmamıştır. Çünkü sözleşmenin birinci bölümüne bağlı olarak şartlar 1988 SOLAS protokolü ile değiştirilmiştir. Anlaşmanın diğer bölümleri SOLAS değişimleri ile yer değiştirmiştir.

8 Genel olarak, bu yayın 1974 SOLAS sözleşmesi ve 1988 SOLAS protokolu değişimlerini içerir. Ayrıca, ilaveten Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesine yapılmış çeşitli ilaveler, ile 1988 Denizde Can Güvenliği Protokolü ve 1974 Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi metinleri arasında bir tutarlık derecesi sağlama amacını taşır ve özünü değiştirmeksizin küçük basım değişikliklerini içerir.

.1 1981, 1983, 1988 ve 1991 değişimleriyle tamamen yeniden yazılan II-1, II-2, III, IV, VI ve VII Bölümlere ait kuralların paragraf ve alt paragrafları için ondalık numaralama sistemi kullanılmışken, asıl numaralama sistemi I. V ve VIII Bölümlerde işleme tabi olacaktır.

.2 (Bu kuralların (a) paragrafı, bu bölümün 5 nolu kararı gibi) düzeltilmemiş kurallardaki asıl referans sistemi işleme tabi ise, (Kural II-/55.5) 1981 de kabul edilen metinlerdeki kurallara, paragraflar ve bölümlere ait referanslar ve bu zamana kadar ki değişimler kısaltılmış bir şekilde yer alırlar.

.3 1969 Tonaj Sözleşmesinde tayin edilen gross tonaj ifadesiyle Uluslararası Denizcilik Teşkilatı araçlarında kullanılan gross tonaj ifadesinin aynı anlam taşıdığı düşünülerek alınan kongre kararı (Karar A, 493 (XII) ve 1969 Tonaj Sözleşmesinin 18 Temmuz 1994 tarihi itibarıyla tam teşekküllü bir şekilde yürürlüğe girmiş olması ile gross tonları ifadesi gross tonaj şeklinde değiştirilmiştir; ve

.4 A 351. (IX) kararı gereğince SI sisteminin metrik değerler kullanılır.

(*) Geminin limandaki basit operasyonları ve Liman Devlet Kontrolü için gerekli olan belgeler ve dökümanlarının karada çalışan personel, görevliler ve kaptanlar tarafından değerlendirilmesine yardımcı olmak amacıyla, belgelerin burada tanımlanmış olan tüm belge ve dökümanların kısa tanımlarını içerecektir.

Dipnotların işlevi

9 Bu takviye metninde verilmiş dipnotlar MSC tarafından önemsendiği gibi sözleşmenin kısmını oluşturmaz fakat yapılan atfın anlaşılabilirliğini sağlamak amacıyla ilave edilmiştir. Yayınlandığı zamandaki Sekreteryaya tarafından güncelleştirilmiş ve belli bir metinle ilgili olan önerileri, kararları ve tüzükleri açıklamaktadır. Buna ilaveten belirli, açıklayıcı dipnotlar, ilgili metinlere esas olan kodlar, yol gösterici yöntemler, öneriler ve MSC'nin diğer kararlarını açıklamak üzere yer almaktadır. Tüm durumlarda, okuyucu bu çeşit metinlerin yeniden gözden geçirilmiş ve güncelleştirilmiş olan haliyle değiştirilmiş olabileceğini aklında tutarak 1974 Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesinin bu takviye metninin değiştirilmiş yayında olduğu gibi referanslı metnin en son yayınlanan baskısını kullanmak zorundadır.

Milletlerarası Sözleşme

Karar Sayısı : 8/522

19 Kasım 1965 tarihli ve 6/5520 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Denizde Can Emniyeti Sözleşmesinin yerine kaim olmak üzere, IMCO (Hükümetlerarası Danışsal Denizcilik Teşkilâtı) nın 21 Ekim - 1 Kasım 1974 tarihleri arasında Londra'da düzenlediği Konferansta kabul edilen ekli "Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi" nin 25 Mayıs 1980 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere onaylanması; Dışişleri Bakanlığının 25/2/1980 tarihli ve ÇSİG/DHD : 752.400/5.374 sayılı yazısı üzerine, 31/5/1963 tarihli ve 244 sayılı Kanunun 3 üncü ve 5 inci maddelerine göre, Bakanlar Kurulunca 6/3/80 tarihinde kararlaştırılmıştır.

1974, ULUSLARARASI DENİZDE CAN EMNİYETİ KONFERANSININ NİHAİ KARARI

1 Hükümetler Arası Deniz Danışma Örgütü Genel Kurulu 17 Haziran 1960 tarihinde Londra'da imzalanan Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesinin yerini almak üzere yeni bir konferans akdedilmesini 23/11/1973 tarihinde A 304 (VIII) sayılı kararı altına almıştı.

2 Hükümetler Arası Deniz Danışma Örgütünün çağnsı üzerine bu konferans 21 Ekim'den 1 Kasım 1974 tarihine kadar Londrâ da toplandı. Aşağıda yazılı devletler Konferasta delegelerle temsil edildi.

Cezayir	Arjantin
Avustralya	Belçika
Brezilya	Bulgaristan
Burma	Belarussia Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti
Kanada	Şili
Çin	Kongo
Küba	Kıbn
Çekoslovakya	Demokratik Yemen
Danimarka	Mısır
Finlandiya	Fransa
Gabon	Demokratik Alman Cumhuriyeti
Federal Alman Cumhuriyeti	Gana
Yunanistan	Macaristan
İzlanda	Hindistan
Endonezya	İran
İrlanda	İsrail
İtalya	Jamaika
Japonya	Kuveyt
Liberya	Libya Arap Cumhuriyeti
Madagaskar	Meksiko
Monako	Hollanda
Yeni Zelanda	Nijerya
Norveç	Pakistan
Panama	Peru
Polonya	Portekiz
Kore Cumhuriyeti	Vietnam

Senegal	Singapor
İspanya	Sri Lanka
İsveç	İsviçre
Türkiye	Ukrayna Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti
Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği	Büyük Britanya ve Kzy İrlanda Birleşik Kraliyeti
Tanzania Birleşik Cumhuriyeti	Birleşik Amerika Devletleri
Uruguay	Venezuela
Yugoslavya	

- 3 Konferansta Avusturya'yı bir gözlemci temsil etmiştir.
- 4 Örgütün bir ortak üyesi olan Hong Kong Konferansa bir gözlemci göndermiştir.
- 5 Örgütün çağnsına uyarak Birleşmiş Milletler sisteminde bulunan aşağıda yazılı örgütler de Konferansa gözlemci göndermişlerdir.
 Uluslar Arası İşçi Örgütü (ILO)
 Uluslar Arası Telekomünikasyon Birliği (ITU)
- 6 Aşağıda isimleri yazılı Hükümet olmayan örgütler de Konferansa gözlemci göndermişlerdir.
 Uluslar Arası Deniz Nakliyeciliği Odası (ICS)
 Uluslar Arası Elektroteknik Komisyonu (IEC)
 Uluslar Arası Serbest Ticaret Birliği Konfederasyonu (ICFTU)
 Uluslar Arası Deniz Fenerleri İdaresi Birliği (IALA)
 Uluslar Aradası Deniz Radyo Komitesi (CIRM)
 Uluslar Arası Klaslama Müesseseleri Birliği (JACS)
 Uluslar Arası Petrol Şirketleri Deniz Forumu (OCIMF)
 Uluslar Arası Pilotlar Birliği (IMPA)
 Okyanus Kaynakları Mühendislik Komitesi (ECOR)
 Uluslar Arası Hava Nakliye Birliği (IATA)
- 7 Birleşik Amerika Devletleri delegelerinden Tuğamiral R. Y Edwards Konferansa Başkan olarak seçildi. Aşağıda yazılı olanlar da başkan yardımcılığına seçildiler :
 H. E. Dr. M. de Anchorena (Arjantin)
 Mr. M. A. El-Sammak (Mısır)
 Dr. H. Rentner (Demokratik Alman Cumhuriyeti)
 Captain S. Tardana (İndonezya)
 Mr. J. G. Senghor (Senegal)
- 8 Konferansa aşağıda yazılı idareciler atandı :
 Genel Sekreter Mr. C. P Strivastava
 Örgütün Genel Sekreteri
 Genel Sekreter Muavini Mr. J. Queginer
 Örgütün Genel Sekreter Yardımcısı
 İcra Sekreteri Kaptan A. Saveliev
 Deniz Emniyet Komitesi Sekreteri
 İcra Sekreteri Yardımcısı Kaptan Z. N. Sdougos
 Deniz Emniyet Bölümü Direktörü

9 Konferans aşağıda yazılı komiteleri tesis etmiştir.

Yönetim Komitesi Başkanı : Tuğamiral R. Y Edwards (Amerika Birleşik Devletleri) Konferans Başkanı

Komite I

Başkanı : Mr. G. A. E. Longe (Nijerya)

Başkan Vekili : Albay Mitropoulos (Yunanistan)

Komite II

Başkan : Mr. P. Eriksson (İsveç)

Başkan Vekili : Kaptan M. A. Ghaffar (Pakistan)

Belgeler Komitesi :

Başkan : Mr. A. Rozental (Meksiko)

Yazı Komitesi :

Başkan : Mr. G. Unkles (Avustralya)

10 Konferansın önünde tartışmalara temel olarak aşağıdaki konuları ele aldı :

- 1960, Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi

- Sözleşmeyi takiben 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 ve 1973 yıllarında Teşkilât

Umumi Hey'eti tarafından kabul edilen bu sözleşmenin tadilleri,

- Örgütün Deniz Emniyet Komitesi tarafından hazırlanan 1960 sözleşmesinin bazı maddelerine ait değişim tasarıları,

- Belirli kurallara yapılacak önemli ve yazı tadilleri,

- İlgili hükümetler ve örgütler tarafından Konferansa sunulan maddeler ve kurallara dair öneri ve mütalâalar,

11 Değişik komitelerin ve Umumi Hey'et oturumlarının raporlarına kaydolunan tartışmalar sonucunda Konferans, bu nihai kararın 1 sayılı eki olan, 1974 ULUSLARARASI DENİZDE CAN EMNİYETİ SÖZLEŞMESİNİ kabul etmiştir.

12 Konferans, metinleri bu nihai kararın 2 sayılı eki olan birçok sayıda kararları da kabul etmiştir.

13 Konferans, metinleri bu nihai kararın 3 üncü eki olan, 1974 Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesine dahil kuralların nükleer gemilere uygulanmasında hükümlere rehber olmak ve bu gemilerin hali hazırda içinde bulundukları teknik oluşma safhasındaki ana sorunlarda dikkat çekilmesi gereken hususlarda birçok sayıda öneri kabul etmiştir.

14 Ekleri dahil olduğu halde, işbu nihai kararın metni Hükümetler Arası Deniz Danışma Örgütü Genel Sekreterine teslim edilmiştir. Tek, orjinal metin olarak Çin, İngiliz, Fransız, Rus ve İspanyol dillerinde düzenlenmiştir. Sözleşmenin Arapça, Almanca ve İtalyanca'ya yapılacak resmi tercümeleri hazırlanacak ve bu nihai kararla birlikte teslim edilecektir.

15 Hükümetler Arası Deniz Danışma Örgütü Genel Sekreteri, Konferans kararları ile beraber bu nihai kararın tasdikli suretlerini, sözleşmenin asıl metninin tasdikli suretlerini ve hazırlandığı zaman sözleşmenin resmî tercümelerini, isteklerine uyararak, Konferansta temsil edilmek üzere davet edilen devletlerin Hükümetlerine gönderecektir.

Bu yazılanları tasdik etmek üzere, aşağıdaki imzaları bulunanlar bu nihai karar altına imzalarını koymuşlardır.

Bin dokuz yüz yetmiş dört senesi Kasım ayının birinci gününde Londra'da yapılmıştır.

1974, ULUSLARARASI CAN EMNİYETİ SÖZLEŞMESİ

1974, ULUSLARARASI DENİZDE CAN EMNİYETİ SÖZLEŞMESİ

Umumun mutabakatı ile, yeknesak prensipler ve kurallar tesis ederek denizde can emniyeti sağlamak isteyen,

O tarihten beri oluşan gelişmeleri hesaba katarak bu isteklerin, 1960 Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesinin yerini alacak bir sözleşme meydana getirilmesi ile, en iyi şekilde, gerçekleşeceğini göz önünde tutan,

Bağlantılı Devletler,

Aşağıda yazılı olan hususlarda mutabakata varmışlardır :

MADDE I

Sözleşmenin Genel Yükümlülükleri

(a) Bağlantılı hükümetler işbu sözleşme ve bunun ayrılmaz birer parçası olan zeyilnameler hükümlerini tam olarak uygulamakla yükümlü olduklarını kabul ederler. İşbu sözleşmeye yapılacak her değinme, aynı zamanda, zeyilnamelere de yapılmış sayılacaktır.

(b) Bağlantılı hükümetler, bir geminin can emniyeti bakımından, atandığı hizmeti yapmağa uygun bir halde olmasını sağlamak üzere işbu sözleşmenin tam etkili bir halde tutulması için gerekli kanun ve tüzükleri yapmak, emir ve nizamları çıkarmak ile de yükümlüdürler.

MADDE II

Uygulama

İşbu sözleşme, hükümetleri bu sözleşmeyi onaylamış olan devletlerin bayrağını taşıma hakkına sahip olan gemilere uygulanacaktır.

MADDE III

Kanunlar ve Tüzükler

Bağlantılı hükümetler (bundan böyle metin içinde "örgüt" olarak adlandırılacak olan) Hükümetler Arası Deniz Danışma Örgütünün Sekreterliğine temas ederek;

(a) Bağlantılı hükümetler yetkili makamlarına tamim edilmek üzere, denizde can emniyeti konularında kendi namlarına hareket etme yetkisi verdikleri, hükümete ait olmayan kuruluşların bir listesini;

(b) Bu sözleşme kapsamına giren çeşitli konularda tertip edilen kanun, nizam, emir ve tüzüklerin metinlerini;

(c) Bağlantılı hükümetler yetkili makamlarının bilgi edinmeleri için tamim edilmek üzere işbu sözleşme hükümleri altında tanzim ettikleri belgelerden yeterli bir miktar örneğin, gönderilmesini sağlama yükümlülüğünü almışlardır.

MADDE IV

Mücbir Sebepler Hali

(a) Sefere çıktığı sırada işbu sözleşme hükümlerine tabi olmayan bir gemi hava zorlaması veya herhangi bir başka mücbir sebep dolayısıyla niyet ettiği seferden ayrıldığı takdirde yine bu sözleşme hükümlerine tabi olmayacaktır.

(b) Bir mücbir sebep veya kaptanını kazazedeler veya diğer kimseleri gemiye almak yükümlülüğü yüzünden gemide bulunan şahıslar, işbu sözleşme hükümlerinin bir gemiye uygulanması maksadı için hesaba katılmayacaktır.

MADDE V

(Fevkalâde) Emercensi Hallerde İnsan Taşınması

(a) Can emniyetleri tehdit altında bulunan kimselerin içinde bulundukları bölgeleri boşaltmak maksadı ile sözleşme ile bağlantılı bir hükümet, gemilerinde, işbu sözleşmenin taşınmasına müsaade ettiği miktardan daha fazla bir sayıda adam taşınmasına müsaade edebilir.

(b) Böyle bir müsaadenin verilmiş olması, diğer bağlantılı bir hükümetin kendi limanlarına gelen böyle bir gemiyi, işbu sözleşme hükümlerine göre kontrol etme yetkisinden yoksun bırakmaz.

(c) Böyle bir müsaadeyi veren bağlantılı bir hükümet, hangi şartlar altında müsaadenin verildiği de beyan ederek, müsaade verdiğini Örgüt Genel Sekreterine bildirecektir.

MADDE VI

Bundan Önceki Muahedeler ve Sözleşmeler

(a) İşbu sözleşme bağlantılı hükümetler arasında 17 Haziran 1960'da imzalanan Uluslararası, Denizde Can Emniyeti sözleşmesini yürürlükten kaldırmakta ve o sözleşmenin yerini almaktadır.

(b) İşbu sözleşmeye bağlı hükümetler arasında mevcut Denizde Can Emniyeti veya buna dair olan bütün diğer muahede, sözleşme ve anlaşmalar :

(i) İşbu sözleşmenin uygulanmayacağı gemiler; ve

(ii) İşbu sözleşmeye tabi olacaklarına dair kesin hüküm bulunmayan gemiler, için içlerinde yazılı müddetler zarfında, tam etkili ve mükemmel bir halde kalacaklardır.

(c) Bu tip muahedeler, sözleşmeler veya anlaşmalar işbu sözleşme hükümleri ile çelişkili bir halde olduğu zaman, bu sözleşme hükümleri geçerli olacaktır.

(d) Bu sözleşmede haklarında kesin hüküm bulunmayan hususların tümüne bağlantılı devletlerin mevzuatı uygulanacaktır.

MADDE VII

Bağlantılı hükümetlerin tümü veya bazıları arasında işbu sözleşmeye uygun olarak özel kurallar yapılırsa, diğer bütün bağlantılı devletlere bildirmek üzere bu özel kurallar Örgüte bildirilecektir.

MADDE VIII

Tadiller

(a) İşbu sözleşme aşağıdaki paragraflarda belirlenen yöntemlere uyularak tadil edilebilir.

(b) Örgüt içinde incelemeden sonraki tadiller :

(i) Bir bağlantılı hükümetin önereceği herhangi bir tadil örgüt Genel Sekreterine gönderilecek, Genel Sekreter de bunu, kendi incelemesinden en az 6 ay önce, bağlantılı hükümetlerin tümüne tamim edecektir.

(ii) Yukarıda yazılı olduğu gibi önerilen ve tamim edilen herhangi bir tadil, incelenmek üzere, örgütün Deniz Emniyet Komitesine havale edilecektir.

(iii) Gerek örgüte üye olan ve gerekse olmayan devletlerin bağlantılı hükümetlerinin, tadilin incelenmesi ve kabulü işlemleri yapılırken, Deniz Emniyet Komitesi çalışmalarına katılma hakkı olacaktır.

(iv) Bağlantılı hükümetler üçte birinin oylama zamanında mevcut olması şartı ile bu paragrafın (iii) sayılı tali paragrafı hükümlerine göre genişletilen ve (bundan böyle metin içinde "genişletilmiş Deniz Emniyet Komitesi" diye adlandırılacak olan) Deniz Emniyet Komitesinde mevcut ve oy veren bağlantılı hükümetlerin üçte iki çoğunluğu tarafından kabul edilen tadiller;

(v) Bu paragrafın (iv) sayılı tali paragrafına uygun olarak kabul edilen tadiller Örgüt Genel Sekreteri tarafından kabul edilmek üzere bağlantılı hükümetlere gönderilecektir.

(vi) (1) Sözleşmenin bir maddesine veya Ek'in 1 sayılı bölümüne yapılan bir tadil, bağlantılı hükümetlerin üçte iki çoğunluğu tarafından kabul edildiği tarihte kabul edilmiş sayılacaktır.

(2) I. bölümü dışında Ek'e yapılacak bir tadil :

(aa) Kabul edilmek üzere bağlantılı hükümetlere gönderildiği tarihten sonra geçecek 2 yılın bitiminde; veya

(bb) Genişletilmiş Deniz Emniyet Komitesinde mevcut oy veren bağlantılı hükümetlerin üçte iki çoğunluğu tarafından kabulü sırasında, bir yıldan az olmamak üzere, başka kabul tarihi saptandı ise, o tarihte kabul edilmiş sayılacaktır.

Bütün bunlara rağmen, ya bağlantılı hükümetlerin üçte biri veya Birleşik Deniz Ticaret Filoları toplam gros tonu dünya deniz ticaret filosu toplam gros tonunun yarısından az olmayan bağlantılı hükümetler, belirlenen zaman süresinde, tadile karşı olduklarını bildirirlerse, bu tadil, kabul edilmemiş sayılacaktır.

(vii) (1) Sözleşmenin bir maddesi veya Ek'in 1. bölümüne yapılan bir tadil, kabul eden bağlantılı hükümetler için, kabul edilmiş sayılacağı tarihten 6 ay sonra ve o tarihten sonra kabul eden her bağlantılı hükümet için de kabul edilişi tarihinden sonra geçecek 6 ayın bitiminde, yürürlüğe girecektir.

(2) Sözleşmenin I. bölüm dışında kalan bir maddesine yapılan tadil, bu paragrafın (vi) (2) sayılı tali paragrafına uyarak karşı olduğunu bildirenler ve bu bildirilerini geri çekmeyenler hariç, bağlantılı hükümetlerin tümü için, kabul edilmiş sayılacağı tarihten 6 ay sonra yürürlüğe girecektir. Mafih, yürürlüğe giriş için tesbit olunan tarihten önce herhangi bir bağlantılı hükümet Örgütünün Genel Sekreterine bu tadili yürürlüğe girişinden bir yıldan daha uzun olmayan veya tadilin kabul edildiği zamanda genişlemiş Deniz Emniyet Komitesinde mevcut, oy veren bağlantılı hükümetler üçte iki çoğunluğunca saptanacak daha uzun olan bir süreden önce yürürlüğe koyma yükümlülüğünden kendisinin istisna edilmesini isteyebilir.

(c) Bir konferans tarafından tadil :

(i) Bağlantılı hükümetlerin en azından üçte birinin katıldığı bir öneri vererek bağlantılı bir hükümet, örgütten işbu sözleşmeye yapılacak tadilleri incelemek üzere bir konferans tertip etmesini rica edebilir.

(ii) Bu neviden bir konferansta mevcut ve oy veren bağlantılı hükümetler üçte iki çoğunluğunca onayları kabul edilen her tadili Örgüt Genel Sekreteri, kabul için bağlantılı hükümetlerin tümüne gönderecektir.

(iii) Konferansta hilafına bir karar alınmadığı durumda, her tadil, bu maddenin (b) (vi) ve (b) (vii) sayılı tali paragrafları hükümlerinde belirlenen usule uygun olarak kabul edilecek ve yürürlüğe girecektir. Bu tali paragraflarda genişletilmiş Deniz Emniyet Komitesine değinilen belirlemeler konferans için de geçerli olacaktır.

(d) (i) Ek'e yapılan ve yürürlüğe giren bir tadili kabul eden bir bağlantılı hükümet, bu maddenin (b) (vi) (2) sayılı tali paragrafı hükümlerine uyarak tadile karşı çıkan ve karşı çıkışını da geri almayan bir bağlantılı hükümetin bağlı olduğu devletin bayrağını taşıyan bir gemiye, tadilin kapsamı içinde tanzim olunan belgeler konusunda, bu sözleşme hükümlerinden yararlanma hakkı vermekle yükümlü tutulmayacaktır.

(ii) Ek'e yapılan ve yürürlüğe giren bir tadili kabul eden bir bağlantılı hükümet, bu maddenin (b) (vii) (2) sayılı tali paragrafı hükümlerine uyarak Örgüt Genel Sekreterine tadilin uygulanması hususunda kendisinin istisna edilmesini bildiren diğer bir bağlantılı hükümetin bağlı olduğu devletin bayrağını taşıyan bir gemiye, bu sözleşme hükümlerinden yararlanma hakkı vermekle yükümlü olmayacaktır.

(e) Aksine kesin bir hüküm bulunmadıkça, bu sözleşmenin gemi bünyesi ile ilgili bir hükmünün tadili, sadece omurgası bu tadilin yürürlüğe girişi tarihinde veya bundan sonra atılan veya bu tarihte veya bu tarihten sonra inşa durumu bu halde olan bir gemiye uygulanacaktır.

(f) Bu maddenin (b) (vii) (2) sayılı tali paragrafı uyarınca bir tadile ilişkin herhangi bir kabul veya karşı çıkma beyanı yazılı olarak Örgüt Genel Sekreterine sunulacak Genel Sekreterde böyle bir belge verildiğini, alınış tarihi ile birlikte, bağlantılı hükümetlerin tümüne bildirilecektir.

(g) Örgüt Genel Sekreteri bu madde hükümlerine uygun olarak yürürlüğe giren her tadili, giriş tarihi ile birlikte, bağlantılı hükümetlerin tümüne bildirecektir.

MADDE IX

İmza, Tasdik, Kabul, Onaylama ve Katılma

(a) İşbu sözleşme 1/11/1974'den 1/7/1975 tarihine kadar Örgüt Genel Merkezinde imzaya açık bir halde bulundurulacak, bu tarihten sonra da katılmaya açık bir halde kalacaktır. Devletler, aşağıda yazılı işlemleri yaparak bu sözleşmeye taraf olabilirler :

- (i) Şartsız olarak kabul etme, tasdik ve onaylama belirleyen imza.
- (ii) Tasdik, kabul veya onaylama şartının koşulmasını takiben tasdik, kabul veya onaylama; mahiyetinde imza veya,
- (iii) Katılma

(b) Tasdik, kabul, onaylama veya katılma Örgüt Genel Sekreterine bu konuda teslim edilecek bir belge ile yapılacaktır.

(c) Örgüt Genel Sekreteri işbu sözleşmeyi imza eden veya bu sözleşmeye katılan her devletin hükümetlerini herhangi bir imzalama veya tasdik, kabul, onaylama veya katılma belgesinden haberdar edecektir.

MADDE X

Yürürlüğe Giriş

(a) Bu sözleşme, toplu olarak sahip oldukları ticaret filosu gros tonajı dünya deniz ticaret filosunun yüzde ellisinden az, sayıları da 25'den aşağı olmayan devletlerin IX uncu madde hükümlerine göre sözleşmeye taraf olacakları tarihten 12 ay sonra yürürlüğe girecektir.

(b) Bu sözleşmenin yürürlüğe girişinden sonra verilecek herhangi bir tasdik, kabul onaylama veya katılma belgesi verileceği tarihten üç ay sonra etkili olacaktır.

(c) Herhangi bir tadilin Madde VIII hükümlerine göre kabul edilmiş sayılacağı tarihten sonra verilecek olan tasdik, kabul, onaylama veya katılma belgesi sözleşmenin tadil edilen şekline uygulanacaktır.

MADDE XI

Fesih

(a) Bu sözleşme herhangi bir bağlantılı hükümet tarafından, sözleşmenin bu hükümet için yürürlüğe girişi tarihinden sonra geçecek 5 yılın bitiminde feshedilebilir.

(b) Fesih, Örgüt Genel Sekreterine fesih belgesi verilmesi ile etkili olacak, Genel Sekreter de diğer bağlantılı hükümetler tümüne fesih belgesi aldığını, alınış tarihini ve feshin geçerli olacağı tarihi bildirecektir.

(c) Fesih, Örgüt Genel Sekreteri tarafından fesih belgesinin alınacağı tarihten bir yıl sonra veya fesih belgesinde daha uzun bir müddet bildirilmiş ise, o müddetin bitiminde geçerli olacaktır.

MADDE XII

Teslim ve Tescil

(a) Bu sözleşme Örgüt Genel Sekreterine teslim edilecek, Genel Sekreter de bunun tasdikli doğru suretlerini bu sözleşmeyi imza eden veya buna katılan devletlerin hükümetlerine gönderecektir.

(b) Bu sözleşme yürürlüğe girer girmez metni Birleşmiş Milletler çarterinin 102 nci maddesi gereğince tescil ve neşir edilmek üzere Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine gönderilecektir.

MADDE XIII

Diller

İşbu Sözleşme, her metin eşit değerde muteber olmak üzere, Çin, İngiliz, Fransız, Rus ve İspanyol dillerinde tek kopya halinde derlenmiştir. Arap, Alman ve İtalyan dillerine resmî tercümeleri yapılacak ve imzalı orijinali ile beraber teslim edilecektir.

Her biri, bu maksat için, bağlı bulundukları hükümetler tarafından yetkilendirilmiş kişiler bu sözleşmeyi muvacehede imza etmişlerdir.

Bindokuzyüz yetmiş dört senesi Kasım ayının birinci günü Londra'da yapılmıştır.

**- HARMONİZE SÖRVEY VE SERTİFİKASYON SİSTEMİ KONULU
ULUSLARARASI KONFERANSIN NİHAİ SENEDİ**

**- 1974, ULUSLARARASI DENİZDE CAN GÜVENLİĞİ
İLE İLGİLİ 1988 PROTOKOLÜ**

Harmonize Sörvey ve Sertifikasyon Sistemi Konulu Uluslararası Konferans'ın Nihai Kararı

1 Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Kurulu'nun 15.nci, Denizcilik Güvenlik Komitesi'nin 55.nci toplantılarında alınmış olan kararları müteakip, Örgüt; Harmonize Sörvey ve Sertifikasyon Sistemi konusunda bir uluslararası konferans tertip etmiştir. Bu konferansın amacı, 1974 Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi ile ilgili 1988 Protokolü ve 1966 Yük Hatları Uluslararası Sözleşmesi ile ilgili 1988 Protokolü taslaklarını müzakere ederek karara bağlamak, harmonize bir sörvey ve sertifikasyon sistemini tesis etmek ve diğer konuları müzakere ederek karara bağlamaktır.

2 Konferans; 31 Ekim ile 11 Kasım 1988 tarihleri arasında Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Londra'daki Karargahında yapılmıştır.

3 Aşağıda belirtilen 72 Ülke'nin temsilcileri Konferansa katılmışlardır:

Cezayir	Demokratik Yemen
Arjantin	Danimarka
Avusturalya	Ekvator
Bahama Adaları	Mısır
Bengaldeş	Finlandiya
Belçika	Fransa
Brezilya	Almanya Demokratik Cumhuriyeti
Brunei Darüssalam	Alman Federal Cumhuriyeti
Bulgaristan	Gana
Kanada	Yunanistan
Şili	Macaristan
Çin	İzlanda
Kolombiya	Hindistan
Kongo	Endonezya
Fildişi Sahili	Irak
Küba	İrlanda
Kıbrıs	İsrail
Çekoslovakya	İtalya
Kore Demokratik Cumhuriyeti	Japonya
Kenya	Kuveyt
Liberya	Seyşel Adaları
Malezya	Singapur
Malta	İspanya
Meksika	İsveç
Fas	İsviçre
Hollanda	Türkiye
Yeni Zelanda	Ukrayna Sov. Sos. Cum.
Nijerya	S. S. C. B.
Norveç	Birleşik Arap Emirlikleri
Panama	İng. Bir. Krallığı ve Kuzey İrlanda
Peru	A. B. D.
Filipinler	Uruguay
Polonya	Venezuela
Portekiz	Yugoslavya
Katar	Zaire
Kore	Romanya

- 4 Aşağıda belirtilen Ülkeler Konferansa gözlemci göndermişlerdir:
İran
Suudi Arabistan
Senegal
- 5 Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Misafir Üyesi olan Hong Kong, Konferansa gözlemci göndermiştir.
- 6 Birleşmiş Milletler'in aşağıda belirtilen kuruluşları Konferansta temsil edilmişlerdir:
Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (ITU)
Dünya Meteoroloji Organizasyonu (WMO)
- 7 Aşağıda belirtilen Hükümetlerarası organizasyonlar Konferansa gözlemci göndermişlerdir:
Uluslararası Hidrografi Organizasyonu (IHO)
Petrolden Kaynaklanan Çevre Kirliliğini Karşılama Uluslararası Fonu (IOPC)
- 8 Aşağıda belirtilen Sivil Toplum Kuruluşları Konferansa gözlemci göndermişlerdir:
Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)
Uluslararası Denizcilik Federasyonu (ISF)
Uluslararası Serbest Ticaret Birlikleri Konfederasyonu (ICFTU)
Uluslararası Denizcilik-Radyo Komitesi (CIRM)
Uluslararası Limanlar Birliği (IAPH)
Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği (IACS)
Latin Amerika Armatörler Birliği (LASA)
Petrol Şirketleri Uluslararası Denizcilik Forumu (OCIMF)
Uluslararası Navigasyon Enstitüleri Birliği (IAIN)
Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği (INTERTANKO)
- 9 Konferans, Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Sekreteri Mr. C. P. Srivastava tarafından açılmıştır.
- 10 Konferans, Demokratik Yemen Delegasyonu'nun Başkanı Kaptan Saeed Abdullah Hussain Yafai'yi Konferans Başkanlığı'na seçmiştir.
- 11 Konferans, Konferans Başkan Yardımcılığı'na;
Bakan L. Baqueriza (Arjantin)
Kaptan A. Kaloudis (Yunanistan)
Mr. S. D. Batra (Hindistan)
Mr. K. Toda (Japonya), ve;
Kaptan B. A. Anyaeji (Nijerya)'yı seçmiştir.
- 12 Konferans sekreteryası aşağıdaki görevlilerden teşekkül etmiştir:
Genel Sekreter: Mr. C. P. Srivastava
Örgüt Genel Sekreteri
İcra Sekreteri: Mr. Y. Sasamura
Genel Sekreter Yardımcısı
Denizcilik Güvenlik Bölümü Direktörü
İcra Sekreteri Yardımcısı: Mr. R. Plaza
Denizcilik Güvenlik Bölümü
Kıdemli Başkan Yardımcısı

13 Konferans, aşağıda belirtilen Komiteleri seçerek, karşılarında yer alan Komite görevlilerini görevlendirmiştir:

Tüm Komiteler Sorumluluğu

Başkan: Mr. R. van der Poel (Hollanda)

Başkan Yardımcısı: Kaptan Shi Zhuanghuai (Çin)
Mr. H. Pinon (Fransa)

Draft Komitesi

Başkan: Mr. J. J. Hole (İngiltere)

Başkan Yardımcısı: Mr. B. E. Stenmark (İsveç)

Referanslar Komitesi

Başkan: Mr. H. van Looke (Belçika)

14 Konferans, çalışmalarında; Örgüt'ün Denizcilik Güvenlik Komitesi tarafından hazırlanmış bulunan aşağıdaki dökümanları baz olarak almıştır.

- 1974 Uluslararası Denizde Can Güvenliği (SOLAS) Sözleşmesine İlişkin 1988 Protokolü taslağı;
- 1966 Uluslararası Yük Çizgileri Sözleşmesi ile ilgili 1988 Protokolü taslağı;
- Yolcu Gemisi Güvenlik Sertifikası, Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Sertifikası, Yük Gemisi Telsiz Emniyet Sertifikası ve Yük Gemisi Güvenlik Sertifikası'nın Ek'leri olarak kullanılmak üzere hazırlanan Teçhizat Listesi Kayıtları karar taslağı;
- Sertifikaların tanınmasına ilişkin Karar taslakları.

15 Konferans, ayrıca; muhtelif Hükümetler ve ilgili kuruluşlar tarafından, yukarda belirtilen taslaklar ile ilgili olarak Konferansa sunulmuş bulunan öneri ve görüşleri de müzakere etmiştir.

16 Genel kurul toplantıları sonuç raporlarında da yer almış bulunan müzakereler sonucunda, Konferans; aşağıdaki belgeleri kabul etmiştir:

- (a) 1974 Denizde Can Güvenliği Sözleşmesine İlişkin 1988 Protokolü,
- (b) 1966 Yük Hatları Uluslararası Sözleşmesi ile ilgili 1988 Protokolü

17 Konferans, ayrıca; bu Konferans Nihai Senedine Ek olarak konulmuş bulunan Karar'ları (Karar 1'den 5'e kadar) da onaylamıştır.

18 Bu Nihai Senet, Ek'i ile birlikte; Arapça, Çince, İngilizce, Fransızca, Rusça ve İspanyolca dillerinde bir tek metin halinde hazırlanmıştır. Orijinal metinlerin, Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Sekreterliği nezdinde muhafaza edilmeleri öngörülmüştür.

19 Konferans, 1966 Yük Hatları Uluslararası Sözleşmesi'nin Arapça ve Çince resmi tercümelerinin zaman içinde Genel Sekreterlik tarafından hazırlanmasını talep etmiştir.

20 Konferans, 1966 Yük Hatları Uluslararası Sözleşmesi'nin ilgili Hükümetlerin tetkikini müteakip Sözleşme'nin mevcut resmi İspanyolca tercümesinin yerini almak üzere İspanyolca revize resmi tercümesinin Genel Sekreterlik tarafından hazırlanmasını talep etmiştir.

21 Genel Sekreterlik; katılan ülkelerin isteği doğrultusunda; Konferansın bu Nihai Senedini ve Kararların onaylı kopyalarını, ve; yukardaki 16.ncı paragrafta bahse konu Protokolların onaylı kopyalarını Konferansa katılmak üzere davet edilmiş bulunan ülkelere gönderecektir.

Aşağıda imzaları olan bizler*, bu Nihai Senedin doğruluğunu ONAYLARIZ.

Bin dokuz yüz seksen sekiz yılı Kasım ayı'nın onbirinci günü LONDRA'da yazılmıştır.

(*)İmzalar basılmamıştır.

1974, Uluslararası Denizde Can Güvenliği ile ilgili

1988 Protokol Maddeleri

BU PROTOKOL'UN TARAFLARI,

Londra'da 1 Kasım 1974 tarihinde imzalanmış olan Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi'nin TARAFLARI OLARAK,

Bu gereksinimlere ilaveten, yukarda konu edilen Sözleşme'ye, diğer uluslararası düzenlemelerdeki kurallarla harmonize edilme ihtiyacının karşılanması maksadıyla ilave sörvey ve sertifikasyon kurallarının ithal edilmesi gerekliliğini de KABUL EDEREK,

Bu gerekliliklerin en uygun şekilde karşılanmasının, 1974, Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi'ne ilişkin bir Protokol'ün aktedilmesi suretiyle sağlanabileceği SONUCUNA VARMIŞ OLARAK,

Aşağıdaki hususlarda MUTABAKATA VARMIŞLARDIR:

MADDE I

Genel Yükümlülükler

1 Bu Protokol'un Tarafları, bu Protokol'da ve onun ayrılmaz bir parçasını teşkil etmekte olan Ek'inde yer alan hususlara tam olarak riayet edeceklerini beyan ederler. Bu Protokol'a yapılmış olan herhangi bir gönderine, aynı zamanda onun Ek'ine de yapılmış addedilecektir.

2 Bu Protokol'un tarafları açısından, 1974, Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi (bundan sonra sadece "Sözleşme" olarak bahsedilecektir), bu Protokol'de yer alan değişiklikler ve ilavelerle birlikte yürürlükte olacaktır.

3 Sözleşme veya bu Protokol'e taraf olmayan bir ülkenin bayrağını taşımak hakkına sahip olan gemiler hakkında, bu Protokol'ün Tarafları, Sözleşmeye ve bu Protokol'e taraf ülke gemilerinden daha müsamahakar koşulların yaratılmamasını temin etmek amacıyla Sözleşmeye ve bu Protokol'e taraf olmayan ülkelerin gemilerine, Sözleşme'nin ve bu Protokol'ün duruma uyan hükümlerini aynen uygulayacaklardır.

MADDE II

Önceki anlaşmalar

1 Bu Protokol'un Tarafları açısından, bu Protokol; Sözleşme ile ilgili 1978 Protokolü'nu iptal eder ve onun yerini alır.

2 Bu Protokol'ün diğer kurallarından bağımsız olarak, bu Protokol'un; tanzim eden Taraf ülke açısından yürürlüğe gireceği tarihe kadar, Sözleşme ile ilgili 1978 Protokolü'nun o anda yürürlükte bulunan kurallarına uygun olarak ve o çerçevede tanzim edilmiş bulunan sertifikalar ile, bu sertifikalara; aynı Protokol'un o anda yürürlükte bulunan kurallarına uygun olarak ve o çerçevede tanzim edilmiş bulunan ekler, Sözleşme'nin veya Sözleşme ile ilgili Protokol'ün sözkonusu sertifika veya ekine dayanak teşkil eden kuralı açısından geçerliliklerinin sona ereceği tarihe kadar yürürlükte kalacaktır.

3 Bu Protokol'un Tarafları, 1974, Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi'nin 1 Kasım 1974 tarihinde onaylanmış bulunan metninde öngörülen ve şartları açıklanan sertifikaları vermemeyi kabul etmiştir.

MADDE III

Bilgilerin İletişimi

Bu Protokol'un Tarafları:

(a) Bu Protokol çerçevesindeki çeşitli konularda yayınlayacakları yasa, kararname, emir, yönetmelik ve diğer uygulama enstrümanlarının metinlerini;

(b) Diğer taraf ülkeler tarafından kendi yetkililerine dağıtım yapılmak üzere; yük çizgileri konularında İdare adına işlem yapabilmek konusunda yetkili kılınmış tescilli sörveyör ve yetkili kuruluşlarının listesini ve bu tescilli sörveyör ve yetkili kuruluşlara devredilen yetkilerin koşullarını; ve,

(b) Bu Protokol kuralları çerçevesinde tanzim etmekte oldukları sertifikaların yeterli sayıda örneklerini,

Uluslararası Denizcilik Örgütü (bundan sonra sadece "Örgüt" olarak bahsedilecektir)' nün Genel Sekreterliği'ne iletmeyi ve orada depozit ve idame ettirmeyi kabul ederler.

MADDE IV

Parafe, imzalama, kabul, onay ve katılma

1 Bu Protokol Örgüt'ün Genel Merkezinde, 1 Mart 1989 tarihinden 28 Şubat 1990 tarihine kadar parafe için açık bulundurulacak, bu tarihten sonra ise, katılım için açık olacaktır. Bu Maddenin 3.ncü paragrafında yer alan hükümler çerçevesinde, Devletler;

(a) İmza, kabul veya onay konusunda herhangi bir rezervasyon belirtmeksizin parafe etmek suretiyle,

(b) İmza, kabul veya onay işleminin daha sonra tamamlanacağına dair bir rezervasyon koymak, bilahare imza, kabul veya onay işlemini tamamlamak suretiyle,

(c) Katılma suretiyle bu protokole taraf olabilirler.

2 İmza, kabul, onay veya katılma işlemleri, bu işlemi öngören bir enstrümanın Örgüt'ün Genel Sekreteri nezdinde depozit edilmesi suretiyle olur.

3 Bu Protokol'ün rezervasyonsuz parafe edilmesi, imzalanması, kabul edilmesi, onaylanması veya katılınması, sadece Sözleşmeyi rezervasyonsuz parafe etmiş, imzalamış, kabul etmiş, onaylamış veya katılmış olan ülkeler için mümkündür.

MADDE V

Yürürlüğe girme

1 Bu Protokol, aşağıdaki koşullardan her ikisinin de gerçekleştiği tarihten oniki ay sonraki tarihte yürürlüğe girecektir:

(a) Toplam kayıtlı ulusal tonajlarının kümülatif toplamı, tüm kayıtlı dünya ticaret gemilerinin toplam gros tonajının yüzde ellisinden az olmayan en az onbeş ülkenin, bu Protokol'un Madde IV'ünde açıklandığı şekilde taraf olması, ve;

(b) Uluslararası Yükleme Sözleşmesi 1966'ya ilişkin 1988 Protokolü'nün yürürlüğe girmesi ile ilgili şartların yerine gelmiş olması.

şu şartla ki; bu Protokol 1 Şubat 1992 tarihinden önce hiçbir şekilde yürürlüğe girmiş kabul edilemez.

2 Yürürlüğe girmesine ilişkin şartların yerine geldiği bir tarihten sonra fakat henüz yürürlüğe girmemiş olduğu bir tarihte imzalama, kabul, onay veya katılıma ilişkin bir enstrümanı depozit etmiş ülkeler açısından bu Protokol'le ilişkili imzalama, kabul, onay veya katılım işleminin geçerlilik tarihi; Protokol'ün yürürlüğe giriş tarihi veya enstrümanın depozit edilmesini takip eden üç ay sonraki tarihten hangisi daha sonra ise o tarih olacaktır.

3 Bu Protokol'un yürürlüğe girişini müteakip depozit edilecek herhangi bir imzalama, kabul, onay veya katılıma ilişkin enstrüman, depozit edildiği tarihten üç ay sonra yürürlüğe girecektir.

4 Bu Protokol'de, Sözleşme'nin Madde VI'sı gereğince herhangi bir değişikliğin yapılması durumunda, o tarihe kadar uygulanmış olan; imzalama, kabul, onaylama veya katılma enstrümanlarının tamamı, Protokol'ün değiştirilmiş versiyonu için de aynen geçerli olacaktır.

MADDE VI

İlaveler

Sözleşme'nin Madde VIII'inde ilavelerle ilgili olarak yer alan prosedürler, aşağıdaki koşullarla, bu Protokol'e yapılacak ilaveler için de geçerlidir:

(a) Söz konusu Madde'de Sözleşme ve Taraf Ülke'ler konusunda yapılmış olan göndermeler, aynı şekilde, bu Protokol'a ve bu Protokol'un taraflarına yapılmış kabul edilecek,

(b) Bu Protokol ve Ek'ine yapılacak ilavelerin kabul edilmeleri ve yürürlüğe konulmaları, Sözleşme'nin Maddelerinde değişiklik yapılmasında uygulanması öngörülen ve Sözleşme Ek'inin I. Bölümü'ndeki prosedürlere uygun olacaktır.

(c) Bu Protokol'un Ek'inin Lahika'sına yapılacak ilavelerin kabul edilmeleri ve yürürlüğe konulmaları, Sözleşme Ek'inin I. Bölümü dışındaki bölümleri için uygulanması öngörülen prosedüre uygun olacaktır.

MADDE VII

Çekilme

1 Bu Protokol'ün kendisi açısından yürürlüğe girmesinden itibaren beş yıl geçmesini müteakip, herhangi bir taraf ülkenin bu Protokol'den çekilmesi mümkündür.

2 Çekilme, bir çekilme enstrümanının Örgüt'ün Genel Sekreteri nezdinde kayda geçirilmesi suretiyle olabilir.

3 Herhangi bir çekilme işlemi, buna dair bildirimin Örgüt Genel Sekreterliğince alınmasından itibaren bir senelik bir süre veya, çekilme enstrümanında belirtilmiş ise daha uzun bir süre için olabilir.

4 Bir Akit Tarafın Sözleşmeden çekilmesi, bu Taraf açısından, Protokol'den de çekilme anlamına gelecektir. Bu Protokol'den böyle bir çekilme, Sözleşme'nin Madde XI Paragraf (c)'sinde açıklanan şekilde geçerlilik kazandığı aynı tarihte geçerli olacaktır.

MADDE VIII

Depoziter

1 Bu Protokol, Örgüt Genel Sekreteri nezdinde muhafaza edilecektir (Protokol'de bundan sonra "Depoziter" olarak bahsedilecektir).

Depoziter;

(a) Bu Protokol'ü imzalamış veya katılmış bulunan tüm Tarafları:

- (i) Her yeni parafe veya kabul, onaylama veya katılma enstrümanının alınması durumundan, (bu yeni inisiyatifin geçerlilik tarihi ile birlikte)
- (ii) Bu Protokol'ün yürürlüğe giriş tarihinden,
- (iii) Bu Protokol'den çekilme konusunda alınmış olan bir çekilme enstrümanının alınmasından, (Enstrümanın alındığı ve çekilme işleminin yürürlüğe gireceği tarihle birlikte) haberdar edecek,

(b) Bu Protokol'ün onaylanmış gerçek kopyalarını, bu Protokol'ü imzalamış veya ona katılmış bulunan bütün Devletlere gönderecektir.

3 Bu Protokol yürürlüğe girer girmez, onaylanmış bir gerçek kopyası, Depoziter tarafından, Birleşmiş Milletler Anayasası Madde 102 gereğince kayda alınmak ve yayınlanmak üzere Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne gönderilecektir.

MADDE IX

Lisanlar

Bu Protokol, herbir metin aynı derecede geçerli olmak üzere; Arapça, Çince, İngilizce, Fransızca, Rusça ve İspanyolca dillerinde birer nüsha olarak hazırlanmıştır. İtalyanca dilindeki resmi tercümesi hazırlanarak, orijinal metinle birlikte depozit edilecektir.

LONDRA'da bin dokuz yüz seksen sekiz yılı Kasım ayının onbirinci günü yapılmıştır.

Aşağıda imzalan bulunan ve herbirimiz kendi ülkelerimizce bu amaçla ve gerekli şekilde yetkilendirilmiş olan bizler*, bu Protokolü imzaladığımızı BEYAN EDERİZ.

(*) İmzalar konmamıştır.

1974, Uluslararası Denizde Can Emniyeti
Sözleşmesi ve bununla ilgili 1988 Protokolü ekleri ve Birleştirilmiş Metni

BÖLÜM I
Genel Hükümler

Kısım A -	<i>Uygulama, tanımlar vs.</i>	<u>Sayfa No</u>
1	Uygulama.....	25
2	Tanımlar	25
3	İstisnalar.....	26
4	Muafiyetler.....	26
5	Eşdeğerler.....	27
Kısım B -	<i>Sörveyler ve belgeler</i>	
P88 6	Denetim ve Sörvey	27
P88 7	Yolcu gemilerinin sörveyi.....	28
P88 8	Yük gemilerinin can kurtarma araçları veya diğer teçhizatın sörveyi	29
P88 9	Yük gemilerinde telsiz cihazlarının sörveyi	30
P88 10	Yük gemilerinin tekne, makine ve teçhizatının sörveyleri.....	31
P88 11	Sörveyi Müteakip Standartlarının muhafazası	32
P88 12	Belgelerin verilmesi veya kaydedilmesi.....	32
P88 13	Belgelerin bir diğer ülke tarafından verilmesi veya işlenmesi.....	33
P88 14	Belgelerin süreleri ve geçerlilikleri	34
P88 15	Belgelerin formları ve teçhizat listesi.....	36
P88 16	Sertifikaların hazır bulundurulması	36
17	Belgelerin kabulü.....	36
18	Belgelerin yeterliliği	37
P88 19	Kontrol.....	37
20	Özel koşullar.....	38
Kısım C -	<i>Uygulama, tanımlar; vs.</i>	
21	Kazalar.....	38

BÖLÜM I
GENEL HÜKÜMLER

KISIM A

Uygulama, tanımlama ve benzerleri

Kural 1

Uygulama

(a) Aksi açıkça belirtilmedikçe, bu kurallar sadece uluslararası seferlere bağlı gemilere uygulanacaktır.

(b) Her ayırımın uygulanacağı gemi sınıfları daha fazla o bölümde tanımlanmış ve uygulama kapsamı her bölümde gösterilmiştir.

Kural 2

Tanımlar

Aksi açıkça belirtilmedikçe, bu kuralların amacı için;

- (a) "Kurallar" bu sözleşme ek'inde bulunan kurallardır.
- (b) "İdare" geminin bayrağını taşıma hakkına sahip olan Devletin Hükümetidir.
- (c) "Onaylanmış" İdare tarafından onaylanmış anlamına gelecektir.
- (d) "Uluslararası sefer" bu Sözleşmenin uygulandığı bir ülke dışına olan bir bölgeye veya bunun tersine yapılan bir seferdir.
- (e) Aşağıda belirtilenlerin dışındakiler "yolcu"dur :
 - (i) Kaptan ve gemi adamı veya geminin işi gereği gemide bulunan çalışan veya gemide bulunan diğer kişiler; ve
 - (ii) Bir yaşından küçük çocuklar.
- (f) Bir "Yolcu Gemisi" 12'den fazla yolcu taşıyan gemidir.
- (g) Bir "Yük Gemisi" yolcu gemisi olmayan bir gemidir.
- (h) Bir "Tanker" parlayıcı* nitelikteki sıvı yükleri dökme halde taşımak için yapılan veya bu duruma getirilen yük gemisidir.
- (i) Bir "Balıkçı Gemisi" balık, balina, ayıbalığı veya diğer canlı deniz kaynaklarını yakalamakta kullanılan gemidir.
- (j) Bir "Nükleer Gemi" nükleer güç kaynağı bulunan gemidir.
- (k) Yeni gemi, omurgası kızığa konulan veya 25 Mayıs 1980 tarihinde veya daha sonra benzer inşa durumunda olan gemidir.

(*) inflammable/Parlayıcı, flammable/parlayıcı ile aynı anlamdadır.

- (1) "Mevcut Gemi" yeni olmayan bir gemi anlamına gelir.
- (m) Bir mil 1852 metre veya 6080 kademdir.
- P88 (n) "Yıldönümü tarihi, sözkonusu sertifikanın geçerliliğinin sona erdiği ay ve günün, her yıllık takvimde oluşturduğu tarihlerdir."

Kural 3

İstisnalar

- (a) Aksi açıkça belirtilmedikçe, bu Kurallar aşağıdaki gemilere uygulanmaz :
- (i) Harp gemileri ve asker taşıyan gemiler.
 - (ii) 500 gros ton'dan küçük yük gemileri.
 - (iii) Makine ile yürütülmeyen gemiler.
 - (iv) İlkel şekilde yapılan ağaç gemiler.
 - (v) Ticari işlerde kullanılmayan gezi yatları.
 - (vi) Balıkçı gemileri.
- (b) Bölüm V'deki açık hüküm dışında, burada bulunan hükümlerin hiçbirisi sadece Kuzey Amerikânın Büyük Göllerinde ve Cap des Rosiers'den Anicosti adasındaki West Point'e çizilen düz çizgiye ve Anticosti adasının kuzey tarafında 63'ncü meridyene kadar olmak üzere St. Lawrence nehrinde seyir yapan gemilere uygulanmayacaktır.

Kural 4

*Muafiyetler**

- (a) Normalde uluslararası sefer yapmayan fakat özel koşullarda tek uluslararası sefer yapması istenen, bir gemiyi, İdare, geminin yapacağı sefer için mevcut güvenlik gereklerini uygun olduğu kanısında ise, bu Kurallar gereklerinin herhangi birinden muaf tutulabilir.
- (b) Uygulamanın, yeni tip gemi özellikleri konusunda yapılan araştırmaları ve bu araştırmaların uluslararası seferlerde çalışan gemilerle birleştirilmesini ciddi şekilde aksatacağı durumda, İdare, yeni bir gemi tipi özelliklerini taşıyan bir gemiyi bu Kuralların Bölüm II-I, II-2, III ve IV hükümlerinin uygulanmasından muaf tutulabilir. Bununla beraber, böyle bir gemi İdarenin düşüncesine göre, vermesi öngörülen hizmet için yeterli olan, geminin genel güvenliğini sağlayan ve gemi tarafından ziyaret edilecek Devletlerin Hükümetlerince kabul edilebilir güvenlik geleneklerine uyacaktır. Böyle bir muafiyeti kabul eden İdare, Teşkilata muaf tutmanın sebep ve ayrıntılarını bildirecek ve Teşkilat bu bilgileri Hükümetlere yayınlayacaktır.

(*) 1974 Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi ve değişikliklerinde yer alan belgelendirme muafiyeti konusundaki SLS. 14/Genelge. 115'e bakınız.

Kural 5

Eşdeğerler

(a) Bu Kurallarda özel bir tesis, vasıta veya cihaz veyahut da bunların benzerleri ile bir geminin donatılacağı veya bunların bir gemide bulundurulacağı veya herhangi bir özel tertibatla yer değiştireceği şart koşulduğu durumda, İdare bunların yerini almak üzere herhangi bir başka tesisin, ekipman veya cihazın, yahut bunların benzerlerinin veya herhangi diğer bir tertibatın konulmasını uygun görürse, yerine konacak tertibat, tesisat veya cihazların en az bu Kurallarda belirlenenler kadar etkili olduğunun İdarece onaylanması şarttır.

(b) Herhangi bir İdare bir teçhizat, malzeme, alet veya cihazın yerine başkalarının konulmasına veya gemide bulundurulmasına müsaade ettiği durumda, yapılan deneylere ait raporlarla birlikte, bunların ayrıntılarını, diğer Taraf Hükümetler yetkililerinin bilgi edinmelerini sağlamak amacı ile, uzlaşmak üzere Teşkilata gönderecektir.

KISIM B

Sörveyler ve Belgeler

Kural 6 P88

Denetim ve Sörvey

"(a) Bu Kurallar gereği uygulanması zorunluluğu bulunan yaptırımlar ve muafiyetlerin tesbitine ilişkin denetim ve sörveyler, İdare'nin görev ve yetkilendirdiği memurlar tarafından yapılacaktır. Bununla birlikte İdare; denetim ve sörvey yetkisini, bu amaçla tayin edilmiş sörveyörlere veya İdare tarafından tescil edilmiş kuruluşlara'da devredebilir.

(b) Denetim ve sörveylerin uygulanması bakımından, bu Kural'ın paragraf (a)'sında açıklanan şekilde sörveyör tescili ve kuruluş yetkilendirmesi yapan bir İdare, tescilli sörveyör ve yetkili kuruluşların asgari olarak;

(i) bir geminin gerekli onanmlara tabi tutulacağına karar verebilmesi,

(ii) bir Liman Devleti'nin bu konudaki yetkililerince talep edilmesi halinde gemilerde de denetim ve sörvey yapabilmesi, konularında yetkilendirmelidir.

İdare, tescilli sörveyör ve yetkili kuruluşların belirlenmiş sorumluluklarının çerçevesi ve yetkilerinin koşulları konusunda Örgüt'e bildirimde bulunacaktır.

(c) Tescilli bir sörveyör veya yetkili kuruluş tarafından, bir geminin kendisinin veya teçhizatının, sertifikasında açıklanan niteliklerle önemli derecede uyumsuzluk gösterdiği, veya; mevcut durumuyla geminin denize çıkmasının gerek kendisi gerekse de içindekiler açısından uygun olmadığı kanaatine varılması durumunda, sözkonusu tescilli sörveyör veya yetkili kuruluş, tesbit edilen eksikliklerin giderilmesine yönelik tedbirlerin alınmasını derhal sağlayacak, ayrıca İdare'yi de durumla ilgili olarak bilgilendirecektir. Eksikliklerin giderilmesine yönelik tedbirlerin alınmaması durumunda, söz konusu eksikliğe ilişkin sertifika iptal edilecek, İdare konuyla ilgili olarak derhal bilgilendirilecek, ve; sözkonusu geminin bir diğer Taraf ülkenin limanında bulunması halinde ise, ayrıca; Liman Devleti'nin uygun yetkilileri de derhal bilgilendirilecektir. İdare'nin bir görevlisi, veya tescilli bir sörveyör veya yetkili bir kuruluş tarafından, Liman Devletinin uygun yetkililerinin bu şekilde bilgilendirilmesi durumunda; ilgili görevli, sörveyör veya kuruluşa bu Kural çerçevesinde uygulamak durumunda bulunduğu işlemler ve tedbirler hususunda, söz konusu Liman Devleti'nin Hükümeti tarafından gerekli destek ve yardım yapılacaktır. Uygulanabilen durumlarda, geminin kendisi veya içindekiler yönünden güvenli ve denize elverişli duruma getirilmeden seyre çıkması, veya; uygun bir onarım tersanesine gitmek amacıyla limanı terketmesine mani olunması yönünden sözkonusu Liman Devleti'nin Hükümeti de gerekli tedbirleri alacaktır.

(d) Her durumda İdare, denetim ve sörveyin eksiksiz ve etkin olarak yapılmasını tam olarak temin edecek, ve; bu sorumluluğunun tatminkar bir seviyede yerine getirilmesi için gerekli düzenlemeleri de yapmış olacaktır."

Kural 7

Yolcu Gemilerinin Sörveyi

- "(a) Bir yolcu gemisi aşağıda açıklanan sörveylere tabi tutulacaktır:
- (i) Geminin hizmete girmesinden önce, bir ilk sörvey;
 - (ii) Kural 14(b), (e), (f) ve (g)'nin uygulanabildiği durumların haricinde, 12 aylık periyotlarda yapılan bir tazeleme sörveyi;
 - (iii) İhtiyaç görüldüğünde yapılacak ek sörveyler.
- (b) Yukarda belirtilen sörveyler, aşağıda açıklanan şekillerde uygulanacaktır:
- (i) İlk sörvey, karinanın hariçten muayenesi ve kazanlarının harici ve dahili denetimi de dahil olmak üzere, geminin tekne, makine ve teçhizatının tam bir denetimini kapsayacaktır. Bu sörvey, tekne aranjmanlarının ve bağlantılarının, kazanlar, diğer basınçlı cihazlar ve iştiraklerinin, ana ve yardımcı makinelerin, elektrik tesisatın, can kurtarma araçlarındakiler de dahil olmak üzere radyo teçhizatının, yangın savunma, yangın söndürme sistemleri ve teçhizatı, can kurtarma teçhizatı ve düzenlemelerinin, gemide monteli seyrüsefer teçhizatı ve notik neşriyatın, pilotların alınmasına mahsus donanımların ve diğer teçhizatın, mevcut sözleşmelere ve; İdare tarafından, geminin kullanımına tahsis edilmiş olduğu hizmette kullanılan gemiler için bu sözleşmeler gereğince yayınlanmış olan yasa, kararname, emir ve yönergelere tamamiyle uygun olup olmadığının tesbitine imkan verecek şekilde yapılacaktır. Bu sörveyler, ayrıca; geminin her tarafının ve her teçhizatının inşa ve imalat yönünden tatminkar olduğunun, mevcut kurallar ve Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü gereğince bulundurulması öngörülen seyir fenerleri, alametler ile ses ve tehlike işaretlerinin verilmesinde kullanılan avadanlıkların mevcut olduklarının da tesbitine imkan verecek şekilde uygulanacaktır;
 - (ii) Tazeleme sörveyi, karinanın hariçten muayenesi ve kazanlarının ve diğer basınçlı cihazların denetimi de dahil olmak üzere, geminin tekne, makine ve teçhizatının bir denetimini kapsayacaktır. Bu sörveyler, geminin; tekne, kazanlar, diğer basınçlı cihazlar ve iştiraklerinin, ana ve yardımcı makinelerinin, elektrik enstelasyonlarının, can kurtarma araçlarındakiler de dahil olmak üzere radyo teçhizatının, yangın savunma, yangın söndürme sistemleri ve teçhizatının, can kurtarma teçhizatı ve düzenlemelerinin, gemide monteli seyrüsefer teçhizatı ve notik neşriyatın, pilotların alınmasına mahsus donanımlar ve diğer teçhizatın tatminkar durumlarda bulunması açısından yeterli olduğunu, geminin bu açılardan kullanımına tahsis edilmiş olduğu hizmetin gereksinimlerine cevap verebilecek durumda bulunduğunu, ayrıca; mevcut sözleşmelere ve, İdare tarafından, geminin tahsis edilmiş olduğu hizmette kullanılan gemiler için bu sözleşmeler gereğince yayınlanmış olan yasa, kararname, emir ve yönergelere tamamiyle uygun olduğunun tesbit ve teyidinde imkan verecek şekilde yapılacaktır. Seyir fenerleri, alametler ile ses ve tehlike işaretlerinin verilmesinde kullanılan avadanlıkların, mevcut kurallar ve Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü ile öngörülen yeterliliklerde olduklarının teyidi de bu sörveyler kapsamında yapılacaktır;

(iii) Kural 11'de açıklanan durumlarda, veya, önemli bir onarım veya yenileştirmenin yapılmasını müteakip, duruma göre; genel veya kısmi bir ek sörvey yapılacaktır. Bu kısmi sörveyler, geminin tabi tutulduğu onarım veya yenileştirmenin etkili bir şekilde yapılmış olduğunu, bu onarım veya yenileştirmede kullanılan malzeme ve işçiliğin her bakımdan tatminkar bulunduğu ve; geminin, Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü ile bu Tüzük gereğince İdarece yayınlanmış olan yasa, kararname, emir ve yönergelerle tamamiyle uygun olduğunun tesbit ve teyidine imkan verecek şekilde yapılacaktır; P88

(c) (i) Bu Kuralın paragraf (b)'sinde belirtilen yasa, kararname, emir ve kurallar, geminin; can güvenliği açısından, tahsis edilmiş olduğu hizmet için yeterliliğinin teyidine her açıdan imkan verebilecek şekilde olacaktır.

(ii) Söz konusu yasal ve idari düzenlemelerin, diğer uygulama yöntemleri ve kuralları meyanında; ana ve yardımcı kazanlar ile ıştıraklerinin, stim devrelerinin, içten yanmalı makinelerin yüksek basınç kompresörlerinin ve yakıt tanklarının tabi tutulacakları ilk kabul testleri, diğer periyodik testlerinin ne şekilde yapılmalarının gerektiğini, bu testlerin prosedürleri ve iki test arasında geçecek süreler de dahil olmak üzere açıklayan bir içeriğe de sahip olmaları gereklidir.

Kural 8

Yük gemilerinin can kurtarma araçları veya diğer teçhizatın sörveyi

(a) Paragraf (b)(i)'de belirtilen şekilde, 500 gros ton ve yukarısındaki bir yük gemisinin can kurtarma teçhizatı ve diğer ekipmanları aşağıda açıklanan sörveylere tabi tutulacaktır:

(i) Geminin hizmete girmesinden önce, bir ilk sörvey;

(i) Kural 14(b), (e), (f) ve (g)'nin uygulanabildiği durumların haricinde, aralığı idarece belirlenen bir yineleme sörveyi ama 5 yılı geçmeyecek şekilde;

(iii) Yük Gemisi Güvenlik Teçhizatı Sertifikasının ikinci yıldönümü tarihinin üç ay öncesi ile üç ay sonrası arasındaki bir tarihte, veya; üçüncü yıldönümü tarihinin üç ay öncesi ile üç ay sonrası arasındaki bir tarihte yapılacak, ve; paragraf (a)(iv)'de açıklanan yıllık sörveylerden birinin yerini alacak olan bir periyodik sörvey;

(iv) Yük Gemisi Güvenlik Teçhizatı Sertifikasının her yıldönümü tarihinin üç ay öncesi ile üç ay sonrası arasındaki bir tarihte yapılacak olan bir yıllık sörvey;

(v) Yolcu gemileri için Kural 17 (b)(üi)'de açıklandığı şekilde bir ek sörvey.

(b) Paragraf (a)'da belirtilen sörveyler, aşağıdaki şekilde uygulanacaklardır:

(i) Bir başlangıç sörveyi; yangın söndürme sistemleri ve teçhizatı, radyo montesi ile ilişkili hususlar hariç can kurtarma teçhizatı ve düzenlemelerinin, gemide monteli seyrüsefer teçhizatı ve notik neşriyatın, pilotların alınmasına mahsus donanımların ve diğer teçhizat ile, Bölüm II-1, II-2, III ve V'de atıfta bulunulan diğer teçhizatın; mevcut sözleşmelerde yer alan gereksinimlere uygunluklarının, tatminkar durumlarda bulunduklarının ve, geminin kullanımına tahsis edilmiş olduğu hizmet açısından uygunluklarının tesbitine imkan verecek şekilde denetlenmelerini kapsayacaktır. Yangın kontrol planları, seyir yayınları, seyir fenerleri, alametler ile ses ve tehlike

işaretlerinin verilmesinde kullanılan avadanlıkların, mevcut kurallar ve Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'nün uygulanabilen kuralları ile öngörülen yeterliliklerde olduklarının teyidi de bu sürveyler kapsamında yapılacaktır;

Tazeleme sürveyleri ve periyodik sürveyler, paragraf (b)(i)'de açıklanan ekipmanların da; mevcut kurallar ve Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'nün kuralları açısından uygunluklarını ve geminin tahsis edilmiş olduğu hizmet için yeterliliklerinin teyidinde imkan verebilecek bir denetimi de içereceklerdir.

(iii) Yıllık sürveyler, paragraf (b)(i)'de açıklanan ekipmanların; Kural 11(a)'da belirtilen gereksinimleri karşılamak açısından uygunluklarının ve geminin tahsis edilmiş olduğu hizmet için yeterliliklerinin teyidinde imkan verebilecek genel bir denetimi de içerecektir.

(c) Paragraf (a)(ii) ve (a)(iv)'te yer alan periyodik ve yıllık sürveyler, geminin Yük Gemisi Güvenlik Teçhizatı Sertifikası'na kaydedilecektir.

Kural 9

"Yük gemilerindeki telsiz cihazlarının sürveyi"

"(a) Bölüm III ve IV'te açıklanan can kurtarma teçhizatında bulunanlar da dahil olmak üzere, Yük gemilerinin radyo tesisleri; aşağıda belirtilen sürveylere tabi tutulacaklardır:

(i) Geminin hizmete girmesinden önce, bir ilk sürvey;

(ii) Kural 14 (b), (e), (f) ve (g)'nin uygulanabildiği durumların haricinde, İdare tarafından tesbit edilecek olan, ancak beş yılı geçmeyen periyotlarda yapılan bir tazeleme sürveyi;

(iii) Yük Gemisi Güvenlik Teçhizatı Sertifikasının her yıldönümü tarihinin üç ay öncesi ile üç ay sonrası arasındaki bir tarihte yapılacak olan bir periyodik sürvey;

(iv) Kural 17 (b)(iii)'de Yolcu gemileri için açıklandığı şekilde bir ek sürvey.

(b) Paragraf (a)'da belirtilen sürveyler, aşağıdaki şekilde uygulanacaklardır: ilk sürveyler, can kurtarma araçlarındakiler de dahil olmak üzere yük gemilerinin radyo teçhizatının mevcut kurallara uygunluklarının teyidi bakımından tam bir denetimini kapsayacaktır;

Tazeleme sürveyleri ve periyodik sürveyler, can kurtarma araçlarındakiler de dahil olmak üzere yük gemilerinin radyo teçhizatının mevcut kurallara uygunluklarının teyidinde imkan verebilecek bir denetimi de içereceklerdir.

(c) Paragraf (a) (iii)'de yer alan periyodik sürveyler, geminin Yük Gemisi Güvenlik Teçhizatı Sertifikası'na kaydedilecektir.

Kural 10 P88

Yük gemilerinin tekne, makine ve teçhizatının sürveyleri

"Yük gemilerinin yapı, makine ve teçhizatının sürveyleri"

"(a) Paragraf (b) (i)'de konu edilen bir yük gemisinin tekne, makine ve ekipmanları (Yük Gemisi Güvenlik Teçhizatı Sertifikası ve Yük Gemisi Güvenlik Radyo Sertifikası tanzim edilen ekipmanlar hariç) aşağıda belirtilen sürveylere tabi tutulacaklardır:

(i) Geminin hizmete girmesinden önce, karinanın hariçten bir kontrolunu da içeren bir ilk sürvey;

(ii) Kural 14 (b), (e), (f) ve (g)'nin uygulanabildiği durumların haricinde, İdare tarafından tesbit edilecek olan, ancak beş yılı geçmeyen periyotlarda yapılan bir tazeleme sürveyi;

(iii) Yük Gemisi Güvenlik İnşa Sertifikasının ikinci yıldönümü tarihinin üç ay öncesi ile üç ay sonrası arasındaki bir tarihte, veya; üçüncü yıldönümü tarihinin üç ay öncesi ile üç ay sonrası arasındaki bir tarihte yapılacak, ve; paragraf (a) (iv)'de açıklanan yıllık sürveylerden birinin yerini alacak olan bir dönem ortası sürvey;

(iv) Yük Gemisi Güvenlik İnşa Sertifikasının her yıldönümü tarihinin üç ay öncesi ile üç ay sonrası arasındaki bir tarihte yapılacak olan bir yıllık sürvey;

(v) Kural 14 (e) veya (f)'nin uygulanabildiği durumların haricinde, herhangi bir beş yıllık sürede en az iki kere olmak üzere, geminin karinasının hariçten denetlenmesi. Kural 14(e) veya (f)'nin uygulanabildiği durumlarda, bu beş yıllık süre, sertifikanın geçerlilik süresinin uzatıldığı tarih ile çakışacak şekilde uzatılabilir. Bütün olasılıklarda, bu iki denetim arasındaki süre, 36 aylık bir süreyi geçmeyecektir.

(vi) Kural 17 (b) (iii)'de Yolcu gemileri için açıklandığı şekilde bir ek sürvey.

(b) Paragraf (a)'da belirtilen sürvey ve denetimler, aşağıdaki şekilde uygulanacaklardır:

(i) Başlangıç sürveyi, geminin tekne, makine ve teçhizatının tam bir denetimini kapsayacaktır. Bu sürveyler, tekne aranjmanlarının, malzemelerinin, bağlantılarını ve işçiliklerinin, kazanlar, diğer basınçlı cihazlar ve iştiraklerinin, dümen donanımı ve ilgili kontrol sistemleri dahil ana ve yardımcı makinelerin, elektrik enstelasyonlarının ve diğer teçhizatın mevcut sözleşmelerde öngörülen niteliklerde olduğunun, geminin kullanımına tahsis edilmiş olduğu hizmet açısından uygun ve tatminkar olduğunun teyidi ile, geminin stabilitesi ile ilgili bilgi ve belgelerin mevcut ve geçerli olduğunun da tesbitine imkan verecek şekilde uygulanacaktır. Tankerlerle ilgili olarak, bu sürveyler; tulumba dairelerinin, kargo, bunker ve havalandırma devrelerinin ve bunlarla ilişkili güvenlik teçhizatının denetimini de içerecektir;

(iii) Tazeleme sürveyleri, geminin; paragraf (b) (i)'de açıklanan tekne, makine ve teçhizatının mevcut sözleşmelerde öngörülen niteliklerde ve; geminin kullanımına tahsis edilmiş olduğu hizmet açısından uygun ve tatminkar olduğunun teyidinde imkan verecek bir denetimi ihtiva edecektir.

(iv) Dönem ortası sürveyleri, geminin teknesinin, kazanlarının ve diğer basınçlı cihazlarının, makine ve teçhizatının, dümen donanımı ve ilgili kontrol sistemlerinin ve elektrik enstelasyonlarının, geminin kullanımına tahsis edilmiş olduğu hizmetin gereksinimlerine cevap verebilecek durumda bulunduğunu olmak üzere bir denetimini kapsayacaktır. Tankerlerle ilgili olarak, bu sürveyler; tulumba dairelerinin, kargo, bunker ve havalandırma devrelerinin ve bunlarla ilişkili güvenlik teçhizatının denetimini ve tehlikeli bölmelerdeki elektrik izolasyonlarının rezistanslarının kontrol edilmesini de içerecektir;

(v) Yıllık sörveyler, paragraf (b) (i)'de açıklanan ekipmanların; Kural 11(a)'da belirtilen gereksinimleri karşılamak açısından uygunluklarını ve geminin tahsis edilmiş olduğu hizmet için yeterliliklerinin teyidinde imkan verebilecek genel bir denetimi de içerecektir.

(vi) Gemi karinasının hariçten kontrolü ve onunla ilişkili olarak eşzamanlı olarak uygulanan denetimler, sözkonusu tekne bölümlerinin; geminin kullanımına tahsis edilmiş olduğu hizmet açısından tatminkar durumda idame ettirilmekte olduklarının teyidinde imkan verecek şekilde yapılacaktır.

(c) Paragraf (a) (iii), (a) (iv) ve (a) (v)'de belirtilen dönem ortası ve yıllık sörveyler ile gemi karinasının hariçten kontrolleri, Yük Gemisi Güvenlik İnşa Sertifikası'na kaydedilecektir.

Kural 11

Sörveyi müteakip Standartların muhafazası

"(a) Geminin ve teçhizatının standartları, gerek kendisi, gerekse de içindekiler açısından emniyetle denize açılabilmesini her bakımdan temin etmek üzere, mevcut kuralların öngördüğü kriterlere uygun olarak idame ettirilecektir.

(b) Kural 7, 8, 9 ve 10'u gereğince uygulanan herhangi bir sörveyin tamamlanmasından sonra, geminin yapısal aranjmanlarında, makinelerinde, teçhizatında veya sörvey kapsamına giren diğer kısımlarında İdare'nin müsaadesi alınmadan hiçbir değişiklik yapılmayacaktır.

(c) Geminin, bir kazaya uğraması, veya, geminin güvenliğini veya can kurtarma teçhizatı veya diğer avadanlıklarının bütünlük ve etkinliğini menfi yönde etkileyen bir hatanın tesbit edilmesi durumlarında, geminin kaptanı veya donatanı, durumu; Kural 7, 8, 9 veya 10'u çerçevesinde bir sörveyin gerekli olup olmadığına karar verilebilmesi amacıyla araştırmaları başlatmak durumunda bulunan İdareye, tescilli sörveyöre veya yetkili kuruluşa ilk fırsatta rapor edecektir. Söz konusu tesbit anında geminin, bir diğer Taraf ülke limanında bulunuyor olması halinde, kaptan veya donatan, durumdan Liman Devleti'nin uygun yetkililerine de derhal rapor edecek, tescilli sörveyör veya yetkili kuruluş da bu şekilde bir raporun ilgili Liman Devleti makamlarına verilmiş olduğundan emin olacaktır."

Kural 12 P88

"Sertifikaların verilmesi veya kaydedilmesi"

"(a) (i) Uygulanan bir ilk sörvey veya tazeleme sörveyini müteakip, Bölüm II-1, II-2, III, IV ve V'te belirtilen gereksinimlere ve mevcut kuralların uygulanabilir durumdaki diğer gereksinimlerine uyan bir yolcu gemisine, Yolcu Gemisi Güvenlik Sertifikası olarak adlandırılan bir sertifika verilir;

(ii) Uygulanan bir ilk sörvey veya tazeleme sörveyini müteakip, Bölüm II-1 ve II-2'de (yangın savunma sistemleri ve teçhizatı ile yangın söndürme planları hariç) belirtilen gereksinimlere ve mevcut kuralların uygulanabilir durumdaki diğer gereksinimlerine uyan bir yük gemisine, Yük Gemisi İnşa Emniyet Sertifikası olarak adlandırılan bir sertifika verilir;

(iii) Uygulanan bir ilk sörvey veya tazeleme sörveyini müteakip, Bölüm II-1, II-2, III ve IV'de belirtilen gereksinimlere ve mevcut kuralların uygulanabilir durumdaki diğer gereksinimlerine uyan bir yük gemisine, Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Sertifikası olarak adlandırılan bir sertifika verilir;

(iv) Uygulanan bir ilk sörvey veya tazeleme sörveyini müteakip, Bölüm IV'te belirtilen gereksinimlere ve mevcut kuralların uygulanabilir durumdaki diğer gereksinimlerine uyan bir yük gemisine, Yük Gemisi Telsiz Emniyet Radyo Sertifikası olarak adlandırılan bir sertifika verilir;

(v) (1) Uygulanan bir ilk sörvey veya tazeleme sörveyini müteakip, Bölüm II-1, II-2, III, IV ve V'de belirtilen gereksinimlere ve mevcut kuralların uygulanabilir durumdaki diğer gereksinimlerine uyan bir yük gemisine, yukandaki (a)(ii), (a)(iii) ve (a)(iv)'te belirtilen sertifikalara bir alternatif olarak, Yük Gemisi Emniyet Sertifikası olarak adlandırılan bir sertifika da verilebilir;

(2) Bu bölümde Yük Gemisi İnşa Emniyet Sertifikası, Yük Gemisi Teçhizat Güvenlik Sertifikası ve Yük Gemisi Telsiz Emniyet Sertifikası'na yapılmış olan göndermeler, onlara bir alternatif olarak kullanılması halinde, aynı zamanda Yük Gemisi Emniyet Sertifikası'na da yapılmış sayılacaktır;

(vi) Bu Bölüm'ün paragraf (i), (iii), (iv) ve (v)'inde; Yolcu Gemisi Emniyet Sertifikası, Yük Gemisi Emniyet Sertifikası, Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Sertifikası ve Yük Gemisi Telsiz Emniyet Sertifikası ile ilgili olarak belirtilen işlemlerde, sözkonusu sertifikalara; birer Cihazlar Listesi iliştilerecektir;

(vii) Bir geminin, bu kurallarda belirtilen gereksinimlerin bir kısmından istisna edilmesinin uygun bulunması durumunda, bu gemiye; Muafiyet Sertifikası olarak adlandırılan bir sertifika verilir.

(viii) Bu Kural'da belirtilen sertifikalar, İdare"ce veya İdare tarafından yetkilendirilmiş kişi veya kurumlarca verilir. Veriliş tarzı ne olursa olsun, sertifikalarla ilgili tüm sorumluluk İdare'ye aittir.

(b) Bu Protokol'un Tarafları, bu Sözleşme'nin kendisi açısından yürürlüğe gireceği tarihten itibaren, Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi'nin 1960, 1948 veya 1929 tarihli metinlerinde öngörülen ve şartları açıklanan sertifikaları vermemeyi kabul etmiştir."

Kural 13

"Belgelerin bir diğer ülke tarafından verilmesi veya işlenmesi"

"Bir Akit Taraf ülkesi, diğer bir Akit Taraf ülkesinin isteği üzerine, bir gemiyi sörveye tabi tutabilir, sörvey sonucunda; mevcut Sözleşme hükümlerinin sözkonusu gemideki uygulanmasını tatminkar bulması durumunda Sözleşmeye uygun Sertifika tanzim ederek gemiye verebilir veya verilmesi hususunda yetkili kuruluşları görevlendirebilir, veya; mevcut Sözleşme çerçevesinde, geminin sertifikasına gerekli kayıtları düşebilir veya gerekli kayıtların düşülmesi konusunda yetkili kuruluşları görevlendirebilir. Bu şekilde tanzim edilmiş sertifikalara; sözkonusu geminin bayrağını taşımaya yetkili olduğu ülkenin talebi üzerine tanzim edilmiş olduğuna, Kural 12'de belirtilen sertifikalar ile aynı derecede geçerli olduğuna ve onlarla aynı işlemlere tabi tutulacağına dair bir kayıt konulacaktır."

Kural 14

"Belgelerin süreleri ve geçerlilikleri"

"(a) Yolcu Gemisi Güvenlik Sertifikaları, 12 ayı geçmiyen bir süre için tanzim edilecektir. Yük Gemisi Emniyet Sertifikaları, Yük Gemisi Teçhizatı Emniyet Sertifikaları ve Yük Gemisi Telsiz Emniyet Sertifikaları İdare tarafından tesbit edilecek ve beş yılı geçmeyen süreler için tanzim edileceklerdir. Muafiyet Sertifikaları, ait oldukları sertifikanın geçerlilik süresinden daha uzun bir süre için geçerli olacak şekilde tanzim edilemezler.

(b) (i) Paragraf (a)'nın öngördüğü esaslardan bağımsız olarak, mevcut bir sertifikanın geçerlilik süresinin bitimine üç ay veya daha az bir zaman kala tamamlanan bir tazeleme sürveyini müteakip tanzim edilecek yeni sertifika, tazeleme sürveyinin tamamlandığı tarihten itibaren:

(1) Yolcu gemileri için mevcut sertifikanın geçerlilik süresinin sona ereceği tarihten itibaren 12 aylık bir süreden daha fazla olmayan,

(2) Yük gemileri için mevcut sertifikanın geçerlilik süresinin sona ereceği tarihten itibaren beş yıllık bir süreden daha fazla olmayan, bir süre için geçerli olacaktır.

(ii) Mevcut sertifikanın geçerlilik süresinin sona erdiği tarihten sonra tamamlanan tazeleme sürveyini müteakip tanzim edilecek yeni sertifika, tazeleme sürveyinin tamamlandığı tarihten itibaren:

(1) Yolcu gemileri için mevcut sertifikanın geçerlilik süresinin sona ereceği tarihten itibaren 12 aylık bir süreden daha fazla olmayan,

(2) Yük gemileri için mevcut sertifikanın geçerlilik süresinin sona ereceği tarihten itibaren beş yıllık bir süreden daha fazla olmayan, bir süre için geçerli olacaktır.

(iii) Mevcut bir sertifikanın geçerlilik süresinin bitimine üç ay veya daha fazla bir zaman kala tamamlanan bir tazeleme sürveyini müteakip tanzim edilecek yeni sertifika, tazeleme sürveyinin tamamlandığı tarihten itibaren:

.1 yolcu gemileri için tazeleme sürveyinin sona erdiği tarihten itibaren 12 aylık bir süreden daha fazla olmayan,

.2 yük gemileri için tazeleme sürveyinin sona erdiği tarihten itibaren beş yıllık bir süreden daha fazla olmayan, bir süre için geçerli olacaktır.

(c) Yolcu Gemisi Emniyet Sertifikaları dışında kalan bir sertifikanın beş yıllık bir süreden daha kısa süreli olarak tanzim edilmiş olduğu durumlarda, İdare; mevcut sertifikanın beş yıllık tanzim edilmiş olması varsayımında, Kura18, 9 ve 10 gereğince yapılmış olması gereken sürveylerin de yapılmış olmaları şartıyla, sözkonusu sertifikanın geçerlilik süresini, tanzim edilmiş olduğu tarihten itibaren , yukarda (a) paragrafında o sertifika ile ilgili olarak belirtilen azami sürenin tamamlanması için geri kalan süreye kadar uzatabilir.

(d) Tazeleme sörveyinin tamamlanmış olmasına rağmen mevcut sertifikanın geçerlilik süresinin sona ermesinden önce yeni sertifikanın tanzimine veya gemiye teslimine imkan bulunamamış olduğu durumlarda, İdarece yetkili kılınmış kişi veya kuruluş, mevcut sertifikaya bu yönde bir kayıt koyabilir. Bu şekilde kayıt konulan bir sertifika; geçerlilik süresinin sona ermesinden itibaren 5 ayı geçmeyen bir süre için geçerli olarak kabul edilecektir.

(e) Bir geminin, sertifikasının geçerlilik süresinin sona erdiği tarihte sörveye tabi tutulacağı limanda bulunmaması durumunda İdare, sertifikanın geçerlilik süresini uzatabilir, ancak; bu uzatma, sadece, sözkonusu geminin sörveye tabi tutulacağı limana kadar olan yolculuğunu tamamlaması maksadıyla, ve ancak, böyle bir uzatmanın makul ve gerekli görüldüğü durumlarda uygulanacaktır. Hiçbir sertifika, üç aydan daha fazla bir süre için uzatılmayacak, bu şekilde bir süre uzatımı uygulanmış hiçbir geminin, sörveye tabi tutulacağı limana varışını müteakip, yeni bir sertifika almamış ise, sadece bu uzatımdan yararlanarak limandan ayrılmasına müsaade edilmeyecektir. Tazeleme sörveyinin tamamlanmasını müteakip, tanzim edilecek yeni sertifika:

(i) Yolcu gemileri için mevcut sertifikanın süre uzatımı uygulanmadan önceki geçerlilik süresinin sona ereceği tarihten itibaren 12 aylık bir süreden daha fazla olmayan,

(ii) Yük gemileri için mevcut sertifikanın süre uzatımı uygulanmadan önceki geçerlilik süresinin sona ereceği tarihten itibaren beş yıllık bir süreden daha fazla olmayan, bir süre için geçerli olacaktır.

(f) Kısa süreli yolculuklar yapan bir geminin, bu Kural'ın önceki paragraflarında öngörüldüğü şekilde süre uzatımı uygulanmamış sertifikası ile ilgili olarak, sertifikada belirtilen sona eriş tarihinden itibaren bir aylık süreyi geçmemek üzere, İdare tarafından, resen ve takdiren uzatma uygulanabilir. Tazeleme sörveyinin tamamlanmasını müteakip, tanzim edilecek yeni sertifika:

(i) Yolcu gemileri için mevcut sertifikanın süre uzatımı uygulanmadan önceki geçerlilik süresinin sona ereceği tarihten itibaren 12 aylık bir süreden daha fazla olmayan,

(ii) Yük gemileri için mevcut sertifikanın süre uzatımı uygulanmadan önceki geçerlilik süresinin sona ereceği tarihten itibaren beş yıllık bir süreden daha fazla olmayan, bir süre için geçerli olacaktır.

(g) İdare tarafından öngörülecek özel durumlarda yeni sertifikanın geçerlilik süresinin, Paragraf (b) (ii), (e) veya (f)'de öngörülen şekilde mevcut sertifikanın bitim tarihinden itibaren başlatılmasına gerek yoktur. Bu özel durumlarda, yeni sertifika:

(i) Yolcu gemileri için tazeleme sörveyinin sona erdiği tarihten itibaren 12 aylık bir süreden daha fazla olmayan,

(ii) Yük gemileri için tazeleme sörveyinin sona erdiği tarihten itibaren beş yıllık bir süreden daha fazla olmayan, bir süre için geçerli olacaktır.

(h) Bir yıllık, ara veya periyodik sörveyin ilgili Kural'larda açıklanan sürelerden önce tamamlanması durumunda:

(i) İlişkili olduğu sertifikanın yıldönümü tarihi, sörveyin tamamlandığı tarihten itibaren 3 aylık bir süreden fazla olmamak üzere tesbit edilen bir tarih olarak değiştirilerek sertifikaya bu şekilde kaydedilecek,

(ii) İlgili Kurallar gereğince yapılması gereken müteakip yıllık, dönem ortası ve periyodik sürveyler, yeni yıldönümü tarihine göre tesbit edilecek periyotların tamamlandığı tarihlerde yapılacak;

(iii) Yıllık, dönem ortası veya periyodik sürveylerden bir veya daha fazlasının ilgili Kural'ında öngörülen azami sürelerin tamamlanmasından önce yaptırılmış olması halinde, geçerlilik süresi değiştirilmeden bırakılabilecektir.

(j) Kural 12 veya 13 çerçevesinde verilmiş olan bir sertifika, aşağıdaki hallerden birinde geçersiz kalacaktır:

(i) Kural 7(a), 8(a), 9(a) ve 10(a)'da öngörülen sürvey ve denetimlerin belirtilen süreler içinde yaptırılmamış olması;

(ii) Sertifika'nın mevcut kurallar'da açıklandığı üzere, bir süre uzatımı kaydı ile kayıt edilmemiş olması;

(iii) Geminin, bir diğer ülkenin bayrağı altına geçirilmiş olması. Bu durumlarda, yeni bir sertifika; ancak, yeni ülkenin Kural 11(a) ve (b)'nin sözkonusu gemide uygulandığından tam olarak emin olması durumunda verilecektir. İki Taraf Ülke arasında bir transferin sözkonusu olması durumunda, ve; bayrak değişikliğinin yapıldığı tarihten itibaren üç ay içinde talepte bulunulması halinde, geminin daha önce taşımak hakkına sahip olduğu Ülke hükümeti, İdare'ye; geminin transferden önce sahip bulunduğu sertifikaların ve mevcutsa sürvey raporlarının kopyalarını en kısa süre içinde gönderecektir."

Kural 15

"Belgelerin formları ve teçhizat listesi"

"Sertifikalar ve teçhizat listeleri, herbir tip için bu Sözleşme'nin Ek'inin Lahikâ sında verilmiş bulunan formlarda tanzim edileceklerdir. Sertifikanın tanziminde kullanılan lisanın İngilizce veya Fransızca olmaması durumunda, bu dillerden birinde yapılmış tercümesinin metni de sertifikaya eklenecektir."

Kural 16

"Belgelerin hazır bulundurulması"

"Kural 12 ve 13 çerçevesinde tanzim edilmiş bulunan sertifikalar, her zaman incelenebilecek şekilde gemide bulundurulacaklardır."

Kural 17

"Belgelerin Kabulü"

"Bu sözleşmenin kapsamına giren tüm amaçları için Taraf bir Hükümetin yetkisi altında verilen belgeler, diğer Taraf Hükümetler tarafından kabul edilecektir. Bu belgeler, diğer Hükümetlerce verilmiş olanlarla aynı değerde sayılacaktır."

Kural 18

"Belgelerin Yeterliği"

(a) Bir geminin özel bir seferi sırasında gemide, Yolcu Gemisi Emniyet Belgesinde belirtilen toplam sayıdan daha az sayıda insan varsa, bu Kurallar hükümlerine göre ve hesabıyla, belgesinde belirtilenden daha az sayıda can filikalaları ve başka can kurtarma araçları taşıyabileceğini gösteren bu bölüm 12 veya 13 Kuralında değinilen, Hükümet, kişi veya kuruluş tarafından bir ek verilebilir.

(b) Bu ek, içinde bulunulan koşullar altında bu Kurallar hükümlerinin ihlal edilmediğini belirtecektir. Bu ek, belgeye eklenecek ve can kurtarma araçlarının belgesi yerine geçecek, yalnız verildiği özel sefer için geçerli olacaktır.

Kural 19 P88

"Kontrol"

"(a) Diğer bir Taraf Ülke'nin limanında bulunan her gemi, Kural 12 veya Kural 13 çerçevesinde tanzim edilmiş bulunan sertifikaların geçerliliklerine yönelik olması koşuluyla, Liman Ülkesi'nin tam yetkili görevlileri tarafından kontrole tabi tutulacaktır.

(b) Geminin veya teçhizatının; herhangi bir sertifikanın işaret ettiği özelliklerle uyumlu bulunmadığına, veya; geminin, Kural 11(a) ve (b)'de öngörülen gereksinimlere uygun olmadığına inanmak için belirgin emarelerin bulunmaması durumlarında mevcut sertifikalar geçerli kabul edilecektir.

(c) Yukarda (b) paragrafında açıklanan durumların mevcut olması, veya; sertifikanın süresini geçirmiş veya geçerliliğini kaybetmiş olması durumlarında, gemi veya içindekiler açısından herhangi bir tehlikenin ortaya çıkmayacağını sağlayacak önlemlerin alınmasına kadar sözkonusu geminin denize açılmaması veya uygun bir onarım tersanesine gitmek amacıyla limanı terketmemesini sağlayacak tedbirler, kontrolü yapan yetkili tarafından alınacaktır.

(d) Bu Kural'da yer alan kontrollerin, gemiyle ilgili herhangi bir müdahaleyi haklı ve gerekli çıkarması durumlarında, kontrolü yapan yetkili, geminin bayrağını taşımaya yetkili olduğu ülkenin Konsolosluğunu veya, yokluğunda en yakın diplomatik temsilciliğini, müdahaleyi gerekli kılan tüm nedenleri açıklayan yazılı bir raporla bilgilendirecektir. Ayrıca, belgerin düzenlenmesinden sorumlu tescilli sörveyörler veya yetkili kuruluşlarda bilgilendirilecektir. Gerekli görülen böyle bir müdahale konusunda ayrıca Örgüt de bilgilendirilecektir.

(e) Bu Kural'ın paragraf (c) ve (d)'sinde belirtilen önlemlerin alınabilmesi imkanının herhangi bir nedenle bulunamaması, veya; geminin müteakip uğrak limanına kadar seyrine müsaade edilmesi durumlarında, Söz konusu Liman Devleti'nin yetkilileri; gemi ile ilgili gerekli tüm bilgileri, bu Kural'ın paragraf (d)'sinde açıklanan makamlara ilave olarak, geminin müteakip uğrak limanının yetkililerine de göndereceklerdir.

(f) Bu Kural çerçevesinde yapılan bir kontrol esnasında, geminin gereksiz yere geciktirilmemesi veya alıkonulmamasını sağlayıcı her türlü gayret sarfedilecektir. Bu kontroller vesilesiyle, haksız ve gereksiz yere geciktirilmesi veya alıkonulması durumunda, gemi; maruz kaldığı zarar ve ziyanın karşılanmasını talep etmek hakkına sahip olacaktır.

Kural 20

“Özel Koşullar”

Uygun ve geçerli belgelere sahip olmadıkça herhangi bir gemi bu Sözleşmenin özel koşullarından yararlanma talebinde bulunamaz.

Kısım C

Kazalar

Kural 21

“Kazalar”

(a) Her İdare bu Sözleşme hükümlerine tabi olan gemilerden herhangi birinin uğrayacağı kaza hakkında soruşturma yapma yükümlülüğünü, böyle bir soruşturmanın yapma yükümlülüğünü, böyle bir soruşturmanın sonuçlarının bu Sözleşme'de yapılması arzu edilen değişmelerin tespit edilmesinde yardımcı olabileceği görüşü ile, kabul eder.*

(b) Her Taraf Hükümet bu tür soruşturmaların sonuçları ile ilgili uygun bilgiyi Teşkilata bildirmek yükümlülüğünü kabul eder. Böyle bir bilgiye dayanan Teşkilatın hiçbir rapor veya önerisinde ilgili gemilerin kimliği ve milliyeti açıklanmayacak veya herhangi bir zan altında bırakmayacak, gemi veya şahsın sorumluluğunu ima etmeyecektir.

(*) Teşkilat tarafından değiştirilen aşağıdaki kararlara bakınız :

A. 173 (ES.IV) nolu karar : Deniz kazaları hakkında resmi soruşturmaya katılım
A. 203 (VII) nolu karar : Yabancı kurtarma ekiplerinin kıta sahanlığı içinde konuşlandırılması ve Devletlerarası düzenlemelerde uzlaşma sonucu hakkındaki tavsiyeler.

A. 322 (IX) nolu karar : Kazalar için açılmış soruşturmanın yürütülmesi.

A. 440 (XI) nolu karar : Deniz kazaları hakkında soruşturmalarda bilgi alışverişi.

A. 442 (XI) nolu karar : Kaza soruşturmaları ve sözleşme ihlalleri için Teşkilatın Personel ve Materyal ihtiyacı

A. 637 (16) nolu karar : Deniz Kazaları soruşturmalan konusunda işbirliği

Buna ilaveten :

MSC/Genelge. 70/Rew.1 : Deniz Tehlike Sistemleri hakkında sormaca (anket)

MSC/Genelge. 224: Başlangıç dengesi kaza kayıtları ve kaza raporlarının sunumu.

MSC/Genelge. 388 : Yangın kazaları kayıtları

MSC/Genelge. 433 : Ciddi nitelikteki kazalar hakkında açılmış soruşturma kayıtları.

MSC/Genelge. 539/İlave 2 : Balıkçı gemileri ve denizdeki balıkçılar üzerine istatistiksel kaza raporları.

MSC/Genelge. 559 : Gemilerde ve Liman bölgelerinde paketlenmiş halde bulunan denizi kirletebilecek tehlikeli eşyalarla ilgili olayların Teşkilata rapor edilmesini sağlayan tüzükler.

MSC/Genelge. 621 : İş yorgunluğunun sebep olabileceği kazaların soruşturmasıyla ilgili tüzükler.

BÖLÜM II-1

İnşaat, bölmeleme ve Stabilité, makine ve elektrik donanımları

Kısım A - Genel	Sayfa No
1 Uygulama.....	43
2 Tanımlar	44
3 C,D, ve E kısımlarına ait tanımlar	45
Kısım A1 - Gemilerin İnşası	
3-1 Gemilerin inşa, mekaniki ve elektriki ihtiyaçları	48
3-2 Deniz suyu balast sarnıçlarını korozyondan koruma	48
3-3 Tankerin pruvasına emniyetli bir şekilde erişim	48
3-4 Tankerlerde emercensi yedekleme donanımları	48
3-5 Asbestos içeren malzemelerin bundan sonra kullanılması	49
Kısım B - Bölmeleme ve Stabilité	
4 Yolcu gemilerinde su basma boyu	50
5 Yolcu gemilerinde su geçirgenliği	50
6 Yolcu gemilerinde kompartmanlar için izin verilen boylar	52
7 Yolcu gemileri bölmelemesinde özel gerekler	56
8 Hasarlı durumlarda yolcu gemilerinin dengesi	57
8-1 Hasarlı durumlarda ro-ro yolcu gemilerinin dengesi	61
8-2 400 yada üzeri yolcu taşıma kapasiteli ro-ro gemilerinin özel gerekleri.....	61
8-3 400 yada üzeri yolcu taşıyan, ro-ro gemileri haricindeki yolcu gemileri için özel gerekler	62
9 Yolcu gemilerinin balastlanması	62
10 Yolcu gemilerinde pikler, makine mahalli perdeleri, şaft tünelleri ve benzerleri	62
11 Yük gemilerinde pikler, makine mahalli perdeleri ve stern tüpleri	63
12 Yolcu gemilerinde dabil batımlar	64
12-1 Tankerler haricinde yük gemilerindeki dabil batımlar	65
12-2 Petrol tankerlerinin yük alanındaki bölümlere giriş	66
13 Yolcu gemileri için bölme yükleme hattının tayini, markalaması ve tescili	66
14 Yük gemileri ve yolcu gemilerinde su geçirmez perdeler ve benzerlerinin testi ve bunların yapısı	67
15 Yolcu gemilerinde su geçirmez perdelerdeki menfezler	67
16 Ağır Vasıta ve Personelini taşıyan yolcu gemileri	73
17 Yolcu gemilerinin fribord güvertesinin alt kısmındaki kaportalar ve lumbuzlar ...	73
17-1 Yolcu gemilerinin ana güvertesi altındaki ve yük gemilerinin fribord güvertesi altındaki bordadaki kaportalar ve lumbuzlar	75
18 Yolcu ve Yük gemilerinde su geçirmez perdelerin lumbuzların ve benzerlerinin yapımı ve ilk denenmeleri	75
19 Yolcu ve yük gemilerinde su geçirmez güverteler ve benzerlerinin yapımı ve ilk denenmeleri	75
20 Marjin hattının üstünde yolcu gemilerinin su geçirmezlik bütünlüğü	76
20-1 Kargo yükleme kapılarının kapanması	77
20-2 Ro-ro Güvertesinden (güverte perdesi) alt bölümlere su geçirmezlik bütünlüğü.....	77

20-3	Ro-ro güvertelerine giriş	78
20-4	Ro-ro güvertelerinde perdelerin kapanması	78
21	Sintine basma düzenlemeleri	79
22	Yolcu ve yük gemileri için denge hakkında bilgiler	82
23	Yolcu gemilerinde hasar kontrol planları	83
23-1	Kuru yük gemilerinde hasar kontrol	83
23-2	Tekne, üst yapı, hasar önlem ve kontrol bütünlüğü	83
24	Yolcu gemilerinde su geçirmez kapıların ve benzerlerinin markalanması, periyodik çalıştırılması ve denetimi	84
25	Yolcu gemilerinde seyir jurnaline düşülecek kayıtlar	84

Kısım B - 1 *Yük gemilerinin bölmeleme ve hasar dengesi*

25-1	Uygulama.....	85
25-2	Tanımlar.....	85
25-3	İstenilen bölmeleme indeksi R	86
25-4	Çalışır durumdaki bölme A indeksi	86
25-5	Pi faktörünün hesaplanması	87
25-6	Si faktörünün hesaplanması	90
25-7	Geçirgenlik	92
25-8	Denge bilgisi	92
25-9	Yük gemilerindeki su geçirmez perdelere ait menfezler ve dahili güverteler	93
25-10	Yük gemilerinde harici menfezler	93

Kısım C - *Makine Donanımı*

26	Genel	94
27	Makine	95
28	Tornistan olanakları	96
29	Dümen donanımı	96
30	Elektrikli ve elektrohidrolik dümen donanımına ait ilave gerekler	101
31	Makine kontrolleri	102
32	Buhar kazanları ve buhar besleme sistemleri	103
33	Buhar boru sistemleri	104
34	Basınçlı hava sistemleri	104
35	Makine mahallerindeki havalandırma sistemleri	104
36	Gürültüye karşı koruma	104
37	Köprüüstü ve makine mahalli arasındaki haberleşme	105
38	Makine zabiti alarmı	105
39	Yolcu gemilerinde acil durum tesislerinin yeri	105

Kısım D - *Elektrik Tesisleri*

40	Genel	106
41	Ana elektrik güç kaynağı ve aydınlatma sistemleri	106
42	Yolcu gemilerinde acil durum elektrik güç kaynağı	107
42-1	Ro-ro yolcu gemileri için ilave acil durum aydınlatması	111
43	Yük gemilerinde acil durum elektrik güç kaynağı	111
44	Acil durum jeneratör grupları için ilk hareket düzenlemeleri	115
45	Elektrik kökenli ani yükleme (şok) yangın ve diğer tehlikelere karşı önlemler	115

Kısım E - *Periyodik olarak vaidiya tutulmayan makine mahalleri için ek gerekler*

46	Genel	119
47	Yangına karşı önlemler	119
48	Su basmasına karşı korunma	119
49	Ana makinenin köprüüstünden kontrolü	120
50	Haberleşme.....	120
51	Alarm sistemi.....	121
52	Emniyet sistemleri	121
53	Makine, kazan ve elektrik tesisleri için özel gerekler	121
54	Yolcu gemileri ile ilgili özel tutum	122

Kısım A

Genel

Kural 1

Uygulama

1.1 Aksine kesin bir hüküm bulunmadıkça, bu Ayrım 1 Temmuz 1986'da veya daha sonra omurgası kızağa konmuş veya benzer inşaat safhasındaki gemilere uygulanacaktır.

1.2 Bu ayrımın amacına yönelik olarak "benzer inşaat safhası" terimi :

.1 belirli bir geminin inşaatının başladığını tanımlayan; ve

.2 geminin en az 50 tonluk bir kısmının montajının veya tahmin edilen toplam inşaat malzeme ağırlığını % 1'inin, hangisi daha küçük ise yapılmış olduğu safha anlamına gelir.

1.3 Bu Ayrımın amacına yönelik olarak :

.1 "inşa edilmekte olan gemiler" deyiimi, "omurgası kızağa konmuş veya benzer inşaat safhasında olan gemiler" anlamına gelir;

.2 "bütün gemileri" deyiimi, 1 Temmuz 1986'dan önce, bu tarihte veya daha sonra inşa edilmiş gemiler anlamına gelir;

.3 ne zaman inşa edilmiş olursa olsun bir yük gemisi yolcu gemisine dönüştürülmesiyle, dönüştürüldüğü tarihten itibaren bir yolcu gemisi olarak inşa edildiği kabul edilecektir.

2. Aksine kesin bir hüküm bulunmadıkça, İdare, 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilmiş gemiler için MSC. 1 (XLU) kararı ile değiştirilen 1974 tarihli Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi, Bölüm II-1'in gereklerinin yerine getirilmesini sağlayacaktır.

3.1 Onarım, değişiklik, tadilat ve donatım benzeri işleme tabi tutulan tüm gemiler, en azından bu gemilerin daha önce bağımlı olduğu gereklere uyacaktır. Bu gemiler 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilmişlerse, en azından bu tarihte veya daha sonra inşa edilmiş gemilerin değişiklik, tadilat ve donatımlarına bir kural olarak tabi olacaklardır. Büyük çaptaki onarım*, değişiklik ve tadilat ile bunlara ilişkin donatım, İdarenin makul ve pratik olarak öngördüğü sürece, 1 Temmuz 1986'da veya daha sonra inşa edilen gemilerin gereklerine uyacaklardır**.

3.2 Paragraf 3.1 hükümlerine bakılmaksızın kural 8.1*** in gereklerini karşılayan, onarım, değişim ve tadilatı geçen yolcu gemileri temel özellikler bazında yukardaki işlemlerden (onarım, değişim ve tadilat) geçmiş sayılmayacaktır.

(*) MSC/Genelge 650 temel özelliklerin değişimi ve tadilatı hakkındaki yorumuna başvurunuz.

(**) MSC/Genelge 609 1974 Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesinin II-1/1.3 nolu kuralın yorumuna başvurunuz.

(***) Kural 8-11 Temmuz 1997 itibarıyla uygulanır, aksi takdirde 1992 Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi değişimlerine (MSC 26 (60) yönergesine) başvurunuz.

4 İlgili Devlet İdaresi, yapılmakta olan seyrin yapısı gereği güvenli olması halinde, bu Bölümdeki belirli gereklerin uygulanmasını makul sınırlar dışında ve gereksiz görüyorsa, bu Devletin bayrağını taşıyan ve karadan 20 milden fazla açılmamak kaydıyla seyir yapan bazı gemileri veya bazı sınıf gemileri bu gereklerden muaf tutabilir.

5 Göçmen taşımacılığında olduğu gibi özel sefer yolcu taşımacılığına yönelik çok sayıda özel yolcu taşımacılığında kullanılan yolcu gemilerinde, bayrağı taşınan Devlet İdaresi, bu gerekleri uygulamayı pratik görmüyorsa, böyle gemileri aşağıdaki şartların sağlanması halinde, bu gereklerden muaf tutabilir :

- .1 1971 Ötel taşımacılık Yolcu Gemileri Anlaşması ilave edilmiş Kurallar; ve
- .2 özel Taşımacılık Yolcu Gemileri için 1973 Mahal Gerekleri Protokolü ilave edilmiş Kurallar.

Kural 2

Tanımlar

Bu bölümün amacına yönelik olarak aksine kesin bir hüküm bulunmadıkça :

1.1 *Yükleme hattı* : Bir geminin değişik su çekimlerindeki yükleme hattıdır.

1.2 *"Geminin en derin yükleme hattı"* bir geminin yaz yükleme hattı draftına karşı gelen yükleme hattıdır.

2 *"Gemi boyu"*, geminin en derin su çekimi uzantılarının baş ve kış dikmeleri arasındaki mesafesidir.

3 *"Gemi genişliği"* : Bir geminin en derin yükleme hattındaki kesitin içten içe ölçülen maksimum genişliğidir.

4 *"Su çekimi"*, (Draft) orta kesitte omurga ile su hattı arasındaki düşey mesafedir.

5 *"Güverte Perdesi"*, enine su geçirmez perdelerin uzandığı en üst güvertedir.

6 *Marjin hattı*, bordada güverte perdesinin üst yüzeyinden en az 76 mm aşağıdan çizilen bir hattır.

7 *"Bir mahallin su geçirgenliği"* o mahallin su ile dolabilen yüzdesidir. Marjin çizgisini aşan bir mahallin hacmi, yalnızca bu hattın yüksekliğine kadar ölçülecektir.

8 *"Makine Mahalli"*, ana ve yardımcı yürütme makinelerini, yürütme ihtiyaçlarına hizmet eden kazanları ve tüm daimi kömürlükleri içeren mahalleri sınırlayan, kalıp kaide hattından uzanan ve en uçtaki ana su geçirmez enine perdeler arasında mahal olarak alınır. Alışılmışın dışında makine dairesi düzenlemelerinde, İdare makine mahallerinin sınırlarını tayin edebilir.

9 *"Yolcu mahalleri"*, yolcuların yaşamına ve kullanımına ayrılmış bagaj, depo, erzak ve posta odalarının dışındaki mahallerdir. Kural 5 ve 6'nın amaçlarına yönelik olarak, personelin yaşamına ve kullanımına ayrılmış sınır hattının altında kalan mahaller yolcu mahalli olarak kabul edilecektir.

10 Bütün durumlarda hacimler ve alanlar kalıp hatlarına kadar hesaplanacaktır.

11 *"Su sızdırmaz"* deyimini, her türlü deniz koşullarında geminin içine su geçirmeyeceğini ifade etmektedir.

12 Petrol tankeri 1973 deki Denizde Kirliliği önleme için Uluslararası Sözleşmeye bağlı olarak 1978 Protokol'ün Ek 1 Kural 1 inde tanımlandığı gibidir.

13 Ro-ro yolcu gemisi Kural II-2/3 de tanımlandığı gibi ro-ro yük alanı veya özel kategoride alanı olan yolcu gemisidir.

Kural 3

C, D ve E kısımlarına ait Tanımlar

Kısım C, D ve E'nin amaçlarına yönelik olarak, aksine kesin bir hüküm bulunmadıkça :

1 "*Dümen donanımı kontrol sistemi*", köprüüstünden dümen donanımı güç birimlerine kumandaların iletildiği teçhizattır. Dümen donanımı kontrol sistemleri, göndericiler, alıcılar, hidrolik kontrol pompaları ve bunlarla ilgili motorları, motor kontrol cihazlarını, boru sistemi ile kabloları içerirler.

2 "*Ana dümen donanımı*", normal çalışma koşulları altında gemiye manevra yaptırmak amacıyla dümenin hareketini sağlamak için dümen rod'una uygulanan tork ile (örneğin dümen yekesi veya quadrant yeke) dümen hareket ettiricilerden, varsa, dümen donanımı güç üniteleri ve yardımcı teçhizattan oluşan makine sistemidir.

3 "*Dümen donanımı güç birimi*";

.1 elektrikli dümen donanımında, bir elektrik motoru ve onunla bağlantılı çalışan elektrik donanımdır.

.2 elektro-hidrolik dümen donanımında, bir elektrik motoru ve ilgili elektrik teçhizatı ve bağlı pompadır;

.3 diğer hidrolik dümen donanımında, bir çalıştırma makinesi ve bağlı pompadır.

4 "*Yardımcı Dümen Donanımı*", ana dümen donanımının çalışmaması halinde, dümen yekesi, quadrant yeke veya aynı amaca hizmet eden elemanları bulunmayan, gemiye manevra yaptırmak için ana dümen donanımının herhangi bir kısmının dışında kalan teçhizattır.

5 "*Normal çalışma ve yaşam koşulu*", geminin bir bütün olarak, dizayn edilmiş rahat yaşama koşullarında olduğu kadar, makineleri, hizmetleri, geminin yürütülmesini sağlayan araç ve yardımcılarını, manevra yeteneği, güvenli seyir, yangın ve yara alma güvenliği, iç ve dış haberleşme ve işaretleri, kaçış yolları ve acil durum filika vinçleriyle çalışma düzeninde normal işlerliğini yerine getirdiği koşuldur.

6 "*Acil durum*", ana elektrik güç kaynağının arızası yüzünden normal çalışma ve yaşam hali için gerekli hiçbir hizmetin çalışma düzeninde olmadığı haldir.

7 "*Ana elektrik güç kaynağı*", gemiyi normal çalışma ve yaşama durumunda tutmak için gerekli elektrik gücünün bütün hizmet birimlerine dağıtılması için, ana dağıtım tablosuna verilmesi, amaçlanmış bir kaynaktır.

8 "*Deadship Durumu*", güç yokluğu nedeniyle ana yürütme sisteminin, kazanların ve yardımcılarının çalışmadığı durumdur.

9 "*Ana Elektrik Üretim Merkezi*", ana elektrik güç kaynağının bulunduğu merkezdir.

10 "*Ana dağıtım tablosu*", doğrudan doğruya ana elektrik güç kaynağı tarafından beslenen ve gemi hizmetleri için elektrik enerjisi dağıtması amaçlanan bir dağıtım tablosudur.

11 "*Acil durum dağıtım tablosu*", ana elektrik güç sisteminin arızası durumunda, doğrudan doğruya acil durum hizmetlerine elektrik enerjisini paylaşırması amaçlanan bir dağıtım tablosudur.

12 "*Acil durum elektrik güç kaynağı*", ana elektrik güç kaynağından elektrik temininin arıza nedeniyle yapılamaması durumunda acil durum dağıtım beslemesi yapması için tasarlanmış elektrik güç kaynağıdır.

13 "*Gücü harekete geçirme sistemi*", dümen rod'unu döndürmek için güç sağlamak üzere kullanılan, ilgili boru ve donanımıyla dümen donanımı güç birimi veya birimlerinden ve bir dümen harekete geçiricisinden oluşan hidrolik tesisattır. Gücü harekete geçirme sistemleri (dümen yekesi, quadrant yeke ve dümen rod'u veya aynı amaçla kullanılan elemanlar gibi) birleşik mekanik elemanlarından oluşabilir :

14 "*En yüksek servis hızı*", geminin en fazla su çekiminde seyri sırasında sürdüreceği en yüksek dizayn hızıdır.

15 "*En yüksek tornistan hızı*", geminin en fazla su çekiminde en büyük tornistan dizayn gücünde erişeceği hızdır.

16 "*Makine mahalleri*", A kategorisinin bütün makine mahalleri ve yürütme makinesi, kazanlar, akaryakıt birimleri, buharlı ve içten yanmalı motorlar, jeneratörler ve önemli elektrik makineleri, akaryakıt dolum istasyonları ile soğutma, denge, havalandırma ve iklimlendirme hizmetleri yapan makineleri içeren diğer bütün mahaller ve benzeri mahaller ve böyle mahallere açılan boşluklar.

17 "*A kategorisinin makine mahalleri*", aşağıdakileri içeren mahaller ve bu mahallere açılan boşluklardır,

- .1 ana yürütme için kullanılan içten yanmalı makineleri; veya
- .2 ana yürütme amaçları dışında kullanılan, birlikte toplamı net gücü 375 kw'dan az olmayan içten yanmalı makineler;
- .3 herhangi bir akaryakıt birimi.

18 "*Kontrol istasyonları*", geminin telsiz ve ana seyir cihazlarının veya acil durum güç kaynağının yerleştirildiği veya yangın kayıt yada yangın kontrol cihazlarının merkezileştirildiği mahallerdir.

19 "*Kimyasal madde tankeri*", aşağıda belirtilen kod maddelerinde sıralanmış sıvı ürünlerin herhangi birisini dökme olarak taşımak için inşa edilmiş veya uyarlanmış bir yük gemisidir.

- .1 Deniz Güvenliği Komitesi'nin MSC.4(48) sayılı kararı ile kabul edildiği ve bundan böyle "Uluslararası Dökme Olarak Kimyasal Madde Kod'u" olarak anılacak olan ve Teşkilat tarafından değiştirilmeye açık, Dökme Olarak Tehlikeli Kimyasal Madde Taşıyan Gemilerin İnşaat ve Teçhizatına İlişkin Uluslararası Kod'unun Bölüm 17'si; veya
- .2 Teşkilat Kurulunun A.212 (VII) sayılı kararı ile kabul ettiği ve bundan böyle "Dökme Halinde Kimyasal Madde Kodu" olarak anılacak olan ve Teşkilat tarafından değiştirilmeye açık, Dökme Olarak Tehlikeli Kimyasal Madde Taşıyan Gemilerin İnşaat ve Teçhizatına İlişkin Kod'un bölüm VI'sı;

hangisi uygulanabiliyorsa;

20 "*Gaz taşıyıcı*", aşağıda belirtilen kod maddelerinde sıralanmış sıvılandırılmış gaz veya diğer ürünlerin herhangi birisini dökme olarak taşıması için inşa edilmiş veya adapte edilmiş bir yük gemisidir.

.1 Deniz Güvenliği Komitesinin MSC.S(48) sayılı kararı ile kabul ettiği ve bundan böyle "*Uluslararası Gaz Taşıyıcı Kod'u*" olarak anılacak olan ve Teşkilat tarafından değiştirilmeye açık, Dökme Olarak Sıvılaştırılmış Gaz Taşıyan Gemilerin İnşaat ve Teçhizatına İlişkin Uluslararası Kod'un Bölüm 19'u; veya

.2 Teşkilatın A.328(IX) sayılı kararı ile kabul ettiği ve bundan böyle "*Gaz Taşıyıcı Kod'u*" olarak anılacak olan ve Teşkilat tarafından değiştirilen veya değiştirilmeye açık, Dökme olarak Sıvılaştırılmış Gaz Taşıyan Gemilerin İnşaat ve Teçhizatına İlişkin Kod'un Bölüm XIX'u;

hangisi uygulanabiliyorsa;

21 "*Dedveyt*" bir geminin, özgül ağırlığı 1.025 olan bir suda yaz yükleme hattına karşılık olan yüklü su hattındaki deplasmanı ile o geminin boş ağırlığı arasındaki ton olarak farkıdır.

22 "*Boş ağırlık*", içinde yük, yakıt, yağlama yağı, balast suyu, tanklarda tatlı su ve besleme suyu, tüketim malzemesi, yolcular, personel ve bunlarla ilgili ağırlıklar olmaksızın geminin ton cinsinden deplasmanıdır.

Kısım A-1

Gemilerin İnşası

Kural 3-1

Gemilerin inşa, mekaniki ve elektriki ihtiyaçları

Yürürlükte bulunan ihtiyaçlara ek olarak, gemiler Kural XI/Fin belirttiği şartları sağlayan kurum veya eşdeğer emniyet seviyesini sağlayan Ulusal standartlar kurumu tarafından öngörülen (belirtilen) inşa, mekaniki ve elektriki ihtiyaçlara göre dizayn, inşa edilmeli ve idame edilmelidir.

Kural 3-2

Deniz Suyu Balast sarnıçlarını korozyondan koruma

1 Bu kural 1 Temmuz 1998 ve sonrasında inşa edilmiş Akaryakıt tankerlerine ve yük gemilerine uygulanır.

2 Tüm denizsuyu balans tanklarını korozyondan koruyacak şekilde bir koruyucu ile kaplanmalıdır. Bu koruyucu hafif renkte olmalıdır. Bu sistemin seçimi, uygulaması ve idamesi Organizasyonun* belirlediği şartlar çerçevesinde olmalıdır. Gerekli görülen yerlerde tutyalarda kullanılmalıdır.

Kural 3-3

Tankerin pruvasına Emniyetli bir şekilde erişim

1 Kural 3-4 ve bu kuralın amacı için tankerler, Kural 12.12 de belirtilen akaryakıt tankerleri, Kural VII/8.2 de belirtilen kimyasal yük tankerleri ile Kural VII/11.2 de belirtilen gaz taşıyıcı tankerleri içermektedir.

2 1 Temmuz 1998 ve sonrasında inşa edilmiş bütün gemiler, kötü hava şartlarında dahi personelin pruvaya emniyetli bir şekilde erişmelerini sağlayacak donanımda olmalıdır. 1 Temmuz 1998 tarihinden önce inşa edilmiş tankerler, 1 Temmuz 2001 tarihini geçmeyecek şekilde 1 Temmuz 1998 tarihinden sonraki tersane periyodlarına bu güvenli erişim sistemini temin etme işini planlayacaklardır. Bu Sistem Organizasyonun** belirttiği şartları sağlayan yetkililerce onaylanmalıdır.

Kural 3-4

Tankerlerde Emercensi Yedekleme Donanımları

1 20.000 deadweight ton ve üzerindeki bütün tankerler, geminin baş ve kıçından verilebilecek emercensi yedekleme donanımları ile donatılmış olacaklardır.

2 1 Temmuz 2002 tarihinde veya daha sonra inşa edilmiş tankerler için:

(*) Bahse konu denizsuyu balast tanklarının korozyon önleme sisteminin seçimi, uygulaması ve bakımı için Organizasyon tarafından kabul edilen Kural A-798 (19)'a bakınız.

(**) Tanker pruvalarında emniyeti arttırmak için Deniz Emniyet Komitesince kabul edilen Kural MSC-62 (67)'ye bakınız.

.1 Bu donanımlar, ana güç kaynağının bulunmadığı durumlarda da geminin yedeğe alınabilmesine olanak verecek şekilde, her zaman süratle donatılabilecek ve yedekleme gemisine kolaylıkla verilebilecek durumda olacaktır. Emercensi yedekleme donanımlarından en az bir tanesi her zaman süratle kullanılmaya olanak verecek şekilde hazır durumda bulundurulacak; ve,

.2 Geminin her iki ucundaki emercensi yedekleme donanımları; geminin boyutları ve deadweight'i ile, kötü hava koşullarında donanım üzerine binebilecek kuvvetler de dikkate alınmak üzere yeterli sağlamlıkta olacaktır. Emercensi yedekleme donanımlarının dizayn, imalat ve prototip testleri, Örgüt tarafından geliştirilmiş esaslara uygun olarak İdare tarafından onaylanmış olacaktır.

.3 1 Temmuz 2002 tarihinden önce inşa edilmiş olan tankerlerdeki emercensi yedekleme donanımlarının dizayn ve imalatları, Örgüt tarafından geliştirilmiş esaslara uygun olarak İdare tarafından onaylanmış olacaktır*

Kural 3-5

Asbestos içeren malzemelerin bundan sonra kullanılması

1 Bu Kural, geminin mukavemet elemanları, makine ve elektrik donanımları ile mevcut Sözleşme'nin konusunu oluşturan ekipmanların imalatında kullanılan malzemeler için uygulanacaktır.

2 Asbestos içeren malzemelerin kullanımı, aşağıdaki istisnalarla; bütün gemiler için bundan sonra yasaklanmıştır:

.1 Döner kanatlı kompresörler ile döner kanatlı vakum tulumbalarındaki döner kanatlar,

.2 Yüksek sıcaklıklarda (350° C'dan daha yüksek) ve yüksek basınçlarda (7x10⁶ Pa üzerindeki) yangın, korozyon veya zehirlenme risklerinin mevcut olduğu durumlarda, ve;

.3 1000° C'ın üzerindeki sıcaklıklar için bükülebilen ve esnek termal yalıtım donanımlarının kullanılması hallerinde."

(*) Deniz Emniyeti Komitesi'nin MSC.35(63) No.lu Kararla kabul etmiş olduğu tankerler için emercensi yedekleme donanımlarına ilişkin esaslar dokümanının yürürlükteki versiyonuna bakınız.

Kısım B

*Bölmeleme ve Stabilite**

(Kurallarda gösterildiği gibi, Kısım B yolcu gemilerine ve yük gemilerine uygulanır)

Kura14

Yolcu Gemilerinde Su Basma Boyu

1 Bir geminin boyu üzerinde herhangi bir noktada su basma boyu, söz konusu geminin formunu, su çekimini ve diğer özelliklerini gözönünde bulundurulmuş bir hesaplama yöntemi ile belirlenecektir.

2 Sürekli bir güverte perdesi olan bir gemide, verilen bir noktadaki su basma boyu, merkezi söz konusu noktada olan ve gemi marjın çizgisi üstüne kadar batmadan Kural 5'de öne sürülen kesin kabuller altında gemi boyunun su ile dolabilen en fazla uzunluktaki kısmıdır.

3.1 Geminin sürekli bir güverte perdesi bulunmadığı durumda herhangi bir noktadaki su basma boyu, ilgili perdelerin ve kaplamanın su geçirmez bir biçimde yükseldiği güvertenin üst tarafından (bordadaki) hiçbir noktada 76 mm'den aşağıda olmayacak biçimde kabul edilmiş bir marjın çizgisine göre belirlenebilir.

3.2 Kabul edilmiş marjın çizgisi bir kısmının, perdelerin yüksekliği güvertenin hissedilir miktarda aşağıda olması durumunda, İdare perdelerin daha yüksekteki güvertenin hemen altında ve marjın hattının üstünde bulunan kısımlarının su geçirmezliğinde sınırlı bir şekilde izin verilebilir.

Kural 5

Yolcu Gemilerinde Su Geçirgenliği

1.1 Kura14'de değinilen kesin kabuller, marjın çizgisi altındaki mahallerin su geçirgenlikleriyle ilgilidir.

1.2 Su basma boyu belirlenirken, değişmeyen su geçirgenliği, sınır hattı altında kalan aşağıdaki gemi ayrımlarının her biri boyunca kullanılacaktır.

- .1 kural 2'de tanımlandığı gibi makine mahalli;
- .2 makine mahallerinin baş tarafındaki kısmı; ve
- .3 makine mahallerinin kıç tarafındaki kısım

(*) Bu kısımdaki gerekler yerine, A. 265 (VIII) kararıyla Teşkilat tarafından kabul edilen, 1960 tarihli Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi'nin Bölüm II. KISIM B'sine eşdeğer olarak yolcu gemilerinin Bölmeleme ve Dengesi Hakkındaki gerekler, bir bütün olarak uygulandıkları takdirde kullanılabilirler.

2.1 Makine mahalli boyunca, değişmeyen ortalama su geçirgenliği aşağıdaki formülle belirlenecektir.

$$85 + 10 \frac{(a - c)}{v}$$

burada:

a = makine mahallerinin sınırları içinde kalmak üzere marjin çizgisi altında kalan Kural 2'de tanımlandığı şekliyle yolcu mahallerinin hacmi;

c = makine mahallerinin sınırları içinde kalmak üzere marjin çizgisi altında kalan, yük, kömür ve malzeme için ayrılmış güverte mahallerinin arasındaki hacim;

v = marjin çizgisi altında kalan makine mahalli hacminin tümü.

2.2. Ayrıntılı bir hesaplamayla belirlenmiş ortalama su geçirgenliğinin yukarıdaki formülle bulunandan daha küçük olduğunun İdareyi ikna ederek gösterilmesi durumunda, ayrıntılı hesaplama ile bulunan değer kullanılabilir. Böyle bir hesaplamanın amacına yönelik olarak, kural 2'de tanımlanan yolcu mahallerinin 95 olarak, bütün yük, kömür ve mağaza mahallerininki 60 olarak ve çift dip, akaryakıt ve diğer tankların bu değeri ise her bir durumda ayrıca tesbit edilir.

3. Paragraf 4'deki hükümler dışında, makine mahallerinin baş tarafında kalan gemi kısımları boyunca değişmeyen ortalama su geçirgenliği aşağıdaki formülle belirlenecektir :

$$63 + 35 \frac{a}{v}$$

Burada :

a = makine mahallinin baş tarafında veya kıç tarafında kalmak üzere marjin çizgisi altında bulunan, Kural 2'de tanımlandığı biçimiyle yolcu mahallerinin hacmi; ve

v = marjin çizgisi altında ve makine mahallinin baş tarafında veya kıç tarafında kalan gemi kısmının tüm hacmi.

4.1 Kural 16.5 gereği özel bölmeleme yapılması halinde geminin makine dairesinin baş veya kıç tarafından ortalama su geçirgenliği aşağıdaki formülle belirlenecektir: burada;

$$95 - 35 \frac{b}{v} \quad b = \text{sınır hattının altında ve döşeklerin, iç dibin veya pik tanklarının üstünde kalan}$$

gerektiğinde yük mahalleri, kömürlük veya akaryakıt, portuçlar, bagaj ve posta

kamarası zincirlik ve tatlı su tankları olarak kullanılabilen makine mahalleri hacmi;

ve

v = sınır hattının altında ve makine dairesinin baş tarafında veya kıç tarafında kalan gemi kısmının tüm hacmi.

4.2 Genellikle ambarlarında önemli miktarda yük bulunmadan çalışan gemilerde, yukarıdaki "b" hacminin hesabına yük mahallerinin hiçbir kısmı katılmayacaktır.

5 Alışılmışın dışında bir düzenlemenin olması durumunda, İdare, makine mahallinin baş tarafında veya kıç tarafında kalan ayrımlar için ortalama su geçirgenliğinin ayrıntılı hesaplanmasını isteyebilir veya hesaplanmasına izin verebilir. Böyle bir hesaplamanın amacına yönelik olarak, Kural 2'de tanımlanan yolcu mahallerinin su geçirgenliği 95 olarak, makinelerin bulunduğu mahallerinki 85 olarak, bütün yük, kömür ve mağazalarınki 60 olarak ve çift dip, akaryakıt ve diğer tankların bu değeri ise her bir durumda ayrıca tespit edilecek biçimde alınacaktır.

6 İki enine su geçirmez perde ile güverte arasında kalan bir kompartımanın herhangi bir yolcu veya personel mahallini içermesi durumunda, tamamı çelik perdeler içinde kalan ve diğer araçlar için ayrılan mahaller çıkarıldıktan sonra geriye kalan kompartıman hacminin tümü yolcu mahalli olarak değerlendirilecektir. Bununla birlikte, söz konusu edilen yolcu veya personel mahalleri tamamen kalıcı çelik perdeler ile çevrilmiş ise, yalnızca bu biçimde çevrilmiş mahallin, yolcu mahalli olarak alınması gerekir.

Kural 6

Yolcu Gemilerinde Kompartımanlar İçin İzin Verilen Boylar

1 Gemiler amaçlamış oldukları hizmetin karakterine uygun olarak mümkün olduğu kadar etkin bir biçimde bölmelendirilecektir. Öncelikle yolcu taşıyan ve boyu çok uzun gemilere en yüksek derecede bölmelemeye karşılık olacak biçimde, bölmelemenin derecesi geminin boyu ve yaptığı hizmet ile değişecektir.

2 Bölmeleme Faktörü

2.1 Merkezi gemi boyu üzerinde herhangi bir noktada bulunan bir kompartımanın izin verilen en büyük boyu, su basma boyunun bölmeleme faktörü denilen uygun bir katsayı ile çarpılması sonucu elde edilir.

2.2 Bölmeleme faktörü geminin boyuna bağlı olacak ve verilmiş bir gemi boyu için geminin tasarlanmış işlevinin niteliğine uygun olarak değişecektir. Bölmeleme faktörü :

.1 gemi boyu büyüdükçe, ve

.2 öncelikle yük taşıyan gemilere uygulanan A faktöründen, öncelikle yolcu taşıyan gemilere uygulanan B faktörüne doğru, düzenli ve devamlı azalacaktır.

2.3 A ve B faktörlerindeki değişiklikler aşağıdaki (1) ve (2) formülleriyle ifade edilecektir. Burada L, Kural 2'de tanımlandığı gibi gemi boyudur.

$$A = \frac{58.2}{L - 60} + 0.18 \quad (L = 131 \text{ m ve daha yukarı}) \quad (1)$$

$$B = \frac{30.3}{L - 42} + 0.18 \quad (L = 79 \text{ m ve daha yukarı}) \quad (2)$$

3 Servis Ölçütü

3.1 Boyu belli olan bir gemi için uygun bölmeleme faktörü, aşağıda yer alan (3) ve (4) formülleriyle verilen servis ölçütü sayısı (ki bundan böyle ölçüt sayısı denilecektir) ile belirlenecektir. Bu formüllerde geçen terimler :

Cs = ölçüt sayısı;

L = Kural 2'de tanımlandığı gibi, gemi boyu (metre);

M = Kural 2'de tanımlandığı gibi, makine mahallinin hacmi (metre küp) ve bu hacme ek olarak iç dibin üzerine yerleştirilmiş ve makine mahallinin baş tarafında ve kıç tarafında bulunan herhangi daimi akaryakıt tanklarının hacmi;

P = Kural 2'de tanımlandığı gibi, sınır hattının altında kalan yolcu mahallerinin tüm hacim (metre küp);

V = sınır hattının altında kalan, geminin tüm hacmi (metre küp)

P1 = KN, ki burada;

N = geminin tescil edilmiş olan yolcu sayısı, ve

K = 0.056L'dir.

3.2 KN değerinin P toplamından ve marjin çizgisi üzerindeki gerçek yolcu mahallerinin hacminden büyük olduğu durumda, P1 olarak alınan sayı, hangisi büyükse, P'nin toplamı veya KN'nin üçte ikisidir.

P1 nin P'den daha büyük olduğu durumda;

$$Cs = 72 \frac{M + 2P1}{V + P1 - P} \quad (3)$$

Diğer durumlarda;

$$Cs = 72 \frac{M + 2P}{V} \quad (4)$$

3.3 Sürekli su geçmez güvertesi olmayan gemilerde, su basma boylarının belirlenmesinde kullanılan hacimler gerçek marjin çizgisine kadar alınacaktır.

4 5. Paragraf kapsamı dışındaki gemiler için bölmeleme kuralları

4.1 Boyu 131 m ve daha yukarı olan gemilerin baş pik gerisindeki bölmeleme ölçüt sayısı 23 veya daha az ise (1) formülüyle bulunan A faktörü ile, ölçüt sayısı 123 veya daha büyük ise (2) formülü ile bulunan B faktörü ile, ölçüt sayısı 23 ile 123 arasında ise, A ve B faktörleri arasında yapılan doğrusal ara değer bulunduktan sonra elde edilen aşağıdaki F faktörü kullanılarak belirlenecektir.

$$F = A - \frac{(A - B)(Cs - 23)}{100} \quad (5)$$

Bununla birlikte, ölçüt sayısının 45'e eşit veya daha büyük ve aynı anda 5 numaralı formülü hesaplanmış bölmeleme faktörü 0.65 veya daha küçük ve fakat 0.50 den büyük ise, baş pik gerisinde bölmeleme 0.50 faktörü ile düzenlenecektir.

4.2 F faktörünün 0.40'tan küçük olduğu ve geminin makine kompartımanında bu F faktörüne uyulmasının pratik olmayacağını, İdare ikna edilerek gösterildiği takdirde, böyle bir kompartımanın bölmelemede daha büyük bir faktör kullanılabilir, ancak bu faktörü 0.40'ı aşmayacaktır.

4.3 Boyları 131 m'den küçük fakat 79 m'den az olmayan baş pik gerisinde bölmeleme ve ölçüt sayısı burada;

$$S = \frac{3.574 - 251}{13}$$

Formülüyle verilen S'ye eşit olan gemilerde ölçüt sayısı S ile 123 arasında olan gemilerde birim ve B faktörü arasında yapılan doğrusal ara değer olarak bulunarak elde edilen aşağıdaki F faktörü kullanılarak düzenlenecektir.

$$F = 1 \frac{(1 - B)(Cs - S)}{123 - S} \quad (6)$$

4.4 Boyları 131 m'den küçük fakat 79 m'den az olmayan ve ölçüt sayısı S'den az olan gemiler ile boyları 79 m'den küçük olan gemilerin baş pik gerisindeki bölmelemeler, bölmeleme faktörü birim olacak şekilde düzenlenecektir. Ancak, bu her iki halde, geminin herhangi bir kısmında bu faktöre uyulmasının pratik olmayacağı, İdare ikna edilerek gösterebildiğinde, İdare bütün durumları göz önüne alarak, kurallarda haklı görülebilecek bir hususta izin verebilir.

4.5 Paragraf 4.4'ün hükümleri aynı zamanda, hangi uzunlukta olursa olsunlar 12'den fazla fakat,

$\frac{L^2}{650}$ veya 50'yi geçmeyecek sayıda hangisi küçükse,
650 yolcu taşımak için tescil edilmiş gemilere uygulanacaktır.

5 Kural III/20.1.2'ye uyan gemiler için özel bölmeleme standartları

5.1.1 Öncelikle yolcu taşımaya tahsis edilmiş gemilerde, baş pikin gerisindeki bölmeleme, eğer bölmeleme 0.50'den küçük ise, 3. ve 4. Paragraflardan bulunan faktörle veya 0.50 faktörü ile düzenlenecektir.

5.1.2 Boyu 91.5 m'den az olan böyle gemilerde, bir kompartımanında bu faktöre uyulmasını pratik olmadığı İdare tarafından kabul edilirse, içinde bulunulan durumda pratik ve uygun olan en küçük faktör kullanılmak koşuluyla bu kompartımanın boyunun daha büyük bir faktör tarafından belirlenmesine İdare izin verebilir.

5.2 Boyu 91.5 m'den küçük olsun veya olmasın herhangi bir gemide önemli bir miktarda yük taşıma gerekliliğinin, baş pikin gerisindeki bölmelemenin 0.50'yi geçmeyen bir faktör tarafından belirlenmesini pratik olmaktan çıkardığı durumda, uygulanacak bölmeleme standartları aşağıdaki 1'den 5'e kadar olan alt paragraflara uygun olarak belirlenecektir. Ancak, İdare herhangi bir durumda kesin kurallara uymanın makul olmadığına ikna olursa, durumun esasına göre haklı görünen ve bölmelemenin genel etkinliğini azaltmayacak su geçirmez perdelerin değişik bir seçenikle düzenlemesine izin verebilir.

.1 P1 değerinin yataklı yolcular için hesaplanmasında K'nın, hangisi büyükse, paragraf 3'te tanımlanan değeri veya 3.5 m³ değerini ve yataksız yolcular için 'K'nın 3.5 m³ değerini ve alacağı durumlar dışında ölçüt sayısı ile ilgili olarak paragraf 3'teki hükümler uygulanacaktır.

.2 paragraf 2'deki B faktörü yerine, aşağıdaki formülle belirlenen BB faktörü konulacaktır.

$$BB = \frac{17.6}{L - 33} + 0.20 \quad (L = 55 \text{ m ve daha yukarısı})$$

.3 boyları 131 m ve daha yukarısı ölçüt sayısı 23 veya daha az olan gemilerde baş pikin gerisindeki bölmeleme, paragraf 2.3'te (1) formülü ile bulunan A faktörü ile, ölçüt sayısı 123 veya daha büyük olan gemilerde paragraf 5.2.2'deki formül ile bulunmuş BB faktörü ile bu ölçüt sayısı 23 ile 123 arasında olan gemilerde A ile BB faktörleri arasında yapılan doğrusal ara değer bulunmasıyla kullanılarak düzenlenecektir.

$$F = A - \frac{(A - BB)(Cs - 23)}{100}$$

Ancak böyle elde edilen F faktörü 0.50'den küçük ise, kullanılacak faktör, hangisi küçük ise, ya 0.50 ya da paragraf 4.1'in hükümlerine göre hesaplanmış faktör olacaktır.

.4 boyları 131 m'den küçük olan fakat 55 m'den küçük olmayan ve ölçüt sayısı

$$S1 = \frac{3.712 - 25L}{19}$$

şeklinde verilen S'e eşit olan gemilerde baş pikin gerisindeki bölmeleme, bölmeleme faktörü birim olacak biçimde, ölçüt sayısı 123 veya daha büyük olan gemilerde paragraf 5.2.2'deki formülle verilmiş BB faktörü ile ölçüt sayısı S ile 123 arasında olan gemilerde birim ve BB faktörü arasında yapılan doğrusal ara değer bulunmasıyla elde edilen aşağıdaki F faktörü ile düzenlenecektir.

$$F = 1 - \frac{(1 - BB)(Cs - S1)}{123 - S1}$$

.5 boyları 131m'den küçük olan fakat 55 m'den daha küçük olmayan ve ölçüt sayısı S1'den küçük olan gemilerle, boyları 55 m'den küçük olan gemilerin baş piklerinin gerisindeki bölmeleme, bölmeleme faktörü birimi ile düzenlenecektir. Ancak en gerideki kompartıman ile ön taraftaki mümkün olduğu kadar çok sayıda kompartımanın (baş pik ile makine mahallinin arka kısmı arasında kalan) su başına boyu sınırları içinde kalması kaydıyla, özel kompartımanlarda bu faktöre (birim değerdeki) uyulmasının pratik olmayacağı İdareyi ikna ederek gösterildiği takdirde, İdare içinde bulunan bütün durumları göz önüne alarak bu kompartımanlar için haklı durumlarda özel izin verilebilir.

5.3 Kural 5.4'de belirtilen su geçirgenliğine ilişkin özel koşullar su basma boyu eğrilerinin hesaplanmasında kullanılacaktır.

5.4 Amaçlanan seferlerin tabiatına ve koşullarına göre bu Bölüm ve Bölüm II.2'nin diğer koşullarına yeterince uyulduğuna İdare ikna olduğu takdirde, bu paragrafın belirtildiği gereklere uyulması zorunlu değildir.

Kural 7

Yolcu Gemilerinin Bölmelemesinde Özel Gerekler

1 Bir geminin bir kısmında veya ayrımlarında su geçirmez perdelerin, geminin geri kalan kısımlarındaki perde yüksekliklerinden daha yüksek bir güverteye kadar uzatıldığı ve su basma boyu hesabında bu daha yükseğe uzanan perdelerin imkanından faydalanarak istenildiği durumda, aşağıdaki hususlara uymak kaydıyla bu türden her bir ayırım için ayrı sınır hatları kullanılabilir.

.1 gemi boyunca gemi bordaları üst marjın çizgisine karşılık olan güverteye kadar uzatılır ve gemi boyunca bu güvertenin altında saç kaplama üzerinde bulunan tüm menfezler, Kural 17'nin amaçlarına yönelik olarak marjın çizgisinin altında kalmış sayılırlar; ve

.2 basamaklı bir güverte perdesine bitişik iki kompartıman, kendi marjın hatlarına uygun gelen ve izin verilen boyda olacak ve buna ek olarak bu iki kompartımanın toplam boyları, alt sınır hattına göre çıkarılan ve izin verilen boyun iki katını aşamayacaklardır.

2.1 Bir kompartımanın boyu, Kural 16'daki hükümlerle belirlenen izin verilen boyu aşabilir, ancak bir kayıt olarak, söz konusu kompartımanın komşu olduğu kompartımanlarla oluşturduğu kompartıman çiftlerinden her birinin toplam boyu, su basma boyunu veya izin verilen boyun iki katını, hangisi küçükse, aşmaması gerekir.

2.2 Eğer, iki bitişik kompartımandan birisi makine mahallinin içine yerleştirilmiş ve ikincisi makine mahallinin dışına yerleştirilmiş ve ikinci kompartımanın yerleştirildiği yerlerdeki gemi kısmının ortalama su geçirgenliği makine mahallinin ortalama su geçirgenliğinden değişik ise, bu iki kompartımanın toplam boyu, bu kompartımanların yerleştirildikleri geminin her iki kısmına ait ortalama su geçirgenliklerinin matematik ortalamasına göre ayarlanacaktır.

2.3 İki bitişik kompartımanın değişik bölmeleme faktörlerine sahip olması durumunda, bu iki kompartımanın toplam boyu orantı ile belirlenecektir.

3 Boyları 100 m veya daha yukarı olan gemilerde, baş pikin gerisindeki enine ana perde, baş dikmeden itibaren izin verilen boydan büyük olmayan bir uzaklığa yerleştirilecektir.

4 Perde üzerindeki bir çıkıntının bütün parçalarının, saç kaplamasından, Kural 2'de tanımlanan gemi genişliğinin beşte birine eşit bir uzaklığa yerleştirilmiş ve bu uzaklığı en derin yükleme hattı seviyesinden merkez hattına dikey olarak ölçülen, geminin her iki bordasındaki düşey düzlemlerin iç tarafında kalması koşuluyla, enine ana perde üzerinde çıkıntılar yapılabilir. Çıkıntıların herhangi bir parçası bu sınırların dışında kaldığında, paragraf 5'e göre bir basamak olarak değerlendirilecektir.

5 Enine ana perde, aşağıdaki koşullardan birini sağlaması halinde, basamaklı olarak yapılabilir :

.1 söz konusu perde tarafından ayrılan iki kompartımanın toplam boyu, su basma boyunun yüzde 90'ını veya izin verilen boyun iki katını geçmeyecektir. Ancak bölmeleme faktörü 0.9'dan büyük olan gemilerde, iki kompartımanın birleşik boyu izin verilen boyu aşamaz.

.2 düz bir perdenin sağladığı ölçüde bir güvenliği, aym ölçüde sağlayabilmek için basamaklı durumda bölmeleme ilavesi yapılacaktır.

.3 üzerinde basamak uzanan bir kompartıman, basamağın 76 mm altında sınır hattına karşılık olan müsaade edilen boyu aşamaz.

6 Enine ana perde çıkıntılı veya basamaklı yapıldığında, bölmelemeyi belirlemede eş değer bir düz perde kullanılacaktır.

7 İki bitişik enine ana perdeler arası uzaklık, veya onların eşdeğer perdeleri arası uzaklık, veya perdelerin en yakın basamaklı ayrımlarından geçen enine düzlemler arası uzaklık, 3.0 m artı gemi boyunun yüzde 3'ünden veya 11.0 m'den daha az ise, hangisi daha küçükse, perdelerin yalnızca birinin Kural 6'daki koşullara uygun olarak gemi bölmelemesinin bir parçası olduğu kabul edilecektir.

8 Enine su geçirmez ana kompartımanın yerel bir bölmesi varsa ve bordada varsayılan herhangi bir yaralanma uzunluğunun 3.0 m artı gemi boyunun yüzde 3'ünden veya 11.0 m'den, hangisi küçükse, büyük olduğunda ana kompartımanın tüm hacmi su ile dolmayacak, ancak İdare ikna edilerek, bu kompartımanın için izin verilen uzunluğa orantılı bir ilave yapılabilir. Böyle bir durumda, hasarlı olmayan tarafta olduğu kabul edilen etken yüzebilirlik hacmi, hasarlı taraftakinden büyük olmayacaktır.

9 İstenilen bölmeleme faktörünün 0.50 veya daha fazla olduğu durumda, iki komşu kompartımanın toplam boyu su başına boyunu geçemez.

Kural 8

*Yolcu gemilerinin hasarlı durumda dengesi **

(8-1 kuralının 2.3.1 den 2.3.4, 2.4,5 ve 6.2 koşullarına bağlı olarak, 29 Nisan 1990 tarihi itibarı ile inşa edilen yolcu gemilerine uygulanacaktır. 7.2, 7.3 ve 7.4 paragrafları tüm yolcu gemilerine uygulanacaktır.)

1.1 Her türlü çalışma koşulları altında, su basma boyu sınırlan içinde bulunan herhangi bir ana kompartımanın su ile dolmasının son aşamasında geminin yüzebilmesi için yeterli başlangıç dengesi sağlanmış olacaktır.

1.2 Kural 7.5.1'in koşulları altında basamaklı olarak yapılmış bir perde tarafından ayrılan iki bitişik ana kompartıman var olduğu takdirde, bu iki komşu ana kompartımanın su ile dolması durumunda geminin yüzebilmesi için yeterli bir başlangıç dengesi olacaktır.

1.3 İstenilen bölmeleme faktörü 0.50 veya daha küçük, ancak 0.33 den büyük olduğu takdirde, geminin herhangi iki komşu ana kompartımanın su ile dolması durumunda geminin yüzebilmesi için yeterli bir başlangıç dengesi olacaktır.

1.4 İstenilen bölmeleme faktörü 0.33 veya daha küçük olduğu takdirde, geminin herhangi komşu üç ana kompartımanın su ile dolması durumunda, geminin yüzebilmesi için yeterli bir başlangıç dengesi olacaktır.

2.1 Paragraf 1'deki gerekler geminin boyutlarının oranları, dizayn özellikle ve hasarlı kompartımanın düzeni ve şekli de gözönüne alınarak paragraf 3, 4 ve 6'ya göre yapılan hesaplamalarla belirlenecektir. Bu kötü koşullarda dahi geminin seyir halinde olacağı varsayılacaktır.

(*) MSC/Genelge 541 (Düzeltilmiş olabilir) ilave edildiği üzere 1974 Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesinin paragraf 1, II-1-8 ve 20 kurallarının tam olarak uygulanmasının yolcu gemilerinin güverte perdeleri üzerindeki su dolma sınırlarının birleştirilmesi hakkında yol gösterici bildiriler.

2.2 Su akışını ciddi olarak kısıtlayacak güverteler, yeterli geçirmezlikte olan boyuna perdeler veya iç kaplamalar önerildiği takdirde, İdare hesaplamada da böyle kısıtlamaların gerektiği gibi gözönünde tutulduğuna inandırılacaktır.

2.3 Hasardan sonra istenilen son denge durumu sağlandıktan sonra aşağıdakiler gibi tanımlanır.

2.3.1 Doğrultucu moment kolu eğrisi altındaki alan en az 15° lik denge açısından minimum 15° lik bir değişim gösterecektir.

2.3.2 Doğrultucu moment kolu eğrisi altındaki alan en az 0.015 metre radyan olacak, denge açısından daha az olmayacak şekilde hesaplanacaktır.

.1 su basmasının gerçekleştiği açıya;

.2 bir bölümün suyla dolması halinde 22° (düşeyden itibaren ölçülmüş) birbirine bitişik 2 yada daha fazla bölümün anında suyla dolu olmasında 27° (düşeyden itibaren ölçülmüş) den daha az ölçülecektir.

2.3.3 Aşağıdaki meyil momentleri en büyüğü göz önünde bulundurularak 2.3.1 de belirlenmiş olan pozitif stabilite aralığında elde edilecektir.

.1 tüm yolcuların bir yanda toplanması

.2 bir yandaki tam yüklü tüm mataforalı can kurtarma araçlarının denize indirilmesi

.3 rüzgar basıncı nedeniyle;

Formülde hesaplandığı gibi

Meyil momenti + 0.04

GZ (metre olarak) = $\frac{\text{Meyil momenti} + 0.04}{\text{Deplasman}}$

Bununla beraber hiçbir durumda doğrultucu moment kolu 0.10 m den az olmayacaktır.

2.3.4 2.3.3 nolu paragraftaki doğrultucu moment hesap etme amacına yönelik olarak aşağıdaki varsayımlar yapılacaktır.

.1 yolcuların, toplanmasıyla oluşan momentler :

.1.1 1 m2 ye 4 kişi düştüğü

.1.2 her yolcu ağırlığı ortalama 75 kg olduğu

.1.3 yolcular meyil momenti oluşturacak şekilde role istasyonlarının bulunduğu geminin bir tarafındaki uygun güverte bölgelerinde toplanmaları sağlanacaktır.

.2 bir yandaki tam yüklü tüm mataforalı can kurtarma araçlarının denize indirilmesiyle oluşan moment:

.2.1 hasara uğradıktan sonra geminin yattığı tarafta yer alan tüm can kurtarma ve kurtarma botları denize indirilmeye hazır ve tam yüklü olarak mayna edilecektir;

.2.2 tam yüklü olarak denize indirilmek üzere düzenlenmiş yüklü konumdaki can kurtarma botlarının denize indirme sırasındaki maksimum meyil momenti alınacaktır.

.2.3 tam yüklü matafora indirmeli can salı hasara uğradıktan sonra geminin yattığı taraftan sallandırılmış konumda mayna edilecektir.

.2.4 personelimiz Can Kurtarma araçları mayna pozisyonunda meyil ve doğrultma momentini sağlamaz.

.2.5 bayılmış olan geminin aksi tarafındaki can kurtarma araçları bulundukları konumda muhafaza edilecektir.

.3 rüzgarın etkinliğine göre momentler

.3.1 120 N/m² ye göre rüzgar etkisi

.3.2 su hattının üstündeki uygulanabilen projeksiyon alarm başlangıç şartlarına uygun olacaktır.

.3.3 başlangıç durumundaki moment kolu geminin orta kesiti sentroidinden geçen ortalama draftın yarısı kadar düşey bir mesafede olacaktır.

2.4 Tüm şartlarda su almış maxsimum doğrultucu kolu en az 0.05 m ve pozitif konumlardaki doğrultucu kolun açısı en az 7° olacaktır. Teknede sadece bir delik bir serbest su hattı kabul edilecektir. Sadece bir gedikten yarı su almış teknedeki serbest su yüzeyi bir serbest su yüzeyi kabul edilecektir. Bu teknedeki maxsimum doğrultucu kolu en az 7° olacaktır.

3 Yaralı stabilite hesapları hacim ve yüzey geçirgenliği aşağıdaki gibi olacaktır.

Mahaller

Su geçirgenliği

Tahsis edilmiş, kömür veya malzeme için ayrılan	60
Yaşam mahalleri	95
Makine mahalleri	85
Sıvılar için	0 veya 95*

Hasarlı bölmenin su hattı civarında olan ve içinde önemli miktarda yaşam ve makine mahalli bulunmayan mahaller ile genel olarak önemli miktarda herhangi bir yük veya malzeme tarafından işgal edilmeyen mahallerin daha yüksek su geçirgenliği olduğu kabul edilecektir.

4 Varsayılan yaralanma uzunluğu aşağıdaki gibi olacaktır :

.1 boyuna uzunluk : hangisi küçükse 3.0 m'ye ilaveten gemi boyunun %3'ü veya 11.0 m. istenilen bölmeleme faktörü 0.33 veya daha küçük ise, boyuna olan yaralanma uzunluğu, gerektiği üzere ardışık herhangi iki enine ana su geçirmez perdelerini de kapsayacak biçimde arttırılacaktır.;

(*) Daha şiddetli geçirgenlik sonuçları için.

.2 derin posta (gemi alabandalarında, en derin yüklü su hattı seviyesindeki merkez hattına doğru, dikey olarak ölçülen) : Kural2'de tanımlanan gemi genişliğinin beşte biri olarak uzunluk; ve

.3 düşey uzunluk : omurgasından yukarıya doğru sınırsız olarak

.4 paragraf 4.1, 4.2 ve 4.3'de gösterilenden daha az bir yaralanma uzunluğu, meyil veya metesantır yüksekliği kaybı dolayısıyla daha kötü sonuçlar doğuruyorsa, böyle bir hasar hesaplamalarda varsayılacaktır.

5 Simetrik olmayan şekilde su ile dolma durumu, etkin bir düzenlemeyle uyumlu olarak, en küçük seviyede tutulacaktır. Büyük meyil açılarının düzeltilmesine gerek duyulduğu durumlarda, kabul edilen aygıtlar uygulanabildiği oranda, kendi kendine çalışır türden olacaktır. Fakat herhangi durumda, karşı tarafı su ile doldurma bağlantıları için bir kontrolün sağlanması halinde, bunlar güverte perdesi üzerinden çalıştırılabilir biçimde olacaktır. Bu bağlantılar ve onların kontrol mekanizmaları ve aynı zamanda düzeltme yapılmadan önceki en büyük meyil, İdare tarafından kabul edilebilir olacaktır. Karşı tarafı su ile doldurma bağlantılarının meyil düzeltilmesi için gerektirdiği zaman 15 dakikayı ve 15° yi geçmeyecektir. Karşı tarafı su ile doldurma bağlantılarının kullanımı ile ilgili uygun bir bilgi yöntemi kaptan tarafından sağlanacaktır.*

6 Geminin hasar aldıktan sonraki durumunu ve simetrik olmayan biçimde su ile dolması durumunda düzeltme önlemleri alındıktan sonraki son durumu aşağıdaki gibi olacaktır.

.1 simetrik şekilde su dolması halinde, sabit deplasman yöntemi ile hesaplanmış en az 50 mm yüksekliğinde pozitif bir metesantır yüksekliği olmalıdır.

.2 simetrik olmayan şekilde su ile dolma halinde, toplam meyil 7° yi geçemez. Ancak özel hallerde simetrik olmayan moment yüzünden idare fazladan bir meyle izin verebilir, fakat hiçbir durumda en son meyil 12° yi geçemez.

.3 hiçbir durumda marjın çizgisi, su ile dolmanın en son aşamasında suya batamaz. Su ile dolmanın ara bir aşamasında marjın çizgisi suya gireceği düşünülüyorsa, İdare geminin güvenliği için gerekli gördüğü incelemeyi ve düzenlemeleri isteyebilir.

7.1 Tehlike yaratabilen yaralanmada geminin yüzebilmesi için, çalışma koşulları altında yeterli bir başlangıç dengesini devam ettirmek üzere gerekli bilgiler gemi kaptanına sağlanacaktır. Karşı tarafı su ile dolması gereken gemilerde, gemi kaptanı meyil hesaplamalarının dayandığı denge koşulları durumunda daha büyük bir meyil ile karşılaşacağı konusunda uyarılacaktır.

7.2 Geminin başlangıç dengesini sağlamak için 7.1 paragrafında verilen bilgi tüm çalışma koşullarında yeterli deplasman veya drafta geminin ağırlık merkezinin omurgadan yüksekliği (KG) yada müsaade edilen metesantır yüksekliğini (GM) içerecektir. Bu bilgi çalışma limitlerini göz önünde bulundurarak farklı terimlerin etkisini gösterecektir.

7.3 Her geminin baş ve kıç tarafında markalanmış Kana rakamları olacaktır. Kana rakamlarının işaretlenmediği kolayca okunabildiği yada özel amaçlı bir sefere tahsis edilmiş durumundan dolayı zor okunduğu durumlarda, gemi baş ve kıç draftlarının belirleyeceği güvenilir bir draft gösterim sistemiyle donatılacaktır.

(*) A.266 (VIII) kararıyla Teşkilat tarafından kabul edilen, Yolcu Gemilerinde Karşı tarafı suyla doldurma Düzenlemeleri için getirilen Gereklere Uymak için Tesis Edilen Standart Yöntem hakkındaki önerilere bakılacaktır.

7.4 Geminin yüklemesinin bitiminde limandan hareketinde önce kaptan geminin trim ve dengesini belirleyip ilgili kurallardaki denge kriterlerine uygunluğundan emin olup bunu rapor edecektir. Gemi stabilitesi daima hesapla bulunacaktır. İdare bu amaçla stabilite ve elektronik bilgisayardan eşdeğer amaçlı cihazları hesaplamalarda kabul eder.

8.1 Amaçlanan hizmetteki herhangi bir çalışma koşulunda, gerekleri karşılamak için gerekli başlangıç metesantır yüksekliği fazla olduğu gösterilmedikçe, İdare tarafından hasarlı denge için getirilen isteklerden taviz verilmesi düşünülemez.

8.2 Hasarlı denge için getirilen gereklerden toleransa özel hallerde izin verilebilir ve bunlar geminin bazı durumlarında pratik ve akla uygun olarak benimsenebilecek boyutları, düzenlemeleri ve diğer özelliklerinin hasar sonrası denge için çok uygun olduğunun İdare tarafından kanaat getirilmesine bağlıdır.

Kural 8-1

*Hasarlı durumlarda ro-ro yolcu gemilerinin dengesi**

1 Temmuz 1997 den önce inşa edilmiş ro-ro gemiler aşağıda tanımlanmış uygunluk tarihinden sonra, ilk periyodik sorveylerinden geç olmamak kaydıyla MSC.12 (56) nolu kararla değiştirilmiş 8. kurala tabi olacaktır.

Denizde Güvenlik Komitesinin** Haziran 1991 (MSC/Genelge 574) deki ellidokuzuncu oturumunda genişletilen A.265 (VIII) nolu kararı temel alanda basitleştirilmiş bir yöntem kullanıldığında ro-ro yolcu gemilerinin mevcudiyetinin daimi kılınma özelliklerini teyit için Hesaplama Yöntemi ilavesinde tanımlanan A/A_{max} değerine göre,

A/A_{max}	Uygunluk Tarihi
Değeri %85 den az	1 Ekim 1998
%90 dan fazla olmamak kaydıyla %85 veya üzeri	1 Ekim 2000
%95 den fazla olmamak kaydıyla %90 veya üzeri	1 Ekim 2002
%97,5 dan fazla olmamak kaydıyla %95 veya üzeri	1 Ekim 2004
%97,5 veya üzeri	1 Ekim 2005

Kural 8-2

400 kişi yada üzeri taşıma kapasiteli ro-ro gemilerinin dengesi

Kural 8 veya 8-1 hükümlerine bakılmaksızın :

1 1 Temmuz 1997 de daha sonra inşa edilmiş 400 kişi veya daha fazla taşıma kapasitesiyle belgelendirilmiş ro-ro yolcu gemileri gemi boyunda (L) aldığı herhangi bir hasar durumu söz konusu olduğunda Kural 8'in 2.3 paragraf hükümlerine uyacaktır; ve

2 1 Temmuz 1997 den daha önce inşa edilmiş, 400 veya daha fazla insan taşıma kapasitesiyle belgelendirilmiş ro-ro yolcu gemileri, tablodaki yer alan en geç tablodaki tarihlerde .2.1, .2.2 yada .2.3 alt paragraflarındaki tanımlanmış uygunluk testinden sonra, ilk periyodik sorvey tarihinden geç olmamak kaydıyla 1 nolu alt paragraf gereklerine uyulacaktır.

(*) 1995 Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesinin 14. Kararı ro-ro yolcu gemileri özel stabilite gerekleri uygulaması için.

(**) MSC/Genelge 649 ile ilgili olarak MSC.26 (60) ve MSC/Genelge 574 nolu karar hükümleri yorumu

2.1	A/A _{max} Değeri	Uygunluk Tarih
	%85 den az	1 Ekim 1998
	%90 dan fazla olmamak kaydıyla %85 veya üzeri	1 Ekim 2000
	%95 den fazla olmamak kaydıyla %90 veya üzeri	1 Ekim 2002
	%97,5 dan fazla olmamak kaydıyla %95 veya üzeri	1 Ekim 2004
	%97,5 veya üzeri	1 Ekim 2010
2.2	İzin verilmiş taşınacak kişi sayısı	
	1500 veya üzeri	1 Ekim 2002
	1500 den fazla olmamak kaydıyla 1000 veya üzeri	1 Ekim 2006
	1000 den fazla olmamak kaydıyla 600 veya üzeri	1 Ekim 2008
	600 den fazla olmamak kaydıyla 400 veya üzeri	1 Ekim 2010
2.3	20 yada 20 den fazla yaşındaki gemiler.	

Geminin yaşı, ro-ro yolcu gemisine dönüştürüldüğü veya gemi omurgasının konulduğu yada benzer bir inşaa aşamasında olduğu tarih itibarıyla belirlenir.

Kural 8-3

400 veya üzeri yolcu taşıyan ro-ro gemileri haricindeki yolcu gemileri için özel gerekler

Kural 8'in hükümlerine bakılmaksızın, ro-ro gemileri haricindeki 400 veya üzeri yolcu taşıyan, 1 Temmuz 2002 veya daha sonra inşa edilen yolcu gemileri, gemi boyunda (L) aldığı, herhangi bir hasar durumu söz konusu olduğunda Kural 8'in 2-3 ve 2.4 paragraf hükümlerine uyacaktır.

Kural 9

Yolcu Gemilerinin Balastlanması

1 Balast suyu genelde akaryakıt için ayrılmış tanklarda taşınmamalıdır. Akaryakıt tanklarına su konulmasından kaçınmanın pratik olmadığı gemilerde, İdareyi tatmin edecek bir yağlı-su ayırma cihazı gemiye yerleştirilecek veya kıyı tesislerine boşaltma gibi yağlı-su balastının atılması için, İdarenin kabul edebileceği diğer değişik önlemler alınacaktır.

2 Bu kuralın hükümleri, yürürlükte bulunan gemilerin neden olduğu Deniz Kirlenmesini Önleme Konusunda Yapılan Uluslararası sözleşme hükümlerini bağlamaz.

Kural 10

*Yolcu gemilerinde pikler, makine mahalli perdeleri, Şaft tünelleri ve benzerleri**

1 Gemide güverte perdesine kadar su geçirmez bir baş pik veya çatışma perdesi bulunacaktır. Bu perde baş dikmeden itibaren gemi boyunun %5'inden az olmayan ve 3 m'ye ilaveten geminin boyunun %5'inden de fazla olmayan bir uzaklığa yerleştirilecektir.

2 Geminin herhangi bir kısmı su hattının altında baş dikmeyi aşarak ileri doğru uzanıyorsa, örneğin yumru baş, paragraf 1'de şart koşulan uzaklıklar hangileri en küçüğünü veriyorsa:

- .1 böyle bir uzantının ortasında; veya
- .2 baş dikmenin ilerisinde gemi boyunun %1.5 kadar uzaklıkta veya
- .3 baş dikmenin ilerisinde, 3 m uzaklıkta bulunan bir noktadan;

(*) SOLAS Kural II-1/10 un amacı doğrultusunda MSC/genelge 855 gereğince baş dikmenin yerinin belirlenmesi.

3 Tüm yolcu gemilerinin baş tarafında uzun bir üst yapı varsa, baş pik veya çatışma perdesi, güverte perdesinin bir üstündeki güverteye kadar su geçirmez bir biçimde uzanacaktır.

4 Uzatmaların tüm parçası paragraf 1 ve 2 de belirlenen sınırları üzerinde yerleştirilmesi kaydıyla paragraf 3 de talep edilen uzatma, perde alt bölümünün doğrudan üstüne yerleştirilmesine gerek olmayacaktır. Ancak, 1 Temmuz 97'den önce inşa edilmiş gemilerde :

.1 eğimli bir rampanın perde uzantısının bir parçası olması durumunda güverte perdesinin üstünden 2.3 m daha fazla uzanan rampa kısmı paragraf 1 ve 2 de belirlenen limitlerin dışında 1 m daha fazla olmamak üzere uzatılabilir.

.2 halihazırdaki rampanın çatışma perdelerindeki uzantılarının kabulü için gerekleri karşılamadığı ve rampa pozisyonunun paragraf 1 veya 2 de tanımlanmış sınırlar içindeki alan açısından genişletilmesini engellediği durumlarda uzantılar paragraf 1 veya 2 de tanımlanmış olan sınırlandırılmış kı ve kı sınırı arasındaki mesafede yer alabilir. Sınırlandırılmış kı mesafesi rampaya engel olmaması gerekenden fazla olmayacaktır. Çatışma perdeleri uzantıları ileri doğru açılacak ve paragraf 3 gereklerine uyacaktır ve hasar durumunda rampanın perde uzantısına zarar vermesini ve sklmesini önleyecek şekilde donatılacaktır.

5 Yukarıdaki hükümleri karşılamayan rampalar çatışma perdesinin bir uzantısı olarak dşnlmeyecektir.

6 1 Temmuz 1997 den önce inşa edilmiş gemilerde paragraf 3 ve 4 gerekleri 1 Temmuz 1997 den sonraki ilk periyodik srvey tarihinden geç olmamak kaydıyla uygulanacaktır.

7 Bir kı pik perdesi ve Kura12'de tanımlandığı gibi makine mahallini başta ve kıçta yk ve yolcu mahallerinden ayıran perdeler yerleştirilecek ve bunlar güverte perdesine kadar su geçirmez biçimde yapılacaktır. Bunun yanında, kı pik perdesi güverte perdesinin altında basamaklı olarak yapılabilir, ancak bölmeleme bakımından gemi emniyetinde bir azalma olmamalıdır.

8 Bütün durumlarda şaft kovanları, fazla miktarda bir hacme sahip olmayan su geçirmez mahaller içinde bulundurulacaklardır. Kı glendi, su geçirmez bir şaft tüneli kompartımanında bulundurulacak ve bu mahal glendten bir su sızıntısı ile dolduğunda, marjin çizgisi suya batmayacak biçimde bir hacme sahip olacaktır.

Kural 11

Yük gemilerinde Pikler makine mahalli perdeleri ve stern tüpleri

(Bu kuralın 8 ve 9 paragrafları 1 şubat 1992 tarihinde ve daha sonra inşa edilen gemilere uygulanacaktır.)

1 Bu kuralın amacına yönelik olarak, "fribord güvertesi", "gemi boyu" ve "baş dikme", yürürlükteki yükleme sınırları hakkında uluslararası sözleşme'de tanımlandığı şekildedir.

2 Fribord güvertesine kadar su geçirmez olan bir çatışma perdesi gemide bulundurulacaktır. Bu perde baş dikmeden, hangisi küçükse, gemi boyunun %5'inden az olmayan veya 10 m olan bir uzaklığa yerleştirilecektir. Bu uzaklık, idare tarafından izin verilen durumlar dışında, gemi boyunun %8'ini geçemez.

3 Geminin herhangi bir kısmı baş dikmeyi aşarak ileri doğru uzanıyorsa, örneğin yumru baş, paragraf 2'de şart koşulan uzaklıklardan hangisi en küçüğü veriyorsa :

- .1 böyle bir uzantının ortasında; veya
- .2 baş dikmenin ilerisinde, gemi boyunun yüzde 1.5'u kadar uzaklıkta; veya
- .3 baş dikmenin ilerisinde, 3 m uzaklıktaki bir noktadan ölçülecektir.

4 Paragraf 2 veya 3; de belirlenen sınırlar içinde kalmak koşuluyla, perdenin basamakları yahut çıkıntıları olabilir. Çatışma perdesinden geçen borular, fribord güvertesinden çalıştırılabilir biçimde uygun valflerle donatılacak ve valf gövdesi baş pik perdesi ön yüzünde olacak ve emniyet altına alınacaktır. Valfler, bütün çalışma koşullarında her an hazır ulaşılabilir bir biçimde olmak kaydıyla çatışma perdesinin arka tarafına yerleştirilebilirler ve yerleştirildikleri yer ise bir yük mahalli olamaz. Baton valfler, çelik, bronz veya diğer tescil edilmiş kolay işlenebilir malzemeden yapılmış olacaklardır. Adi dökme demir veya benzer malzemeden yapılmış valfler kabul edilemezler. Hiçbir kapı, menhol, havalandırma kanalı veya herhangi bir menfez bu perde üzerine yerleştirilmeyecektir.

5 Geminin baş tarafında uzun bir üst yapı olması durumunda, çatışma perdesi, fribord güvertesinin bir üstündeki güverteye kadar su geçirmez bir biçimde uzanacaktır. Perdenin bu uzantısının aşağıdaki perdenin tam üstüne doğrudan doğruya yerleştirilmesine gerek yoktur, ancak bu durumda ve paragraf 6'daki özel durumlar dahilinde yükseltilecek perde kısmının paragraf 2 veya 3'de belirtilen sınırlar içinde yerleştirilmesi ve basamağı oluşturan perde kısmının etkin bir biçimde su etkin bir biçimde su geçirmez olması sağlanmalıdır.

6 Baş bodoslama kısmında garaj kapağının olması ve eğimli bir yükleme rampası fribord güvertesinin 2.3 m den fazla rampa kısmı paragraf 2 veya 3 de belirtilen limitlerin ötesine uzatılabilir. Rampa bütün uzunluğu boyunca su geçirmez olacaktır.

7 Çatışma perdesinin fribord güvertesinin üstünde kalan uzantısındaki menfez sayısı, geminin dizaynı ve normal çalışmasına uygun bir şekilde en az sayıda olacaktır. Bu tar baton menfezler, kapalı olduğunda, su geçirmez nitelikte olacaktır.

8 Perdeler, makine mahallini yük ve yolcu mahallerinin ön ve arkalarında ayıracak ve fribord güvertesine kadar sızdırmazlık sağlayacak şekilde yerleştirilecektir.

9 Şaft kovanları çok fazla bir hacme sahip olmayan su geçirmez bir mahal (veya mahaller) in içine yerleştirileceklerdir. Şaft kovanının hasara uğraması halinde beliren gemiye su girme tehlikesini en alt düzeye indirmek için İdarenin benimseyeceği tedbirler alınacaktır.

Kural 12

Yolcu gemilerinde dabil batımlar (double bottoms)

1 Geminin dizaynına uygunluğunda ve uygulanabilirliği oranında, geminin baş pik perdesinden kış pik perdesine kadar uzanan bir dabil batım bulundurulacaktır.

- .1 boyları 50 m ve daha yukarı fakat 61 m'den küçük olan gemilerde, en azından makine mahallinden baş pik perdesine kadar uzanan veya uygulanabilir ölçüde buna yakın bir dabil batım yerleştirilecektir.

.2 boyları 61 m. ve daha yukarı fakat 76 m'den küçük olan gemilerde, en azından makine mahalli dışından baş ve kıç pik perdelerine uzanan veya uygulanabilir ölçüde buna yakın bir dabil batım yerleştirilecektir.

.3 boyları 76 m ve daha yukarı olan gemilerde, gemi ortasına yerleştirilecek dabil batım, baş ve kıç pik perdelerine kadar uzatılacak veya uygulanabilir ölçüde buna yakın olarak tertiplenecektir.

2 Dabil batımın yapılması istendiğinde, onun derinliği İdareyi tatmin edecek kadar olacak ve iç dip, sintine dönüş noktasına kadar gibi koruyacak biçimde, gemi bordalarına kadar uzatılacaktır. Eğer marjin çizgisi levhasının dış kenarı ile 25° lik açı yapan enine bir eksenin; merkez hattından gemi kalıp genişliğinin yarısı kadar uzaklıkta, gemi ortasındaki posta hattıyla kesişmesinden oluşan arakesit noktasından geçen yatay düzlemden aşağıda değilse, böyle bir konum yeterli görülecektir.

3 Ambarlar ve benzerlerinin drenajı ile bağlantılı olan çift diplere yapılmış küçük sintine kuyuları, gereğinden fazla aşağıya doğru uzatılmayacaklardır. Sintine kuyularının derinliği, hiçbir durumda, merkez hattı üzerindeki dabil batım derinliğinden 460 mm az derinlikten daha fazla olmayacaktır ve bu sintine kuyuları paragraf 2.A'da tanımlanan yatay düzlemden aşağıya uzanmayacaklardır. Bununla beraber, dabil batımın dışına doğru uzanan bir sintine kuyusuna stern tüpler arka ucunda izin verilebilir. İdarenin bu Kuralın hükümlerine uyan bir dabil batımın sağladığı korumayı eşdeğer bir koruma sağladığına dair kanaat getirmesi halinde, diğer kuyulara (örneğin, ana makinenin altında yağlama yağı için olanlar) da izin verilebilir.

4 Dipte veya bordada bir hasar olması durumunda, İdarenin kanısınca geminin güvenliği bozulmuyorsa, çoğunlukta sıvıların taşınması için kullanılan, fazla büyük olmayan su geçirmez kompartımanlarda dabil batımın tesisine gerek yoktur.

5 Kural 1.5'in hükümlerinin uygulandığı ve Kural III/3.16'da belirtilen kısa Uluslararası sefer kapsamı içinde düzenli olarak çalışan bir gemide, İdare belli bir yere dabil batım yerleştirilmesini, geminin dizaynı ve uygun çalışması ile bağdaşmaz görüyorsa, 0.50'yi geçmeyen bir faktör ile bölmelenmiş geminin herhangi bir kısmındaki bu dabil batımdan vazgeçilmesine izin verilebilir.

Kural 12-1

Tankerler haricinde yük gemilerindeki dabil batımlar

(Bu kural 1 Şubat 1992 tarihl ve sonrasında inşa edilen gemilere uygulanacaktır.)

1 Geminin dizaynıyla ve tam olarak çalışmasına uygun düşen ve uygulanabilir ölçüde çatışma perdesinden kıç pik perdesine uzanan bir dabil batım tesis edilecektir.

2 Dabil batım tesisatının gerek gördüğü yerlerde derinlik İdarenin kararına bırakılacak ve iç dip sintine dönüşüne dibi koruyabilecek bir şekilde geminin kenarlarından devam edecektir.

3 Ambarların drenaj düzenlemeleriyle bağlantılı olarak dabil batımda inşa edilen küçük kuyular gerek görülenden daha derine kadar uzatılmayacaktır. Ancak dış dibe kadar uzanan kuyuyla geminin shaft tünelinin en sonunda izin verilebilir. Bu kurala uygun düşen bir dabil batımla temin edilen eş değer bir korumayı düzenlemelerin sağlayabileceğini İdare kanaat getirirse diğer kuyulara izin verilebilir.

4 İdare kararına bırakılarak dip hasarı durumunda geminin güvenliğini sağlayacak şekilde sıvı taşımacılığı için etkin bir şekilde kullanılan su geçirmez bölümlerin azaltılacağı şekilde çift diplerin tesis edilmesine gerek yoktur.

Kural 12-2

Petrol tankerlerinin yük alanındaki bölmelere giriş

- 1 Bu kural 1 Ekim 1994 tarihi itibariyle inşa edilen petrol tankerlerine uygulanacaktır.
- 2 Kofferdamlara, balast ve yük depolarına, yük mahallindeki diğer alanlara giriş açık güverteden doğrudan ve gözlem sağlayacak şekilde olacaktır. Havalandırma koşullarına bağlı olarak çift dip alanlarına giriş, yük pompa dairesi, pompa dairesi, dip kofferdam, boru tüneli ve bölümler aracılığıyla yapılacaktır.
- 3 Yatay menfezler, ambar ağızları yada mahallerden giriş için kendinden kapsamlı solunum cihazı ve koruyucu giysili bir kişinin rahat ve kolayca merdivenden iniş çıkışıyla beraber dipten gelecek yaralı bir kişiyi yukarı çıkarmasını da sağlayabilecek bir açık menfezi sağlayacak boyutlarda olmalıdır. En dar açıklık 600 mm x 600 mm'den az olmayacaktır.
- 4 Alanın uzunluğuna ve genişliğine geçit sağlayacak olan dikey menfezler ve menholler vasıtasıyla giriş için en dar mesafe 600 mm x 800 mm den az olmayacak, ızgaralar ve diğer basamaklar sağlanmadıkça) yükseklik ise dip kaplaması saçı 600 mm den fazla olmayacak.
- 5 5000 DW tondan daha küçük olan petrol tankerleri için özel koşullar altında İdare tarafından daha küçük boyutlar onaylanabilir. Bütün menfezlerin açılabilceği ve yaralı bir kişinin taşınabilirliği İdarenin kararına bırakılabilir.

Kural 13

Yolcu Gemileri için bölme yükleme hattının tayini, markalaması ve tescili

- 1 İstenen bölmeleme derecesinin sağlanması için tescil edilmiş bölmeleme su çekimine karşılık olan yükleme hattı tayin edilecek ve geminin her iki bordasına markalanacaktır. Alternatif olarak hem yolcu yerleşimi hem de yük taşıması için özel olarak uyarlanmış mahalleri olan bir gemi, eğer sahibi isterse, İdarenin alternatif hizmet koşulları için onaylayabileceği, tayin edilmiş bir veya daha fazla ek yükleme hattına sahip olabilir ve bunlar değişik draftlardaki su çekimine karşılık olacak şekilde markalanırlar.
- 2 Tayin edilmiş ve markalanmış bölme yükleme hatları, yolcu gemisi güvenlik belgesine kayıt edilecek ve esas yolcu durumu için C.1 ve alternatif durumlar için C.2, C.3, vs. kaydı ile birbirlerinden ayrılacaklardır.
- 3 Bu yükleme hatlarının her birine karşılık olan fribordlar, yürürlükteki Uluslararası Yükleme Sınırları Sözleşmesi ile belirtilen fribordlarda olduğu gibi aynı güverte ve aynı yerden ölçüleceklerdir.
- 4 Onaylanmış her bir bölme yükleme hattına ve onaylanmış olduğu hizmet koşullarına karşılık olan fribordlar; Yolcu Gemisi Emniyet Belgesinde açık bir biçimde gösterilecektir.
- 5 Herhangi bir bölme yükleme hattı markası hiçbir durumda, gemi mukavemeti ve yürürlükteki Uluslararası Yükleme Sınırları Sözleşmesi tarafından belirlenen tuzlu sudaki en derin yükleme hattı üzerinde olamayacaktır.
- 6 Bölme yükleme hattı markalarının yeri ne olursa olsun, bir gemi hiçbir durumda, mevsime ve yere göre, Uluslararası Yükleme Sınırları Sözleşmesince belirlenmiş, yükleme markasının suya batmasına yol açacak kadar yüklenmeyecektir.
- 7 Bir gemi tuzlu suda iken belirli sefer veya hizmet durumunda, Bölme yükleme hattı markası suya batmayacak şekilde yüklenmelidir.

Kural 14

Yük Gemileri ve Yolcu Gemilerinde Su Geçirmez Perdeler ve Benzerlerinin ilk Testi ve Bunların Yapısı

1 Her bir su geçirmez bölmeleme perdesi, enine veya boyuna olduğuna bakılmaksızın, uygun dayanma sınırları içinde, geminin hasar alması esnasında ağırlığını taşıyacak en büyük su yüksekliğine karşılık olan basınca dayanabilecek, en azından da marjin çizgisi kadar olan su yüksekliği basıncına dayanabilecek biçimde yapılacaktır. Bu perdelerin yapımı İdare'yi tatmin edecek şekilde olacaktır.

2.1 Perde basmak ve çıkıntıları perde üzerindeki yerlerinde su geçirmez ve perde kadar güçlü olacaktır.

2.2 Postaların veya kemerelerin su geçirmez bir güverte veya perdenin içinden geçtikleri durumda, böyle bir güverte veya perde, ağaç veya çimento kullanılmadan yapısal olarak su geçirmez bir biçimde yapılacaktır.

3 Ana kompartımanların su ile doldurularak denemeleri zorunlu değildir. Su ile doldurularak deneme yapılmadığı durumda, hortumla su püskürtme deneyi yapılması zorunludur; bu deney geminin inşaatı ve donatımının en son aşamasında yapılacaktır. Her durumda, su geçirmez perdelerin baştan sona tam kontrolleri yapılacaktır.

4 Baş pik, dabil batım (kutu omurga dahil) ve iç kaplamalar paragraf 1'deki gereklere karşılık olan su basıncı ile deneneceklerdir.

5 Sıvı doldurulması amaçlanmış ve gemi bölmelemesinin bir kısmını oluşturan tanklar, hangisi büyükse, ya en derin bölme yükleme hattı yüksekliğine karşılık olan ya da derinliğin üçte ikisine karşılık olan ya da derinliğin üçte ikisine karşılık olan su basıncı ile su geçirmezlik deneyine tabi tutulacaklardır : ancak hiçbir durumda, deney basıncının yüksekliği tankın üstünde 0.9 m'den az olmayacaklardır.

6 Paragraf 4 ve 5'de değinilen deneyler, bölmelemenin yapısal tertiplerinin su geçirmezliğini sağlama amacına yöneliktir ve akaryakıt depolanmasının veya diğer özel amaçlar için yapılmış herhangi bir kompartımanın uygunluğunun denemesinde kullanılamazlar; bu amaca yönelik olmak üzere, sıvının tank içinde veya bağlantılarında ulaşabileceği yüksekliklere bağlı olarak üst düzeyde daha yeterli bir deneme yapılması talep edilebilir.

Kural 15

Yolcu Gemilerinde Su Geçirmez Perdelerdeki Menfezler

(Bu Kural, 1 Şubat 1992 tarihi ve daha sonra inşa edilen gemilere uygulanacaktır.)

1 Su geçirmez perdelerdeki menfezlerin sayısı, geminin dizaynı ve amacına uygun olarak çalışmasına uygun biçimde en az sayıda tutulacaktır; bu menfezlerin kapatılmaları için tatmin edici aygıtlar sağlanacaktır.

2.1 Boruların, frengilerin, elektrik kablolarının ve benzerlerinin su geçirmez bölmeleme perdelerinden geçmeleri durumunda perdelerin su geçirmezlik bütünlüğünü sağlayacak düzenlemeler yapılacaktır.

2.2 Boru devrelerinin bir parçasını oluşturmayan valfların su geçirmez bölmeleme perdeleri üzerine konulmasına izin verilemeyecektir.

2.3 Kurşun veya diğer ısıya duyarlı malzemeler, su geçirmez bölmeleme perdesinin içinden geçen sistemlerde kullanılamaz, çünkü bir yangın durumunda bu sistemlerin hasarı perdelerin su geçirmezlik bütünlüğünü bozacaktır.

- 3.1 Hiçbir kapının, menholün veya geçiş yerinin :
- .1 marjin çizgisi altında çatışma perdesinde;
 - .2 paragraf 10.1 ve Kural 16 ile getirilenler dışında, bir yük mahallini komşu bir yük mahallinden ya daimi ya da yedek yakıt tankından ayıran enine su geçirmez perde üzerinde, bulunmasına izin verilmez.

3.2 Paragraf 3.3'deki kayıt dışında, çatışma perdesi baş pik tankındaki akışkan ile ilgili birden fazla olmayan bir boru ile sınır hattının altından geçebilir. Ancak boru, güverte perdesinin üzerinden mekanik olarak çalıştırılabilecek bir valf ile donatılacak ve valf gözdesi baş pikin içinde çatışma perdesi boyunca emniyete alınacaktır. İdare tüm hizmet koşulları altında hemen el altında kullanıma hazır bulunan valfin ve yük alanında bulundurulmayan alanın sağlandığı çatışma perdesinin bitiminde bu valfin tesisine izin verilebilir.

3.3 Eğer baş pik iki ayrı sıvıyı taşımak üzere bölünmüşse, İdare her biri paragraf 3.2'de istenildiği gibi yerleştirilmiş iki boru tarafından çatışma perdesinin sınır hattının altından geçmesine izin verilebilir. Ancak bunun için İdare, bu biçimde ikinci bir borunun kullanılmasına karşı hiçbir pratik alternatifin olmadığı ve baş pikte sağlanan ek bölmelemeyle ilgili olarak gemi emniyetinin korunduğu konusunda ikna edilmelidir.

4.1 Güverteler arası yakıt menhol kapakları için paragraf 9.4'deki belirtilenler dışında ve yedek kömürlükler arasındaki perdeye yerleştirilmiş yakıt menhol kapakları her zaman ulaşılabilir ve sabit olacaktırlar.

4.2 Siperlik veya diğer aygıtlar vasıtasıyla su geçirmez yakıt menhol kapaklarının kapanmasını engellememesi için gerekli düzenlemeler yapılacaktır.

5 11. paragrafa bağlı olarak, içinde yürütme gereksinimlerini karşılayan kazanlar ile tüm daimi yakıt tanklarını içeren ve ana ve yardımcı yürütme makineleri bulunan mahallerde, yakıt menhol kapakları ve şaft tünelleri için ayrılmış olanlardan başka en fazla bir kapı her biri enine ana perde üzerine açılabilir olacaktır. İki veya daha fazla şaftın yerleştirildiği durumda, tüneller, aralarında bağlantıyı bağlayan bir geçitle birbirlerine bağlanacaklardır. Gemide iki şaftı bulunduğu takdirde makine mahalli ile tünel mahalli arasında yalnızca bir kapı bulunacak, ikiden fazla şaft olması durumunda yalnızca iki kapı bulunacaktır. Bütün bu kapılar sürmeli tipte olacak ve eşikleri uygulanabilir ölçüde yüksek olacak biçimde tertiplenecektir. Bu kapıları güverte perdesinin üstesinden çalıştırmak için bir el donanımı, eğer bu, gerekli donanım için tatmin edici bir düzenleme olmuyorsa, makineleri kapsayan mahallin dışına yerleştirilecektir.

6.1 10.1 paragrafın yada 16. Kuralın belirlediklerinin dışındaki su geçirmez kapılar, sürgülü veya menteşeli veya eşdeğer bir tipte olacaktırlar, yerlerine saplamalarla tutturulan saç levhadan yapılmış kapılar ile 7. paragrafın gereklerine uyarak gemi seyir halindeyken 60 sn den geç olmamak üzere köprü üstündeki merkezi işlem konsolundan kendiliğinden kapama özelliği olacaktır.

6.2 Herhangi bir su geçirmez kapıyı, güç kullanarak hareket etsin veya etmesin, işletecek aygıtlar, gemi her iki yana 15° meyil ettiğinde kapatacak kapasitede olacaktır. Kapının merkez hattı üzerinde lumbarağzından en az 1 m yüksekliğe statik bir başa uygun düşen bir menfez aracılığıyla suyun akması durumunda kapının her iki tarafında hareket eden güçlerin denetimi gözönünde bulundurulacaktır.

6.3 Hidrolik pompalama ve elektrik kablolarını içeren su geçirmez kapı kontrolleri geminin durdurabileceği herhangi bir hasar durumunda katılımlarını en aza indirmek için kapların montaj edildiği bölme perdesine pratik tutulacaktır. En derin yüklü su hattı seviyesindeki merkez hattına doğru açılarla ölçülen mesafe gibi Kural 2'nin belirlediği şekilde gemi genişliğinin 1/5'i içinde geminin hasarı engelleyebileceği şekilde su geçirmez perdelerin ve kontrollerinin konumları olacaktır, su geçirmez gereklerin çalışması hasar görmüş bölmeden uzakta azaltılmayacaktır.

6.4 Güçle çalıştırılan tüm su geçirmez kapıların görülmediği tüm çalışma istasyonlarında, kapıların açık veya kapalı olduğunu gösterecek göstergeler bulundurulacaktır. Uzaktan çalışma pozisyonları, paragraf 7.1.5 de gerektirdiği gibi köprü üstünden ve paragraf 7.1.4 ün gerektirdiği gibi güverte perdesinin üzerinden elle kumanda edilen bölgelerde olacaktır.

6.5 1 Şubat 1992'den önce inşa edilen gemilerde 6.1 ve 6.4 paragraflarıyla bağdaşmayan kapılar sefer başlamadan önce kapatılacaktır, seyir esnasında kapalı tutulacaktır. Limanda bütün kapıları açma-kapama zamanı gemi limandan ayrılmadan önce seyir jurnaline kayıt edilecektir.

7.1 Güçle çalışan her bir sürgülü su geçirmez kapı :

.1 dikey ve yatay hareket kabiliyetinde olacaktır.

.2 11. paragrafa bağlı olarak 1.2 m lik en fazla açık mesafe genişliği ile sınırlandırılacaktır. İdare aşağıdakileri göz önünde bulundurularak diğer güvenlik ölçülerini sağlayıp geminin verimli çalışması için gerekli görülen daha büyük kapıların yalnızca dış tarafa açılmasına izin verilebilir.

.2.1 sızıntıları önlemek için kapı gücüne ve kapanma teçhizatına özellikle dikkat edilecektir.

.2.2 kapı hasar bölgesi B/5'in dışında yer alacaktır.

.2.3 idare tarafından belirlenen sınırlı zaman dilimlerinin mutlaka gerekli görüldüğü zamanlar dışında gemi seyir halindeyken kapı kapalı tutulacaktır.

.3 idarece kabul edilmiş olan elektrik gücü, hidrolik güç yada diğer güç kaynağını kullanarak açma ve kapama yapmak için gerekli donanım ile tesis edilecektir.

.4 her birine özgü elle çalışma mekanizmasıyla donatılacaktır. Her iki kenardan kapının kendisinde elle açmak ve kapanmak mümkün olacaktır. Buna ilaveten tüm devir krank hareketi yada İdare tarafından kabul edilebilir aynı güvenliği sağlayan diğer hareketle güverte perdesi üzerindeki bir giriş bölgesinden kapıyı kapamak mümkün olacaktır. Dönüş yada diğer hareket istikameti tüm çalışma pozisyonlarında açıkça gösterilecektir. El dışı ile çalışır durumdayken kapının tam olarak kapanması için gereken ise gemi seyir halindeyken 90 sn'ye ulaşmayacaktır.

.5 kapının her iki yanından güç kullanarak açma kapama için ve ayrıca köprü üstünde merkezi çalışma konsolundan güç kullanarak kapıyı kapamak için kontrollerle sağlanacaktır.

.6 uzaktan güç kullanarak kapı kapatıldığında ve kapı hareket etmeye başlamadan önce 10 sn den daha fazla olmayacak şekilde en az 5 sn ses sinyali veren alandaki diğer bir alarmda uzakta kapı tamamen kapanıncaya kadar işitilebilir bir alarm sinyali vermeye devam edecektir. Elle kumanda durumunda sadece kapı hareket ediyorken işitilebilir alarmin sinyal vermesi yeterlidir. Buna ilaveten İdare, yolcu alanlarında ve yüksek ses dengesinin olduğu alanlarda, kapıda aralıklı bir görsel sinyal ile desteklenebilecek bir işitilebilir alarmı talep edebilir.

.7 güç altında yaklaşık bir standart kapanma süresine sahip olacaktır. Tamamen kapalı duruma gelene kadar hareket etmeye başladığı zamandan gemi seyir halindeyken hiçbir durumda 20 sn den az veya 40 sn den daha fazla olmayacaktır.

7.2 Güç ile çalışan sürgülü su geçirmez kapılar için gerek görülen elektrik gücü ya doğrudan bir acil durum panelinden ya da güverte perdesi üzerinde bulunan tarayıcı dağıtım panelinden sağlanacaktır. Ya doğrudan acil durum panelinden ya da güverte perdesi üzerinde bulunan tarayıcı dağıtım panelinde; birleştirilmiş kontrol, gösterge ve alarm devreleri temin edilecek ve ona güç veya acil durum elektrik güç kaynağının çalışmaması halinde Kura142. 3.1.3'de belirlenen acil durum elektrik güç kaynağının geçişiyle otomatik olarak işleve girme yetkisine sahip olacaktır.

7.3 Güçle çalışan sürgülü su geçirmez kapılar aşağıdaki şartlardan birini karşılayacaktır.

.1 her biri kendiliğinden tüm kapıları kapama özelliğine sahip olan bir motor ve pompadan oluşan 2 bağımsız güç kaynağıyla merkezileştirilmiş hidrolik bir sistem. Bununla beraber örneğin 15° lik bir meyile karşı kapalı-açık-kapalı şeklinde tüm kapıları en az 3 kez çalıştırmak için yeterli kapasitede tüm tesisat hidrolik toplayıcıları olacaktır. Bu çalışma devir akümülatör pompa kesim basıncındayken çalışacak nitelikte olacaktır. Çalışma esnasında tesisatın dayanabildiği ısıya bağlı olarak kullanılacak yakıt saptanacaktır. Güç çalışma sistemi bir kapıdan daha fazlasını etkileyecek hidrolik pompalamadan tek bir kapının dahi bozulması olasılığı en aza indireyecek şekilde güç çalıştırma sistemi oluşturulacaktır. Güç çalışma sistemi, düşük gaz basıncı alarmı yada hidrolik akümülatörlerde saklanan enerjinin kaybını gösteren diğer etkili araçlara yönelik çalışan hidrolik sıvı rezervuarı için düşük seviyeli bir alarm ile hidrolik sistem oluşturulabilecektir. Bu alarmlar görsel ve işitsel olarak ve köprü üstünde yer alan merkezi çalışma konsolü üzerinde bulunacaktır; ya da

.2 kapıyı açma/kapama özelliğine sahip bir motor ve pompadan oluşan her bir güç kaynağı ile her bir kapı için bağımsız bir hidrolik sistem. İlâveten, 15° lik meyile karşı kapalı-açık-kapalı durumunda olduğu gibi en az üç kez kapıyı çalıştırmaya yetecek kapasitede bir hidrolik akümülatör bulunacaktır. Bu çalışma devri akümülatör pompa kesim basıncındayken çalışabilecek durumda olacaktır. Çalışma esnasında tesisatın dayanabildiği ısıya bağlı olarak kullanılacak yakıt saptanacaktır. Hidrolik akümülatörlerdeki depolanmış enerji kaybını gösteren diğer etkin araçlar ya da düşük gaz basınç grubu alanın köprü üstündeki merkezi çalışma konsolunda bulunacaktır. Her bir bölgesel çalışma pozisyonunda depolanmış kayıp enerji göstergesi ayrıca bulunacaktır. Ya da

.3 bağımsız bir elektrik sistemi ve kapıyı açma/kapama özelliğine sahip bir motoru bulunan her bir güç kaynağı ile her bir kapı için motor, 15° lik meyile karşı kapalı-açık-kapalı durumunda kapıyı üç kez çalıştırabilecek yeterli kapasiteyle ve elektrik gücünün ana veya acil durum kaynağının çalışması durumunda kura142. 4.2. ile belirlendiği gibi acil durum elektrik gücünün geçiş kaynağı ile otomatik olarak sağlanma özelliği güç kaynağında bulunacaktır. 7.3.1, 7.3.2 ve 7.3.3 de belirtilen sistemler için koşullar aşağıdaki gibi olacaktır. Güçle çalıştırılan su geçirmez sürgülü kapıları diğer güç sistemlerinden farklı olacaktır. Hidrolik çalıştırıcıyı haricinde tutarak hidrolik güçle çalışan sistemler ya da elektrik sistemlerindeki bir yetersizlik hiçbir kapının elle açılıp kapanmasına engel olmayacaktır.

7.4 El tutamaçları yerden en az 1.6 m yükseklikte perdenin her bir kenarında bulundurulacaktır ve işlem sırasında kazara güç kapama mekanizmasını çalıştırmaksızın açık durumdaki her iki el tutamaçlarını tutmak için kapı yoluna doğru giden kişilerin geçmesini sağlayacak şekilde düzenlenecektir. Kapıların açılma/kapanmasında el tutamaçlarının hareket yönü kapı hareketinin yönünde olacak ve açıkça gösterilecektir.

7.5 Uygulanabilirliği ölçüsünde su geçirmez perdelerin elektrik donanımı ve devreleri, güverte perdesinin ve tehlikeli alan ve bölümlerin dışında yerleştirilecektir.

7.6 Güverte perdesinin altında gerek görüldüğü üzere bulundurulmuş elektrik devreleri kapamaları su girişine karşı uygun korunma sağlayacaktır.*

7.7 Diğer bir kapı devresinde çalışmama durumuna yol açmayacak bir kapı devresinin çalışmaması, çalışmama durumuna karşı elektrik gücü kontrol, gösterge ve alarm devreleri korunacaktır. Alarm, kapının alarm ve gösterge devrelerindeki kısa devreler yada diğer kesintiler kapının güç çalışmasında kayba yol açmayacaktır. Düzenlemeler güverte perdesi altında bulunan elektrik donanımı içerisine suyun sızmasını önleyecek şekilde olacak ve kapının açılmasını sağlayacaktır.

7.8 Güçle çalışan sürgülü su geçirmez kapının güç çalışmasında yada kontrol sistemindeki tek bir elektrik kesintisi kapalı kapının açılmasına yol açmayacaktır. Güç temininin sağlanması 7.3 paragrafının talep ettiği motorların her birine uygulanabilir, olduğu sürece elektrik devresindeki bir noktada sürekli olarak izlenecektir. Bu tür güç ikmalinin kaybı, köprü üstündeki merkezi çalıştırma konsolunda işitsel ve görsel alarmı harekete geçirecektir.

8.1 Köprü üstündeki merkezi konsolunda otomatik kapama olmaksızın kullanımdan herhangi bir kapının sonra bölgesel olarak kapatılmasını yada açılmasını sağlayacak bir bölgesel kontrol ve açık olan herhangi bir kapıyı otomatik olarak kapatacak bir kapılar kapalı modu olmak üzere iki kontrol modu olacaktır. Kapılar kapalı modu otomatik olarak açık olan herhangi bir kapıyı kapatacaktır. Kapılar kapalı modu bölgesel kontrol sisteminin kesilmesi halinde kapıların bölgesel olarak açılmasına ve kapıların otomatik olarak kapanmasına imkan sağlayacaktır. Normalde ana mod düğmesi bölgesel kontrol modu içinde bulunacaktır. Kapılar kapalı modu acil durum halinde yada test etme amacıyla kullanılacaktır. Ana mod düğmesine güvenilirlik ehemmiyeti verilecektir.

8.2 Köprü üstünde bulunan merkezi çalıştırma kontrollü her bir kapının açık veya kapalı olduğunu gösteren görsel göstergelerle ve her bir kapının mevkiini gösteren bir şemayla saplanacaktır. Kırmızı ışık bir kapının tamamen açık olduğunu, yeşil ışık bir kapının tamamen kapalı olduğunu gösterecektir. Kapı uzaktan kapatıldığında kırmızı ışığın yanıp sönmeleriyle yarı açık/kapalı olduğu anlaşılacaktır. Her biri kapının kontrol ve gösterge devreleri birbirinden bağımsız olacaktır.

8.3 Merkezi çalıştırma konsolundan herhangi bir kapıyı uzaktan kapatmak mümkün olmayacaktır.

9.1 9.2, 9.3 ve 9.4 paragraflarında belirtildiği gibi seyir esnasında açık tutulabileceklerin dışında seyir esnasında tüm su geçirmez kapılar kapalı tutulacaktır. 11. paragrafa genişliği 1.2 m den daha fazla olan su geçirmez kapılar sadece adı geçen paragrafta detayları verilmiş durumlarda açılabilirler. Bu paragrafa uygun olarak açılan herhangi bir kapı derhal kapatılmaya hazır durumda olacaktır.

9.2 Seyir esnasında su geçirmez bir perde yolcuların ve mürettebatın geçişine izin vermek için yada kapının hemen civarındaki iç kapının açık tutulmasını gerektiriyorsa kapı açılabilir. Kapıdan geçiş tamamlandığında yada açılmasını gerektiren iş tamamlandığında hemen kapatılmalıdır.

(*) Bkz. Aşağıdaki sıralanmış 1976 basımlı 529 nolu IEC yayınları

.1 IP X 7 standardı tarafından korunan; elektrik motorları, bunlara bağlı devreler, kontrol sistemleri

.2 IP X 8 standardı tarafından korunan kapı pozisyonu göstergeleri ve bağlı devre elemanları ve,

.3 IP X 6 standardı tarafından korunan kapı hareket uyarı sinyalleri idare buna eşdeğer korunma yapıldığı konusunda ikna edilirse elektrik elemanlarının muhafazası için başka düzenlemeler sağlanabilecektir. IP X 8 e göre korunan su basınç testi muhafazası 36 saatlik bir zamanda suyla dolması elemanlarının (parçaların) bulunduğu yerde olabilir.

9.3 Tamamen gerekli görüldüğünde yanı; güvenlik açısından ve gemi makinelerinin etkili çalışmasında yada yolcu alanına sınırlandırılmamış geçişe izin vermek için seyir esnasında bazı su geçirmez kapıların açık kalmasına izin verilebilir. Sadece gemi operasyonları (çalışmaları) ve canlı kalma hususlarındaki titiz bir değerlendirme sonrasında İdare tarafından tayin edilecektir. Bu şekilde açık bırakılmaya müsaade edilen bir su geçirmez kapı geminin dengesine göre açıkça gösterilerek her an için kapatılır durumda olacaktır.

9.4 Kömürün haplanması amacıyla denize açılan su geçirmez sürmeli kapılar, güverte perdesinin altındaki güverte aralarında bulunan kömürlüklerin arasına yerleştirilebilir. Bu kapıların açılıp kapanması ile ilgili hususlar, İdare tarafından belirlenen bir jurnale kaydedilecektir.

10.1 İdare böyle su geçirmez kapıların gerekli olduğuna kanaat getirirse, yeterli bir konstrüksiyonda yapılmış su geçirmez kapılar, güverteler ile yük mahallerini bölen su geçirmez perdelerle yerleştirilebilirler. Bu kapılar menteşeli, döner veya sürmeli olabilirler. Fakat bunlar uzaktan kumandalı olmayacaklardır. Bu kapılar en yüksek seviyede ve uygulanabilir olduğunca borda kaplamasından uzağa yerleştirileceklerdir, fakat hiçbir durumda kapının dış düşey kenarlarının kaplamasından olan uzaklığı Kural 2'de tanımlanan gemi genişliğinin beşte birinden az olmayacak ve bu uzaklık en derin bölme yükleme hattı seviyesinden merkez hattına dikey olarak ölçülecektir.

10.2 Böyle kapılar yolculuk başlamadan kapatılacak ve seyir sırasında kapalı tutulacaktır: Bu kapıların limanda açıldığı saat ve geminin limandan önce kapının kapatıldığı saat, seyir jurnaline işlenecektir. Seyir sırasında böyle kapılara ulaşabilme durumu varsa, kapılar yetkisiz kişiler tarafından kullanılmayı önleyecek cihazlarla donatılacaktır. Böyle kapıların yerleştirilmesi önerildiğinde, bunların sayıları ve düzenlemeleriyle İdarenin özel değerlendirmesine sunulacaktır.

11 Makine mahalleri dışında perdeler üzerinde portatif saç levhalara izin verilemez. Böyle levhalar geminin limandan ayrılmasından önce yerlerine yerleştirilecek ve kaptanın kararıyla verilmiş acil bir gereksinme dışında seyir sırasında yerlerinden çıkarılmayacaktır. Bu levhaları yerlerine yerleştirirken bağlantı yerlerinin su geçirmezliğinin sağlanması için gerekli önlemler alınacaktır. Seyir esnasında kaptanın karar verdiği acil gerekli durumlar dışında kapı kapalı ve gemi limandan ayrılmadan önce bu kapıların kapanmasını sağlayan portatif saç levhalarla yer değiştirebilecek 7.1.2 paragrafında belirtilenlerden daha büyük her biri enine ana perde içerisinde güçle çalıştırılan sürgülü bir kapıdan daha fazlasına İdare izin vermeyebilir. Bu kapıların 90 sn içerisinde elle çalıştırılan dişli ile tamamen kapatılacağını varsayarak 7.1.4 paragrafının gerekleriyle uygun düşmesi gerekmektedir. Geminin denizde veya limanda olması durumunda bu kapıların açılma veya kapanma saatleri seyir jurnaline kayıt edilecektir. Bu tür portatif saç levhalarının taşınması ve yer değiştirilmesi zamanı seyir jurnaline kaydedilecektir.

12.1 Personelin yaşam yerlerinden kömürlük kapılarına ulaşabilmesi veya boruların geçmesi veya herhangi bir amaç için yapılmış uzun boru yolları veya tünellerinin enine ana su geçmez perdelerin içinden geçmesi durumunda, bunlar kural 19'un gereklerine uygun olarak su geçirmez olacaklardır. Gemi denizde iken böyle tünel veya uzun boru yolu bir geçit olarak kullanıyorsa, bu tünel veya uzun boru yolunun her birinin en az bir ucundaki girişin sınır hattı üzerinde bir yere ulaşacak yüksekliğe kadar su geçirmez bir biçimde bir uzun boru olması gerekmektedir. Bu tünel veya uzun boru yolunun diğer ucunun girişi, geminin içinde bulunduğu yerin gereklerine uygun tipte bir su geçmez kapı olacaktır. Böyle uzun boru yolları veya tüneller, çatışma perdesinin gerisindeki ilk bölmeleme perdesini geçecek biçimde uzatılmayacaklardır.

12.2 Ana enine su geçirmez perdelerle işleyecek olan tünellerin yerleşiminin önerildiği yerlerde bunlar İdarenin özel değerlendirmesine bırakılacaktır.

12.3 Soğutulmuş yük ve havalandırma ile bağlantı sağlayan boru yollarının olduğu yerde birden fazla su geçirmez perdenin içinden geçen takviye edilmiş su çekimi borularının olduğu yerlerde bu tür menfezlerdeki kapama araçları güçle çalıştırılacak ve güverte perdesinin üzerindeki merkezi bir yerden kapatılabilecek şekilde olacaktır.

Kural 16

Ağır Vasıta ve Personeli Taşıyan Yolcu Gemileri

1 Bu kural, inşa tarihi ne olursa olsun, ağır vasıtaların ve ilgili personeli taşımak için dizayn edilmiş veya uyarlanmış ve üzerinde, Kural I/2 (e) (i) ve (ii) ile belirlenenlerin dışında, toplam 12'den fazla kişi bulunan yolcu gemilerine uygulanır.

2 Eğer böyle bir gemide A = ağır vasıtaların istifine elverişli mahallerin toplam güverte alanı (metre kare) olmak üzere ve araçların bu mahallerdeki net yüksekliği 4 m'den az olmayacak biçimde, taşıma araçları ile ilgili personeli de içeren toplam yolcu sayısı $N = 12 + (A/25)$ i geçmiyorsa, su geçirmez kapılarla ilgili olarak Kural 15.10'nun hükümleri uygulanır, ancak yük mahallerini ayıran su geçirmez perdelerin herhangi bir seviyesinde kapılar bulundurulabilir. Buna ek olarak, her kapının kapalı olduğunu ve tüm kapıların kapama güvenliğinin tam olarak sağlandığını otomatik olarak belirten bir göstergenin köprü üstünde bulundurulması gerekmektedir.

3 Böyle bir gemiye bu Bölümün Hükümleri uygulanırken N sayısı olarak, bu Kurala göre geminin onaylanmış olan maksimum yolcu sayısı alınacaktır.

4 En kötü çalışma koşulları için Kural 8'in uygulamasında, taşıyan araçların ve konteynerlerin istiflenmesi için amaçlanmış yük mahallerinin su geçirgenliği, ağır vasıtaların ve konteynerlerin su geçirmez olmayacağı ve onların su geçirgenliğinin 65 olarak alınıp yapılan hesaplamadan çıkarılacaktır. Tahsisli seferlere bağlı olarak çalışan gemilerde ağır vasıta veya konteynerlerin gerçek su geçirgenliği değerleri uygulanabilir. Hiçbir durumda, ağır vasıta veya konteynerlerin taşındığı yük mahallerin su geçirgenliği 60'dan az olmayacaktır.

Kural 17

Yolcu Gemilerinin Fribord güvertesinin alt kısmındaki dış kaplama açıklıkları

1 Dış kaplamadaki menfezlerin sayısı, geminin dizaynı ve uygun çalışması ile bağdaşan en az değere indirilecektir.

2 Dış kaplamadaki herhangi bir menfezin kapatılmasında kullanılan vasıtaların tertibi ve etkinliği, yerleştirildiği yerdeki durumu ve istenen amaçla uyumlu olacak ve genel olarak İdareyi tatmin edecektir.

3.1 Yürürlükteki Yükleme Sınırları Uluslararası Sözleşmesi nin gereklerine bağlı olarak; eşiği, bordada güverte perdesine paralel olarak çizilen ve en alçak noktası, hangisi büyükse, en derin yüklü su hattı gemi genişliğinin %25'u kadar veya 500 mm üstünde olan hattın altında kalacak biçimde hiçbir lumbuz bulundurulmayacaktır.

3.2 Eşikleri marjın çizgisi altında kalan bütün lumbuzları, paragraf 3.1'de izin verildiği gibi, gemi kaptanının onayı olmadan herhangi bir kimse tarafından açılmasını etkin olarak önleyecek bir yapıda olacaklardır.

3.3.1 Geminin bir bölümünde güverte perdesine gemi herhangi bir limandan ayrıldığında su üzerinde en düşük noktası 1.4 m. ye ilaveten gemi genişliğinin %2.5 paralel çizilmiş bir hattın altında kalan özelliğe sahip 3.2 paragrafında belirtilen lumbuzların eşikleri güverteler arasında olduğunda, güverte arasındaki tüm lumbuzlar gemi limandan ayrılmadan önce su geçirmez bir şekilde kapatılıp kilitlenecek ve bir sonraki limana ulaşana kadar açılmayacaktır. Bu paragrafın uygulanmasında tatlı su için uygulanabilirliği izin verilebilir.

3.3.2 Limanda böyle lumbuzların açılma saati ve gemi limandan ayrılmadan önce kapatılma ve kilitlenme saatleri, İdarece belirtildiği gibi, seyir jurnaline kaydedilecektir.

3.3.3 Paragraf 3.3.1'in gereklerine göre uygun biçimde yerleştirilmiş bir veya daha fazla lumbuzu bulunan bir gemi en derin yüklü su hattı hattında yüzerken, İdare, bu lumbuzların eşiklerinin, bordadaki güverte perdesine paralel olarak çizilen ve en alçak noktası, sınırlayıcı ortalama su çekimine karşılık olan su hattının 1.4 m ilaveten gemi genişliğinin yüzde 25'i kadar üstünde kalan hattın üzerinde olduğu sınırlayıcı ortalama su çekimini saptayabilir. Bu saptamaya göre, böylece, lumbuzları önceden kapatıp kilitlemeden limandan ayrılmaya ve lumbuzları seyir sırasında gemi kaptanının sorumluluğu altında denizde açmaya izin verilecektir. Tropikal bölgelerde, yürürlükteki Yükleme Sınırları Uluslararası Sözleşmesinde açıklandığı gibi bu sınırlayıcı su çekimi 0.3 m arttırılabilir.

4 Baş dikmede gemi boyunun sekizde biri kadar kıçta ve bordada güverte perdesine paralel olarak çizilen ve en alçak noktası en derin yüklü su hattından 3.7 m gemi boyunun yüzde 2.5'u yüksekliğinde olan hattın üzerinde bulunanlar dışında, bütün lumbuzlar, kolaylıkla ve etkin bir şekilde kapatılmasını ve su geçirmezliğini sağlayacak biçimde düzenlenmiş menteşeli içten kapaklarla donatılacaklardır. Yürürlükteki Yükleme Sınırları Uluslararası Sözleşmesi tarafından kör kapakların daimi olarak kendi yerlerine bağlanmaları talep edilmedikçe, güvertede yolculuk yapanların bulundukları yerler dışında, kör kapaklar yolcu yaşam mahallerinde portatif olabilir. Böyle kör kapaklar işlev gösterdikleri lumbuzlara yakın olarak yerleştirilirler.

5 Seyir sırasında ulaşılamaz olan lumbuzlar ve kör kapaklar, gemi limandan ayrılmadan önce kapatılıp, emniyete alınacaktır.

6.1 Yalnızca yük ve kömür taşınmasına ayrılmış herhangi bir mahalde hiçbir lumbuz bulundurulmayacaktır.

6.2 Bununla beraber, lumbuzlar değişmeli olarak yük veya yolcu taşınması için ayrılmış mahallerde bulunabilirler; ancak bu lumbuzlar, gemi kaptanının onayı olmadan herhangi bir kişinin onları veya kör kapaklarını açmasını etkin olarak önleyecek biçimde yapılacaktır.

6.3 Eğer böyle mahallerde yük taşınıyorsa, yük gemiye yüklenmeden önce lumbuzlar ve kör kapaklar su geçirmez bir biçimde kapatılmış olacak ve İdare tarafından belirlendiği şekliyle bunların kapatılması ve kilitlenmesi ile ilgili hususlar seyir jurnaline kaydedilecektir.

7 İdarenin oluru olmadan, otomatik havalandırma lumbuzları marjın çizgisi altında dış kaplamaya yerleştirilmeyecektir.

8 Saç kaplamalardaki frengiler, sıhhi tesisata ait boşaltımlar ve diğer benzer menfezlerin sayısı, ya bir boşaltma mümkün olduğu kadar çok sayıda sıhhi tesisatı ve diğer boruları bağlayarak ya da başka tatmin edici bir yolla, en az bir sayıya düşürülecektir.

9.1 Saç kaplamadaki tüm giriş ağızları ve boşaltımlar geminin içinde kazara bir su girişini önlemek için, etkin ve ulaşılabilir şekilde düzenleneceklerdir.

9.2.1 Paragraf 9.3'ün hükümleri dışında Yükleme Sınırları Uluslararası Sözleşmesinin taleplerine uygun olarak, marjın çizgisi altındaki mahallerden sac kaplamasına kadar uzatılan ayrı her bir boşaltma, ya güverte perdesi üzerinden güvenilir bir kapatma aygıtı ile donatılmış otomatik geri döndürmez bir valf yada böyle kapatma aygıtının olmadığı hallerde otomatik geri döndürmez iki valf yerleştirilecektir; ancak gemi içindeki valf en derin yüklü su hattının üstüne yerleştirilecek ve her zaman çalışma koşulları altında muayenesi için ulaşılabilir bir yerde olacaktır. Güvenilir bir kapatma aygıtı ile donatılmış bir valfin olduğu durumda, bu valfin güverte perdesi üzerindeki çalıştırma yeri her zaman ulaşılabilir bir yerde olacak ve valfin açık veya kapalı olduğunu gösteren vasıtalar sağlanacaktır.

9.2.2 Yürürlükteki yükleme Sınırları Uluslararası Sözleşmenin gerekleri marjin çizgisi üstündeki mahallerden dış kaplamasına kadar uzatılan boşaltımlara uygulanacaktır.

9.3 Makinelerin çalışmasıyla bağlantılı makine mahalli ana ve yardımcı deniz suyu alıcı ve boşaltımları, boruları ile sac kaplama arasına ve borular ile sac kaplamaya monte edilmiş deniz sandıkları arasına yerleştirilmiş, çabuk ulaşılabilir ve onların açık veya kapalı durumlarını gösteren göstergelerle donatılacaklardır.

9.4 Bu kural ile istenen bütün sac kaplama üzerine monte edilen valfler çelik, bronz veya onaylı diğer kolay işlenebilir malzemeden olacaktır. Adi dökme demirden veya benzer malzemelerden yapılmış valfler kabul edilemezler. Bu Kuralın değindiği bütün borular çelikten veya İdarenin olumlu kanaat getireceği diğer eşdeğer malzemeden yapılacaktır.

10.1 Marjin çizgisi altında lumbarağızları, yük ve kömür lumbarları yeterli mukavemete olacaktır. Bunlar, gemi limandan ayrılmadan önce etkin bir biçimde kapatılıp su geçirmezlikleri sağlanacak ve seyir esnasında kapalı tutulacaktır.

10.2 Bu lumbarlar, hiçbir durumda, en alçak noktalı en derin yüklü su hattının altında olmayacak şekilde yerleştirileceklerdir.

11.1 Her bir kül, çöp ve benzerlerinin boşaltım yerlerinin gemideki açıklıklarına etkin birer kapak yerleştirilecektir.

11.2 Eğer boşaltım borusunun sonu sınır hattının altına yerleştirilmiş ise, kapak su geçirmez olacak ve buna ek olarak geri döndürmez bir valf, boşaltım borusu üzerinde, en derin yüklü su hattının üstünde ve kolayca ulaşılabilir bir yerde olacaktır. Boşaltım yapılmadığı zamanlar, hem kapak hem de valf kapalı ve emniyete alınmış olacaktır.

Kural 17-1

Yolcu gemilerinin ana güvertesi altındaki ve yük gemilerinin fribord güvertesi altındaki bordadaki açıklıklar

Kural 17'ye rağmen, 1 Temmuz 1998 ve daha sonra inşa edilen gemiler "marjin hattı" referans alınarak yolcu gemilerinde ana güverte ve yük gemilerinde fribord güvertesi kabul edilen yerlerde kural 17'deki gereklere uyacaktır.

Kural 18

Yolcu gemileri ve yük gemilerinde su geçirmez perdelerin, lumbuzların ve benzerlerinin yapımı ve ilk denemeleri

1 Yolcu gemilerinde :

- .1 bu Kurallarda değinilen bütün su geçirmez kapıların, lumbuzların, lumbarağızlarının, yük ve çöp boşaltım yerlerinin dizaynı, malzemesi ve yapımı İdarenin görüşüyle belirlenecektir;
- .2 düşey su geçirmez kapı çerçevelerinin dip kısımlarında kir ve tortu birikerek kapının tam olarak kapanmasına engel teşkil edebilecek oyuklar bulunmayacaktır.

2 Yolcu gemilerinde ve yük gemilerinde, her bir su geçirmez kapı, sırasıyla, güverte perdesi veya fribord güvertesi yüksekliğine kadar su basıncı ile denenecektir. Bu deney gemi hizmete girmeden önce, kapı takıldığında veya takıldıktan sonra yapılacaktır.

Kural 19

Yolcu gemilerinde ve yük gemilerinde su geçirmez güverteler; geçitler ve benzerlerinin yapımı ve ilk denemeleri

1 Su geçirmez güverteler, uzun borular, kutu omurgalar ve havalandırma yolları, su geçirmez perdelerin karşılığı olan seviyelerdeki dayanıklılıkta olacaklardır. Bunları su geçirmez yapmak için kullanılan aygıtlar ve bunların

üstündeki menfezleri kapatmak için kabul edilen düzenlemeler, İdarece uygun bulunacaktır. Su geçirmez havalandırma kanalı ve borular, yolcu gemilerinde en azından güverte perdesine kadar, yük gemilerinde ise fribord güvertesine kadar uzatılacaktır.

2 Havalandırma borusunun üst güverte perdesinin içinden geçmesi durumunda kural 8.5'e göre uygun olarak orta seviyedeki su basma esnasında izin verilen maksimum yatma açısı hesaba katıldıktan sonra boru, kendi bünyesi içinde su basıncına dayanıklı olacaktır.

3 Ana ro-ro güvertesi üzerine güverte perdesinin içinden geçildiği yerde yada tamamında kanal ro-ro güvertesinde tutulan suyun iç su hareketlerine (sloshing) bağlı olarak basınca dayanma etkisi niteliğini gösterecektir. *

4 1 Temmuz 1997 tarihinden önce inşa edilmiş gemilerde 2. ve 3. Paragrafın gerekleri 1 Temmuz 1997 tarihinden sonra ilk periyodik sörvey tarihinden daha geç olmamak üzere uygulanacaktır.**

5 Tamamlandıktan sonra su geçirmez güvertelere hortumla su tutma veya bu basınç deneyi ve su geçirmez kanallara, tünellere ve havalandırma yollarına hortumla su tutma deneyi uygulanacaktır.

Kural 20

Yolcu gemilerinin marjin hattının üstünde su geçirmezlik bütünlüğü

1 İdare, güverte perdesinin üstünde suların girip yayılmasını sınırlamak için, akla uygun ve yapılabilir bütün önlemleri isteyebilir. Bu ölçüler kısmi perdeleri ve derin kemerleri içine alabilir. Kısmi su geçirmez perdeler veya derin kemerler güverte perdesine, ana bölmeleme perdesinin çok yakın bir civarına veya yukarısına yerleştirildiğinde,, bunların gemi hasarlı bir durumda meyletmiş iken güverte boyunca güverte boyunca su akımını kısıtlayacak biçimde su geçirmez kaplamalar ve güverte perdesi ile bağlantıları olacaktır. Kısmi su geçirmez perdenin, alttaki perdeyle aynı doğrultuda olmaması durumunda, aradaki güverte perdesi etkin bir biçimde su geçirmez olacaktır.***

2 Güverte perdesi veya onun üstündeki güverte su geçirmez olacaktır. Açık güvertedeki bütün menfezler yeterli yükseklik ve dayanıklılıkta mezarlara sahip olacak ve hava geçirmez bir şekilde çabucak kapatacak etkin vasıtalarla donatılmış olacaktır. Her türlü hava koşulunda, açık güverteyi hızla sulardan arındırmak için gerekli su boşaltma lumbuzları, açık vardavelalar ve frengiler bulundurulacaktır.

3 1 Temmuz 1997 de ve sonrasında inşa edilen, yolcu gemilerinde üst yapı içinde sonlanan açık uçlu hava boruları hangisi büyükse yani 15° lik yatma açısıyla yada doğrudan hesaplamaya belirlendiği gibi su hattından en az 1 m yukarıda olacaktır. Alternatif olarak yağ tanklarının dışındaki tanklardan gelen taşıntı boruları üst yapı kenarının aracılığıyla taşıabilirler. Bu paragrafın koşulları, yürürlükteki Uluslararası Yükleme Hattı Sözleşmesinin Koşullarının etkisi altında kalmazlar.

(*) Deniz Güvenliği Komitesi 68. oturumda 2, 3 ve 4. paragrafların "ro-ro gemilerinde" kelimesi ile başlamasını kabul etmiştir.

(**) 2 ve 3 nolu paragraflarda ifade edilecek 2, paragraftaki tanımın değiştirilmesine Deniz Emniyet Güvenliği Komitesi 67. oturumunda karar verilmiştir. MSC (Genelge 541) (ilave olduğu üzere) 1974 Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesinin 1. Paragrafında Kural II-1/8 ve 20 nin belirttiği üzere uygulanmasına yönelik olarak yolcu gemilerinde güverte perdenin üzerindeki su basma sınırlarının bütünlüğü için rehber.

4 Marjin hattının üstünde sac kaplamadaki lumbuzlar, lumbarağızları, yük ve kömürlük lumbarları ve menfezlerin kapatılmasında kullanılan diğer aygıtlar, yerleştirildikleri mahaller ve en derin bölme yükleme hattına göre bulundukları yerler gözönüne alınarak, elverişli bir dizayn ve yapıda yeterli dayanıklılıkta olacaklardır.*

5 Güverte perdesinin üstündeki ilk güvertenin altında kalan mahallerdeki bütün lumbuzların, kolayca ve etkin olarak kapatılıp emniyete alınabilecek biçimde kör kapakları olacaktır.

Kural 20-1

Yük yükleme kapılarının kapanması

1 Bu Kural tüm yolcu gemilerine uygulanacaktır.**

2 Marjin hattı üzerinde bulunan aşağıdaki kapılar gemi herhangi bir sefere başlamadan önce kapatılacak ve kilitlenecektir. Gemi bir sonraki limana ulaşınca kadar bu şekilde kapalı kalacaktır.

.1 kapalı üst yapıların sınırları içerisinde yada tekne içerisindeki yük yükleme kapıları;

.2 paragraf 2.1'in değindiği şekildeki pozisyonlarda yerleştirilmiş baş siperlik lumbuzları;

.3 çatışma perdesi içerisinde yer alan yük yükleme kapıları;

.4 2.1 ile 2.3 arası paragraflarda belirtilenlere ilaveten alternatif bir kapanma oluşturan hava geçirmez rampalar.

Gemi limana yanaştığında bir kapının açılmama ve kapanmama durumunun oluşmasıyla gemi limana yanaşıyorken yada ayrılıyorken ancak kapının derhal çalışır hale gelmesini sağlayacak durum dahilinde böyle bir kapı açılabilir yada açık bırakılabilir. Her durumda pruva iç kapısı kapalı olacaktır.

3 2.1 ve 2.4 paragraflarının gereklerine bakılmaksızın İdare, kaptanın kararı doğrultusunda belirli kapıların açılmasına izin verebilir. Geminin çalışması için yolcuların gemiye binme ve tahliyeler için gerekli gördüğünde ve gemi güvenli bir demirlemede olduğunda ve gemi güvenliğinin tehlike arz etmediği şartıyla

4 Kaptan, paragraf 2'de değinilen kapıların açılması ve kapanmasını rapor etme ve bununla ilgili etkin bir danışmanlık sisteminin yürütüldüğünden emin olacaktır.

5 2. Paragrafta belirtilen kapıların açılma/kapanma raporunun uygulanması ve etkili bir danışmanlık sistemi kaptan tarafından temin edilecektir. Gemi sefere başlamadan önce Kural II-1/25'de belirtildiği gibi 2. Paragrafta belirtilen kapıların en geç zamanı ve 3. paragrafa uygun olarak belirli kapıların açılma zamanı seyir jurnaline kaptan tarafından kayıt edilecektir.

Kural 20-2

Ro-ro güvertesi (güverte perdesinde) alt bölümlere su geçirmezlik bütünlüğü

1 1 Temmuz 1997 de ve sonrasında inşa edilen ro-ro yolcu gemilerinde

(*) Teşkilatın A.793 (19) kararıyla kabul ettiği Ro-ro yolcu gemilerinde güvenlik ve kitleme düzenlemelerinin mukavemeti hakkında tavsiye.

(**) MSC (Genelge 541) (İlave olduğu üzere) 1974 Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesinin 1. Paragrafında Kural II-1/8 ve 20 nin belirtildiği üzere uygulamasına yönelik olarak yolcu gemilerinde güverte perdenin üzerindeki su basma sınırlarının bütünlüğü için rehber.

- .1 2. ve 3. nolu alt paragrafların koşullarına bağlı olarak güverte perdesi altındaki alanlara giriş sağlayacak tüm alanlar güverte perdesinin üzerinden en derin noktası 2.5 m den daha az olmayacak şekilde olacaktır.
- .2 güverte perdesinin altındaki bölümlere giriş sağlayacak şekilde yerleştirilen araç rampalarının olduğu yerde menfezleri aşağı suyun girişini engelleyecek şekilde hava geçirmez bir şekilde kapatılabilecekler, alarmla donatılacaklar ve köprü üstünde işaretlerle belirtilmiş olacaktır.
- .3 su geçirmez alarmla donatılmış ve köprü üstünde göstergelenmiş bu tür girişlere bağlı olarak makine ve depoların hareketi gibi Geminin çalışması için gerekliliği sağlanmış güverte perdesinin altındaki belirli yerlere girişin donanımına İdare tarafından izin verilebilir.
- .4 2. ve 3. alt paragrafında belirtilen girişler, herhangi bir seferde gemi limandan ayrılmadan önce kapatılacak ve gemi bir sonraki limana ulaşınca kadar kapalı kalacaktır.
- .5 2. ve 3. yürürlüğe koyduğu alt paragraflarda belirtildiği gibi bu tür girişlerin açma kapama kaydı ve etkin bir danışma sistemi kaptan tarafından sağlanacaktır ve
- .6 herhangi bir seferde gemi limandan ayrılmadan önce kaptan 25. Kural'da gerek görüldüğü gibi, 2. ve 3. alt paragraflarında belirtilen girişlerin en geç kapanma zamanıyla seyir jurnaline kaydını yapacaktır.
- 2 1 Temmuz 1997'den önce inşa edilen ro-ro yolcu gemilerinde
- .1 güverte perdesinin altındaki bölümlere ro-ro güvertesinden tüm girişler hava geçirmez olacak ve girişin açık/kapalı olduğunu gösteren cihazlar köprü üstünde yer alacaktır.
- .2 herhangi bir seferde gemi limandan ayrılmadan önce bütün girişler kapatılacak ve gemi bir sonraki limana ulaşınca kadar kapalı durumda tutulacaktır.
- .3 2. alt paragrafının gereklerine bakılmaksızın İdare sefer esnasında bazı girişlerin açık tutulmasına ancak sadece geçiş sağlamak amacıyla gerek görülüyorsa geminin gerekli çalışması için izin verilebilir.
- .4 1. alt paragrafın gerekleri 1 Temmuz 1997'den sonraki ilk periyodik sürvey tarihinden daha geç olmamak üzere uygulanacaktır.

Kural 20-3

Ro-ro güvertelerine giriş

Tüm ro-ro yolcu gemilerinde kaptan tarafından ya da kaptanın olur ifadesi olmaksızın gemi seyir halindeyken kapalı ro-ro güvertesine hiçbir yolcunun giriş yapmasına izin verilmemesi sağlanacaktır.

Kural 20-4

Ro-ro güvertelerinde perdelerin kapanması

1 Ro-ro güvertesi üzerinde deniz suyu birikmesini engellemek için verimli olarak hesaba katılan tüm enine ve boyuna perdeler gemi limana girmeden önce yerinde ve güvenli olacaktır ve gemi bir sonraki limana ulaştığında yerlerinde ve güvenli bir halde olacaktır.

2 1. Paragrafın gereklerine bakılmaksızın İdare seyir esnasında açık tutulacak bu tür perdeler içerisindeki bazı girişlere izin verebilir ancak bu izin geçişin sağlanmasına yetecek zamanda ve gerekiyorsa geminin gerekli çalışması için verilecektir.

Kural 21

Sintine Basma Düzenlemeleri

(Bu kuralın 1.6 ve 2.9 paragrafları 1 Şubat 1992 ve daha sonra inşa edilen gemilere uygulanacaktır)

1 Yolcu Gemileri ve Yük Gemileri

1.1 Tatlı su, balast suyu, akaryakıt veya sıvı yük taşımasına daimi olarak ayrılmış ve diğer uygun pompalama vasıtalarının sağlandığı mahaller dışında kalan herhangi su geçirmez bölümden yeterli bir biçimde suyu basan ve dreyn edebilen uygun bir sintine basma sistemi sağlanacaktır. Yalıtılmış ambarlardan suyun dreyn edilmesi için etkili vasıtalar sağlanacaktır.

1.2 Sıhhi tesisat, balast ve genel hizmet pompaları, gerekli bağlantılarla sintine pompa sistemine bağlanırlarsa, bağımsız güçle çalışan sintine pompaları olarak değerlendirilebilirler.

1.3 Kömür depolarının ve akaryakıt depolama tanklarının içinde veya altında veya yakıt dinlendirme tanklarının veya akaryakıt pompalama birimlerinin yerleştirildiği mahalleri içeren makine ve kazan mahallerinde kullanılan bütün sintine boruları çelikten veya diğer uygun malzemeden olacaktır.

1.4 Sintine ve balast basma sisteminin düzeni, denizden veya balast suyu mahallerinden gelen suyun yük veya makine mahallerine veya bir kompartımandan diğerine geçme olasılığını önleyecek biçimde olacaktır. Sintine ve balast bağlantıları olan herhangi bir derin tankın içinde yük olduğu zaman dikkatsizlikle denizden içeriye su dolmasını veya içinde balast suyu olduğu zaman sintine borusu ile dışarıya dikkatsizlikle basılmasını önleyecek önlemler alınacaktır.

1.5 Sintine basma düzenlemeleriyle bağlantılı tüm dağıtımı sağlayan mekanizma ve valfler normal koşullar altında ulaşılabilir yerlerde bulunacaktır.

1.6 Bir yolcu gemisinin güverte perdesi üzerine ve bir yük gemisinin fribord güvertesi üzerine oturtulmuş kapalı yük mahallerinin büyüklük ve iç bölmeleme nedeniyle gemi güvenliğinin bozulduğuna ikna olunması halinde, İdarenin herhangi bir gemi veya gemi sınıfının herhangi belirli bir kompartıman içindeki drenaj aygıtlarından vazgeçilmesine izin vermesi koşuluyla mahallin drenajı için önlemler alınacaktır.

1.6.1 Güverte perdesine veya fribord güvertesine olan serbest borda yüksekliği, geminin 5° den fazla meyletmesiyle güverte kenarının suya batmasına neden olarsa, drenaj, yolcu gemisi olması halinde Kural 17 gereklerine ve yük gemisi olması halinde yürürlükteki Uluslararası Yükleme Hattı Sözleşmesinin frengi delikleri, giriş ve boşaltım yerleri ile ilgili gereklere göre yapılmış yeterli sayıda ve uygun boyutta doğrudan denize boşaltılacak frengi delikleriyle sağlanacaktır.

1.6.2 Serbest borda yüksekliği geminin 5° veya daha az meyletmesiyle güverte perdesi veya fribord güvertesi kenarının batmasına neden olarsa, güverte perdesi veya fribord güvertesi üzerindeki kapalı yük mahallerinin akıtma işlemi, sırasıyla, yüksek su seviye alanına sahip ve denize boşaltım için uygun düzenlemeleri olan yeterli kapasitede uygun bir mahale veya mahallere, yönlendirilecektir. İlave olarak aşağıdakiler sağlanacaktır.

- .1 frengi deliklerinin sayısı, büyüklüğü ve düzeni başıboş kalmış suyun gereksiz birikmesini önleyecek şekilde olacak;
- .2 yolcu gemileri veya yük gemileri için bu Kuralın gerektirdiği pompa düzenlemelerinde pratik olduğu kadar, herhangi sabit ve basınçlı su püskürtmeli yangın söndürme sistemi hesaba katılacak;
- .3 petrol ile karışmış su veya diğer tehlikeli maddeler ateşleme kaynağının bulunabileceği makine mahallerine veya diğer mahallere dreyn edilmeyecek; ve
- .4 kapalı yük mahallerinin karbondioksitli yangın söndürme sistemi ile korunması halinde, güverteadaki frengi delikleri boğucu gazın kaçmasını önleyecek vasıtalarla donatılacaklardır.

2 Yolcu Gemileri

2.1 Paragrafa 1.1 tarafından istenen sintine basma sistemi, gemi bir kazadan sonra yan yatmış veya dik durumda olsun, bütün pratik koşullar altında çalışabilecek yeterlilikte olmalıdır. Bu amaçla, bir sintine alıcısının yeterli olduğu kıç taraftaki dar kompartımanlar dışında, genellikle yanlarda sintine alıcısı bulundurulacaktır. Alışılmamış biçimdeki kompartımanlarda, ek alıcılar gerekebilir. Kompartıman içindeki suyun alıcı boruya doğru akabilmesi için gerekli düzenleme yapılacaktır. Özel kompartımanlar için, drenaj yapılmasının arzu edilmediği İdareye kabul ettirildiği takdirde, 8.2.1'den 8.2.3'e kadar olan Kurallarda verilen koşullara göre yapılan hesaplamalar geminin yüzme güvenliğinin bozulmayacağını gösteriyorsa, İdare drenaj yapılması şartından vazgeçebilir.

2.2 Bir tanesi ana makine tarafından çalıştırılan en az üç tane güçle çalışır pompa sintine ana borusuna bağlı olarak gemiye yerleştirilecektir. Ölçüt sayısının 30 veya daha fazla olduğu yere ek olarak bir tane güçle çalışır bağımsız pompa bulunması sağlanacaktır.

2.3 Uygulanabilir olduğu durumda, güçle çalışır pompalar ayrı su geçirmez kompartımanlara yerleştirilecekler ve aynı bir kaza nedeniyle bu kompartımanların hepsi su dolmayacak biçimde düzenleneceklerdir. Ana makine, yardımcı makineler ve kazanlar iki veya daha fazla su geçirmez kompartımanların içinde iseler, sintine hizmeti ile ayrılan pompalar bu kompartımanlar boyunca, birbirlerinden mümkün olduğu kadar uzak olacak biçimde dağıtılacaklardır.

2.4 Boyu 91.5 m veya daha yukarı veya ölçüt sayısı 30 veya daha fazla olan bir gemideki tertibat, geminin su alma durumunda kullanılmak üzere, buna karşı koyabilmesi istenen en az bir adet güçle çalışır sintine pompası, aşağıdaki gibi olacak biçimde yerleştirilecektir.

- .1 gerekli sintine pompalarından bir tanesi, güç kaynağı güverte perdesinin üstüne yerleştirilmiş su altında çalışabilecek tipten güvenilir bir acil durum pompası olacaktır; veya
- .2 sintine pompaları ve onların güç kaynakları gemi boyunca öyle yerleştirilmiş olacaklardır ki, en az bir pompanın hasar almamış bir kompartımanda bulunması sağlanacaktır.

2.5 Yalnızca pik kompartımanları için sağlanabilecek ek pompalar dışındaki her bir gerekli pompa, paragraf 1.1'in hükümlerine göre herhangi bir mahalden istenen suyu çekmek üzere yerleştirilecektir.

2.6 Güçle çalışır her bir sintine pompası, suyu, gerekli ana sintine borusundan 2 m/sn'den az olmayan bir hızla basabilecek yeterlilikte olacaktır. Makine mahallerine yerleştirilmiş güçle çalışır bağımsız sintine pompalarının, bu mahallerde doğrudan alıcısı bulunması gerekmeyecektir. İki veya daha fazla böyle alıcının sağlandığı durumlarda, geminin her bir bordasında en az bir tane bulunacaktır. İdare, diğer mahallere yerleştirilmiş ve birbirinden ayrı doğrudan alıcıları olan, güçle çalışır bağımsız sintine pompaları isteyebilir. Doğrudan alıcılar uygun bir biçimde yerleştirilmiş olacak ve makine mahallindeki sintine ana borusu için istenenden daha küçük çapta olmayacaktır.

2.7.1 Paragraf 2.6 ile istenen alıcılarına ek olarak, ana dolaşım suyu pompasından gelip makine mahallinin akıntı seviyesine çıkan ve geri döndürülmez bir valf ile donatılmış doğrudan bir alıcı makine mahallinde bulundurulacaktır. Bu doğrudan alıcı borunun çapı, buharlı gemilerde en az pompa giriş çapının üçte ikisi, motorlu gemilerde pompa giriş çapına eşit olacaktır.

2.7.2 İdarenin görüşüne göre ana dolaşım suyu pompasının bu amaç için uygun olmadığı durumda, bir doğrudan acil durum sintine alıcısı, elde bulunan en büyük güçle çalışır bağımsız bir pompadan makine mahallinin akıntı seviyesine uzatılacaktır; emici borunun çapı, kullanılan pompanın ana giriş çapıyla aynı olacaktır. Bu biçimde bağlanan pompanın kapasitesi, gerekli görülen sintine pompasının kapasitesini, İdarenin yeterli gördüğü miktarda, aşacak şekilde olacaktır.

2.7.3 Deniz suyu giriş ve doğrudan emici valfların açıp kapama rotaları makine dairesi döşeme saçlarının oldukça üstüne kadar uzanacaktır.

2.8 Pompalara bağlantı yerlerine kadar tüm sintine alıcı boruları, diğer boru sisteminden bağımsız olacaktır.

2.9 Sintine ana borusunun d çapı aşağıdaki formüle göre hesaplanacaktır. Ancak, sintine ana borusunun iç çapı İdare tarafından kabul edilebilecek en yakın standart büyüklüğe getirilebilir :

$$d = 25 + 1.68 \sqrt{L(B+D)}$$

burada d , sintine ana borusunun iç çapı (milimetre);

L ve B , Kural 2'de tanımlandığı üzere boyu ve genişliği (metre);

D , paragraf 1.6.2 gereklerine göre içten dreyni olan ve tam gemi boyunca uzanan güverte perdesi üzerinde kapalı bir yük mahalline sahip bir gemi olması şartıyla, güverte perdesine kadar kalıp derinliği (metre) dir. Güverte perdesi üzerindeki güverteye kadar ölçülecektir. Kapalı yük mahallerinin boyunun daha kısa olması halinde, D güverte perdesine kadar kalıp derinliği artı Lh/L olarak alınacaktır. Burada L ve h , kapalı yük mahallerinin metre olarak toplam boy ve yükseklikleridir. Sintine branş borularının çapı, İdarenin gerektirdiği kurallara uyacaktır.

2.10 Herhangi bir sintine alıcı borusunun hizmette olduğu bir kompartımanı, borunun tahrip olması veya başka herhangi bir kompartımanda çarpışma veya karaya oturma nedeniyle borunun hasar görmesi halinde, su basmasından korumak için gerekli önlemler alınacaktır. Bu amaçla, borunun, herhangi bir yerde gemi bordasına gemi genişliğinin beşte birinden daha yakın olduğu (bu uzaklık Kural 2'de belirtildiği gibi en derin su kesimi hattı seviyesinden merkez hattına dikey olarak ölçülecektir), veya bir boru tüneli içinde bulunduğu hallerde borunun açık ucunun içinde bulunduğu kompartımanda, boruya geri döndürmez bir valf yerleştirilecektir.

2.11 Sintine pompalama sistemi ile ilgili bağlantılı, vana ve valflar, suyla dolma sırasında, herhangi bir kompartımanda sintine pompalarının genişliğinin beşte biri uzaklığına çizilen hattın dışında kalan sintine ana borusuna bağlanan borusunda meydana gelecek hasar, sintine sistemini devre dışı bırakmayacaktır. Eğer bütün pompalar için yalnızca bir tek ortak boru sistemi varsa, sintine alıcılarını kontrol için gerekli valflar, güverte perdesi

üzerinden çalıştırılabilir yeterlikte olacaklardır. Sintine ana pompalama sistemine ek olarak, bir acil durum sintine pompa sistemi sağladığında, acil durum sistemi ana sistemden bağımsız olacak ve paragraf 2.1'de belirtildiği gibi herhangi bir kompartımanda, su ile dolma koşulu altında pompanın çalışabileceği bir düzende olacaktır. Bu durumda acil durum sisteminin çalışması için gerekli valflar, güverte perdesi üstünden çalıştırılabilir yeterlikte olacaktır.

2.12 Güverte perdesinin üzerinden çalıştırılabilir ve paragraf 2.11'de bahsedilen bütün vanalara ve valflara ait kontrol mekanizmaları, açık bir biçimde işaretlenmiş kendi çalışma yerlerinde olacaklar ve açık veya kapalı olduklarını gösteren araçlarla donatılacaklardır.

3 Yük Gemileri

Bir tanesi ana makine tarafından çalıştırılan en az iki tane güçle çalışır pompa, sintine ana borusuna bağlı olarak, gemiye yerleştirilecektir. Eğer İdare geminin güvenliğinin bozulmadığını kabul ederse belirli kompartımanlarda sintine basma düzenlerinden vazgeçilebilir.

Kural 22

*Yolcu ve yük gemileri stabiliteleri hakkında bilgiler**

1 Büyüklüğü ne olursa olsun her yolcu gemisi ve yürürlükteki Uluslararası Yükleme Hattı Sözleşmesinde tanımlandığı gibi, 24 m veya daha yukarı boyu olan her yük gemisi tamamlandıktan sonra, meyil denemesi yapılacak ve dengesinin elemanları belirlenecektir. Gemi kaptanına, değişen çalışma koşulları altında çabuk ve basit işlemlerle gemi dengesinin doğru bir rehberi elde etmesine olanak sağlamak üzere gerekli, İdarece de kabul edilebilir, bir denge kitapçığı verilecektir. Bu denge kitapçığının bir kopyası da İdarede bulunacaktır.

2 Gemi kaptanına verilen denge bilgilerini önemli ölçüde etkileyen, herhangi bir değişiklik gemide yapıldığı zaman, değiştirilmiş denge kitapçığı sağlanacaktır. Eğer gerekiyorsa, gemi yeniden meyil deneyine tabi tutulacaktır.

3 Beş yıla varmayan periyodik aralarda, geminin boş deplasmanında ya da boyuna ağırlık merkezi içindeki değişiklikleri kanıtlamak amacıyla tüm yolcu gemilerinde yüksüz ve yakıtsız deplasman sürveyi uygulanacaktır. Uygulanmış denge kitapçığıyla karşılaştırıldığında geminin boş deplasmanından %2 ye çıkan bir sapma yada boyuna ağırlık merkezinden L %1' varan bir sapma bulunacaktır yada beklenecektir.

4 Temel denge bilgisinin kardeş geminin meyil deneyinden sağlanması söz konusu ise ve meyil deneyinden bağımsız tutulması söz konusu gemi için denge bilgisinin kardeş geminin bilgilerinden elde edilebileceği, İdare ikna edilerek gösterilirse, 1. paragrafın ön gördüğü şekilde İdare yeni geminin meyil deneyinden vazgeçilmesine izin verebilir.

5 Benzer gemilerden elde edilmiş ve tüm yükleme koşullarında, geminin boyut ve düzenlemeleri nedeniyle, gerekenden fazla metasanır yüksekliğinin sağlanabileceğini açıkça gösteren bilgiler var olması durumunda, özellikle sıvı veya dökme yük taşımak üzere dizayn edilmiş gemi veya gemi sınıfları için, İdare meyil deneyine de izin verebilir.

(*) Teşkilatın A. 749 (18) kararıyla kabul ettiği IMO enstrümanları Tüm Gemi Tipleri için Başlangıç Stabilitesi koduna bakınız. MSC/Genelge 456 Başlangıç Stabilitesi danışma rehberi, MSC/Genelge 706 transfer işlemleri esnasında Tankerlerin başlangıç stabilitesi ve MSC/Genelge 707 Tehlikeli durumları önlemek için kaptanlara rehberdir.

Kural 23

Yolcu gemilerinde hasar kontrol planları

Her bir güverte ve ambar için su geçirmez bölmelerin sınırlarını, buralardaki menfezleri ve kapama araçlarını ve bunlara ait kontrol konumlarını yararlanmadan dolayı ortaya çıkabilecek meyili düzeltmek için gerekli düzenlemeleri açık olarak gösteren planlar gemide görevli zabitanaya rehberlik etmek üzere sürekli olarak sergileneceklerdir. Uygun bilgiler içeren kitapçıklar da gemi zabitanının kullanımına elverişli olacak biçimde bulundurulacaktır.

Kural 23-1

*Kuru yük gemilerinde hasar kontrol**

(Bu kural 1 Şubat 1992 ve sonrasında inşa edilen gemilere uygulanacaktır.)

1 Gemiden sorumlu olan zabite rehberlik yapmak üzere, her güverteyi ve ambarı, su geçirmez kompartımanların Sınırlarını, menfezle beraber içlerindeki her kontrol mekanizmasını kapayan ve durumunu gösteren vasıtaları, ve su alma nedeniyle herbir düzeltici liste için düzenlemeleri açıkça gösteren, bir plan devamlı olarak sergilenecektir. Ek olarak gemi zabitleri için önceden bahsedilen bilgileri içeren kitapçıklar kullanılır duruma getirilecektir.**

2 Su geçirmez perdelerdeki tüm sürmeli ve menteşeli kapılar için göstergeler temin edilecektir. Kapıların açık veya kapalı olduğunu gösteren önceden bahsedilen planının yakınında verilecektir. Ek olarak açık bırakılan veya tam kapatılmayan dış kapılar veya menfezler, İdarenin görünüşüne göre, geminin önemli derecede su almasına neden olarsa, bu şekilde göstergelerle donatılacaktır.

3.1 Genel önlemler, geminin normal işletme koşullarında, su geçirmezlik bütünlüğünün korunmasında İdarenin gerekli gördüğü teçhizat listesini, koşulları ve İletme ile ilgili işlemleri içerecektir.

3.2 Özel önlemler, geminin ve mürettebatının hayatta kalmasında İdarenin önemli gördüğü öğelerin (kapatma durumları, yükün güvenliği, sesli alarmlar, gibi) bir listesini de kapsayacaktır.

Kural 23-2

Tekne ve üst yapı bütünlüğü, Hasar Önlem ve Kontrol Bütünlüğü

(Bu kural 1 Temmuz 1997 tarihinden önce inşa edilen gemilerin dışındaki tüm ro-ro yolcu gemilerinde uygulanacaktır. 2. paragraf 1 Temmuz 1997 tarihinden sonra ilk periyodik sorvey tarihinden daha geç olmamak üzere uygulanacaktır.)

1 İdare kararına bağlı olarak açık bırakılan yada iyi kapanmamış tüm harici kapıları, yükleme kapıları ve diğer kapama cihazları, özel kategori oranının yada ro-ro yük alanlarının taşınmasına yol açabilecek kapılar için göstergeler bulundurulacaktır. Gösterge sistemi çalışmaz hal-güven kuralına göre dizayn edilecek ve kapının tamamen kapandığını yada her hangi bir güvenlik düzenlemesinin yerinde olmadığını ve tamamen kilitlenmediğini gösteren görsel alarmları ve bu tür kapıların ve kapanma cihazlarının açıldığını yada güvenlik düzenlemelerinin

(*) Bakınız hasar kontrol planları için MSC/Genelge 919 Rehberine başvurulacak.

(**) Bakınız Kuru Yük Gemileri kaptanları için temin edilecek taşıma ile ilgili bilgilerin hazırlanması için MSC/Genelge 434 Rehberine başvurulacak.

güvensiz duruma geldiğini gösteren işitsel alarmlarla gösterecektir. Köprü üstündeki gösterge paneli, geminin liman baş kapıları iç kapılar, kış rampası ve diğer taraf gövde kapılarının kapanmadığını yada herhangi bir kapama aygıtının doğru yerde olmadığını gösterebilecek bir işitsel alarmin verilebileceği şekilde düzenlenecektir ki Köprü üstündeki gösterge paneli, seçme fonksiyonu "liman/seyrir" modu ile donatılacaktır. Gösterge sistemi güç ikmali, kapıları işletmek ve korumak amacıyla güç temininden bağımsız olacaktır. İdare tarafından onaylanan ve 1 Temmuz 1997 tarihinden önce inşa edilen gemilerde tesis edilen gösterge sistemlerinin değiştirilmesi gerekmeyecektir.

2 Özel kategori alanlarının yada ro-ro yük mahallerinin su basmasına yol açabilecek herhangi diğer harici kapılar iç ve dış baş, kış garaj kapıları aracılığıyla herhangi bir sızıntının köprü üstüne ve kontrol istasyonuna doğru ilerlediğini göstermek için televizyon görüntü denetimi ve su sızıntı arama sistemi düzenlenecektir.

3 (Gemi seyir halinde iken) özel kategori mahallerinin ve ro-ro yük alanlarının olumsuz hava koşullarında araçların ve yolcular tarafından yetkisiz girişlere girildiğinde herhangi bir hareketinin izlenmesi için televizyon görüntü denetimleri gibi etkili araçlarla izlemesi yada devriye gezmesi sağlanacaktır.

4 İdare kararına bırakılarak, açık bırakıldıklarında yada tamamen kapanmadıklarında özel kategori alanına yada ro-ro yük alanına taşmaya yol açabilecek tüm tekne kapıları yükleme kapıları ve diğer kapama cihazlarının kapanması ve güvenliği için belgelendirilmiş kapama ve güvenlikle ilgili çalıştırma yöntemleri gemide bulundurulacak ve uygun bir yerde postaya verilecektir.

Kural 24

Yolcu gemilerinde su geçirmez kapıların ve benzerlerinin markalanması, periyodik çalıştırılması ve denetimi

1 Bu kural tüm gemilerde uygulanır.

2.1 Su geçirmez kapıların, lumbuzların, frengilerin valf ve kapama mekanizmalarının, pasa, kül ve süprüntü atıcıların işletilmesini içeren talimler her hafta yapılacaktır. Sefer süresi bir haftayı aşan gemilerde gemi limanını terk etmeden önce tam bir talim yapılır ve diğerleri en az haftada bir olmak üzere sefer sırasında yapılır.

2.2 Ana enine perdelerdeki gerek menteşeli ve gerekse güçle işletilen tüm su geçirmez kapılar denizde her gün açılıp kapatılacaktır.

3.1 Su geçirmez kapılar ve bunlara ait mekanizma ve göstergeler, bir bölmeyi su geçirmez yapabilmek için kapatılması zorunlu olan, valflar ve işletilmeleri, hasar kontrol çapraz bağlantıları için zorunlu olan valflar denizde haftada en az bir kere olmak üzere periyodik olarak denetime tabi tutulacaklardır.

3.2 Bu tür valf, kapı ve mekanizmalar en yüksek güvenlik temin edecek biçimde kullanımlarını sağlamak üzere uygun biçimde markalanacaklardır.

Kural 25

Yolcu Gemilerinde Seyir Jurnaline Düşülecek Kayıtlar

1 Bu kural tüm gemilere uygulanacaktır.

2 Bu kurala göre sefer sırasında kapalı olması gereken, menteşeli kapılar, taşınabilir kapaklar, lumbuzlar, lumbar ağızları, yük ve kömür lumbarları, ve diğer menfezler gemi limanı terk etmeden önce kapatılacaklardır. Menfezlerin kapatılma ve açılma (Bu Kuralların izin verdiği durumlarda) saatleri, İdarenin belirttiği biçimde seyir jurnallerine kaydedilecektir.

3 Ortaya çıkarılacak tüm kusur ve bozukluklarla birlikte, Kural 24'ün zorunlu tuttuğu tüm talim ve denetimler seyir jurnaline açık bir biçimde kaydedilecektir.

Kısım B-1

*Yük Gemilerinin Bölmeleme ve Hasar Dengesi**

(Bu bölüm 1 Şubat 1992 ve sonrasında inşa edilen yük gemilerine uygulanır.)

Kura1 25-1

Uygulama

1 Bu bölümdeki hükümler uzunluğu (LS) 100 m'den fazla olan yük gemilerine uygulanacak ve Teşkilat tarafından geliştirilen diğer talimatlardaki** bölmeleme ve hasar denge kurallarına uyması gerektiği belirtilen gemileri kapsamayacaktır.

2 Buradaki kuralları hemen takip eden herhangi bir referans, bu bölümde bulunan kurallar dizisine gönderme yapmaktadır.

3 İdare, bu kurallarla temsil edilen güvenlikle ilgili en az aynı derecenin elde edildiğini kabul ederse idare özel bir gemi yada gemiler grubu için farklı düzenlemeleri kabul edebilir.

Kural 25-2

Tanımlar

Bu kuralların amacına yönelik olarak aksi ifade edilmedikçe;

1.1 Yükleme hattı bir geminin değişik su çekimlerinde yükleme hattıdır.

1.2 Geminin en derin yükleme hattı bir geminin gaz yükleme hattı draftına karşı gelen yükleme hattıdır.

1.3 Kısmi yük hattı, boş gemi draftı ve en derin yükleme hattı arasındaki farkın %60 ilave edilen boş gemi draftıdır.

2.1 Geminin uzunluğu (L_s), geminin en derin su çekimi uzantılarının baş ve kış dikmeleri arasındaki mesafedir.

2.2 Orta uzunluk orta kesitteki gemi boyudur.

(*) Benzer uygulamalarını sağlamak için A.684 (17) kararıyla Teşkilat tarafından kabul edilen, 100 m veya daha fazla uzunluktaki yük gemilerinin alt bölüm ve hasar dengesi ile ilgili SOLAS hükümlerine açıklayıcı notlarla bağlantılı olarak, Deniz güvenliği Komisyonu, B-1 ayrımındaki hükümleri kabul ederek kuralların uygulandığı İdarelere bildirmektedir.

(**) Aşağıdaki kurallara uyması gereken gemiler B-I ayrımının uygulaması dışında tutulabilir.

1. Marpo173/78'e Ek 1
2. Uluslararası Dökme Yük Kimyasal Kodu
3. Uluslararası Gaz Taşıyıcı Kodu
4. (A.469 (XII) önergesi) Açık Deniz Platformu ikmal gemilerinin dizayn ve inşa rehberi
5. Özel amaç için Dizayn edilmiş Gemiler İçin Güvenlik Yönerge (A.534/13 önergesi)
6. 27 (9) kuralına uyması gereken gemilerin durumunu belirleyen, A.320 (IX) ve A.S I4 (13) önergeleri ile uygulama durumunda olan 1966 Yük Hattı Anlaşmasının 27. kuralına ait hasar denge gerekleri, ana enine su geçirmez perdeler ve trimli olarak kabul edilmek için A.320 (IX) önergesinin 12 f paragrafına göre adlandırılırlar.

- 2.3 Kıç ucu, su hattı kesimi uzunluğunun kıç dikmeyle sınırlandırılmış yeridir.
- 2.4 Baş ucu, su hattı kesimi uzunluğunun baş dikmeyle sınırlandırıldığı yerdir.
- 3 Gemi genişliği bir geminin en derin yükleme hattında en büyük kalıp genişliğidir.
- 4 Draft (su çekim) d , orta kesitte omurgadan itibaren düşey mesafedir.
- 5 Bir mahallin su geçirgenliği o mahallin su ile dolabilen hacminin oranıdır.

Kural125-3

İstenilen bölmeleme indeks R

- 1 Bu kuralların, gemilerde en az bölmeleme standardı sağlaması amaçlanmaktadır.
- 2 Temin edilecek bölmeleme derecesi aşağıdaki gibi gerek görülen bölmeleme indeksi R ile belirtilecektir.

$$R = (0.002 + 0.0009L^3)^{1/3} L_s \text{ metre birimindedir.}$$

Kural 25-4

Çalışır durumda bölmeleme A indeksi

- 1 Bu kurala uygun olarak hesaplanan, çalışabilir durumdaki bölmeleme A indeksi, Kural 25-3 ün 2. paragrafına uygun olarak hesaplanan ve gerek görülen bölmeleme R indeksinden az olmayacaktır.

- 2 Gemi için çalışır durumdaki bölmeleme A indeksi, aşağıdaki formülle hesaplanacaktır.

$$A = \sum P_i S_i \text{ Burada}$$

- i = hesaba katılan tek bir kompartımanı yada kompartıman grubunu temsil eder.
- P_i = Hesaba katılma yalnızca kompartımanın yada grubunun taşıma ihtimalini, herhangi yatay bölmelemenin etkilerini önemseyerek, hesaplar.
- S_i = Herhangi yatay bölmelemenin etkilerini kapsayarak, hesaba katılan kompartıman ya grubun taşmasından sonra karlı kalabilme ihtimalini hesaplar.
- 3 A'yı hesaplarken, trim konumu kullanılacaktır.
- 4 Bu toplama, İndeks A alt bölümünde elde edilen değer katkıda bulunan sadece Su basma durumlarını içerir.
- 5 Yukarıdaki formülle belirtilen bu toplama, ilgili olan iki yada fazla yada tek bölümlerdeki tüm su basma durumları için geminin uzunluğu hesaba katılacaktır.
- 6 Yan tanklarının yerleştirildiği durumlarında, bu formülle belirtilmiş toplama katkısı ilgili yan tanklardaki tüm su basma durumları için ilave olarak yan tankların yada bölümlerinin bitişik iç bölüm yada bölümlerinin

anlık su basması durumlarında, herhangi bir merkez hattı perdesine gelecek zararı hariç tutan, geminin merkez hattına kadar uzanan dikdörtgen şeklindeki bir içten geçmeyi göz önünde bulundurarak hesaba alınacaktır.

7 Varsayılan hasarın dikey uzunluğu, omurgadan yukarıya (su hattı üzerindeki yada daha üstteki) su geçirmez yatay bölmelemeye kadar uzanacaktır. Bununla beraber daha az uzatma, ciddi bir şekilde sonuçlanacağı için, yukarıda belirtildiği gibi bir uzatma temin edilecektir.

8 Borular, kanallar ve tüneller, su basmasının olabileceği düşünülen bölgelerde yer alıyorsa, su basmasının devam etmesini önleyecek, su basmasının olabileceği bölmelerden diğer bölümlere yayılmasını önleyecek şekilde düzenlemeler yapılacaktır. Ancak, İdare, geminin güvenliği tehlikede olmadıkça ve su basmasının etkilerinin kolayca kontrol altına alınabileceği gösterildiği takdirde en az dozda sürekli su basmasına izin verilebilir.

9 Kurallara göre yapılacak su basma hesaplarında teknede sadece bir hasarlı bölge düşünülmektedir.

Kural 25-5

Pi faktörünün hesaplanması

1 Aşağıdaki işaretler kullanılarak, Pi faktörü 1.1 paragrafına göre uygun olduğu şekilde hesaplanacaktır.

$X_1 = (L_s \text{ nin kış ucundan})$ hesaplanan bölümün en bölümün kış noktasına kadar olan mesafe;

$X_2 = L_s \text{ nin kış ucundan hesaplanan bölümün en ileri noktasının en kış bölümüne olan mesafedir.}$

$$E_1 = \frac{X_1}{L_s}$$

$$E_2 = \frac{X_2}{L_s}$$

$$E = E_1 + E_2 - 1$$

$$J = E_2 \cdot E_1$$

$$J_1 = J - E \quad \text{eğer} \quad E \geq 0 \text{ ise}$$

$$J_1 = J + E \quad \text{eğer} \quad E < 0 \text{ ise}$$

maksimum boyutsuz hasar uzunluğu

$$J_{2\max} = \frac{48}{L_s}, \text{ fakat } 0.24 \text{ den daha fazla olmayacak}$$

Geminin uzunluğu boyunca hasar yerinin varsayılan dağılım yoğunluğu

$$a = 1.2 + 0.8 E, \text{ fakat } 1.2 \text{ fazla olmayacak}$$

Geminin uzunluğu boyunca hasar yerinin varsayılan dağılım fonksiyonu

$$F = 0.4 + 0.25E(1.2+a)$$

$$Y = \frac{J}{J_{\max}}$$

$$P = F_1 J_{\max}$$

$$q = 0.4 F_2 (J_{\max})^2$$

$$F_1 = y^2 - \frac{y^3}{3} \quad \text{eğer } y < 1 \text{ ise}$$

$$F_1 = y - \frac{1}{3} \quad \text{yoksa ;}$$

$$F_2 = \frac{y^3}{3} - \frac{y^4}{12} \quad \text{eğer } y < 1 \text{ ise}$$

$$F_2 = \frac{y^2}{2} - \frac{y}{3} + \frac{1}{12} \quad \text{yoksa}$$

1.1 P1 faktörü her bir bölüm için tesbit edilir.

1.1.1 Değerlendirilen bölümün geminin kalan uzunluğuna yayıldığı yerde Ls

$$P_i = 1$$

1.1.2 Değerlendirilen bölümün arka sınırının pupa terminali ile rastlaştığı yerde:

$$P_i = F + 0.5 ap + q$$

1.1.3 Değerlendirilen bölümün baş sınırının ön terminali ile rastlaştığı yerde:

$$P_i = 1 - F + 0.5 ap$$

1.1.4 Değerlendirilen bölümün her iki nihayetlerinin iç pupa ve gemi uzunluğunun ileri terminali Ls olduğu zamanlarda

$$P_i = ap$$

1.1.5 Değerlendirilen bölümün orta uzunluğu kadar uzandığı yerlerde 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 paragraflarının formülünü uygulamada, bu formül değerleri; q^1 nun F_2 nin $y^1 J/J_{\max}$ olarak hesapladığı q formülüne göre belirtilen bir miktarla azaltılacaktır.

2 Yan tankların bulunduğu yerlerde, yan tank için P_1 değeri 3. paragrafta belirlendiği gibi, iç alanların su basmasının olmayacağı ihtimalini temsil eden, 2.2. paragrafına azaltma faktörü r ile değeri çarparak sağlanacaktır.

2.1 Bir kanatın ve bitişik iki bölmenin arı su basması durumu için P_1 değeri, 3. paragrafın formülünü kullanarak, $(1-r)$ faktörü ile çarpılıp elde edilecektir.

2.2 Azaltma faktörü aşağıdaki formül kullanılarak tespit edilecektir.

$$J \geq 0.2 \quad \frac{b}{B} \quad \text{için;}$$

$$r = \frac{b}{B} \left(2.3 + \frac{0.08}{J + 0.02} \right) + 0.1, \text{ eğer } \frac{b}{B} \leq 0.2 \text{ ise}$$

$$r = \left(\frac{0.016}{J + 0.02} + \frac{b}{B} + 0.36 \right) \text{ eğer } \frac{b}{B} > 0.2 \text{ ise}$$

$$J < 0.2, \quad \frac{b}{B} \quad \text{için indirgeme faktörü } r \text{ doğrusal enterpolasyon ile tespit edilir,}$$

$$r = 1, \quad J = 0 \text{ için}$$

ve

$$r = J \geq 0.2 \quad \frac{b}{B} \quad \text{olduğu durumda, } J = 0.2 \quad \frac{b}{B} \quad \text{için}$$

$b = p_1$ faktörü hesaplamada kullanılan boyuna limitler arasında uzanan boyuna perdenin o kısmına paralel ve dış bölümü arasındaki yüzey ve tekne arasındaki en derin yüklü su hattındaki merkez hattına dik ölçülen ortalama enine metre cinsinden uzaklık

3 p_1 hesaplamak için alınan bölümler paragraf 1 ve 2 deki formüllerle doğrudan uygulanacaktır.

3.1 Bölüm gruplarına ilgili görülen P_1 değerlerini hesaplamak için aşağıdakiler uygulanır.

İkili grup olarak alınan bölümler için :

$$P_1 = P_{12} - P_1 - P_2$$

$$P_1 = P_{23} - P_2 - P_3 \quad \text{gibi}$$

Üçlü grup olarak alınan bölümler için :

$$P_i = P_{123} - P_{12} - P_{23} + P_2$$

$$P_i = P_{234} - P_{23} - P_{34} + P_3 \quad \text{gibi}$$

Dörtlü grup olarak alınan bölümler için

$$P_i = P_{1234} - P_{123} - P_{234} + P_{23}$$

$$P_i = P_{2345} - P_{234} - P_{345} + P_{34} \quad \text{gibi}$$

Burada

$$P_{12}, P_{23}, P_{34} \quad \text{gibi}$$

$$P_{123}, P_{234}, P_{345} \quad \text{gibi ve}$$

$$P_{1234}, P_{2345}, P_{3456}, \quad \text{gibi}$$

gruba boyutsal olmayan uzunluğu tek bir bölüm için 1 ve 2 paragraflarındaki formüle göre hesaplanacaktır.

3.2 Böyle bir grubun boyutsuz uzunluğu eksi gruptaki en baş ve kıçtaki bölümlerin boyutsuz uzunluğu J_{\max} tan büyükse, üç yada daha fazla bitişik bölümün p_1 faktörü sıfıra eşit olacaktır.

Kural 25-6

S_i faktörünün hesaplanması

1 S_i faktörü her bir bölüm yada bölümler grubu için aşağıdakilere göre belirlenecektir.

1.1 Herhangi ilk başlangıç yükleme durumu S den su basması ile ilgili herhangi bir durum için genelde :

$$S = C \sqrt{0.5 (GZ_{\max})} \text{ (mesafe)} \quad \text{olacaktır.}$$

$$C = 1, \text{ eğer } 0_c \leq 25^0 \quad \text{ise}$$

$$C = 0, \text{ eğer } 0_c > 30^0 \quad \text{ise}$$

$$C = \sqrt{\frac{30 - 0_c}{5}}$$

GZ_{\max} = aşağıda verildiği gibi 0.1 m'den daha fazla olmayan şekilde, aralık içerisinde en fazla pozitif doğrultucu moment kolu (metre)

Aralık = Denge açısının ötesindeki 20° den fazla olmamak kaydıyla pozitif düzeltme moment kolları aralığı; ancak su sızdırmaz özelliğine sahip olmayan ana menfezlerin bulundukları açıyla mesafe tespit edilecektir.

$$\theta_0 = \text{Son denge bayılma açısı}$$

1.2 Son su hattı batma, yatma ve meyili hesaba katarak $S = 0$ olduğu yerlerde içinden sürekli su taşkınının geçebileceği menfezlerin alt ucunun su ile dolmasıdır. Su sızdırmaz kapılar ve kapakları aracılığıyla kapatılan menfezlerin havalandırmaları hava borularını bu tür menfezler içinde bulunduracaktır ve su geçirmez menhol kapakları güvertelerin yüksek su geçirmez bütünlüğünü sağlayan küçük su geçirmez ambar kapakları uzaktan kumandalı,

sürgülü, su geçirmez kapılar, giriş kapıları, ambar kapıları, ambar kapılarının girişleri su geçirmez bütünlükte denizde normalde kapalı ve açılmaz tipte olacaklardır. Lumbuzlar aracılığıyla kapatılan bu tür menfezleri bu şekilde su basan kompartımanlar göz önünde bulunduruluyorlarsa bu Kuralın gerekleri uygulanacaktır.

1.3 Her bir kompartıman yada kompartıman grubu için S_i aşağıdaki gibi su çekimi ölçüsüne göre tartılacaktır :

$$S_i = 0.5 S_1 + 0.5 S_p$$

olduğunda

S_1 = en derin yüklü su hattındaki S faktörüdür.

S_p = kısmi yük hattındaki S faktörüdür.

2 Çatışma perdesinin ilerisinde bulunan tüm kompartımanlar için S değeri geminin en derin yüklü su hattında olduğu varsayılarak varsayılan sınırsız düşey hasarlı bölgenin uzantısı sınırsız kabul edilerek 1'e eşit olacak şekilde hesaplanacaktır.

3 Su hattının üzerinde yatay bölmelerin olduğu durumlarda aşağıdakiler uygulanacaktır.

3.1 Alt kompartıman yada kompartımanlar grubu için S değeri yatay bölmelerin üzerindeki bölümlerin su basmayacağı ihtimalini gösteren 3.3 paragrafına göre azaltma faktörü olan v ile 1.1 paragrafında belirtilen değerle çarpılarak elde edilecektir.

3.2 Yatay bölmelerin üzerindeki bölümlerin ani su basma durumlarına bağlı olarak index A'ya pozitif katkıları olması durumunda 1.1 paragrafta göre ani su basması için S değeri ile 3.1 paragrafın belirlediği değer artışıyla sağlanacak yada kompartıman grubun son S değeri ($1/v$) faktörüyle çarpılacaktır.

3.3 Olasılık faktörü v ; aşağıdaki şekilde hesaplanacaktır.

$$v_i = \frac{H-d}{H_{\max} d} \quad \text{Yükleme hattı üzerindeki yatay bölmelemeye kadar varsayılan su basması için H nin } H_{\max} \text{ Yüksekliğiyle sınırlandırıldığı yerde.}$$

$$v_i = 1 \quad \text{Varsayılan hasarlı bölüme giden bölgede en üst yatay bölmeleme } H_{\max}'\text{ın altındadır.}$$

Burada;

H = hasarın dikey uzantısını sınırlandırdığı düşünülen (metre) omurga hattı üzerindeki yatay bölmelemenin yüksekliğidir.

H_{\max} = Omurga hattının üzerindeki olabilecek maximum hasarın dikey uzantısıdır (metre), yada

$$H_{\max} = d + 0.056 \frac{L_s}{500} (1 - \frac{L_s}{500}) \quad \text{eğer } L_s \leq 250 \text{ m.}$$

$$H_{\max} = d + 7, \quad \text{eğer } L_s \leq 250 \text{ m.}$$

Olduğunda hangisi az ise

Kural 25-7

Geçirgenlik*

Kuralların bölmeleme ve hasar denge hesaplarına yönelik olarak herbir alanın yada alan bölümün geçirmezliği aşağıdaki gibi olacaktır :

Alan	Geçirgenlik
Ambarlara	0.60
Yaşam mahalli olarak kullanılan	0.95
Makine ile donatılmış	0.85
Boş alanları	0.95
Kuru yük alanları	0.70
Sıvı yük için tasarlanmış	0 yada 0.95**

Kural 25-8

Denge bilgisi

1 Gemi Kaptanı farklı hizmet koşulları altında gemi dengesine hatasız bir rehber oluşturmak amacıyla, hızlı ve basit araçlarla kendisine yardımcı olacak güvenilir bilgi ile donatılmalıdır. Bilgi aşağıdakileri kapsayacaktır :

.1 25-1 den 25-6 ya kuralların gerekleri ve uygun denge gerekleri ile uyuşan drafta karşı en az işlevsel metasantrik yüksekliğin (GM) bir eğrisi, alternatif olarak drafta karşı maksimum izin verilen düşey ağırlık merkezi (KG) ile bağlantılı bir eğri yada bu eğrilerden birine eş değerlilerle.

.2 karşı su basma düzenlerinin çalışması ile ilgili talimatlar; ve

.3 hasar sonrasında dengeyi sağlamak için gerekli olabilecek diğer tüm veri ve yardımcı elemanlar.

2 Sorumlu zabite rehberlik sağlamak için köprüüstünde her zaman görünür ve kullanıma hazır, su geçirmez kompartımanların sınırlarını, ambarlarını, her bir güverteyi, orada yer alan kontrollerin kapama araçların ve mevkilerini su basması nedeniyle yatma değişmelerinin düzenlemelerini gösteren planlar yer alacaktır. İlâveten, önceden bahsedilen bilgilerini kapsayan kitapçıklar, gemi zabitlerinin kullanımı için hazır bulundurulacaktır.***

3 1.1 paragrafında değinilen bilgiyi temin etmek için kullanılacak GM (yada KG) değerlerini sınırlandırma, bölmeleme indeksine bağlı olan değerlendirmelerden sağlanıyorsa, GM sınırlaması en derin yüklü su hattı ve kısmi yük hattı arasından doğrusal olarak çeşitlenecektir.**** Bu tür durumlarda, kısmi yük hattının altındaki draftlar için, bu draftta en düşük GM gereği bölmeleme indeksinin hesaplanmasından ortaya çıkıyorsa, o zaman bu GM değeri, başlangıç stabilitesi gerekleri uygulanmadıkça, daha az draftlar için kabul edilecektir.

(*) MSC/Genelge 651, SOLAS Bölüm II-1 in B-1 kısmı kurallarının yorumuna başvurunuz.

(**) Hangisi daha ciddi gereklerle sonuçlanırsa

(***) Hasar kontrol planı MSC/genelge 919'a başvurunuz

(****) SOLAS Bölüm II-1'in B-1 kısmı kurallarının yorumları, MSC/Genelge, 651'e başvurunuz.

Kural 25-9

Yük Gemilerindeki Su Geçirmez perdelerle ait Menfezler ve Dahili Güverteler

1 Su geçirmez bölmelerdeki menfezlerin sayısı geminin dizaynı ve uygun çalışma durumu ile bağdaşır şekilde en az sayıda tutulacaktır. Borular, havalandırma, elektrik kabloları, vb; için su geçirmez perdelerin ve dahili güvertelerin içinden geçmenin gerekli olduğu yerlerde, su geçirmezlik bütünlüğünü sağlamak için düzenlemeler temin edilecektir. İdare, herhangi bir taşkınla kolaylıkla kontrol altında alınmasını sağlamak ve gemi güvenliğini engellemek amacıyla fribord güvertesi üzerindeki menfezlerin su geçirmezliğinde taviz verilebilir.

2 Denizde iken köprüüstünden uzaktan kapatılabilme özelliğine sahip su geçirmez kapıların kayabiliyor ve perdenin her iki tarafından bölgesel olarak çalıştırılabilmesi için kullanılan dahili menfezlerin su geçirmez bütünlüğünü sağlayacak kapılar bulundurulacaktır. Kapıların açık yada kapalı olduğunu gösteren kontrol istasyonunda göstergeler bulundurulacaktır ve kapı kapamasında işitilebilir bir alarm yerleştirilecektir. Ana güç kaynağının kesilmesi durumunda; güç, kontrol ve göstergeler çalıştırılabilir. Kontrol sisteminin kesilme etkisini en aza indirmek için özel önem gösterilecektir. Herbir güçle çalışan sürgülü su geçirmez kapı, kendine ait elle çalışma mekanizması ile donatılacaktır. Her iki yanından kapının kendisinde elle kapıyı açmak yada kapatmak mümkün olacaktır.

3 Dahili menfezlerin su geçirmez bütünlüğünü sağlamak için tasarlanmış, denizde iken normal kapalı tutulan giriş kapıları ve giriş ambar kapakları, bölgesel olarak gösterme araçları ile ve bu kapıların yada ambar kapaklarının açık yada kapalı olduğunu gösteren köprü üstünde bulundurulacaktır. Kapının açık bırakılmasını etkileyen her bir kapı yada ambar ağzına bir uyarı eklenecektir. Bu tür kapıların yada ambar kapaklarının kullanımı vardiyadan sorumlu zabitin yetkisinde olacaktır.

4 İdarenin kanaat getirmesi şartıyla su geçirmez kapıları ve rampaları bu tür kapıların yada rampaların gerekli olduğunda dahili bölmeleme büyük yük alanlarına tesis edilecektir. B kapılar yada rampalar sürgülü, menteşeli ve döner tipte olabilir, ancak uzaktan kontrol edilemeyecektir.* Sefer başlamadan önce bu tür kapılar yada rampalar kapatılacak ve Seyir esnasında kapalı tutulacaktır; Limandayken bu tür kapıların ve rampaların açılma zamanı ve gemi limandan ayrılmadan önce kapama zamanı seyir jurnaline kayıt edilecektir. Bu tür kapılardan yada rampalardan birisinin sefer esnasında giriş sağlaması için izin verilmeyen açılımı engelleyen bir cihaz ile donatılacaklardır.

5 Dahili menfezlerin su geçirmez bütünlüğünü sağlamak için denizde sürekli kapalı tutulması gereken diğer kapama araçları, kapının kapalı tutulması etkisine sahip her bu tür kapama aracına bağlanacak bir uyarı ile donatılacaktır. Cıvata kapağı olan menhollerin bu şekilde işaretlenmesine gerek yoktur.

Kural 25-10

Yük Gemilerinde Harici Menfezler

1 Hasar analizinde etkisi olabilecek kompartımanlara harici tüm menfezler, en son hasarlı su kesimi altında olan, su geçirmez nitelikte olacaklardır.

2 Paragraf 1'e göre, su geçirmez olması gereken harici menfezler, yeterli güçte olacak ve yük ambar kapakları hariç köprü üstünde göstergeleri bulunacaktır.

3 Hasarın düşey yayılmasını sınırlandıran, güvertenin altında kaplamaya ait menfezler, denizde iken her zaman kapalı tutulacaktır. Sefer esnasında bu menfezlerden girişe açılması istenenler, izin verilmeyen açılımlara engel olacak bir donanımına sahip olacaktır.

4 Paragraf 3'ü gözardı ederek, İdare, geminin çalışması için gerekli görüyorsa ve gemi güvenliğini engellemediğine kanaat getiriyorsa, kaptanın kararında belli kapıların açık bırakılmasına izin verilebilir.

5 Harici açılımların su geçirmezlik bütünlüğünü sağlamak için denizde iken sürekli kapalı kalması gereken diğer kapama araçları her bir aracın kapalı tutulmasını gösteren bir uyarı ile donatılacaktır. Sıkıca cıvatalı kapaklarla donatılan menhollerin bu şekilde işaretlendirilmesine gerek yoktur.

(*) SOLAS bölüm II-Fin B-1 kısmı kurallarının yorumları için, MSC/Genelge 651' başvurunuz.

Kısım C

Makine Donanımları

(Açıkça belirtilmedikçe, Kısım C, yolcu ve yük gemilerine uygulanır.)

Kural 26

Genel

1 Makinalar, kazanlar ve diğer basınçlı kaplar ve bunlara ait boru sistem ve donanımları hizmet amaçlarına yeterli olacak bir dizayn ve yapıya sahip olacak ve hareketli parçaları, sıcak yüzeyleri ve diğer tehlikeli yanları ile gemi personeline zarar verebilme olasılıkları en az olacak biçimde yerleştirilecek ve korunacaktır. Dizayn sırasında, yapımında kullanılacak malzemeler, teçhizatın kullanma amacı, maruz kalacağı çalışma koşulları ve gemi üzerindeki çevre koşulları göz önünde bulundurulacaktır.*

2 İdare, tek makinalı yürütme sisteminin (ana makine) bütün ana elemanlarının güvenilirliğine özel önem verecek ve özellikle geleneksel olmayan düzenlemelerde, gemide yeterli sayıda seyir hızını sağlayabilecek ayrı bir güç kaynağını gerekli görebilecektir.

3 Önemli yardımcı makinalardan birinin devre dışı kalması durumunda ana makinasının normal çalışmasını sürdürebilmesini sağlayıcı vasıtalar temin edilecektir. Devre dışı kalmasına özel önem gösterilenler aşağıda belirtilmiştir:

- .1 ana elektrik güç kaynağı olarak hizmet veren jeneratör seti;
- .2 buhar temin kaynakları;
- .3 kazan fit suyu sistemleri;
- .4 makine ve kazanlara akaryakıt temin eden sistemler;**
- .5 yağlama yağı basınç sistemleri;
- .6 su basınç sistemleri;
- .7 kondenseyit pompası ve kondenserlerde vakum oluşturan düzenlemeler;
- .8 kazanlara mekanik hava temin sistemleri;
- .9 ilk hareket ve kontrol amaçları için hava tüpü ve hava kompresörü;
- .10 piç kontrollü pervaneler de dahil olmak üzere, ana makinasında kontrol amacıyla kullanılan hidrolik, basınç havalı veya elektrikli donanımlar.

(*) MSC/Genelge 647 Parlayabilen sıvı sistemlerinden sızıntının minimuma indirilmesi ile ilgili rehber

(**) MSC/Genelge 834 makine dairesi plan, dizayn ve düzenleme rehberi

Bununla beraber İdare, tüm güvenlik imkanlarını gözönünde bulundurarak yukarıdaki teçhizat veya tesisatlarının arızası durumunda, yürütme gücünde kısmi düşüşleri kabul edebilir.

4 Dışarıdan yardım almadan, hareketsiz durumda (dead ship) olan bir geminin makinelerini harekete geçirilmesini sağlayacak aygıtlar temin edilecektir.

5 İç basınç etkisi altındaki tüm kazanlar, makine parçaları, tüm buhar, hidrolik, havalı ve diğer sistemler ve bunlarla ilgili donanımlar ilk kez çalıştırılmadan önce basınç deneyini de içeren yeterli ve uygun deneylerle deneneceklerdir.

6 Geminin yürütülmesi ve güvenli seyri açısından sorunlu olan ana makina ile yardımcı makineler, geminin dik durumunda ve statik koşullarda 15° ye kadar olan meyillerde, dinamik koşullarda 22.5° ye kadar olan yalpalarda ve aynı anda başa veya kıçta 7.5° baş kıç vurma koşullarında çalışabilecek biçimde dizayn ve tesis edileceklerdir. İdare, geminin tip, boyut ve servis koşullarını göz önüne alarak bu açı değerlerinden sapmalara izin verilebilir.

7 Kazanlar ve basınçlı kaplar dahil ana ve yardımcı makinelerin temizlik, denetim ve bakımının kolaylıkla yapılmasını sağlayacak araçlar temin edilecektir.

8 Ana makina sistemlerinin dizaynı yapım ve tesisine özel önem verilerek normal çalışma sınırları içinde herhangi bir titreşim değişikliğinin istenmeyen gerilmeler doğurması önlenecektir.

9 Boru devrelerindeki metal olmayan eklemler eğer geminin yan taraflarına geçiş yapıyor ve bu geçişler ile eklemler gemi su hattı seviyesinin en dip kısmından daha aşağıda ise Kural I/10 (a) da tanımlanan sörveylerin bir parçası olarak değerlendirilmeli ve incelenmelidir, gerekirse değiştirilmeli veya imalatçı firmanın belirttiği aralık seviyesine getirilmelidir.

10 Gemi makina ve cihazlarının, işletim, bakım kuralları ve şemaları geminin emniyeti bakımından önemlidir ve bunların dökümanları gemide bunları yürütmekle sorumlu zabıt ve personelin rahatlıkla anlayıp görevlerini üstün seviyede yapabilecekleri ellerinde yazılmalıdır.

11 Yakıt ve yağlama yağı, tankları hava firar devreleri, bu devrelerden tanklara Deniz suyu kaçakları ve yağmur suyu giremeyecek şekilde bükülmüş olarak imal edilecektir. Geminin denizde hareketini ve hayati öneme sahip sistemlerinin idamesi için kullanılacak yakıt tipine göre iki adet servis (yakıt) tankının yeni tip gemilerde olması sağlanacaktır. Bu tanklar gemiyi Maksimum sürat ve normal yükte en az kesintisiz seyir yaptırabilecek kapasitede olmalıdır.* Bu paragraf 1 Temmuz 1998 yılı ve sonrasında inşa edilen gemiler için geçerlidir.

Kural 27

Makine

1 Makinanın devir sayısının aşırı değerlere ulaşması tehlikesinin bulunduğu hallerde, devir sayısının emniyet sınırını aşmasını önleyecek araçlar temin edilecektir.

2 Tehlikeli değerlere ulaşabilecek iç basınçların etkisinde olan basınçlı kaplar içeren ana veya yardımcı makineler veya bu makineleri herhangi bir parçasında, bu aşırı basınca karşı koruma sağlamak üzere, uygulama imkanı olan durumlarda gerekli araçlar sağlanacaktır.

(*) Bakınız kural II/15 "Yakıt, Yağlama yağı ve diğer yanıcı yağlar için düzenlemeler".

3 Geminin veya gemi üzerindeki personelin güvenliği ve geminin yürütülmesi açısından zorunlu makinalara ait güç taşıyıcı tüm şaft ve kaplinler ile tüm donanım servis koşullarında karşılaşılabilecekleri en yüksek çalışma gerilmelerine dayanacak şekilde dizayn ve inşa edilecekler ve bunları çalıştıran veya bir parçasının oluşturdıkları makinalara özel önem verilecektir.

4 Silindir çapı 200 mm'nin veya karter hacmi 0.6 m³ üzerinde olan içten yanmalı makinalarda yeterli rahatlatma alanına sahip uygun tipte karter patlamasını önleyici kaçırma valfları sağlanacaktır. Bu valfların çıkışları, personeli yaralama olasılığının en az olacağı yöne yönlendirilmiş veya bunu sağlayacak araçlarla donatılmış olacaktırlar.

5 Türbinli ana makinanın uygulanabildiği durumlarda içten yanmalı ana ve yardımcı makinaların yağlama yağı sistemlerinin arızalanması durumunda otomatik olarak durmaları sağlanacaktır. Aksi halde makinaların bütünüyle elden çıkması, büyük hasar veya patlamalar gibi olaylarla karşı karşıya kalınabilir. İdare, otomatik durdurma tertibatlarının devre dışı kalmalarına izin verebilir.

Kural 28

*Tornistan Olanakları**

1 Tüm normal koşullarda geminin sağlıklı kontrolünü güvenceye almak üzere gerekli tornistan gücü sağlanacaktır.

2 Makinanın, yeterli sürede pervane itme yönünü tersine çevirebilme ve böylece gemiyi en yüksek ileri servis hızında seyrederken uygun bir uzaklıkta durabilme yeteneği, görüntülenecek ve kaydedilecektir.

3 Birden fazla pervanesi olan gemilerde, geminin bir veya daha fazla pervanesinin devre dışı kalması durumunda seyir ve manevra yeteneğinin belirlenmesi için yapılan deneylerde tespit edilen gemiyi durdurma süreleri, rotası ve durdurma uzaklıkları ile deney sonuçları kayıtları kaptanın veya belirlenmiş personelin yararlanabileceği şekilde gemide bulundurulacaktır.

4 Geminin manevrası veya durdurulması için destekleyici vasıtalarla donatılmış olması durumunda, bu vasıtalar etkinlikleri 2. ve 3. paragraflarda olduğu gibi görünecektir ve kayda geçirilecektir.

Kural 29

*Dümen Donanımı***

1 Aksine kesin bir hüküm bulunmadıkça, her gemi, İdaresinin yeterli göreceği niteliklere sahip bir ana dümen ve bir yardımcı dümen donanımı ile donatılacaktır. Ana ve yardımcı dümen donanımları, birinin arızalanması durumunda diğerinin devre dışı kalmasını gerektirmeyecek biçimde düzenlenecektir.

2.1 Tüm dümen ve donanımı, elemanları ve dümen rodu, İdarenin yeterli bulacağı sağlam bir yapıya ve sese sahip olacaktır. Yedeği olmayan önemli elemanların uygunluğuna özel önem verilecektir.

(*) A.601 (15 kararı) gemilerde manevra bilgisinin sergilenmesi koşulu ile tavsiyelere, manevra kabiliyeti için A.751 (18 kararı) interim standartları ve Gemi manevra kabiliyeti için interim standartlarına açıklayıcı notlar (MSC/Genelge 644)'e bakınız.

(**) Yolcu ve yük gemileri için gelişmiş dümen donanımı standartları ile ilgili bilgiler için A.415 (XI) kararına ve mevcut tankerlerde dümen donanımının incelenmesi ile ilgili A.416 (XI) kararına bakınız.

Bu tür önemli elemanlar için uygun yerlerde bilyalı yataklar veya rulmanlar gibi sürtünmesiz yataklar veya sürekli yağlanan veya daimi yağlama donanımına sahip kaymalı yataklar kullanılacaktır.

2.2 İç hidrolik basıncın etkisinde bulunan boru ve diğer dümen donanımlarının boyutlarının hesaplanmasında esas alınan dizayn basıncı, sistemin alçak basınç kısmında oluşabilecek basıncı da gözönüne alarak, paragraf 3.2'de belirtilen çalışma koşulları altında beklenen en yüksek çalışma basıncının en az 1.25 katı olacaktır. İdarenin gerekli görmesi durumunda, dinamik yüklerin neden olduğu darbeli basınçları da gözönünde bulundurarak, boru ve donanımlara aşırı yükün sebep olabileceği yıpranma ölçütü uygulanabilecektir.

2.3 Bir güç kaynağından veya dış kuvvetlerden oluşan basınca sahip ve ayrılabilen hidrolik sistemlere basınç kaçırma valfları yerleştirilecektir. Valflar yeterli boyutlarda olacak ve dizayn basıncını aşmayacaktır. Valflar yeterli boyutlarda olacak ve dizayn basıncının üzerinde istenmeyen basınç artışları yaratmayacak biçimde düzenleneceklerdir.

3 Ana dümen donanımı ve dümen rodu

- .1 yeterli dayanıklılıkta ve gösterilebilecek en yüksek ileri servis hızında gemiyi kontrol edebilecek kapasitede olacaktır;
- .2 geminin en yüksek servis draftında ve en yüksek servis hızında dümeni 30° diğer alabandaya geçirme kapasitesinde olacak ve aynı koşullarda 35° alabandadan 30° diğer alabandaya geçiş süresi 28 saniyeyi geçmeyecektir.
- .3 paragraf 3.2'nin gereklerini karşılamamanın zorunlu olduğu hallerde ve İdarenin, buzlu denizlerde seyire ilişkin ek mukavemet kalacak istekleri dışında, yeke hizasında dümen rodu çapının 120 mm'den fazla olmasını zorunlu kıldığı durumda, güçle işletilecektir;
- .4 en yüksek tornistan hızında hasara uğramayacak şekilde dizayn edileceklerdir, ancak bu isteğin en büyük dümen açısı ve en yüksek tornistan hızıyla yapılacak denemelerle kanıtlanmasına gerek yoktur.

4 Yardımcı dümen donanımı

- .1 yeterli dayanıklılıkta ve gemiyi seyredebilir hızda kontrol edebilecek kapasitede olacak ve acil bir durumda hemen devreye sokulabilecektir.
- .2 dümeni en yüksek ileri servis hızının yarısı veya 7 mil değerlerinden büyük olanında ve en yüksek seyir draftında 15° bir taraftan 15° diğer tarafa 60 saniyenin altında getirebilecek kapasitede olacaktır.
- .3 paragraf 4.2'nin gereklerini karşılamamanın zorunlu olduğu hallerde ve İdarenin, buzlu sularda seyire ilişkin ek mukavemet istekleri dışında, yeke hizasında dümen rodu çapının 230 mm'den fazla olmasını zorunlu tuttuğu hallerde, güçle işletilecektir.

5 Ana ve yardımcı dümen donanım güç birimleri :

- .1 gemideki bir güç kaynağının arızası ve gücün yeniden sağlanması durumunda otomatik olarak devreye girebilecek şekilde düzenlenecektir; ve

.2 köprüüstünden işletilebilecek nitelikte olacaktır. Dümen donanımı güç birimlerinden birinde güç kaybı olması durumunda, köprü üstünde duyulabilir ve görülebilir bir alarm sağlanacaktır.

6.1 Aşağıdaki hükümler çerçevesinde, ana dümen donanımının iki veya daha fazla eşdeğer güç birimine sahip olması durumunda, bir yardımcı dümen donanımına gerek yoktur. Şöyle ki;

.1 bir yolcu gemisinde, güç birimlerinden birinin devre dışı kalması halinde, ana dümen donanımı, paragraf 3.2'nin gereklerine uygun biçimde dümeni işletebilecek kapasitede olacaktır;

.2 bir yük gemisinde, güç birimlerinin çalışması halinde, ana dümen donanımı, paragraf 3.2'nin gereklerine uygun biçimde dümeni işletebilecek kapasitede olacaktır;

.3 ana dümen donanımı o şekilde düzenlenecektir ki, boru sistemlerinde veya güç birimlerinden birinde ortaya çıkabilecek bir arızanın yalnız bırakılması ile döndürme yeteneği korunmuş olacak veya hızlı bir biçimde yeniden kazanılabilecektir.

6.2 İdare, 1 Eylül 1986 tarihine kadar, bir hidrolik sistem için paragraf 6.1.3'deki gereklere uymayan ancak güvenilirliği ispatlanmış olan bir donanımın uygulamasını kabul edebilir.

6.3 Hidrolik tipte olanlar dışındaki dümen donanımları, İdarenin yeterli bulacağı, bu paragraftaki gereklere eşdeğer standartları sağlayacaklardır.

7 Dümen donanımı kontrolü:

.1 ana dümen donanımı için, hem köprü üstünden ve hem de dümen makinesi dairesinden sağlanabilecektir;

.2 ana dümen donanımının 6. Paragrafına göre düzenlenmesi durumunda her ikisi de köprü üstünde bulunan iki bağımsız kontrol sistemi ile sağlanabilecektir. Bu durum dümen dolabının veya dümen kolunun ikişer adet olmasını gerektirmez. Gros tonajı 10.000 ve daha yukarı olan tanker, kimyasal madde tankeri veya gaz taşıyıcıları dışındaki gemilerde, kontrol sisteminin bir hidrolik telemotordan oluşması durumunda, ikinci bir bağımsız kontrol sistemine gerek yoktur;

.3 yardımcı dümen donanımı için, dümen makinesi dairesinden ve güçle işletiliyorsa, aynı zamanda köprü üstünden ve kumanda sağlanabilecektir ve bu kontrol ana dümen donanımından bağımsız olacaktır.

8 Köprü üstünden kumanda edilebilen bir ana ve yardımcı dümen donanımı kontrol sistemi aşağıdaki koşulları sağlayacaktır.

.1 kontrol sisteminin elektrikli olması durumunda, dümen makinası dairesindeki bir noktadan dümen donanımı güç devresinden sağlanan ayrı bir devre düzenlenecektir veya doğrudan, dağıtım tablosunda, dümen donanımına ait güç devresinin yanında bulunan dümen donanımı güç devresini besleyen dağıtım tablosundan alınan bir devreye sahip olacaktır;

.2 dümen makinası dairesinde, köprü üstündeki kontrol sistemlerinin dümen donanımı ile bağlantısını kesebilecek vasıtalar sağlanacaktır.

- .3 sistem, köprü üstünden çalışma durumuna getirilebilecek nitelikte olacaktır;
 - .4 kontrol sistemine elektrik sağlayan güç sisteminde bir arıza olması durumunda, köprü üstünde duyulabilir ve görülebilir bir alarm verilecektir; ve
 - .5 kısa devre elektrik koruması sadece dümen donanımının kontrolünü sağlayan devreler için sağlanacaktır.
- 9 Elektrik güç devreleri ile bu Kuralın ve Kural 130'un gerektirdiği dümen donanımı kontrol sistemleri ile ilgili elemanları, kablolar ve borular uygulanabilirlikte sağlanabileceği ölçüde, birbirinden ayrı olarak döşeneceklerdir.
- 10 Köprü üstü ile dümen makinesi dairesi arasında haberleşme aygıtları sağlanacaktır.
- 11 Dümenin açılma konumu :
- .1 ana dümen donanımı güçle işletiliyorsa, köprü üstünde görülebilecektir. Dümen müşiri, dümen donanımı kontrol sisteminden ayrı olacaktır;
 - .2 dümen makinası dairesinde tanınabilecek bir konumda olacaktır.
- 12 Hidrolik güçle çalışan dümen donanımlarında aşağıdakiler sağlanacaktır.
- .1 hidrolik sisteminin tip ve dizayn gözönünde bulundurularak, hidrolik akışkanın temizliğinin korunmasını sağlayan düzenlemeler;
 - .2 her bir hidrolik akışkan tankı için, herhangi bir yağ sızıntısını en kısa zamanda haberdar edecek "tank, düşük seviye alarmı". Görülebilir ve duyulabilir alarmlar doğrudan fark edilebilecekleri şekilde köprü üstüne ve makine dairesine yerleştirilecektir;
 - .3 ana dümen donanımının güçle işletilir olmasının zorunlu olduğu durumlarda, en azından bir hidrolik güç sistemini deposuyla birlikte, yeniden doldurulabilecek kapasitede sabit bir depolama tankı. Bu depolama tankı, dümen donanımı bölümünden hidrolik sistemleri kolayca ve doğrudan besleyebilecek biçimde sabit boru bağlantısına sahip olacak ve bir hacim göstergesi ile donatılacaktır.
- 13 Dümen makinesi dairesi :
- .1 kolay ulaşılabilir ve uygulamada sağlanabildiği ölçüde, makine dairelerinden ayrı olacaktır; Ve
 - .2 dümen donanımı makine ve kontrolleri üzerinde çalışmayı sağlayan düzenlemelere sahip olacaktır. Bu düzenlemeler, hidrolik akışkanın sızıntı yapmış olması durumunda, uygun ve emniyetli çalışma koşulları sağlayacak vardavela, ızgara ve kaymaz zeminlerden oluşacaktır.
- 14 Buzlu sularda seyir için daha güçlü hale getirmenin dışında, yeke hizasında dümen boru çapının 230 mm'den büyük olmasının zorunlu olduğu durumlarda, dümen makinesi dairesinde bağımsız bir güç kaynağından, veya emercensi elektrik güç kaynağından, otomatik olarak, 45 saniye içinde, paragraf 4.2'nin gereklerine uygun olarak, dümen donanımı güç birimini ve buna bağlı kontrol sistemi ile dümen müşürünü çalıştırmaya yetecek alternatif bir güç sağlanacaktır. Buradaki bağımsız güç kaynağı yalnız bu amaç için kullanılacaktır. Gros tonajı 10.000 ton ve daha yukarı olan gemilerde, alternatif güç kaynağı en az 30 dakika, diğer gemilerde ise en az 10 dakika süreli çalışma kapasitesine sahip olacaktır.

15 Gros tonajı 10.000 ton ve daha fazla olan tanker, kimyasal madde tankeri ve gaz taşıyıcılar ile gros tonajı 70.000 ton ve daha fazla olan diğer tüm gemilerde, ana dümen donanımı, paragraf 6'nın hükümlerine uygun, iki veya daha fazla eşdeğer güç birimine sahip olacaktır.

16 Gros tonajı 10.000 ton ve daha fazla olan her tanker, kimyasal madde tankeri ve gaz taşıyıcı, paragraf 17 gözönüne alınarak, aşağıdaki koşulları karşılayacaktır;

.1 ana dümen donanımı, yeke, kuadrant yeke veya aynı amaçlı elemanlar dışındaki dümen donanımı harekete geçirici sistemlerinden birinde herhangi bir arızadan dolayı veya bu harekete geçiricilerin birinin sarması, dümen kapasitesi harekete geçirici sistemlerin arızası durumunda 45 saniyeden geç olmamak kaydıyla yerden çalışabilecek durumda olacaktır.

.2 ana dümen donanımı aşağıdakilerden birini çekecektir:

.2.1 her bir paragraf 3.2'nin gereklerini karşılayacak kapasitede iki bağımsız ve ayrı harekete geçici sistem; veya

.2.2 normal işletme sırasında aynı anda çalışan ve paragraf 3.2'nin gereklerini karşılayabilecek kapasitede olan, en az iki eş değer harekete geçirme sistemi. Bu gereği karşılamak üzere lüzumlu olan yerlerde hidrolik güçle harekete geçirici sistemlerin ara bağlantılı olmaları sağlanacaktır. Sistemlerden birinde hidrolik akışkan kaybı olması durumunda, bu algılanabilecek ve kusurlu sistem otomatik olarak devreden çıkarak diğer sistemin veya sistemlerin tam olarak işlevini sürdürebilmesini sağlayacaktır;

.3 hidrolik tipte olmayan dümen donanımları eşdeğer standartları sağlayacaktır.

17 Gros tonajları 10.000 ton ve daha yukarı, ancak dedveyt 100.000 tonu aşmayan tanker, kimyasal madde tankeri ve gaz taşıyıcılarda, paragraf 16'da belirtilenler dışındaki, dümeni harekete geçirici sistem veya sistemlerine tek bir arıza ölçütünün uygulanmasını gerektirmeyen çözümleri eşdeğer güvenlik standartlarının sağlanması ve aşağıdaki koşulların gerçekleşmesi durumunda kabul edebilirler;

.1 güç birimlerinden birinde veya boru sisteminin herhangi bir kısmında ortaya çıkabilecek tek bir arızadan dolayı döndürme yeteneği kaybını izleyen 45 saniye içinde bu yetenek tekrar kazanılacaktır; ve

.2 dümen donanımının yalnızca bir dümen harekete geçirici sisteme sahip olduğu durumlarda, dizayn için uygun biçimde aşırı yüklenmeden dolayı oluşabilecek yıpranmanın analizini ve kırılma mekaniği analizini ve içerecek gerilme analizlerine, kullanılan malzemeye, sızdırmazlık düzenlemelerinin tesisine, deneme ve muayenelere ve etkili bakım koşullarına özel önem verilecektir. Yukarıdakilerin ışığı altında, İdare*, Teşkilatın düzenlediği, Gros Tonajı 10.000 Ton ve daha yukarı; ancak dedveyt 100.000 tonun altında olan tanker; kimyasal madde tankeri ve gaz taşıyıcılara ait çift olmayan dümen harekete geçirme sistemlerinin kabulü için kurallar adlı kaynağın hükümlerini içeren Kuralları koyabilir.

(*) A (467) (XII) kararı ile Teşkilat tarafından uyarlanan

18 Gros tonajları 10.000 ton ve daha yukarı, ancak dedveyt 70.000 tondan az olan tanker, kimyasal madde tankeri ve gaz taşıyıcılarda, İdare, 1 Eylül 1986 tarihine kadar, paragraf 16'da belirtilen hidroik sistemlere ilişkin tek bir arıza kriterlerini karşılamayan ancak kanıtlanmış güvenilirlik kayıtlarına sahip dümen donanımlarını kabul edebilir.

19 1 Eylül 1984 tarihinden önce inşa edilmiş ve 10.000 gros ton ve üzerinde olan her tanker, kimyasal madde tankeri ve gaz taşıyıcı 1 Eylül 1986'dan geç olmamak üzere, aşağıdaki hükümlere uyacaktır :

- .1 7.1, 8.2, 8.4, 10, 11, 12.2, 12.3 ve 13.2 paragraflarındaki gerekler sağlanacaktır.
- .2 her birine köprü üstünden kumanda edilebilen iki bağımsız dümen donanımı kontrol sistemi sağlanacaktır. Bu hüküm, dümen dolabı veya dümen kolu sayısının çift olmasını gerektirmez;
- .3 dümen donanımı kontrol sisteminde işletme arızası olması durumunda, ikinci sistemi köprü üstünden derhal işletmeye sokulabilecek nitelikte olacaktır; ve
- .4 elektrikli olmaları, her bir dümen donanımı kontrol sisteminin dümen donanımı güç devresinden veya doğrudan, dağıtım tablosunda dümen durumuna ait yağ devresinin yanında bulunan dümen donanımı güç devresini besleyen değişim tablosu busbarlarından beslenen kendi ayrı devresi olacaktır.

20 Paragraf 19'daki gereklere ek olarak, 1 Eylül 1984 tarihinden önce inşa edilmiş, 40.000 ton ve daha yukarısı gros tonaja sahip her tanker, kimyasal madde tankeri ve gaz taşıyıcıya ait dümen donanımı, 1 Eylül 1988 tarihinden geç olmamak üzere güç birimlerinden birinde veya boru donanımında ortaya çıkabilecek tek bir arıza durumunda, döndürme yeteneği korunabilecek, veya dümen hareketi sınırlandırılarak kontrol yeteneği kısa sürede yeniden kazanabilecek şekilde düzenlenecektir. Bunu sağlamak üzere;

- .1 dümenin hareketlerini kısıtlamak üzere bağımsız tertibat; veya
- .2 harekete geçirici sistemleri, sabit, bağımsız, güçle işletilebilen bir pompa ve boru sistemi ile doğrudan tekrar doldurmak için gerekli tertibatla birlikte harekete geçirici sistem veya sistemleri, dış hidrolik boru sisteminden ayırmak üzere elle işletilebilen çabuk kumandalı valflar; veya
- .3 birbiriyle ara bağlantılı hidrolik güç sistemlerinden birinde hidrolik akışkan kaybı olması durumunda, bunun algılanmasına ve arızalı sistemin otomatik olarak veya köprü üstünden yalıtılarak diğer sistemin normal işlev sürdürebilmesini sağlayan bir düzenleme temin edilecektir.

Kural 30

Elektrikli ve elektrohidrolik dümen donanımına ait ilave gerekler

1 Elektrikli ve elektrohidrolik dümen donanımlarına ait motorların çalıştıklarını gösteren tertibatlar, köprü üstünde ve uygun ana makine kontrol mahallinde bulundurulacaktır.

2 Bir veya daha fazla güç birimine sahip elektrikli veya elektrohidrolik dümen donanımları, doğrudan, ana dağıtım tablosundan gelen, en az iki ayrı devre ile beslenecektir; ancak devrelerden biri acil durum dağıtım tablosundan beslenebilir. Elektrikli veya elektrohidrolik kumandalı yardımcı dümen donanımı, elektrikli veya elektrohidrolik ana dümen donanımı ile birlikte ise, bu yardımcı dümen donanımı, ana dümen donanımını besleyen elektrik devresine bağlanabilir. Bir elektrikli veya elektrohidrolik dümen donanımını besleyen devreler, aynı bağlantıya sahip olabilen ve aynı anda çalışmaları gerekebilen tüm motorları besleyebilecek kapasitede olacaktır.

3 Bu tip devre ve motorlar için kısa devre elektrik koruması ve aşırı yük alarmı sağlanacaktır. İlk hareket akımı da dahil olmak üzere, aşırı akım değerlerine karşı koruma sağlanan durumlarda, bu koruma, korunan motor veya devrenin tam yükte çektiği akımın iki katından az olmayacaktır. Ve uygun ilk hareket akımlarının geçişine olanak verecek biçimde düzenlenecektir. Üç fazlı beslemelerin kullanıldığı durumlarda, fazlardan birinde ortaya çıkabilecek bir faz arızasını gösterecek alarm sağlanacaktır. Bu paragrafta talep edilen alarmlar görülebilir, duyulabilir türden olacak ve makine dairesinde göze çarpan bir yerde veya ana makinenin kontrol odasında görülebilir bir konumda olacak ve Kura151'in isteklerini sağlamasında talep edilecektir.

4 Gros Tonajı 1600 tondan az olan gemilerde, Kural 29.4.3'e göre güçle işletilmeleri gereken yardımcı dümen donanımı, elektrik gücüyle çalışmıyorsa veya öncelikle başka servislere ait olan bir elektrik motoru ile çalışıyorsa, ana dümen donanımı, ana dağıtım tablosundan tek devre ile beslenebilir. Böyle bir yardımcı dümen donanımının çalıştırılmasında, öncelikle başka servislere ait olan bir elektrik motoru kullanılmasının amaçlandığı durumlarda, Kura129.5.1 ve .2 ile 29.7.3'ün yardımcı dümen donanımlarına uygulanabilir gerekleri ile birlikte koruma sağlaması halinde, İdare, paragraf 3'de belirtilen gereklerden vazgeçebilir.

Kural 31

Makine kontrolleri

1 Geminin yürütülmesi ve güvenliği açısından ana ve önemli yardımcı makineler, işletme ve kontrollerini sağlayacak etkili tertibatla donatılacaklardır.

2 Ana makinenin köprüüstünden, uzaktan kumanda ile kontrolünün yapıldığı ve makine dairesinin gözetiminin vardiyalı, olarak yapıldığı gemilerde aşağıdakiler temin edilecektir.

.1 manevra dahil olmak üzere tüm seyir koşullarında hız, itme yönü ve pervane piçi kontrollü ise, pervane piçi köprüüstünden tamamıyla kontrol edilecektir;

.2 her bir bağımsız pervanenin uzaktan kontrolü, dizayn ve yapısı makinelerin işletme ayrıntıların özel dikkat göstermeyi gerektirmeyecek bir işletmesi olan, bir kontrol cihazı ile sağlanacaktır. Aynı anda çalışacak biçimde dizayn edilmiş birden fazla pervane bulunuyorsa bunlara bir kontrol cihazı ile kumanda edilebilecektir;

.3 ana makine için köprüüstünde, köprüüstü kontrol sisteminden bağımsız olarak çalışan bir acil durum durdurma cihazı sağlanacaktır.

.4 köprüüstünden yürütme makinesine iletilen emirler, uygun biçimde, ana makine kontrol odasında veya manevra platformunda gösterilebilecektir;

.5 ana makine için uzaktan kontrolü, belli bir anda yalnızca bir istasyondan yapılabilecektir. Her kontrol istasyonunda, hangi istasyonun o anda ana makineyi kontrol ettiğini gösteren bir gösterge bulunacaktır. Köprüüstü ve makine daireleri arasında kontrol aktarması, yalnız ana makine dairesi veya ana makine kontrol odasından sağlanabilir. Bu sistem, kontrolün bir yerden diğerine aktarılması esnasında, pervane itmesinin önemli ölçüde değişmesini önleyici donanımı içerecektir.

.6 uzaktan kumanda sisteminin herhangi bir kısmında ortaya çıkabilecek bir arıza durumunda, ana makina yanından kontrolü mümkün olacaktır.

.7 uzaktan kumanda sisteminin dizaynı, bir arıza durumunda alarm verecek biçimde olacaktır. İdare, yapılmasını imkansız görmedikçe, ana makinanın İdaresi yanından yapılıncaya kadar önceden saptanmış hızı ve pervane itme yönü değiştirilemeyecektir.

.8 köprüüstünde aşağıdaki göstergeler bulunacaktır;

.8.1 pervane devir sayısını ve sabit piçli pervanelerin dönüş yönünü gösteren göstergeler;

.8.2 pervane devir sayısını ve değişken piçli pervanelerde piç pozisyonunu gösteren göstergeler;

.9 makineyi tekrar çalıştırmanın gerekebileceği durumlar için belirli bir düzeyde tutulması gereken ilk hareket havası tüplerindeki düşük basıncı belirtmek üzere köprüüstünde ve makina dairesinde alarmlar sağlanacaktır. Ana makinanın otomatik olarak ilk hareketi sağlayacak biçimde dizayn edilmişse ana makinenin yanından ilk hareketini yaptırabilmek için yeterli basınçta hava saklamak amacıyla başarısız olabilecek ard arda otomatik ilk hareket girişimleri belli sayı ile sınırlandırılacaktır.

3 Ana elektrik temin kaynakları ile birlikte ana makina ve ilgili makineler değişik derecelerde otomatik veya uzaktan kumanda sistemlerine sahip iseler ve bir kontrol odasından bu makinelerin sürekli denetim altında tutulabilmeleri sağlanıyorsa, düzenlemeler ve kontrol, makinenin işletilmesi doğrudan denetim altındaymış güvenli ve etkili olacak biçimde dizayn, teçhiz ve tesis edilecektir; bu amaçla Kura146 ve 50 arasındaki gerekler yeterli biçimde uygulanacaktır. Ayrıca bu mahallerde yangın ve su basmasına karşı özel önem sağlanacaktır.

4 Genel olarak otomatik ilk hareket, işletme ve kontrol manuel kontrol düzeneği içerecektir. Bu sistemlerin herhangi bir kısmının arızalanması manuel sistemin kullanılmasını engellemeyecektir.

Kural 32

Buhar kazanları ve kazan besleme sistemleri

1 Her buhar kazanı ve ateşlemesiz buhar üreticisi, ikiden az olmamak kaydıyla, yeterli kapasitede emniyet valfları ile donatılacaktır. Bununla birlikte, kazan veya ateşlemesiz buhar üreticisinin kapasitesini ve diğer özelliklerini de gözönüne alarak, İdare, aşırı basınçlara karşı yeterli koruma sağlanmış olması durumunda, sadece bir emniyet valfine izin verebilir.

2 El ile kumanda edilmeyen her akaryakıt kazanı, su seviyesinin düşük olması halinde veya yanma havası temininde veya ateşleme durumunda bir arıza olduğunda yakıtı kesecek ve alarm verecek şekilde emniyet düzenlemelerine sahip olacaktır.

3 Türbinli ana makinayı besleyen su borulu kazanlar bir yüksek su seviye alarmıyla donatılacaktır.

4 Her buhar üretim sistemi geminin güvenliği için gerekli hizmetleri sağladığından veya onun su besleme sisteminde meydana gelen bir arıza ile onu tehlikeli bir hale koyabildiğinden ve kazanında tamburunda sızıntı olabileceğide dikkate alınarak su besleme sistemleri, besleme pompaları da dahil olmak üzere iki taneden daha az olmayacaktır. Yüksek basınç, pompa karakteristikleri ile önlemedikçe, sistemin herhangi bir yerinde yüksek basıncı önleyebilecek vasıtalar bulundurulacaktır.

5 Kazanlar besleme suyunun niteliğini kontrol eden cihazlar ile donatılacaktır. Kullanışlı olduğu müddetçe, kazana zarar verebilecek yağ, tortu ve tuz gibi maddelerin kazan içine girmesi veya birikmesine engel olacak uygun düzenlemeler yapılacaktır.

6 Geminin Güvenliği için gerekli olan ve belli bir seviyede su bulundurcak şekilde dizayn edilmiş her kazan, su seviyesini belirtecek en az iki seviye gösterge cihazıyla, bunlardan en az bir tanesi de doğrudan okumalı cihazlarla donatılacaktır.

Kural 33

Buhar boru sistemleri

- 1 Her buhar borusu ve ona iştirakli her bağlantısı, içinden buhar geçebilecek şekilde dizayn edilecek, karşılaşılabileceği maksimum yük çalışma gerilmesine de dayanabilecek biçimde imal edilip donatılacaktır.
- 2 Boru içinde tehlikeli su çekişmesi olabileceğinden her buhar borusunda suyu boşaltmak için tertibat bulundurulacaktır.
- 3 Bir buhar borusu veya ona iştirakli bağlantı, dizaynında öngörülenden daha yüksek basınçtaki bir kaynakta buhar alabiliyorsa, uygun bir basınç düşürücü valf, kaçırma valfi ve manometre ile teçhiz edilecektir.

Kural 34

Basınçlı hava sistemleri

- 1 Her gemide, basınçlı hava sistemlerinin herhangi bir kısmına ve hava kompresörlerinin muhafazaları su ceketleri ve soğutucular gibi hava dolayısıyla tehlikeli aşırı basınçlarla karşılaşması muhtemel yerlerine aşırı basıncı önleyecek tertibat yapılacaktır. Uygun basınç kaçırma düzenlemeleri bütün sistemlere yapılacaktır.
- 2 İçten yanmalı makinelerin ilk hareket hava devreleri, ateşlemenin geri ateşlemesine ve ilk hareket hava borularındaki patlamalara karşı yeterli şekilde korunmuş olacaktır.
- 3 İlk hareket hava kompresörlerinin bütün çıkışları doğrudan ilk hareket tüplerine gelecek ve hava tüplerinden ana ve yardımcı dizellerle gelen ilk hareket havası boruları, kompresör çıkış boru sisteminden tamamen ayrı olacaktır.
- 4 Basınçlı hava sistemlerine yağ girişini ve bu sistemlerin boşaltılmasını en aza indirmek için koşullar oluşturulacaktır.

Kural 35

Makine mahallerindeki havalandırma sistemleri

A kategorisine dahil makine mahalleri içindeki makine ve kazanların ağır hava şartlarını da içine alan tüm hava koşullarında tam güç ile sağlanacak şekilde yeterli miktarda havalandırılacaktır, makinaların çalışması ve personelin rahatı ve güvenliği için bu mahallere yeterli hava temin edilecektir. Diğer makine mahalleri de o makine mahallinin amacına uygun bir şekilde havalandırılacaktır.

Kural 36

*Gürültüye Karşı Koruma**

Makine mahallerindeki makine gürültüsünün, İdare tarafından belirlenen kabul edilebilir seviyeye düşürülmesine yönelik tedbirler alınacaktır. Bu gürültü, yeterli miktarda azaltılmazsa fazla gürültünün kaynağı yalıtılacak veya bu mahal insanın olduğu mahal ise, gürültüden uzak sığınılacak bir yer temin edilecektir. Gerekirse, böyle mahallere girmesi gereken personel için koruyucu kulaklıklar temin edilecektir.

(*) Teşkilatın A. 468 (XII) sayılı kararı ile kabul edilen Gemilerdeki Gürültü Seviyeleri

Kural 37

Köprüüstü ve Makine Mahalli Arasındaki Haberleşme

1 Köprüüstünden emirleri makinelerin normal olarak kontrol edildiği mahallerindeki yeni veya kontrol odasına ulaştıracak en az iki adet vasıta temin edilecektir. Bunlardan biri, hem makine mahalli hem de köprü üstünün her ikisinde emirleri ve cevapları gösteren bir makine telgrafı olacaktır. Makinelerin kontrol edilebildiği diğer başka alanlar için gerekli uygun haberleşmenin vasıtaları temin edilecektir.

2 1 Ekim 1994 ve sonra inşa edilen gemiler için, 1. paragrafın koşulları doğrultusunda aşağıdaki gerekler uygulanacaktır. Bunlardan biri; hem makine alanlarında köprü üstündeki emir ve cevapların görsel göstergesini sağlayan bir makine odası telgrafı olacaktır; pervanelerin normal olarak itilmesi hızından ve yönünden kontrol odasındaki yada makine mahallinde konumu köprü üstünden gelen emirleri iletmek için en az iki adet bağımsız vasıta temin edilecektir.

Kural 38

Makine Zabiti Alarmı

Bir makine zabiti alarm uygun olarak makine kontrol odasından veya manevra yerinden çalıştırılabilir biçimde temin edilecek ve makine zabiti yaşam mahallerinden rahatlıkla işitilebilir olacaktır.

Kural 39

Yolcu Gemilerinde Acil Durum Tesislerinin Yeri

Acil durum elektrik güç kaynakları, yangın pompaları, özellikle çatışma perdesinin önündeki mahallere hizmet verenlerin dışındaki sintine pompaları Bölüm II-2 ile talep edilen herhangi bir sabit yangın söndürme sistemi ve geminin güvenliği için gerekli olan diğer acil durum tesisleri, demir ırgatı hariç, çatışma perdesi önündeki bir yere yerleştirilmeyeceklerdir.

Kısım D

Elektrik Tesisleri

(Aksine kesin bir hüküm bulunmadıkça Kısım D yolcu ve yük gemilerine uygulanır)

Kural 40

Genel

1 Elektrik Tesisleri:

- .1 bütün elektrik yardımcıları, acil durum elektrik güç kaynağının kullanılmasına gerek kalmaksızın, geminin normal çalışmasını ve elverişliliğini sürdürülmesi için gerekli hizmetleri sağlayacak elektriği temin edecek;
- .2 değişik acil durum şartlarında güvenlik için önemli elektrik hizmetleri sağlayacak;
- .3 yolcu ve personel geminin elektrik kazalarına karşı korunmalarını sağlayacak özellikte olacaktır.

2 İdare, elektrik tesisleri ile ilgili bu Kısım'daki gereklerin yerine getirilmesinde ve uygulanmasında standartlığı sağlamak için gerekli gördüğü uygun tedbirleri alacaktır.*

Kural 41

Ana elektrik güç kaynağı ve aydınlatma sistemleri

1.1 Kural 40.1.1'de belirtilen hizmetlerin yerine getirilebilmesi doğrultusunda yeterli kapasitede bir ana elektrik güç kaynağı temin edilecektir. Bu ana elektrik güç kaynağı en az iki jeneratör grubundan oluşacaktır.

1.2 Bu jeneratör gruplarının kapasitesi, jeneratör gruplarından herhangi birisinin durması halinde geminin normal işletme ve güvenlik şartlarını sağlayacak hizmetleri karşılayabilecektir. Elverişlilikle ilgili en az konfor şartları, buna en azından yeterli yemek pişirme, ısıtma, soğutma odaları, mekanik havalandırma, sıhhi tesis ve tatlı su hizmetleri dahil olacak şekilde sağlanacaktır.

1.3 Gemi ana elektrik güç kaynağı düzenlemeleri, shaftın veya ana makinenin dönüş yönüne bakılmaksızın Kural 40.1.1'de belirtilen hizmetleri devam ettirebilir biçimde olacaktır.

1.4 İlave olarak, herhangi bir jeneratör veya onun esas güç kaynağının devre dışı kalmasıyla geriye kalan jeneratör grupları, Acil gemi durumundan ana makinenin ilk hareketini sağlayacak gerekli elektrik hizmetlerini temin edebilecek güçte olacaktır. Acil durum elektrik güç kaynağı kendi başına veya diğer bir elektrik güç kaynağı ile birlikte Kural 42.2.1'den 42.2.3'e kadar veya 43.2.1'den 43.2.4'e kadar sağlanması istenen hizmetleri de yerine getirmek üzere geminin işlevsel halinden çıkmasında kullanılabilecektir.

1.5 Transformatörler elektrik besleme sisteminin önemli bir bölümün teşkil ediyorsa, sistem, bu paragrafta belirtilen elektrik akımı beslemesinin devamlılığını sağlayacak biçimde düzenlenecektir.

2.1 Ana aydınlatma sistemi, ana elektrik gücü kaynağından beslenecek, yolcuların ve personelin normal olarak ulaşabileceği bütün mahalleri yeterince aydınlatılabilecektir.

(*) Uluslararası Elektronik Komisyonu tarafından yayınlanan Önerilere ve özellikle, Yayın 92-Gemilerdeki Elektrik Tesisleri'ne başvurulacaktır.

2.2 Ana elektrik aydınlatma sisteminin düzenlenmesi, elektrik gücü ana kaynağı, varsa transformatör, acil durum elektrik dağıtım tablosu ve ana aydınlatma dağılım tablosu içeren mahallerdeki bir yangın veya diğer kaza, 42.2.1 ve 42.2.2 ya da 43.2.1, 43.2.2 ve 43.2.3 Kuralları ile talep edilen acil durum elektrik aydınlatma sistemini işlemez duruma getirmeyecek şekilde olacaktır.

2.3 Acil durum elektrik kaynağını bulunduran bölümlerde, yangın yada diğer bir kazanın olabileceği düşünülerek, transformatörü acil durum elektrik aydınlatma sisteminin düzenlenmesi yapılacaktır, varsa, acil durum aydınlatma tablosu, bu kuralın talep ettiği ana aydınlatma sisteminin çalışmasını engellemeyecektir.

3 Ana dağıtım tablosu, pratik olduğu kadar, bir jeneratör istasyonuna göre normal elektrik akımının yalnızca bir mahaldeki yangın veya başka kazadan etkilenebilecek şekilde yerleştirilecektir. Mahallin ana sınırları içine bulunan bir makine kontrol odası ile sağlandığı gibi, ana dağılım tablosu için bir koruyucu çevre içinde dağıtım tabloları jeneratörlerden ayrı olarak düşünülmeyecektir.

4 Ana jeneratör gruplarının toplam elektrik gücü 3 MW'yi geçmesi halinde, ana busbarlar, normal olarak birbirine eklenmiş devreler veya diğer onaylanmış vasıtalarla bağlantıları yapabilecek biçimde en az iki kısma bölünmüş olacaktır; kullanışlı olduğu müddetçe jeneratör gruplarının ve diğer eş teçhizatın bağlantısındaki kısımlar eşit biçimde bölünmüş olacaklardır. İdarenin uygun bulacağı eşdeğer düzenlemelere izin verilebilir.

5 1 Temmuz 1998 veya Daha sonra inşa edilen gemilerde :

.1 paragraf 1 ve 3'e aşağıdaki maddeleri ilave ediniz.

.1.1 geminin itici gücü ve dümen donanımını besleyen elektriki sistem öyle bir şekilde dizayn edilmelidir ki, devredeki cihazlar çöktüğünde emercensi jeneratör otomatik olarak devreye girmelidir.

.1.2 aşırı yüklenmeye karşı, jeneratör aşırı yük altına girmeyecek şekilde koruma altında olmalıdır.

.1.3 elektrik gücünün ana kaynağı geminin tahriki için gerekli olduğu durumlarda ana bara, devre kırıcılar veya diğer kabul edilebilir ekipmanla enaz iki kısma ayrılmalıdır. Bu durum uygulanabilir olduğu halde de jeneratör ve yedekleri bu kısımlara eşit olarak paylaştırılmalıdır.

Kural 42

Yolcu gemilerinde acil durum elektrik güç kaynağı

(Bu Kural'ın 2.6.1 ve 4.2 paragraflarındaki gerekler 1 Şubat 1992 ve daha sonra inşa edilecek gemilere uygulanacaktır.)

1.1 Kendi kendine yeten bir acil durum elektrik güç kaynağı temin edilecektir.

1.2 Acil durum elektrik güç kaynağı, varsa transformatörü, acil durum güç aktarma kaynağı, acil durum dağıtım tablosu ve acil durum aydınlatma dağıtım tablosu en üst devamlı güverte üzerine yerleştirilecek ve bu kısma açık güverteden ulaşabilecektir. Bunlar çatışma perdesinin önüne yerleştirilmeyeceklerdir.

1.3 Acil durum elektrik güç kaynağının ve varsa transformatörünün, acil durum güç aktarma kaynağının, ana elektrik güç kaynağı ile ilgili olarak acil durum dağıtım tablosunun ve acil durum aydınlatma dağıtım tablosunun

varsa transformatörünün ve ana dağıtım tablosunun bulunduğu mahalde veya herhangi bir A kategorisine dahil makine mahallindeki yangın veya başka bir kazanın; acil durum elektriki gücünün temini kontrol ve dağıtımını engellemeyeceğine İdare tarafından onay verildiği bir mahalde düzenlenecektir. Mümkün olduğu ölçüde, acil durum elektrik güç kaynağının, varsa transformatörünün, acil durum elektrik güç aktarma kaynağının ve acil durum dağıtım tablosunun bulunduğu mahal, A kategorisine giren makine mahalleri ile veya ana elektrik güç kaynağını oluşturan makinelerin, varsa transformatörlerinin veya ana dağıtım tablolarının mahalleri ile bitişik olmayacaktır.

1.4 Bağımsız acil durum işletmesini korumak için uygun tedbirlerin alınması koşuluyla acil durum jeneratörü nadiren ve kısa sürelerle acil olmayan devrelere enerji sağlamak için kullanılacaktır.

2 Elde edilebilen elektrik gücü, aynı anda çalıştırılması gereken servislerini de gözönüne alarak acil bir durumda güvenliği sağlamak için önemli olan bütün servislere yetecek miktarda olacaktır. 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 olacaktır.

2.1 36 saatlik acil durum aydınlatması :

- .1 III/11.4 ve III/15.7 Kuralları uyarınca her toplanma ve biniş istasyonunda ve bordalarda;
- .2 III/11.5 sayılı Kural uyarınca toplanma ve biniş istasyonlarına giden koridor, merdiven ve çıkışlarında;
- .3 bütün hizmet ve yaşam mahallerindeki koridorlar, merdivenler ve çıkış yerleri ve personel asansör kabinleri;
- .4 makine mahallerinde ve kontrol yerleri de dahil olmak üzere ana jeneratör istasyonlarında;
- .5 bütün kontrol istasyonları, makine kontrol odası ve her ana acil durum dağıtım tablosunda;
- .6 itfaiyeciler için muhafaza edildiği bütün mahallerde;
- .7 dümen dairesinde; ve
- .8 paragraf 2.4'de değinilen yangın pompasında, yağmurlama pompasında ve acil durum sintine pompasında ve bunların motorlarını ilk harekete geçirme mahallerinde.

2.2 36 saatlik bir süre için :

- .1 yürürlükte olan Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları tarafından talep edilen seyir fenerleri ve diğer fenerler.
- .2 1 Şubat 1995 tarihi itibarıyla inşa edilen gemilerde, Kural IV/7.1.1 ve IV 7.1.2 ile belirlenen VHF telsiz tesisi ve uygulanabiliyorsa :
 - .2.1 kural IV/9.1.1, IV/9.1.2, IV/10.1.2 ve IV/10.1.3 ile belirlenen MF telsiz tesisi;
- .2.2 kural IV/10.1.1 ile talep edilen gemi yer istasyonu; ve
- .2.3 kural IV/10.2.1, IV/10.2.2 ve IV/11.1 ile belirlenen MF/HF telsiz tesisi.

- 2.3 36 saatlik bir süre için :
- .1 acil durumda gerekli olan bütün dahili haberleşme teçhizatında;
 - .2 kural V/12'de şart koşulan gemideki seyir cihazları; İdare, böyle bir şartın kullanışsız ve akla yatkın olmaması durumunda, 5000 gros tondan küçük gemiler için bu koşuldan vazgeçebilir;
 - .3 yangın bulma ve yangın alarmı sistemleri ve yangın kapılarını kapalı tutma ve açma sistemleri; ve
 - .4 acil durumda gereken ve aralıklı olarak çalıştırılan gündüz işaret lambası, gemi düdüğü, elle kumandalı çağrı cihazları ve bütün dahili işaretler için; bu hizmetlere acil durumda kullanmak üzere uygun bir biçimde yerleştirilmiş bağımsız bir akümülatör bataryasından 36 saat boyunca elektrik temin edilmemesi durumunda.
- 2.4 36 saatlik bir süre için :
- .1 kural II-2/4.3.1 ve 4.3.3 tarafından şart koşulan yangın pompalarından biri;
 - .2 varsa otomatik sprinkler pompası; ve
 - .3 elektrikli uzaktan kumandalı sintine valflarının çalıştırılması için bütün önemli ve acil durum sintine pompası.
- 2.5 Kural 129.14'ün talep etmesi halinde, aynı Kural'ın talep ettiği süre için dümen donanımında
- 2.6 Yarım saatlik bir süre için :
- .1 Kural 15'in talep ettiği, göstergeleri ve uyarı işaretleri ile beraber güçle işletilen su geçirmez kapılar;
 - .2 İnsanların kaçmaları için asansörle güverte seviyesine getirecek acil durum düzenlemeleri. Bir acil durumda yolcu asansörleri birbiri ardından güverte seviyesine getirilebilmelidir.
- 2.7 Eğer İdare yeterli bir güvenlik standartının elde edildiği görüşüne varırsa, düzenli olan kısa seferlere çıkan bir gemide paragraf 2.1-2.5 belirtilen 36 saatten daha az bir süreyi 12 saatten az olmamak şartıyla kabul edebilir.
- 3 Acil durum elektrik güç kaynağı, aşağıdaki şartlara uygun bir jeneratör veya akü bataryası olabilir.
- 3.1 Acil durum elektrik güç kaynağının bir jeneratör olduğu bir yerde :
- .1 patlama noktası 43° C'den düşük olmayan (kapalı kap deney) yakıt kullanan ve bağımsız yakıt deposu uygun bir dizel motoru tarafından çalıştırılacak;
 - .2 elektrik gücü ana kaynağından temin edilen elektriğin kesilmesi halinde otomatik olarak çalışacak ve acil durum dağıtım tablosuna otomatik bağlanacak; bundan sonra paragraf 4'de belirtilen hizmetler otomatik olarak acil durum jeneratörü grubuna aktarılacaktır. Otomatik ilk hareket sistemi ve motorunun karakteristikleri, en fazla 45 saniye olmak üzere olabildiğinde çabuk güvenli ve kullanışlı olarak tam yönünde taşıyacak şekilde jeneratöre olanak 7 sağlayacaktır;

acil durum jeneratör grubuna ilk hareketi için ikinci bir bağımsız vasıtası temin edilmedikçe, depolanmış tek enerji kaynağı, enerjisinin tamamının otomatik ilk hareket sistemi tarafından tüketilmesini önlemek için, korunacak; ve

.3 Paragraf 4'e göre acil durum elektrik gücü kaynağı ile donatılacaktır.

3.2 Acil durum elektrik güç kaynağı bir akü bataryası ise:

.1 Acil durum elektrik yükünü tekrar şarj etmeden deşarj süresi boyunca voltajı nominal voltajın % 12 alt ve üst sınırları arasında tutarak taşıyabilecek ;

.2 Ana elektrik güç kaynağındaki bir arıza durumunda acil durum dağıtım tablosuna otomatik olarak bağlanabilecek; ve

.3 En az paragraf 4'de belirtilen hizmetleri derhal karşılayabilecek; kapasitede olacaktır.

3.3 Paragraf 3.1.2 aşağıdaki koşulları, 1 Ekim 1994 tarihi itibarıyla inşa edilen gemilere uygulanmayacaktır:

İkinci bir bağımsız acil durum jeneratör grubu temin edilmedikçe, depolanmış tek enerji kaynağı, enerjisinin tamamını otomatik ilk hareket sistemi tarafından tüketilmesini önlemek için korunacaktır.

4 3.1.3 paragrafı tarafından talep edilen bir acil durum, elektrik güç aktarma kaynağı nominal voltajın % 12 altında veya üstündeki deşarj süresi içinde voltajı sağlarken şarj edilmeksizin çalışan ana veya acil durum elektrik güç kaynağının arızalanması durumunda yeterli kapasitede olan bir elektrik kaynağına bağlı ise en az aşağıdaki hizmetleri otomatik olarak karşılayacak şekilde düzenlenmiş ve uygun mahale yerleştirilmiş bir akü bataryasına oluşacaktır;

4.1 Yarım saat için:

.1 paragraf 2.1 ve 2.2 ile talep edilen aydınlatma;

.2 acil durumda kullanılmak üzere uygun olarak yerleştirilmiş bir akü bataryasından belirtilen süre için bağımsız bir enerji sağlanamıyorsa paragraf 2.3.1, 2.3.3 ve 2.3.4 ile talep edilen servislere.

4.2 Tüm Kural 15.7.3.3 ile talep edildiği gibi hepsinin aynı anda kapanmasına gerek olmayan su geçirmez kapıların çalıştırma gücü, depolanmış enerji için bağımsız geçici bir kaynağın sağlanması durumunda. Yarım saat için kontrol, gösterme ve alarm devreleri gibi Kural 15.7.2'nin belirlediği.

5.1 Elektrik gücünün acil durum kaynağına pratik olduğu durumlarda, acil durum dağıtım tablosu tesis edilecektir.

5.2 Acil durum elektrik güç kaynağının bir jeneratör olması halinde acil durum dağıtım tablosu, çalışması olumsuz olarak etkilenmedikçe, jeneratör ile aynı mahalle yerleştirilecektir.

5.3 Bu Kural uyarınca temin edilen hiçbir akü bataryası acil durum dağıtım tablosu ile aynı mahalle yerleştirilmeyecektir. Acil durum elektrik güç kaynağı veya paragraf 3.1.3 veya 4'de belirtilen elektrik güç aktarma kaynağını oluşturan akü bataryasının deşarj olduğunu gösteren bir gösterge, ana dağıtım tablosu üzerinde veya makine kontrol odasında uygun bir yere yerleştirilecektir.

5.4 Normal çalışma sırasında ana dağıtım tablosundaki aşırı yükleme ve kısa devreye karşı yeteri kadar korunacak ve ana elektrik güç kaynağındaki bir arıza durumunda dağıtım tablosunda otomatik olarak bağlantısı kesilecek bir besleyici ile ana dağıtım tablosundan acil durum dağıtım tablosuna güç temin edilecektir. Sistem geri besleme çalışması için düzenlenmiş olması halinde, besleyici acil durum dağıtım tablosunda en az kısa devreye karşı korunmalıdır.

5.5 Acil durum elektrik güç kaynağının her an hizmete hazır olmasını sağlamak için acil durum dağıtım tablosuyla bağlantısının otomatik olarak kesilmesi amacıyla düzenlemeler yapılacaktır.

6 Acil durum jeneratörü ve onun motoru ve herhangi bir akü bataryası, geminin meyilsiz ve 22.5°'ye kadar meyilli veya başa, kıça 10°'ye kadar meyilli olduğu durumlarda, veya bu sınırlar arasındaki herhangi bir açı kombinasyonunda tam kapasiteyle çalışacak şekilde dizayn edilecek ve düzenleneceklerdir.

7 Otomatik ilk hareket düzenlemelerinin denenmesi de dahil olmak üzere acil durum sisteminin tamamının periyodik denenmesi için gereken koşullar sağlanacaktır.

Kural 42-1

Ro-ro yolcu gemileri için ilave acil durum aydınlatması

(Bu Kural 22 Ekim 1989 tarihinden önce inşa edilen gemilerin haricinde, Kural II-2/3 ün belirlediği gibi ro-ro yük alanları yada özel sınıfı olan tüm yolcu gemilerine uygulanacaktır: Bu Kural 22 Ekim 1990 tarihinden daha geç olmamak üzere uygulamaya konulacaktır:)

1 Kural II-2/3 ün belirlediği gibi ro-ro yük alanlarını ve özel sınıflı olan her yolcu gemisinde, Kural 42.2 nin talep ettiği acil durum aydınlatmasına ek olarak:

.1 diğer tüm elektrik güç kaynaklarının kesilmesi ve bayılma durumu altında en az 3 saat boyunca çalışabilen ilave elektrik aydınlatması ile tüm yolcu toplu alanları ve koridorlar donatılacaktır. Aydınlatma kaçış yollarına ulaşmanın kolaylıkla görülebileceği şekilde olacaktır. İlave aydınlatma için güç kaynağı pratik olduğu yerlerde, acil durum dağıtım tablosundan, sürekli şarj eden haldeki aydınlatma birimleri için bulunan akü bataryalarından oluşacaktır. Alternatif olarak, en azından etkili olabilecek başka bir aydınlatma aracı İdarenin kararına bağlı olarak kabul edilebilir. İlave aydınlatma herhangi bir lambanın kesilmesi durumunda, derhal kolaylıkla görülebilecek şekilde olacaktır. Temin edilen bir akü bataryasının, servis vermeleri gereken denge şartlarında belirlenen hizmeti göz önünde bulundurarak belli aralıklarda yerleştirmesi temin edilecektir.

.2 portatif şarj edilebilir akü çalıştırılmalı lamba her mürettebat alanı koridorunda, dinlenme alanında ve 1. alt paragrafla belirlendiği gibi ilave acil durum aydınlatması temin edilmedikçe, normal olarak çalışma yapılan her alanda bulundurulacaktır.

Kural 43

Yük gemilerinde emercensi elektrik güç kaynağı

1.1 Kendi kendine yeten bir acil durum elektrik güç kaynağı temin edilecektir.

1.2 Acil durum güç kaynağı, varsa transformatörü, acil durum güç aktarma kaynağı, acil durum dağıtım tablosu ve acil durum aydınlatma dağıtım tablosu en üst devamlı güverte üzerine yerleştirilecek ve bu kısma açık güverteden ulaşılabilir. Bunlar, İdarenin istisnai şartlarda izin verdiği durumlar dışında, çatışma perdesinin önüne yerleştirilmeyecektir.

1.3 Acil durum elektrik güç kaynağının ve varsa transformatörünün, acil durum güç aktarma kaynağının ana elektrik güç kaynağı ile ilgili olarak acil durum dağıtım tablosunun ve varsa transformatörünün ve ana dağıtım tablosunun bulunduğu mahalde veya herhangi bir A kategorisine dahil makine mahallindeki yangın veya başka bir kazanın acil durum elektrik gücünün temin, kontrol ve dağıtımını engellemeyeceğine İdarenin kanaat getireceği bir mahalde tertiplenecektir. Mümkün olabildiği kadar, acil durum güç elektrik güç kaynağının, transformatörünün, acil durum elektrik güç aktarma kaynağının ve acil durumun bulunduğu mahal, A kategorisine giren makine mahalleri ile veya ana elektrik güç kaynağını oluşturma makineleri, transformatörlerinin veya ana dağıtım tablosunun mahalleri ile bitişik olmayacaktır.

1.4 Bağımsız acil durum işletmesini korumak için uygun tedbir almak şartıyla acil durum jeneratörü nadiren ve kısa sürelerle acil olmayan devrelere enerji temin etmek için kullanılacaktır.

2 Elverişli elektrik gücü, aynı anda çalıştırılması gereken servisleri göz önünde bulundurarak acil bir alt durumda güvenliği sağlamak için önemli olan bütün servislere yetecek miktarda olacaktır. Acil durum elektrik güç kaynağının kapasitesi, besleyeceği cihazların ilk hareketlerinde çekeceği akımları ve belirli elektrik yüklerinin geçici özelliklerini de dikkate alarak aşağıdaki belirtilen servislerin ve yine aşağıda belirtilen süreler için, bu hizmetlerin yapılması elektrik enerjisine bağlı ise, aynı anda çalışmalarına yetecek kadar olacaktır :

2.1 Üç saat süreyle, 111/ 11.4 ve 111/ 15.7 sayılı Kurallar uyarınca her toplantı ve biniş istasyonunda ve bordalarda acil durum aydınlatması.

2.2 18 saatlik bir süre için, acil durum aydınlatması;

- .1 bütün hizmet ve yaşam mahallerindeki koridorlar, merdivenlere çıkış yerleri personel asansör kabinleri ve boşluklarında;
- .2 makine mahalleri ve kontrol mevkileri de dahil olmak üzere ana jeneratör istasyonlarında;
- .3 bütün kontrol istasyonları, makine kontrol odası ve her ana ve acil durum dağıtım tablosunda;
- .4 itfayeci giysilerinin muhafaza edildiği bütün mahallerde;
- .5 dümen dairesinde;
- .6 paragraf 2.5'de adı geçen yangın tulumbasında, varsa yağmurlama pompasında ve acil durum sintine pompasında ve bunların motorlarını çalıştırma mevkilerinde; ve
- .7 1 Temmuz 2002 tarihinden sonra inşa edilmiş tankerlerin bütün kargo pompa dairelerinde.

2.3 18 saatlik bir süre için;

- .1 yürürlükte olan Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları tarafından talep edilen seyir fenerleri ve diğer fenerler;
- .2 1 Şubat 1995 tarihi ile inşa edilen gemilerde Kural IV/7.1.1 ve IV/7.1.2 de talep edilen VHF telsiz tesisi ve uygulanabiliyorsa;
- .2.1 kural IV/9.1.1, IV/9.1.2, IV/10.1.2 ve IV/10.1.3 ile talep edilen MF telsiz radyo tesisi;
- .2.2 IV/10.1.1 kuralı ile talep edilen gemi yer istasyonu; ve
- .2.3 IV/10.2.1, IV/10.2.2 ve IV/11.1 Kuralları ile talep edilen MF/HF telsiz tesisi.

2.4 18 saatlik bir süre için;

- .1 acil durumda gereken bütün dahili haberleşme teçhizatı;
- .2 kural V/12'de istenen seyir cihazları; İdare böyle bir şartın makul ve pratik olmadığı kanaatine varırsa, 5000 gros tondan küçük gemiler için bu şarttan vazgeçebilir;
- .3 yangın ihbar ve yangın alarm sisteminde; ve
- .4 acil durumda gereken ve aralıklı olarak çalıştırılan gündüz işaret lambası, gemi düdüğü, elle kumandalı çağrı cihazları ve bütün dahili sinyaller için;

Bu hizmetlere acil durumda kullanmak üzere uygun bir şekilde yerleştirilmiş bağımsız bir akümülatör bataryasından 18 saat boyunca elektrik temin edilememesi durumunda.

2.5 Güç kaynağı acil durum jeneratörüne bağımlıysa Kural II-2/4.3.1 ve 4.3.3 tarafından gerek görülen yangın pompaları birine 18 saatlik sir süre için.

2.6.1 Kural 29.14 tarafından temini istenildiğinde, dümen donanımına aynı Kuralın talep ettiği süre için.

2.6.2 İdare yeterli bir güvenlik standardın elde edildiğine inanırsa, düzenli olarak kısa seferlere çıkan bir gemide 2.2'den 2.5'e kadar ki paragraflarda belirtilen 18 saatten az bir süreyi 12 saatten az olmamak şartıyla kabul edebilir.

3 Acil durum elektrik güç kaynağı aşağıdaki şartlara uygun jeneratör veya akü bataryası olabilir.

3.1 Acil durum güç kaynağı bir jeneratör ise :

- .1 parlama noktası 43° C'den düşük olmayan (kapalı kap deneyi) yakıt kullanan ve bağımsız yakıt deposu uygun bir dizel motoru tarafından çalıştırılacak;
- .2 paragraf 3.1.3'e göre acil durum elektrik güç aktarma kaynağı temin edilmedikçe, ana elektrik güç kaynağındaki bir arıza meydana gelmesi halinde otomatik olarak çalışacak; acil durum jeneratörü otomatik olarak bağlanacak; bundan sonra paragraf 4'de belirtilen servisler otomatik olarak acil durum jeneratörüne bağlanacak; ve acil durum jeneratörünün ilk hareketi için ikinci bir bağımsız vasıta temin edilmedikçe depolanmış tek enerji kaynağı, enerjisinin tamamının otomatik ilk hareket sistemi tarafından tüketilmesine meydan vermeyi önleyecektir; ve
- .3 hem paragraf 4'deki servisleri, hem de otomatik olarak çalışıp en fazla 45 saniyede çabuk olduğu kadar güvenli ve kullanışlı bir şekilde gerekli yükü sağlayan bir acil durum jeneratörü temin edilmedikçe, aynı paragrafta belirtilen acil durum elektrik güç aktarma kaynağı ile donatılacaktır.

3.2 Acil durum güç kaynağı bir akü bataryası ise :

- .1 acil durum elektrik yükünü tekrar şarj etmeden deşarj süresi boyunca voltajı nominal voltajın %12 alt ve üst sınırları arasında tutarak taşıyabilecek;

.2 ana elektrik güç kaynağındaki bir arıza durumunda acil durum dağıtım tablosuna otomatik olarak bağlanabilecek; ve

.3 en az paragraf 4'de belirtilen hizmetleri derhal karşılayabilecek bir kapasitede olacaktır.

3.3 Paragraf 3.1.2'nin aşağıdaki koşulu 1 Ekim 1994 tarihi itibarı inşa edilen gemilere uygulanacaktır.

İkinci bir bağımsız başlama aracı acil durum jeneratör seti temin edilmedikçe, depolanmış enerjinin tek kaynağı otomatik başlama sistemi ile bütün azalmasını engelleyecek şekilde korunacaktır.

4 Paragraf 3.1.3 ün talep etmesi halinde acil durum acil güç aktarma kaynağı acil durumda kullanma sırasında voltajı nominal voltajın % 12 alt ve üst sınırları arasında tutarken tekrar şarj etmeden çalışacak ve yeterli kapasitede olacak ve ana veya acil durum elektrik güç kaynağının arızalanması halinde, çalışmaları bir elektrik kaynağına bağlı ise, en az aşağıdaki hizmetleri otomatik olarak yarım saat için karşılayacak biçimde düzenlenmiş ve uygun yerleştirilmiş bir akü bataryasından oluşacaktır.

.1 paragraf 2.1, 2.2 ve 2.3.1 ile talep edilen aydınlatma. Bu geçiş safhası için makine mahalli ve yaşam ve hizmet mahalleri ile ilgili gerekli acil durum aydınlatması, sabit, özel, otomatik şarjlı, zaman ayarlı akü lambaları ile sağlanabilir; ve

.2 acil durumda kullanmak üzere uygun olarak yerleştirilmiş bir akü bataryasından belirli süre için bağımsız bir ikmal sağlanamadıkça paragraf 2.4.1, 2.4.3 ve 2.4.4 ile talep edilen bütün hizmetler.

5.1 Acil durum dağıtım tablosu, mümkün olduğu kadar, acil durum elektrik güç kaynağına yakın olarak tesis edilecektir.

5.2 Acil durum elektrik güç kaynağının bir jeneratör olması halinde acil durum dağıtım tablosu, çalışması olumsuz olarak etkilenmedikçe, jeneratör ile aynı mahale tesis edilecektir.

5.3 Bu Kural'a uygun olarak temin edilen hiçbir akü bataryası acil durum dağıtım tablosu ile aynı mahale yerleştirilmeyecektir. Acil durum elektrik güç kaynağı veya paragraf 3.2 veya 4'de belirtilen elektrik güç aktarma kaynağını oluşturan akü bataryasının deşarj olduğunu gösteren bir gösterge, ana dağıtım tablosu üzerinde veya makine kontrol odasında uygun bir yere yerleştirilecektir.

5.4 Normal çalışma sırasında ana dağıtım tablosundaki aşırı yükleme ve kısa devreye karşı yeteri kadar korunacak ve ana elektrik güç kaynağındaki bir arıza durumunda acil durum dağıtım tablosunda otomatik olarak bağlantısı kesilecek bir besleyici ile ana dağıtım tablosundan acil durum dağıtım tablosuna güç temin edilecektir. Sistemi geri besleme ve çalışması için düzenlenmiş olması halinde besleyici acil durum dağıtım tablosunda en az kısa devreye karşı korunmalı olacaktır.

5.5 Acil durum elektrik güç kaynağının her an hizmete hazır olmasını sağlamak için acil durum devrelerine güç sağlanacak şekilde gerektiğinde normal devrelerin acil durum dağıtım tablosuyla bağlantısının otomatik olarak kesilmesini sağlamak amacıyla düzenlemeler yapılacaktır.

6 Acil durum jeneratörü ve onun motoru ve herhangi bir akü bataryası, geminin meyilsiz ve 22.5°'ye kadar yatması veya başta, kıçta 10°'ye kadar meyilli olduğu durumlarda veya bu sınırlar arasındaki herhangi bir açı kombinasyonunda tam kapasiteyle çalışacak şekilde dizayn edilecek ve düzenlenecektir.

7 Tamamlanmış bir acil durum sisteminin periyodik incelemeleri için şartlar oluşturulacak ve otomatik ilk hareket düzenlemelerinin denenmesini de kapsayacaktır.

Kural 44

Acil durum jeneratör grupları için ilk hareket düzenlemeleri

1 Acil durum jeneratör grupları soğukken 0° C'de kolayca çalışabilecek özellikte olacaklardır. Bu uygulanamaz ise veya daha düşük sıcaklıklarla karşılaşma ihtimali jeneratör gruplarının çalışmasını sağlamak için İdare tarafından kabul edilebilecek ısıtma donanımı yapılacaktır.

2 Otomatik olarak çalışacak şekilde düzenlenen her acil durum jeneratör grubu, İdarenin onaylayacağı en az üç kere arka arkaya ilk hareket için yeterli depolanmış enerjiye sahip ilk hareket tertibatıyla donatılacaktır. Elle çalıştırmanın etkili olduğu ispatlanmadıkça, 30 dakika içinde ilave üç defa ilk hareket için ikinci bir enerji kaynağı temin edilecektir.

2.1 Paragraf 2'nin ikinci cümlesi doğrultusunda, 1 Ekim 1994 tarihi itibarıyla inşa edilen gemiler ikinci bir bağımsız ilk hareket araç temin edilmedikçe aşağıdaki gereklere uyacaklardır:

Ayrıca ikinci bir enerji kaynağı manuel başlatmanın etkin olacağı belirtilmedikçe 30 dakika içerisinde ilave üç başlangıç için ikinci bir enerji kaynağı temin edecektir.

3 Depolanmış enerji her zaman hizmete hazır olacaktır, şöyle ki:

.1 elektrikli ve hidrolik ilk hareket sistemleri acil durum dağıtım tablosundan besleneceklerdir.

.2 ilk hareket basınçlı hava sistemleri, uygun bir geri döndürmez valf kullanarak ana ve yardımcı basınçlı hava tüpleri ile veya bir acil durum hava kompresörü elektrik gücüyle çalışıyorsa, acil durum dağıtım tablosundan beslenir;

.3 bütün bu ilk hareket, şarj etme ve enerji depolama cihazları acil durum jeneratör mahalline yerleştirileceklerdir; bu cihazlar acil durum jeneratör grubunun çalıştırılması amacının dışında kullanılmayacaklardır. Bu durum, acil durum jeneratör mahallerine monte edilmiş geri döndürmez valf ana ve yardımcı basınçlı hava sistemlerinden acil durum jeneratör grubu hava tüplerine hava teminini engellemez.

4.1 Otomatik ilk hareketin gerekmediği yerlerde, atalet çalıştırıcılar, manuel şarjlı hidrolik akümülatörler, veya toz şarjlı kartuşlar gibi cihazlara manuel çalıştırmaya izin verilebilir.

4.2 Manuel çalıştırmanın kullanışsız olduğu zaman, paragraf 2. ve 3'ün gereklerine, ilk hareketin yapılması dışında, uyulacaktır.

Kural 45

Elektrik kökenli ani yükleme (şok), yangın ve diğer tehlikelere karşı önlemler

1.1 Elektrik yüklü olarak yapılmayan fakat hatalı durumlardan dolayı elektrikle yüklenebilecek olan elektrik makinaları veya teçhizatının açıkta kalan metal kısımları aşağıdaki hususlara uyulmadıkça, topraklanacaktır.

- .1 teçhizat 55 V'luk doğru akım veya iletkenler arasında ortalama karekökü 55 V'u geçmeyen etkin bir voltaj ile beslenirse; bu voltajı elde etmek için oto transformatör kullanılmayacak; yada
- .2 sadece bir tüketici cihaza ayırıcı emniyet transformatörleriyle 250 V'u geçmeyecek şekilde besleme yapılır; veya
- .3 teçhizat çift izolasyon prensibine uygun olarak oluşturulur.

1.2 İdare iletkenliğe etkisi bakımından özellikle riskli olan kapalı ve çok önemli alanlar da portatif elektrikli teçhizatın kullanılması için ek önlemler isteyebilir.

1.3 Bütün elektrikli cihazlar, normal olarak kullanıldıklarında veya dokunulduklarında hasara sebep olmayacak şekilde yapılacak ve tesis edileceklerdir..

2 Ana ve yardımcı tevzi tabloları, personeli tehlikeye sokmadan gereken aygıt ve teçhizata kolayca ulaşabilecek şekilde düzenleneceklerdir. Tevzi tabloları (Dağıtım panoları) yan ve arka tarafları ve gerekirse önleri uygun şekilde korunacaktır. İdarenin belirttiği voltajın üstünde elektrik yüklü olup topraklanan açık kısımlar bu dağıtım tablolarının önüne yerleştirilmeyeceklerdir. Gerekli görüldüğünde dağıtım tablosunun ön ve arkasına iletken olmayan paspas veya ızgaralar konacaktır.

3.1 Tevzi sisteminin tekneye dönüşü bir tankerde hiçbir amaçla veya 1600 ve daha yukarı gros tonajlı diğer gemilerde ise güç, ısıtma ve aydınlatma amacıyla kullanılmayacaktır.

3.2 Paragraf 3.1'in gerekleri İdarenin kabul ettiği şartlar altında aşağıdakilerin kullanılmasını engellemez:

- .1 etkili akım uygulanan katodik koruma sistemi;
- .2 sınırlı ve lokal topraklanmış sistemler; yada
- .3 en kötü şartlar altında 30 mA'i geçmeyen akımla izolasyon düzeyi izleme cihazları.

3.2.1 1 Ekim 1994 tarihi itibarıyla inşa edilen gemiler için paragraf 3.1'in gerekleri, herhangi tehlikeli bölümlere doğrudan geçmesini önleyecek şekilde sınırlı ve bölgesel topraklı sistemlerin kullanılmasına teşkil etmeyecektir.

3.3 Tekne Dönüşüm sisteminin kullanıldığında, bütün evreler, yani son koruyucu cihazdan sonraki bütün devreler iki telli olacak ve İdarenin uygun göreceği özel önlemler alınacaktır.

4.1 Bir tankerde topraklanmış dağıtım sistemleri kullanılmayacaktır. İdare, olağanüstü durumlarda bir tankerde, herhangi bir tehlikeli bölgeden doğrudan geçmemek kaydıyla 3000 Volt (hattan hatta) ve daha yukarı olan alternatif akım güç elemanları için nötr hattının topraklanmasını kabul edebilir.

4.2 Gerek primer gerekse sekonder olsun, toprakla bağlantısı olmayan güç, ısıtma veya aydınlatma için bir dağıtım sistemi kullanıldığında, izolasyon düzeyini devamlı izleyen ve anormal derecede düşük izolasyon değerlerini gösterebilecek ve duyurabilecek nitelikte bir cihaz temin edilecektir.

4.3 1 Ekim 1994 tarihi itibarıyla inşa edilen gemiler, 4.1 paragrafının koşulları doğrultusunda, aşağıdaki gereklere uyacaklardır :

- .1 4.3.2 paragrafı ile izin verilenler dışında, topraklanmış dağıtım sistemleri bir tankerde kullanılmayacaktır.
- .2 4.3.1 paragrafının gerekleri, topraklanmış doğal olarak güvenlik devrelerinin kullanımına ve ilaveten, İdare tarafından onaylanmış koşullar altında, aşağıdaki topraklanmış sistemlerin kullanımına da engel olmaz.
 - .2.1 normal ve kesilme koşullarında, 5 A'dan daha fazlasına sınırlandırılmamış tekne akımının sağlanmasıyla, toprağa bağlantısı olmayan bir sistemin kullanımına imkan vermeyen teknik ve güvenlik sebeplerinin olduğu güç destekli kontrol sistem devreleri; ya da
 - .2.2 herhangi bölümlere doğrudan geçmesinin önlenmesi koşuluyla sınırlı ve bölgesel topraklanmış sistemler; ya da
 - .2.3 oluşan herhangi bir akımın tehlikeli bölgelere olmaması kaydıyla, alternatif akım şebekesi ortalama alanda (hattan hatta) 1000 volt ve üzeri olacaktır.

5.1 Olağanüstü durumlarda İdarenin izin verdiğinin dışında, bütün kabloların kaplanabilir metal muhafızlarının ve zırhlarının elektrikselliği devamlı olacak ve topraklanacaktır.

5.2 Teçhizatın dışındaki bütün elektrik kabloları ve telleri en azından güç tutuşan cinsten olacak ve bu orjinal özelliği bozulmayacak şekilde tesis edilecektir. Özel uygulamalar için gerektiğinde İdare, telsiz frekans kabloları gibi yukarıdaki şarta uymayan özel tip kabloların kullanılmasına izin verebilir.

5.3 Acil durum güç, aydınlatma, dahili haberleşme veya işaretler için gerekli kablo ve teller, kuzineler, çamaşırhaneler, A kategorisine dahil makine mahalleri ve kopartaları ile diğer yangın tehlikesi fazla olan alanlardan mümkün olduğu kadar uzak olacak şekilde döşenecektir. Ro-ro yolcu gemilerinde, 1 Temmuz 1998'den sonra tesis edilen acil durum alarmları ve toplu çağrı sistemlerinin kablo döşemeleri. Teşkilat* tarafından geliştirilmiş tavsiyeler göz önüne alınarak İdare tarafından onaylanacaktır. Yangın pompalarını acil durum dağıtım tablosuna bağlayan kablolar, yüksek yangın tehlikesi olan alanlardan geçmesi halinde, yangına karşı dirençli cinsten olacaktır. Bütün bu kablolar, uygulanabildiği takdirde, bitişik bir mahaldeki yangının neden olacağı perdelerdeki ısınmayla çalışamaz hale gelmeyecek şekilde döşeneceklerdir.

5.4 Tehlikeli alanlarda döşenen kablolar bu alanlardaki bir elektrik hatası sonucu yangın veya patlama tehlikesi yaratıyorsa, bu tehlikelere karşı İdarenin uygun göreceği özel önlemler alınacaktır.

5.5 Kablo ve teller, ısınma ve diğer hasarları önlenecek şekilde, döşenecek ve destekleneceklerdir.

5.6 Bütün kontrollerin uç kısımları ve birleştirme bağlantıları kablonun orjinal elektrikli, mekanikli, güç tutuşabilme ve gerekirse yangına karşı dirençli özellikleri korunacak şekilde yapılacaktır.

6.1 Her bir ayrı devre Kural 29 ve 30'un izin verdiği veya İdarenin aksine izin verdiği durumlar dışında, kısa devre ve aşırı yüklemeye karşı korunacaktır.

(*) Teşkilat tarafından geliştirilecek acil durum alarmları ve toplu çağrı sistemleri için kablo döşeme tavsiyelerine başvurunuz.

6.2 Her devre içinde aşırı yükten koruyucu cihazın kapasitesi veya uygun ayar değeri bu cihazın bulunduğu yerde devamlı olarak gösterilecektir.

7 Aydınlatma donanımı, kablo ve tellere zarar verebilecek sıcaklık artışını ve çevredeki malzemenin aşırı ısınmasını önleyecek biçimde düzenlenecektir.

8 Yakıt veya yük mahallerinde son bulan bütün aydınlatma ve güç devrelerinin bağlantısını kesmek için devreler bu mahallerin dışında çok kutuplu bir anahtar ile temin edilecektir.

9.1 Akü bataryaları uygun şekilde yerleştirilecek ve bunların yerleştirildiği bölümler iyi bir şekilde yapılacak ve yeterli olacak şekilde havalandırılacaktır.

9.2 Parlayıcı buharlar için bir ateşleme kaynağı olabilecek elektrikli veya diğer teçhizatın bu bölümlerin bulundurulmasına, paragraf 10'un dışında, izin verilmeyecektir.

9.3 Akü bataryaları idareyi tatmin edecek şekilde hava geçirmez olarak sızdırmazlığı sağlanmadıkça yerleştirilmeyeceklerdir.

10 Hiçbir elektrik teçhizatı, idare bu teçhizat için aşağıdaki hususlarda tatmin olmadıkça, tankerlerde veya akümülatör bataryalarına tahsis edilmiş, Kompartımanlarda, boya mağazalarında, asetilen depolarında veya benzer mahallerdeki parlayıcı karışımların toplanabileceği alanlara yerleştirilmeyecektir :

- .1 işletme amaçları için önemi;
- .2 adı geçen karışımı tutuşturmayacak tipte olması;
- .3 ilgili mahale uygun olması;
- .4 karşılaşabileceği toz, buhar veya gaz içinde güvenli olarak kullanılabileceğinin belgelenmiş olması.

11 Bir yolcu gemisindeki dağıtım sistemi, kural 11-2/3.9 ile belirlenen herhangi bir ana düşey bölgedeki yangının diğer benzer bölgelerin güvenliği için gerekli olan hizmetleri engellemeyecek şekilde, düzenlenecektir. Böyle herhangi bir bölgeden geçen ana ve acil durum kabloları, pratik olduğu kadar geniş olarak, hem düşey hem de yatay bir şekilde ayrılırlarsa, bu gerek karşılanmış olacaktır.

Kısım E

*Periyodik olarak vardiya tutulmayan makine mahalleri için ek gerekler
(Yolcu gemilerine değinen kural 54 dışında, kısım E yük gemilerine uygulanır)*

Kural 46

Genel

- 1 Düzenlemeler manevra dahil olmak üzere bütün seyir şartlarında, makine mahalli devamlı gözetim altında olan bir gemininkine eşdeğer gemi güvenliği sağlayacak biçimde olacaktır.
- 2 İdare, güvenilir bir şekilde çalışmasını ve sürekli güvenilir çalışmayı temin amacıyla, tatmin edici düzenli denetim ve deney düzenlemelerinin yapılmasını sağlamak için tatmin edici önlemler alacaktır.
- 3 Her gemi, periyodik olarak vardiya tutulmayan makine daireleri ile işletilmesine uygun olduğuna dair, idareyi tatmin edecek döküman bulunduracaktır.

Kural 47

Yangına karşı önlemler

- 1 İdare özel bir durumda bunu gereksiz bulmadıkça :
 - .1 kazan dairesi hava giriş kaportalarında ve egsozlarında.
 - .2 ana makinanın skavenç hava mahalinde meydana gelecek yangınlarda erken tesbit ve alarm vermek için tedbirler alınacaktır.
- 2 2250 KW ve yukarı güçte veya silindir çapı 300 mm'den büyük olan içten yanmalı makineler, karter yağı buhar dedektörleri veya ana makine yatağı sıcaklık monitörü veya eşdeğer cihazlar ile donatılacaktır.

Kural 48

Su basmasına karşı korunma

- 1 Periyodik olarak vardiya tutulmayan makina mahallerindeki sintine kuyuları, normal trim ve meyilde sıvı birikimini tespit edebilecek şekilde yerleştirilecek ve izlenecek ve denetlenemeyen süre içindeki sızıntıları rahatça alacak kadar büyük olacaktır.
- 2 Sintine pompasının otomatik olarak çalışması halinde, basılacak sıvının pompa kapasitesinden fazla olduğu veya pompanın normal beklenenden daha sık çalıştığı durumları gösterecek vasıtalar temin edilecektir. Bu durumlarda makul bir süre için idare edebilecek daha küçük sintine kuyularına izin verilebilir. Otomatik kontrollü sintine pompalarının temin edilmesi halinde denizlerin yağ ile kirlenmesinin önlenmesi gereklerine özel dikkat gösterilecektir.
- 3 Herhangi bir deniz suyu girişinin, su hattı altındaki boşaltımı veya sintine basma sisteminin valf kontrol yeri, suyun bu mahale akması durumunda, bu kontrol mekanizmalarına ulaşım çalıştırmak için gerekli zamanı dikkate alarak tertip edilecektir. Tam yüklü durumdaki gemide mahallin suyla dolması halinde, kontrol mekanizmalarını bu su seviyesinin üstündeki bir mevkiden çalıştırmak için düzenlemeler yapılacaktır.

Kural 49

Ana makinenin köprü üstünden kontrolü

- 1 Manevra dahil olmak üzere bütün seyir şartlarında; hız, itme yönü, uygulanıyorsa pervane piçi köprü üstünden tam olarak kontrol edilebilecektir.
 - 1.1 Böyle bir uzaktan kontrol, her bağımsız pervane için, gerektiğinde ana makinesinin aşırı yüklenmesini önleyici vasıtalar da dahil olmak üzere bütün ilgili servislerin otomatik işlevleri ile birlikte tek bir kontrol cihazı tarafından yerine getirilecektir.
 - 1.2 Ana makinesi için, köprü üstü kontrol sisteminden bağımsız olarak, köprü üstünde bir acil durum durdurma cihazı temin edilecektir.
- 2 Köprü üstünden ana makineye verilen emirler, ana makine kontrol odasında veya ana makina kontrol mahalinden uygun şekilde görülebilir olacaktır.
- 3 Ana makinenin uzaktan kontrolü, sadece zamanında bir yerden mümkün olacaktır, bu yerlerde dahili bağlantılı kontrol mahallerine izin verilebilir. Her kontrol yerinde hangi yerin ana makinenin kontrol ettiğini gösteren bir gösterge bulunacaktır. Köprüüstü ile makine mahalleri arasındaki kontrolün değiştirilmesi sadece ana makine dairesinden veya ana makine kontrol odasından mümkün olacaktır. Sistem, kontrolü bir yerden başka bir yere değiştirilirken, pervane itmesinin önemli miktarda değişmesini önleyici vasıtalarla oluşacaktır.
- 4 Geminin güvenli bir şekilde çalıştırılması için, otomatik veya uzaktan kontrol sisteminin herhangi bir kısmındaki bir arıza durumunda dahi, bütün önemli makinelerin yanından kontrolü mümkün olacaktır.
- 5 Uzaktan otomatik kontrol sistemi, arıza durumunda alarm verecek şekilde dizayn edilecektir. İdare, kullanışsız bulmadıkça, pervanenin mevcut hızı ve itme yönü, makinenin yanından kontrolü yapılınca kadar devam ettirilecektir.
- 6 Köprüüstünde aşağıdakiler için göstergeler bulunacaktır :
 - .1 sabit adım pervanelerde pervane hızı ve dönme yönü, veya
 - .2 piç kontrollü pervanelerde pervane hızı ve piç pozisyonu
- 7 ilk hareketin yapılamaması ihtimaline karşı yeterli ilk hareket hava basıncını koruyabilmek için ardarda gelen otomatik harekete geçirme tekrarlamalarının sayısı sınırlı tutulacaktır. Ana makinesinin ilk hareketini ancak sağlayabilecek derecede düşük hava basıncını göstermek için bir alarm sistemi tesis edilecektir.

Kural 50

Haberleşme

Ana makine kontrol odası veya ana makine kontrol mahalli ile köprüüstü ve makine zabıtlarının kamaraları arasında uygun görüldüğü şekilde güvenilir sesli haberleşme vasıtaları temin edilecektir.

Kural 51

Alarm sistemi

- 1 Dikkat gerektiren bir arızayı gösteren bir alarm sistemi temin edilecek ve bu sistem :
 - .1 ana makine kontrol odası veya yürütme makinesinin kontrol mahallerinde sesli veya görülebilen bir alarm verebilecek ve her ayrı alarm işlevini uygun bir pozisyonda gösterebilecek;
 - .2 mühendislerin dinlenme salonu ile kamaralarının her birinde anahtar vasıtasıyla bağlantılı olacak. Böylece en azından bu mahallerden birinde alarm çalması sağlanacak. İdare, eş değerdeki düzenlemelere izin verilebilir,
 - .3 vardiya zabitanın dikkatini veya harekete geçmesini gerektiren herhangi bir durumda köprü üstünde sesli ve görünen bir alarm başlatılacak;
 - .4 arıza durum dikkate alınarak mümkün olduğu kadar güvenli çalışma prensibine göre dizayn edilecek; ve
 - .5 eğer bir alarm sınırlı bir zaman içerisinde mahali olarak dikkati çekmediyse Kural 38'in talep ettiği gibi mühendislerin alarmını çalıştıracaktır.
- 2.1 Alarm sistemine devamlı olarak güç temin edilecek ve normal gücün temin edilmemesi halinde sistem otomatik olarak yedek güce geçebilecektir.
- 2.2 Alarm sisteminin normal gücünün sağlanamaması bir alarm ile belirtilecektir.
- 3.1 Alarm sistemi aynı anda birden fazla arızayı belirtebilecek ve bir alarmın alınması başka bir alarmı engellemeyecektir.
- 3.2 Herhangi bir alarm durumunun paragraf (1) de anılan mahalde alınması alarmın uyardığı mahallerde belirtilecektir. Alarmlar kabul edilinceye kadar devam edecek ve alarmların görünür işaretleri arıza giderilinceye kadar yok olmayacak, arıza giderilince alarm sistemi normal çalışma şartlarına dönecektir.

Kural 52

Emniyet sistemleri

Makine ve kazan çalışmalarında acil bir tehlike oluşturan önemli bir arıza halinde, tesisin o kısmını, otomatik olarak devre dışı bırakacak ve alarm verilmesini sağlayacak bir güvenlik sistemi temin edilecektir. Ciddi hasar, tam bozulma yada patlama dışında yürütme sisteminin durdurulmasını önleyecek düzenlemeleri varsa, bunlar dikkatsiz çalıştırmaları önleyecek şekilde olacaktır. Önleme meydana geldiğinde bunu belirten görünür vasıtalar temin edilecektir.

Kural 53

Makine, kazan ve elektrik tesisleri için özel gerekler

- 1 Makine, kazan ve elektrik tesisleri için özel gerekler İdareyi tatmin edecek şekilde olacak ve en az bu Kuralın gereklerini içine alacaktır.

2 Ana elektrik güç kaynağı aşağıdaki şartlara uyacaktır :

2.1 Elektrik gücünün normal olarak bir jeneratör tarafından sağlanabildiği durumda, gemi güvenliği kadar geminin yürütülmesi ve manevrası içinde gerekli servislere güç bütünlüğü sağlamak üzere uygun yük dağıtım düzenlemeleri temin edilecektir. Çalışmakta olan bir jeneratörün devreden çıkması halinde, ana makinenin ve manevrasının olduğu kadar güvenliğini de sağlamak üzere bunlarla ilgili önemli yardımcı makinelerin otomatik olarak tekrar harekete geçirilmelerini, gerekirse sıra ile temin edecek yeterli kapasiteye sahip bir yedek jeneratörün otomatik olarak ilk harekete geçirilmesi ve ana dağıtım tablosuna bağlanabilmesi için uygun düzenlemeler yapılacaktır. İdare, 1600 gros tondan küçük bir gemide, pratik olmaması durumunda, bu gerekten vazgeçebilir.

2.2 Elektrik gücü normal olarak aynı anda paralel olarak çalışan birden fazla jeneratör tarafından temin ediliyorsa, bu jeneratörlerden birinin bozulması halinde kalanların aşırı yüklenmeden geminin yürütülmesine ve manevrasına izin verecek, ve geminin güvenliğini sağlayacak biçimde çalıştırılmalarını temin etmek için, örneğin yük dağılımı gibi, tedbirler alınacaktır.

3 Geminin yürütülmesinde esas olan diğer yardımcı makineler için yedek (standby) makineler gerektiğinde, otomatik değiştirme (change-over) tertibatı temin edilecektir.

4 Otomatik kontrol ve alarm sistemleri

4.1 Otomatik kontrol ve alarm sistemi, ana makina ve yardımcılarının çalışması için gerekli hizmetler, gerekli otomatik düzenlemelerde sağlanacak biçimde olacaktır.

4.2 Otomatik değiştirmede bir alarm verilecektir.

4.3 Bütün önemli basınç, sıcaklık ve akışkan seviyeleri ve diğer önemli parametreler için kural 151'e uygun bir alarm sistemi temin edilecektir.

4.4 Merkezi bir kontrol mevkii, gerekli alarm panoları ve herhangi bir alarmı gösteren düzenleme ile donatılacaktır.

5 Ana yürütme sistemi için içten yanmalı makinelerin kullanıldığı yerlerde ilk hareket havası basıncını gerek görülen seviyede tutmak için vasıtalar temin edilecektir.

Kural 54

Yolcu gemileri ile ilgili özel tutum

Makine daireleri periyodik olarak vardiya tutulsun yada tutulmasın, İdare yolcu gemilerine özel dikkat gösterecektir ve hangi şekilde olursa olsun, normal olarak vardiya tutulan makine dairelerinininkine eşdeğer bir güvenliğin sağlanması için bu Kurallarda kesinlik kazanmış hükümlere ilavelerin yapılması gerekecektir.

BÖLÜM II-2

İnşaat-Yangından Korunma, Yangın İhbar ve Yangın Söndürme

Sayfa No

Kısım A	<i>Genel</i>	
1	Uygulama.....	125
2	Yangın güvenliği hedefleri ve fonksiyonel gereklilikler	128
3	Tanımlamalar	129
Kısım B	<i>Yangın ve patlamanın önlenmesi</i>	
4	Patlama olasılığı	134
5	Yangının Büyüme Potansiyeli	147
6	Duman Oluşturma Potansiyeli ve Toksite	151
Kısım C	<i>Yangının Bastırılması</i>	
7	Tespit ve Alarm	152
8	Duman Yayılmasının Kontrolü	156
9	Yangının Durdurulması	157
10	Yangın Savunma.....	190
11	Bünyesel Mukavemet	204
Kısım D	<i>Kaçış</i>	
12	Mürettebat ve Yolcuların Bilgilendirilmesi	206
13	Kaçış Yolları	207
Kısım E	<i>Operasyonel Gereklilikler</i>	
14	Operasyonel Hazırlık ve Bakım -Tutum	215
15	Talimatlar ; Gemideki Eğitim ve Talimler	217
16	Operasyon	219
Kısım F	<i>Alternatif Dizayn ve Yerleşimler</i>	
17	Alternatif Dizayn ve Yerleşimler	220
Kısım G	<i>Özel Gereklilikler</i>	
18	Helikopter Kolaylıkları	222
19	Tehlikeli Yüklerin Taşınması	226
20	Araç Bölmeleri, Özel Kategori Bölmeler ve Ro-Ro Bölmelerinin Korunması	234

BÖLÜM II-2

İnşaat - yangından korunma, yangın ihbar ve yangın söndürme

Kısım A

Genel

Kural 1

Uygulama

1 Uygulama

1.1 Aksi açıkça belirtilmedikçe, bu Bölüm; 1 Temmuz 2000 tarihinde veya daha sonra inşa edilmiş olan gemilere uygulanacaktır.

1.2 Bu Bölüm'ün amaçları bakımından:

.1 inşa edilmiş gemiler ibaresi, omurgası kızağa konulmuş veya inşa safhasının buna eşdeğer aşamasına gelmiş bulunan gemiler anlamına gelmektedir;

.2 bütün gemiler ibaresi, tipine bakılmaksızın, 1 Temmuz 2002 tarihinden önce, bu tarihte veya daha sonra inşa edilmiş gemiler anlamına gelmektedir;

.3 inşa tarihi ne olursa olsun, yolcu gemisi olarak tadil edilmiş bulunan bir yük gemisi, sözkonusu tadilatın başlangıç tarihinde inşa edilmiş bir yolcu gemisi olarak kabul edilecektir.

1.3 Bu Bölüm'ün amaçları bakımından, inşa safhasının kızağa konmaya eşdeğer aşamasına gelmiş ibaresinden;

.1 inşaatı, belirli bir gemi tipi olarak tanımlanabilecek aşamasına gelmiş; ve,

.2 sözkonusu geminin; en az; 50 tonluk veya tüm tekne mukavim elemanlarının tahmini ağırlığının yüzde birine eşdeğer tonajdan, hangisi daha küçükse o kadarlık kısmının donatımı tamamlanmış, olduğu anlaşılabacaktır.

2 Mevcut gemilere uygulanabilecek gereklilikler

2.1 Aksi açık olarak belirtilmedikçe, İdare'ler; 1 Temmuz 2002 tarihinden önce inşa edilmiş gemilerin, MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61), MSC.31(63), ve MSC.57(67) No.lu Karar'larla değiştirilmiş; Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi, 1974'ün Bölüm II-2'sindeki gerekliliklerden uygulanabilir olanlarına uymakta olduklarını sağlamakla yükümlüdürler.

2.2 1 Temmuz 2002 tarihinden önce inşa edilmiş gemiler, ayrıca;

.1 Paragraf 3, 6.5 ve 6.7'den uygulanabilenlerine,

.2 1 Temmuz 2002 tarihinden sonraki ilk sörvey tarihlerinden daha geç olmamak üzere; 13.3.4.2 ila 13.3.4.5, ve 13.4.3 ile; 16.3.2.2 ve 16.3.2.3 hariç, Kısım E'deki Kural'lardan uygulanabilenlerine;

.3 Sadece yeni montajları sözkonusu olması halinde; 10.4.1.3 ve 10.6.4 No.lu Kurallara; ve,

.4 2.000 groston ve daha yukarı tonajlardaki yolcu gemileri; 1 Ekim 2005 tarihinden daha geç olmamak üzere de 10.5.6 No.lu Kural'a,uyacaklardır.

3 Onarım, değişiklik, tadilat ve donatımlar

3.1 Onarım, değişiklik, tadilat veya donatım safhasında bulunan bütün gemiler, en az; bu gemilere daha önce uygulanan gerekliliklere uymaya devam edeceklerdir. Böyle gemiler, bir kural olarak; 1 Temmuz 2002 tarihinden önce inşa edilmiş olmaları durumunda, bu tarihte veya daha sonra inşa edilmiş gemilerin tabi oldukları gerekliliklerin, en azından; sözkonusu onarım, değişiklik, tamirat veya donatımdan önceki kadarına uyacaklardır.

3.2 Bir geminin boyutlarında veya yolcu bölümlerinin ölçülerinde esaslı bir değişiklik, veya; geminin hizmet ömründe ve onunla ilgili donanımlarının ömründe esaslı bir uzama meydana getirmiş onarım, değişiklik veya tadilatlar da; 1 Temmuz 2002 tarihinde veya daha sonra inşa edilmiş gemilerin tabi olduğu gerekliliklerden, İdare tarafından gerekli ve uygulanabilir oldukları değerlendirilenlerine uymak zorundadırlar.

4 İstisnalar

4.1 Yapılması beklenen seferlerin yeterince güvenli ve koşulların da olumlu olması nedeniyle bu Bölümde mevcut gerekliliklerden bir veya birkaçını uygulanamaz veya gereksiz olduğunu değerlendirmesi durumunda, İdare; seferleri süresince en yakın sahilden 20 milden daha uzak mesafelerde bulunmamaları koşuluyla, kendi Ülkesinin bayrağını taşıyan belirli gemiler veya gemi tipleri için, bu şekildeki Kuralları zorunlu olmaktan çıkartabilir.

4.2 Hacı kafileleri gibi çok sayıdaki özel yolcu gruplarının taşınması şeklindeki özel görevlerde kullanılan yolcu gemileri için, İdare; bu Bölümde mevcut gerekliliklerden bir veya birkaçının uygulanmaya zorlanmasının olanaksızlığı konusunda tatmin olması halinde, ve;

.1 Özel Amaçlı Yolcu Gemileri Anlaşması, 1971'e eklenmiş Kurallar ile,

.2 Özel Amaçlı Yolcu Gemileri için Hacim Gereklilikleri Protokolü, 1973'e eklenmiş Kurallar'a, tam olarak uyulması koşuluyla; sözkonusu gereklilikleri bu gemiler için zorunlu olmaktan çıkartabilir.

5 Gemi tipine bağlı olarak uygulanabilecek gereklilikler

Aksi açık olarak belirtilmedikçe:

.1 Belirli bir gemi tipi belirtilmemiş olan gereklilikler her tip gemiye uygulanacaktır; ve,

.2 "Tankerler" ile bağlantılı olarak verilmiş olan gereklilikler, aşağıdaki 6.ncı Paragraf'ta belirtilmiş bulunan gerekliliklere uyulması koşuluyla bütün tankerlere uygulanacaktır.

6 Gerekliliklerin tankerler için uygulanması

6.1 Bu Bölüm'de tankerler için verilmiş olan gereklilikler; onaylı bir parlama noktası ölçüm cihazı ile ölçülen (kapalı ortam testi) parlama noktası, 60°C'ı geçmeyen ve atmosfer basıncından düşük bir

Reid buhar basıncına sahip ham petrol veya petrol ürünlerini veya, yangın risk değeri buna eşdeğer olan diğer sıvı yükleri taşıyan tankerlere uygulanır.

6.2 Paragraf 6.1'de tanımlanmış olanlardan farklı sıvı yüklerin veya daha yüksek yangın tehlikesi kriterine sahip sıvılaştırılmış gazların taşınmasının planlanması durumunda; Kural VII/8.1'de değinilmiş olan Kimyasal Dökmeyükler Uluslararası Tüzüğü, Kural VII/11.1'de açıklanmış olan Kimyasal Dökmeyükler Tüzüğü ve Gaz Taşıyıcılar Uluslararası tüzüğü ile, uygun durumlarda da Gaz Taşıyıcılar Tüzüğü'nün maddelerinin gereği şekilde uygulanması suretiyle, ilave güvenlik önlemleri uygulanacaktır.

6.2.1 Yangın Savunma Sistemleri Tüzüğü'ne uygun normal bir köpüklü yangın savunma sisteminin etkili olamadığı, 60° C'in altındaki bir parlama noktasına sahip bir sıvı yük, bu kapsamda; olağan üstü yangın riski taşıyan bir yük olarak mütalaa edilecektir. Bu durumlarda, aşağıdaki ilave güvenlik önlemlerinin alınması gereklidir:

- .1 Kullanılan köpük alkole dayanıklı tipte olacak;
- .2 Kimyasal tankerlerde kullanılacak köpük konsantrelerinin, Örgüt tarafından geliştirilmiş esaslar çerçevesinde tatminkar olduğu İdare tarafından onaylanmış olacak;*
- .3 Köpüklü yangın savunma sistemlerinin kapasite ve sıkma güçleri; Kimyasal Dökme yükler Uluslararası Tüzüğü'nün 11.nci Bölüm'ünde verilmiş değerlere uygun olacak, ancak; performans testlerinden geçmeleri koşuluyla daha düşük sıkma değerlerine sahip sistemler de kabul edilebilecektir. inert gaz sistemleri ile mücehhez tankerler için, 20 dakikalık bir köpükleme yeteneğine sahip konsantre köpük kapasitesi, kabul edilebilecektir.**

6.2.2 Bu Kural'ın amaçları bakımından, 37.8° C'de 1.013 bardan fazla mutlak buhar basıncına sahip bir sıvı yük, olağan üstü yangın riski taşıyan bir yük olarak kabul edilecektir. Bu tip kimyasalları taşıyan gemiler, Kimyasal Dökme yükler Uluslararası Tüzüğü'nün 15.14.ncü Paragrafındaki gerekliliklere uyacaklardır. Söz konusu gemiler; tahditli sularda ve belirli zaman periyotlarında işletilecekler ise, ilgili İdare; Kimyasal Dökmeyükler Uluslararası Tüzüğü'nün 15.14.3.ncü Paragrafı ile öngörülen soğutma sistemlerinin bulundurulması gerekliliğini gözardı edebilir.

6.3 Kimyasal Dökme yükler Uluslararası Tüzüğü'nün gerekliliklerine uymak durumunda olan akaryakıt ürünleri ile sıvı yüklerin dışında kalan, ve; 60° C'in üzerinde parlama noktasına sahip bulunan sıvı yükler, sabit köpüklü söndürücü sistemlerine gerek göstermeyen, düşük yangın riskine sahip yükler olarak kabul edileceklerdir.

6.4 Onaylı bir parlama noktası ölçüm cihazı ile ölçülen 60° C'm üzerinde bir parlama noktasına (kapalı ortam testi) sahip bulunan petrol ürünlerini taşıyan tankerler, Kural 10.2.1.4.4 ve Kural 10.10.2.3'te mevcut gereklilikler ile, tankerler dışında kalan yük gemilerine ilişkin diğer gerekliliklere uyacaklardır. Şu kadarla ki; bu gemiler Kural 10.7'de tanımlanan sabit yangın söndürme sistemlerinin yerine, Yangın Savunma Sistemleri Sözleşmesi'nin gerekliliklerine uyan sabit bir güverte köpük sistemine sahip olacaklardır.

6.5 1 Temmuz 2002 tarihinden önce, bu tarihte veya daha sonra inşa edilmiş olan kombine taşıyıcılar, diğer kargo bölmelerinin hiçbirisinde yakıt taşınmıyor olması ve gaz free edilmiş olması veya; her sefer için ayrı ayrı olmak üzere, taşınan yük kombinasyonuna, İdare tarafından; Örgüt'çe geliştirilmiş esaslar dikkate alınmak suretiyle onay verilmiş olması durumu dışında, akaryakıttan başka yük taşıyamayacaklardır.***

* Kimyasal tankerlerdeki yangın savunma sistemlerinde kullanılacak genişlemeli köpük konsantrelerinin performans ve test kriterleri ile sürveylerine ilişkin esaslar (MSC/Circ.799)'a bakınız.

** IBC veya BCH Tüzüklerinin dışında kalan kimyasallarla ilgili parlama noktaları bilgileri ile önerilen yangın savunma malzemeleri için (MSC/Circ.553)'ne bakınız.

*** Ölü Gaz sistemleri ile ilgili olarak; MSC.Circ.387 ile değiştirilmiş MSC.Circ.353 No.lu Esaslar dokümanına bakınız.

6.6 Alınmış olan alternatif ve ilave tedbirlerin, Kimyasal Dökmeyükler Uluslararası Tüzüğü ile Gaz Taşıyıcılar Uluslararası Tüzüğü'nün gereklilikleri göz önünde bulundurulmak suretiyle İdare tarafından tatminkar bulunması durumları dışında, kimyasal tankerler ile gaz taşıyıcılar; tankerler için verilmiş olan gerekliliklere uyacaklardır.

6.7 1 Temmuz 2002 tarihinden önce inşa edilmiş olan bütün tankerler, 1 Temmuz 2002 tarihinden sonraki ilk havuzlanma tarihlerinden önce ve de en geç 1 Temmuz 2005 tarihine kadar, karbon gazları oluşumlarının sürekli izlenmesine olanak veren bir sistemle de teçhiz edilmiş olacaklardır. Örneklem noktaları ve dedektör problemlerinin, tehlike oluşturabilme olasılığına sahip kaçakların erkenden tespitine imkan verecek uygun noktalara yerleştirilmiş olmaları gereklidir. Hidrokarbon gaz konsantrasyonlarının, en düşük parlama miktarının 10%'undan fazla olmayan ve önceden belirlenmiş bir değere ulaşması durumunda, ilgili personelin yaklaşan tehlike konusunda uyarılması amacıyla; pompa dairesi ve kargo kontrol odasında, sürekli bir sesli ve görüntülü alarm sinyalinin otomatik olarak devreye girmesi temin edilmiş olacaktır. Bununla birlikte; en düşük parlama miktarının 30%'undan daha fazla olmayan önceden ayarlanmış konsantrasyon seviyelerinde devreye giren, halen monteli durumdaki izleme sistemleri de kabul edilebilir.

Kural 2

Yangın güvenliği hedefleri ve fonksiyonel gereklilikler

- 1 Yangın güvenliği hedefleri
 - 1.1 Bu Bölüm'deki yangın güvenliği hedefleri:
 - .1 Yangın ve patlamanın oluşmasını engellemek;
 - .2 Yangının yol açabileceği can kaybı riskini azaltmak;
 - .3 Yangının; gemiye, yüküne ve çevreye verebileceği zarar riskini azaltmak;
 - .4 Yangın ve patlamayı; başladığı bölgede tutmak, kontrol altına almak ve boğmak; ve,
 - .5 Yolcular ve mürettebat için yeterli ve önceden belirlenmiş kaçış yollarını sağlamaktır.
 - 2 Fonksiyonel gereklilikler
 - 2.1 Paragraf 1'de açıklanmış bulunan yangın güvenliği hedeflerinin elde edilebilmesi bakımından, aşağıdaki fonksiyonel gereklilikler, bu Bölümdeki Kurallara gerekli şekilde yansıtılmıştır:
 - .1 Geminin, termal ve yapısal engellerle yatay ve dikey ana bölmelere ayrılması;
 - .2 Yaşam mahallerin, termal ve yapısal engellerle diğer bölümlerden ayrılması;
 - .3 Patlayıcı maddelerin kullanımının kısıtlanması;
 - .4 Herhangi bir yangının başladığı bölgede tespit edilmesi;
 - .5 Herhangi bir yangın başlangıcının başladığı bölgede hapsedilmesi ve söndürülmesi;
 - .6 Yangından kaçış ve yangına müdahale yollarının korunması;
 - .7 Yangınla mücadele ekipmanlarının kullanıma hazır bulundurulması; ve,
 - .8 Yanıcı yük buharının patlama olasılığının minimize edilmesi.
 - 3 Yangın güvenliği hedeflerinin elde edilmesi
Paragraf 1'de açıklanmış bulunan yangın güvenliği hedefleri, B, C, D, E veya G kısımlarında

açıklanmış bulunan gerekliliklere uyulması veya; Kısım F'ye uygun alternatif dizayn ve düzenlemeler yolu ile elde edilmelidir. Bir geminin;

.1 Geminin dizayn ve düzenlemelerinin, bir bütün olarak Kısım B, C, D, E veya G'deki gerekliliklere uygun olması; veya,

.2 Geminin dizayn ve düzenlemelerinin, bir bütün olarak Kısım F'ye uygun olarak gözden geçirilmesi ve onaylanması; veya,

.3 Geminin belirli kısım veya kısımlarının dizayn ve düzenlemelerinin gözden geçirilerek Kısım F çerçevesinde onaylanmış olması ve geri kalan kısımlarının da Kısım B, C, D, E veya G çerçevesinde uygun bulunmuş olması, durumlarında Paragraf 2'de açıklanan fonksiyonel gereklilikleri karşıladığı ve Paragraf 1'deki güvenlik hedeflerine uygun olduğu kabul edilir.

Kural 3

Tanımlamalar

Bu Bölüm'ün amaçları bakımından, aksi açık olarak belirtilmedikçe, aşağıdaki tanımlamalar geçerli olacaktır;

1 *Yaşam mahalleri*; genel kullanıma ayrılmış alanlar, koridorlar, tuvaletler, kabinler, ofisler, revirler, sinemalar, oyun ve hobi odaları, berber salonları, pişirme ekipmanları içermeyen mutfak alanları ile benzer bölümlerdir.

2 *"A" sınıfı bölmeler*; aşağıdaki kriterleri karşılayan perde ve güvertelerin oluşturduğu bölmelerdir:

.1 Çelik veya eşdeğer malzemeden imal edilmiş;

.2 Yeterince güçlendirilmiş;

.3 Ateşe maruz bulunmayan yüzeyin ortalama sıcaklığı, normal ortam sıcaklığından 140° C'dan daha fazla, veya; bağlantı noktaları da dahil olmak üzere, hiçbir noktası;
Klas "A-60" bölmeler için 60 dakika,
Klas "A-30" bölmeler için 30 dakika,
Klas "A-15" bölmeler için 15 dakika,
Klas "A-0" bölmeler için 0 dakika sonunda,

normal ortam sıcaklığından 180° C'dan daha fazla sıcaklıkta olmayacak şekilde, onaylı ve yanmaz özellikte malzeme ile izole edilmiş;

.4 Duman ve alevin geçişini, bir saatlik standart yangın testinin sonuna kadar engelleyebilen; ve,

.5 Prototip perde veya güvertesi, yukardaki geçirgenlik ve sıcaklık artışı kriterlerini karşılamakta olduğu, İdare'nin talebi üzerine ve Yangın Test Prosedürleri Sözleşmesi'ne uygun olarak yapılmış bir deneyle tespit edilecektir.

3 Atrium 'lar, bir tek ana dikey bölme içinde kalan, üç veya daha fazla açık güverteye bağlantılı genel kullanım mahalleridir.

4 "B" sınıfı bölmeler; aşağıdaki kriterlere uygun olan, alabandalar, güverteler, tavanlar veya perdelerin oluşturduğu bölmelerdir:

.1 Onaylı yanmaz malzemeden imal edilmiş olacak, ayrıca, "B" sınıfı bölmelerin imalat ve montajında kullanılan bütün malzeme de; bu Bölüm'deki diğer uygun gereklilikleri karşılamaları koşuluyla ahşap kaplamalar hariç, yanmaz malzeme özelliğinde olacak;

.2 Ateşe maruz bulunmayan yüzeyin ortalama sıcaklığı, normal ortam sıcaklığından 140° C'dan daha fazla, veya; bağlantı noktaları da dahil olmak üzere, hiçbir noktasının;

Klas "B-15" bölmelerde 15 dakika,

Klas "B-0" bölmelerde 0 dakika,

sonunda normal ortam sıcaklığının 180° C'dan daha fazla bir sıcaklıkta olmamasını sağlayacak bir yalıtım değerine sahip olacak;

.3 Duman ve alevin geçişini, standart bir yangın testinin ilk yarım saatlik süresinin sonuna kadar engelleyebilecek; ve,

.4 Prototipinin; İdare'nin talebi üzerine Yangın Test Prosedürleri Tüzüğü'ne uygun olarak yapılacak bir testin sonunda, yukardaki geçirgenlik ve sıcaklık artışı kriterlerini karşıladığı görülmüş olacaktır.

5 Sızmaz kasara; enine sızdırmaz perdelerin bağlanmış olduğu en üst güvertdir.

6 Kargo alanı; pompa daireleri, koferdamlar, kargo tanklarına bitişik balast bölmeleri ve boş hacimler de dahil; geminin, yük ambarları, kargo tankları, slop tankları ve kargo pompa dairelerinden oluşan, ayrıca da; bu belirtilmiş bulunan bölümleri enine ve boyuna olarak tüm gemi uzunluğunca ve enine olarak çevreleyen güverte alanlarından oluşan bölümlerdir.

7 Yük gemisi; Kural 1/2(g)'de tanımlanmış bir gemidir.

8 Yük bölmeleri; yükün taşınmasında kullanılan bölmeler ile, yakıt kargo tankları, diğer sıvı yüklere ait kargo tankları ve bu tanklara iştirakli tanklardan oluşan bölmelerdir.

9 Merkezi kontrol istasyonu; aşağıda belirtilmiş olan kontrol ve izleme fonksiyonlarının merkezi olarak toplanmış olduğu kontrol merkezidir:

- .1 Sabit yangın tespit ve alarm sistemleri;
- .2 Otomatik sprinkler, yangın tespit ve alarm sistemleri;
- .3 Yangın kaportaları gösterge panelleri;
- .4 Yangın kaportalarının kumanda donanımı;
- .5 Sızmaz kaporta gösterge panelleri;
- .6 Sızmaz kaporta kumanda donanımı;
- .7 Havalandırma fanları;
- .8 Genel ve yangın alarmları;
- .9 Telefonlar dahil muhabere sistemleri; ve,
- .10 Genel anons devrelerinin mikrofonları.

10 *"C" sınıfı bölmeler*; onaylı yanmaz malzemeden inşa ve imal edilmiş bölmelerdir. Bu sınıf bölmelerin, duman ve alev geçirgenliği veya ısı yalıtımı kriterlerinin herhangi birisini karşılaması beklenmez. Bu Bölüm'deki ilgili kriterleri karşılamaları koşuluyla, yanabilen ahşap kaplamaların kullanılmasına müsaade edilir.

11 *Kimyasal tanker*; Kimyasal Dökme yükler Uluslararası Tüzüğü'nün 17.nci Bölüm'ünde tanımlanmış yanıcı özellikli ürünlerden herhangi birinin dökme usulüyle taşınmasında kullanılan, bu maksatla dizayn ve inşa edilmiş ve, Kural VII/8.1'de tanımlanmış olan yük gemisidir.

12 *Kapalı Ro-Ro bölümleri*; açık Ro-Ro bölümleri ile açık güverteler dışındaki Ro-Ro bölümleridir.

13 *Kapalı araç bölümleri*; açık araç bölümleri ile açık güverteler dışındaki araç bölümleridir.

14 *Kombine taşıyıcı*; hem akıcı hem de kuru yüklerin dökme usulle taşınması amacıyla dizayn edilmiş bir yük gemisidir.

15 *Parlayıcı madde*; parlayıcı olmayan özelliğe sahip maddelerin dışında kalan bütün maddelerdir.

16 *Sürekli "B" sınıfı tavanlar veya perdeler*; bir "A" veya "B" sınıfı bölmede sonlanan "B" sınıfı tavanlar veya perdelerdir.

17 *Sürekli nöbet tutulan merkezi kontrol istasyonu*; gemi personeline sorumlu kişilerce sürekli nöbet tutulan bir merkezi kontrol istasyonudur.

18 *Kontrol istasyonları*; içinde geminin telsiz veya ana seyir cihazlarının veya emercensi güç kaynaklarının bulunduğu, veya yangın önlemlerini kaydeden veya gözlemleyen cihazların bulunduğu bölmelerdir. Yangın önlemlerini kaydeden veya gözlemleyen cihazların bulunduğu bölmeler, ayrıca yangın kontrol istasyonu olarak da tanımlanırlar.

19 *Ham petrol*; taşınmaya elverişli kılınmak amacıyla herhangi bir işleme tabi tutulmuş olsun veya olmasın, doğal olarak oluşmuş yataklardan elde edilen bütün yakıt maddeleri olup, belirli damıtım fraksiyonları çıkartılmış veya ilave edilmiş olan ham petroleri de kapsar.

20 *Tehlikeli yükler*; Kural VII/2'de tanımlanmış olan yüklerdir.

21 *Deadweight*; geminin lightweight ile, onaylı yaz fribordunda ve 1.025 sabit su özgül ağırlığına göre hesaplanan deplasmanı arasındaki farkın ton cinsinden ifadesidir.

22 *Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü*; Örgüt'ün Deniz Güvenliği Komitesi tarafından MSC.98(73) No.lu Kararı ile kabul edilmiş olan Yangın Güvenlik Sistemleri Uluslararası Tüzüğü'nün; bu Sözleşme'nin, ana metni hariç olmak üzere, Ek'lerinde yapılacak değişiklikler için uygulanacak prosedürlere ilişkin Madde VIII'in öngördüğü yöntemler çerçevesinde, gerekli şekilde onaylanmak, uygulamaya konulmak ve geçerli olmak koşuluyla değiştirilmiş en son değişikliği de içeren versiyonunu ifade eder.

23 *Yangın Test Prosedürleri Tüzüğü*; Deniz Güvenliği Komitesi tarafından MSC.61(67) No.lu Kararı ile kabul edilmiş olan Yangın Test Prosedürlerinin Uygulanmasına İlişkin Uluslararası Tüzüğü'nün; bu Sözleşme'nin, ana metni hariç olmak üzere, Ek'lerinde yapılacak değişiklikler için uygulanacak prosedürlere ilişkin Madde VIII'in öngördüğü yöntemler çerçevesinde, gerekli şekilde onaylanmak, uygulamaya konulmak ve geçerli olmak koşuluyla değiştirilmiş en son değişikliği de içeren versiyonunu ifade eder.

24 *Parlama noktası*; bir sıvı ürünün, onaylı bir parlama noktası ölçüm cihazı ile ölçülerek (kapalı ortam testi) santigrat derecesi olarak ifade edilen ve, parlamaya yetecek

miktarda yanıcı buhar neşrettiği sıcaklık derecesidir.

25 *Gaz taşıyıcı*; sıvılaştırılmış herhangi bir gazın veya Gaz Taşıyıcıları Uluslararası Tüzüğü Bölüm 19'da listelenen yanabilir özellikli diğer ürünlerin taşınması amacıyla inşa edilmiş veya tadil edilmiş olup, Kural VII/11.1'de tanımlanan bir yük gemisidir.

26 *Helikopter güvertesi*; bütün mukavim elemanları, yangın savunma donanımları ve helikopterlerin güvenli iniş-kalkışı için gerekli diğer ekipmanlara sahip olup bir geminin üzerine helikopter inişi amacıyla inşa edilmiş bir platformdur.

27 *Helikopter tesisi*; gerekli yakıt ikmal ve hangar kolaylıklarına sahip bir helikopter güvertesidir.

28 *Lightweight*; bir geminin, tanklarında ve ambarlarında yük, yakıt, yağlama yağı, balast suyu, tatlı su ve fit suyu ile, diğer bölmelerinde kumanyalar, yolcular ve onlara ilişkin diğer maddeler bulunmaksızın ölçülen ve ton cinsinden ifade edilen deplasmanıdır.

29 *Düşük alev yayma*; üzerinde alev yayılma hızı yeterince düşük olan yüzeyleri tanımlayan ve, Yangın Test Yöntemleri Tüzüğü çerçevesinde belirlenen bir özelliktir.

30 *Makine bölmeleri*; A kategorisindeki makine bölmeleri ile, ana makineler, kazanlar, yakıt donanımları, stim ve içten yanmalı makineler, jeneratörler ve ana elektrik güç makineleri, yakıt alma istasyonları, soğuk hava donanımları, stabilizerler, havalandırma ve iklimlendirme sistemlerini içeren bölmeler ve benzerleri ile, bu bölmelere ait tankları ifade eder.

31 *A kategorisi makine bölmeleri*; aşağıdakilerden herhangi birini içeren bölmeler ile onlara ait tanklardır:

- .1 Ana makine olarak kullanılan içten yanmalı makineler;
- .2 Ana makine olarak kullanılmamakla birlikte, kümülatif toplam çıkış güçleri 375 kW'dan yukarı olan içten yanmalı makineler;
- .3 yakıtla çalışan kazanlar veya yakıt alma donanımları ile, kazanlar dışında kalan ve yakıtla çalışan; inert gaz jeneratörleri, katı atık yakıcılar, vs. gibi makineler.

32 *Düşey ana bölmeler*; mukavim tekne, üst binalar ve dümenevi gibi bölmelerde, "A" sınıfı perdelerle bölünmüş olan ve; herhangi bir güverte boyunca boy veya enleri, genel olarak 40 m. yi geçmeyen bölmelerdir.

33 *Yanıcı olmayan malzeme*; ortalama 75° C'ta ısıtıldığında yanmaya başlamayan veya kendi kendine yanmaya başlayan yanıcı buharı yeterli miktarda üretmeyen, bu niteliği Yangın Test Yöntemleri Tüzüğü çerçevesinde belirlenen bir malzemedir.

34 *Yakıt donanımı*; yakıtla çalışan bir kazana verilecek yakıtın hazırlanmasında, veya bir içten yanmalı makinede kullanılmak üzere hazırlanan yakıtın ısıtılmasında yarayan ekipman olup, her nevi yakıt pompalarını, yakıt filtrelerini ve 0.18 N/mm²'den daha yüksek bir basınç altında yakıtın ısıtılmasında kullanılan ekipmanları da içerir.

35 *Açık Ro-Ro bölümleri*; her iki tarafı da açık olan veya sadece bir tarafından açık olmakla birlikte, borda perdeleri veya güvertesi veya üst güverte üzerinde mevcut olan ve bu perde veya güverte yüzeyinin toplam alanının en az 10%'una eşit olan dağıtılmış sabit açıklıklar yardımıyla tüm bölme boyunca doğal yolla etkili bir havalandırmanın sağlandığı Ro-Ro bölümleridir.

36 *Açık araç bölümleri*; her iki tarafı da açık olan veya sadece bir tarafından açık olmakla birlikte,

borda perdeleri veya güvertesi veya üst güverte üzerinde mevcut olan ve bu perde veya güverte yüzeyinin toplam alanının en az 10%'una eşit olan dağıtılmış sabit açıklıklar yardımıyla tüm bölme boyunca doğal yolla etkili bir havalandırmanın sağlandığı araç bölümleridir.

37 *Yolcu gemisi*; Kural 1/2(f)'te tanımlanmış bulunan bir gemidir.

38 *Belirli gereklilikler*; Kısım B, C, D, E veya F'de belirtilmiş bulunan inşa özelliklerini, boyut sınırlamalarını veya yangın güvenlik sistemlerini ifade eder.

39 *Genel kullanım alanları*; Yaşam mahallerindeki, holler, yemek salonları, istirahat salonları ve sürekli kapalı durumdaki benzer alanları ifade eder.

40 *Mobilya ve sınırlı yangın riskine sahip dekorasyon malzemesi içeren bölmeler*; Kural 9 çerçevesinde; mobilya ve sınırlı yangın riskine sahip dekorasyon malzemesi içeren bölmeler (kabinler veya, genel kullanım alanları, ofisler veya diğer tip yaşam mahalleri) olup, bu bölmelerde;

.1 Masalar, gardroplar, tuvalet masaları, bürolar veya şifonyerler gibi sabit mobilyalar, 2 mm'yi geçmeyen kalınlıkta ahşap bir kaplama ile kaplanmış olmaları dışında, tümüyle onaylı yanmaz malzemeden imal edilmiş olacaktır;

.2 Sandalyeler, kanepeler veya masalar gibi hareketli mobilyalar, yanmaz malzemeden mamul çerçevelerden imal edilmiş olacaktır;

.3 Perdeler, drapeler ve diğer kumaş bazlı asılı dekorasyon malzemeleri, 0.8 kg/m² yoğunluğundaki yünün sahip olduğu alev geçirgenliği değerinden daha düşük olmayan bir geçirgenlik değerine sahip olacaklar, sözkonusu malzemenin bu niteliği Yangın Test Yöntemleri Tüzüğü çerçevesinde belirlenmiş olacaktır;

.4 Yer kaplamaları, düşük alev geçirgenlik değerine sahip olacaktır;

.5 Alabandaların, perdelerin ve tavanların açık yüzeyleri, düşük alev geçirgenlik değerine sahip olacaktır;

.6 Kumaş kaplanmış mobilyalar, parlama ve alev geçirgenliği açısından yeterli dirence sahip olacaklar, bu nitelikleri, Yangın Test Yöntemleri Tüzüğü çerçevesinde belirlenmiş olacaktır;

.7 Yatak takımları, parlama ve alev geçirgenliği açısından yeterli dirence sahip olacaklar, bu nitelikleri, Yangın Test Yöntemleri Tüzüğü çerçevesinde belirlenmiş olacaktır.

41 *Ro-Ro bölmeleri*; tanklarında kendi ulaşimleri için gerekli akaryakıtlar ve/veya yükler (paketlenmiş veya dökme usuldeki mallar, raylı veya rayda giden veya karayolu araçları, taşıtlar (karayolu veya demiryolu tankerleri dahil) treylerler, konteynerler, paletler, demonte edilebilir tanklar ile, malzeme taşımaya mahsus benzeri araçlar üzerinde veya içinde) bulunan motorlu araçların normal olarak yatay bir hareketle yüklenebildiği ve boşaltılabildiği, genellikle geminin tam boyu veya buna yakın bir uzunlukta imal edilmiş ve normal olarak enine veya boyuna olarak daha küçük birimlere ayrılmamış olan bölümlerdir.

42 *Ro-Ro Yolcu gemisi*; Ro-Ro bölmelerine veya özel kategori bölmelere sahip yolcu gemileridir.

43 *Çelik veya diğer eşdeğer malzeme*; kendi özelliklerinin veya sağlanan yalıtım sonucu olarak, standart yangın testlerinde, yangına mukavemet veya dayanıklılık bakımlarından çeliğin özelliklerine sahip olduğu kanıtlanmış yanmaz malzemelerdir (örneğin, uygun yalıtıma sahip alüminyum alaşımlar).

44 *Sauna*; içindeki sıcaklık 80° C ile 120° C arasında değişen, ısınma enerjisi sıcak bir yüzey aracılığı ile (örneğin, elektrikle çalışan bir ocak) sağlanan sıcak odalardır. Sıcak odalar, ocağın bulunduğu ayrı bir bölmeyi içerebildiği gibi, banyo bölümlerine bitişik şekillerde de olabilir.

45 *Hizmet bölümleri*; ahçıhaneler, pişirme ekipmanlarını ihtiva eden mutfaklar, malzemelikler, posta ve döviz büroları, depolar, makine bölmelerinin parçasını oluşturmeyen atölyeler ve benzeri bölmeler ile bunlara ait tranklardır.

46 *Özel kategori bölmeler*; sızmaz kasaranın altında veya üstünde, içlerine arabaların giriş çıkış yapabildiği ve sözkonusu arabalara yolcuların ulaşmaları mümkün olan kapalı araç bölmeleridir. Özel kategori bölmeler, araçlar için sağlanmış toplam yüksekliğin 10 m. yi geçmemesi koşuluyla, bir tek güverte üzerinde bulunmak gibi bir kısıtlamaya tabi değildir.

47 *Standart bir yangın testi*; test uygulanacak sözkonusu perde veya güvertenin örneğinin, bir test fırını içinde, Yangın Test prosedürleri Tüzüğü'nde belirtilmiş test metoduna özgü standart zaman-sıcaklık eğrisinden alınan sıcaklıklara yaklaşık olarak eşdeğer sıcaklıklara maruz kılındığı bir testtir.

48 *Tanker*; Kural 1/2(h)'de tanımlanmış bir gemidir.

49 *Araç bölmeleri*; tanklarında kendi ulaşımları için gerekü akaryakıtlar bulunan motorlu araçların taşınması amacıyla ayrılmış yük bölmeleridir.

50 *Açık güverte*; yukarı kısmından ve en az iki yandan tamamiyle atmosfere açık bir güvertedir.

Kısım B

Yangın ve patlamanın önlenmesi

Kural 4

Patlama olasılığı

1 Amaç

Bu Kural'ın amacı, yanıcı ve parlayıcı sıvıların patlamasının önlenmesidir. Bu amaçla, aşağıda açıklanmış bulunan fonksiyonel gerekliliklerin karşılanması sağlanacaktır:

- .1 Yanıcı sıvı kaçaklarının kontrol altında tutulması sağlanacak;
- .2 Yanıcı buhar birikimlerinin oluşumuna engel olunması sağlanacak;
- .3 Yanabilir malzemenin yanabilirliği azaltılacak;
- .4 Yanmaya neden olabilecek kaynaklar azaltılacak;
- .5 Yanmaya neden olabilecek kaynaklar, yanıcı malzeme ve yanıcı sıvılardan ayrı tutulacak; ve,
- .6 Kargo tanklarda mevcut hava koşullarının, patlama değerlerinden uzak bulundurulması sağlanacaktır.

2 Akaryakıt, yağlama yağı ve diğer yanıcı sıvılara ilişkin düzenlemeler

2.1 Akaryakıtların yakıt olarak kullanımına ilişkin sınırlamalar Akaryakıtların yakıt olarak kullanımında, aşağıdaki sınırlamalar uygulanacaktır:

- .1 Bu paragrafta aksine müsaade edilmedikçe, 60° C'dan daha düşük

parlama noktası değerine sahip akaryakıtlar kullanılmayacaktır;*

.2 Emercensi jeneratörlerde, 43° C'dan daha düşük parlama noktası değerine sahip akaryakıtlar kullanılmayacaktır;

.3 60° C'dan daha düşük olmakla birlikte 43° C'dan daha düşük olmayan parlama noktası değerine sahip akaryakıtların kullanılmasına, (örneğin, emercensi yangın tulumbalarının ve A sınıfı makine bölmelerinde bulunmayan yardımcı makinelerin motorlarının beslenmesi gibi maksatlarla) aşağıdaki koşullarla müsaade edilebilir:

.3.1 Double bottom kompartımanlardakiler hariç, akaryakıt tankları, A sınıfı makine bölmelerinin dışında bulunacak;

.3.2 Yakıt pompasının emme tarafındaki yakıt ısısının ölçülebilmesi için gerekli düzenlemeler yapılmış olacak;

.3.3 Yakıt straynerlerinin giriş ve çıkış taraflarında stop valfleri ve/veya musluklar mevcut olacak;

.3.4 Mümkün olduğu kadar, kaynaklı yöntemle imal edilmiş veya dairesel konik tip boru dirsekler veya, küresel tip ünyon dirsekle kullanılmış olacak.

.4 Yük gemilerinde, Paragraf 2.1'de belirtilmiş olan değerden daha düşük parlama noktasına sahip yakıtların, örneğin ham petrolün kullanılmasına, sözkonusu yakıtın herhangi bir makine bölmesinde depo edilmemesi, ve; tüm yakıt sisteminin İdare tarafından onaylanmış olması koşuluyla müsaade edilebilir.

2.2 Akaryakıtla ilgili düzenlemeler

Akaryakıt kullanılan bir gemide, akaryakıtın depolanması, dağıtımı ve kullanımı ile ilgili olarak geminin ve gemideki insanların güvenliğini sağlayacak düzenlemeler yapılmış olacak ve bu düzenlemeler, asgari olarak aşağıdaki koşulları karşılayacaktır.

2.2.1 Akaryakıt sistemlerinin mevki

0.18 N/mm² 'den daha yüksek basınç altında ısıtılmış yakıt içeren yakıt sisteminin kısımlarının, sistemdeki delinmelerin veya kaçakların hemen tespitine imkan vermek üzere, mümkün olduğu kadar kapalı yerlerde bulunmaması sağlanacaktır. Yakıt sisteminin yolu üzerindeki makine bölmelerinin ilgili kısımlarının yeterince aydınlatılmış olması sağlanacaktır.

2.2.2 Makine bölümlerinin havalandırılması

Makine kısımlarının havalandırılması, normal koşullarda buhar birikimlerinin oluşmasına imkan vermeyecek derecede yeterli olacaktır.

2.2.3 Akaryakıt tankları

2.2.3.1 Akaryakıt, yağlama yağı ve diğer yanıcı sıvılar, baş pik tanklarında taşınmayacaktır.

(*) Örgüt tarafından A.565(14) No.lu Karar ile onaylanmış olan, düşük parlama noktasına sahip akaryakıt kargoların yasal olmayan şekillerde veya kaza yolu ile kullanılmasının önlenmesine dair önerilen yöntemler dokümanına bakınız.

2.2.3.2 Akaryakıt tankları, mümkün olduğu kadar geminin mukavim teknesinin bir parçası olacak, ve; A sınıfı makine bölmelerinin dışında tutulacaklardır. Double bottom tanklar hariç olmak üzere, akaryakıt tanklarının zorunlu olarak A sınıfı makine bölmelerinin yakınında veya içinde bulunmasının gerektiği durumlarda, bu tankların düşey perdelerinden en az bir tanesi, makine bölmesinin sınırına bitişik olacak; tercihen de, perdelerinden bir tanesi double bottom tanklarıyla müşterek olacak, ve; tankın makine bölmesi ile müşterek alanının minimumda tutulması sağlanacaktır. Bu şekilde yakıt tanklarının A sınıfı bir makine bölmesinin sınırlarının içinde bulunmasının gerekli olduğu durumlarda, bu tanklarda; parlama noktası 60° C'dan daha düşük olan yakıtlar bulundurulmayacaktır. Genel olarak, sabit olmayan akaryakıt tanklarının kullanımından kaçınılacaktır. Bu şekilde sabit olmayan yakıt tanklarının kullanılması durumunda; sözkonusu tipteki tankların yolcu gemilerinde A sınıfı makine bölmelerinde bulundurulmalarına izin verilmeyecektir. Sabit olmayan yakıt tanklarının kullanılması durumlarında, sözkonusu tanklar; yeterli büyüklüğe sahip ve yeterli kapasitedeki taşıntı tanklarına uygun şekildeki dreyn borularıyla iştiraklendirilmiş taşma tavalarının içine oturtulmuş olacaklardır.

2.2.3.3 Hiçbir yakıt tankı; sözkonusu tanktan oluşabilecek taşıntı veya kaçakların, yangın veya patlama tehlikesi doğuracak şekilde sıcak yüzeylerin üzerine isabet etmesi olasılığına yol açabilecek bir mevkide konuşlandırılmayacaktır.

2.2.3.4 Hasara uğramaları halinde, double bottom üzerinde konuşlanan ve 5001 ve üzerindeki bir kapasiteye sahip bulunan bir depolama, dinlendirme veya servis tankındaki yakıttan kaçak oluşmasına yol açabilecek durumdaki boru devrelerinde, sözkonusu tankın bulunduğu mevkide bir yangının meydana gelmesi durumunda, bu bölmenin dışındaki güvenli bir mevkiden kapatılabilme olanağına sahip ve doğrudan tankın üzerinde bulunan bir musluk veya valfle teçhiz edilmiş olacaklardır. Herhangi bir şaft veya kovan tüneli içinde veya benzer bir bölmede yer alan derin tanklarla ilgili özel durumlarda, tankın üzerinde yukarıda açıklanan valflerden ayrı olarak, herhangi bir yangın durumunda uzaktan kontrol edilebilme olanağı veren ve boru devresinin, şaft tüneli veya benzer bölmenin dışındaki kısmında yer alan ilave bir valfin daha bulunması sağlanacaktır. Bu ilave valfin makine bölmesinde yer alması durumunda, sözkonusu valfin bu bölmenin dışından kontrol edilebilir olması gereklidir. Emercensi jeneratör yakıt tankına ait valfin uzaktan kumanda edilmesine yarayan kontroller, makine bölmelerinde yer alan tanklara ait diğer valflerin uzaktan kumanda edilmesine olanak veren bölmeden farklı bir bölmede konuşlandırılacaktır.

2.2.3.5 Herhangibir yakıt tankında bulunan yakıtın miktarının ölçülmesi amacıyla, güvenli ve etkili düzenlemeler yapılmış olacaktır.

2.2.3.5.1 İskandil borularının kullanılması durumunda, bu boruların; iskandil borusundan olası taşmaların herhangi bir parlama riskini doğurabileceği noktalarda sonlanmasına izin verilmeyecektir. Bu boruların, özellikle yolcu ve mürettebat bölmelerinde sonlanmalarına izin verilmeyecektir. Bu borular, genel bir kural olarak makine bölmelerinde sonlandırılmayacaklardır. Bununla birlikte, İdarenin; bu son gerekliliklerin uygulanabilir olmadıklarını değerlendirmesi durumunda, iskandil borularının makine bölmelerinde sonlandırılmalarına, aşağıdaki gerekliliklerin yerine getirilmesi koşuluyla izin verebilir:

- .1 Paragraf 2.2.3.5.2'nin gerekliliklerine uygun bir tesviye şişesi mevcut olacak;
- .2 İskandil borularından olası taşıntıların, herhangi bir patlama kaynağı ile temasına engel olacak etkili perdelerin mevcudiyeti gibi önlemlerin alınmamış olması durumunda, sözkonusu boruların, patlama tehlikesi içeren noktalardan uzak mevkilerde sonlandırılmaları sağlanacak; ve,
- .3 İskandil borularının uçlarında, borunun kapağı açılmadan önce, içerde yakıt olup olmadığını kontrol etmek amacıyla, girişi engelleyen bir kapak donanımı ile bu donanımın öncesinde de kendi kendine kapanabilen küçük çaplı bir kontrol musluğu bulunacaktır. Kontrol musluğundan olası yakıt taşıntılarının herhangi bir patlama tehlikesi yaratmaması konusunda gerekli önlemler alınmış olacaktır.

2.2.3.5.2 İskandil borularının yerine, aşağıdaki koşullara uygun diğer seviye ölçmeye yarayan göstergeler de kullanılabilir:

.1 Yolcu gemilerinde, bu göstergelerin, tank güvertesinden aşağıya geçişine gerek bulunmayacak, ve; bu göstergelerin arıza yapması veya tankın kapasitesinin aşılması durumlarında yakıt kaçıtısına müsaade edilmeyecek; ve,

.2 Yük gemilerinde, bu göstergelerin arıza yapması veya tankın kapasitesinin aşılması durumlarında bölmeye yakıt kaçıtısına müsaade edilmeyecektir. Silindirik cam tesviye şişelerinin kullanılması yasaklanmıştır. İdare; düz camlı ve kendinden kapanır valfli yakıt seviye göstergelerinin, tank ile diğer seviye ölçmeye yarayan göstergelerin arasındaki bir mevkide kullanımına izin verebilir.

2.2.3.5.3 Paragraf 2.2.3.5.2'de İdare'nin izni ile kullanılabilirliği belirtilmiş olan araçlar, belirtilen fonksiyonlarını, hizmet açısından sürekli ve sağlıklı olarak yerine getirmelerine imkan veren bir durumda idame ettirileceklerdir.

2.2.4 Basınç artışının engellenmesi

Herhangibir yakıt tankında, veya; gemide mevcut pompaların ait olduğu doldurma boru devreleri dahil, yakıt sisteminin herhangi bir kısmında, basınç artışının meydana gelmesine izin verilmeyecektir. Hava fırar veya taşma boruları ve rilif valflar, basıncın normale düşürülmesi amacıyla devreye girerek, fazla basıncı; yakıt taşıntısı veya buhar oluşumundan dolayı herhangi bir yangın veya patlama tehlikesinin oluşmayacağı yerlere deşarj edecek, bu taşıntılar; mürettebat yaşam mahallerine, yolcu bölmelerine veya özel kategorili bölmeler ile, kapalı Ro-Ro bölmelerine, makine bölmelerine veya benzer bölmelere hiçbir şekilde deşarj edilmeyecektir.

2.2.5 Akaryakıt boru devreleri

2.2.5.1 İdare'nin bazı yerlerde kullanılmalılarının gerekli olduğu konusunda tatmin olması halinde fleksibil boruların bu yerlerde kısıtlı olarak kullanılabilmesine müsaade edebileceği istisnası dışında; Akaryakıt boru devreleri ile ona ait valflar ve fittingler, çelik veya diğer onaylı malzemeden imal edilmiş olacaktır.* Bu şekildeki fleksibil borular ile onların uç donanımları, yeterli dayanıklılıkta ve onaylı yanmaz malzemeden, İdare'nin uygun göreceği şekilde imal edilmiş olacaklardır. Yakıt tanklarına iştirakli olup statik basınçlarda çalışan valfların, çelik veya sferoidal-grafit demir döküm olarak imal edilmeleri uygundur. Bununla birlikte; normal demir döküm valflar, dizayn basıncı 7 bardan, dizayn sıcaklığı ise 60° C'dan daha düşük olduğu boru devrelerinde kullanılmalıları mümkündür.

2.2.5.2 Yüksek basınç yakıt pompaları ile yakıt enjektörlerinin arasındaki harici yüksek basınç yakıt besleme devreleri, yüksek basınç yakıt devresinde oluşabilecek herhangi bir arıza durumunda, yakıtı tutabilecek yetenekteki ceketli boru sistemleri ile korumaya alınmış olacaktır. Ceketli bir boru devresi, yüksek basınçlı yakıt devresi ile, onu çevreleyerek sabit bir ceket oluşturan ikinci bir borudan oluşmaktadır. Ceketli boru sistemi, olası kaçıntılarını toplayabilecek bir donanım ile, yakıt devresinde ortaya çıkabilecek bir arıza halinde devreye girecek bir alarmı da ihtiva edecektir.

2.2.5.3 Akaryakıt devreleri; kazanlar, stim boru devreleri, egzost manifoldları, susturucular veya Paragraf 2.2.6 gereğince izole edilmiş olması gereken aparatlar dahil olmak üzere, yüksek çalışma sıcaklıklarına sahip makine ve teçhizatın hemen üzerinde veya yakınından geçirilmeyecektir. Uygulanabilir olduğu sürece, akaryakıt devreleri; sıcak yüzeylerden, elektrikli devrelerden ve diğer patlama kaynaklarından mümkün olduğu kadar uzaktan geçirilecek, ve; fişkırlabilecek yakıt partikülleri veya kaçıntılarının patlama odaklarının üzerine gelmesini engellemek üzere ya perdelenecek, veya diğer uygun bir yöntemle korunacaktır.

* Uluslararası Standardizasyon Organizasyonu tarafından yayınlanmış bulunan önerilere, özellikle de; ISO 15540:1999, Hortumların yangına dayanıklılık test metotları ile, ISO 15541:1999, Hortumların yangına dayanıklılık test yatağı gereklilikleri dokümanlarına bakınız.

Bu şekildeki yakıt sistemlerindeki bağlantı noktaları, asgari adette tutulacaktır.

2.2.5.4 Bir dizel motorun yakıt devresinin kısımları, yakıt enjeksiyon pompalarının çalışmasından ortaya çıkabilecek ve yakıt besleme ve taşıntı devrelerine geri tepebilecek yüksek basınç dalgaları da dahil; her türlü çalışma koşulunda ortaya çıkabilecek en yüksek basınç değerleri göz önünde bulundurulmak üzere dizayn edileceklerdir.

Yakıt besleme ve taşıntı devrelerinin içindeki bağlantılar da, çalışma süresince ve bakım-tutumu müteakip meydana gelebilecek basınçlı yakıt kaçaklarına engel olabilmeye gereği dikkate alınmak suretiyle imal edilmiş olacaklardır.

2.2.5.5 Aynı yakıt kaynağından beslenen ancak birden fazla motora sahip düzenlemelerde, yakıt besleme devrelerinin yalıtımı ile, motordan ortaya çıkabilecek yakıt taşıntılarına ait toplama devreleri, Herbir motor için ayrı ayrı olacaktır. Uygulanan yalıtım önlemlerinin, diğer motorların çalışma koşullarını engellemeyecek şekilde olması ile, motorların herhangi birinde ortaya çıkabilecek bir yangın vuku'nda bile ulaşılma olanağı verebilen bir yerden işletilmeleri mümkün olacaktır.

2.2.5.6 Yakıt ve yanıcı sıvıları nakleden boru devrelerinin yaşam mahallerinden geçirilmesine İdare'ce izin verilmiş olduğu durumlarda, yakıt ve yanıcı sıvıları nakleden bu boru devreleri; İdare tarafından yangın riski göz önünde tutulmak suretiyle onay verilmiş bir malzemeden imal edilmiş olacaklardır. Herbir motor için ayrı ayrı olacaktır.

Uygulanan yalıtım önlemlerinin, diğer motorların çalışma koşullarını engellemeyecek şekilde olması ile, motorların herhangi birinde ortaya çıkabilecek bir yangın vukuunda bile ulaşılma olanağı verebilen bir yerden işletilmeleri mümkün olacaktır.

2.2.6 Yüksek sıcaklığa sahip yüzeylerin korunması

2.2.6.1 Yakıt sisteminde oluşabilecek bir arıza sonucu, yakıtı maruz kalabilecek 220° C'den daha yüksek sıcaklığa sahip yüzeyler, uygun bir yalıtımla korunacaklardır

2.2.6.2 Herhangibir pompa, filtre veya hiterden kaçabilecek basınç altındaki yakıt kaçaklarının sıcak yüzeylerle temasına engel olunacaktır.

2.3 Yağlama yağları ile ilgili düzenlemeler

2.3.1 Basınçlı yağlama sistemlerinde kullanılan yağlama yağlarının depolanma, dağıtım ve kullanımlarına ilişkin düzenlemeler, geminin ve üzerindeki insanların güvenliklerinin sağlanması açısından yeterli olacaktır. A sınıfı makine bölmelerinde, ve mümkün olduğu kadar da diğer makine bölmelerinde yapılmış bulunan düzenlemeler; aşağıdaki istisnalarla, en azından; Paragraf 2.2.1, 2.2.3.3., 2.2.3.4, 2.2.3.5, 2.2.4, 2.2.5.1, 2.2.5.3 ve 2.2.6'da öngörülen gerekliliklere uygun durumda bulunacaktır:

.1 Yukarıda sıralanmış olan gereklilikler, yangına dayanıklılık bakımından yeterli bir direnç derecesinde olmaları kaydıyla, tesviye camlarının kullanılmasına engel teşkil etmez; ve,

.2 Makine dairelerinde iskandil borularının kullanılmasına müsaade edilmesi mümkün olmakla birlikte, Paragraf 2.2.3.5. 1.1 ve 2.2.3.5.1.3'ün gerekliliklerinin uygulanmaması, sadece; iskandil borularının uygun kapatma tertibatı ile teçhiz edilmiş olmaları halinde mümkün olabilir.

2.3.2 500 lt'den daha düşük kapasiteye sahip, veya; geminin normal çalışma düzeni içinde, üzerindeki valfler kapalı durumda muhafaza edilenler hariç olmak üzere, Paragraf 2.2.3.4'ün gereklilikleri, yağlama yağı tanklarına da uygulanacak, yağlama yağı üstündeki çabuk kapama valfinin yanlışlıkla açılmasının ana makine ve önemli yardımcı makinelerin güvenli çalışma durumunu tehlikeye atabileceği konusunda bir kanaate varılması halinde ise, Sözkonusu gerekliliklerde herhangi bir istisna uygulanmayacaktır.

2.4 Diğer yanıcı yağlarla ilgili düzenlemeler

Güç transmisyon sistemlerinde, kontrol ve çalıştırma sistemlerinde ve ısıtma sistemlerinde basınç altında çalışan diğer yanıcı yağların depolanma, dağıtım ve kullanımlarına ilişkin düzenlemeler, geminin ve üzerindeki insanların güvenliklerinin sağlanması açısından yeterli olacaktır. Hidrolik valfların ve silindirlerin alt kısımlarında, kaçaklar için uygun yağ toplama düzenlemeleri mevcut bulunacaktır. Patlama koşullarının mevcut bulunduğu yerlerde bu düzenlemeler; en azından; Paragraf 2.2.3.3., 2.2.3.5, 2.2.5.3 ve 2.2.6'da öngörülen gerekliliklere uygun durumda bulunacak, dayanıklılık ve imalat yönlerinden de; Paragraf 2.2.4 ve 2.2.5.1'in gerekliliklerine uygun durumlarda bulunacaklardır.

2.5 Periyodik olarak gözetim dışı kalan makine bölmelerindeki yakıtlarla ilgili düzenlemeler Periyodik olarak gözetim dışı kalan makine bölmelerindeki yakıtlara ait sistemler, Paragraf 2.1 ve 2.4'teki gerekliliklere ilave olarak, aşağıda açıklanan kriterlere de uygun bulunacaktır:

.1 Günlük servis tanklarının otomatik olarak veya uzaktan kumanda ile doldurulmakta olduğu düzenlemelerde, taşıntı kaçaklarının oluşmasını engelleyici önlemler alınmış olacaktır. Yanıcı sıvılarla ilgili otomatik işleve sahip ekipmanlar, (örneğin, yakıt pürifayerleri); mümkün olduğu kadar, pürifayerler ve hiterleri için ayrılmış özel bir bölümde monte edilmiş olacaklar, ayrıca da; bu ekipmanlarda taşıntı kaçaklarının oluşmamasını sağlayıcı düzenlemeler alınmış olacak; ve,

.2 Günlük servis veya dinlendirme yakıt tanklarının ısıtıcı donanımlarla teçhiz edilmiş olduğu durumlarda ise; yakıtın parlama noktasının üzerine çıkılabileceği olasılığının bulunduğu durumlarda da, bir yüksek hararet alarmı mevcut bulunacaktır.

3 Hizmet amacıyla kullanılan gaz yakıtlarla ilgili düzenlemeler

Hizmet amaçları için kullanılabilecek gaz yakıtlar, İdare tarafından onaylanmış olacaktır. Gaz yakıt şişeleri; açık güverte üzerinde veya iyi havalandırılan ve sadece atmosfere açılan bir bölmede depolanacaktır.

4 Patlama kaynağı oluşturan değişik malzemeler ve patlayabilirlik

4.1 Elektrikli radyatörler

Elektrikli radyatörler; kullanılmaları halinde, bulundukları yerde sabitlenmiş ve, yangın riskleri minimuma indirilmiş şekilde imal edilmiş olacaklardır. Bu amaçla kullanılan radyatörler, herhangi bir şekilde; kumaşlar, perdeler veya diğer benzeri malzemenin kavrulmasına veya yayılan ısı ile yanmaya başlayabileceği açık haldeki bir ısıtıcı elemana sahip olmayacaktır.

4.2 Çöp kovaları

Çöp kovaları; yanmaz bir malzemenin; yanlarında veya altlarında herhangi bir açıklık olmayacak şekilde imal edilmiş olacaklardır.

4.3 Yağ sızmasına karşı izole edilmiş yüzeyler

Yanıcı ürünlerin sızma olasılığı mevcut olan bölmelerdeki yalıtım yüzeyleri, yağ veya yağ buharına dayanıklı malzemenin olacaktır.

4.4 Güverte kaplama malzemeler

Yaşam mahallerinde, hizmet bölmelerinde veya kontrol istasyonlarında kullanılmış olmaları durumunda, yer kaplama malzemeleri; yanmaya hazır olmayan onaylı malzemeden imal edilmiş olacak, bu özeliği ise; Yangın Testleri Prosedürleri Tüzüğü'ne uygun olarak belirlenmiş olacaktır.

5 Tankerlerin kargo bölmeleri

Yakıt kargo tanklarının ayırımı

5.1.1 Kargo pompa daireleri, kargo tankları, slop tankları ve koferdamlar, makine bölümlerinin baş tarafına doğru yerleştirilmiş olacaklardır. Bununla birlikte; geminin yakıt tanklarının makine bölmelerinin baş tarafında olmalarına gerek yoktur. Kargo tankları ve slop tankları, makine bölmelerinden; koferdamlar, kargo pompa daireleri, yakıt tankları veya balast tankları ile ayrılmış olacaklardır. Bu Kural'ın uygulanması bakımından; kargo ve slop tanklarına bitişik durumdaki bölmelerin balastını sağlayan pompalar ve onların aksesuarlarını içeren pompa daireleri ile, geminin yakıtının transferinde kullanılan pompaların bulunduğu pompa daireleri; kargo pompa daireleri için öngörülmekte olan güvenlik standartlarına sahip olmaları koşuluyla, birer kargo pompa dairesi olarak mütalaa edileceklerdir.

Bununla birlikte, sadece balast veya yakıt transferi amacıyla kullanılan pompa dairelerinin, Kural 10.9'un gerekliliklerine uygun olmak zorunluluğu yoktur. Pompa dairesinin alt kısmı; pompaların yerleştirilmesi amacıyla ve, iştirakli bölümün tavan yüksekliği, genel olarak; ana güvertenin omurgadan yüksekliğinin üçte birini geçmemesi koşuluyla, A sınıfı makine bölmeleri ile iştirakli olabilir, ancak; 25.000 DWT'dan daha büyük olmayan gemilerde, pompa dairesine geçişi mümkün kılmak ve boru sistemlerinin uygun geçişlerini sağlayabilmek gereğinden dolayı bu sınırlamanın uygulanabilir olmadığı hususunda tatminkar gerekçelerin gösterilmesi durumunda, İdare; ana güvertenin omurgadan yüksekliğinin yarısını hiçbir şekilde aşmamak üzere, sözkonusu yükseklik kriterinden daha fazla bir yüksekliğe de müsaade edebilir.

5.1.2 Kargo ana kontrol istasyonları, kontrol istasyonları, yaşam ve hizmet bölmeleri (izole edilmiş durumdaki kargo elleçleme donanım dolapları hariç); kargo ve slop tankları ile, bu tankları makine bölmelerinden ayırmak görevini üstlenen diğer bölmelerin kış taraflarına doğru yerleştirilmiş olacaklardır. Bununla birlikte; Sözkonusu bölmelerin, geminin yakıt tankları ile balast tanklarının kış tarafında bulunmalarına gerek yoktur. Kargo ana kontrol istasyonları, kontrol istasyonları ile yaşam ve hizmet bölmeleri (izole edilmiş durumdaki kargo elleçleme donanım dolapları hariç)'nin, yerleştirilmesinde; bir tek güverte veya perdenin görev yapamaz duruma gelmesi durumunda bile, kargo tanklarında oluşacak alev veya dumanların; kargo ana kontrol istasyonları, kontrol istasyonları ile yaşam ve hizmet bölmelerine geçişine imkan verilmemesine dikkat edilecektir. Bu paragrafta konu edilen bölmelerin yerleştirilmesi planlanırken, Paragraf 5.1.1'de belirtilmiş olan iştiraklerin mevkileri dikkate alınmayacaktır.

5.1.3 Bu genel kurala rağmen, İdare; gerekli görmesi durumunda, kargo ana kontrol istasyonları, kontrol istasyonları ile yaşam ve hizmet bölmelerinin; kargo ve slop tankları ile, bu tankları makine bölmelerinden ayırmak görevini üstlenen diğer bölmelerin baş taraflarına doğru yerleştirilmesine de izin verebilir, ancak, bu durumda da; sözkonusu bölmelerin, geminin yakıt tankları ile balast tanklarının baş tarafında bulunmalarına gerek yoktur. A sınıfı olanlar hariç, diğer makine bölmelerinin; kargo ve slop tanklarından koferdamlar, kargo pompa daireleri, yakıt tankları veya balast tankları ile ayrılmış olmaları ve bölmede en az bir adet taşınabilir yangın söndürücünün bulundurulması koşuluyla, kargo ve slop tanklarının baş taraflarına doğru yerleştirilmesine izin verebilir. Bu cümlede sözkonusu olan bölmelerde, içten yanmalı motor bulunması durumunda ise; taşınabilir yangın söndürücülerine ilave olarak, bir adet; en az 45 lt kapasiteli veya eşdeğeri, onaylı köpüklü tip yangın söndürücü de bulundurulacaktır. Yarı taşınabilir yangın söndürücünün kullanılmasının uygulanabilir olmadığı durumlarda, bu yangın söndürücü; taşınabilir tip iki adet ilave yangın söndürücü ile değiştirilebilir. Kargo ana kontrol istasyonları, kontrol istasyonları, yaşam ve hizmet bölmelerinin yerleştirilmesinde; bir tek güverte veya perdenin görev yapamaz

duruma gelmesi durumunda bile, kargo tanklarında oluşacak alev veya dumanların; bu bölmelerine geçişine imkan verilmemesine dikkat edilecektir. Ayrıca; geminin güvenliği veya seyir güvenliğinin dikte etmesi durumunda ve, diğer düzenlemelerin de bu Paragrafta açıklanmış olanlara uygun olması koşuluyla, İdare; ana makine olmayan ve 375 kW'dan daha büyük olmayan içten yanmalı motor içeren makine bölmelerinin de kargo bölmelerinden baş tarafa doğru yerleştirilmesine izin verebilir.

5.1.4 Sadece kombine taşıyıcılar için:

.1 Tankın alabandalarını veya tavanlarını oluşturan perdelerden; geminin mukavim teknesinin, ana yük güvertesinin, kargo pompa dairesi veya yakıt tankı perdesinin bir parçası olmayanlarının bitişik bölümlerinde koferdamların bulunması gereklidir. Bu koferdamlar; bir double bottom, boru tüneli, pompa dairesi veya diğer bir bölmeye iştirakli olmayacakları gibi, kargo veya balast bulundurmak amacıyla da kullanılmayacaklar, yakıt veya balast devrelerine ait boru sistemlerine iştirakli de olmayacaklardır. Koferdamların suyla imla ve tahliye edilebilmeleri için gerekli donanımlar mevcut olacaktır. Bir slop tankının sınırını, bir kargo pompa dairesi perdesinin oluşturması durumunda, pompa dairesi; bir double bottom, boru tüneli, pompa dairesi veya diğer bir bölmeye iştirakli olmayacak, ancak; gaz geçirmeyen perçinli kapaklardan oluşan iştiraklere izin verilebilecektir;

.2 Pompa dairesini, Paragraf 5.1.4.1'de tanımlanan slop tankına bağlayan boru devrelerinin izole edilmiş olmaları sağlanacaktır. İzolasyon donanımı; görüntülü bir flenç veya yeterli sayıda kör flence sahip bir spool flençden sonra gelen bir valfi ihtiva edecektir. Bu yalıtım donanımının; slop tankının yakınına konulmuş olması gerekli olmakla birlikte, bunun gereksiz veya uygulanamaz olması durumunda, donanımın; pompa dairesinde, boru devresinin perdeyi geçtiği noktada olması da mümkündür. Geminin kuru yük moduna geçtiğinde, slop tank muhtevasının sahildeki alma tesislerine verilmesi amacıyla doğrudan açık güverteye tahliye edilebilmesine olanak vermek üzere; slop tanklarında; bir shut-off valfine ve bir kör flence sahip bir manifoldun üzerinde yer aldığı, sabit bir pompa ve boru devresi mevcut bulunacaktır. Bu transfer donanımlarının slop tahliyesi amacıyla kullanılması süresince diğer sistemlere iştirakli olmalarına müsaade edilmeyecektir. Donanımın diğer sistemlerden tecridinin, spool parçaların ayrılması suretiyle sağlanmış olması kabul edilebilir;

.3 Slop tanklarına ait kaportalar ve tank temizleme girişlerinin sadece açık güverte üzerinde olmasına izin verilebilir, ayrıca; bu girişlerin de; kapama düzenlerinin bulunması gereklidir. Bu girişlerin yeterli sıklıktaki cıvatalar yardımıyla sügeçirmezlikleri sağlanmış çelik kapaklar olmaması durumunda, sorumlu gemi zabitanının kontrolü altında kilitlenmekte ve açılmakta olmaları sağlanacaktır.

.4 Kargo wing tanklarının mevcut olması durumunda, bu tankların içine, güverte altında kalan yakıt boru devreleri çekilmiş olacaktır. Bununla birlikte, İdare; yeterince temizlenebilecekleri ve havalandırılacakları konusunda tatmin olması koşuluyla, bu yakıt devrelerinin özel kanallar içinde bulunmalarına da izin verebilir. Kargo wing tanklarının mevcut olmaması durumunda, güverte altındaki yakıt boru devreleri, özel kanallar içinde bulundurulacaktır.

5.1.5 Kargo bölmelerinin üzerinde seyrüsefer kolaylıklarının monte edilmesi gerekli görülmesi durumunda, bu kolaylıklar sadece seyrüsefer maksatlarına yönelik olacak, bu kolaylıklar; kargo tank güvertesinden, en az 2 m.lik yüksekliğe sahip boş bir bölme ile ayrılmış olacaktır. Bu şekilde monte edilmiş bulunan bir seyrüsefer kolaylığının yangın savunma gereklilikleri, kontrol istasyonları için Kura19.2.4.2'de verilmiş olanlarla aynı olacak, tankerler için belirtilmiş olan diğer gerekliliklerden uygulanabilir olanlarına da ayrıca uyulacaktır.

5.1.6 Güverte taşıtlarının yaşam ve hizmet bölgelerinden uzak tutulması için gerekli önlemler alınmış olacaktır. Bu hususun temini için, muhtemelen; bir alabandadan diğerine kadar uzanan ve en az 300 mm yüksekliğinde olan sabit ve kesintisiz bir mezerna ile sağlanabilir. Kıştan yükleme ile ilgili düzenlemeler özellikle göz önünde bulundurulacaktır.

5.2 Bölme sınırlarına ilişkin kısıtlamalar

5.2.1 Paragraf 5.2.2'de müsaade edilmiş bulunanlar dışında, girişler, hava girişleri ile yaşam hizmet ve bölmelerine, kontrol istasyonlarına ve makine bölmelerine girişler, kargo alanlarına bakmayacaktır. Bu girişler; yük alanına bakmayan enine perde üzerinde olacak veya, yük alanına bakan üst yapı veya güverte evinin nihayetinden 3 m. den daha az olmayıp, gemi boyunun en az 4%'ü kadar bir mesafede, üst yapı veya güverte evinin dış tarafında bulunacaktır. Söz konusu mesafenin 5 m.'yi geçmesi gerekli değildir.

5.2.2 İdare; kargo alanına bakan sınır perdeleri üzerinde, veya, Paragraf 5.2.1'de belirtilmiş bulunan; kargo ana kontrol istasyonları ve kumanyalık olarak kullanılan bölmelerden, depolardan ve dolaplardan 5 m.lik mesafe içinde de giriş kapılarının bulunmasına, bu giriş kapılarının; içersinde yaşam bölgesi olan veya yaşam bölgesine hizmet veren bölmelere, kontrol istasyonları veya, mutfaklar, ahçıhaneler, işocakları gibi bölgelere, veya, buhar parlamasına olanak verebilecek kaynakların bulunduğu diğer bölmelere doğrudan veya dolaylı olarak giriş sağlamamaları koşuluyla, müsaade edebilir. Bu şekildeki bölmelerin sınırını oluşturan perdeler, kargo alanına bakan perde yüzü hariç; "A-60" sınıfı standardında izole edileceklerdir. Makinelerin giriş çıkışları için konulmuş cıvatalı çelik kapaklar, Paragraf 5.2.1'de belirtilmiş olan mesafenin içinde de bulunabilir. Kaptan köşkünün süratle ve etkili olarak gaz geçirmez duruma gelebilmesini temin edecek şekilde dizayn edilmiş olmaları koşuluyla, Kaptan köşkü kapıları ve pencereleri; Paragraf 5.2.1'de belirtilmiş olan mesafenin içinde de bulunabilirler.

5.2.3 Yük alanlarına bakan veya, üst binalar ile güverte evlerinin yanlarında bulunan ve Paragraf 5.2.1'de belirtilmiş olan mesafe içinde bulunan ve pencere ve lumbuzlar, sabit (açılmaz) olmalıdır. Kaptan köşküne ait olanlar hariç, bu şekildeki pencere ve lumbuzlar; "A-60" sınıfı standardında imal edilmiş olacaktır.

5.2.4 Bir boru tüneline ana pompa dairesine sürekli geçişin mümkün olduğu durumlarda, Kural II- 1/25-9.2'deki gerekliliklere uygun bir su geçirmez bir kaporta mevcut olacak, Söz konusu kaporta; ayrıca, aşağıdaki şartlara da uygun olacaktır:

.1 Her iki taraftan açılır kapanır özelliğine ilave olarak, kaporta; ana pompa dairesi girişinin dışından da manuel olarak kumanda edilebilir olacak,

.2 Boru tüneline girişin gerektiği durumlar dışında, kaporta; geminin normal durumlarında kapalı bulunacaktır.

5.2.5 Kargo pompa dairelerinin aydınlatılmasında kullanılan; sabit, onaylı gaz geçirmez aydınlatma tertibatlarının, kargo pompa dairelerini diğer bölmelerden ayıran perde ve güverteler üzerinde bulunmalarına; yeterli mukavim bir yapıda bulunmaları ve, perdenin veya güvertenin mukavemetinin, bütünlüğünün ve gaz geçirmezlik özelliğinin bozulmaması koşuluyla müsaade edilebilir.

5.2.6 Havalandırma giriş ve çıkış düzenlemeleri ile; diğer güverte evi ve üst bina sınır perdeleri üzerindeki girişler, Paragraf 5.3 ile Kural 11.6'nın gerekliliklerine uygun durumda bulunacaklardır. Bu şekildeki havalandırma açıklıkları, özellikle de makine bölmelerine ait olanlar; uygulanabilir olduğu kadar kış tarafına doğru konulacaktır. Geminin kıştan yükleme veya boşaltma tertibatına sahip olması halinde bu konuya özel önem verilecektir. Elektrikli cihazlar gibi patlama kaynakları, patlama oluşmasına olanak vermeyecek şekilde düzenlenmiş olacaktır.

5.3 Kargo tank havalandırması

5.3.1 Genel gereklilikler

Kargo tanklarının havalandırma sistemleri, geminin diğer kompartımanlarının havalandırma boru devrelerinden mümkün olduğu kadar uzakta bulunacaktır. Yanabilir buharların çıkabileceği kargo tank güverteleri üzerindeki açıklıkların yerleri ve düzenlemeleri; Söz konusu yanabilir gazların, patlama kaynağı içeren kapalı bölmelere girmesi, veya; bir yangın riski içeren güverte makineleri ve ekipmanları civarında birikmesi olasılığını en aza indirecek şekilde olacaktır. Bu genel prensiple birlikte; Paragraf 5.3.2 ve 5.3.5 ile Kural 11.6'daki kriterler de uygulanacaktır.

5.3.2 Havalandırma düzenlemeleri

5.2.2.1 Herbir kargo tankındaki havalandırma donanımı diğer tanklarındakinden bağımsız veya müşterek olabileceği gibi, inert gaz boru donanımları ile de entegre edilmiş olabilir.

5.3.2.2 Kargo tanklarının boru devrelerinin müşterek olması durumlarında, her bir kargo tankının diğer kargo tanklarından iştirakini kesmek üzere, devre üzerinde stop valfları veya diğer kabul edilebilir donanımlar bulunacaktır. Devrelerde bu maksatla stop valfların kullanılması durumunda, bu valflar; geminin sorumlu zabitanın kontrolü altında bulunacak kilit tertibatı ile teçhiz edilmiş olacaktır. Bu valfların veya kullanılan diğer donanımların durumlarının görerek net olarak izlenebilmesine olanak veren düzenlemeler de mevcut olacaktır. Tankların tecrit edilmiş olmaları durumunda, Söz konusu tecrit edilmiş tanka kargo yüklenmesi veya tankın balastlanması veya tahliyesi öncesinde, iştirak valfinin açılmış olduğundan emin olunacaktır. Tankların birbirlerinden iştiraklerinin kesilmesi amacıyla yapılacak bu düzenlemelerin, Kural 11.6.1.1 çerçevesinde; tanklardaki yakıtın sıcaklık değişiklikleri sonucu ortaya çıkacak akıntıların geçirgenliğini sağlaması gereklidir.

5.3.2.3 Genel havalandırma sisteminden tecrit edilmiş bir kargo tankı veya kargo tankı grubuna kargo yüklenmesi veya balastlanması veya tahliyesi söz konusu olduğunda, kargo tankı veya kargo tankı grubu; Kural 11.6.3.2'de öngörülen, basınç yükselmesi veya basınç düşmesine karşı koruma sağlayan bir donanım ile donatılmış olacaktır.

5.3.2.4 Havalandırma donanımları, her bir kargo tankının tavanına iştiraklenmiş olacak, ve; geminin normal yalpa ve baş-kıç hareketlerinde kargo tanklarına kendiliğinden-dreyn edebilir özellikte olacaklardır. Kendiliğinden dreyn edebilme özelliği kazandıran dreyn borularının bulundurulmaması durumunda, havalandırma devrelerine, kendiliğinden kargo tanklarına dreyn edebilme özelliği kazandıran diğer sabit düzenlemeler bulunacaktır.

5.3.3 Havalandırma sistemlerindeki güvenlik donanımları havalandırma sistemlerinde; alevin kargo tanklarına geçişine engel olabilen düzenlemeler bulunacaktır. Bu düzenlemelerin dizayn ve test edilmeleri ile yerleştirilmeleri, Örgüt tarafından geliştirilecek esaslara göre hazırlanmış olan gerekliliklere uygun olacaktır.* Aleç (ullage) girişleri, basınç dengelemesi maksadıyla kullanılmayacaktır. Aleçler, kendi kendine kapanan ve geçirmezlik sağlayan gasketlerle donatılmış olacaktır. Bu girişlerde, alev tutucular ve perdelerin kullanılmasına müsaade edilmeyecektir.

5.3.4 Kargo elleçlemesi ve balastlama için hava firarları

5.3.4.1 Kargo yüklemesi, tahliyesi ve balastlama için Kural 11.6.1.2 çerçevesinde gerekli olan hava firarları:

.1.1 Buhar karışımlarının serbestçe akışına müsaade edecek; veya,

.1.2 Buhar karışımlarının deşarjının 30 m/s'den daha düşük olmayan bir hız kazanacak şekilde nozul etkisi yapacak bir yapıda olacak;

* Tankerlerde alevin kargo tanklarına geçişine engel olmaya yarayan düzenlemelerin dizayn, test ve yerleştirilmesine ilişkin gözden geçirilmiş standartlar MSC/Circ.677, ile; Kargo tankları havalandırma ve gazlı düzenlemelerinin dizaynında göz önünde bulundurulması gereken gözden geçirilmiş faktörler MSC/Circ.450/Rev.1 dokümanlarına bakınız.

.2 Buhar karışımlarının dikey olarak yukarı tahliyesini sağlayacak şekilde düzenlenmiş olacaklardır.

.3 Metot olarak buhar karışımlarının tabii akışla tahliyesi prensibi seçildiğinde, hava firarları; en yakın hava alıcısından ölçülmek üzere; diğer hava alıcılarının veya içinde parlayıcı maddeler bulunan kapalı bölmelerin veya içinde demir ırgatı ile zincirlik girişleri bulunabilen güverte yardımcı makine bölmelerinin veya bir patlama tehlikesi içeren ekipmanların yatay olarak ölçüldüğünde 10 m'den daha fazla uzaklıkta bulunmaları halinde; kargo tank güvertesinden, veya; sözkonusu iskelenin 4 metre mesafesi içinde olması durumunda da, baş veya kış iskelelerden en az 6 m yukarda bulunacaklardır.

.4 Metot olarak buhar karışımlarının hızlandırılmış akışla tahliyesi prensibi seçildiğinde, hava firarları; kargo tank güvertesinden en az 2 m yukarda, ve; en yakın hava alıcısından ölçülmek üzere; diğer hava alıcılarından veya içinde parlayıcı maddeler bulunan kapalı bölmelerin veya içinde demir ırgatı ile zincirlik girişleri bulunabilen güverte yardımcı makine bölmelerinden veya bir patlama tehlikesi içeren ekipmanlardan yatay olarak ölçüldüğünde 10 m'den daha az olmayan bir mesafede bulunacaklardır.

5.3.4.2 Yükleme ve balastlama esnasında kargo tanklarından dışarı çıkan buharın havalandırılması konusundaki düzenlemeler, Paragraf 5.3 ile Kural 11.6'nın gerekliliklerine uygun olacak; ve, bir veya daha fazla hava firar bacasını veya birkaç adet yüksek devirli hava fanını içerecektir. Bu havalandırmayı temin amacıyla, inert gaz ana besleme devreleri kullanılabilir.

5.3.5 Kombine taşıyıcılarda slop tanklarının yalıtımı

Kombine taşıyıcılarda; yakıt veya yakıt kalıntıları içeren slop tanklarını, diğer yakıt tanklarından ayrılmasında kullanılan yalıtım düzenlemelerinde, Kural 1.6.1'de sözkonusu edilen akar yakıtlardan farklı dökme sıvı yüklerin taşınması esnasında sürekli olarak yerinde kalacak kör flençler mevcut olacaktır.

5.4 Havalandırma

5.4.1 Kargo tulumba dairelerindeki havalandırma sistemleri

Kargo tulumba daireleri mekanik olarak havalandırılacak, egzost fanlarından gelen akıntılar; açık güverte üzerinde güvenli bir yere yönlendirilecektir. Bu dairelerin havalandırılmasında kullanılan havalandırma sistemleri; yanabilir buharların birikmesine izin verinecek kadar yeterli kapasiteye sahip olacaktır. Dairenin toplam hacmi göz önünde bulundurularak; saatteki hava değişimi sayısı, en az 20 olacaktır. Hava kanallarının yerleştirilmesinde, bölmenin tümünün etkin bir şekilde havalandırılması göz önünde bulundurulacaktır. Havalandırma; emici ve kıvılcımsız tip fanlarla sağlanacaktır.

5.4.2 Kombine taşıyıcılarda havalandırma sistemleri

Kombine taşıyıcılarda; kargo bölmeleri ile, kargo bölmelerine bitişik bütün kapalı bölmeler, yeterli havalandırılabilir durumda olacaklardır. Havalandırmanın, taşınabilir fanlarla mekanik olarak sağlanabilmesi mümkündür. Kargo pompa dairelerinde, hava kanallarında ve koferdamlarda; yanıcı nitelikli buhar birikimlerinin izlenmesine olanak veren, ve Kural 5.1.4'te açıklanmış olan onaylı bir sabit gaz tespit sistemi bulunacaktır. Kargo bölmeleri içindeki bütün diğer alanlarda yanıcı buharların mevcudiyetinin ölçülebilmesine olanak veren uygun düzenlemeler yapılmış olacaktır. Bu ölçümlerin; açık güverteden veya kolaylıkla girilebilen istasyonlardan yapılabilmesi mümkün olacaktır.

5.5 İnert gaz sistemleri

5.5.1 Uygulama

5.5.1.1 20.000 DWT ve daha yukarı tankerlerde, geminin bünyesel düzenlemeleri ile mevcut ekipmanları göz önünde bulundurulmak üzere, ve; aşağıda açıklanan kriterlere eşdeğer bir güvenliğin de Kural I/5'e uygun bir şekilde sağlaması koşuluyla, İdare tarafından; daha başka bir sabit donanımın kullanılmasına izin verilmiş olduğu durumlar dışında, kargo tanklarının korunması; Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'nün gerekliliklerine uygun sabit bir inert

gaz sistemi ile sağlanacaktır. Alternatif sabit donanımlar; Paragraf 5.5.4'de açıklanmış olan gerekliliklere uygun olacaktır.

5.5.1.2 Ham petrol ile yıkamaya dayalı bir tank temizliği prosedürü uygulanan tankerler; Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'nün gerekliliklerine uygun sabit bir inert gaz sistemi ve sabit tank yıkama makineleri ile teçhiz edilmiş olacaktır.

5.5.1.3 inert gaz sistemleri ile donatılmış olması öngörülen tankerler; aşağıdaki koşullara uyacaktır:

- .1 Çift cidar bölmeleri; inert gaz beslemesi amacıyla uygun irtibatlarla sahip olacaklar;
- .2 Tekne bölmelerinin, sürekli nitelikli inert gaz dağıtım sistemlerine iştirakli olduğu durumlarda, kargo tanklarından gelen hidrokarbon gazlarının, bu sistem üzerinden tekne bölmelerine girişini engelleyici önlemler alınmış olacak;
- .3 Tekne bölmelerinin, inert gaz dağıtım sistemlerine sürekli olarak iştirakli olmadığı durumlarda, ana inert gaz sistemine iştirakin sağlanmasına olanak veren uygun düzenlemeler yapılmış olacaktır.

5.5.2 Kimyasal tankerlerde ve gaz taşıyıcılarda inert gaz sistemleri Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'nde öngörülen inert gaz sistemi gerekliliklerinin;

.1 Kural 1.6.1'de belirtilmiş olan yükleri taşımaları halinde, ve; Kimyasal tankerlerdeki inert gaz sistemleri konusunda Örgüt tarafından tespit edilmiş esaslara* uygun olarak İdare'ce yayımlanmış gerekliliklere uygun olmaları koşuluyla, kimyasal tankerlere ve gaz taşıyıcılara; veya,

.2 Ham petrol ve Dökme Kimyasal Yükler Uluslararası Tüzüğü'nün Bölüm 17 ve 18'inde listelenmekte olanların dışında kalan diğer yanıcı yükleri taşımaları halinde; bunların taşınmasına tahsisli kargo tank bölmelerinin kapasitesinin 3.000 m³'ü geçmemesi, Herbir tank temizleme makinesinin nozul kapasitesinin 17.5 m³/h'dan fazla olmaması ve, bir kargo tankında aynı anda kullanımda bulunan tüm temizleme makinelerinin müşterek toplam kapasitelerinin de 110 m³/h'ı geçmemesi koşullarıyla, kimyasal tankerlere ve gaz taşıyıcılara, uygulanmasına gerek yoktur.

5.5.3 inert gaz sistemleri için genel kurallar

5.5.3.1 inert gaz sistemleri; boş tankları gazsızlaştırabilme, arındırabilme ve gazfri edebilme ile, kargo tankları içindeki atmosferi; öngörülen oksijen oranında idame ettirebilme yeteneğinde olacaktır.

5.5.3.2 Paragraf 5.5.3.1'de tanımlanmış olan inert gaz sistemleri, Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ne uygun olarak dizayn, imal ve test edilmiş olacaktır.

5.5.3.3 Sabit bir inert gaz sistemi ile teçhiz edilmiş olan tankerler; kapalı aleç sistemine sahip olacaktır.

5.5.4 Eşdeğer sistemler için gereklilikler

5.5.4.1 Sabit inert gaz sistemine eşdeğer bir sistemin mevcut olması halinde, sözkonusu alternatif sistem;

* Örgüt tarafından Karar A.567(14) ile kabul edilmiş olan; kimyasal tankerlerdeki inert gaz sistemlerine dair Kural'a bakınız.

.1 Balastlı seyir süresince normal kullanımlar ile gerektiğinde tank içi operasyonlar sırasında, kapalı tanklarda patlayıcı karışımların tehlikeli oranlarda oluşmasına engel olabilecek; ve,

.2 Sistemin kendisinden ortaya çıkabilecek statik elektrik enerjisinin yol açabileceği patlama riskini en aza indirebilecek şekilde dizayn edilmiş olacaktır.

5.6 Gazsızlaştırma, arındırma ve gazfri

5.6.1 Arındırma ve/veya gazfri düzenlemeleri; bir kargo tankında, yanıcı buharların atmosferde yayılmasından ve bir kargo tankı içindeki yanıcı karışımlardan kaynaklanabilecek tehlikeleri en aza indirebilecek yeterlilikte olacaktır.

5.6.2 Kargo tanklarının arındırılma ve/veya gazfri edilme prosedürleri; Kural 16.3.2'ye uygun olacaktır.

5.6.3 Paragraf 5.5.3.1'de öngörülen; boş tankların gazsızlaştırma, arındırma veya gazfri düzenlemeleri, İdare'ce tatminkar bulunma koşuluna bağlı olup, sözkonusu düzenlemeler; bir tank içinde oluşmuş bünyesel ceplerde hidrokarbon buharlarının birikmesini en aza indirecek, ve; ayrıca da, aşağıdaki Kurallar uygulanacaktır:

.1 Münferit kargo tanklarında, mevcut olması halinde, gaz tahliye borusu; inert gaz/hava girişinden mümkün olduğu kadar uzakta, ve; Paragraf 5.3 ile Kural 11.6'da öngörülen şekilde bulunacaktır. Bu şekildeki tahliye borularının girişleri, ya güverte seviyesinde, veya tankın dibinden 1 m'den daha yüksek olmayan bir konumda olacaktır.

.2 Paragraf 5.6.3.1'de konu edilen gaz tahliye borusunun kesit alanı; herhangi üç tanka aynı anda inert gaz basılması durumunda; en az 20 m/s'lik bir akış hızının idame ettirilebilmesine olanak verecek kadar olacaktır. Aynı şekilde, bu tahliye borularının çıkışları da, güverte üzerinde 2 m'den daha yüksekte bulunmayacaktır.

.3 Paragraf 5.6.3.2'de sözkonusu edilen gaz tahliye boruları, uygun köreltme tapalarıyla donatılmış olacaklardır.

5.7 Gaz ölçümleri

5.7.1 Taşınabilir cihazlar

Tankerler, yanıcı buhar konsantrasyonlarının ölçülmesi amacıyla; yeterli yedek kitleri ile birlikte, en az bir adet taşınabilir ölçme cihazına sahip olacaklardır. Sözkonusu cihazların kalibrasyonları için uygun önlemler alınmış olacaktır.

5.7.2 Çift cidar bölmeleri ile double bottomlardaki gazın ölçümüne ilişkin düzenlemeler

5.7.2.1 Oksijen ve diğer yanıcı buhar konsantrasyonlarının ölçümü için uygun taşınabilir cihazlar mevcut olacaktır. Bu cihazların seçiminde; Paragraf 5.7.2.2'de konu edilen sabit gaz örnekleme sistemleri ile müşterek kullanılabilirlikleri konusuna özellikle dikkat edilecektir.

5.7.2.2 Çift cidar bölmelerindeki atmosferin, fleksibıl gaz örnekleme boruları vasıtasıyla ölçümlerinde yeterli güvenilirliğin sağlanamaması durumlarında, sözkonusu bölmeler; sabit örnekleme devreleri ile teçhiz edilmiş olacaklardır. Gaz örnekleme devreleri; ilgili bölmenin dizaynına adapte edilmiş olacaktır.

5.7.2.3 Gaz örnekleme devrelerinin imalat malzemesi ve ölçüleri; gaz akışını engellemeyecek şekilde olacaktır. Bu amaçla plastik malzeme kullanılması halinde, bu malzeme; elektriksel iletkenliğe sahip olacaktır.

5.8 Çift cidar bölmeler ile double bottom bölmelerine hava beslemesi

Çift cidar bölmeler ile double bottom bölmeleri; hava beslenmesine olanak veren uygun devre bağlantılarına sahip olacaktır.

5.9 Kargo bölmelerinin korunması

Manifold bölmesinin altındaki boru ve hortum bağlantı bölgesinde, kargo boru ve hortumlarındaki kalıntılardan oluşabilecek taşıntıların toplanması amacıyla, taşma tavaları bulunacaktır. Kargo hortumları ve tank yıkama hortumları; bağlantılar ve flençler dahil (sahil bağlantıları hariç) bütün devreleri boyunca, elektriksel devamlılığa sahip bulunacaklar, ve; elektrostatik yüklerinin alınması amacıyla arzlanmış olacaklardır.

5.10 Kargo tulumba dairelerinin korunması

5.10.1 Tankerlerde:

.1 Kargo pompa dairelerinde monteli olup, kargo pompa dairesinin perdesinden geçiş yapan şaftlarla çalışan kargo pompaları, balast pompaları ve striping (devre boşaltma) pompaları; perde geçiş glendlerinin, yataklarının ve pompa gövdelerinin sıcaklıklarını algılayan sensörlerle teçhiz edilmiş olacaklardır. Bu sensörlerden ikaz alan sürekli sesli ve görüntülü bir alarmin, kargo kontrol odası veya pompa kontrol odasında otomatik olarak devreye girmesi sağlanmış olacaktır,

.2 Kargo pompa dairelerinde, emercensi aydınlatma hariç, aydınlatma devreleri; havalandırmanın aydınlatmayla aynı anda devreye girmesine olanak verecek şekilde, havalandırma devreleri ile kombine çalışır durumda olacaktır. Havalandırma sistemindeki bir arızanın, aydınlatmayı da devre dışı bırakmasına izin verilmeyecektir;

.3 Hidrokarbon gazları konsantrasyonlarının birikmesini sürekli olarak izleyen bir sistem mevcut olacaktır. Örnekleme noktaları ile dedektör problemleri; potansiyel bir tehlike oluşturan kaçakların öncelikle tespitine olanak verecek şekilde yerleştirilmiş olacaklardır. Hidrokarbon gaz konsantrasyonunun, önceden ayarlanmış ve, yanabilme alt limit değerinin 10%' undan hiçbir şekilde daha yüksek olmayan bir değere ulaşılması durumunda, sürekli sesli ve görüntülü bir alarmin; pompa dairesinde, makine kontrol odasında, kargo kontrol odası ve seyir köprüüstünde, personeli potansiyel tehlike konusunda uyararak üzere, otomatik olarak devreye girmesi sağlanmış olacaktır..

.4 Bütün pompa daireleri; uygun yerlere yerleştirilmiş alarlara sahip, sintine seviye izleme donanımları ile teçhiz edilmiş olacaktır.

Kural 5

Yangının büyüme potansiyeli

1 Amaç

Bu Kural'ın amacı; yangının büyüme potansiyelini, geminin bütün bölmelerinde sınırlandırmaktır. Bu amaçla, aşağıdaki fonksiyonel gereklilikler sağlanmış olacaktır:

.1 Bölme ye beslenen havanın kontrol altına alınmasına olanak veren düzenlemeler yapılmış olacaktır;

.2 Bölme içinde bulunan yanabilir sıvıların kontrol altına alınmasına olanak veren düzenlemeler yapılmış olacaktır; ve,

.3 Patlayabilir malzemenin kullanımı sınırlanmış olacaktır.

2 Bölmede hava beslenmesinin ve yanabilir sıvıların kontrolü

2.1 Havalandırma vasıtalarının kapatılması ve cihazların durdurulması

2.1.1 Bütün havalandırma sistemlerinin üzerinde bulunan ana girişler ve çıkışlar; havalandırdıkları bölmelerin dışından kapatılabilir şekilde olacaktır. Kapatma tertibatları; kolaylıkla ulaşılabilir oldukları gibi, ayrıca; kolaylıkla görülebilecek şekilde ve silinmeyen bir şekilde markalanmış olacak, uzaktan kapatılmakta olan girişlerin açık veya kapalı durumlarını belirtecek yeterlilikte olacaktır.

2.1.2 Yaşam ve hizmet bölmelerinin, kargo bölmelerinin, kontrol istasyonları ve makine bölmelerine hava temin eden güçlü havalandırma sistemleri; havalandırdıkları bölmelerin dışındaki kolaylıkla ulaşılabilen noktalardan kapatılabilme yeteneğinde olacaktır. Bu kontrol noktaları; hizmet ettikleri bölmedeki bir yangın durumunda kontrol dışı kalmayacak şekilde olacaktır.

2.1.3 36 yolcudan daha fazla yolcu taşıyabilen yolcu gemilerinde; makine ve kargo bölmeleri havalandırmaları ile, Kural 18.2 çerçevesinde gerekli olan diğer alternatif sistemler hariç, güçlü havalandırma sistemleri; birbirlerinden mümkün olduğu kadar uzakta bulunan iki ayrı noktanın herhangi birinden kontrol edilebilme yeteneğine sahip olacak şekilde gruplandırılmış kontrol tertibatı ile teçhiz edilmiş olacaklardır. Kargo bölmelerinin güçlü hava sistemlerini besleyen fanlar; sözkonusu bölmenin dışındaki güvenli bir noktadan kontrol edilebilme yeteneğinde olacaktır.

2.2 Makine bölmelerinde kontrol vasıtaları

2.2.1 Tavan havalandırma kaportaları, normal olarak egzost havalandırması işlevini gören baca içi hava boruları ile havalandırma damperlerinin açılması ve kapatılmasına yarayan kontroller mevcut olacaktır.

2.2.2 Havalandırma fanlarının durdurulmasına yarayan kontroller mevcut olacaktır. Makine bölmelerine hava temin eden güçlü havalandırma sistemleri, bir tanesi sözkonusu bölmenin dışında olmak üzere; iki ayrı noktadan kontrol edilebilecek şekilde gruplandırılmış olacaklardır. Makine bölmelerine hava temin eden güçlü havalandırma sistemlerinin durdurulmasına yarayan kontroller, diğer bölmelerin havalandırma sistemlerinin durdurulmasına yarayan kontrollerden tümüyle ayrı olacaktır.

2.2.3 Güçlü havalandırma sistemleri, devir kademesini otomatik ayarlayan fanlar, akaryakıt transfer pompaları, akaryakıt ünite pompaları, yağlama yağı servis pompaları, termal yağlama yağı devridaim pompaları ve yağ separatörleri (pürifayerleri)'nin durdurulmasına yarayan kontroller mevcut olacaktır. Bununla birlikte; Paragraf 2.2.4 ve 2.2.5'de yer alan gereklilikler, sintine suyu separatörleri için uygulanmasına gerek yoktur.

2.2.4 Paragraf 2.2.1 ila 2.2.3 arasındakiler ile, Kural 4.2.2.3.4'te sözkonusu edilmiş olan kontroller, hizmet ettikleri bölmedeki bir yangın durumunda kontrol dışı kalmayacak şekilde yerleştirilmiş olacaktır.

2.2.5 Yolcu gemilerinde, 2.2.1 ila 2.2.4 Paragrafları ve, Kural 8.3.3 ve 9.5.2.3'te gerekli olduğu belirtilmiş olan kontroller ile, bulunması öngörülen herhangi bir yangın söndürme sistemine ait kontroller; bir tek kontrol noktasında, veya; İdare'nin kabul koşuluna bağlı olmak üzere; mümkün olduğu kadar az sayıdaki kontrol noktası gruplarında bulunacaklardır. Söz konusu kontrol noktaları; güverteden güvenli giriş olanağına sahip bulunacaklardır.

2.3 Belirli zamanlarda insan gözetimi altında bulunmayan makine bölmelerinde kontrol vasıtaları açısından ilave gereklilikler

2.3.1 Belirli zamanlarda insan gözetimi altında bulunmayan makine bölmeleri ile ilgili olarak, söz konusu bölmelerin yangın savunma bütünlüğünün idamesi, yangın söndürme sistem kontrollerinin yerleşim ve merkezileştirilmeleri, çabuk kapama düzenlemeleri (örneğin, havalandırma, yakıt pompaları, v.s.) konularında idare tarafından özel bir dikkat gösterilmesi gerekli olup; burada öngörülenlerden daha fazla yangın söndürme cihazı ve diğer yangın savunma ekipmanları ile teneffüs cihazına gerek görülebilir.

2.3.2 Yolcu gemilerinde; söz konusu bölmelerde alınması gerekli önlemler, en az; normal olarak insan gözetimi altındaki makine bölmelerinde alınmış olan önlemlerin seviyesinde olacaktır.

3 Yangından koruma malzemeleri

3.1 Yanmaz malzemenin kullanılması

3.1.1 İzolasyon malzemeleri

Kargo bölmeleri, posta bölmeleri, bagaj odaları ile hizmet bölmelerindeki soğutulmuş alanlar dışındaki yalıtımlar; yanmaz malzemedan yapılmış olacaktır. Buhar bariyerleri ve yalıtım görevinde kullanılan yapıştırıcılar ile; soğutma devreleri boru fittinglerinin yanmaz malzemedan olmasına gerek olmamakla birlikte, bunların mevcudiyetleri mümkün olan en az miktarlarda tutulmalı ve yangına bakan yüzeylerinin alev yayma sürati düşük bir yapıda olması sağlanmalıdır.

3.1.2 Tavanlar ve kaplamalar

3.1.2.1 Yolcu gemilerinde, kargo bölmeleri ile, posta bölmeleri, bagaj odaları, saunalar veya hizmet bölmelerine ait soğutulmuş alanlar hariç; bütün yer döşemeleri, yerler, hava akımı kesiciler ve tavanlar; yanmaz malzemedan yapılmış olacaktır. Bir bölmeyi, kullanım veya estetik amaçlarıyla ayırmakta kullanılan yarım perde veya güverteler de aynı şekilde, yanmaz malzemedan yapılmış olacaklardır.

3.1.2.2 Yük gemilerinde, aşağıda belirtilmiş olan alanlardaki bütün kaplamalar, tavanlar, hava akımı kesiciler ile bunlarla bağlantılı kısımlar, yanmaz malzemedan yapılmış olacaktır:

.1 Kural 9.2.3.1'de IC metodu olarak tanımlanan kriterlere uygun gemilerdeki yaşam, hizmet bölmeleri ile kontrol istasyonları; ve,

.2 Kural 9.2.3.1'de IIC veya IIIC metodu olarak tanımlanan kriterlere uygun gemilerdeki yaşam, hizmet bölmeleri ile kontrol istasyonlarına hizmet veren koridorlar ve merdiven boşlukları.

3.2 Yanabilir malzemenin kullanılması

3.2.1 Genel

3.2.1.1 Yolcu gemilerinde, yaşam ve hizmet bölmelerinde bulunan ve; yanabilir malzeme, döşemelik, kaplama, dekorasyon ve varaklarla kaplanmış "A", "B" veya "C" sınıfı bölmeler; Kural 6'nın Paragraf 3.2.2 ile 3.2.4'deki gerekliliklere uygun olacaklardır. Bununla birlikte, saunalarda; geleneksel ağaç basamaklar ile yerde ve alabandalardaki ağaç kaplamalara müsaade edilmiş olup, sözkonusu malzemenin; Paragraf 3.2.2 ve 3.2.4'teki hesaplamalara dahil edilmesine gerek yoktur.

3.2.1.2 Yük gemilerinde, yaşam ve hizmet bölmelerinde bulunan yanmaz perde, tavan ve döşemelerin, yanabilir özellikli malzeme, döşemelik, kaplama, dekorasyon ve varaklarla kaplanmış olmaları, sözkonusu bölmelerin; Paragraf 3.2.2 ile 3.2.4'deki ve Kural 6'daki gerekliliklere uygun yanmaz perde, tavan veya döşemelerle çevrili olmaları koşuluyla, mümkündür.

3.2.2 Yanabilir malzemelerin azami kalori değerleri

Paragraf 3.2.1'de belirtilmiş bulunan yüzeylerde ve kaplamalarda kullanılmış olan yanabilir malzeme, uygulanmış olan kalınlık için; 45 MJ/m²'den daha büyük bir kalori değerine sahip olmayacaktır.* Bu Paragrafta yer alan gereklilikler; döşemeye ve alabandalara sabit olarak imal edilmiş bulunan mobilyaların yüzeyleri için uygulanmayacaktır.

3.2.3 Yanabilir malzemelerin toplam hacmi

Paragraf 3.2.1 çerçevesinde yanabilir malzemelerin kullanılmış olması halinde; aşağıdaki gerekliliklere uyulmuş olacaktır:

.1 Yaşam ve hizmet bölmelerinde kullanılan yanabilir özellikli döşemelik, kaplama, dekorasyon ve varakların toplam hacmi; alabanda ve tavan müşterek alanlarının 2.5 mm. kalınlıkta kaplanmasına eşdeğer bir hacmi geçmeyecektir. Döşemeye, alabandalara ve güvertelere sabit olarak imal edilmiş bulunan mobilyaların yüzeylerinin, yanabilir özellikli malzeme hacminin hesabına dahil edilmesine gerek yoktur; ve,

.2 Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'nde öngörülen koşullara uygun olarak otomatik bir sprinkler sistemi ile teçhiz edilmiş olan gemilerle ilgili olarak, yukarda tanımlanmış bulunan hacim; "C" sınıfı bölmelerin imalinde kullanılan bir kısım yanabilir malzemeyi de ihtiva edebilir.

3.2.4 Yangına bakan yüzeylerin düşük alev yayma özellikleri

Aşağıda belirtilmiş olan yüzeyler, Yangın Test Prosedürleri Tüzüğü çerçevesinde, düşük alev yayma özelliğine sahip olacaklardır:

3.2.4.1 Yolcu gemilerinde:

.1 Yaşam ve hizmet bölmeleri (saunalar hariç) ile kontrol istasyonlarında bulunan koridorlar ve merdiven boşlukları ile perde ve tavan döşemelerinin ateşe maruz yüzeyleri; ve,

* Uluslararası Standardizasyon Örgütü'nün önerilerine, ve; özellikle ISO 1716:1973 Potansiyel kalori değerinin hesaplanması Dokümanı'na bakınız.

.2 Yaşam ve hizmet bölmeleri ile kontrol istasyonlarında bulunan kapalı ve kolayca girilemeyen alanlarda bulunan yüzeyler ve yerler.

3.2.4.2 Yük gemilerinde:

.1 Yaşam ve hizmet bölmeleri (saunalar hariç) ile kontrol istasyonlarında bulunan koridorlar ve merdi ven boşlukları ile tavanların ateşe maruz yüzeyleri; ve,

.2 Yaşam ve hizmet bölmeleri ile kontrol istasyonlarında bulunan kapalı ve kolayca girilemeyen alanlarda bulunan yüzeyler ve yerler.

3.3 Yolcu gemilerinde merdiven boşluklarındaki mobilyalar

Merdiven boşluklarında, sadece oturma amacıyla kullanılan mobilyalar bulunacaktır. Söz konusu mobilyalar sabit tip olacak, her bir merdiven boşluğu için her bir güvertede altı adetle sınırlı olacak, Yangın Test Prosedürleri Tüzüğü çerçevesinde hesaplanmış düşük risk grubuna mensup olacak, yolcuların yangın kaçış yolları üzerinde engel oluşturmayacaktır. İdare; sabit tipte ve yanmaz olmaları, ve, yolcuların yangın kaçış yolları üzerinde engel oluşturmaması koşullarıyla; ana resepsiyon bölümünü oluşturan bir merdiven boşluğuna, oturma amaçlı ilave mobilyaların konulmasına izin verebilir. Kabin bölümlerinde kaçış yolu oluşturan yolcu ve mürettebat yaşam yerleri koridorlarında mobilya bulunmasına izin verilmeyecektir. Yukardakilere ilave olarak; bu Kurallar gereğince tehlike içermeyen güvenlik ekipmanlarının muhafaza edilmekte olduğu yanmaz malzemeden mamul dolapların bulunmasına izin verilebilir. Su içme dolapları ile buz makinelerinin koridorlarda bulundurulmasına; sabit olmaları ve kaçış yollarını daraltmamaları koşullarıyla izin verilebilir. Buradaki kurallar, koridor ve merdiven boşluklarında bulunan; dekoratif çiçek ve süs bitkilerine, heykellere ve; tablo ve süsleme goblenleri gibi diğer sanatsal objelere de aynı şekilde uygulanacaktır.

Kural 6

Duman oluşturma potansiyeli ve toksite

1 Amaç

Bu Kural'ın amacı; Normal olarak insanların yaşama ve çalışmalarına tahsisli alanlarda, bir yangın nedeniyle oluşabilecek duman ve toksik gazların insan yaşamı açısından yarattığı tehlikeleri azaltmaktır. Bu amaçla; bir yangın durumunda, yüzey kaplamaları da dahil olmak üzere, yanabilen tüm malzemelerin oluşturacağı duman ve toksik gaz miktarının sınırlandırılması sağlanacaktır.

2 Boya, vernik ve diğer dekoratif kimyasallar

Ateşe maruz iç yüzeylerde kullanılan boya, vernik ve diğer dekoratif kimyasalların, fazla miktarda duman ve toksik gaz neşretmeyen özellikte olmaları sağlanacak, bu husus; Yangın Test Prosedürleri Tüzüğü'ne uygun olarak tespit edilmiş olacaktır.

3 Güvertelerin üst yüzey kaplamaları

Yaşam ve hizmet bölmeleri ile kontrol istasyonlarında bulunmaları halinde, güverte üst yüzey kaplamalarının; yüksek sıcaklıklarda duman, toksik gaz ve patlama özelliğine sahip gazlar neşretmeyen onaylı malzemeden olması sağlanacak, bu husus; Yangın Test Prosedürleri Tüzüğü'ne uygun olarak tespit edilmiş olacaktır.

Kısım C

Yangının bastırılması

Kural 7

Tespit ve alarm

1 Amaç

Bu Kural'ın amacı; bir yangının başlangıç noktasında tespit edilmesi, ve; güvenli bir kaçışın ve yangın savunma faaliyetlerinin başlatılabilmesi için gerekli alarmin verilebilmesine olanak sağlamaktır. Bu amaçla; aşağıdaki fonksiyonel gerekliliklerin yerine getirilmesi sağlanacaktır:

.1 Sabit yangın savunma ve yangın alarm sistemlerinin elemanları, sözkonusu bölmenin; yapısal niteliği, yangının büyümesine yol açabilirlik potansiyeli ile duman ve gaz neşretme potansiyeli ile uyumlu olacak,

.2 Yangın haberinin verilmesine yarayan ve manuel olarak çalışan sabit dahili yangın telefon birimleri uygun şekilde yerleştirilmiş olacak; ve,

.3 Uygulanan yangın devriyeleri sistemi, yangınların tespit ve lokalize edilmeleri ile, Köpriüstü ile yangın savunma timlerinin ikaz edilmesini etkinlikle sağlayacaktır.

2 Genel gereklilikler

2.1 Bu Kural'da öngörülmüş olduğu üzere; sabit bir yangın savunma ve yangın alarm sistemi mevcut bulunacak.

2.2 Bu Kural ve bu Kısım'daki diğer Kurallar gereğince bulundurulacak olan sabit yangın savunma ve yangın alarm sistemi ile, örnekleme yöntemi ile çalışan duman tespit sistemi, Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü çerçevesinde onaylanmış olacak.

2.3 Paragraf 5.1'de tanımlanmış olanların dışında kalan bölmelerin korunmaları için sabit bir yangın tespit ve yangın alarm sisteminin bulundurulmasının öngörüldüğü durumlarda, korunması sözkonusu olan her bölmede, Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ne uygun en az bir adet dedektör monte edilmiş bulunacak.

3 Başlangıç ve periyodik testler

3.1 Bu Bölüm'ün uygulanabilir Kural'ları çerçevesinde gerekli olan sabit yangın tespit ve yangın alarm sistemlerinin performansları; monte edilmelerinden sonra, değişik havalandırma koşulları altında test edileceklerdir.

3.2 Sabit yangın tespit ve yangın alarm sistemlerinin performansları; uygun sıcaklıkta kızgın hava veya uygun yoğunluk değerleri veya partikül büyüklüklerine sahip duman veya aerosol üfleyen, veya; dedektörün reaksiyon vermesi öngörülen ve henüz yeni başlamış diğer yangın tiplerine özgü fiziksel nitelikte ortam oluşturan cihazların kullanılması suretiyle tabi tutulacakları periyodik testlerde, İdare tarafından kabul edilebilir seviyelerde olacaktır.

4 Makine bölmelerinin korunması

4.1 Montaj

Aşağıdaki bölmelerde, sabit bir yangın tespit ve yangın alarm sistemi monte edilmiş olacaktır:

.1 Periyodik olarak gözetim dışı kalan makine bölmeleri; ve

.2 Aşağıdaki koşullara uyan makine bölmeleri:

.2.1 Sürekli personel bulundurulmadan, otomatik ve uzaktan kontrollü sistem ve ekipmanların monte edilmesi onaylanmış bulunan bölmeler; ve,

.2.2 Değişik seviyelerde otomatik veya uzaktan kontrol donanımları ile donatılmış olup, bir kontrol odasından sürekli gözetim altında bulundurulanan, ana elektrik güç kaynakları da dahil olmak üzere, ana makineleri ve ilgili diğer makineleri ihtiva eden makine bölmeleri.

4.2 Dizayn

Paragraf 4.1.1'de bulundurulması öngörülen sabit yangın tespit ve yangın alarm sistemlerinin dizaynında ve dedektörlerinin yerleştirilmelerinde, makinelerin bütün normal çalışma koşulları altında ve; çevre sıcaklıklarında oluşabilecek muhtemel değişiklikler karşısında havalandırma koşullarında ortaya çıkabilecek farklı durumlar altında, sözkonusu bölmenin herhangi bir yerindeki bir yangın başlangıcını süratle tespit edebilmesi ihtiyacı göz önünde bulundurulacaktır. Sınırlı bir yüksekliğe sahip olan ve, diğer özellikleri nedeniyle kullanılması uygun olabilecek bölmeler istisna olmak üzere; sadece termal dedektör kullanan tespit sistemlerinin kullanılmasına izin verilmeyecektir. tespit sistemi; her iki özelliği ile de, yangın dışındaki olayları ihbar eden diğer alarm sistemlerinkinden farklı ikazlar veren, sesli ve görüntülü uyarılarını, sözkonusu alarmların Köprü üstünde yetkili bir zabitan tarafından görülebilmesine ve duyulabilmesine yeterli sayıdaki bölmelerde yayacaktır. Köprü üstünün donatılmamış olduğu durumlarda, alarm; yeterli sayıda mürettebatın görevli olarak bulunması gereken diğer bir uygun bölmede çalacaktır.

5 Yaşam ve hizmet bölmeleri ile kontrol istasyonlarının korunması

5.1 Yaşam bölmelerindeki duman dedektörleri

Bütün merdivenlerde, koridorlarda ve kaçış yolları üzerinde, Kural 5.2., 5.3 ve 5.4'de açıklanmış olduğu şekilde duman dedektörleri konulmuş olacaktır. Havalandırma tünelleri içersine özel amaçlı dedektörlerin yerleştirilmesine özen gösterilecektir.

5.2 36 yolcudan daha fazlasını taşıyan yolcu gemileri için gereklilikler

Hizmet bölmeleri ve kontrol istasyonları ile; yaşam bölmelerindeki koridorlar, merdivenler ve kaçış yolları da dahil, tüm yaşam bölmelerindeki dumanı tespit edecek şekilde sabit bir yangın tespit ve yangın alarm sistemi monte edilmiş olacaktır. Özel banyo ve mutfak bölmelerinde duman dedektörleri bulunmasına gerek yoktur. Boş alanlar, umumi tuvaletler, karbon dioksit odaları ve benzer alanlar gibi, yangın riski çok az yada hiç olmayan alanların sabit yangın tespit ve yangın alarm sistemleri ile teçhiz edilmiş olmasına gerek yoktur.

5.3 36 yolcudan daha fazlasını taşımayan yolcu gemileri için gereklilikler

İster yatay ister düşey olsun, her bir müstakil bölmede, yaşam ve hizmet için kullanılan bütün alanlarda ve; boş alanlar ve banyo/tuvalet alanları gibi ciddi bir yangın riski bulunmayan alanlar dışında idare tarafından gerekli görülecek her bölmede, aşağıdaki donanımlardan bir tanesi bulunacaktır:

.1 Bu şekildeki bölmelerde yangının varlığını tespit edecek, yaşam bölmelerindeki merdivenler, koridorlar ve kaçış yollarında ise dumanı tespit edecek şekilde sabit bir yangın tespit ve yangın alarm sistemi; veya,

.2 Yangın Savunma Sistemleri Tüzüğü'nün ilgili gerekliliklerine uygun ve onaylı olup; sözkonusu alanları koruyabilecek şekilde monte edilmiş ve yerleştirilmiş; otomatik bir sprinkler, yangın tespit ve yangın alarm sistemi ile birlikte, yaşam bölmelerindeki merdivenler, koridorlar ve kaçış yollarında dumanı tespit edecek şekilde sabit bir yangın tespit ve yangın alarm sistemi.

5.4 Yolcu gemilerindeki atriumların korunması

Atriumu içeren düşey bölmenin tamamı, bir duman dedektörü ile korunmakta olacaktır.

5.5 Yük gemileri

Yük gemilerinin yaşam ve hizmet bölmeleri ile kontrol istasyonları; Kural 9.2.3.1 çerçevesinde benimsenmiş bulunulan ve aşağıda özetlenen koruma metoduna bağlı olarak, sabit bir yangın tespit ve yangın alarm sistemi, ve/veya; otomatik bir sprinkler, yangın tespit ve yangın alarm sistemi ile korunacaklardır:

5.5.1 Metot IC - Yaşam bölmesi içinde bulunarı bütün koridorlarda, merdivenlerde ve kaçış yollarında dumanı tespit edebilecek şekilde monte edilmiş ve yerleştirilmiş sabit bir yangın savunma ve yangın alarm sistemi.

5.5.2 Metot IIC - Boş alanlar ve banyo/tuvalet alanları gibi ciddi bir yangın riski bulunmayan alanlar dışındaki yaşam bölmelerini, mutfakları, ve diğer hizmet alanlarını koruyabilecek şekilde monte edilmiş ve yerleştirilmiş, Yangın Savunma Sistemleri Tüzüğü'nün ilgili gerekliliklerine uygun ve onaylı otomatik bir sprinkler, yangın tespit ve yangın alarm sistemi. Yukarıdakilere ilaveten; yaşam bölmeleri içerisindeki bütün koridorlar, merdivenler, ve kaçış yollarında dumanı tespit edebilecek şekilde monte edilmiş ve yerleştirilmiş, sabit bir sprinkler, yangın tespit ve yangın alarm sistemi.

5.5.3 Metot IIIC - Boş alanlar ve banyo/tuvalet alanları gibi ciddi yangın riski bulunmayan alanlar dışında kalan bütün yaşam ve hizmet bölmelerinde bir yangının varlığı ile, yaşam bölmelerindeki bütün koridorlar, merdivenler ve kaçış yollarında duman mevcudiyetini tespit edebilecek şekilde monte ve yerleştirilmiş sabit bir yangın tespit ve yangın alarm sistemi. Yukarıdakilere ilaveten; yaşam bölmelerindeki bütün koridorlar, merdivenler, ve kaçış yollarında duman mevcudiyetini tespit edebilecek şekilde monte ve yerleştirilmiş sabit bir yangın tespit ve yangın alarm sistemi.

6 Yolcu gemilerindeki kargo bölmelerinin korunması

Geminin; bu Kural'ın uygulanmasını gerekli kılmayacak kadar kısa süreli seferler yaptığı konusunda İdare'nin ikna edilmesi durumları dışında; İdare'ce yangın geçirmezliği sağlanmış olduğu değerlendirilen bütün yük bölmeleri; sabit bir yangın tespit ve yangın alarm sistemi veya; duman ihbar sistemi ile teçhiz edilmiş olacaklardır.

7 Manuel olarak çalıştırılan kontrol noktaları

Bütün yaşam ve hizmet bölmeleri ile kontrol istasyonları; Yangın Güvenliği Sistemleri Tüzüğü'ne uygun, manuel olarak çalıştırılan kontrol noktaları ile teçhiz edilmiş olacaklardır. Her çıkış kaportası, bir adet manuel olarak çalıştırılan kontrol noktası ile teçhiz edilecektir. Her güvertedeki koridorlar; hiçbir noktası bir kontrol noktasından 20 m.'den daha uzak olmayacak şekilde, kolaylıkla ulaşılabilen ve manuel olarak çalıştırılan kontrol noktaları ile teçhiz edilmiş olacaktır. .

8 Yolcu gemilerinde yangın devriyeleri

8.1 Yangın devriyeleri

36'dan daha fazla yolcu taşıyan yolcu gemilerinde, herhangi bir yangın başlangıcının zamanında tespitine olanak verebilecek etkin bir devriye sistemi idame ettirilecektir. Yangın devriyesinin her bir elemanı, gerek geminin özellikleri ve gerekse de; kullanmak zorunda kalabileceği herhangi bir teçhizatın yeri ve kullanımı konusunda eğitilmiş olacaktır.

8.2 Denetim kaportaları

İdare'nin, herhangi bir yangın başlama risk bulunmadığı konusunda ikna edildiği bölmeler haricinde kalan bölmelerin tavan ve perdeleri; yangın devriyelerinin, kapalı ve girilemeyen bir bölmede ortaya çıkabilecek dumanı, sözkonusu bölmenin yangına karşı korunma yeterliliğini bozmadan tespit edebilmelerine olanak verecek şekilde imal edilecektir.

8.3 Taşınabilir İki-yönlü telefon cihazları

Yangın devriyesinin bütün elemanlarına; taşınabilir iki-yönlü radyo telefon cihazları verilmiş olacaktır.

9 Yolcu gemilerinde yangın alarm sinyallerinin verilmesi

9.1 Yolcu gemileri; seyirde ve (hizmet dışı durumda olmaları dışında) limanda bulundukları her an, herhangi bir yangın sinyalinin sorumlu gemi zabiti tarafından anında alınabilmesini sağlayacak şekilde donatılmış veya organize edilmiş olacaktır.

9.2 Sabit yangın tespit ve yangın alarm sistemlerinin kontrol panelleri; hataya-kapalı prensibine uygun olarak dizayn edileceklerdir (örneğin, açık bir dedektör kablosunun hatalı bir sinyal verebilmesi gibi).

9.3 36'dan daha fazla yolcu taşıyan gemiler; Paragraf 5.2'de belirtilmiş olan sistemler için öngörüldüğü üzere, sürekli insan yönetiminde bulunan merkezi kontrol istasyonlarında toplanmış yangın tespit alarmlarına sahip olacaklardır.

Bundan ayrı olarak; yangın kaportalarının uzaktan kumandaları ile havalandırma fanlarının çabuk kapama donanımları da, aynı yerde toplanmış olacaklardır. Havalandırma fanları; sürekli insan yönetiminde bulunan merkezi kontrol istasyonlarındaki personel tarafından yeniden devreye alınabilecek şekilde olacaktır. Merkezi kontrol istasyonlarındaki kontrol panelleri; yangın kaportalarının açık veya kapalı durumlarını ve, dedektör, yangın alarmları ve fanların kapalı veya devre dışı konumlarını da sürekli gösterebilecek şekilde olacaktır. Kontrol paneli; sürekli devrede bulunacak, ve; normal elektrik akımının kesilmesi halinde, otomatik olarak yardımcı güç besleme devresine geçebilecek durumda olacaktır. Kontrol paneli; ana güç kaynağından beslenecek, ayrıca; uygulanabilir durumdaki diğer kuralların daha başka düzenlemelerin yapılmasına izin verdiği haller dışında, Kural II-1/42'de açıklanmış olan gerekliliklere uygun durumdaki emercensi güç kaynağına da irtibatlı bulunacaktır.

9.4 Gemi personelini toplayabilmek üzere, Köprü üstünden veya yangın savunma merkezinden çalıştırılabilen özel bir alarm sistemi mevcut olacaktır. Bu alarm sistemi; geminin genel alarm sisteminin bir parçası da olabilir, ancak; yolcu yaşam bölmelerindeki alarmdan bağımsız olarak çalışabilir durumda olacaktır.

Kural 8

Duman yayılmasının kontrolü

1 Amaç

Bu Kural'ın amacı; dumanın sebep olabileceği tehlikeleri en aza indirmek üzere, dumanın yayılmasının engellenmesidir. Bu amacın sağlanabilmesi için; atriumlarda, kontrol istasyonlarında, makine bölmeleri ve diğer kapalı alanlardaki dumanın kontrol altına alınabilmesi için gerekli tedbirler alınmış olacaktır.

2 Makine bölmelerinin dışındaki kontrol istasyonlarının korunması

Makine bölmelerinin dışındaki kontrol istasyonlarında bulunan makine ve ekipmanların herhangi bir yangın durumunda kontrol altında tutulabilmesine ve fonksiyonlarını etkinlikle devam ettirebilmelerine olanak vermek üzere, sözkonusu bölmelerdeki vizibilitenin ve dumansızlığın güvence altına alınması bakımından uygulanabilir önlemlerin alınmış olması sağlanacaktır. Alternatif ve bağımsız havalandırma girişleri mevcut olacak, ve; her iki havalandırma kaynağı da; aynı anda bölmeyi dumana boğmadan riski en aza indirilecek şekilde, birbirlerinden ayrı yerlerde bulunacaklardır. İdare'nin takdirinde olmak üzere, bu gerekliliklerin; bir açık güverte üzerinde bulunan veya oraya açılan kontrol istasyonlarında, veya; yerine göre alınmış diğer lokal önlemlerin aynı sonucu verecek etkinlikte olmaları hallerinde uygulanmaları zorunluluğu bulunmayabilir.

3 Makine bölmelerinden dumanın atılması

3.1 Bu paragraftaki gereklilikler; A sınıfı makine dairelerine ve; İdare tarafından gerekli oldukları değerlendirilmeleri halinde, diğer makine bölmelerine uygulanacaktır.

3.2 Bir yangın durumunda; korunması gerekli bölmelerdeki dumanın dışarı atılabilmesini temin etmek üzere, Kura19.5.2.1'deki gerekliliklere uygun düzenlemeler yapılmış olacaktır. Bu maksatla normal havalandırma sistemlerinin kullanılmaları kabul edilebilir.

3.3 Dumanın dışarı atılmasında kullanılan kontrol donanımları, hizmet verdikleri bölmede meydana gelebilecek bir yangın durumunda kullanılmaları engellenmeyecek şekilde, ilgili bölmenin dışında bulunacaktır.

3.4 Yolcu gemilerinde, Paragraf 3.3 çerçevesinde bulunması gereken kontrol donanımları; bir tek kontrol mevkiinde veya; İdare'nin kabul edebileceği en az sayıdaki kontrol mevkiilerinde gruplandırılmış olarak bulunacaklardır. Bu kontrol mevkiileri, açık güverteden girilebilen güvenli bir girişe sahip olacaklardır.

4 Hava akımı engelleyicileri

Tavanlar, perdeler ve yer döşemelerinin arka tarafında bulunan kapalı boş hacimler, 14 m.'den daha fazla olmayan aralıklarla yerleştirilmiş hava akımı engelleyici panellerle bölünmüş olacaktır. Bu kapalı hacimler; merdivenler, transklar v.b. gibi kullanım alanlarının taban döşemeleri de dahil; bütün güverte boyunca, dikey yönde geçirmezliğe sahip olacaklardır.

5 Yolcu gemilerinin atriumlarında duman tahliye sistemleri

Atriumlar; duman tahliye sistemleri ile teçhiz edilmiş olacaklardır. Duman tahliye sistemleri; bu bölmelerde bulunması zorunlu olan duman tespit sistemleri üzerinden çalıştırılacak, ve; manuel çalıştırılabilir yeteneğe de sahip olacaklardır.

Kural 9

Yangının durdurulması

1 Amaç

Bu Kural'ın amacı, yangının; başladığı noktada durdurulmasıdır. Bu amaçla; aşağıdaki fonksiyonel gereklilikler karşılanmış olacaktır:

- .1 Gemi; termal ve yapısal bölmelere ayrılmış olacak;
- .2 Bölümlerin ısı yalıtımlarında; Söz konusu bölme ve bitişik bölmelerdeki yangın riski göz önüne alınmış olacak,
- .3 Bölümlerin yangına karşı geçirmezlikleri; her bir giriş ve geçiş noktasında korunmuş olacaktır.

2 Termal ve yapısal bölmeler

2.1 Termal ve yapısal bölmeleme

Hangi tipte olursa olsun, bütün gemiler; bölmenin yangın riskleri göz önünde bulundurulmak suretiyle termal ve yapısal alt bölmelere ayrılmış olacaklardır.

2.2 Yolcu gemileri

2.2.1 Düşey ve yatay Ana Bölmeler

2.2.1.1.1 36'dan fazla yolcu taşıyan gemilerde, tekne, üst binalar ve güverte evleri; "A-60" sınıfı perdelerle düşey ana bölmelere ayrılmış olacaktır. Basamaklar ve gözardı alanların sayısı en azda tutulacak, gerekli olduklarında ise, bu alanlar da "A-60" sınıfı alt bölmeler olacaktır. Bölmenin bir tarafında, Paragraf 2.2.3.2.'de tanımlanmış olan (5), (9) veya (10) sınıfı bir bölmenin bulunması, veya; her iki tarafında yakıt tanklarının bulunması durumlarında, düşey ve yatay ana bölmelerin standardı "A-0" olarak değiştirilebilir.

2.2.1.1.2 36'dan fazla yolcu taşıyan gemilerde, yaşam ve hizmet bölmelerine açılan; tekne, üst binalar ve güverte evleri; "A" sınıfı perdelerle düşey ana bölmelere ayrılmış olacaktır. Söz konusu bu düşey ana bölmeler; Paragraf 2.2.4'de verilmiş bulunanlara uygun yalıtım değerlerine sahip olacaktır.

2.2.1.2 Sızmaz kasara üzerindeki düşey ana bölmelerin sınırlarını oluşturan perdeler, uygulanabilir olduğu kadar; sızmaz kasaranın hemen altında bulunan su geçirmez bölme perdeleriyle aynı düzlemde olacaklardır. Düşey ana bölmelerin uzunluk veya genişlikleri; bu bölmeleri çevreleyen perdeleri, su geçirmez bölme perdeleriyle aynı düzleme getirebilmek, veya; düşey ana bölmenin tüm uzunluğu boyunca devam eden daha geniş bir genel kullanım alanı elde etmek üzere; düşey ana bölmenin toplamı 1.600 m²'den fazla olmamak koşuluyla, en fazla 48 m.lik bir mesafeye kadar uzatılabilir. Bir düşey ana bölmenin uzunluk veya genişliği; onu çevreleyen perdelerin en uzak iki tanesi arasındaki mesafedir.

2.2.1.3 Bu perdeler, güverteden güverteye veya, borda kaplamasına veya diğer bölmelerin perdelerine kadar devam edecektir.

2.2.1.4 Bir düşey ana bölmenin, sprinkler sistemi bulunan bir bölme ile, bulunmayan bir diğer bölme arasında uygun bir engel oluşturmak maksadıyla yatay "A" sınıfı bölmelere bölünmüş olduğu durumlarda, söz konusu bölümler; bitişik düşey ana bölme perdeleri ile, borda kaplaması veya geminin dış sınırları arasında bulunacaklar ve, Tablo 9.4'te verilmiş bulunan yangına karşı bütünlük ve sızdırmazlık değerlerine uygun olarak izole edilmiş olacaklardır.

2.2.1.5.1 Otomobil veya demiryolu araçlarını taşımak gibi özel maksatlarla dizayn edilmiş bulunan gemilerde, düşey ana bölme perdeleri ile ilgili gerekliliklerin, geminin esas inşa amacı ile çatışır durumda olması halinde; olası bir yangını kontrol etmeye ve engellemeye yönelik eşdeğer ve alternatif önlemler uygulamaya konulacak ve; özellikle de İdare tarafından onaylanmış olacaktır. Uygulanabilir Kurallara göre korunma önlemlerinin alınmış olanlar dışında, Ro-Ro güvertelerinin üzerinde hiçbir hizmet bölmesi veya ambar bulunmayacaktır.

2.2.1.5.2 Bununla birlikte; özel kategorideki bölmelere sahip bir gemide, bu bölmeler; Kural 20'nin uygulanabilir gerekliliklerine uygun olacak, ve; uygulanmış olan Söz konusu gerekliliklerin, bu Bölüm'de yolcu gemileri ile ilgili olarak belirtilmiş bulunan diğer gereklilikler yönünden yetersiz kalması durumunda ise; Kural 20'nin öngördüğü gereklilikler öncelik alacaktır.

2.2.2 Düşey bir ana bölmedeki perdeler

2.2.2.1 36'dan fazla yolcu taşıyan gemilerde, "A" sınıfı olmasına gerek bulunmayan perdeler, en azından "B" sınıfı, veya; Paragraf 2.2.3'teki Tablolarda belirtilmiş değerlere uyan "C" sınıfı perdeler olacaktır.

2.2.2.2 36'dan fazla yolcu taşıyan gemilerde, yaşam bölmeleri ile hizmet bölmeleri arasında yer alıp "A" sınıfı olmasına gerek bulunmayan perdeler, en azından "B" sınıfı, veya; Paragraf 2.2.4'teki Tablolarda belirtilmiş değerlere uyan "C" sınıfı perdeler olacaktır. Ayrıca; "A" sınıfı olmasına gerek bulunmayan koridor perdeleri, aşağıdaki istisnalarla; güverteden güverteye uzanan "B" sınıfı perde olacaktır:

.1 Perdenin her iki yanında da, kesintisiz devam eden "B" sınıfı tavanlar veya yer döşemelerinin bulunduğu durumlarda; sözkonusu perdenin; kesintisiz devam eden "B" sınıfı tavan veya yer döşemesinin gerisinde kalan kısmı, gerek kalınlık ve gerekse de malzeme olarak; "B" sınıfı perdelerin imalatında kullanılmalarına izin verilen malzemeden imal edilmiş olacak, ve; sadece İdare'nin görüşüne göre gerekli ve uygun olan durumlarda da "B" sınıfı bölmeler için aranan geçirmezlik kriterine uygun bir durumda bulunacaktır.

.2 Yangın Savunma Sistemleri Tüzüğü'nün gerekliliklerine uygun durumdaki otomatik sprinkler sistemleri ile korunmakta olan bir gemide, koridor perdeleri; kendisi ile birlikte tavan perdesinin de Paragraf 2.2.4'ün gerekliliklerine uyan "B" sınıfı perdeler olması koşuluyla, koridora ait tavanda sonlanabilirler. Bu şekildeki bir perde üzerindeki bütün kapılar ve kemereler, yanmaz özellikteki malzemeden imal edilmiş olacak, ve; üzerinde bulundukları perde ile aynı yangına karşı bütünlük derecesinde olacaklardır.

2.2.2.3 Paragraf 2.2.2.2'de tanımlanan koridor perdeleri hariç, "B" sınıfı olması gereken perdeler, güverteden güverteye veya, borda kaplamasına veya diğer bölmelerin perdelerine kadar devam edecektir. Bununla birlikte; her iki yanında da boydan boya, en az bitişik olduğu perde ile aynı yangına karşı bütünlük değerine sahip "B" sınıfı bir tavan veya yer döşemesi bulunan bir perde, kendisine bitişik sözkonusu tavan veya yer döşemesinde sonlanabilir.

2.2.3 36'dan fazla yolcu taşıyan gemilerde perdelerin ve güvertelerin yangın geçirmezliği

2.2.3.1 Yolcu gemilerindeki perde ve güvertelerin yangın geçirmezliği ile ilgili özel gerekliliklere uymalarına ilave olarak, bütün perde ve güverteler; en azından [Tablo 9.1](#) ve [9.2](#)'de belirtilmiş olan gerekliliklere de uyacaklardır. Gemideki özel yapısal düzenlemeler nedeniyle, herhangi bir bölmenin sahip olması gereken yangına karşı bütünlük değerinin Tablo'lardan tespiti konusunda zorlukla karşılaşılmaması durumunda, sözkonusu geçirmezlik değeri; İdare'nin uygun göreceği bir değer olarak saptanacaktır.

2.2.3.2 Tablo'ların uygulanması, aşağıdaki gerekliliklere uygun olacaktır:

.1 Tablo 9.1, düşey ana bölmelerin veya yatay bölmelerin sınırlarını oluşturmayan perdelere uygulanacaktır. Tablo 9.2, düşey ana bölmelerde merdiven oluşturmayan veya yatay bölmelerin sınırlarını oluşturmayan perdelere uygulanacaktır.

.2 Bitişik bölmeler arasında sınır oluşturan perdelere uygulanacak yangına karşı bütünlük standartlarının tayini bakımından, bu bölmeler, yangın riskleri yönünden, aşağıda görülecek şekilde; (1)'den (14)'e kadar olan kategorilere ayrılmıştır. Bir bölmenin içerdikleri ve kullanımı yönünden: bu Kural'ın amaçları çerçevesinde kategorisinin tayininde tereddüde düşülmesi, veya; belirli bir bölmeye, bu paragraf çerçevesinde iki veya daha fazla kategori tanımlaması yapılabilmesi durumlarında, sözkonusu bölme; en yüksek yangına karşı bütünlük gereksinimlerine sahip olan kategoriye ait bir bölme olarak tanımlanacaktır. Bir bölme içindeki, küçük ve genel bölme alanı içindeki geçişlerin 30%'undan daha az geçişe sahip kapalı odalar, ayrı bir bölüm olarak kabul edileceklerdir. Bu şekildeki küçük bölmelerin sınırını oluşturan perde ve güvertelerin yangına karşı bütünlük gereklilikleri, Tablo 9.1 ve 9.2'ye göre hesaplanacaktır. Aşağıdaki kategorileri tanımlayan isimlerin, kısıtlayıcı olmaktan çok, kategorik olmasına gayret edilmiştir. Her bir kategoriden önce parantez içinde verilmiş olan rakamlar; Tablolardaki uygulanabilir sütun veya satırı ifade etmektedir.

(1) *Kontrol istasyonları*

Emercensi güç ve aydınlatma kaynaklarının bulunduğu bölmeler.

Dümenevi ve harita kamarası.

Geminin telsiz cihazlarının bulunduğu alanlar.

Yangın kontrol istasyonları.

Ana Makine Dairesi'nin dışında bulunması durumunda, ana makine kontrol odası.

Merkezi yangın alanının bulunduğu odalar.

Acil merkezi anons devrelerine ait sistem ve ekipmanların bulunduğu odalar.

(2) *Merdivenler*

Dahili merdivenler, asansörler, tümüyle kapalı acil kaçış trankları ve yolcu ve mürettebata ait yürüyen merdivenler (tümüyle makine bölmelerinde bulunanlar hariç) ile, bunların kısımları.

Bu kategori ile ilişkili olarak; sadece bir güverte katının içinde kalan bir merdiven, bir yangın kaportası ile ayrılmamış olduğu bölmenin parçası olarak kabul edilecektir.

(3) *Koridorlar*

Yolcu ve mürettebat koridorları ve lobiler.

(4) *Terk istasyonları ve dış kaçış yolları*

Tahliye araçlarının bulunduğu alanlar.

Tahlisiye botları ve cansallarının binilmesine ve mayna edilmelerine ait olan açık güverte kısımları ile kapalı gezinti alanları.

Kapalı ve açıkta bulunan toplanma istasyonları açıkta bulunan merdivenler ve kaçış yolu olarak kullanılan açık güverteler.En az yüklü durumdaki su kesimine kadar olan bordalar ile, üst binalar ve köprü üstü bölümlerinin, cansalı ve gemiyi terk kaydırağı toplanma istasyonlarının altına kadar olan kısımları.

(5) *Açık güverte alanları*

Tahlisiye botları ve cansallarının binilmesine ve mayna edilmelerine ait olan bölümler dışındaki açık güverte kısımları ile kapalı gezinti alanları. Bu kategori ile ilişkili olarak; kapalı gezinti alanlarının, mobilyaları;güverte tipi mobilya olması kısıtlamasına tabi olup, önemli bir yangın riski taşımayan alanlar olduğu kabul edilmiştir. Ayrıca; bu alanlar, mevcut açıklıkları nedeniyle sürekli ve tabii olarak havalandırılan alanlardır.

Açık hava alanları (Üst binalar ve giiverte evlerinin dışında kalan hava sahaları).

(6) *Düşük yangın riskli yaşam bölmeleri*

Kısıtlı yangın riskine sahip mobilya ve dekorasyon malzemesi içeren kabinler.

Kısıtlı yangın riskine sahip mobilya ve dekorasyon malzemesi içeren ofisler ve dispanserler.

Kısıtlı yangın riskine sahip mobilya ve dekorasyon malzemesi içeren ve toplam olarak 50 m²'den daha az alana sahip genel kullanım alanları.

(7) *Orta yangın riskli yaşam bölmeleri*

Yukardaki kategori 6'ya dahil alanlar olup, orta derecede yangın riskine sahip mobilya ve dekorasyon malzemesi içeren alanlar.

Kısıtlı yangın riskine sahip mobilya ve dekorasyon malzemesi içeren ve toplam olarak 50 m²'den daha fazla alana sahip genel kullanım alanları.

Yaşam bölmeleri içindeki, 4 m²'den daha az alana sahip izole edilmiş dolaplar ve küçük malzeme odaları (içlerinde yanıcı nitelikli malzeme bulundurulmayan).

Satış mağazaları. Film projeksiyon aleti ve film odaları. Diyet mutfakları (Açık alevli ekipman içermeyen).

Tablo 9.1, Düşey ana bölmelerin veya yatay bölmelerin sınırlarını oluşturmeyan perdeler

Alanlar	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Kontrol istasyonları (1)	B-0a	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Merdivenler (2)		A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0 c	A-0	A-15	A-30	A-15	A-30
Koridorlar (3)			B-15	B-60	A-0	B-15	B-15	B-15	B-15	A-0	A-15	A-30	A-0	A-30
Tahliye istasyonları ve harici kaçış yolları (4)					A-0	A-60 b,d	A-60 b,d	A-60 b,d	A-60 d	A-0	A-60 b	A-60 b	A-60 b	A-60 b
Açık güverte alanları (5)						A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Düşük yangın riskli yaşam bölmeleri (6)						B-0	B-0	B-0	C	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Orta yangın riskli yaşam bölmeleri (7)							B-0	B-0	C	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60
Yüksek yangın riskli yaşam bölmeleri (8)								B-0	C	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Banyo/Tuvalet ve benzeri alanlar (9)									C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Yangın riski olmayan veya düşük yangın riskli tanklar, boşluklar ve yardımcı makine bölmeleri (10)										A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Orta yangın riskli yardımcı makine bölmeleri, kargo bölmeleri, kargo ve diğer yakıt tankları ve benzer bölmeler (11)											A-0a	A-0	A-0	A-15
Makine bölmeleri ve mutfaklar (12)												A-0a	A-0 a	A-60
Depolar, iş ocakları, kumanyalıklar (13)													A-0 a	A-0
İçinde yanabilir madde depolanan diğer bölmeler (14)														A-30

Tablo 9.2'nin altındaki notlara bakınız

Tablo 9.2 Düşey ana bölmelerde merdiven oluşturmaya veya yatay bölmelerin sınırlarını oluşturmaya perdeler

Altındaki bölme ↓	Üstteki bölme →	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Kontrol istasyonları	(1)	A-30	A-30	A-15	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Merdivenler	(2)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Koridorlar	(3)	A-15	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Tahliye istasyonları ve harici kaçış yolları	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0		A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Açık güverte alanları	(5)	A-0	A-0	A-0	A-0		A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Düşük yangın riskli yaşam bölmeleri	(6)	A-60	A-15	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Orta yangın riskli yaşam bölmeleri	(7)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Yüksek yangın riskli yaşam bölmeleri	(8)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Banyo/Tuvalet ve benzeri alanlar	(9)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Yangın riski olmayan veya düşük yangın riskli tanklar, boşluklar ve yardımcı makine bölmeleri	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Orta yangın riskli yardımcı makine bölmeleri, kargo bölmeleri, kargo ve diğer yakıt tankları ve benzer bölmeler	(11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0a	A-0	A-0	A-30
Makine bölmeleri ve mutfaklar	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30		A-0	A-60
Depolar, iş ocakları, kumanyalıklar	(13)	A-60	A-30	A-15	A-60	A-0	A-15	A-30	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
İçinde yanabilir madde depolanan diğer bölmeler	(14)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-60	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

Notlar: Tablo 9.1 ve 9.2'ye aynı şekilde uygulanacaktır.

a Aynı kategoride olan bitişik bölmelerden aynı numara kategorisinde bulunan ve yanında "a" notu bulunanların arasında bulunan perde veya güverteler için, İdare tarafından zorunlu bulunmadıkça uygulanmayacaktır. Örneğin; kategori (12)'de, bir mutfak ile onun aneksi olan kumanyalığın arasında; kumanyalık perdesi ile güvertelerinin, mutfak sınırlarının geçirmezliğini sağlamaları koşuluyla, bir perdenin bulunması gerekmeyebilir. Bununla birlikte; bir mutfak ile bir makine bölmesi arasında; her ikisi de kategori (12) olmalarına karşın, bir perdenin bulunması gerekmektedir.

b Geminin en az yüklü durumundaki su kesimine kadar olan bordası ile, cansalları ve gemiyi terk kaydırığının altında ve bitişigindeki üst binalar ve köprü üstü bölümlerinin dış bordaları, "A-30" olarak değiştirilebilir.

c Genel tuvaletlerin, tümüyle merdiven boşluğuna konmuş olması durumunda; merdiven boşluğunda bulunan genel tuvaletlerin perdeleri, "B" sınıfı geçirmezliğe sahip olabilirler.

d (6), (7), (8) ve (9) Kategorisindeki bölmelerin tümüyle toplanma bölgesinin dış sınırlarının içinde bulunması durumunda; bu bölmelerin perdelerinin, "B-0" kategorisi. geçirmezliğe sahip olmasına müsaade edilebilir. Odyo, video ve ışık enstalasyonlarının kontrol mevkileri, toplanma bölgesinin bir parçası olarak mütalaa edileceklerdir.

Temizlik malzeme portuçları (içlerinde yanıcı nitelikli malzeme bulundurulmayan).

Laboratuvarlar (içlerinde yanıcı nitelikli malzeme bulundurulmayan).

Eczaneler.

Küçük kurutma odaları (4 m² veya daha az güverte alanına sahip olan).

Evcil hayvanlara ait odalar.

İşletme odaları.

(8) *Yüksek yangın riskli yaşam bölmeleri*

Kısıtlı yangın riskine sahip olanlar dışındaki mobilya ve dekorasyon malzemesi ihtiva eden, ve 50 m² ve daha fazla alana sahip genel kullanım bölmeleri.

Berber dükkanları ve güzellik salonları.

Saunalar.

(9) *Banyo/tuvalet ve benzeri alanlar*

Genel banyo/tuvalet kolaylıkları, duşlar, banyolar, WC'ler.

Küçük amaşırhaneler.

Kapalı yüzme havuzu bölümleri.

Yaşam bölmelerindeki, içinde pişirme araçları bulunmayan bağımsız mutfaklar.

Özel banyo/tuvalet kolaylıkları, ait oldukları bölmenin bir parçası olarak mütalaa edileceklerdir.

(10) *Tanklar; boşluklar ve herhangi bir yangın riski olmayan veya düşük riskli yardımcı makine bölmeleri*

Gemi mukavim teknesinin parçasını oluşturan su tankları.

Boşluklar ve koferdamlar.

Basınçlı yağlama devresine sahip makinelerin bulunmadığı ve içinde yanıcı maddelerin bulundurulması yasaklanmış bulunan aşağıdaki örneklere uygun yardımcı makine daireleri: Havalandırma ve soğutma odaları; ırgat daireleri; dümen makinesi odaları; stabilizer ekipman odası; elektrikli ana makinelere ait motor daireleri; seksiyoner süvibordlar ve yağlı trafolar (10 kVA'nın üzerinde) dışında kalan tümüyle elektrikli ekipmanları içeren odalar; şaft yolları ve boru tünelleri; ve, pompalar ile (yanıcı yakıtları kullanmayan veya onlarla çalışmayan) soğutma makineleri'ne ait odalar.

(11) *Yardımcı makine daireleri, kargo bölmeleri, kargo ve diğer-akaryakıt tankları, ve; orta yangın riskine sahip diğer benzeri bölmeler*

Sıvı Kargo tankları.

Kargo ambarları, tank yolları ve kaporta yolları.

Soğuk odalar.

Akaryakıt tankları(bağımsız bir bölmede bulunan ve herhangi bir makine içermeyen).

Yanıcı maddelerin bulundurulmasına izin verilen şaft yolları ve boru tünelleri.

İçinde, basınçlı yağlama devresine sahip makineler bulunan veya yanıcı maddelerin bulundurulmasına izin verilmiş bulunan Kategori (10)'daki yardımcı makine daireleri.

Akaryakıt dolun noktaları.

İçinde yağlı elektrik trafoları (10 kVA'nın üzerinde) bulunan bölmeler.

İçinde; türbin veya mütenavip stim makinesiyle çalışan yardımcı jeneratörler veya, 110 kW'a kadar çıkış gücüne sahip içten yanmalı motorla çalışan jeneratörler, sprinklerler, selbastı veya yangın pompaları, sintine tulumbarı bulunan bölmeler.

Yukarıda tanımlanan bölmelere hizmet eden kapalı tanklar.

(12) *Makine bölmeleri ve ana mutfaklar*

Ana makine (Dizel elektrik ana makinelerin motor daireleri hariç) ve kazan daireleri.

İçlerinde içten yanmalı makineler veya akaryakıtla çalışan diğer ısıtma veya pompa ünitleri bulunanlar dışında kalan, kategori (10) ve (11)'deki yardımcı makine daireleri.

Ana mutfaklar ve ekleri.

Yukarıda tanımlanan bölmelere ait tanklar ve alanlar.

(13) Depolar, işocakları, kilerler, v.s.

Ek olarak bir kileri bulunmayan ana mutfaklar.

Ana çamaşırhaneler.

Büyük kurutma odaları (4 m²'den daha büyük güverte alanına sahip olanlar)

Çeşitli depolar.

Posta ve bagaj odaları.

Çöp odaları.

İşocakları (Makine bölmeleri, mutfak v.s.'lerin parçası olmayan)

Yanıcı sıvıların depolanabilmesine uygun düzenlemeleri bulunanlar dışında kalan ve 4m 'den daha geniş alanı bulunan portuçlar ve depolar.

(14) *Yanıcı sıvıların depolandığı diğer bölmeler*

Boya portuçları.

İçinde yanıcı sıvılar (boyalar, ilaçlar, v.s. dahil) bulunan depolar

Laboratuarlar (içinde yanıcı sıvılar bulunan).

.3 İki bölme arasındaki sınır için bir tek yangına karşı bütünlük değerinin mevcut olması durumlarında, bütün bölmelerde bu değer uygulanacaktır.

.4 Paragraf 2.2.2'nin gereklilikleri geçerli olmakla birlikte; Tablo'larda tire işareti bulunan bölmeler için, malzeme veya yangın geçirmezliği açısından özel bir gereklilik mevcut değildir.

.5 (5)'nci kategori bölmelerdeki güverte evleri ve st binaların buluşma yerlerinde Tablo 9.1'deki geçirmezlik değerlerinin kullanılıp kullanılmayacağı ile, güverte evlerine Tablo 9.2'deki gerekliliklerin uygulanıp uygulanmayacağı konusuna İdare'ce karar verilecektir. Tablo 9.1 veya 9.2'de kategori (5) bölmelerle ilgili olarak verilmiş bulunan gerekliliklerin hiçbirisi; İdare tarafından kapatılmış olması zonınlı bulunmayan bir bölmenin kapalı bölme olmasının gerektiği şeklinde yorumlanmayacaktır.

2.2.3.3 Sürekli "B" sınıfı tavan veya kaplamaların; ilişkili güverteler ve perdelerle birlikte, kısmen veya bütünüyle, içinde bulundukları bölmenin sahip olması öngörülen yalıtım ve geçirmezliğine katkıda bulundukları kabul edilebilir.

2.2.3.4 Saunaların inşa ve düzenlenmeleri

2.2.3.4.1 Saunaların dış sınırları, "A" sınıfı perde olacaktır. Sauna sınırları, elbise değişme alanlarını, duşları ve tuvaletleri de içerebilir. Saunalar, (5),(9) ve (10) kategorisindeki bölmelerin içinde bulunanlar hariç, diğer bölmelerden; "A-60" standardındaki bir yalıtımla ayrılmış olacaktır.

2.2.3.4.2 Saunalara doğrudan iştirakli tuvaletler, sauna bölmesinin bir parçası olarak mtala edilebilirler. Böyle durumlarda, sauna ile tuvalet arasındaki kapının yangın güvenliği gerekliliklerine uyması zorunluluğu yoktur.

2.2.3.4.3 Saunaların alabandaları ile tavanlarında, geleneksel ahşap kaplamalara izin verilmektedir. Sauna ocağının üzerindeki tavan; aralarında en az 30 mm.lik bir hava aralığı bulunan yanmaz bir levha ile kaplanmış olacaktır. Sıcak yzeyleerin, yanıcı malzemelerden mesafesi, en az 500 mm. olacak veya; yanıcı malzemeler korunmuş durumda olacaktır (rneğin, aralarında en az 30 mm.lik bir hava aralığı bulunan yanmaz bir levha ile).

2.2.3.4.4 Geleneksel ahşap oturma sıralarının saunalarda kullanılmalarına izin verilecektir.

2.2.3.4.5 Sauna kapıları; dışarı doğru itme suretiyle açılır olacaklardır.

2.2.3.4.6 Elektrikli ısıtma ocakları, zaman ayarlı bir kesici ile teçhiz edilmiş olacaktır.

2.2.4 36 yolcudan daha az yolcu taşıyan yolcu gemilerinde, perdelerin ve güvertelerin yangın geçirmezliği

2.2.4.1 Yolcu gemilerindeki perdelerin ve güvertelerin yangına karşı bütünlüklerine ilişkin özel gerekliliklere ilave olarak; perde ve güvertelerin yangına karşı bütünlük kriterleri, en az Tablo 9.3 ve 9.4'te tanımlanmış olanlara uygun olacaktır.

2.2.4.2 Sözkonusu Tablo'ların uygulanmasında, aşağıda verilmiş olan kurallar geçerli olacaktır:

.1 Bitişik bölmeleri, ayıran perdeler için Tablo 9.3, güverteler için ise; Tablo 9.4 uygulanacaktır.

.2 Bitişik bölmeleri ayıran perdelere uygulanacak yangına karşı bütünlük standartlarının tayininde kullanılmak üzere, sözkonusu bölmeler; yangın riskleri göz önünde bulundurulmak suretiyle, aşağıda tanımlanmış (1)'den (11)'e kadar olan kategorilerde tasnif edilmişlerdir. Bir bölmenin içerdikleri ile kullanım şeklinin özellikleri nedeniyle, o bölmenin; bu Kuralın amaçları açısından sınıflandırılmasında tereddüde düşülmesi durumunda, veya; bir bölmeye iki veya daha fazla kategori tahsis edilmesi gibi durumlarla karşılaşıldığı takdirde; sözkonusu bölme; en yüksek geçirmezlik gerekliliği öngörülen kategoride kabul edilecektir. Bir bölmenin içerisinde, daha küçük olan ve; bitişik olduğu alana; müşterek sınırın 30%'undan daha azını teşkil eden açıklıklarla irtibatlandırılmış bulunan alanlar, bağımsız bölüm olarak mütalaa edilecektir. Bu şekildeki küçük bağımsız bölümlerin sınır perdeleri ve güverteleri; Tablo 9.3 ve 9.4'te tanımlanmış özelliklerde olacaktır. Kategorileri tanımlayan isimler, kısıtlayıcı olmaktan çok, kategoriktir. Her bir kategoriden önce parantez içinde verilmiş olan rakamlar; Tablolardaki uygulanabilir sütun veya satırı ifade etmektedir.

(1) *Kontrol istasyonları*

Emercensi güç ve aydınlatma kaynaklarının bulunduğu bölmeler.

Dümenevi ve harita kamarası.

Geminin telsiz cihazlarının bulunduğu bölmeler.

Yangın kontrol istasyonları.

Makine bölmelerinin dışında yer alan ana makine kontrol odaları.

Merkezi yangın alarm teçhizatını içeren bölmeler.

(2) *Koridorlar*

Yolcu ve mürettebat koridor ve lobileri.

(3) *Yaşam bölmeleri*

Koridorlar hariç, Kural 3.1'de tanımlanmış olan bölmeler.

(4) *Merdivenler*

Dahili merdivenler, asansörler, tümüyle kapalı acil çıkış trankları, ve yürüyen merdivenler (tümüyle makine bölmelerinin içinde kalanlar hariç) ile, bunların kısımları.

Bu kategori ile ilişkili olarak; sadece bir güverte katının içinde kalan bir merdiven, bir yangın kaportası ile ayrılmamış olduğu bölmenin parçası olarak kabul edilecektir.

(5) *Hizmet bölmeleri (düşük riskli)*

Yanıcı sıvıların depolanabilmesine uygun düzenlemeleri bulunmayan ve 4m²'den daha geniş alanı bulunan portuclar ve depolar ile, kurutma odaları ve çamaşırhaneler.

(6) *A kategorisi makine bölmeleri*

Kural 3.31'de tanımlanmış olan bölmeler.

Tablo 9.3 - Bitişik bölmeleri ayıran perdelerin yangın bütünlükleri

Bölmeler	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Kontrol istasyonları (1)	A-0c	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*	A-60
Koridorlar (2)		Cc	B-0c	A-0a B-0c	B-0c	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0d	*	A-15
Yaşam bölmeleri (3)			Cc	A-0a B-0c	B-0c	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0d	*	A-30 A-0d
Merdivenler (4)				A-0a B-0c	A-0a B-0c	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0d	*	A-15
Hizmet bölmeleri düşük riskli (5)					Cc	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
A Kategorisi makine bölmeleri (6)						*	A-0	A-0	A-60	*	A-60
Diğer makine bölmeleri (7)							A-0b	A-0	A-0	*	A-0
Kargo bölmeleri (8)								*	A-0	*	A-0
Hizmet bölmeleri yüksek riskli (9)									A-0b	*	A-30
Açık güverteler (10)											A-0
Özel kategori ve Ro- Ro bölmeleri (11)											A-0

Tablo 9.4'teki notlara bakınız

Tablo 9.3 - Bitişik bölmeleri ayıran perdelerin yangın bütünlükleri

Alt Bölme	Üst Bölme	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Kontrol istasyonları	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Koridorlar	(2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0d	*	A-15
Yaşam bölmeleri	(3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0d	*	A-30 A-0d
Merdivenler	(4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0d	*	A-15
Hizmet bölmeleri düşük riskli	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
A Kategorisi makine bölmeleri	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60f	A-0	A-60	*	A-60
Diğer makine bölmeleri	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*	A-0
Kargo bölmeleri	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*	A-0
Hizmet bölmeleri yüksek riskli	(9)	A-60	A-30 A-0d	A-30 A-0d	A-30 A-0d	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0b	*	A-30
Açık güverteler	(10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*		A-0
Özel kategori ve Ro- Ro bölmeleri	(11)	A-60	A-15	A-30 A-0d	A-15	A-0	A-30	A-0	A-0	A-30	A-0	A-0

Notlar: Tablo 9.3 ve 9.4'e aynı şekilde uygulanacaktır.

a Hangisinin uygulanacağı konusunda açıklama için Paragraf 2.2.2 ve 2.2.5'e bakınız.

b Aynı rakamsal kategoride olan bölmelerde "b" notu bulunuyorsa, tabloda gösterilen kategorideki perde veya güverte, sadece; bitişik bölümlerin farklı amaçlar için kullanıldığı hallerde gereklidir. (örneğin, kategori (9)'da). Bir diğer mutfağa bitişik olan mutfağın belirtilen kategorideki bir perdeye ihtiyacı olmamasına karşın, bir boya mağazasına bitişik olan bir mutfak için, A-0 kategorisindeki penie gereklidir.

c Dümenevi ile harita kamarasını birbirinden ayıran perde, "B-0" kategorisinde olabilir.

d Paragraf 2.2.4.2.3 ve 2.2.4.2.4'e bakınız.

E Paragraf 2.2.1.1.2'nin uygulanmasında; Tablo 9.3'teki "B-0" ve "C" sembolleri, "A-0" olarak kabul edilecektir.

f İdare'nin kanısına göre, düşük veya sıfır yangın riskine sahip olmaları durumunda, kategori(7) olan makine bölmelerinde yangın geçirmezliği düzenlemesi yapılmasına gerek yoktur.

* Tabloda yıldız sembolü bulunan durumlarda, perdenin çelik veya eşdeğer bir malzemeden yapılmış olması gerekli olmakla birlikte, "A" sınıfı standardında olması zorunlu değildir. Bununla birlikte; bir "A" kategorisi bölmeye ait olması durumu dışında, bir güvertenin, elektrik kabloları, borular ve hava kanallarının geçişi amacıyla açılmış olması halinde, sözkonusu geçişin; alev ve duman geçişine engel olacak derecede sıkı olması zorunludur. Kontrol istasyonları (emercensi jeneratörler) ile açık güverteler arasındaki perdeler; sabit bir yangın söndürme sisteminin mevcut olması durumları haricinde, kapanma olanağına sahip olmayan hava alma manikalarına sahip olabilirler.

Paragraf 2.2.1.1.2'nin uygulanmasında; Tablo 9.4'teki yıldız sembolleri; kategori (8) ve (19) haricinde, "A-0" olarak kabul edilecektir.

(7) *Diğer makine bölmeleri*

Elektrikli cihazlara ait odalar (Otomatik telefon santralleri, klima hava kanalı bölmeleri).

A Kategorisi olanlar hariç, Kural 3.30'da tanımlanmış olan bölmeler.

(8) *Kargo bölmeleri*

Yük taşınması amacıyla kullanılan bütün bölmeler (kargo tanklar dahil) ile bu bölmelere ait olup, özel kategoriye girmeyen tank yolları ve kaporta yolları.

(9) *Hizmet bölmeleri (yüksek riskli)*

Mutfaklar, pişirme avadanlıkları içeren kumanyalıklar, 4 m²'den daha fazla alana sahip boya portuçları, dolaplar ve depolar, yanıcı sıvıların depolanmasına mahsus bölmeler, saunalar ve makine bölmelerinin bir parçası olmayan işocakları.

(10) *Açık güverteler*

Herhangi bir yangın riski taşımayan veya düşük yangın riskli açık güverteler ve kapalı gezinti alanları. Kapalı gezinti alanlarının; mevcut mobilyaların güverte mobilyası olarak sınırlandırılmış olmaları anlamında; önemli bir yangın riski taşımamaları gerekmektedir.

Açık hava alanları (Üst binalar ve güverte evlerinin dışında kalan hava sahaları).

(11) *Özel kategori bölmeler ve Ro-Ro bölmeleri*

Kural 3.41 ve 3.46'da tanımlanmış bulunan bölmelerdir.

.3 Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ndeki gerekliliklere uygun otomatik bir sprinkler sistemi ile korunmayan bir düşey ana bölme veya bir yatay ana bölmenin içinde bulunan iki bölmeyi ayıran, veya sözkonusu iki ana bölmenin sınırını oluşturan bir perdenin uygulanabilir yangın geçirmezliği standardının tayini bakımından; Tablo'larda mevcut iki değerden yüksek olanı kabul edilecektir.

.4 Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ndeki gerekliliklere uygun otomatik bir sprinkler sistemi ile korumuş olan bir düşey ana bölme veya bir yatay ana bölmenin içinde bulunan iki bölmeyi ayıran, veya her ikisi de bu şekilde korumuş iki ana bölmenin sınırını oluşturan bir perdenin uygulanabilir yangın geçirmezliği standardının tayini bakımından; Tablo'larda mevcut iki değerden daha düşük olanı kabul edilecektir. Sprinklere sahip bir bölmenin, sprinklere sahip olmayan bir diğer bölme ile; yaşam veya hizmet bölmeleri içerisinde birleşmesi durumunda, bu iki bölmenin arasındaki sınırı oluşturan perde için; Tablo'larda mevcut iki değerden yüksek olanı kabul edilecektir.

2.2.4.3 Sürekli "B" sınıfı tavan veya kaplamaların; ilişkili güverteler ve perdelerle birlikte, kısmen veya bütünüyle, içinde bulundukları bölmenin sahip olması öngörülen yalıtım ve geçirmezliğine katkıda bulundukları kabul edilebilir.

2.2.4.4 Yolcu gemilerinde "A" kategorisi bir yangın geçirmezlik değerine sahip olmaları öngörülenler istisna olmak üzere; Kural 11.2 gereğince çelik veya eşdeğer bir malzemeden imal edilmeleri öngörülen dış kaplamalarda; lumbuz veya borda kaportası açılması amacıyla delikler açılması mümkündür. Aynı şekilde; "A" kategorisi bir yangın geçirmezlik değerine sahip olmaları öngörülmeyen kaplamalarda, İdare tarafından onaylanmış malzemelerden imal edilmiş kapıların bulunması da mümkündür.

2.2.4.5 Saunalar; Kura 12.2.3.4'e uygun olacaklardır.

2.2.5 Yaşam bölmelerinin içindeki merdiven ve asansörlerin korunması

2.2.5.1 Merdivenler, aşağıdaki istisnai durumlar dışında; üzerindeki bütün açıklıkların kapatılabilme imkanına sahip bulunduğu "A" kategorisi perdelerden oluşan muhafazaların içinde olacaktır:

.1 Sözkonusu güvertenin geçirmezliğinin, uygun perdeler veya bir twindeck uygulaması durumunda ise geçirmezliğin, kendi kendine kapanan kapılarla sağlanmış olması koşuluyla, sadece iki güvertelyi birbirine bağlayan merdivenlerin muhafaza içinde bulunmalarına gerek yoktur. Bir twindeck bölmesi içinde kapalı durumda bulunan bir merdivenin muhafazaları; Paragraf 2.2.3 veya 2.2.4'teki güvertelere ilişkin Tablo'lara uygun olarak korunmuş olacaktır.

.2 Genel kullanım bölmelerindeki merdivenler, tümüyle genel kullanım bölmesinde yer almaları koşuluyla, muhafazasız durumda da olabilirler.

2.2.5.2 Asansör trankları; duman veya alevin, bir gladora bölmesinden diğerine geçmesine engel olacak nitelikte imal edilecek ve; hava akımları ile duman geçişlerinin kontrol altına alınabilmesine olanak veren kapılara sahip olacaklardır. Merdiven boşlukları içersine yerleştirilmiş bulunan asansör makineleri, müstakil bir odanın içinde bulunacaklar, ve; asansör halat ve kabloların geçişi için müsaade edilecek küçük açıklıklar dışında, çelikten imal edilmiş muhafazalar içinde bulunacaklardır. Koridorlar, genel kullanım bölmeleri, özel kategori bölmeler, merdivenler ve harici alanlar dışında kalan alanlara açılan asansörler, kaçış yolları içinde yer alan merdivenlere açılmayacaklardır.

2.3 Tankerler dışındaki yük gemileri

2.3.1 Yaşam bölmelerindeki koruma yöntemleri

2.3.1.1 Yaşam ve hizmet bölmeleri ile kontrol istasyonlarında, aşağıdaki koruma metotlarından biri benimsenecektir:

.1 Metot IC -İç bölümlerdeki bölme perdelerinin; yanmaz "B" veya "C" sınıfı perdelerden inşa edildiği, yaşam ve hizmet bölmelerinin ise, Kural 7.5.5.1'de öngörülen gereklilik dışında; genellikle bir otomatik sprinkler, yangın tespit ve yangın alarm sistemi ile teçhiz edilmemiş olduğu; veya,

.2 Metot IIC - Bir yangının ortaya çıkabileceği değerlendirilen bütün bölmelerin, Kural 7.5.5.2'de öngörüldüğü üzere, sabit bir otomatik sprinkler, yangın tespit ve yangın alarm sistemi ile teçhiz edildiği; iç bölümlerdeki bölme perdeleri tipi konusunda ise genellikle herhangi bir zorunluluğun bulunmadığı; veya,

.3 Metot IIIC - Bir yangının ortaya çıkabileceği değerlendirilen bölmelerin, Kural 7.5.5.3'de öngörüldüğü üzere, sabit bir yangın tespit ve yangın alarm sistemi ile teçhiz edildiği; iç bölümlerdeki bölme perdeleri tipi konusunda ise; "A" veya "B" sınıfı perdelerle çevrilmiş bulunan bir yaşam bölmesinin veya yaşam bölmelerinin alan olarak 50 m²'yi hiçbir şekilde geçemeyeceği istisnası dışında, genellikle herhangi bir zorunluluğun bulunmadığı (Bununla birlikte, bu bölmelerin, genel kullanım amacıyla daha da geniş olabilecekleri hususu, İdare'ce değerlendirilebilir.) yöntemler.

2.3.1.2 Makine bölmeleri, kontrol istasyonları, hizmet bölmeleri, v.s. gibi bölümlerin perdelerinin imalinde ve izolasyonunda yanmaz malzemelerin kullanılmasına ilişkin olanlar ile, yukarda tanımlanmış bulunan merdiven muhafazaları ve koridorların korunması ile ilgili gereklilikler, yukarda Paragraf 2.3.1.1'de açıklanmış olan her üç Metot için de aynı şekilde geçerlidir.

2.3.2 Yaşam bölmelerinin içindeki perdeler

2.3.2.1 "B" sınıfı bölme olmak zorunluluğundaki perdeler; güverteden güverteye ve borda veya diğer sınırlara kadar uzanacaktır. Bununla birlikte; perdenin her iki tarafında "B" sınıfı sürekli tavan veya kaplamaların bulunması durumunda, perdenin; sürekli tavan veya kaplamalarda sonlanması da mümkündür.

2.3.2.2 Metot IC - Bu Kural veya yük gemileri için geçerli diğer Kurallar çerçevesinde "A" veya "B" sınıfı bölme olması gerekmeyen perdeler, en az "C" sınıfı bir yapıya sahip olacaklardır.

2.3.2.3 Metot IIC - Tablo 9.5 gereğince "C" sınıfı perde olması zorunluluğu bulunan özel durumlar dışında, bu Kural veya yük gemileri için geçerli diğer Kurallar çerçevesinde, "A" veya "B" sınıfı bölme olması gerekmeyen perdelerin imalatı ile ilgili herhangi bir kısıtlama olmayacaktır.

2.3.2.4 Metot IIIC - Tablo 9.5 gereğince "C" sınıfı perde olması zorunluluğu bulunan özel durumlar dışında, ve; "A" veya "B" sınıfı perdelerle çevrilmiş bulunan bir yaşam bölmesi veya yaşam bölmelerinin alan olarak 50 m²'yi hiçbir şekilde geçemeyeceği istisnası dışında, yük gemilerinde "A" veya "B" sınıfı bölme olması gerekli olmayan perdelerin imalatı ile ilgili herhangi bir kısıtlama olmayacaktır. (Bununla birlikte, bu bölmelerin, genel kullanım amacıyla daha da geniş olabilecekleri hususu, İdare'ce değerlendirilebilir.)

2.3.3 Perdelerin ve güvertelerin yangın geçirmezlikleri

2.3.3.1 Yük gemilerindeki perdelerin ve güvertelerin yangın geçirmezliğine ilişkin olarak mevcut özel gerekliliklere uygunluğun yanı sıra; perde ve güverteler; yangın geçirmezlik açısından, Tablo 9.5 ve 9.6'da belirtilenlere de uygun olacaklardır.

2.3.3.2 Tablo'ların uygulanmasında, aşağıdaki prensipler göz önünde bulundurulacaktır:

.1 Tablo 9.5 ve 9.6; bitişik bölmeleri ayıran bütün perdeler ve güverteler için uygulanacaktır.

.2 Bitişik bölmeler arasında sınır oluşturan perdelerle uygulanacak yangına karşı bütünlük standartlarının tayini bakımından, bu bölmeler; yangın riskleri yönünden, aşağıda görülecek şekilde; (1)'den (11)'e kadar olan kategorilere ayrılmıştır. Bir bölmenin içerdikleri ve kullanımı yönünden: bu Kural'ın amaçları çerçevesinde kategorisinin tayininde tereddüde düşülmesi, veya; belirli bir bölmeye, bu paragraf çerçevesinde iki veya daha fazla kategori tanımlaması yapılabilmesi durumlarında, söz konusu bölme; en yüksek yangına karşı bütünlük gereksinimlerine sahip olan kategoriye ait bir bölme olarak tanımlanacaktır. Bir bölme içindeki, küçük ve genel bölme alanı içindeki geçişlerin 30%'undan daha az geçişe sahip kapalı odalar, ayrı bir bölüm olarak kabul edileceklerdir. Bu şekildeki küçük bölmelerin sınırını oluşturan perde ve güvertelerin yangına karşı bütünlük gereklilikleri, Tablo 9.5 ve 9.6'ya göre hesaplanacaktır. Aşağıdaki kategorileri tanımlayan isimlerin, kısıtlayıcı olmaktan çok, kategorik olmasına gayret edilmiştir. Her bir kategoriden önce parantez içinde verilmiş olan rakamlar; Tablolardaki uygulanabilir sütun veya satırı ifade etmektedir.

(1) Kontrol istasyonları

Tablo 9.5 - Bitişik bölmeleri ayıran perdelerin yangın bütünlükleri

Bölmeler	(1)	(2)	(3)	4)	5	(6)	(7	(8)	(9)	10)	(11)	
Kontrol istasyonları	(1)	A-0c	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*	A-60
Koridorlar	(2)		C	B-0c	B-0 A-Oc	B-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Yaşam bölmeleri	(3)			Ca, b	B-0 A-Oc	B-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Merdivenler	(4)				B-0 A-Oc	B-0 A-0c	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Hizmet bölmeleri düşük riskli	(5)					C	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
A Kategorisi makine bölmeleri	(6)						*	A-0	A-0g	A-60	*	A-60f
Diğer makine bölmeleri	(7)							A-0d	A-0	A-0	*	A-0
Kargo bölmeleri	(8)								*	A-0	*	A-0
Hizmet bölmeleri yüksek riskli	(9)									A-Od	*	A-30
Açık güverteler	(10)											A-0
Ro-Ro ve araç bölmeleri	(11)											*h

Tablo 9.6'daki notlara bakınız

Tablo 9.6 - Bitişik bölmeleri ayıran güvertelerin yangın bütünlükleri

Alt Bölme	Üst Bölme	(1)	(2)	(3)	(4)	5	(6)	(7)	(8)	(9)	10)	(11)
Kontrol istasyonları	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-60
Koridorlar	(2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Yaşam bölmeleri	(3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Merdivenler	(4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Hizmet bölmeleri düşük riskli	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
A Kategorisi makine bölmeleri	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60f	A-30	A-60	*	A-60
Diğer makine bölmeleri	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*	A-0
Kargo bölmeleri	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*	A-0
Hizmet bölmeleri yüksek riskli	(9)	A-60	A-30 A-0d	A-0	A-30 A-0d	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0d	*	A-30
Açık güverteler	(10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*		*
Ro-Ro ve araç bölmeleri	(11)	A-60	A-15	A-30	A-15	A-0	A-60	A-0	A-0	A-30	*	*h

Notlar. Table 9.5 ve 9.6'ya aynı şekilde uygulanacaktır.

a Hangisinin uygulanacağı konusunda açıklama için Paragraf 2.2.2 ve 2.2.5'e bakınız.

b Metod IIICde; alan olarak 50 m²'den daha büyük bölmeler veya bölme gruplarını ayıran perdelerin “B-0” kategorisindeki “B” sınıfı bir perde olması gereklidir,

c Hangisinin uygulanacağı konusundaki açıklama için Paragraf 2.3.2 ve 2.3.4'e bakınız

d Aynı rakamsal karegoride olan bölmelerde “b” notu bulunuyorsa, tabloda gösterilen kategorideki perde veya güverte, sadece; bitişik bölümlerin farklı amaçlar için kullanıldığı hallerde gereklidir. (örneğin, kategori (9)da) Bir diğer mutfığa bitişik olan mutfığın belirlenen kategorideki bir perdeye ihtiyacı olmamasına karşı, bir boya mağazasına bitişik olan bir mutfak için, A-0 kategorisindeki perde gereklidir.

e Dümenevi, harite kamarası ve telsiz dairesini birbirinden ayıran perde.”B-0” kategorisinde olabilir.

f Tehlikeli bir maddenin taşınmasının öngörülmediği veya, bu şekildeki maddelerin sözkonusu perdeye yatay olarak 3 m den daha yakın bulunmadığı durumlarda “A-0” kriteri kullanılabilir.

g İçinde tehlikeli madde taşınması öngörülen kargo bölmeleri için Kural 19.3.8 uygulanacaktır.

h Ro-Ro bölmelerini birbirinden ayıran perde ve güverteler, makul bir seviyede hava geçirmezlik sağlayabilecek şekilde kapatılabilir yetelilikte olacak, ve; Idare'nin değerlendirmesine göre herhangi bir yangın riski içermedikleri veya düşük bir yangın riskine sahip oldukları durumlarda, sözkonusu bölmeler, uygulanabilir ve makul ölçüde “A” sınıfı bir geçirmezliğe sahip olacaklardır.

i Idare nin kanısına göre, düşük veya sıfır yangın riskine sahip olmaları durumunda, kategori (7) olan makine bölmelerinde yangın geçirmezliği düzenlemesi yapılmasına gerek yoktur.

* Tabloda yıldız sembolü bulunan durumlarda, perdenin çelik veya eşdeğer bir malzemeden yapılmış olması gerekli olmakla birlikte. “A” sınıfı standardında olması zorunlu değildir.

Bununla birlikte; bir “A” kategorisi bölmeye ait olması durumu dışında, bir güvertenin, elektrik kabloları, borular ve hava kanallarının geçişi amacıyla açılmış olması halinde, sözkonusu geçişin; alev ve duman geçişine engel olacak derecede sıkı olması zorunludur. Kontrol istasyonları (emercensi jeneratörler) ile açık güverteler arasındaki perdeler, sabit bir yangın söndürme sisteminin mevcut olması durumları haricinde, kapanma olanağına sahip olmayan hava alma manikalarına sahip olabilirler.

Paragraf 2.2.1.1.2'nin uygulanmasında; Tablo 9.4'teki yıldız sembolleri; kategori (8) ve (19) haricinde, “A-0” olarak kabul edilecektir.

Emercensi güç ve aydınlatma kaynaklarının bulunduğu bölmeler.
Dümenevi ve harita kamerası.
Geminin telsiz cihazlarının bulunduğu bölmeler.
Yangın kontrol istasyonları.
Makine bölmelerinin dışında yer alan ana makine kontrol odaları.
Merkezi yangın alarm teçhizatını içeren bölmeler.

(2) *Koridorlar*

Koridor ve lobiler

(3) *Yaşam bölmeleri*

Koridorlar hariç, Kural 3.1'de tanımlanmış olan bölmeler.

(4) *Merdivenler*

Dahili merdivenler, asansörler, tümüyle kapalı acil çıkış trankları, ve yürüyen merdivenler (tümüyle makine bölmelerinin içinde kalanlar hariç) ile, bunların kısımları.

Bu kategori ile ilişkili olarak; sadece bir güverte katının içinde kalan bir merdiven, bir yangın kaportası ile ayrılmamış olduğu bölmenin parçası olarak kabul edilecektir.

(5) *Hizmet bölmeleri (düşük riskli)*

Yanıcı sıvıların depolanabilmesine uygun düzenlemeleri bulunmayan ve 4m²'den daha geniş alanı bulunan portuçlar ve depolar ile, kurutma odaları ve çamaşırhaneler.

(6) *A kategorisi makine bölmeleri*

Kural 3.31'de tanımlanmış olan bölmeler.

(7) *Diğer makine bölmeleri*

Elektrikli cihazlara ait odalar (Otomatik telefon santralleri, klima hava kanalı bölmeleri)

A Kategorisi olanlar hariç, Kural 3.30'da tanımlanmış olan bölmeler.

(8) *Kargo bölmeleri*

Yük taşınması amacıyla kullanılan bütün bölmeler (kargo tanklar dahil) ile bu bölmelere ait olup, özel kategoriye girmeyen trank yolları ve kaporta yolları.

(9) *Hizmet bölmeleri (yüksek riskli)*

Mutfaklar, pişirme avadanlıkları içeren kumanyalıklar, 4 m²'den daha fazla alana sahip boya portuçları, dolaplar ve depolar, yanıcı sıvıların depolanmasına mahsus bölmeler, saunalar ve makine bölmelerinin bir parçası olmayan işocakları.

(10) *Açık güverteler*

Herhangibir yangın riski taşımayan veya düşük yangın riskli açık güverteler ve kapalı gezinti alanları. Kapalı gezinti alanlarının; mevcut mobilyaların güverte mobilyası olarak sınırlandırılmış olmaları anlamında; önemli bir yangın riski taşımamaları gerekmektedir

Açık hava alanları (Üst binalar ve güverte evlerinin dışında kalan hava sahaları).

(11) *Ro-Ro ve araç bölmeleri*

Kural 3.41'de tanımlanmış olan Ro-Ro bölmeleri. Kural 3.49'da tanımlanmış olan araç bölmeleri

2.3.3.3 Sürekli "B" sınıfı tavan veya kaplamaların; ilişkili güverteler ve perdelerle birlikte, kısmen veya bütünüyle, içinde bulundukları bölmenin sahip olması öngörülen yalıtım ve geçirmezliğine katkıda bulundukları kabul edilebilir.

2.3.3.4 Yük gemilerinde "A" kategorisi bir yangın geçirmezlik değerine sahip olmaları öngörülenler istisna olmak üzere; Kural 11.2 gereğince çelik veya eşdeğer bir malzemeden imal edilmeleri öngörülen dış kaplamalarda; lumbuz veya borda kaportası açılması amacıyla delikler açılması mümkündür. Aynı şekilde; "A" kategorisi bir yangın geçirmezlik değerine sahip olmaları öngörülmeyen kaplamalarda, İdare tarafından onaylanmış malzemelerden imal edilmiş kapıların bulunması da mümkündür.

2.3.3.5 Saunalar; Kural 12.2.3.4'e uygun olacaktır.

2.3.4 Yaşam ve hizmet bölmeleri ile kontrol istasyonlarının içindeki merdiven ve asansör tranklarının korunması

2.3.4.1 Sadece bir tek güverteyi kateden merdivenler, en az bir güverte tarafında ve "B-0" sınıfı perdelerle ve kendi kendine kapanan kapılarla korumaya alınacaktır. Sadece bir tek güverteyi kateden asansörler, her iki terminal noktasında; üzerinde çelik kapılar bulunan "A-0" sınıfı perdelerle çevrilmiş olacaktır. Birden fazla güverteyi kateden merdivenler ve asansör trankları; en az "A-0" sınıfı perdelerle muhafaza altına alınmış ve her katta kendi kendine kapanabilen kapılarla korunmuş olacaktır.

2.3.4.2 12 veya daha az kişiye yeterli yaşam bölmesine sahip bulunan gemilerde, merdivenlerin birden fazla güverteyi kat etmesi ve her yaşam katında en az iki adet açık güverteye kaçış yolunun bulunması durumunda, Paragraf 2.3.4.1'deki "A-0" gereklilikleri; "B-0" olarak değiştirilebilir.

2.4 Tankerler

2.4.1 Uygulama

Tankerler için, sadece Paragraf 2.3.1.1'de tanımlanmış bulunan Metot IC uygulanacaktır.

2.4.2 Perde ve güvertelerin yangın geçirmezliği

2.4.2.1 Yük gemilerinden farklı olarak; tankerlerin perde ve güvertelerinin yangın geçirmezliğine ilişkin gereklilikler konusunda Paragraf 2.3'ün yerine geçmek üzere hazırlanan tankerlere özel en düşük yangın geçirmezlik değerleri, Tablo 9.7 ve 9.8'de verilmektedir.

2.4.2.2 Tabloların uygulanmasında aşağıdaki gereklilikler belirleyici olacaktır:

.1 Tablo 9.7 ve 9.8; bitişik bölmeleri ayıran bütün perdeler ve güverteler için uygulanacaktır.

.2 Bitişik bölmeler arasında sınır oluşturan perdelerle uygulanacak yangına karşı bütünlük standartlarının tayini bakımından, bu bölmeler, yangın riskleri yönünden, aşağıda görülecek şekilde; (1)'den (10)'a kadar olan kategorilere ayrılmıştır. Bir bölmenin içerdikleri ve kullanımı yönünden: bu Kural'ın amaçları çerçevesinde kategorisinin tayininde tereddüde düşülmesi, veya; belirli bir bölmeye, bu paragraf çerçevesinde iki veya daha fazla kategori tanımlaması yapılabilmesi durumlarında, söz konusu bölme; en yüksek yangına karşı bütünlük gereksinimlerine sahip olan kategoriye ait bir bölme olarak tanımlanacaktır. Bir bölme içindeki, küçük ve genel bölme alanı içindeki geçişlerin 30%'undan daha az geçişe sahip kapalı odalar, ayrı bir bölüm olarak kabul edileceklerdir.

Bu şekildeki küçük bölmelerin sınırını oluşturan perde ve güvertelerin yangına karşı bütünlük gereklilikleri, [Tablo 9.7](#) ve [9.8](#)'e göre hesaplanacaktır. Aşağıdaki kategorileri tanımlayan isimlerin, kısıtlayıcı olmaktan çok, kategorik olmasına gayret edilmiştir. Her bir kategoriden önce parantez içinde verilmiş olan rakamlar; Tablolardaki uygulanabilir sütun veya satırı ifade etmektedir.

(1) *Kontrol istasyonları*

Emercensi güç ve aydınlatma kaynaklarının bulunduğu bölmeler.

Dümenevi ve harita kamerası.

Geminin telsiz cihazlarının bulunduğu bölmeler.

Yangın kontrol istasyonları.

Makine bölmelerinin dışında yer alan ana makine kontrol odaları.

Merkezi yangın alarm teçhizatını içeren bölmeler.

(2) *Koridorlar*

Koridor ve lobiler

(3) *Yaşam bölmeleri*

Koridorlar hariç, Kural 3.1'de tanımlanmış olan bölmeler.

(4) *Merdivenler*

Dahili merdivenler, asansörler, tümüyle kapalı acil çıkış trankları, ve yürüyen merdivenler (tümüyle makine bölmelerinin içinde kalanlar hariç) ile, bunların kısımları.

Bu kategori ile ilişkili olarak; sadece bir güverte katının içinde kalan bir merdiven, bir yangın kaportası ile ayrılmamış olduğu bölmenin parçası olarak kabul edilecektir.

(5) *Hizmet bölmeleri (düşük riskli)*

Yanıcı sıvıların depolanabilmesine uygun düzenlemeleri bulunmayan ve 4m²'den daha geniş alanı bulunan portuçlar ve depolar ile, kurutma odaları ve çamaşırhaneler.

(6) *A kategorisi makine bölmeleri*

Kural 3.31'de tanımlanmış olan bölmeler.

(7) *Diğer makine bölmeleri*

Elektrikli cihazlara ait odalar (Otomatik telefon santralleri, klima hava kanalı bölmeleri).

A Kategorisi olanlar hariç, Kural 3.30'da tanımlanmış olan bölmeler.

(8) *Kargo pompa daireleri*

Kargo pompalarını ihtiva eden bölmeler ile, bu bölmelere girişler ve tranklar.

(9) *Hizmet bölmeleri (yüksek riskli)*

Mutfaklar, pişirme avadanlıkları içeren kumanyalıklar, 4 m²'den daha fazla alana sahip boya portuçları, dolaplar ve depolar, yanıcı sıvıların depolanmasına mahsus bölmeler, saunalar ve makine bölmelerinin bir parçası olmayan işocakları.

(10) *Açık güverteler*

Herhangi bir yangın riski taşımayan veya düşük yangın riskli açık güverteler ve kapalı gezinti alanları. Kapalı gezinti alanlarının; mevcut mobilyaların güverte mobilyası olarak sınırlandırılmış olmaları anlamında; önemli bir yangın riski taşımamaları gerekmektedir.

Açık hava alanları (Üst binalar ve güverte evlerinin dışında kalan hava sahaları).

Tablo 9.7 - Bitişik bölmeleri ayıran perdelerin yangın bütünlükleri

Bölmeler	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Kontrol istasyonları (1)	A-Oc	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	
Koridorlar (2)		C	B-0	B-0 A-0a	B-0	A-60	A-0	A-60	A-0	*
Yaşam bölmeleri (3)			C	B-0 A-0a	B-0	A-60	A-0	A-60	A-0	*
Merdivenler (4)				B-0 A-0a	B-0 A-0a	A-60	A-0	A-60	A-0	*
Hizmet bölmeleri düşük riskli (5)					C	A-60	A-0	A-60	A-0	*
A Kategorisi makine bölmeleri (6)						*	A-0	A-0d	A-60	*
Diğer makine bölmeleri (7)							A-0b	A-0	A-0	*
Kargo pompa daireleri (8)								*	A-60	*
Hizmet bölmeleri yüksek riskli (9)									A-0b	*
Açık güverteler (10)										

Tablo 9.8'deki notlara bakınız

Tablo 9.8 - Bitişik bölmeleri ayıran güvertelerin yangın bütünlükleri

Alt bölme	Üst bölme	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Kontrol istasyonları	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0		A-0	*
Koridorlar	(2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0		A-0	*
Yaşam bölmeleri	(3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0		A-0	*
Merdivenler	(4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0		A-0	*
Hizmet bölmeleri (düşük riskli)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0		A-0	*
A Kategorisi makine bölmeleri	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60c	A-0	A-60	*
Diğer makine bölmeleri	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*
Kargo pompa daireleri	(8)						A-0d	A-0	*		*
Hizmet bölmeleri (yüksek riskli)	(9)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0		A-0b	*
Açık güverteler	(10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	

Notlar. Tablo 9.7 ve 9.8'e aynı şekilde uygulanacaktır.

a Hangisinin uygulanacağı konusunda açıklama için Paragraf 2 3 2 ve 2.3.4'e bakınız.

b Aynı rakamsal kategoride olan bölmelerde "b" notu bulunuyorsa, tabloda gösterilen kategorideki perde veya güverte, sadece; bitişik bölümlerin farklı amaçlar için kullanıldığı hallerde gereklidir. (Örneğin, kategori (9)'da). Bir diğer mufağa bitişik olan mutfağın belirtilen kategorideki bir perdeye ihtiyacı olmamasına karşın, bir boya mağazasına bitişik olan bir mutfak için, A-0 kategorisindeki perde gereklidir

c Dümenevi, harita kamarası ve telsiz dairesini birbirinden ayıran perdeler."B-0" kategorisinde olabilir,

d Kargo pompa daireleri ile A kategorisi makine bölmelerini ayıran perde ve güvertelerin, kargo pompa glendi veya benzeri glendler tarafından katedilmesi; bu tip geçişlerin salmastralarının gaz geçirmezliklerinin, yeterli yağlama veya diğer tedbirlerle sürekli olarak idame ettirilmesi koşuluyla mümkündür,

e Idare'nin kanısına göre, düşük veya sıfır yangın riskine sahip olmaları durumunda, kategori (7) olan makine bölmelerinde yangın geçirmezliği düzenlemesi yapılmasına gerek yoktur.

* Tabloda yıldız sembolü bulunan durumlarda, perdenin çelik veya eşdeğer bir malzemeden yapılmış olması gerekli olmakla birlikte, "A" sınıfı standardında olması zorunlu değildir. Bununla birlikte; bir "A" kategorisi bölmeye ait olması durumu dışında, bir güvertenin, elektrik kabloları, Borular ve hava kanallarının geçişi amacıyla açılmış olması halinde, söz konusu geçişin; alev ve duman geçişine engel olacak derecede sıkı olması zorunludur. Kontrol istasyonları (emergensi jeneratörler) ile açık güverteler arasındaki perdeler; sabit bir yangın söndürme sisteminin mevcut olması durumları haricinde, kapanma olanağına sahip olmayan hava alma manikalarına sahip olabilirler.

2.4.2.3 Sürekli "B" sınıfı tavan veya kaplamaların; ilişkili güverteler ve perdelerle birlikte, kısmen veya bütünüyle, içinde bulundukları bölmenin sahip olması öngörülen yalıtım ve geçirmezliğine katkıda bulundukları kabul edilebilir.

2.4.2.4 Yük gemilerinde "A" kategorisi bir yangın geçirmezlik değerine sahip olmaları öngörülenler istisna olmak üzere; Kural 11.2 gereğince çelik veya eşdeğer bir malzemeden imal edilmeleri öngörülen dış kaplamalarda; lumbuz veya borda kaportası açılması amacıyla delikler açılması mümkündür. Aynı şekilde; "A" kategorisi bir yangın geçirmezlik değerine sahip olmaları öngörülmeyen kaplamalarda, İdare tarafından onaylanmış malzemelerden imal edilmiş kapıların bulunması da mümkündür.

2.4.2.5 İçinde; yaşam bölmeleri ve bunları taşıyan rüsvet güvertelerin yer aldığı üst binaların ve güverte evlerinin dış sınırını oluşturan perdelerin kargo bölmelerine bitişik olanlarının tümüyle, sözkonusu bölmelerin borda kaplamalarının ise, kargo bölmesi sınırından uzaklaşacak yöndeki 3 m.'lik kısımlarının çelikten inşa edilmeleri ve "A-60" standardında izole edilmiş olmaları gereklidir. Söz konusu 3 m.'lik mesafe; yatay ortamda ve geminin omurga hattına paralel olarak, ve bütün güverte seviyelerinde, kargo bölmesine olan sınır perdesinden itibaren ölçülecektir. Bu Paragrafta özel önlem getirilmiş olan perdelerin, üst binalar ve güverte evlerinin dış kaplamaları olması durumunda, öngörülen izolasyon; Köprü üstü güvertesinin altına kadar devam ettirilecektir.

2.4.2.6 Kargo tulumba dairelerinin aydınlık kaportaları çelikten imal edilmiş olacak, herhangi bir cam içermeyecek ve, pompa dairesinin dışından kapatılabilir yetenekte olacaktır.

2.4.2.7 Saunaların inşa ve düzenlenmeleri; Kural 2.2.3.4'e uygun olacaktır.

3 Yangına mukavim bölme perdesi geçişleri ve ısı transferinin engellenmesi

3.1 "A" sınıfı bölme perdelerinde geçişler olduğunda, bu geçişler; Paragraf 4.1.1.5'de öngörülmüş olduğu üzere, Yangın Test Prosedürleri Tüzüğü'ne uygun olarak test edileceklerdir. Bununla birlikte; bir boru geçişinin, 3 mm kalınlığındaki çelik veya eşdeğer bir malzemeden imal edilmiş olması, ve; 900 mm' den daha uzun olması durumunda, (tercihen perdenin her iki tarafında 450 mm olacak şekilde), ayrıca bir geçirgenliğin de bulunmaması halinde, test edilmesine gerek yoktur. Bu şekildeki geçişler, izolasyonun; perdenin aynı seviyesinde uzatılması suretiyle uygun şekilde izole edilmiş olacaklardır.

3.2 "B" sınıfı bölme perdelerinden; elektrik kabloları, borular, tranklar v.s.nin geçişi, veya; havalandırma terminallerinin, elektrik fittinglerinin veya benzeri donanımların montesi amacıyla geçiş yapılması durumunda, Paragraf 7.3.2'nin gereklilikleri çerçevesinde, yangın geçirmezliğinin bozulmaması bakımından gerekli düzenlemeler yapılmış olacaktır. "B" sınıfı bölme perdelerinden geçmekte olan çelik veya bakır dışındaki malzemeden mamul borular; aşağıdaki düzenlemelerden bir ile korunmaya alınacaktır:

.1 Geçiş yapılan bölme perdesinin yangın geçirmezlik kategorisine ve kullanılan borunun cinsine uygun geçiş muhafazası; veya,

.2 Kalınlığı 1.8 mm'den boyu ise; çapı 150 mm veya daha fazla olan borularda 900 mm'den; çapı 150 mm veya daha az olan borularda ise 600 mm'den az olmayan (öngörülen uzunluğu tercihen, perdenin her iki tarafında eşit olarak bölünmüş) çelik manşonlar. Geçiş yapan boru; burada öngörülen manşona, her iki tarafında flençler veya kaplinlerle bağlanmış olacak; veya, boru ile manşonun arasındaki klerens 2.5 mm yi geçmeyecek; veya, boru ile manşonun arasındaki klerense; yanmaz veya diğer uygun malzeme ile geçirmezlik kazandırılmış olacaktır.

3.3 "A" veya "B"sınıfı bölme perdelerinden geçiş yapan izole edilmemiş metal borular; "A-0" geçirmezlikler için 950° C'ın, "B-0" geçirmezlikler için ise 850° C'ın

3.4 İdare, bünyesel yangın koruma ayrıntılan konusunda onay verirken; öngörülen termal geçirmezlik bariyerlerinin kesişme ve sonlanma mevkilerindeki ısı transferi riskini göz önünde bulunduracaktır. Çelik veya alüminyum binalarda, güverte veya perdeye ait izolasyon; geçiş noktası,kesişme veya sonlanma noktasından itibaren en az 450mm daha devam ettirilecektir. Bir bölmenin, farklı izolasyon değerlerine sahip "A" sınıfı bir güverte veya perde ile bölünmüş olması durumunda; yüksek değerdeki izolasyon; daha düşük izolasyon değerine sahip olan güverte veya perde üzerinde, en az 450 mm.lik bir mesafeye kadar devam ettirilecektir.

4 Yangına mukavim bölmelerdeki geçişlerin korunması

4.1 Yolcu gemilerinde perdeler ve güvertelerdeki geçişler

4.1.1 "A" sınıfı perdelerdeki geçişler

4.1.1.1 Kargo ve özel kargo bölmeleri, özel kategori bölmeler, depo ve bagaj bölümleri arasındakilerle, bu bölmeleri açık güvertelere bağlayan kaportalar haricinde, film geçişler; yangına karşı en azından ait oldukları bölmelerdekine eşit bir direnç sağlayan ve sabit olarak imal edilmiş kapama vasıtaları ile donatılmış olacaklardır.

4.1.1.2 "A" sınıfı bölmelerdeki kaporta ve kaporta çerçeveleri, kapalı durumda tutan tertibatları ile birlikte; gerek yangına, gerekse de duman ve aleve karşı; söz konusu kaportaların üzerinde yer aldığı perdelerin sağladığına eşit bir geçirmezlik sağlayacaklar, bu husus ise; Yangın Test Prosedürleri Tüzüğü'ne uygun olarak tespit edilmiş olacaktır. Söz konusu kaporta ve kaporta çerçeveleri,çelikten veya eşdeğer bir malzemeden imal edilmiş olacaklardır.Su geçmez kaportaların izole edilmiş olmalarına gerek yoktur.

4.1.1.3 Kaportaların; her iki tarafından da sadece bir tek kişinin gücüyle açılabilmesi mümkün olacaktır.

4.1.1.4 Motor gücü ile çalışan sugeçmez kaportalar ve normal durumda kilitli bulunanlar dışında; düşey ana bölmelerde, mutfak sınırları içinde ve merdiven boşluklarında bulunan yangın geçmez kaportalar; aşağıdaki gereklilikleri karşılayacaklardır:

.1 Kaportalar, kendi kendine kapanabilen tipte olacak, ve; 3.5° lik bir açısız farkın yaratacağı güçle kapalı kalabilen bir yapıda olacaklar;

.2 Menteşeli yangın geçmez kaportaların ortalama kapanma süresi, kapanma hareketinin başlangıcından itibaren; 40 s' den fazla ve 10 s' den az olmayacaktır. Sürgülü kapıların ortalama sabit kapama sürati, geminin doğrudaki durumunda, 0.2 m/s' den daha fazla ve 0.1 m/sn' den de az olmayacak;

.3 Emercensi kaçış tranklarına ait olanların dışındaki kapılar; sürekli olarak görevli personel bulunan merkezi bir kontrol mevkiinden, hepsi birden aynı anda veya gruplar halinde, açık tutan mekanizmalarından kurtarılabilme yeteneğinde olacaklar, ayrıca da; her bir kapı, her iki tarafından mekanizmasından kurtarılabilme yeteneğinde olacaktır. Mekanizmadan kurtarma süviçleri; sistemin otomatik reset etmesini engellemek üzere de, açma-kapama düğmelerine sahip olacaklardır.

.4 Merkezi kontrol istasyonunun kontrolü dışındaki açık tutma çengellerinin kullanımı yasaklanmıştır.

.5 Merkezi kontrol istasyonu tarafından uzaktan kontrol ile kapatılmış bulunan bir kapı; mahalli kontrol yardımıyla, her iki tarafından da açılabilme yeteneğinde olacaktır. Bu şekildeki mahalli bir açmadan sonra, kapı; tekrar otomatik olarak kapanabilir durumda bulunacaktır.

.6 Sürekli olarak görevli personel bulunan merkezi kontrol mevkiinde, her bir kapının açık olup olmadığının izlenebilmesi mümkün olacaktır.

.7 Açık tutan mekanizmadan kurtarma donanımları; merkezi kontrol sisteminin veya gemi ana güç devresinin çökmesi halinde, kapının otomatik olarak kapanmasını sağlayacak yeterlilikte dizayn edilmiş olacaktır.

.8 Güçle çalışan kaportalar için, merkezi kontrol sisteminin veya gemi ana güç devresinin çökmesi halinde, kapının; hemen yakınında bulunan mahalli kontrol yöntemi ile en az on kere açılıp kapatılabilmesine (tam kapalı ve tam açık olacak şekilde) olanak veren bölgesel aküler mevcut olacaktır.

.9 Kontrol sistemi veya gemi merkezi güç devresi ile ilgili olarak bir kapıda arıza ortaya çıkması, diğer kapıların güvenli çalışabilmesini etkilemeyecektir.

.10 Uzaktan kumanda ile serbest bırakılmak suretiyle kapanan sürgülü kapılar ve elektrik gücüyle kapanan kaportalar; kapının merkezi kontrol istasyonundan serbest bırakılmasından en az 5 s, en fazla da 10 s sonra ve kapının kapanma hareketine başlamasından önce devreye giren ve, kapı veya kaportanın tamamıyla kapalı duruma gelmesine kadar süren bir alarm ile teçhiz edilmiş olacaktır.

.11 Kapanma hareketi sırasında yolu üzerindeki bir cisme çarptığında geri açılacak şekilde dizayn edilmiş kapılar, böyle bir durumda; çarptıkları noktadan bir metreden daha fazla uzaklaşmayacaklardır.

.12 Yangın bütünlüklerinin sağlanması bakımından bir susta mekanizması ile teçhiz edilmiş bulunan çift kanatlı kapılar; sistem tarafından kapıların mekanizmalarından serbest bırakılmaları ile devreye giren sustalarla teçhiz edilmiş olacaktır.

.13 Doğrudan özel kategorideki bölmelere girişe yarayan; güçle çalışan ve otomatik olarak kapanan kapıların, Paragraf 4.1.1.4.3 ve 4.1.1.4.10'da tanımlanan alarmlar ve uzaktan kumanda ile serbest kalan mekanizmalı donanımlara sahip olmalarına gerek yoktur.

.14 Mahalli kontrol sistemlerinin ana bölümleri, bakım-tutum ve ayar amacıyla ulaşılabilir durumda olacaktır.

.15 Güçle çalışan kapılar; bir yangın vukuunda çalışacak, Yangın Test Prosedürleri Tüzüğü'ne uygun, onaylı tipte bir kontrol sistemi ile teçhiz edilmiş olacaktır. Bu kontrol sistemleri; aşağıdaki gereklilikleri karşılayacaklardır:

.15.1 Kontrol sistemi, kapıyı; güç kaynağından beslenmek suretiyle, en az 200° C'da en az 60 dk, süreyle çalıştırabilme yeteneğinde olacak;

.15.2 Yangına maruz bulunmayan diğer kapıların güç devresi, olumsuz etkilenmeyecek; ve,

.15.3 200° C'ı geçen ısılarda, kontrol sistemi güç kaynağından otomatik olarak ayrılacak ve, kapıyı; en az 945° C'a kadar kapalı tutabilme yeteneğinde olacaktır.

4.1.1.5 36'dan daha az yolcu taşıyan yolcu gemilerinde, Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ne uygun bir otomatik sprinkler, yangın tespit ve yangın alarm sistemi ile korunmuş bulunan veya, sürekli bir "B" sınıfı bir tavana sahip bulunan bir bölmedeki; düşey ana bölmelerin bir kademesini veya yatay bölmelerin sınırını oluşturmayan güverte geçişlerinin, yeterli geçirmezliğe sahip olmaları sağlanacak, ve, bu şekildeki güverteler; "A" sınıfı geçirmezlik gerekliliklerine, İdare'nin kabulüne bağlı olmak üzere, makul ve uygulanabilir ölçülerde uyacaklardır.

4.1.1.6 Bir geminin dış kaplamaları ile ilgili "A" sınıfı geçirmezlik gereklilikleri; sözkonusu kaplamanın ait olduğu bölmenin, Paragraf 4.1.3.3 çerçevesinde, "A" sınıfı bir geçirmezliğe sahip olmasının gerekmemesi koşuluyla, cam bölmelere, pencerelere ve lumbuzlara uygulanmayacaktır. Bir geminin dış kaplamaları ile ilgili "A" sınıfı geçirmezlik gereklilikleri; can kurtarma araçları ile gemiyi terk ve toplanma istasyonlarına açılan üst binalar ve güverte evlerinde, kaçış yolu olarak kullanılan açıkta bulunan merdivenlerde ve açık güvertelerde bulunanlar hariç olmak üzere; dışarıya açılan kapılara uygulanmayacaktır.

4.1.1.7 Su geçmez kapılar, hava (rüzgar) geçmez kapılar (yan su geçmez kapılar), açık güverteye açılan kapılar ve makul derecede hava sızdırmaz olması gereken kapılar hariç olmak üzere; merdivenlerde, genel kullanım bölgelerinde ve kaçış yolları üzerindeki düşey ana bölme perdeleri üzerinde bulunan "A" sınıfı kapılar; kendiliğinden kapanabilen bir hortum yuvası ile teçhiz edilmiş olacaklardır. Hortum yuvasının malzemesi, imalatı ve yangın geçirmezliği, üzerinde bulunduğu kapı ile aynı olacak, hortum yuvası; kapı kapalı durumda iken kenarları 150 mm olan kare şeklinde net bir açıklığa sahip olacak, kapının alt çerçevesinde, ve kapının menteşeli kenarının aksi kenarına, sürgülü kapılarda ise kapının açılan kenarına yakın bir yerinde girinti teşkil edecek şekilde imal edilecektir.

4.1.1.8 Bir düşey ana bölme perdesinden bir havalandırma kanalının geçmesi gerektiğinde; kanalın perdeye yakın yerine, arıza yapmayacak özellikte otomatik bir yangın damperi monte edilecektir. Söz konusu damper, aynı zamanda, perdenin her iki tarafından manuel kumanda ile kapatılabilme yeteneğinde olacaktır. Damperin kumanda noktası, kolayca ulaşılabilir bir yerde olacak, söz konusu nokta; ışık yansıtan kırmızı boya ile boyanacaktır. Havalandırma kanalının, damper ile perde arasındaki kısmı;çelik veya eşdeğer bir malzemeden imal edilmiş olacak, ve; Paragraf 3.1'in gerekliliklerine uygun olarak izole edilecektir. Söz konusu damperler, perdenin en az bir tarafında bulunacak, ve; damperin açık durumda olup olmadığını açık olarak gösteren, kolayca görülebilir göstergeler mevcut olacaktır.

4.1.2 "B" sınıfı perdelerdeki geçişler

4.1.2.1 "B" sınıfı perdelerdeki kapı ve kapı çerçeveleri ile bunların kapanmasına yarayan donanımlar; kapının alt kısmında bulunmasına müsaade edilebilecek havalandırma açıklıklarının dışında, yangın geçirmezlik bakımından üzerinde bulunduğu kapı ile aynı derecede koruma sağlayan bir metoda uygun olarak kapatılmakta olacak, bu husus; Yangın Test Prosedürleri Tüzüğü'ne uygun olarak tespit edilmiş olacaktır. Kapı kanadının üzerinde veya altında bu şekilde havalandırma açıklıklarının bulunması durumlarında, bu açıklık veya açıklıkların toplam net alanı 0.05 m²'yi geçmeyecektir. Kapılar üzerinde veya altındaki havalandırma açıklıklarına bir alternatif olarak; yanmaz malzemeden imal edilmiş olup, kabin ile koridor arasında ve banyo/tuvalet biriminin altına doğru yönlendirilmiş, kesit alanı 0.05m²'yi geçmeyen bir hava kanalına müsaade edilebilir. Bütün havalandırma açıklıklarının üzerinde; yanmaz malzemeden mamul ızgaralar bulunacaktır. Kapıların kendileri de yanmaz malzemeden imal edilmiş olacaktır.

4.1.2.2 "B" sınıfı perdelerdeki kabin kapıları, kendi kendine kapanan tipte olacaktır. Kapının açık kalmasını sağlayan çengellere müsaade edilmeyecektir.

4.1.2.3 Bir geminin dış kaplamaları ile ilgili "B" sınıfı geçirmezlik gereklilikleri; cam bölmelere, pencerelere ve lumbuzlara uygulanmayacaktır. Benzer şekilde; "B" sınıfı geçirmezlik gereklilikleri; üst binalar ve güverte evlerindeki dışarıya açılan kapılara uygulanmayacaktır. 36'dan daha az yolcu taşıyan yolcu gemilerinde, İdare; kabinler ile; duşlar gibi banyo/tuvalet bölmelerini ayıran kapıların imalinde yanabilir malzemenin kullanılmasına müsaade edebilir.

4.1.2.4 36'dan daha az yolcu taşıyan yolcu gemilerinde, Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ne uygun bir otomatik sprinkler sisteminin kullanılması durumunda:

.1 Düşey ana bölmelerde merdiven oluşturmayan veya yatay bölmelerin sınırlarını oluşturmayan güvertelerdeki perde geçişleri, makul derecede hava sızdırmaz olacak, ayrıca; bu durumdaki güverteler, "B" sınıfı geçirmezlik kriterlerine, İdare'nin değerlendirmesine göre makul ve uygulanabilir derecede uyacaklar; ve,

.2 "B" sınıfı malzemeden mamul koridor perdelerindeki geçişler, Paragraf 2.2.2'deki gerekliliklere uygun olarak korunmuş olacaklardır.

4.1.3 Pencereler ve borda lumbuzları

4.1.3.1 Paragraf 4.1.1.6 ve 4.1.2.3'deki gerekliliklere uygun olması gerekenler dışında kalan yaşam ve hizmet bölmeleri ile kontrol istasyonlarındaki perdeler üzerinde bulunan pencere ve borda lumbuzlar; üzerinde bulunduğu perde tipinin tabi olduğu geçirmezlik gerekliliklerini devam ettirecek şekilde inşa edilmiş olacaklar, bu husus; Yangın Test Prosedürleri Tüzüğü'ne uygun olarak tespit edilmiş olacaktır.

4.1.3.2 9.1'den 9.4'e kadar olan Tablolarda verilmiş bulunan gerekliliklerden ayrı olarak, yaşam ve hizmet bölmeleri ile kontrol istasyonlarını açık güvertelerden ayıran perdeler üzerinde bulunan pencere ve borda lumbuzlar; çelik veya diğer uygun malzemelerden mamul çerçevelere sahip olacaklardır. Pencere veya lumbuzların camları; metal bir conta veya sigil ile sıkıca oturtulmuş olacaktır.

4.1.3.3 Tahlisiye araçlarının bulunduğu alanlara, toplanma ve gemiyi terk istasyonlarına, açıkta bulunan merdivenler ile kaçış yolu olarak kullanılan açık güvertelere bakan, ve; cansalı ve gemiyi terk kaydırağı toplanma istasyonlarının altında bulunan pencereler, Tablo 9.1'de belirtilmiş olan yangın geçirmezlik değerlerine sahip olacaklardır. Pencerelere mahsus otomatik sprinkler nozullarının yerleştirilmiş olduğu durumlarda, yukardaki gereklilikler yerine, "A-0" standardındaki pencereler kabul edilebilir. Bu kapsamda mütalaa edilebilmesi bakımından, söz konusu sprinkler nozullarının aşağıdaki koşullardan birisine uygun olması gerekir:

.1 Konvansiyonel tavan tipi sprinkler nozullarına ilave olarak, pencerelerin üstüne konulmuş özel sprinkler nozulları olması; veya,

.2 Kapsama alanının hesabında, ilave pencere alanlarının da dikkate alınmış olduğu, ve söz konusu pencereyi; 5 litre/m²'den daha düşük olmayan bir debi ile kapsayacak şekilde yerleştirilmiş konvansiyonel sprinkler nozulları olması.

Cansalı toplanma bölgesinin altında kalan gemi bordalarında bulunan lumbuzlar, en az "A-0" standardına eşit bir yangın geçirmezlik değerine sahip olacaklardır.

4.2 Yük gemilerinde yangına mukavim bölmelerdeki kapılar

4.2.1 Kapıların yangın geçirmezlikleri, içinde bulundukları bölmenin tabi olduğu geçirmezliğine eşit olacak, bu husus; Yangın Test Prosedürleri Tüzüğü'ne uygun olarak tespit edilmiş olacaktır. "A" sınıfı bölmelerdeki kapı ve kaportalar; çelikten imal edilmiş olacaktır. "B" sınıfı bölmelerdeki kapılar, yanmaz malzemeden imal edilmiş olacaktır. A kategorisi makine bölmelerinin bölme perdeleri üzerindeki kapılar, makul ölçüde gaz geçirmezliğe sahip ve kendi kendine kapanan tipte olacaktır. IC metoduna uygun olarak inşa edilmiş olan gemilerde, İdare; kabinler ile; duşlar gibi banyo/tuvalet bölmelerini ayıran kapıların imalinde yanabilir malzemenin kullanılmasına müsaade edebilir.

4.2.2 Kendi kendine kapanan tipte olması öngörülen kapıların, açık durumda tutan çengellerle teçhiz edilmelerine müsaade edilmeyecektir. Bununla birlikte, uzaktan kumandalı otomatik bırakma donanımı ile teçhiz edilmiş arıza yapmayan tipteki çengeller kullanılabilir.

4.2.3 Yaşam ve hizmet bölmelerinde, koridor perdeleri üzerindeki kapıların kanadı üzerinde veya altında, havalandırma açıklıklarının bulunmasına müsaade edilebilir. Lavabolara, ofislere, mutfaklara, kumanyalıklara ve depolara açılan "B" sınıfı kapıların üzerinde de havalandırma açıklıklarının bulunmasına müsaade edilebilir. Aşağıda aksine müsaade edilmiş olmasının dışında, sözkonusu havalandırma açıklıkları; kapının sadece alt yarısında bulunacaktır. Sözkonusu havalandırma açıklığının, kapının kanadının üzerinde veya altında olması durumunda, bu açıklık veya açıklıkların toplam net alanı 0.05 m²'yi geçmeyecektir. Kapılar üzerinde veya altındaki havalandırma açıklıklarına bir alternatif olarak; yanmaz malzemeden imal edilmiş olup, kabin ile koridor arasında ve banyo/tuvalet biriminin altına doğru yönlendirilmiş, kesit alanı 0.05 m²'yi geçmeyen bir hava kanalına da müsaade edilebilir. Kapının altındakiler hariç, havalandırma açıklıklarının üzerinde; yanmaz malzemeden mamul ızgaralar bulunacaktır.

4.2.4 Sugeçmez kapıların izole edilmelerine gerek yoktur.

5 Makine bölmelerinin sınırları üzerindeki açıklıkların korunması

5.1 Uygulama

5.1.1 Bu Paragrafta öngörülen gereklilikler, A kategorisi makine bölmeleri ile; İdare'nin gerekli gördüğü durumlarda da, diğer makine bölmelerine uygulanacaktır.

5.2 Makine bölmesi sınırları üzerindeki açıklıkların korunması

5.2.1 Makine bölmelerine ait; tavan havalandırma kaportaları, kapılar, vantilatörler, egzost havalandırması işlevini gören baca içi hava açıklıkları ve diğer açıklıkların; bölmenin havalandırma gereksinimleri ile; geminin düzenli ve güvenli kullanılmasına olanak verecek en az miktarlarda olması sağlanacaktır.

5.2.2 Tavan havalandırma kaportaları, çelikten mamul olacak ve üzerlerinde cam bulunmayacaktır.

5.2.3 Güçle çalışan kapıların kapatılabilmesi ve; sugeçmez kaportalar hariç, diğer güçle çalışan kapıların üzerinde mevcut serbest bırakma mekanizmalarının çalıştırılabilmesi için gereken kontrol donanımları mevcut bulunacaktır Sözkonusu kontrol donanımları, ilgili bölmenin dışında, ve; hizmet verdikleri bölmede ortaya çıkabilecek bir yangın durumunda devre dışı kalmayacak şekilde yerleştirilmiş olacaktır.

5.2.4 Yolcu gemilerinde, Paragraf 5.2.3'de öngörülmüş olan kontrol donanımları; bir tek kontrol noktasında, veya; İdare'nin kabul koşuluna bağlı olmak üzere; mümkün olduğu kadar az sayıdaki kontrol noktası gruplarında bulunacaklardır.

Söz konusu kontrol noktaları; güverteden güvenli giriş olanağına sahip bulunacaklardır.

5.2.5 Yolcu gemilerinde, güçle çalışan su geçmez kaportalar dışındaki kapıların; bölmede ortaya çıkabilecek bir yangında, güçle çalışan kapama düzenlemeleri yoluyla pozitif olarak kapanmaları veya; kendiliğinden 3.5° lik bir açılma farkını yaratacağı güçle kapalı kalacak bir yapıda imal edilmek suretiyle kapanmaları güvence altına alınmış, ayrıca; uzaktan kumanda donanımına sahip, ve arıza yapmayan açık tutma çengelleri ile teçhiz edilmiş olacaktırlar. Acil kaçış tranklarına açılan kapıların; uzaktan kumanda donanımına sahip, ve arıza yapmayan açık tutma çengelleri ile teçhiz edilmiş olmasında gerek yoktur.

5.2.6 Makine bölme perdeleri üzerinde pencere bulunmayacaktır. Bu kural; makine bölmelerindeki kontrol istasyonlarında camlı pencerelerin kullanımını engellemez.

6 Kargo bölme perdelerinin korunması

6.1 36'dan fazla yolcu taşıyan yolcu gemilerinde, özel kategorideki bölmeler ile Ro-Ro bölmelerinin perde ve güverteleri; "A" sınıfı standardında izole edileceklerdir. Bununla birlikte; Paragraf 2.2.3'de tanımlanmış bulunan (5), (9) veya (10) kategorisindeki bir bölme, bölme perdesinin bir tarafında bulunduğu takdirde, bu standart; "A-0" olarak uygulanabilir. Akaryakıt tanklarının, özel kategorideki bir bölmenin altında bulunması durumunda, söz konusu bölmelerin arasındaki güverte için de "A-0" standardı uygulanabilir.

6.2 36'dan fazla yolcu taşıyan yolcu gemilerinde, özel kategorideki bölme perdeleri; Tablo 9.3'te (11) kategorisindeki bölmeler için, yatay perdeler ise; Tablo 9.4'te (11) kategorisindeki bölmeler için tanımlanmış olan özelliklere uygun olarak izole edileceklerdir.

6.3 36'dan fazla yolcu taşıyan yolcu gemilerinde, kapalı ve açık Ro-Ro bölmelerinin perdeleri; Tablo 9.3'te (8) kategorisindeki bölmeler için, yatay perdeler ise; Tablo 9.4'te (8) kategorisindeki bölmeler için tanımlanmış olan özelliklere uygun olarak izole edileceklerdir.

6.4 Yolcu gemilerinde, Köprüüstünde; özel kategori bölmelere giriş veya çıkış yolu üzerindeki herhangi bir yangın kaportasının kapalı olup olmadığını gösteren göstergeler bulunacaktır.

6.5 Tankerlerde, ham petrol veya parlama noktası 60° C'ı geçmeyen bir petrol ürünü taşınan kargo tanklarının korunması amacıyla; yangının yakıt bölmesine geçmesine engel olmak amacıyla; valflerin, fittinglerin, tank giriş kapakları, kargo havalandırma boru devreleri ile kargo boru devrelerinin yapısında, ateş ve sıcaklık tesiriyle özelliğini kaybeden malzeme kullanılmayacaktır

7 Havalandırma sistemleri

7.1 Kanallar ve damperler

7.1.1 Havalandırma kanalları yanmaz malzemeden imal edilmiş olacaktır. Bununla birlikte, genel olarak uzunluğu 2 m'yi, serbest kesit alanı* ise 0.02 m²'yi geçmeyen kısa hava kanallarının; aşağıdaki koşullarla, yanmaz malzemeden imal edilmelerine gerek yoktur.

* Serbest kesit alanı ifadesi, imalattan izoleli kanallar dahil, bir kanalın iç çap veya boyutları bazında hesaplanacak alanı ifade eder.

- .1 Düşük alevi yayma özelliğine sahip bir malzemeden imal edilmiş olması;
- .2 Havalandırma devresinin uç noktalarında kullanılması; ve,
- .3 Sürekli "B" sınıfı tavanlar da dahil olmak üzere, "A" veya "B" sınıfı perde üzerindeki bir açıklıktan, kanal boyunca ölçülen mesafesi 600 mm'den az olması.

7.1.2 Aşağıda belirtilmiş olan düzenlemeler; Yangın Test Prosedürleri Tüzüğü'ne uygun olarak test edileceklerdir:

- .1 Kullanımlarına ilişkin yardımcı parçalarıyla birlikte; yangın damperleri; ve,
- .2 "A" sınıfı perdelerden geçen hava kanalları. Bununla birlikte, çelik manşonların havalandırma kanallarına, perçin, viralı flençler veya kaynakla doğrudan doğruya bağlanmış olduğu durumlarda bu test gerekli değildir.

7.2 Kanalların düzenlenmesi

7.2.1 Kanalların düzenlenmesi A kategorisi makine bölmelerine, araç bölmelerine, Ro-Ro bölmelerine, mutfaklara, özel kategori bölmelere ve kargo bölmelerine ait havalandırma sistemlerinin, genel olarak birbirlerinden ve; 4.000 gros tondan küçük yük gemileri ile 36'dan az yolcu taşıyan yolcu gemilerindeki mutfak havalandırma devrelerinin tümüyle ayrı olmalarına gerek bulunmayıp, sözkonusu bölmelerin; diğer bölmelere hizmet veren havalandırma devrelerinden birisine irtibatlı bir havalandırma kanalı vasıtasıyla havalandırılmış olmalarının da mümkün olabileceği istisnası ile; diğer bölmelere hizmet veren devrelerden ayrılmış olmaları gereklidir. Her durumda da; mutfak havalandırma kanalı üzerine, havalandırma birimine yakın bir noktada bir otomatik yangın damperi monte edilmiş olacaktır. "A" kategorisi makine bölmelerinin, mutfakların, araç bölmelerinin, Ro-Ro bölmelerinin ve özel, kategori bölmelerinin havalandırılmalarına tahsis edilmiş bulunan hava kanalları; aşağıdaki Paragraf 7.2.1.1'den 7.2.1.1.4'e kadar veya; 7.2.1.2.1 ve 7.2.1.2.2 Paragraflarında verilmiş bulunan koşullara uyulması dışında; yaşam ve hizmet bölmelerinin veya kontrol istasyonlarının içinden geçmeyeceklerdir:

.1.1 300 mm'ye kadar (300 mm dahil) olan kanalların 3 mm; 760 mm (760 mm dahil) ve daha fazla olan kanalların ise 5 mm kalınlığındaki çelikten imal edilmiş olmaları ile; sözkonusu kanalların, yarıçap veya eni 300 ile 760 mm arasında olanlarının ise, bu değerler arasında enterpolasyonla bulunacak kalınlık değerine sahip çelikten imal edilmiş olmaları;

.1.2 Kanalların uygun şekilde desteklenmiş ve takviye edilmiş olmaları;

.1.3 Kanalların; geçiş yaptıkları perdeye yakın yerlerde otomatik yangın damperleri ile teçhiz edilmiş olmaları; ve,

.1.4 Kanalların; makine bölmelerinden, mutfaklardan, araç bölmelerinden, Ro-Ro bölmelerinden ve özel kategori bölmelerden itibaren, her bir yangın damperinden en az 5 m sonrasına kadar "A-60" sınıfı standardında izole edilmiş olmaları; veya;

.2.1 Kanalların; Paragraf 7.2.1.1.1 ve 7.2.1.1.2'ye uygun olarak çelikten imal edilmiş olmaları; ve,

.2.2 Kanalların; yaşam ve hizmet bölmeleri ile kontrol istasyonlarından geçişleri boyunca "A-60" standardında izole edilmiş olmaları. Şu kadarla ki; ana bölme perdelerinden olan geçişler, ayrıca; Paragraf 4.1.1.8'de verilmiş bulunan gerekliliklere de uyacaktır.

7.3 Kanal geçişlerinin ayrıntıları

7.3.1 İnce malzemeden imal edilmiş olup, serbest kesit alanı 0.02 m^2 'ye eşit veya daha az olan bir hava kanalının "A" sınıfı bir perde veya güverteyi geçmesi durumunda, perde geçişi; en az 3 mm kalınlığında ve, en az 100 mm uzunluğundaki çelik levha manşonlarla; perde geçişlerinde tercihen perdenin her iki tarafında 100 mm olmak üzere, veya; bu geçişin bir güverte geçişi olması halinde ise; uzunluğunun tamamı geçilen güvertenin alt kısmında bulunacak şekilde takviye edilmiş olacaktır. Serbest kesit alanı 0.02 m^2 'den daha fazla olan bir hava kanalının "A" sınıfı bir perde veya güverteyi geçmesi durumunda, geçiş; çelik levha manşonlarla takviye edilecektir. Bununla birlikte; çelikten imal edilmiş hava kanallarının perde veya güvertelerden geçiş yapmaları durumlarında, kanallar ve manşonlar; aşağıdaki koşullara uygun olacaktır:

.1 Manşonlar; en az 3 mm kalınlığına ve en az 900 mm uzunluğuna sahip olacaklardır. Perde geçişi durumlarında bu uzunluk; tercihen, perdenin her iki tarafında 450 mm olarak eşitlenecektir. Sözkonusu kanallar veya kanalları takviye eden manşonlar; yangına karşı izole edilmiş olacaklardır. İzolasyonlar; en az, kanalın geçiş yaptığı perdenin veya güvertenin sahip olduğu ile aynı yangın geçirmezlik derecesine sahip olacaklardır; ve,

.2 0.075 m^2 'den daha büyük bir serbest kesit alanına sahip kanallar; Paragraf 7.3.3.1'de verilmiş olan gerekliliklere ilave olarak, yangın damperleri ile de teçhiz edilmiş olacaklardır. Yangın damperleri; otomatik çalışan tipte olmakla birlikte, perde veya güvertenin her iki tarafından manuel olarak kapatılabilme yeteneğine de sahip olacaklardır. Damperlerin üzerinde; damperin açık veya kapalı durumda olduğunu belirten göstergeler bulunacaktır. Hava kanallarının, bir "A" sınıfı bölmeden, sözkonusu bölmeye hizmet vermeden geçiş yapıyor olması durumunda; sözkonusu hava kanalının, geçiş yaptığı perde ile aynı yangın geçirmezlik değerine sahip olması koşuluyla, üzerinde yangın damperinin bulunmasına gerek yoktur. Yangın damperleri; kolaylıkla ulaşılabilir durumda olacaklardır. Damperlerin; tavan veya yer kaplamasının görünmeyen tarafında bulunması durumunda, sözkonusu tavan veya yer kaplamaları, üzerinde; arkasındaki yangın damperinin numarasını gösteren bir levha bulunan kontrol kapakları ile teçhiz edilmiş olacaklardır. Yangın damper numaraları, bulunması öngörülen uzaktan kontrol istasyonlarında da aynı şekilde belirtilmiş olacaktır.

7.3.2 "B" sınıfı perdelerden geçiş yapan ve serbest kesit alanı 0.02 m^2 'den daha fazla olan havalandırma kanalları; 900 mm uzunluğa sahip ve, tercihen perdenin her iki tarafında 450 mm olarak eşitlenmiş çelik levha manşonlarla takviye edilmiş olacaklardır (bu Paragrafta öngörülen manşon uzunluğuna eşit kanal bölümünün kendisinin çelikten imal edilmiş olması hali dışında).

7.4 36'dan fazla yolcu taşıyan yolcu gemilerindeki havalandırma sistemleri

7.4.1 36'dan fazla yolcu taşıyan yolcu gemilerindeki havalandırma sistemleri, aşağıda verilmiş bulunan ilave gerekliliklere de uyacaklardır:

7.4.2 Havalandırma fanlarının dağılımı, çeşitli bölmelere ulaşan hava kanallarının genel olarak aynı ana düşey bölmede kalmalarına olanak verecek şekilde olacaktır.

7.4.3 Havalandırma sistemlerinin güvertelerden geçiş yapması durumunda; güvertenin yangın geçirmezliğine ilişkin olarak Paragraf 3.1 ve 4.1.1.5 ile öngörülenlere ilave olarak, duman ve sıcak gazların; sistem yolu ile bir gladora bölmesinden diğerine geçmesi olasılığını azaltmak amacıyla gerekli olan önlemler de alınacaktır. Paragraf 7.4'te verilmiş bulunan izolasyona ilişkin gerekliliklere ilave olarak; düşey kanallar, gerektiğinde; Tablo 9.1 ve 9.2'den uygun olanında mevcut izolasyon gerekliliklerine de uyacaklardır.

7.4.4 Kargo bölmelerindekiler hariç olmak üzere, havalandırma kanalları; aşağıda belirtilmiş olan malzemeden imal edilmiş olacaktır:

.1 Serbest kesit alanı 0.075 m²'den fazla olanlar ile, bir tek gladora bölmesinden daha fazla bölmeye hizmet veren tüm düşey kanallar; çelikten veya eşdeğer bir malzemeden imal edilecektir;

.2 Paragraf 7.4.4.1'de tanımlanan düşey kanallar hariç olmak üzere, serbest kesit alanı 0.075 m²'den az olan kanallar, yanmaz malzemeden imal edilecektir. Söz konusu kanalların "A" ve "B" bölme perdelerini geçmesi durumunda, bölmenin yangın geçirmezliğinin güvence altına alınmış olması konusunda gerekli düzenlemeler yapılacaktır; ve,

.3 Genel olarak serbest kesit alanı 0.02 m²'yi, veya uzunluğu 2 m'yi geçmeyen küçük boyutlu kanalların; aşağıdaki diğer koşulların da karşılanması halinde, yanmaz malzemeden imal edilmelerine gerek yoktur:

.3.1 Kanalın düşük alev yayma özelliğine sahip bir malzemeden imal edilmiş olması;

.3.2 Havalandırma devresinin uç noktalarında kullanılması; ve,

.3.3 Sürekli "B" sınıfı tavanlar da dahil olmak üzere, "A" veya "B" sınıfı perde üzerindeki bir açıklıktan, kanal boyunca ölçülen mesafesi 600 mm'den az olması.

7.4.5 Merdiven boşlukları, havalandırma sistemine dahil diğer herhangi bir bölmeye hizmet vermeyen bağımsız bir fan ve kanal sistemi tarafından havalandırılacaklardır.

7.4.6 Emici hava kanallarının üzerinde; kontrol ve temizleme amacıyla konulmuş kapaklar bulunacaktır. Söz konusu kapaklar; yangın damperlerinin yakınına konulacaktır.

7.5 Mutfak teçhizatına ait emici hava kanalları

7.5.1 36'dan fazla yolcu taşıyan yolcu gemilerine ilişkin gereklilikler

Mutfak teçhizatına ait emici hava kanalları; Paragraf 7.2.1.2.1 ve 7.2.1.2.2'de verilmiş olan gerekliliklere uyacaklar ve aşağıda verilen ilavelerle teçhiz edilmiş olacaklardır:

.1 Onaylı bir alternatif yağ temizleme sistemi ile teçhiz edilmemiş ise; gerektiğinde temizlik amacıyla çıkartılabilen bir yağ trapı mevcut bulunacak;

.2 Kanalın aşağı ucuna konulmuş, otomatik olarak uzaktan çalıştırılabilen bir yangın damperi ile birlikte, kanalın yukarı ucuna konulmuş, otomatik olarak uzaktan çalıştırılabilen bir diğer yangın damperi olacak;

.3 Kanal içinde ortaya çıkabilecek bir yangını söndürmek üzere sabit bir yangın söndürücü olacak;

.4 Emici ve basıcı fanların kapatılması ile, Paragraf 7.5.1.2'de tanımlanmış olan damperler ile yangın söndürme cihazının çalıştırılması için gerekli olup, mutfağın girişine yakın bir yere konulmuş uzaktan kontrol donanımları bulunacaktır. Çok kanallı bir sistemin mevcut olması durumunda; yukarıda açıklanmış olan uzaktan kontrol donanımı ile aynı yerde; yangın söndürme ajanının sisteme basılmasından önce aynı ana kanaldan emiş yapan bütün tali kanalları kapatmak amacıyla uygun uzaktan kontrol donanımı da bulunacaktır; ve,

.5 Kontrol ve temizleme amacıyla konulmuş sabit kapaklar bulunacaktır.

Kural 10

Yangın savunma

1. Amaç

Bu Kural'ın amacı, yangının; başladığı noktada bastırılması ve süratle söndürülmesidir. Bu amaçla; aşağıdaki fonksiyonel gereklilikler karşılanmış olacaktır:

.1 Korunan bölmelerde yangının büyüyebilme potansiyeli göz önünde bulundurulmak suretiyle, sabit yangın söndürme sistemleri monte edilmiş olacak;

.2 Yangın söndürme cihazları, her an kullanılmaya hazır olacak.

2 Su besleme sistemleri

Gemiler, bu Kural'ın uygun gerekliliklerinde öngörülen yangın pompalarına, ana yangın devrelerine, yangın hidrantlarına ve hortumlarına sahip olacaklardır.

2.1 Ana yangın devreleri

2.1.1 Genel

Sıcaklıkla kısa sürede etkinliğini yitiren malzemeler; yeterli derecede korunmuş olmaları haricinde, Ana yangın devrelerinin ve hidrantların imalinde kullanılmayacaktır. Yangın boru devreleri ve hidrantlar; yangın hortumlarının kolaylıkla bağlanabilmesine imkan verecek şekilde yerleştirileceklerdir. Yangın boru devreleri ve hidrantlar; donma olasılığını ortadan kaldıracak şekilde düzenlenmiş olacaklardır. Ana yangın devrelerinde, uygun dreyn olanakları sağlanmış olacaktır. Ana yangın devrelerinin açık güvertelerde bulunan ve yangın dışı amaçlarla kullanılan kollarını ana devreden ayırmaya yarayan kesme valfları bulunacaktır. Güverte üzerinde yük taşınabilen gemilerde, hidrantların mevkileri; her zaman kolaylıkla ulaşılabilmelerine olanak verecek durumda olacak, hortumların da, bu yüklerin etkileriyle mümkün olduğu kadar hasara uğramaması bakımından gerekli düzenlemeler yapılmış olacaktır.

2.1.2 Suyun her zaman hazır bulunması .Suyun her zaman hazır bulunması bakımından aşağıdaki düzenlemeler yapılacaktır:

.1 Yolcu gemilerinde:

.1.1 10.000 gros ton ve yukarısındaki gemilerde, herhangi bir iç bölmede herhangi bir hidranttan en az bir etkili nozulda hemen kullanılabilir durumda su bulunacak ve, suyun devamlılığının sağlanması için gerekli bir pompa, otomatik olarak devreye girecek;

.1.2 10.000 gros tondan küçük gemilerde, en az bir yangın pompası otomatik olarak devreye girecek veya, en az bir yangın pompası Köprü üstünden uzaktan devreye alınabilecek. Eğer pompa otomatik devreye giriyor veya, eğer pompanın uzaktan kontrolle devreye alındığı noktadan pompanın çıkış ana valfinin da uzaktan kumanda ile açılması olanağı yoksa, pompanın ana çıkış valfi sürekli olarak açık bulunacak; ve,

.1.3 Kural II-1/54 çerçevesinde; zaman zaman personel bulunmayan makine bölmelerine sahip gemilerde ise, söz konusu bölmelerde; normal olarak personelle donatılmış olan makine bölmeleri için gerekli, basınçlı su kullanılan sabit yangın savunma düzenlemelerinin bulunmasının koşullarına İdare karar verecektir.

.2 Yük gemilerinde:

.2.1 Suyun her zaman hazır bulunması bakımından yapılan düzenlemeler İdare'nin değerlendirmesine göre tatmin edici olacak; ve,

.2.2 Zaman zaman personel bulunmayan veya vardiyada sadece bir kişinin bulunması öngörülen makine bölmelerinde; ana yangın pompalarından birinin, köprü üstünden ve mevcut ise yangın savunma istasyonundan uzaktan kumanda ile devreye girmesi ile derhal ve yeterli basınçtaki suyun bölmedeki yangın devrelerine basılmasını, veya; İdare'ce, makine bölmesinde yangın pompasını devreye alan starterin kolayca ulaşılabilir bir mevkiye olması halinde 1.600 gros tondan düşük yük gemileri için bu gerekliliğin zorunlu olmaktan çıkarılması durumları dışında ise; söz konusu bölmedeki yangın devresinin, ana yangın pompalarından beslenmesi suretiyle sürekli olarak basınçlı su basılı durumda bulunmasını sağlayan yeterlilikte olacaktır.

2.1.3 Ana yangın devrelerinin yarıapıları

Yük gemilerinde yangın devrelerinin çapının 140 m³/h ölçüsündeki akışı mümkün kılabilen değerlerde olmasının yeterli olacağı kriterinin dışında, ana yangın devresi ve su dağıtım borularının yarıçapı; aynı anda devrede bulunan iki adet yangın pompasının basması gereken azami hacimdeki suyun etkin dağıtımına imkan veren değerlerde olacaktır.

2.1.4 Devre kesme valfları ve rilif valflar

2.1.4.1 Ana yangın devresinin, ana yangın pompasının veya pompalarının bulunduğu makine bölmesindeki kısmını, yangın devresinin geri kalan kısmından ayırmak üzere, makine bölmelerinin dışında, kolaylıkla erişilebilen ve yangından korunan bir yerde devre kesme valfları bulunacaktır. Ana yangın devresi; devre kesme valfları kapalı durumda iken, yukarda söz konusu edilen makine blmesindekiler hariç bütün hidrantlara, diğer bir yangın pompası veya bir emercensi yangın pompası tarafından basınçlı su beslemesi yapılabilecek şekilde düzenlenmiş olacaktır. Emercensi yangın pompası, bu pompanın deriz suyu girişleri ve emme ve besleme boruları ile devre kesme valfları, makine bölmesinin dışında yerleştirilmiş olacaktır. Bu düzenlemenin yapılması mümkün olmadığı takdirde, devre kesme valfine; emercensi yangın pompasının kontrolünün bulunduğu aynı kompartımandan uzaktan kumanda edilmesi ve emme borusunun da mümkün olduğu kadar kısa olması halinde, kinistin sandığı makine bölmesine konulabilir. Emme veya besleme devrelerine ait kısa boylardaki boruların makine bölmesine girebilmesine; mukavim bir elik gömlek içinde veya, "A-60" standartlarında izole edilmiş olmaları koşuluyla müsaade edilebilir. Söz konusu borular, hiçbir şekilde 11 mm'den daha az olmayan esaslı bir et kalınlığına sahip olacaklar, ve; deniz suyu alıcı valfine bir flenle bağlanmamışlarsa, kaynaklanmış olacaklardır.

2.1.4.2 Her bir yangın hidrantının üzerinde; yangın pompaları devrede iken söz konusu hidranta bağlı hortumun fora edilmesine olanak sağlayacak bir valf bulunacaktır.

2.1.4.3 Yangın pompalarının; yangın suyu servis devrelerinin, hidrantların ve hortumların dizayn basınçlarının üzerinde bir basınç üretebilme yeteneğinde olması durumunda; söz konusu yangın pompalarının ıkışları üzerine rilif valfları konulacaktır. Bu rilif valfları; ana yangın devresinin hiçbir noktasında normal çalışma basıncının üzerinde bir basıncın ortaya çıkmasına müsaade etmeyecek şekilde donatılmış ve ayarlanmış olacaklardır.

2.1.4.4 Tankerlerde, bir yangın veya patlama durumunda ana yangın devresinin bütünlüğünün korunması amacıyla, devre üzerine; geminin kış tarafına bakan korumalı mevkilerde ve tank güvertesinde 40 m'yi geçmeyen aralıklarla devre kesme valfleri konulacaktır.

2.1.5 Hidrantların sayısı ve mevkileri

2.1.5.1 Hidrantlar; geminin, normal olarak seyir halinde iken yolcu veya mürettebat tarafından kullanılan herhangi bir bölümünün, veya boş durumdaki herhangi bir kargo bölmesinin veya herhangi bir Ro-Ro bölmesinin herhangi bir yerinde; bir tanesi eklentisiz tek bir hortumdan, herhangi bir araç bölmesinin herhangi bir yerinde ise; her ikisi de eklentisiz tek bir hortumdan olmak üzere; aynı hidranttardan beslenmeyen en az iki adet su jetinin oluşturulmasına olanak verecek sayıda ve yerleşimde olacaklardır. Ayrıca, söz konusu hidrantlar; korumalı bölmelerin çıkışlarına yakın olarak yerleştirileceklerdir.

2.1.5.2 Yolcu gemileri, Paragraf 2.1.5.1'deki gerekliliklere ilave olarak, aşağıdaki koşullara da uyacaklardır:

- .1 Yaşam ve hizmet bölmeleri ile kontrol istasyonlarındaki hidrantlar; bütün sugeçmez kaportalar ile ana düşey bölmelerdeki perdelerin üzerindeki bütün kapılar kapalı durumda iken, Paragraf 2.1.5.1'deki gerekliliklerin karşılanmasına olanak verecek sayıda ve yerleşimde olacaklar; ve,
- .2 A kategorisindeki bir makine bölmesinin alt seviyesinde, bölmeye bitişik bir şaft yolundan girişin mevcut olması durumunda, bu makine bölmesinin dışında fakat girişin yakınında, iki adet hidrant mevcut olacaktır. Diğer bölmelerden bu şekilde girişlerin mevcudiyeti durumunda, söz konusu girişin bulunduğu bölmelerden bir tanesinde; A kategorisindeki makine dairesine girişin yakınında, iki adet hidrant bulunacaktır. Bu Kural'da tanımlanan şaft yolu veya bitişik bölmenin, bir kaçış yolu olmaması halinde, bu gereklilik uygulanmayabilir.

2.1.6 Hidrantlardaki basınçlar

İki pompa Paragraf 2.3.3'te tanımlanmış olan nozullardan aynı anda, Paragraf 2.1.3'de belirtilen basınçlardaki suyu devre üzerindeki hidrantlar vasıtasıyla pompalarken, bütün hidrantlarda, aşağıda belirtilen basınçlar idame ettirilecektir:

- .1 Yolcu gemileri için:

4.000 gros ton ve daha yukarı	0.40 N/mm ²
4.000 gros tondan aşağı	0.30 N/mm ²
- .2 Yük gemileri için:

6.000 gros ton ve daha yukarı	0.27 N/mm ²
6.000 gros tondan aşağı	0.25 N/mm ²
ve	
- .3 Hiçbir hidrantın azami basıncı; yangın hortumlarının etkin kullanımına imkan veren basıncı geçmeyecektir.

2.1.7 Uluslararası sahil bağlantısı

2.1.7.1 500 gros ton ve daha yukarısındaki gemiler; en az bir adet, Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ne uygun uluslararası sahil bağlantısına sahip olacaktır.

2.1.7.2 Geminin her iki tarafında, bu şekildeki bir uluslararası sahil bağlantısının kullanılmasına olanak veren düzenlemeler mevcut olacaktır.

2.2.1 Yangın pompası olarak kabul edilen pompalar

Pissu, balast, sintine tahliye veya genel hizmet pompaları; normal olarak yakıt pompalamakta kullanılmamaları veya, nadiren yakıt transferi veya pompalama görevine tahsis edilebilmeleri halinde ise uygun devre değiştirme düzenlemelerine sahip olmaları koşuluyla, yangın pompası olarak kabul edilebilirler.

2.2.2 Yangın pompalarının sayısı

Gemilerde; aşağıdaki koşullara uygun, bağımsız çalışan yangın pompaları bulunacaktır:

- | | | |
|----|------------------------------|--|
| .1 | Yolcu gemilerinde: | |
| | 4.000 groston ve daha yukarı | En az üç |
| | 4.000 grostondan aşağı | En az iki |
| .2 | Yük gemilerinde: | |
| | 1.000 groston ve daha yukarı | En az iki |
| | 1.000 grostondan aşağı | Bir tanesi bağımsız çalışan olmak
koşuluyla, en az iki adet güçle çalışan |

2.2.3 Yangın pompalarının ve ana yangın devrelerinin düzenlenmesi

2.2.3.1 Yangın pompaları

Deniz iştirakleri, yangın pompaları ve güç kaynakları; aşağıdaki koşullara uygun olacaktır:

- .1 1.000 gros ton ve üzerindeki yolcu gemilerinde, herhangi bir kompartımanda bir yangının vukuunda; geminin bütün yangın pompaları kullanım dışı kalmayacak; ve,
- .2 1.000 gros tonun altındaki yolcu gemilerinde ve yük gemilerinde, herhangi bir kompartımanda çıkacak bir yangının, geminin bütün yangın pompalarını kullanım dışı bırakması halinde; güç kaynağı ile deniz iştiraki, ana yangın pompalarının güç kaynakları ile deniz iştiraklerinin bulunduğu bölmede olmayan ve, Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ne uygun bir emercensi yangın pompasını da içeren alternatif bir sistem mevcut olacaktır.

2.2.3.2 Emercensi yangın pompasının bulunduğu bölme ile ilgili gereklilikler

2.2.3.2.1 Bölmenin gemideki yeri

Yangın pompasının bulunduğu bölme; A kategorisi makine bölmelerinin veya; ana yangın pompalarının bulunduğu bölmelerin sınırlarına bitişik olmayacaktır. Bu Kural'ın uygulanabilir olmadığı durumlarda, her iki bölmenin arasındaki müşterek perde, bir kontrol istasyonu için olması öngörülen bünyesel yangın geçirmezlik standardına eşdeğer standartta izole edilmiş olacaktır.

2.2.3.2.2 Emercensi yangın pompasına ulaşım

Makine bölmesi ile emercensi yangın pompası ve güç kaynağının bulunduğu bölmeler arasında doğrudan ulaşım olanak veren bir geçiş bulunmayacaktır. Bu gerekliliğin uygulanabilir olmadığı hallerde, İdare; sözkonusu geçişin, makine dairesi tarafındaki kaportanın "A-60" standardında ve diğer kapının ise en az çelikten imal edilmiş olduğu, her ikisi de makul ölçülerde gaz geçirmez, kendi kendine kapanabilen ve açık tutma çengelleri de bulunmayan

iki kaportadan oluşan bir hava kilidi vasıtasıyla yapıldığı bir düzenlemeyi kabul edebilir. Bir diğer alternatif olarak, geçiş; makine bölmesinden uzakta ve emercensi yangın pompasını içeren, ayrıca; makine bölmesi ile emercensi yangın pompasının bulunduğu mevkilerde meydana gelecek bir yangında devre dışı kalmayan bir mevkiden çalıştırılabilen bir sugeçmez kaporta vasıtasıyla da olabilir. Bu özel ve alternatif düzenleme durumlarında; emercensi yangın pompasının ve onun güç kaynağının bulunduğu bölmeye, ikinci bir giriş olanağı sağlanmış olacaktır.

2.2.3.2.3 Emrcensi yangın pompası bölmesinin havalandırılması

Emrcensi yangın pompasına ait bağımsız güç kaynağının bulunduğu bölmeye ait havalandırma düzenlemeleri, mümkün olduğu kadar; bir makine bölümünde çıkabilecek bir yangından oluşacak dumanın bu bölmeye girmesine veya yayılmasına engel olacak yeterlilikte olacaktır.

2.2.3.3 Yük gemileri için ilave pompalar

Yolcu gemilerinde, genel kullanım, sintine ve balast pompaları gibi diğer pompaların bir makine bölümünde bulunması durumlarında; bu pompalardan, Paragraf 2.1.6.2 ve 2.2.4.2'de belirtilmiş olan kapasite ve basınç yeterliliklerine sahip en az bir tanesinin ana yangın devresine su basmasını mümkün kılacak şekilde düzenlenmiş olması sağlanacaktır.

2.2.4 Yangın pompalarının kapasiteleri

2.2.4.1 Bulunması öngörülen pompaların toplam kapasiteleri

Bulunması öngörülen yangın pompaları, Paragraf 2.1.6'da gösterilmiş olan basınçtaki basınçlı suyu, yangın söndürmek amacıyla, aşağıda belirtilmekte olan kapasitelerde temin edebilecek yeterliliklerde olacaklardır:

.1 Yolcu gemilerinde; sintine tahliye tulumbası olarak kullanıldıklarında sağlamaları gereken miktarın üçte ikisinden az olmayan miktarlarda; ve,

.2 Yük gemilerinde, emercensi pompaların dışında kalan pompalar; aynı boyutlara sahip bir yolcu gemisinde sintine tahliye tulumbası olarak kullanıldıklarında her bir bağımsız pompa tarafından Kural II-1/21 çerçevesinde sağlanması gereken miktarın üçte dördünden az olmayan miktarlarda. Şu kadarla ki; hiçbir yük gemisinde yangın pompalarının sağlaması gereken toplam basınçlı su miktarının, 180 m³/h'dan daha fazla olmasına gerek yoktur.

2.2.4.2 Herbir yangın pompasının kapasitesi

Bu Bölüm çerçevesinde bulundurulması gerekli (yük gemileri için Paragraf 2.2.3.1.2'de öngörülen emercensi pompalar dışında) pompaların her biri; en az, toplam pompa kapasitesi değerinin, %80'inden az olmayacak bulunması gerekli en az tulumba sayısına bölünmesi ile bulunacak, ancak; hiçbir şekilde, 25 m³/h'dan az olmayan bir kapasite değerine sahip olacak, ayrıca da; bu şekilde tanımlanan her bir pompa, en az; bu Bölüm'de tanımlanan kriterlere uygun iki adet su jetini her durumda oluşturabilecek yeterlilikte olacaktır. Bu yangın pompaları, gerekli durumlar altında ana yangın devrelerini besleyebilecek durumda olacaklardır. Bulunması öngörülen sayıdan daha fazla sayıda pompanın mevcut olması durumunda, gereken sayının üzerindeki pompalar; 25 m³/h'dan az olmayan bir kapasite değerine sahip olacak, ayrıca da; bu şekilde tanımlanan her bir pompa, , en az; Paragraf 2.1.5.1'de tanımlanan kriterlere uygun iki adet su jetini her durumda oluşturabilecek yeterlilikte olacaktır.

2.3 Yangın hortumları ve nozulları

2.3.1 Genel özellikler

2.3.1.1 Yangın hortumları; İdare'ce onaylı çürümeyen bir malzemeden imal edilmiş olacak, ayrıca; kullanılmalan gerekli olabilecek bölmenin her yerinde su jeti oluşturabilecek uzunlukta olacaklardır. Her bir hortuma tahsis edilmiş bir nozul ve gerekli sayıda kaplin mevcut olacaktır. Bu Bölüm'de "yangın hortumu" olarak belirtilmiş olan hortumlar, gerekli fittingleri ve aletleri ile birlikte, servis hidrantlarının veya bağlantılarının yakınlarında kolaylıkla görünebilir mevkilerde kullanılmaya hazır durumda bulundurulacaklardır. Ayrıca, 36'dan fazla yolcu taşıyan yolcu gemilerindeki iç bölmelerde, yangın hortumları yangın hidrantlarına devamlı bağlı durumda bulundurulacaktır. Yangın hortumları en az 10 m'lik bir uzunluğa sahip olacak, ancak; aşağıda belirtilen uzunluklardan daha uzun olmayacaktır:

- .1 Makine bölmelerinde 15 m;
- .2 Diğer bölmelerde ve açık güvertelerde 20 m; ve,
- .3 30 m'den daha fazla genişliğe sahip gemilerdeki açık güvertelerde ise 25 m.

2.3.1.2 Gemide mevcut her bir hidrant için bir hortum ve bir nozulun mevcut olması durumları dışında, hortum kaplinleri ile nozullar tümüyle birbiri ile uyumlu olacaktır.

2.3.2 Yangın hortumlarının sayısı ve çapları

2.3.2.1 Gemide; İdare'nin tatminkar bulacağı sayıda ve çapta yangın hortumu mevcut olacaktır.

2.3.2.2 Yolcu gemilerinde, Paragraf 2.1.5'te öngörülen her bir hidrant için en az bir adet yangın hortumu mevcut olacak ve bu hortumlar; sadece yangın söndürme, veya; yangın eğitimleri ve denetlemelerde yangın ekipmanlarının test edilmesi amaçları ile kullanılacaktır.

2.3.2.3 Yük gemilerinde:

.1 1000 gros ton ve üzerindeki gemilerde bulunması gerekli yangın hortumları; gemi boyunun her bir 30 metrelik kısmı için bir adet artı bir adet yedek olmak üzere hesaplanacak, ancak bu toplam sayı, hiçbir şekilde beşten az olmayacaktır. Bu sayı, herhangi bir makine dairesinde herhangi bir nedenle gerek görülen hortumları içermeyecektir. İdare; geminin tipini ve kullanılmakta olduğu taşıma özelliklerini de dikkate alarak, yeterli sayıdaki hortumun her zaman hazır ve ulaşılabilir durumda olmasının sağlanması bakımından, gemide bulundurulması gerekli olan hortum sayısını artırabilir. Kural 19 çerçevesinde tehlikeli yük taşıyan gemilerde, yukardaki formüllere göre bulundurulması gereken hortum ve nozul sayısından üç adet daha fazlası bulundurulacaktır.

.2 1000 gros tondan daha küçük gemilerde, bulundurulması gerekli hortum sayısı; Paragraf 2.3.2.3.1'de verilmiş bulunan kriterlere göre hesaplanacaktır. Bununla birlikte; bulundurulacak toplam hortum sayısı, hiçbir şekilde üçten daha az olmayacaktır.

2.3.3 Nozulların ölçü ve tipleri

2.3.3.1 Bu Bölüm'ün amaçları bakımından, standart nozul ölçüleri; 12 mm, 16 mm ve 19 mm veya, bu ölçülere mümkün olduğu kadar yakın değerler olacaktır. Bunlardan daha büyük yarıçaplı nozullara müsaade edilmesi, İdare'nin onayına bağlıdır.

2.3.3.2 Yaşam ve hizmet bölmelerinde, 12 mm'den daha büyük ölçekte nozul kullanılmayacaktır.

2.3.3.3 Makine bölmeleri ve harici alanlarda, nozul ölçeğinin saptanmasında; 19 mm'den daha büyük ölçekte nozul kullanılmasına gerek olmayan bir hesaplama ile; mevcut en düşük kapasiteli yangın pompasının kullanımı durumunda, Paragraf 2.1.6'da belirtilen basınçla, iki adet su jetinde en yüksek su çıkışını sağlanması hedef alınacaktır.

2.3.3.4 Nozullar; üzerinde kullanım ve açma-kapama düzeneği bulunan, onaylı bir çift maksat (örneğin; spre ve su jeti) nozulu olacaktır.

3 Taşınabilir yangın söndürücüler

3.1 Tip ve dizayn

Taşınabilir yangın söndürücüler, Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'nün gerekliliklerine uygun olacaklardır.

3.2 Yangın söndürücülerin düzeni

3.2.1 Yaşam ve hizmet bölmeleri ile kontrol istasyonları, uygun tiplerde ve İdare'nin yeterli göreceği sayıda taşınabilir yangın söndürücülerle donatılmış olacaktır. 1000 gros ton ve üzerindeki gemilerde, en az beş adet taşınabilir yangın söndürücü bulundurulacaktır.

3.2.2 Herhangibir bölmede kullanılması öngörülen taşınabilir yangın söndürücülerden bir adedi, sözkonusu bölmenin girişine yakın bir yerde bulundurulacaktır.

3.2.3 Karbondioksitli yangın söndürücüler, yaşam bölmelerinde bulundurulmayacaktır. Kontrol istasyonları ile, elektrikli veya elektronik cihazların veya geminin güvenliği yönünden gerekli olan ekipmanların bulunduğu diğer bölmelerde, yangın söndürücü ajanı elektrikli geçirgenliğe sahip olmayan ve sözkonusu bölmedeki cihazlara zararlı olmayan tipteki yangın söndürücüler bulundurulacaktır.

3.2.4 Yangın söndürücüler; herhangibir yangın durumunda çabuklukla ve kolaylıkla erişilebilecek mekânlarda, kolaylıkla görülebilir şekilde bulundurulacak ve; hava koşulları, vibrasyon veya diğer harici etkiler yüzünden kullanılabilirlikleri azalmayacak bir şekilde her an kullanıma hazır durumda idame ettirileceklerdir. Taşınabilir yangın söndürücüler, daha önce kullanılmış olup olmadıklarını belirten bir düzeneğe sahip olacaklardır.

3.3 Yedek söndürücü ajanlar

3.3.1 Kullanılması öngörülen ilk on yangın söndürücünün kapasitesinin 100%'üne, geri kalan yangın söndürücülerin kapasitesinin de 50%'sine eşit miktarda yedek söndürücü ajanın gemide doldurulabilir şekilde bulundurulması sağlanacaktır. Altmış birimden daha fazla toplam yedek söndürücü şarjın bulundurulmasına gerek yoktur. Yedek söndürücü ajanın gemide doldurulabilmesine ilişkin talimatlar gemide mevcut olacaktır.

3.3.2 Gemide yeniden doldurulabilme olanağına sahip olmayan yangın söndürücülerin kullanılması halinde; yukardaki Paragraf 3.3.1'de verilmiş bulunan kritere uygun olarak; aynı sayıda; aynı kapasitede ve tipte ilave yangın söndürücüler bulundurulacaktır.

4 Sabit yangın söndürücü sistemler

4.1 Sabit yangın söndürücü sistemlerin tipleri

4.1.1 Aşağıda Paragraf 5'te bulundurulması öngörülen sabit yangın söndürücü sistemlerin, aşağıdaki sistemlerden bir tanesi olması gerekir:

.1 Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ne uygun sabit bir gazlı söndürme sistemi;

.2 Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ne uygun sabit bir yüksek genleşme köpüklü yangın söndürme sistemi; ve

.3 Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ne uygun sabit bir basınçlı su püskürtmeli yangın söndürme sistemi.

4.1.2 Bu Bölüm'de gerekli olduğuna dair kayıt bulunmayan sabit bir yangın söndürme sisteminin monte edilmiş olması halinde, sözkonusu yangın söndürme sistemi; bu Bölüm'de belirtilmiş bulunan gerekliliklere ve Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ne uygun olacaktır.

4.1.3 Halon 1211, 1301 ve 2402 ile perflurokarbon kullanan yangın söndürme sistemlerinin kullanılmasına müsaade edilmeyecektir.

4.1.4 Genel bir kural olarak, sabit yangın söndürme sistemlerinde stimin yangın söndürme ajanı olarak kullanılmasına İdare tarafından müsaade edilmeyecektir. Bu amaçla kullanılmasına müsaade edilmesi durumlarında, stimin sadece kapalı bölmelerde, Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ndeki gerekliliklere uyulmak koşuluyla ve diğer gerekli yangın söndürme sistemlerine ek olarak kullanılması sağlanacaktır.

4.2 Sabit gazlı yangın söndürme sistemleri için kapatma donanımları

Sabit bir gazlı yangın söndürme sisteminin kullanılması durumunda, korunan bölmeye hava girişine veya bölmeden gaz çıkışına imkan verebilecek açıklıkların, korunan bölmenin dışından kapatılabilmeleri mümkün olacaktır.

4.3 Yangın söndürme ajanlarının depoları

Yangın söndürme ajanının korunan bir bölmenin dışındaki bir yerde depolanması durumunda, sözkonusu ajan; baş çatışma perdesinin geri tarafında bulunan ve başka bir amaçla kullanılmayan bir depoda muhafaza edilecektir. Bu şekildeki bir depoya girişler; tercihen açık güverteden yapılacak ve bu giriş, korunan bölmeden bağımsız olacaktır. Sözkonusu deponun güverte altında olması halinde, ana güverteden en çok bir güverte aşağıda olacak, açık güverteden bir tek iskele veya merdiven vasıtasıyla doğrudan girilebilir şekilde olacaktır. Güverte altında bulunan veya açık güverteden doğrudan bir girişi bulunmayan depolar; egzost gazını bölmenin tabanından çekecek şekilde dizayn edilmiş ve bölmenin havasını saatte 6 kez değiştirebilme kapasitesine sahip mekanik bir havalandırma sistemi ile teçhiz edilmiş olacaktır. Giriş kapıları dışarı doğru açılacak, bu depo bölmesi ile bitişik kapalı bölmeler arasında sınır oluşturan perdeler ve güverteler; üzerlerinde bulunan bütün kapı ve diğer açıklıkların kapanmasında kullanılmış kaportalarla birlikte, gaz geçirmez nitelikte olacaktır. 9.1'den 9.8'e kadar olan Tablo'ların kullanımı açısından, bu şekildeki depo bölmeleri; bir yangın kontrol istasyonu olarak kabul edileceklerdir.

4.4 Diğer yangın söndürme sistemlerine ait su pompaları

Ana yangın devresini besleyenlerin dışında kalan ve bu Bölüm çerçevesinde bulunması öngörülen yangın söndürme sistemlerinin gerektirdiği suyu basan pompalar, onların güç kaynakları ve kontrol donanımları; bu sistemlerin korumakta olduğu bölme veya bölmelerin dışında monte edilmiş olacak, ve; bu pompaların korumakta olduğu bölme veya bölmelerde ortaya çıkabilecek bir yangında devre dip kalmayacak şekilde düzenlenmiş olacaklardır.

5 Makine bölmelerindeki yangın söndürme düzenekleri

5.1 Akaryakıtla çalışan kazanlar veya diğer yakıt birimlerini içeren makine bölmeleri

5.1.1 Sabit yangın söndürücü sistemler

Akaryakıtla çalışan kazanlar veya diğer yakıt birimlerini içeren A kategorisi makine bölmelerinde Paragraf 4.1'deki sabit yangın söndürücü sistemlerden herhangi bir tanesi bulunacaktır. Her durumda, sözkonusu makine bölmesi veya kazan dairesi birbirlerinden tamamen ayrı değilse, veya; kazan dairesinden makine bölmesinin içine akaryakıt damlama olasılığı mevcutsa, bu durumlarda; makine bölmesi ile kazan dairesi tek bir bölme olarak mütalaa edilecektir.

5.1.2 İlave yangın söndürme düzenekleri

5.1.2.1 Her bir kazan dairesinde veya kazan dairesine girişlerden birinin dışında, Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ne uygun özelliklerde en az bir adet taşınabilir köpük aplikatörü bulunacaktır.

5.1.2.2 Her kazan dairesinde, her bir ateşleme mahallinde veya birimin bir kısmının bulunduğu her mahalde en az iki adet taşınabilir köpüklü söndürücü veya eşdeğeri bulunacaktır. Her kazan dairesinde, en az bir adet, onaylı ve en az 135 lt kapasitesinde sabit köpüklü tip yangın söndürücü veya eşdeğeri bulunacaktır. Söz konusu yangın söndürücüler, bölmenin her yerine erişmeye yeterli uzunlukta, tambur üzerine sarılmış hortumlarla teçhiz edilmiş olacaktır. 175 kW'dan daha düşük yardımcı kazanlar için; en az 135 lt kapasitesinde köpüklü tip onaylı bir yangın söndürücünün bulundurulması zorunlu değildir.

5.1.2.3 Her ateşleme mahallinde, içersinde; en az 0.1 m³ kum, sodayla emprenye edilmiş talaş veya diğer onaylanmış kuru maddeler bulunan bir sandık ile, söndürme ajanının dağıtılmasına yarayan uygun bir kürek bulunacaktır. Sözkonusu bu sandık muhtevası ve düzenlemesi yerine, taşınabilir bir yangın söndürücü de bir alternatif olarak bulundurulabilir.

5.2 İçten yanmalı motorların bulunduğu makine bölmeleri

5.2.1 Sabit yangın söndürme sistemleri

İçten yanmalı motorların bulunduğu A kategorili makina bölmeleri paragraf 4.1 de bahsedilen sabit bir yangın söndürme sistemi ile donatılacaktır.

5.2.2 İlave yangın söndürme düzenekleri

5.2.2.1 Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ne uygun en az bir adet taşınabilir köpük aplikatörü bulunacaktır.

5.2.2.2 Bu tanıma uyan bölmelerin her birinde, kullanılan köpük veya diğer söndürücü ajanın; basınçlı yakıt ve yağlama yağı sistemlerinin, dişli donanımlarının ve diğer yangın tehlikesine sahip cihazların üzerine uygulanmasına yeterli olacak sayıda, her biri en az 45 lt kapasitesinde veya eşdeğeri, köpüklü tip onaylı yangın söndürücüler bulundurulacaktır. Ayrıca, bölmenin içersindeki hiçbir noktanın, bir yangın söndürücünden yürüme mesafesinin 10 m'den fazla olmayacağı şekilde, her durumda da ikiden az olmayan, yeterli sayıda taşınabilir köpüklü yangın söndürücü veya eşdeğeri bulunacaktır. Yük gemilerinin daha küçük bölmeleri için İdare; bu Kural'ın uygulanmasında gevşetme yapabilir.

5.3 Stim türbinleri veya kapalı stim makineleri içeren makine bölmeleri

5.3.1 Sabit yangın söndürme sistemleri

Toplam olarak 375 kW'dan yukarı güce sahip olup, ana makine olarak veya diğer amaçlarla kullanılan stim türbinleri veya kapalı stim makineleri içeren makine bölmeleri, sözkonusu bölmenin zaman zaman personel bulundurulmayan bölme olması durumunda, Paragraf 4.1'de tanımlanmış olan yangın söndürme sistemlerinden birisi ile teçhiz edileceklerdir.

5.3.2 İlave yangın söndürme düzenekleri

5.3.2.1 Bu tanıma uyan bölmelerin her birinde, kullanılan köpük veya diğer eşdeğer ajanın, bölmedeki basınçlı yağlama yağı sistemi ile; türbinlerin, motorların veya ilişkili diğer dişli donanımlarının basınçlı yağlama devrelerini içeren gövdelerinin her kısmının ve yangın tehlikesine sahip diğer cihazların üzerine uygulanmasına yeterli olacak sayıda, her biri en az 45 lt kapasitesinde veya eşdeğeri, köpüklü tip onaylı yangın söndürücüler bulundurulacaktır. Bununla birlikte, en azından bu alt paragrafta bulunması öngörülen koruma seviyesindeki bir korumanın,

bir sabit yangın söndürücü tarafından, Paragraf 4.1'de tanımlanmış olduğu şekilde sağlanmakta olması durumunda, bir önceki cümlede tanımlanan köpüklü tip yangın söndürücülerin söz konusu bölmelerde bulundurulmasına gerek yoktur.

5.3.2.2 Paragraf 5.1.2.2'de bulundurulmaları öngörülmüş olanların mevcut olması durumu hariç; bölmenin içersindeki hiçbir noktanın, bir yangın söndürücüden yürüme mesafesinin 10 m'den fazla olmayacağı şekilde ve, hiçbir bölmede ikiden az olmayacak şekilde, yeterli sayıda taşınabilir köpüklü yangın söndürücü veya eşdeğeri bulunacaktır.

5.4 Diğer makine bölmeleri

Paragraf 5.1, 5.2 ve 5.3'te kendileri ile ilişkili olarak herhangi bir yangın söndürücü gerekliliği tanımlanmamış olan herhangi bir bölmede yangın riskinin mevcut olduğunun İdare tarafından değerlendirilmesi halinde, bu şekildeki bölmelerin içinde veya yakınında; taşınabilir yangın söndürücüler veya İdare tarafından yeterli bulunacak diğer yangın söndürücü sistem düzenlemeleri yapılmış olacaktır.

5.5 Yolcu gemileri için ilave gereklilikler

36'dan fazla yolcu taşıyan yolcu gemilerinde, A kategorisi bütün makine bölmelerinde, en az iki adet uygun sis aplikatörü bulundurulacaktır.*

5.6 Yerel kullanım amaçlı sabit yangın söndürme sistemleri

5.6.1 Paragraf 5.6 500 gros ton ve daha üzerindeki yolcu gemileri ile, 2.000 gros ton ve üzerindeki yük gemileri için uygulanacaktır.

5.6.2 Hacim olarak 500 m³'ün üzerinde olan A kategorisi makine bölmeleri, Paragraf 5.1.1'de tanımlanmış olan sabit yangın söndürme sistemlerine ilave olarak, Organizasyon tarafından yayınlanacak esaslara uygun şekilde; su bazlı veya eşdeğeri onaylı bir yerel kullanım amaçlı sabit yangın sistemi ile korunacaktır.** Periyodik olarak insan bulundurulmayan makine bölmeleri ile ilgili olarak, sözkonusu yangın söndürme sistemleri; hem otomatik, hem de manuel çalıştırma yeteneklerine sahip olacaklardır. Sürekli olarak personel bulundurulan makine bölmeleri ile ilgili olarak, söz konusu yangın söndürücü sistemin sadece manuel çalıştırma yeteneğine sahip olması yeterlidir.

5.6.3 Yerel kullanım amaçlı yangın söndürme sistemleri, aşağıda verilen örneklerle benzer alanların; gemi makinelerinin stop edilmesi, personel tahliyesi veya bölmelerin yangın geçirmez duruma geçirilmesine gerek kalmaksızın korunma altına alınabilmesi maksadıyla kullanılabilirler:

- .1 Ana makine veya güç jeneratörü olarak kullanılan içten yanmalı makinelerin yangın riski taşıyan kısımları;
- .2 Kazan önleri;
- .3 Katı atık yakıcıların yangın riski taşıyan kısımları; ve,
- .4 Isıtılmış yakıt pürifayerleri.

5.6.4 Yerel amaçlı herhangi bir yangın sisteminin devreye girmesi, korunan bölmede görünür ve sürekli olarak personel bulundurulan istasyonlarda kolaylıkla duyulabilen bir alarm devreye sokacaktır. Sözkonusu alarm, hangi yerel sistemin devreye girmiş olduğunu belirtecektir. Bu paragrafta belirtilmiş olan alarm gereklilikleri, bu Bölüm'ün diğer kısımlarında öngörülmüş olan yangın tespit ve alarm sistemi gerekliliklerine ilave olup, onların yerine geçmezler.

* Sis aplikatörü; uzun kenarı yaklaşık 2 m uzunluğunda olup yangın hortumunun ucuna takılan, kısa kenarı ise 250 mm uzunluğunda ve bit sis nozulu ile teçhiz edilmiş veya bit su sprej nozulu takılabilen L şeklindeki bir metal aparatır.

** A kategorisi makine bölmelerinde kullanılacak su bazlı yerel kullanım amaçlı sabit yangın söndürme sistemlerinin onayına ilişkin esaslar'a bakınız (MSC/Circ.913)

6 Kontrol istasyonları, yaşam ve hizmet bölmelerindeki yangın söndürme düzenekleri

6.1 Yolcu gemilerindeki sprinkler sistemleri

6.1.1 36'dan fazla yolcu taşıyan yolcu gemilerinde; bütün kontrol istasyonlarında, koridorlar ve merdivenler dahil yaşam ve hizmet bölmelerinde, Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ne uygun, onaylı tipte ve otomatik bir sprinkler, yangın tespit ve yangın alarmı sistemi bulundurulacaktır. Önemli cihazların sudan hasar görebileceği kontrol istasyonları, bu sprinkler sistemlerine bir alternatif olarak; bir diğer onaylı tip sabit yangın söndürücü ile de teçhiz edilebilirler. Boş alanlar, genel tuvaletler, karbon dioksit odaları ve benzeri alanlar gibi çok düşük veya hiçbir yangın riskine sahip olmayan bölmelerin otomatik bir sprinkler sistemi ile teçhiz edilmelerine gerek yoktur.

6.1.2 Yaşam bölmelerinden sadece koridorlarında, merdivenlerinde ve kaçış yolları üzerinde Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ne uygun olarak sabit bir duman tespit ve yangın alarm sistemi ile teçhiz edilmiş olan 36'dan daha az sayıda yolcu taşıyan yolcu gemilerinde, Kural 17.5.3.2 gereğince otomatik bir sprinkler sistemi bulunacaktır.

6.2 Yük gemileri için sprinkler sistemleri

Kural 9.2.3.1.1.2'ye göre IIC metodu benimsenmiş olan yük gemilerinde, Kural 7.5.5.2'nin gerekliliklerine uygun olarak otomatik bir sprinkler, yangın tespit ve yangın alarm sistemi bulunacaktır.

6.3 Yanıcı sıvı içeren bölmeler

6.3.1 Boya portuçları, aşağıdaki şekillerde korunacaktır:

- .1 Korunan bölmenin toplam hacminin en az 40%'ına eşdeğere hacimde gaz üretmek üzere dizayn edilmiş bir karbon dioksit sistemi;
- .2 En az 0.5 kg/m³'lük yoğunlukta toz oluşturacak şekilde dizayn edilmiş bir kuru tozlu sistem;
- .3 5 litre/m²'lik kapasitede dizayn edilmiş bir yağmurlama veya sprinkler sistemi. Yağmurlama sistemleri, geminin ana yangın devresi ile irtibatlı olabilirler; veya,
- .4 Bunlara eşdeğer bir koruma sağlayan ve İdare tarafından uygun bulunan bir diğer sistem. Her durumda; kullanılan sistemin, korunan bölmenin dışından kullanılabilir durumda olması gereklidir.

6.3.2 Yanıcı sıvıların depolandığı portuçlar, İdare tarafından onaylanmış uygun bir yangın söndürme sistemi ile teçhiz edilmiş olacaklardır.

6.3.3 Yaşam bölmelerine açılmayan ve 4 m²'den daha az bir güverte alanına sahip olan portuçlar için, sabit bir karbon dioksit sistemi yerine; bölmenin toplam hacminin en az 40%'ına eşdeğere hacimde gaz üretmeye yeterli taşınabilir bir sistem de kabul edilebilir. Bu şekildeki portuçlarda, korunan bölmeye girmek

zorunda kalınmaksızın, söndürücünün dışardan kullanımına olanak veren bir yangın kaportası bulunacaktır. Öngörülen taşınabilir yangın söndürücü, bölmeye giriş kaportasının yanında bulundurulacaktır. Bir alternatif olarak; ana yangın devresinin kullanımına olanak sağlayan bir hortum bağlantısı veya bir yangın kaportasının bulunması da yeterli olabilir.

6.4 Fritözler

Sıvı yağ içinde pişirmeye mahsus fritöz tipi mutfak ekipmanları ile ilgili olarak aşağıdaki önlemler alınmış olacaktır:

- .1 Örgüt'ün onaylamış olduğu uluslar arası standarda göre test edilmiş otomatik veya manuel bir yangın söndürücü; *
- .2 Arızalanması halinde kullanıcıyı uyaran alarmlar ile teçhiz edilmiş ana ve yedek termostatlar;
- .3 Yangın söndürme sisteminin devreye girmesi ile birlikte elektriği kesilmesini sağlayan düzenlemeler;
- .4 Ekipmanın bulunduğu mutfak bölmesindekileri uyaran ve yangın söndürme sisteminin devreye girmesi ile harekete geçen bir alarm sistemi; ve,
- .5 Yangın savunma sisteminin manuel kullanımına olanak veren ve ilgili personelin kolaylıkla görebileceği şekilde işaretlenmiş kontroller.

7 Kargo bölmelerindeki yangın söndürme düzenlemeleri

7.1 Genel kargo bölmelerindeki sabit gazlı yangın söndürme sistemleri

7.1.1 Paragraf 7.2'de belirtilen özel durumlar dışında, 1.000 gros ton ve üzerindeki yolcu gemilerinin kargo bölmeleri; Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'nün şartlarına uyan sabit bir Karbondioksitli veya inert gazlı yangın söndürücü veya, eşdeğer koruma sağlayan sabit bir yüksek genleşmeli köpüklü sistem ile korunmuş olacaktır.

7.1.2 1.000 gros tonun altındaki yolcu gemileri için, sözkonusu geminin Paragraf 7.1.1'in gerekliliklerinin uygulanmasını gerektirmeyecek derecede kısa süreli seyirler yapmakta olduğu konusunda İdare'nin ikna edilmesi durumlarında, geminin ambar kapaklarının çelik olması ve kargo bölmelerine iştirakli bütün havalandırma sistemleri ve diğer açıklıkların, yeterli etkinlikle kapatılmalarına olanak veren donanımlarla teçhiz edilmiş olması koşullarıyla, kargo bölmelerindeki yangın söndürme düzenlemelerinin yeterliliği; İdare'nin takdirine bırakılmıştır.

7.1.3 2.000 gros ton ve üzerindeki yük gemilerinin Ro-Ro ve araç bölmeleri hariç olmak üzere kargo bölmeleri; Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'nün şartlarına uyan, sabit bir karbondioksitli veya inert gazlı yangın söndürücü veya, eşdeğer koruma sağlayan bir sistem ile korunmuş olacaktır.

7.1.4 İdare, bir geminin; sadece maden cevheri, kömür, tahıl, yağ kereste ve kolay tutuşmayan veya kendi değerlendirmesine göre düşük yangın riski taşıyan yükleri** taşımak üzere inşa edilmiş ve sadece bu yüklerin

* Uluslararası Standardizasyon Organizasyonu'nun önerilerine, özel olarak da ISO 15371:2000 mutfaklarda kullanılan fritöz tipi pişirme ekipmanları için yangın söndürme sistemleri dokümanına bakınız. Dökme Katı Yükler için

** Pratik Emniyet Tüzüğü, emercensi programı B14'ün "kömür için" kısmına, ve; Parlamayan veya Düşük Yangın Riski Oluşturan veya Sabit Gazlı Yangın Söndürücü Sistemlerinin Etkili Olmadığı Dökme Katı Yüklerin Listesi (MSC/Circ.671)'ne bakınız.

taşınmasında kullanılacağı konusunda tatmin olması durumunda, Paragraf 7.1.3 ve 7.2'deki gerekliliklerin, sözkonusu gemide uygulanmamasına müsaade edebilir. Bu şekildeki bir istisna, sadece; sözkonusu geminin ambar kapaklarının çelik olması ve kargo bölmelerine iştirakli bütün havalandırma sistemleri ve diğer açıklıkların, yeterli etkinlikle kapatılmalarına olanak veren donanımlarla teçhiz edilmiş olması koşullarında tanınabilir. Bu şekildeki bir istisnanın tanınmış olması durumunda, İdare; geminin inşa yılını dikkate almaksızın, Kural I/12(a)(vi) çerçevesinde bir İstisna Sertifikası tanzim edecek, ve; bu sertifika altında gemide taşınması öngörülen yüklerin listesinin sözkonusu sertifikaya eklenmiş olmasını sağlayacaktır.

7.2 Tehlikeli yükler için sabit gazlı yangın söndürme sistemleri

Kargo bölmelerinin herhangi birisinde tehlikeli yüklerin taşınması öngörülen bir gemide, Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'nün şartlarına uyan sabit bir karbondioksitli veya inert gazlı yangın söndürücü veya, taşınan yük dikkate alındığında; İdare'nin kanaatine göre eşdeğer bir koruma sağlayan bir yangın söndürme sistemi bulunacaktır.

8 Kargo tanklarının korunması

8.1 Sabit güverte köpüklü yangın söndürücü sistemleri

8.1.1 Sözkonusu gemideki mevcut düzenlemeler ile ekipmanlar dikkate alındığında, standart sisteme eşdeğer bir koruma sağlayan diğer sabit sistemlerin kullanılmasına İdare'nin Kural I/5 çerçevesinde müsaade etmiş olduğu durumlar dışında; 20.000 deadweight ton ve üzerindeki tankerlerde, Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'nün koşullarına uygun sabit bir güverte köpüklü yangın söndürücü sistemi bulunacaktır. Alternatif sabit sistemler, Paragraf 8.1.2'deki gerekliliklere uygun olacaktır.

8.1.2 İdare'nin, Paragraf 8.1 çerçevesinde alternatif sabit sistemlerin kullanılmasına müsaade etmesi durumlarında, bu sistemler;

- .1 Yakıt saçıntılarının tutuşmasından kaynaklanan yangınları söndürebilecek ve, henüz yanmamış saçıntıların parlamasına da engel olabilecek yeterlilikte olacak;
- .2 Hasar almış tanklardaki yangınla da mücadele edebilecek yeterlilikte olacaktır.

8.1.3 20.000 deadweight tonun altındaki tankerlerde, Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'nün gerekliliklerine uygun bir güverte köpüklü yangın söndürücü sistemi bulunacaktır.

9 Tankerlerde kargo pompa dairelerinin korunması

9.1 Her kargo pompa dairesinde, pompa dairesinin dışındaki bir mevkiden kumanda edilebilecek şekilde, aşağıda belirtilen sabit yangın söndürme sistemlerinden birisi bulunacaktır. Kargo pompa daireleri, A kategorisi makine bölmeleri için uygun olan bir sistemle teçhiz edilmiş olacaktır.

9.1.1 Aşağıdaki koşullara uyan, Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'nün gerekliliklerini de karşılayan bir karbon dioksitli yangın söndürme sistemi:

- .1 Yangın söndürücü ajanın serbest bırakılmış olduğunu sesli olarak uyaran alarmları, parlayabilir yakıt buharı/hava karışımı ortamında kullanım yönünden güvenli olacak; ve
- .2 Üzerinde; elektrostatik patlama tehlikesi nedeniyle, sistemin sadece yangının söndürülmesi amacıyla kullanılabileceğini, inertlere amacıyla kullanılamayacağını açıkça belirten bir uyarı bulunacaktır.

9.1.2 Köpük konsantresi beslemesine ilişkin düzenlemenin, taşınmakta olan yüklerden oluşan bir yangın halinde de işleyebilmesi koşuluyla; Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'nün gerekliliklerini karşılayan yüksek genleşmeli köpüklü bir yangın söndürme sistemi.

9.1.3 Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'nün gerekliliklerini karşılayan sabit basınçlı yağmurlama sistemi.

9.2 Yangın söndürücü ajanın miktarı

Kargo pompa dairesindeki sistemde kullanılan söndürücü ajanın, diğer bölmelere hizmet veren sistemlerde de kullanılması durumunda, sözkonusu besleme ajanının miktarının veya besleme değerinin, en büyük kompartıman için ön görülenden daha fazla olmasına gerek yoktur.

10 İtfaiyecilerin teçhizatı

10.1 İtfaiyeci teçhizatı tipleri

İtfaiyecilerin teçhizatı, Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ne uygun olacaktır.

10.2 İtfaiyeci teçhizatının miktarı

10.2.1 Gemilerde, en az iki takım itfaiyeci teçhizatı bulunacaktır.

10.2.2 Yolcu gemilerinde, yukardaki en az miktara ilave olarak;

.1 Yaşam ve hizmet bölümlerinin tümünün üzerinde yer aldığı güverte uzunluğunun, sözkonusu bölümlerin birden fazla güverte üzerinde bulunması durumunda ise, bunlardan; üzerindeki yaşam ve hizmet bölümlerinin uzunluğu en fazla olanının, her 80 metresi ve küsuru için de aynı şekilde, iki takım itfaiyeci teçhizatı ile, ayrıca; her biri Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'nde belirtilmiş olan nitelikteki malzemeyi içeren iki takım kişisel ekipman seti bulundurulacaktır. 36'dan fazla yolcu taşıyan yolcu gemilerinde, her bir düşey ana bölme için de ayrıca, iki adet ilave itfaiyeci teçhizatı bulundurulacaktır. Bununla birlikte; bağımsız bir ana düşey bölme oluşturan merdiven boşlukları ile, Kural 9.2.2.3'de tanımlanmış olan Kategori (6), (7), (8) veya (12) bölmeleri içermeyen geminin baş ve kıç taraflarındaki düşey ana bölmeler için bu şekilde ilave itfaiyeci teçhizatının bulundurulmasına gerek yoktur; ve,

.2 36'dan fazla yolcu taşıyan yolcu gemilerinde, her bir çift solunum cihazı için, bir adet sis aplikatörü, sözkonusu solunum cihazlarının yakınında bulundurulacaktır.

10.2.3 Tankerlerde, yukarda öngörülenlere ilave olarak, iki adet itfaiyeci teçhizatı daha bulundurulacaktır.

10.2.4 İdare; geminin tonajı ile tipini göz önünde bulundurmak suretiyle, kişisel ekipman seti ve solunum cihazı sayılarında yukarda belirtilmiş olanlara ilaveler yapılmasını isteyebilir.

10.2.5 Bulundurulması gerekli her bir solunum cihazı için iki adet yedek şarj mevcut olacaktır. 36'dan daha az yolcu taşıyan yolcu gemileri ile, oksijen tüplerini gerekli temizlikte doldurabilme bakımından uygun olanaklara sahip bulunan yük gemilerinde; bulundurulması gerekli her bir solunum cihazı için bir adet yedek şarj mevcut olacaktır. 36'dan daha fazla yolcu taşıyan yolcu gemilerinde; bulundurulması gerekli her bir solunum cihazı için en az iki adet yedek şarj mevcut olacaktır.

10.3 İtfaiyeci teçhizatlarının muhafazası

10.3.1 İtfaiyeci teçhizatları veya kişisel ekipman setleri; sürekli ve kolaylıkla görünebilecek şekilde işaretlenmiş bulunan, ulaşılması kolay bir yerde kullanılmaya hazır bir durumda bulundurulacaklar, birden fazla itfaiyeci teçhizatı veya birden fazla kişisel ekipman setinin bulundurulmasının gerekli olduğu durumlarda ise, söz konusu teçhizat; birbirinden uzak yerlerde muhafaza edileceklerdir.

10.3.2 Yolcu gemilerinde, herhangi bir bölmede en az iki adet itfaiyeci teçhizatı ile, ilaveten bir adet kişisel ekipman seti bulundurulacaktır. Her bir düşey ana bölmede, en az iki adet itfaiyeci teçhizatı bulundurulacaktır.

Kural 11

Bünyesel mukavemet

1. Amaç

Bu Kural'ın amacı; geminin mukavim elemanlarının dirençlerinin sıcaklık etkisiyle kısmen veya tamamen çökmesinin önlenmesi suretiyle geminin bünyesel mukavemetinin idame ettirilmesidir. Bu amaçla, geminin mukavim elemanlarında kullanılan malzemenin, yangın etkisiyle direncini kaybetmeyecek yapıda olması sağlanacaktır.

2 Tekne, üst yapılar, mukavim perdeler, güverte ve güverte evlerinin malzemesi

Tekne, üst yapılar; mukavim perdeler, güverteler ve güverte evleri çelik veya eşdeğer malzemeden imal edilecektir. Kural 3.43'te tanımlanmış bulunan çelik veya eşdeğer malzeme tanımının uygulanması çerçevesinde, "yangına maruz kalabilme seviyesi"nin belirlenmesinde; 9.1'den 9.4'e kadar olan Tablo'lardaki geçirmezlik ve izolasyon standartları kullanılacaktır. Örneğin; güverteler veya bordalar ile güverte evlerinin sınırlarını oluşturan perdelerin "B-0" geçirmezliğe sahip olmasına müsaade edilen durumlarda, "yangına maruz kalabilme seviyesi" yarım saat olacaktır.

3 Alüminyum alaşımı yapılar

Paragraf 2'de aksi belirtilmediği sürece, binaların herhangi bir kısmının alüminyum alaşımı olduğu durumlarda, aşağıdaki kurallar uygulanacaktır:

.1 "A" ve "B" sınıfı perdelerin, İdare'nin takdirine göre yük taşımayan nitelikte olan alüminyum alaşımı kısımlarının izolasyonu; standart yangın testinde yapının mukavim elemanının sıcaklığını, yangına maruz kalabilme süresinin sonuna kadar, çevre sıcaklığının 200° C'dan daha fazlasına hiçbir şekilde yükseltmeyen bir yeterlilikte olacaktır; ve,

.2 Can kurtarma filikası ve can salı metaforaları ile gemiyi terk platformları ve "A" ve "B" sınıfı perdelerin mukavemetlerinin sağlanmasında kullanılan kolonların, dikmelerin ve diğer bünyesel mukavemet elemanlarının alüminyum alaşımından olan kısımlarının; aşağıdaki niteliklere sahip olmaları hususuna özellikle dikkat edilecektir:

.2.1 Can kurtarma filikası ve cansalı metaforaları ile gemiyi terk platformları ve "A" sınıfı perdelerin mukavemetlerinin sağlanmasında kullanılan sözkonusu elemanlar için Paragraf 3.1'de belirtilmiş bulunan sıcaklık yükselmesi ile ilgili zaman kriteri, "bir saatlik sürenin sonuna kadar" şeklinde uygulanacak; ve,

.2.2 "A" sınıfı perdelerin mukavemetlerinin sağlanmasında kullanılan sözkonusu elemanlar için Paragraf 3.1'de belirtilmiş bulunan sıcaklık yükselmesi ile ilgili zaman kriteri ise, "yarım saatlik sürenin sonuna kadar" şeklinde uygulanacaktır.

4 A kategorisi makine bölmeleri

4.1 Tavanlar (kronlar) ve kasalar

A kategorisi makine bölmelerinin tavanları (kronları) ve kasaları çelikten imal edilecek ve, [Tablo 9.5](#) ile [9.7](#)'deki Tablo'lardan uygun olanından alınacak değerlere göre izole edileceklerdir.

4.2 Döşeme kaplaması

A kategorisi makine bölmelerindeki normal geçiş yolları çelikten imal edileceklerdir.

5 Borda harici iştiraklerinin malzemesi

Deforme olması halinde geminin su almasına yol açabilecek olan çalparalar, tuvalet iştirakleri ve su kesimi seviyesine yakın olan diğer borda harici iştirakleri; yangın sonucu oluşacak sıcaklık nedeniyle deforme olarak malzemeden imal edilmeyeceklerdir.

6 Tankerlerde kargo tanklarının basınç veya vakuma karşı korunması

6.1 Genel

Havalandırma donanımları, basınç veya vakum sonucunda tankların dizayn parametrelerinde herhangi bir bozulma olmayacak şekilde dizayn edilecek ve işletilecek, ayrıca; aşağıdaki durumların etkileri de göz önünde bulundurulmuş olacaktır:

.1 Kargo tanklarında oluşabilecek sıcaklık değişikliklerinin sonucunda, küçük miktarlardaki buhar, hava veya inert gaz karışımlarının basınç/vakum valflarından geçebilmesi olasılığı; ve,

.2 Kargo yükleme, boşaltma veya balastlama işlemleri sırasında, büyük miktarlardaki buhar, hava veya inert gaz karışımlarının geçebilmesi olasılığı.

6.2 Sıcaklık değişikliklerinin sonucu oluşacak küçük kaçıntıların firarları

Paragraf 6.1.'de sözkonusu edilen kaçıntı olasılıklarının önlenmesine yönelik olarak kullanılan firarların;

.1 Yanabilir buharların azami derecede dağılmasına yol açabilmelerini sağlamak üzere, tank güvertesinden olan yüksekliklerinin mümkün olduğunca fazla, hiçbir şekilde de 2 m'den az olmaması temin edilecek; ve,

.2 En yakın hava alıcısından diğer hava alıcılarından veya içinde parlayabilen maddeler bulunan kapalı bölmelerin kaportalarından veya bir patlama tehlikesi içeren herhangi bir güverte ekipmanı veya makinesinden mesafesinin mümkün olduğunca fazla, hiçbir şekilde de 5 m'den daha az olmaması sağlanmış olacaktır. Demir ırgatları ve zincirlik kaportaları bir parlamaya yol açabilirler.

6.3 Kargo tanklarındaki güvenlik önlemleri

6.3.1 Havalandırma sistemlerinde yakıt yükselmesine karşı önlemler

Havalandırma sistemlerinde, yakıtın; kargo tankının dizayn yük seviyesinin üzerindeki bir seviyeye yükselmesi olayına karşı sürekli gözleme sağlanacaktır. Bu husus; bağımsız ölçme cihazları ve kargo tankı doldurma prosedürleri ile birlikte, yüksek seviye alarmları veya taşıntı kontrol sistemleri veya diğer eşdeğer vasıtalarla sağlanmış olacaktır. Bu Kural'ın amaçları bakımından, taşıntı valfları; bir taşıntı kontrol sistemi olarak kabul edilmeyeceklerdir.

6.3.2 Basınç veya vakum firarının sağlanmasına yönelik ikincil önlemler

Paragraf 6.1.2'de öngörülmüş bulunan düzenlemelerin herhangi bir nedenle çalışmaması durumunda bir basınç yükselmesi veya düşmesi meydana gelebilmesi olasılığına karşılık olarak, buhar, hava veya inert gaz karışımlarının tamamıyla akıtılarak deşarj edilmelerine olanak verecek yedek önlemler de alınmış olacaktır.

Ayrıca; Paragraf 6.1.2'de sözkonusu edilen olasılığa karşı korunmuş bulunan her bir kargo tankına, monitörü; geminin kargo kontrol odasında veya kargo işlemlerinin normal olarak idare edilmekte olduğu istasyonda bulunan basınç sensörleri de monte edilebilir. Bu şekildeki monitörlü sensörleri, aynı zamanda; tankta herhangi bir basınç yükselmesi veya düşmesi durumunun tespitinde devreye girecek bir alarm ile de teçhiz edilmiş olacaklardır.

6.3.3 Ana havalandırma sistemlerindeki baypaslar

Paragraf 6.1.1'de bulundurulması öngörülen basınç/vakum valfları; ana firar devresi veya direk başı firar devresinin içinde bulunmaları durumunda, bir baypas düzenlemesine sahip olabilirler. Böyle bir baypas düzenlemesinin yapılmış olması durumunda, bu düzenleme; baypas devresinin açık veya kapalı olduğunu belirten bir göstergeye sahip olacaktır.

6.3.4 Basınç/vakum kırma araçları

Kargo tanklarının aşağıda belirtilen durumlara düşmesini engellemek üzere, bir veya daha fazla sayıda basın/vakum kırma aracı temin edilmiş olacaktır:

.1 Kargo yüklemesinin azami süratle yapılması ve diğer bütün kaportaların kapalı olması durumunda, kargo tankının test basıncının üzerinde bir yüksek basıncın oluşması durumu; ve,

.2 Kargo boşaltmasının kargo pompalarının azami gücü ile yapılması ve inert gaz sisteminin de arıza yapması durumunda, kargo tankında; 700 mm'lik su basıncının daha altında bir alçak basıncın oluşması durumu.

Sözkonusu araçlar; Kura14.5.3.1 çerçevesinde bulunması öngörülen hava firar devresinin içine veya münferit kargo tanklarının içine monte edilmiş olmaları dışında; inert gaz ana devresinin içine monte edileceklerdir. Basın/vakum kırma araçlarının bulunacakları yerler ile dizaynlarına ilişkin hususlar; Kural 4.5.3'e ve Paragraf 6'ya uygun olacaktır.

6.4 Hava firarlarının ebatları

Kargo yüklemesi, boşaltması ve balastlama durumlarında Paragraf 6.1.2 çerçevesinde bulunması öngörülen hava firarları; herhangi bir kargo tankındaki basıncın, dizayn basıncının üzerine çıkmasını engellemek üzere, tank içinde gaz oluşma olasılığı dikkate alınarak, azami yükleme süratinin 1.25 faktörü ile çarpılmasından elde edilen değer bazında dizayn edileceklerdir. Gemi kaptanı; her bir müstakil tankın, kombine hava firarlarının mevcut olması durumlarında ise herbir kargo tank grubunun azami müsaade edilen yükleme sürati konusunda bilgilendirilmiş olacaktır.

Kısım D

Kaçış

Kural 12

Mürettebat ve yolcuların bilgilendirilmesi

1 Amaç

Bu Kural'ın amacı; güvenli bir kaçışın uygulanabilmesi bakımından, mürettebatın ve yolcuların, bir yangın durumunda bilgilendirilmesidir. Bu amaçla, bir genel emercensi alarm sistemi ile bir genel anons devresi bulundurulacaktır.

2 Genel emercensi alarm sistemi

Mürettebatın ve yolcuların, bir yangın durumunda bilgilendirilmesi amacıyla Kural III/6.4.2 ile öngörölmüş olan bir genel emercensi alarm sistemi bulundurulacaktır.

3 Yolcu gemilerindeki genel anons devresi

Bütün yaşam ve hizmet bölmeleri ile kontrol istasyonları ve açık güverteleri kapsayan bir genel anons devresi veya [Kural III/6.5](#) çerçevesinde etkili diğeri bir muhabere vasıtası bulundurulacaktır.

Kural 13

Kaçış yolları

1 Amaç

Bu Kural'ın amacı; gemide bulunan herkesin, cansalı ve can filikası platformuna güvenle ve süratle ulaşabilecekleri kaçış yollarının sağlanmasıdır. Bu amaçla, aşağıda tanımlanmış olan operasyonel gereklilikler sağlanacaktır:

- .1 Güvenli kaçış yolları belirlenecek;
- .2 Kaçış yolları; güvenli bir durumda, her türlü engelden arınmış durumda idame ettirilecek; ve,
- .3 Kaçış yolları; emercensi durumlarda; ulaşılabilirliğin ve görünebilirliğin sağlanması ile amaca cevap verecek bir yeterlilikte dizayn edilmiş olacaklardır.

2 Genel gereklilikler

2.1 Bu Kural'da aksi açıklıkla belirtilmedikçe; Herbir bölme veya bölme grubu için; kaçışa olanak verebilen, birbirinden yeterince uzak ve kullanılmaya hazır en az iki adet kaçış yolu bulunacaktır.

2.2 Asansörler; bu Kural'da bulunması öngörölen kaçış yollarından biri olarak mütalaa edilmeyeceklerdir.

3 Kontrol istasyonları ile yaşam ve hizmet bölmelerinden kaçış yolları

3.1 Genel gereklilikler

3.1.1 Merdiven ve iskelelerin düzenlenmesi; yolcu ve mürettebatın yaşam bölmeleri ile; makine bölmeleri hariç, normal olarak mürettebatın görev yaptığı bölmelerden cansalı ve can filikalarının bulunduğu gemiyi terk platformuna güvenli ulaşımın sağlanmasına olanak verecek şekilde olacaktır.

3.1.2 Bu Kural'da aksi açıklıkla belirtilmedikçe; sadece bir tek kaçış yolu bulunan bir koridor, lobi veya koridor kısmına müsaade edilmeyecektir. Geminin kullanımı açısından zorunlu olan yakıt alma/verme istasyonları veya alabandadan alabandaya uzanan ikmal koridorları dışında, bir tek giriş-çıkışı olan koridorların bulunmasına, sadece; sözkonusu koridorların, mürettebat yaşam bölmelerinden ayrı bölmelerde bulunmaları ve yolcu bölmelerinden girilemeyen durumda olmaları halinde müsaade edilecektir. Ayrıca; bir hizmet kolaylığı veya yerel bir genişlik olarak mütalaa edilebilen, derinliği koridorun genişliğinden fazla olmayan koridor kısımlarına da müsaade edilecektir.

3.1.3 Yaşam ve hizmet bölmeleri ile kontrol istasyonlarındaki bütün merdivenler, İdare'ce diğer bir eşdeğer malzemeden yapılmalarının yasaklanmış olduğu durumlarda çelikten imal edilmiş olacaktırlar.

3.1.4 Bir telsiz kamarasının açık güverteye doğrudan çıkışı bulunmuyorsa, sözkonusu kamara; bir tanesi, bir kaporta veya yeterli büyüklükteki bir firar lumbuzu veya İdare'nin onayı şartına bağlı bir diğer ulaşım olanağı olmak üzere, iki adet kaçış yoluna sahip kılınacaktır.

3.1.5 Kaçış yollarının üzerinde bulunan kapılar; aşağıdaki istisnalar dışında, kaçış hareketinin yönünde açılır durumda olacaktır:

.1 Bağımsız kabinlerin kapıları, koridordaki kişilere zarar vermemeleri bakımından kabinin içine doğru açılabilirler; ve,

.2 Dikey kaçış kanallarını açık güverteye bağlayan kapılar, kanalın hem giriş hem de çıkış amacıyla kullanılabilmesine olanak vermek üzere, dışarı doğru açılabilirler.

3.2 Yolcu gemilerindeki kaçış yolları

3.2.1 Sızmaz kasara altındaki bölmelerden kaçışlar

3.2.1.1 Sızmaz kasaranın altındaki herbir sugeçmez kompartıman veya benzeri şekilde sınırlı herbir bölme veya bölmeler grubu için; en az bir tanesi su geçmez kapılarla irtibatlı olmayan iki adet kaçış yolu bulunacaktır. İdare; bir istisna olmak üzere; sadece zaman zaman girilen mürettebata ait bölmelerde, mevcut bir kaçış yolunun su geçmez kapılarla irtibatlı olmaması halinde, ikinci kaçış yolunun bulunmamasına müsaade edebilir.

3.2.1.2 İdare'nin, Paragraf 3.2.1.1'deki koşullarda kaçış yollarından birinin bulunmayabileceğine karar vermesi halinde, geri kalan bir kaçış yolu; güvenli bir kaçışı olanaklı kılacak yeterlilikte olacaktır. Bununla birlikte, kaçış yolu üzerindeki merdivenler; her iki tarafında tutamakları bulunan, ve, net genişliği 800 mm'den az olmayan bir yapıda olacaktır.

3.2.2 Sızmaz kasara üstündeki bölmelerden kaçışlar

Sızmaz kasaranın üstündeki herbir düşey ana bölme veya benzeri şekilde sınırlı herbir bölme veya bölmeler grubu için; en az bir tanesi düşey kaçış yolu oluşturan bir merdivene açılan iki adet kaçış yolu bulunacaktır.

3.2.3 Merdiven boşluklarına doğrudan geçiş

Yaşam ve hizmet bölmelerindeki merdiven boşlukları; koridorlardan doğrudan geçilebilir olacak ve bu alanlar; bir emercensi durumunda onları kullanabilecek insan sayısı göz önünde bulundurulduğunda, izdihama yol açmayacak derecede yeterli genişliğe sahip olacaktırlar. Kaçış yolu olarak kullanılacak merdiven boşluklarının kapsadığı hacim içinde, sadece; genel tuvaletlerin, tehlike yaratmayacak nitelikteki yanmaz malzemeden imal edilmiş güvenlik ekipmanlarının depolanmasında kullanılan dolapların ve enformasyon hizmetine mahsus kontuarların bulunmasına müsaade edilecektir. Sözkonusu merdiven boşluklarına, sadece; genel kullanım bölmelerinden, koridorlardan, asansörlerden, genel tuvaletlerinden, özel kategorideki bölmelerden ve gemide taşınan yolcuların girebildiği açık Ro-Ro bölmeleri ile, Paragraf 3.2.4.1'de bulunması öngörülen diğer kaçış merdivenleri ve açık güverte bölmelerinden girilebilir olmasına müsaade edilecektir. Küçük koridorlar ile kapalı bir merdiven boşluğunu mutfak veya ana kuzinelerden ayırmakta kullanılan lobilerin, kaçış yolu olarak belirlenmiş merdiven boşluklarına doğrudan açılmasına; en az 4.5 m²'lik bir güverte alanına, en az 900 mm'lik bir genişliğe sahip olmaları ve bir yangın hortumu istasyonunu içermeleri koşuluyla müsaade edilebilir.

3.2.4 Kaçış yollarının ayrıntıları

3.2.4.1 Paragraf 3.2.1.1 ile 3.2.2 çerçevesinde bulunması öngörülen kaçış yollarından en az bir tanesi; başlangıç seviyesinden itibaren cansalı ve can filikalarının bulunduğu uygun durumdaki gemiyi terk platformuna kadar, veya; gemiyi terk güvertesinin, ilgili ana düşey bölmeye kadar uzanmasının sözkonusu olmadığı hallerde ise en üst açık güverteye kadar kesintisiz bir alev koruması sağlayabilen, kolaylıkla girilebilir, korumalı ve kapalı bir merdivenden ibaret bir kaçış yolu olacaktır. Uygun durumdaki gemiyi terk platformunun, kaçış yolunu oluşturan merdivenin ulaştığı güverteye kadar uzanmasının sözkonusu olmadığı durumlarda; merdivenin ulaştığı üst platformdan, gemiyi terk platformuna kadar olan ulaşım; Kural III/11.5'deki gerekliliklere uygun olarak emercensi aydınlanması sağlanan ve basılan kısımları kaymayan kaplamaya sahip olan, güverteler arası açıktaki merdivenler veya harici geçiş yolları vasıtasıyla sağlanacaktır. Kaçış yolunun bir kısmını oluşturan, güverteler arası açıktaki merdivenler veya harici geçiş yollarının yan sınırları ile bunları çevreleyen ve bir yangın nedeniyle dirençlerini kaybetmeleri, gemiyi terk platformuna ulaşılmasını olanaksız kılacak durumdaki üst bina perdeleri; 9.1'den 9.4'e kadar olan Tablo'lardaki değerlerden kendi durumlarına uyan yangın geçirmezlik yeterliliğine ve izolasyon değerlerine sahip olacaklardır.

3.2.4.2 Kaçış yolunu oluşturan merdiven boşluğunun ulaştığı güverte platformu ile gemiyi terk platformu arasındaki ulaşım yolunun korunması, 9.1'den 9.4'e kadar olan Tablo'lardaki değerlerden kendi durumlarına uyan yangın geçirmezlik yeterliliğine ve izolasyon değerlerine sahip dahili geçitlerin kullanılması veya bu geçitlerden istifade edilmek suretiyle sağlanacaktır.

3.2.4.3 Sadece bir bölme ile, sözkonusu bölmedeki bir balkona hizmet veren merdivenler; bir kaçış yolu olarak kabul edilmeyecektir.

3.2.4.4 Bir atrium içersindeki her bir güverte katı, bir tanesi Paragraf 3.2.4.1'deki gereklilikleri karşılayan korumalı ve kapalı düşey kaçış yoluna açılan nitelikte olmak üzere, en az iki adet kaçış yoluna sahip olacaktır.

3.2.4.5 Kaçış yollarının genişlik, sayı ve kesintisizlik nitelikleri; Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'nde belirtilen gerekliliklere uygun olacaktır.

3.2.5 Kaçış yollarının markalanması

3.2.5.1 Kural II-1/42 ve III/11.5 ile bulundurulmaları öngörülen emercensi aydınlatmaya ilave olarak, köşeler ve kavşaklar da dahil olmak üzere, bütün merdivenler ve çıkışlarla birlikte kaçış yollarının her noktası; güverteden 300 mm'den daha yüksek olmayacak şekilde, aydınlatma veya fosforlu bantlarla markalanmış olacaktır. Markalama; yolcuların kaçış yollarını ve kaçış amacıyla kullanılacak geçitleri kolaylıkla bulabilmelerine olanak verecek bir yapıda olmalıdır. Bu amaçla elektrikli aydınlatma kullanıldığında, aydınlatma enerjisinin bir emercensi güç devresinden sağlanması ve, aydınlatma sistemindeki bir ampulün yanmasının veya aydınlatma bandındaki bir kırılmanın, tüm aydınlatmayı etkisiz kılmayacağı bir yapıda olması sağlanmalıdır. Ayrıca; kaçış yolu markalamaları ile yangın ekipmanları mevkilerinin işaretlenmesine yarayan düzenlemelerin de fosforlu malzemeden yapılmış olması veya aydınlatma ile markalanmış olması da sağlanacaktır. İdare, sözkonusu aydınlatma veya fosforlu markalamanın; Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ne uygun olarak değerlendirilmiş, test edilmiş ve uygulanmış olduğunu teyit edecektir.

3.2.5.2 36'dan fazla yolcu taşıyan yolcu gemilerinde, Paragraf 3.2.5.1'deki gereklilikler, mürettebat yaşama bölmelerine de uygulanacaktır.

3.2.6 Kaçış yolunun bir kısmını oluşturan ve normal olarak kilitli bulunan kapılar

3.2.6.1 Kabin ve kamara kapıları, kilitlerinin açılması için içerden bir anahtara gerek göstermeyen bir yapıda olacaktır.

Aynı şekilde, kaçış yolları üzerindeki kapılar da, belirlenmiş kaçış yönünde ilerlenirken kilitlerinin açılması için bir anahtara gerek göstermeyen yapıda olacaklardır.

3.2.6.2 Yaşam bölmelerinden kaçış yolları üzerinde olup normal olarak mandallanmış durumda bulunan kapılar; bir çabuk açma mekanizması ile teçhiz edilmiş olacaklardır. Söz konusu çabuk açma mekanizmaları; kaçış hareketi yönünde bir gücün uygulanması ile kapının mandaldan kurtulmasına olanak veren bir yapıda olacaktır. Çabuk açma mekanizmaları, İdare'nin uygunluk onayına tabi olacak, ve; özellikle de aşağıdaki niteliklere sahip olacaktır:

.1 Kurma kısmı, kapı kanadı genişliğinin en az yarısı uzunluğunda olan, güverteden yüksekliği en az 760 mm, en çok da 1.120 mm olan çubuk veya panellerden oluşacak;

.2 67 N'u geçmeyen bir kuvvetin uygulanması ile mandalın devre dışı kalmasını mümkün kılacak; ve,

.3 Kurtarma koluna basıncın uygulanması halinde mandalın devre dışı kalmasını engelleyebilir herhangi bir kilit donanımı, susta veya diğer bir mekanizmayı içermeyecektir.

3.3 Yük gemilerindeki kaçış yolları

3.3.1 Genel

Her kattaki yaşam bölmelerinde;herbir kısıtlı bölme veya bölme grubu için; birbirinden yeterince uzak en az iki adet kaçış yolu bulunacaktır.

3.3.2 En alt açık güvertenin altındaki bölmelerden kaçış

En alt açık güvertenin altında ana kaçış yolu bir merdiven olacak, ikinci kaçış yolu ise bir trunk veya bir merdiven olabilecektir.

3.3.3 En alt açık güvertenin üzerindeki bölmelerden kaçış

En alt açık güvertenin üzerinde kaçış yolları; açık güverteye açılan bir merdiven veya kapı veya bunların bir kombinasyonu olacaktır.

3.3.4 Çıkma koridorlar

Uzunluğu 7 m'nin üzerinde olan hiçbir koridora müsaade edilmeyecektir.

3.3.5 Kaçış yollarının uzunluğu ve sürekliliği

Kaçış yollarının genişlik, sap ve kesintisizlik nitelikleri; Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ne uygun olacaktır.

3.3.6 İki kaçış yolu bulunmasının istisnaları

İdare; bir istisna olmak üzere; sadece zaman zaman girilen mürettebata ait bölmelerde, mevcut bir kaçış yolunun su geçmez kapılarla irtibatlı olmaması halinde, ikinci kaçış yolunun bulunmamasına müsaade edebilir.

3.4 Acil kaçış solunum cihazları*

* Acil kaçış solunum cihazlarının performansları, yerleri, kullanım ve bakımlarına ilişkin esaslar dokümanına (MSC/Circ.849) bakınız.

3.4.1 Acil kaçış solunum cihazları; Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ne uygun olacaklardır. Gemide yedek acil kaçış solunum cihazları bulundurulacaktır.

3.4.2 Bütün gemilerin yaşam bölmelerinde en az iki adet acil kaçış solunum cihazı bulundurulacaktır.

3.4.3 Bütün yolcu gemilerinin her bir düşey ana bölmesinde en az iki adet acil kaçış solunum cihazı bulundurulacaktır.

3.4.4 36'dan fazla yolcu taşıyan yolcu gemilerinin her bir düşey ana bölmesinde, yukardaki Paragraf 3.4.3'te belirtilenlere ilaveten, en az iki adet acil kaçış solunum cihazı bulundurulacaktır.

3.4.5 Bununla birlikte, Paragraf 3.4.3 ve 3.4.4; bağımsız bir düşey bölme oluşturan merdiven boşluklarına, ve; Kura19.2.2.3'te belirlenmiş bulunan (6), (7), (8) veya (12) kategorisindeki bölmeleri içermeyen, geminin en baş ve en kıç tarafındaki ana düşey bölmeler için uygulanmayacaktır.

4 Makine bölmelerinden kaçış yolları

4.1 Yolcu gemilerindeki kaçış yolları

Yolcu gemilerindeki her bir makine bölmesinden kaçış yolları, aşağıdaki şartlara uygun olacaktır.

4.1.1 Sızmaz kasaranın altındaki bölmelerden kaçış yolları

Sözkonusu bölmenin sızmaz kasaranın altında olması durumunda, iki kaçış yolu kombinasyonu; aşağıdaki örneklerden bir tanesine uygun olacaktır:

.1 Her biri; cansalı ve can filikalarının bulunduğu uygun bir gemiyi terk platformuna ulaşma olanak veren ve bölmenin üst kısmında benzer şekilde birbirinden uzakta konuşturılmış iki kapıya ulaşan; birbirlerinden mümkün olduğunca uzak iki adet çelik merdiven seti. Sözkonusu merdivenlerden bir tanesi; bölmenin en alt kısmından itibaren bölme dışındaki güvenli bir istasyona ulaşan ve Kural 9.2.2.3, kategori (2), veya Kural 9.2.2.4, kategori (4)'den durumuna uygun olanına göre imal edilmiş korumalı bir geçitin içine yerleştirilmiş olacaktır. Sözkonusu geçitin içine; aynı yangın geçirmezlik standardında imal edilmiş, kendi kendine kapanabilen yangın kaportaları yerleştirilmiş olacaktır. Merdiven; bölmedeki sıcaklığın izolesiz montaj ayakları vasıtasıyla geçitin içine girmesine olanak vermeyecek bir yapıda monte edilmiş olacaktır. Korumalı geçit; içten içe, en az 800 mm x 800 mm ölçülerinde olacak ve, emercensi aydınlatma olanaklarına sahip olacaktır; veya,

.2 Bölmenin üst kısmında bulunan ve cansalı ve can filikalarının bulunduğu uygun bir gemiyi terk platformuna ulaşma olanak veren bir kapıya ulaşan bir merdiven ve ayrıca; bu merdivenden mümkün olduğu kadar uzakta ve bölmenin alt kısmında, her iki tarafından da açılabilen ve; bölmenin alt seviyesinden gemiyi terk platformuna ulaşma olanak veren güvenli bir kaçış yoluna açılan çelik bir kapı.

4.1.2 Sızmaz kasaranın üstündeki bölmelerden kaçış

Sözkonusu bölmenin sızmaz kasaranın üstünde olması durumunda; her iki kaçış yolu, birbirlerinden mümkün olduğu kadar uzakta bulunacaklar, bu kaçış yolları üzerinden ulaşılan kapılar da cansalı ve can filikalarının bulunduğu uygun bir gemiyi terk platformuna ulaşma olanak veren bir mevkide olacaktır.

4.1.3 İki kaçış yolu bulunmasının istisnaları

1.000 gros tondan daha küçük bir gemi için, İdare; bölmenin üst kısmının genişliğini ve düzenleniş şeklini göz önünde bulundurmak suretiyle, bir adet kaçış yolunu yeterli görüp, ikinci kaçış yolunun bulunmamasına müsaade edebilir. 1.000 gros ton ve daha üzerindeki gemilerde ise, bir kapı veya çelik bir merdivenin gemiyi terk güvertesine güvenli kaçış yolu sağlaması halinde, bölmenin niteliği ve gemideki yeri ile birlikte, sürekli personel bulunup bulunmadığı hususlarını da göz önünde bulundurmak suretiyle; normal olarak personel bulunmayan yardımcı makine bölmesi de dahil olmak üzere, makine bölmelerinde; bir adet kaçış yolunu yeterli görüp, ikinci kaçış yolunun bulunmamasına müsaade edebilir. Dümen makine dairesinde yedek dümen donanımının da mevcut olması durumunda, dairenin açık güverteye doğrudan bir çıkışı yoksa ikinci kaçış yolu bulunacaktır.

4.1.4 Makine kontrol odalarından kaçış

Bir makine bölmesinin içinde bulunan bir makine kontrol odası için, biri makine bölmesinin dışındaki güvenli bir noktaya kadar sürekli alev koruması sağlayan nitelikte olmak üzere, iki adet kaçış yolu mevcut olacaktır.

4.2 Yük gemilerinde kaçış yolları

Yük gemilerindeki makine bölmelerinden kaçış yolları, aşağıdaki koşullara uygun olacaktır.

4.2.1 A kategorisi makine bölmelerinden kaçış

Paragraf 4.2.2'de belirtilmiş bulunanların dışında; her bir A kategorisi makine bölmesi için iki adet kaçış yolu bulunacaktır. Özel olarak, sözkonusu kaçış yolları, aşağıdaki koşullarda olacaktır:

.1 Her biri; açık güverteye ulaşma olanak veren ve bölmenin üst kısmında benzer şekilde birbirinden uzakta konuşturılmış iki kapıya ulaşan; birbirlerinden mümkün olduğunca uzak iki adet çelik merdiven seti. Sözkonusu merdivenlerden bir tanesi; bölmenin en alt kısmından itibaren bölme dışındaki güvenli bir istasyona ulaşan ve Kura19.2.3.3, kategori (4)'e göre imal edilmiş korumalı bir geçitin içine yerleştirilmiş olacaktır. Söz konusu geçitin içine; aynı yangın geçirmezlik standardında imal edilmiş, kendi kendine kapanabilen yangın kaportaları yerleştirilmiş olacaktır. Merdiven; bölmedeki sıcaklığın izolesiz montaj ayakları vasıtasıyla geçitin içine girmesine olanak vermeyecek bir yapıda monte edilmiş olacaktır. Korumalı geçit; içten içe, en az 800mmx800mm ölçülerinde olacak ve, emercensi aydınlatma olanaklarına sahip olacaktır; veya,

.2 Bölmenin üst kısmında bulunan ve açık güverteye ulaşma olanak veren bir kapıya ulaşan bir merdiven ve ayrıca; bu merdivenden mümkün olduğu kadar uzakta ve bölmenin alt kısmında, her iki tarafından da açılabilen ve; bölmenin alt seviyesinden gemiyi terk platformuna ulaşma olanak veren güvenli bir kaçış yoluna açılan çelik bir kapı.

4.2.2 İki kaçış yolu bulunmasının istisnaları

1.000 gros tondan daha küçük bir gemi için, İdare; bölmenin üst kısmının genişliğini ve düzenleniş şeklini göz önünde bulundurmak suretiyle, bir adet kaçış yolunu yeterli görüp, ikinci kaçış yolunun bulunmamasına müsaade edebilir. Ayrıca; A kategorisi makine bölmelerinden kaçış yollarının, Paragraf 4.2.1.1'de tanımlanmış olan alev korunmalı kapalı geçitleri içermesine gerek yoktur. Dümen makine dairesinde yedek dümen donanımının da mevcut olması durumunda, dairenin açık güverteye doğrudan bir çıkışı yoksa ikinci kaçış yolu bulunacaktır.

4.2.3 A kategorisinin dışındaki kategorilerdeki makine bölmelerinden kaçış

Sadece zaman zaman girilenler ile, kapıya olan yürüyüş mesafesi 5 m veya daha az olanlarında tek bir kaçış yoluna müsaade edilebileceği istisnası ile; A kategorisinin dışındaki kategorilerdeki makine bölmelerinde iki adet kaçış yolu mevcut olacaktır.

4.3 Emercensi kaçış solunum cihazları

4.3.1 Bütün gemilerdeki makine bölmelerinde, herhangi bir yangın durumunda hızla ve kolaylıkla ulaşılabilecek durumda, belirgin bir şekilde görülebilen mevkilerde her an kullanılmaya hazır durumda emercensi kaçış solunum cihazlarının bulunacağı yerlerin seçiminde; makine dairesinin düzeni ile normal olarak bu bölmede çalışan personelin miktarı göz önünde bulundurulacaktır.*

4.3.2 Bu cihazların sayıları ile bulundukları mevkiler; [Kural 15.2.4](#) çerçevesinde bulundurulması öngörülen yangın kontrol planı'nda gösterilecektir.

4.3.3 Acil kaçış solunum cihazları; Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ne uygun olacaklardır.

5 Yolcu gemilerinde özel kategori bölmeler ile gemide taşınan yolcuların girebilecekleri açık Ro-Ro bölmelerinden kaçış yolları

5.1 Gerek sızmaz kasaranın üstünde ve gerekse de altındaki özel kategori bölmeler ile gemide taşınan yolcuların girebilecekleri açık Ro-Ro bölmelerindeki kaçış yollarının sayılan ve bulunduğu yerler, İdare'nin kabul onayına bağlı olup, genel olarak; gemiyi terk platformuna ulaşım için güvenlik seviyeleri, en az Paragraf 3.2.1.1, 3.2.2, 3.2.4.1 ve 3.2.4.2'de belirtilmiş olanlara eşdeğer olacaktır. Söz konusu bölmelerde, kaçış yollarının başlangıç noktasına ulaşan en az 600 mm genişliğinde tahsisli yürüme koridorları mevcut olacaktır. Araçların park düzenlemeleri, söz konusu yürüyüş koridorlarını sürekli olarak açık bırakacak şekilde olacaktır.

5.2 Normal olarak personel ile donatılmış durumdaki makine bölmelerinden başlayan kaçış yollarından bir tanesi, özel kategori bölmelerden doğrudan geçiş yapmayan bir yapıda olacaktır.

6 Ro-Ro bölmelerinden kaçış yolları

Normal olarak personel ile donatılmış durumda bulunan Ro-Ro bölmelerinde en az iki adet kaçış yolu bulunacaktır. Kaçış yolları; cansalı ve can filikası terk platformuna güvenli bir ulaşım sağlayacak ve bölmenin baş ve kıç sınırlarında bulunacaklardır.

7 Ro-Ro yolcu gemileri için ilave gereklilikler

7.1 Genel

7.1.1 Normal olarak insan bulunan her bölmede, bir toplanma bölgesine ulaşım sağlayan kaçış yolları bulunacaktır. Söz konusu bu kaçış yolları, toplanma bölgesine** en kısa yoldan ulaşım sağlayacak şekilde düzenlenecek ve, Örgüt tarafından hazırlanacak esaslara*** uygun sembollerle işaretlenmiş olacaklardır.

(*) Acil kaçış solunum cihazlarının performansları, yerleri, kullanım ve bakımlarına ilişkin esaslar dokümanına (MSC/Circ.849) bakınız.

(**) Yolcu gemilerinde toplanma bölgelerinin belirtilmesi (MSC/Circ.777) dokümanına bakınız.

(***) Örgüt tarafından Karar A.760(18) ile kabul edilmiş olan; can kurtarma ekipmanları ve düzenlemelerine ilişkin semboller dokümanına bakınız.

7.1.2 Kabinlerden merdiven boşluklarına kaçış yolları; en az sayıdaki köşelerin kullanılmasıyla mümkün olduğu kadar en kısa yoldan sağlanacaktır. Bir kaçış yoluna ulaşmak için, geminin bir tarafından diğer tarafına geçilmesi gerekmemelidir. Herhangi bir yolcu bölmesinden bir toplanma bölgesine veya açık güverteye ulaşılması için iki güverte seviyesinden daha fazlasının merdiven inilerek veya çıkılarak kat edilmesine gerek bulunmamalıdır.

7.1.3 Açık güvertelerde, can kurtarma araçları platformuna ulaşan, Paragraf 7.1.2'de belirtilmiş olan esaslara uygun harici yollar mevcut olacaktır.

7.1.4 Kapalı bir bölmenin açık güverteye bitişik olması halinde; kapalı bölmeden açık güverteye açılan geçişlerin, uygun olan durumlarda bir acil çıkış yolu olarak kullanılması sağlanacaktır.

7.1.5 Kaçış yolları, mobilya veya diğer malzeme ile engellenmemiş olacaktır. Geminin meyil veya baş-kıç alması durumunda kayarak geçişi engellemeleri için, yaşam bölmelerinde ve kaçış yolları üzerinde bulunan masa ve sandalye gibi itilebilir malzemeler dışında kalan kabinet ve diğer ağır mobilya birimlerinin bulundukları yerlerde sabitlenmiş olmaları sağlanacaktır. Gemi seyir halinde iken, kaçış yollarının; temizlik arabaları, seyyar yataklar, bavullar ve malzeme kutuları gibi maddelerle bloke edilmesine müsaade edilmeyecektir.

7.2 Kaçışla ilgili düzenlemeler

7.2.1 Güverteler, tank güvertesi veya en alt seviyedeki güverte "1" numara olmak üzere, sıralı olarak numaralandırılacaktır. Güverte numaraları; merdiven sahanlıklarında ve asansör platformlarında belirgin bir şekilde bulundurulacaktır. Güvertelere isim verilmesi de mümkün olmakla birlikte, güverte numaraları her zaman güverte isimleri ile birlikte yazılmış olacaktır.

7.2.2 Basit bir "şimdi buradasınız" adı verilen, bulunulan nokta ile kaçış yollarını oklarla işaretlenmiş olarak gösteren "mimic" planlar; Herbir kabin kapısının iç kısmı üzerine ve genel kullanım alanlarına konulmuş olacaktır.

7.3 Tutamakların sağlamlığı ve koridorlar

7.3.1 Bütün kaçış yolu boyunca mevcut bulunan koridorlarda, ve mümkün olan durumlarda da toplanma bölgesine ve gemiyi terk istasyonuna giden yollar üzerinde; yolun her adımı için sağlam bir tutamak olacak şekilde, tutamaklar veya vardavelalar mevcut olacaktır. Belirtilmiş olan bu tutamaklar; eni 1.8 m'den daha fazla olan boyuna koridorlarda veya eni 1 m'den daha fazla olan enine koridorlarda koridorun her iki yanında da bulunacaktır. Kaçış yolları üzerinde yer alan lobiler, atriumlar ve diğer geniş alanların güvenli olarak geçilmesine yönelik düzenlemelere özel önem verilecektir. Vardavela ve diğer tutamaklar; koridor merkezi veya bölme yönünde uygulanan 750 N/m'lik dağıtılmış ve yatay bir yüke ve düşey yönde uygulanan 750 N/m'lik dağıtılmış bir yüke dayanabilir sağlamlıkta olacaktır. Söz konusu her iki yükün de aynı anda uygulanmasına gerek yoktur.

7.3.2 Kaçış yolları üzerindeki dikey bölmeleri teşkil eden perdelerin en alttan 0.5 m'lik kısımları; geminin geniş açılı bir meyil alması durumunda yürüyüş yolu olarak kullanılmasını mümkün kılmak üzere; 750 N/m'lik bir yüke dayanabilecek sağlamlıkta olacaktır.

7.4 Tahliye analizi*

Kaçış yollarının etkinliği; dizayn aşamasında yapılacak bir tahliye analizi ile değerlendirilmelidir. Söz konusu analiz; yolcu ve mürettebatın kaçış yolları üzerindeki normal hareketleri ile, mürettebatın yolcuların aksi yönünde hareket zorunluluğu olasılıkları da

(*) Ro-Ro yolcu gemilerinde basit bir tahliye analizine ilişkin geçici esaslar (MSC/Circ.909) dokümanına bakınız.

dikkate alınmak suretiyle oluşması muhtemel izdiham noktalarını belirlemek ve mümkün olan durumlarda da bu olasılıkları gidermek amacıyla yapılmalıdır. Buna ilave olarak, yapılacak analiz, kaçış düzenlemelerinin; herhangi bir hasar durumunda kaçış yollarından, toplanma bölgelerinden, gemiyi terk istasyonlarından veya tahlisiye araçlarından bazılarının kullanılamama olasılığına karşılık yeterli esnekliğe sahip olup olmadığının ortaya konması amacıyla da kullanılacaktır.

Kısım E

Operasyonel gereklilikler

Kural 14

Operasyonel hazırlık ve bakım-tutum

1 Amaç

Bu Kural'ın amacı; gemide sağlanmış olan yangın güvenlik önlemlerinin idame ettirilmesi ve izlenmesinin sağlanmasıdır. Bu amaçla; aşağıdaki fonksiyonel gereklilikler sağlanmış olacaktır:

- .1 Yangından korunma ve yangın savunma sistemleri ve ekipmanları, kullanılmaya hazır bir durumda idame ettirilecek; ve,
- .2 Yangından korunma ve yangın savunma sistemleri ve ekipmanlarının, muntazam şekilde test edilmeleri ve denetlenmeleri sağlanacaktır.

2 Genel gereklilikler

Gemi hizmette bulunduğu sürece, Paragraf 1.1'in gerekliliklerine her an uyulacaktır. Aşağıdaki durumlarda, geminin hizmette bulunmadığı kabul edilir:

- .1 Limanda tamirde veya bağlanmış halde (demirde veya iskelede) veya havuzda olması;
- .2 Armatörü veya armatör temsilcisi tarafından hizmette olmadığına deklere edilmiş olması; ve,
- .3 Bir yolcu gemisi için; gemide yolcunun bulunmaması.

2.1 Operasyonel hazırlık

2.1.1 Aşağıda belirtilmiş olan yangın koruma sistemleri; bir yangın vukuunda göstermeleri gereken performansı garanti edebilmek üzere, iyi durumda idame ettirileceklerdir:

- .1 Yangın geçirmez bölmeler dahil, bünyesel yangın mukavemet elemanları ile bu bölmelerde mevcut geçişler ve kaportalar;
- .3 Kaçış yolları sistemi ve ekipmanları.
- .2 Yangın tespit ve yangın alarm sistemleri; ve,

2.1.2 Yangın savunma sistemleri ve ekipmanları, iyi çalışır durumda ve gerektiğinde derhal kullanılmak üzere hazır durumda muhafaza edileceklerdir. Kullanılarak boşalmış taşınabilir söndürücüler, derhal doldurulacak veya eşdeğer bir ekipmanla değiştirilecektir.

2.2 Bakım-tutum, test ve denetim

2.2.1 Bakım-tutum, test ve denetim faaliyetleri; Örgüt tarafından geliştirilecek esaslara* uygun ve yangın savunma sistemleri ve ekipmanlarının güvenilirliğinin güvence altına alınabilmesi konusuna gerekli dikkatin gösterilmesi ile uygulanacaktır.

2.2.2 Bakım-tutum planı gemide bulundurulacak ve, İdare tarafından her denetim talebinde hazır halde bulunacaktır.

2.2.3 Bakım-tutum planı, aşağıda belirtilmiş olan yangın savunma sistem ve ekipmanlarından gemide mevcut olanlarına ilişkin prosedür ve kayıtları içerecektir:

- .1 Ana yangın devreleri, hortumlar, nozullar ve uluslararası sahil irtibatları dahil; yangın pompa ve hidrantları,
- .2 Sabit yangın tespit ve yangın alarm sistemleri;
- .3 Sabit yangın söndürme sistemleri ve diğer yangın söndürme ekipmanları;
- .4 Otomatik sprinkler, yangın tespit ve yangın alarm sistemleri;
- .5 Alev ve duman damperleri, fanlar ve kontrol donanımları dahil, havalandırma sistemleri;
- .6 Yakıt besleme devrelerinin otomatik kesme donanımları;
- .7 Kontrol donanımları dahil, yangın geçirmez kapılar,
- .8 Genel emercensi alarm sistemleri;
- .9 Acil kaçış solunum cihazları;
- .10 Yedek şarjları ile birlikte taşınabilir yangın söndürücüler; ve,
- .11 İtfaiyeci teçhizatı.

2.2.4 Bakım-tutum programı, bilgisayar yardımlı olabilir.

3 Yolcu gemileri için ilave gereklilikler

36'dan az yolcu taşıyan yolcu gemileri; Paragraf 2.2.3'de belirtilmiş bulunan yangın korunma sistem ve ekipmanlarına ilave olarak, güverteye yakın aydınlatma sistemi ile genel anons sistemlerine ilişkin birer bakım-tutum planı da hazırlayacaklardır.

4 Tankerler için ilave gereklilikler

Tankerler; Paragraf 2.2.3'de belirtilmiş bulunan yangın korunma sistem ve ekipmanlarına ilave olarak, aşağıdaki sistemlere ilişkin de birer bakım-tutum planı hazırlayacaklardır:

* Yangın savunma sistemlerinin ve ekipmanlarının bakım-tutum ve denetimine ilişkin esaslar (MSC/Circ.850) dokümanına bakınız.

- .1 inert gaz sistemleri;
- .2 Güverte köpük sistemleri;
- .3 Kargo pompa odalarındaki yangın güvenlik düzenlemeleri; ve,
- .4 Yanabilen gaz dedektörleri.

Kural 15

Talimatlar; gemideki eğitim ve talimler

1 Amaç

Bu Kural'ın amacı; gemide mevcut personelin, emercensi durumlarda görevlerini doğru prosedürlerin uygulanması ile yapabilmelerinin sağlanması bakımından gerekli eğitim ve talimleri yapmalarınıdır. Bu amaçla, mürettebat; yolculara uygulanacak işlemler de dahil, yangının yaratacağı acil durumlardaki görevlerini yapabilmeleri bakımından gerekli bilgi ve beceriye kavuşturulmuş olacaktır.

2 Genel gereklilikler

2.1 Talimatlar, görevler ve organizasyon

2.1.1 Mürettebat; gemideki yangınlar konusunda organize edilmiş ve görevlendirilmiş olacaklardır.

2.1.2 Mürettebat; kendilerine tahsisli görevleri konusunda gerekli şekilde talimatlandırılmış olacaklardır.

2.1.3 Yangını söndürmekle görevli yangın partileri organize edilmiş olacaktır. Söz konusu partiler; gemi hizmette bulunduğu sürece, görevlerini yerine getirebilme yeteneğine sahip olacaklardır.

2.2 Gemideki eğitim ve talimler

2.2.1 Gemi mürettebatı; gemideki kompartıman düzenlemeleri ile, kullanmaları gerekebilecek bütün yangın söndürme sistem ve ekipmanlarının yerleri ve kullanılması hakkında gerekli bilgileri almak üzere eğitilmiş olacaklardır.

2.2.2 Acil kaçış solunum cihazlarının kullanılması eğitimi, gemideki eğitimin bir parçası olarak mütalaa edilecektir.

2.2.3 Yangın organizasyonunun geliştirilmesi gereken kısımlarının tespiti, yangın savunma becerilerinin idame ettirilip ettirilmediği hususunun ve yangın savunma organizasyonunun topyekün etkinliğinin denenmesi amacıyla, gemi mürettebatından yangın savunma görevi verilmiş olanlar; gemi eğitimleri ve talimler yapılmak suretiyle periyodik olarak deneneceklerdir.

2.2.4 Gemide mevcut yangın savunma sistem ve ekipmanlarının kullanılmaları hususundaki gemi talimleri; [Kural III/19.4.1](#)'de öngörülen gereklilikler çerçevesinde planlanacak ve uygulanacaktır.

2.2.5 Gemi talimleri; [Kural III/19.4.1](#)'de öngörülen gereklilikler çerçevesinde uygulanacak ve kaydedilecektir.

2.3 Eğitim kılavuzları

2.3.1 Herbir mürettebat yemekhanesinde ve istirahat salonu veya Herbir mürettebat kabininde bir eğitim kılavuzunun bulunması sağlanacaktır.

2.3.2 Eğitim kılavuzu; geminin çalışma dilinde yazılmış olacaktır.

2.3.3 Birden fazla cilt olarak hazırlanabilecek eğitim kılavuzu; Paragraf 2.3.4'te öngörülen talimat ve bilgileri, kolaylıkla anlaşılabilir formatta içerecek, ve; mümkün olan durumlarda da resimli olacaktır. Sözkonusu bilgilerin herhangi bir kısmının, kılavuz yerine, sesli-görsel yardımcılar yardımıyla da verilebilecektir.

2.3.4 Eğitim kılavuzu; aşağıdaki konuları, ayrıntılı olarak açıklayacaktır:

- .1 Sigara, elektrik tehlikeleri, yanabilir sıvılar ve gemilere özel diğer yaygın kaynaklarından doğabilecek yangınlara karşı genel yangın güvenliği uygulamaları ve önlemleri;
- .2 Yangın savunma uygulamaları üzerine genel uygulamalar ile, bir yangının ilan edilmesine ilişkin prosedürler ve manuel olarak çalıştırılan kontrol noktalarının kullanılması da dahil, yangın savunma yöntemleri;
- .3 Gemi alarm sinyallerinin anlamları;
- .4 Yangın savunma sistemlerinin ve ekipmanlarının kullanılmaları;
- .5 Yangın geçirmez kapıların kumandası ve kullanılması;
- .6 Alev ve duman damperlerinin kumanda ve kullanılması; ve,
- .7 Kaçış sistemleri ve ekipmanları.

2.4 Yangın kontrol planları*

2.4.1 Herbir güverte bazında; kontrol istasyonlarını, "A" sınıfı perdelerle bölünmüş değişik yangın bölmelerini, yangın tespit ve alarm sistemlerine ilişkin ayrıntılarıyla birlikte, "B" sınıfı perdelerle bölünmüş yangın bölmelerini, sprinkler sisteminin kısımlarını, yangın savunma ekipmanlarını, çeşitli kompartımanlara, güvertelere, v.s. ulaşım yolları ile; fan kontrol noktaları, damperlerin mevkileri ve herbir bölmeye kumanda eden havalandırma fanlarının tanınma numaraları gibi bilgileri açık olarak gösterecek şekilde hazırlanmış genel yerleşim planları, gemi zabitanının yönlendirilmesinde yardımcı olmak üzere; sürekli olarak asılı bulunacaktır. Yukarda açıklanmış olan ayrıntıların; bir kopyası herbir gemi zabitanına verilecek, bir kopyası da geminin kolayca ulaşılabilir bir yerinde sürekli olarak bulundurulacak bir buklet halinde hazırlanması da, İdare'nin onayına bağlı bir diğer alternatif olarak uygulanabilir. Yerleşim planları ve bukletler güncel olarak idame ettirilmeli, yapılması gerekli değişiklikler de en kısa zamanda işlenmelidir. Söz konusu plan ve bukletlerdeki açıklamalar, İdare tarafından öngörülecek dilde veya dillerde olacaktır. İdare'ce öngörülen dillerden birisinin İngilizce veya Fransızca olmaması halinde, plan ve bukletler; bu dillerden birindeki tercümeleri de içerecektir.

2.4.2 Yangın kontrol planlarından iki kopya veya bu planları içeren bir kitapçık, dışardan yardıma gelecek yangın ekiplerine yardımcı olmak amacıyla güverte evlerinin dışında önceden işaretli ve hava şartlarından etkilenmeyecek şekilde muhafaza edilecektir.

3 Yolcu gemileri için ilave gereklilikler

3.1 Yangın talimleri

Paragraf 2.2.3'de öngörülen gerekliliğe ilaveten, yolcuların önceden gerekli şekilde uyarılması ve; yolcuların toplanma bölgeleri ile gemiyi terk platformlarına kadar olan hareketlerine gerekli özenin gösterilmesi suretiyle, Kural III/30 çerçevesinde yangın talimleri yapılacaktır.

* Örgüt tarafından A.654(16) sayılı Karar ile kabul edilmiş olan; Yangın kontrol planları için grafik semboller dokümanına bakınız.

3.2 Yangın kontrol planları

36'dan fazla yolcu taşıyan yolcu gemilerinde, bu Kural çerçevesinde bulundurulması gereken plan ve bukletler; yangından korunma, yangının tespiti ve bastırılması konularında Örgüt tarafından hazırlanacak esaslara uygun bilgileri de içerecektir.*

Kural 16

Operasyon

1 Amaç

Bu Kural'ın amacı; yangın güvenliği ile ilişkili olarak, uygun gemi ve yük operasyonları hakkındaki gerekli bilgilerin ve talimatların açıklanmasıdır. Bu amaçla; aşağıdaki operasyonel gereklilikler karşılanmış olacaktır:

.1 Yangın güvenliği operasyon bukletleri gemide hazır bulundurulacak; ve,

.2 Kargo tank firarlarından çıkacak yanabilir buharlar kontrol altında bulundurulacaktır.

2 Yangın güvenliği operasyon bukletleri

2.1 Bulundurulması öngörülen yangın güvenliği operasyon bukletleri; yangın güvenliği ile ilişkili olarak, geminin güvenli kullanılması ve kargo elleçleme operasyonlarının güvenli yapılabilmesi amacıyla gerekli bilgileri ve talimatları içereceklerdir. Bukletler; kargo yükleme veya tahliyesi yapılırken veya geminin seyir durumunda, geminin genel yangın güvenliğinin sağlanması açısından mürettebatın sorumluluklarını içerecektir. Genel yüklerin elleçlenmesi bakımından göz önünde bulundurulması gereken güvenlik önlemleri açıklanacaktır. Tehlikeli yükler ve yanabilir sıvı dökme yük taşıyan gemiler için hazırlanacak yangın güvenliği operasyon bukletleri; Katı Dökme Yükler için Güvenli Uygulama Tüzüğü, Dökme Kimyasallar Uluslararası Tüzüğü, Gaz Taşıyıcılar Uluslararası Tüzüğü ve Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Yükler Tüzüğü'nden geminin durumuna uyanlarındaki yangın savunma ve emercensi kargo elleçleme talimatlarından alıntıları ve referansları da içerecektir.

2.2 Yangın güvenliği operasyon bukletinin her bir mürettebat yemekhanesinde ve istirahat salonu veya her bir mürettebat kabininde bulunması sağlanacaktır.

2.3 Yangın güvenliği operasyon bukleti; geminin çalışma dilinde yazılmış olacaktır.

2.4 Yangın güvenliği operasyon bukletleri; Kural 15.2.3'de öngörülen eğitim kılavuzları ile birleştirilebilirler.

3 Tankerler için ilave gereklilikler

3.1 Genel

Paragraf 2'de sözkonusu edilen yangın güvenliği operasyon bukleti; yanabilir buharların patlaması sonucunda veya Paragraf 3.2'deki şartların ışığında, kargo tank gaz temizliği ve/veya gazfri esnasında oluşabilecek alevin kargo bölmesine yayılmasını engellemek için alınması gerekli önlemleri de içerecektir.

3.2 Kargo tank gaz temizliği ve/veya gazfri işlemleri

* Örgüt tarafından A.756(18) sayılı Karar ile kabul edilmiş olan; SOLAS Kuralları II-2/20 ve 41-2 gereğince hazırlanacak yangın savunma planları ve bukletlerinde bulunacak bilgilere ilişkin esaslar dokümanına bakınız.

3.2.1 Gemide bir inert gaz sisteminin mevcut olması durumunda, kargo tankları için; önce, Kural 4.5.6 çerçevesinde, kargo tankındaki hidrokarbon buharları konsantrasyonunun hacmen 2%'den daha aşağıya düşürülmesine kadar gaz temizliği uygulanacaktır. Bu işlemten sonra, kargo tankında kargo tank güvertesi seviyesinde gazfri işlemi uygulanabilir.

3.2.2 Gemide bir inert gaz sistemi mevcut değilse, o takdirde operasyon; önce, yanabilir gazın, aşağıdaki yollardan birisi yolu ile çıkartılması şeklinde uygulanacaktır:

- .1 [Kural 4.5.3.4](#)'de tanımlanmış olan hava firarları;
- .2 Gazfri işlemi esnasında, en az 30 m/sn'lik bir dikey akış hızını temin edebilen ve alıcısı; kargo tank güvertesinden en az 2 m yukarda bulunan gaz firarları; veya,
- .3 en az 20 m/sn'lik bir dikey akış hızını temin edebilen ve alıcısı; kargo tank güvertesinden en az 2 m yukarda bulunan ve; alevin geçmesine karşı uygun cihazlarla korunmuş olan gaz firarları.

3.2.3 Yukarda sözkonusu edilen firarlar; diğer hava alıcılarından veya içinde parlayıcı maddeler bulunan kapalı bölmelerin veya içinde demir ırgatı ile zincirlik girişleri bulunabilen güverte yardımcı makine bölmelerinden veya bir patlama tehlikesi içeren ekipmanlardan yatay olarak ölçüldüğünde 10 m'den daha az olmayan bir mesafede bulunacaklardır.

3.2.4 Gaz firarındaki yanabilir gaz konsantrasyonunun, düşük yanabilme limitinin 30%'una indirilmesi üzerine gazfri işlemine tank güvertesi seviyesinde devam edilebilir.

Kısım F

Alternatif dizayn ve yerleşimler

Kural 17

Alternatif dizayn ve yerleşimler

1 Amaç

Bu Kural'ın amacı; yangın güvenliği için alternatif dizayn ve yerleşimlerle ilgili bir metodolojinin sağlanmasıdır.

2 Genel

2.1 Yangın güvenliği dizayn ve yerleşimlerinde, sözkonusu dizayn ve yerleşimlerin, yangın güvenliği hedeflerini ve fonksiyonel gereklilikleri karşılaması koşuluyla, Kısım B, C, D, E veya G'de öngörülmüş bulunan gerekliliklerden uzaklaşılabilir.

2.2 Yangın güvenliği dizayn ve yerleşimlerinde, bu Bölüm'de verilmiş bulunan gereklilik kalıplarından uzaklaşılması durumunda; mühendislik analizlerinin, alternatif dizayn ve yerleşimlerin değerlendirilmesi ve onaylanması işlemleri, bu Kural çerçevesinde uygulanacaktır.

3 Mühendislik analizleri

Mühendislik analizleri; Örgüt tarafından geliştirilmiş bulunan esaslara* uygun olarak hazırlanarak İdare'nin onayına sunulacak, ve; en azından, aşağıdaki hususları içerecektir:

* Örgüt tarafından geliştirilmiş bulunan esaslara bakınız.

- .1 Gemi tipinin ve ilgili bölmenin/bölmelerin değerlendirilmesi;
- .2 Gemide veya bölmede/bölmelerde uygulanması gözardı edilen gereklilik kalıbının/kalıplarının neler olduğu;
- .3 Gemide veya bölmede/bölmelerdeki yangın ve patlama olasılıklarının; aşağıdaki konuları da içerecek şekilde tanımlanması:
 - .3.1 Olası patlama kaynaklarının tanımlanması;
 - .3.2 Söz konusu her bölmede için, yangının gelişebilme potansiyelinin tanımlanması;
 - .3.3 Söz konusu her bölmede, duman ve toksik gazların yayılabilme potansiyelinin tanımlanması;
 - .3.4 Söz konusu bölmelerden diğer bölmelere yangın, duman veya toksik gazların yayılabilmesi olasılığının değerlendirilmesi.
- .4 Söz konusu gemiler veya bölme/bölmeler için söz konusu gereklilik kalıbının/kalıplarının öngördüğü yangın güvenlik performans kriterlerinin, özellikle de aşağıdakilerin değerlendirilmesi:
 - .4.1 Performans kriteri; yangın güvenlik hedeflerine ve bu Bölüm'de öngörülen fonksiyonel gerekliliklere göre hesaplanacaktır;
 - .4.2 Performans kriterinin sağladığı güvenlik değeri; gereklilik kalıplarının kullanılması durumunda sağlanacak olanlardan daha düşük olmayacaktır;
 - .4.3 Performans kriteri; tanımlanabilir ve ölçülebilir bir değer olacaktır.
- .5 Dizaynda kullanılmış olan varsayımlar ile, önerilmiş olan operasyonel kısıtlama ve koşulları bir listesi de dahil olmak üzere, alternatif dizayn ve yerleşimlerin ayrıntılı açıklamaları; ve,
- .6 Alternatif dizayn ve yerleşimlerin öngörülen yangın güvenliği performans kriterlerini karşılamakta olduğunu ortaya koyan teknik kanıtlar.

4 Alternatif dizayn ve yerleşimlerin değerlendirilmesi

- 4.1 Paragraf 3'te yapılması öngörülen teknik analizler, İdare tarafından; Örgüt'ün geliştirmiş olduğu esaslar göz önünde bulundurulmak suretiyle değerlendirilecek ve onaylanacaktır.
- 4.2 Alternatif dizayn ve yerleşimlerin bu Kural'a uygun bulunduğunu gösteren dokümanın, İdare'nin onayını içeren bir kopyası, gemide bulundurulacaktır.

5 Bilgi alış-verişi

İdare; kendisi tarafından onaylanmış bulunan alternatif dizayn ve yerleşimlere ilişkin gerekli bilgileri, diğer Taraf Ülke'lere dağıtılmak üzere, Örgüt'e gönderecektir.

6 Koşulların değişmesi nedeniyle uygulanacak yeniden değerlendirme

Alternatif dizayn ve yerleşimlerin oturtulmuş olduğu varsayım ve operasyonel kısıtlamaların değişmesi halinde, teknik analiz; geçerli olan yeni koşullara uygun olarak yeniden yapılacak ve, İdare tarafından aynı şekilde onay işlemine konu olacaktır.

Kısım G

Özel gereklilikler

Kural 18

Helikopter kolaylıkları

1 Amaç

Bu Kural'ın amacı; özel helikopter kolaylıklarına sahip bulunan gemilerde, bu Bölüm'deki yangın güvenlik hedeflerine ulaşılabilme açısından alınması gerekli ilave önlemlerin açıklanmasıdır. Bu amaçla; aşağıdaki fonksiyonel gereklilikler karşılanmış olacaktır:

- .1 Helikopter platformunun mukavemeti, helikopter operasyonları ile ilişkili olabilecek yangın tehlikelerine karşı geminin korunmasına yetecek bir seviyede olacaktır;
- .2 Helikopter operasyonları ile ilişkili olabilecek yangın tehlikelerine karşı geminin korunmasına yetecek ekipmanlar mevcut olacaktır;
- .3 Yakıt ikmali ve hangar kolaylıkları ile hangar içi operasyonlara ilişkin prosedürler; helikopter operasyonları ile ilişkili olabilecek yangın tehlikelerine karşı geminin korunmasında yeterli önlemleri içerecek; ve
- .4 Helikopter operasyonlarına ilişkin el kitapları hazırlanmış ve gerekli eğitimleri yapıyor olacaktır.

2 Uygulama

- 2.1 Helikopter platformu ile teçhiz edilmiş bulunan gemiler; B, C, D ve E Kısımlarında verilmiş bulunan Kurallar'da öngörülen gerekliliklere ilave olarak, bu Kural'da öngörülen gerekliliklere de uyacaklardır.
- 2.2 Helikopter platformuna sahip olmamakla birlikte; helikopterlerin, sadece acil durumlarda ve olağan dışı hallerde iniş veya vinçle indirme/alma operasyonlarını yapmakta olduğu gemilerde, Kısım C'de bulunması öngörülen yangın savunma ekipmanları kullanılabilir. Söz konusu ekipmanlar; helikopter operasyonları sırasında, iniş veya vinçle indirme/alma mevkilerinin yakınlarında bulundurulacaktır.
- 2.3 Helikopter platformuna sahip bulunmayan Ro-Ro yolcu gemileri; yukardaki Paragraf 2.2'de öngörülen gerekliliklerden ayrı olarak, Kural III/28'in gerekliliklerine de uyacaklardır.

3 Yapı

- 3.1 Çelik veya diğer eşdeğer malzemeden imal edilmiş yapılar

Helikopter platformları, genel olarak çelikten veya diğer eşdeğer malzemeden imal edilmiş olacaktır. Helikopter platformunun; bir güverte evinin veya üst binanın tavanını oluşturması durumunda, platform; A-60 standardına uygun olarak izole edilmiş olacaktır.

3.2 Alüminyum veya düşük erime ısısına sahip diğer malzemeden imal edilmiş yapılar

İmalatın; alüminyum veya çeliğe eşdeğer bir sertlik derecesine yükseltilmemiş malzemeden yapılmasına İdare'nin müsaade etmiş olduğu durumlarda; aşağıda belirtilen koşullar karşılanmış olacaktır:

.1 Platformun geminin bordasından dışarıya doğru uzanmış olduğu durumlarda , gemide veya platformda meydana gelecek her yangından sonra, sözkonusu platformlar; kullanılmaya devam edip edilmeyeceğinin tespit edilmesi bakımından bir mukavemet testine tabi tutulacaklardır.

.2 Platformun, geminin köprü üstünün veya benzer bir yapının üzerinde olduğu durumlarda; aşağıda belirtilmiş olan koşulların karşılanmış olması sağlanacaktır:

.2.1 Köprü üstü üst güvertesinde ve platformun altına isabet eden perdelerde herhangi bir açıklık bulunmayacak;

.2.2 Platformun altındaki lumbuzlar; çelikten imal edilmiş kör kapaklarla teçhiz edilmiş olacak; ve,

.2.3 Platformda veya yakınında meydana gelecek her yangından sonra, sözkonusu platformlar; kullanılmaya devam edip edilmeyeceğinin tespit edilmesi bakımından bir mukavemet testine tabi tutulacaklardır.

4 Kaçış yolları

Helikopter platformlarında; yangın savunma ve kurtarma personelinin kaçışına ve girişlerine olanak veren ana ve acil kaçış yolları mevcut olacaktır. Bu kaçış yolları; birbirlerinden mümkün olduğu kadar uzakta ve, tercihen; helikopter platformunun mukabil taraflarında bulunacaklardır.

5 Yangın savunma ekipmanları

5.1 Aşağıda belirtilmiş olan yangın savunma ekipmanları, helikopter platformunun yakınında bulundurulacak ve söz konusu platforma yaklaşma yolları üzerinde depolanacaktır:

.1 Toplam kapasiteleri 45 kg'dan daha az olmayan iki adet kuru tozlu yangın söndürücü;

.2 Toplam kapasiteleri 18 kg'dan daha az olmayan iki adet karbon dioksitli veya eşdeğeri yangın söndürücü;

.3 Helikopter operasyonu yapılabilecek her hava koşulunda, platformun her tarafını kapsayabilecek yeterlilikteki monitörlere veya branşman hortumlarına sahip uygun bir köpüklü söndürme sistemi. Sözkonusu köpüklü söndürme sistemleri, en az beş dakika süreyle Tablo 18.1'de belirtilmiş olan köpük püskürtme derecelerini idame ettirebilir yeterlilikte olacaktır.

Tablo 18.1 - Köpük püskürtme dereceleri

Kategori	Helikopterin tam boyu	Köpük solüsyonunun püskürtme derecesi (litre/min)
H1	15 m'ye kadar (15 m hariç)	250
H2	15 m'den 24 m'ye kadar (24 m hariç)	500
H3	24 m'den 35 m'ye kadar (35 m hariç)	800

.4 Yangın söndürme sisteminde kullanılan ana söndürücü ajanın; deniz suyu ile çalışabilir bir madde olması ve, Örgüt tarafından onaylanmış performans standartlarının* altında olmaması sağlanacaktır.

.5 Onaylanmış bir çift maksatlı (jet/sprey) tipten en az iki adet ile, helikopter platformunun her tarafına ulaşabilmeye yetecek adette hortumlar;

.6 [Kural 10.10](#)'daki gerekliliklere ilave olarak, iki takım itfaiyeci teçhizatı;

.7 En azından aşağıdaki ekipmanlar hemen kullanılmaya hazır bir şekilde depolanmış olacaktır:

- .1 Ayarlı İngiliz anahtarı;
- .2 Yanmaz malzemedan battaniye;
- .3 60 cm'lik somun keski;
- .4 İtfaiyeci kancası, yakalama kancası, kanca;
- .5 6 adet yedek testeresi ile birlikte ağır yük testeresi;
- .6 Merdiven;
- .7 5 mm çapında ve 15 m uzunluğunda halat;
- .8 Yan keski pense;
- .9 Torna vida takımı; ve,
- .10 Kılıfı ile birlikte falçata.

(*) Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Havaalanı Hizmetleri Elkitabı, Kısım 1, Kurtarma ve Yangın Söndürme, Bölüm 8, Söndürme Ajanı Özellikleri, Paragraf 8.1.5, Köpük Özellikleri Tablo 8-1, Seviye B'ye bakınız.

6 Frengiler

Helikopter platformuna yaklaşma yolları üzerindeki frengiler, çelikten imal edilmiş olacak ve; diğer herhangi bir sistemle bağlantılı olmaksızın doğrudan gemi dışına ulaşacak, bu frengilerden akan dreyn suları; geminin herhangi bir kısmına akmayacak şekilde dizayn edilmiş olacaklardır.

7 Helikopter yakıt ikmal ve hangar tesisleri

Gemide helikopter yakıt ikmal ve hangar tesislerinin mevcut olması durumunda; sözkonusu sistemler, aşağıdaki koşullara uygun olacaklardır:

- .1 Yakıt tanklarının bulunması durumunda; aşağıdaki koşullara uygun özel bölmeler tahsis edilmiş olacaktır:
 - .1.1 Yaşam bölmelerinden, kaçış yolları ve gemiyi terk platformlarından mümkün olduğu kadar uzakta bulunacak; ve,
 - .1.2 Yakıt buharı patlama olasılığına sahip noktalardan izole edilmiş olacaktır.
- .2 Sızıntılarının toplanması ve güvenli mevkilere gönderilmesine olanak veren düzenlemelere sahip, yakıt depolama bölgeleri tahsis edilmiş olacak;
- .3 Tanklar ve müstemilatı; fiziksel darbelere karşı ve yakınlarda meydana gelebilecek bir yangına karşı korunmuş olacak;
- .4 Taşınabilir yakıt tanklarının mevcut olması durumunda, aşağıdaki hususlara özel bir önem verilecektir:
 - .4.1 Kullanım amacına uygun tank dizaynı;
 - .4.2 Uygun yerleşim ve deniz bağı;
 - .4.3 Elektriki yalıtım; ve,
 - .4.4 Denetim prosedürleri.
- .5 Yakıt depolarına ilişkin pompalar, bir yangın vukuunda uzaktan ve güvenli bir mevkiden devre dışı bırakılabilme donanımları ile teçhiz edilmiş olacak. Tabii akışlı bir yakıt ikmal sisteminin mevcut bulunması durumunda, yakıt kaynağının depo ile ilişkisini kesmek üzere, sistem; benzer bir donanımla teçhiz edilmiş olacak;
- .6 Yakıt ikmal pompası, herhangi bir anda sadece bir tek tankla irtibatlı olacaktır. Tank ile pompalama birimi arasındaki boru devresi, çelik veya eşdeğer bir malzemeden imal edilmiş olacak, mümkün olduğu kadar kısa olacak ve fiziksel darbelere karşı korunmuş olacak;
- .7 Elektrikli pompa birimleri ile onların kontrol birimleri, bulundukları ortam ve olası tehlikeler açısından uygun tiplerden seçilmiş olacaklar;
- .8 Yakıt pompalama birimleri; besleme veya dolum devrelerinde normalin üstünde bir basıncın oluşmasına izin vermeyecek bir donanımla teçhiz edilmiş olacaklar;

- .9 Yakıt verme donanımları; elektriki yönden yalıtılmış olacaklar;
- .10 Uygun konumdaki yerlere, "SİĞARA İÇİLMEZ" uyarıları konulmuş olacak;
- .11 Hangar, yakıt ikmal ve bakım-tutum tesisleri; bünyesel yangın korunması, sabit yangın söndürme sistemleri ve tespit sistemleri gereklilikleri yönünden, "A" kategorisi makine bölmeleri olarak mütalaa edilecekler;
- .12 Kapalı hangar kolaylıkları veya yakıt ikmal tesislerini içeren kapalı bölmeler; yük gemilerindeki kapalı Ro-Ro bölmeleri için Kural 20.3'de bulunması öngörülen mekanik havalandırma olanakları ile teçhiz edilmiş olacak; ve,
- .13 Kapalı hangarlar ve yakıt ikmal tesislerini içeren kapalı bölmelerdeki elektrikli ekipmanlar ve kablolar; Kural 20.3.2, 20.3.3 ve 20.3.4' uygun olacaktır.

8 Operasyon el kitapları ve yangın savunma düzenlemeleri

- 8.1 Her helikopter tesisinde; güvenlik önlemleri, prosedürler ve ekipman gereksinimlerine ilişkin kısa açıklamaları içeren bir operasyon el kitabı bulundurulacaktır. Söz konusu el kitapları; geminin acil karşı koyma prosedürlerinin bir kısmını da oluşturabilir.
- 8.2 Yakıt ikmal operasyonları sırasında takip edilecek prosedürler ve uygulanacak önlemler, genel olarak kabul edilmiş güvenlik uygulamaları ile uyumlu olacak ve operasyon el kitaplarına işlenmiş olacaktır.
- 8.3 En az iki tanesi kurtarma ve yangına karşı mücadele konularında eğitilmiş yangın savunma partisi ile, yangın savunma ekipmanları; helikopter operasyonlarının uygulanması öncesinden itibaren, derhal kullanılmaya hazır durumda bulundurulacaktır.
- 8.4 Yakıt ikmal operasyonları sırasında, yangın savunma personeli; hazır durumda bulunacaktır. Bununla birlikte; yangın savunma personeli, yakıt ikmal operasyonunda fiilen görev almayacaktır.
- 8.5 Yangın savunma ekipmanlarının eğitimi ve test edilmeleri amacıyla, gemide tazeleme eğitimleri yapılacak ve, yangın savunma ajanlarının bu maksatla kullanılacak gerekli yedekleri hazır bulunacaktır.

Kural 19

*Tehlikeli yüklerin taşınması**

1 Amaç

Bu Kural'ın amacı; tehlikeli yükler taşıyan gemilerde bu Bölüm'ün hedefleri çerçevesinde alınması gerekli ilave önlemlerin açıklanmasıdır. Bu amaçla; aşağıdaki fonksiyonel gereklilikler karşılanacaktır:

- .1 Gemide, tehlikeli yüklerin taşınması nedeniyle maruz kalınan ve yangın risklerinden korunmak üzere gerekli koruma sistemleri mevcut olacak;
- .2 Tehlikeli yükler; potansiyel patlama kaynaklarından yeterince uzak durumda bulunacak;

(*) Açık güverteli Konteyner gemileri için geçici esaslar dokümanına (MSC/Circ.608/Rev.I) bakınız.

Tehlikeli yüklerin taşınmasının getirdiği ilave tehlikelere karşı uygun kişisel koruma teçhizatı mevcut bulunacaktır.

2 Genel gereklilikler

2.1 Tehlikeli yüklerin küçük miktarlarda taşınması durumları* istisna olmak üzere, Paragraf 2.2'de tanımlanmış bulunan; tehlikeli yükler taşınması öngörülen gemi tipleri ile kargo bölmeleri, Kısım B, C, D, E'deki Kurallar ile Kural 18 ile 20'deki** gerekliliklerden uygun olanlarına ilave olarak; bu Bölüm'ün diğer kısımlarında belirtilmiş bulunan diğer gerekliliklerin uygulanması nedeniyle karşılanmış olmadıkları takdirde, bu Bölüm'de verilen gerekliliklere de uyacaklardır. Tehlikeli yüklerin taşınması ile ilişkili olarak, gemi tipleri ve taşıma modaliteleri; Paragraf 2.2 ve Tablo 19.1'de tanımlanmıştır. Bu Kural'ların, 500 gros tondan daha küçük yük gemileri için de geçerli olması ile birlikte, İdare; sözkonusu gemiler için bu Kuralların gerekliliklerinde bu kategorideki gemiler için bazı gevşetmeler yayınlayabilir, ancak; uygulanmaları durumunda, bu gevşetmeler; Paragraf 4'te açıklanmış bulunan uygunluk dokümanlarına kaydedilecektir.

2.2 Tablo 19.1 ve 19.2'nin uygulanması; aşağıdaki gemi tipleri ve kargo bölmeleri için geçerlidir:

- .1 Özel olarak konteyner taşımak üzere dizayn edilmemiş olmakla birlikte, tehlikeli yükleri; konteynerler ve taşınabilir tanklar da dahil olmak üzere, paketlenmiş durumda taşınması öngörülen gemiler;
- .2 Konteynerler ve taşınabilir tanklar içinde tehlikeli yükler taşımak üzere özel olarak inşa edilmiş gemiler ve kargo bölmeleri;
- .3 Tehlikeli yüklerin taşınması öngörülen Ro-Ro gemileri ve Ro-Ro bölmeleri;
- .4 Tehlikeli katı yükleri dökme usulüyle taşınması öngörülen gemiler ve kargo bölmeleri; ve,
- .5 Dökme sıvılar ve gazlar hariç, tehlikeli yükleri; gemide taşınan barçların içinde dökme usulüyle taşınması öngörülen gemiler ve kargo bölmeleri.

3 Özel gereklilikler

Aksi açık olarak belirtilmedikçe, tehlikeli yüklerin gerek "güverte üstünde" ve gerekse de "güverte altında"depolanması;Tablo 19.1,19.2 ve 19.3'ün ilk sütununda aşağıdaki Paragrafların numarasının belirtilmiş olduğu durumlar için, ilgili Paragrafta belirtilen gerekliliklerin uygulanmasına bağlıdır.

3.1 Su temini

3.1.1 Gerekli devre basıncının devamlı sağlanması veya, uygun şekilde yerleştirilmiş uzaktan kontrollü düzenlemelerin yapılması suretiyle, yeterli basınçtaki su; ana yangın devresinden derhal kullanılabilir durumda temin edilmiş olacaktır.

3.1.2 Temin edilmiş olan su; [Kural 10.2](#)'de öngörülen adetteki nozuldan ve anılan Kural'da öngörülen basınçta, kargo bölmesi boş durumda iken, bölmenin her noktasına ulaşılabilmeye yeterli olacaktır. Bu Kural'da öngörülen su miktarı, İdare'nin kabul onayına bağlı olarak seçilecek bir diğer kritere uygun olabilir.

* Tehlikeli Deniz Yükleri Uluslararası Tüzüğü'nün Bölüm 3.4'üne bakınız.

** Tehlikeli Deniz Yükleri Uluslararası Tüzüğü'nün Kısım 7'sine bakınız.

3.1.3 Tahsisli güverte altı kargo bölmelerinin etkinlikle soğutulması, bölmenin her bir metre kare güverte alanı için en az 5 litre/dak. lık bir kapasite ile ya doğrudan yağmurlama yapan sabit nozullar vasıtasıyla, veya; bölmeye deniz suyu imlası yolu ile sağlanmasına ilişkin gerekli düzenlemeler yapılmış olacaktır. Küçük kargo bölmelerinde veya büyük kargo bölmelerinin küçük bölümlerinde, bu maksatla hortumların kullanılabilmesi; İdare'nin onayı koşuluyla mümkündür. Bununla birlikte; tahliye ve pompalama düzenlemelerinin, serbest yüzey oluşumuna engel olacak şekilde yapılmış olması gereklidir. Tahliye sistemi; yağmurlama yapan sabit nozullara ilişkin pompalar ile, sözkonusu bölme için bulunması öngörülen yangın hortum nozullarının toplam kapasitesinin 125%'ini tahliye edebilme yeterliliğinden daha düşük olmayacaktır. Tahliye sisteminin valfları; korunan bölmenin dışında ve, yangın söndürme kontrollerinin yakınındaki bir noktadan kumanda edilebilir durumda olacaktır. Sintine kuyuları; yeterli su tutabilme yeterliliğinde olacak ve; her bir su geçmez kompartımanda, birbirlerinden en fazla 40 m mesafelerde ve geminin mukabil alabandalarında bulunacaklardır. Bunun mümkün olmadığı durumlarda, bölmeye basılan suyun ağırlığının ve oluşabilecek serbest yüzeyin, gemi stabilitesi üzerinde yaratacağı olumsuz etkiler; İdare tarafından stabilize bilgilerinin onaylanması aşamasında , mümkün olduğu en yüksek oranda göz önünde bulundurulacaktır.* önlem alınmış olması halinde , Paragraf 3.1.3'deki gerekliliğin yerine getirilmiş olduğu kabul edilebilir.

3.1.4 Tayin edilmiş bir güverte altı kargo bölmelerinin, uygun bir söndürücü ajan ile imla edilmesi için önlem alınmış olması halinde, Paragraf 3.1.3'deki gerekliliğin yerine getirilmiş olduğu kabul edilebilir.

3.1.5 Paragraf 3.1.2 ve 3.1.3'de öngörülen gerekliliklerin tayin edilmiş en büyük kargo bölmesi için aynı anda karşılanması durumunda, toplam su miktarının karşılanmakta olduğu kabul edilecektir. Paragraf 3.1.2'nin kapasite gereklilikleri; mevcut olması durumunda emercensi yangın pompasının kapasitesi dikkate alınmaksızın, ana yangın devresinin toplam kapasitesi ile karşılanıyor olacaktır. Paragraf 3.1.3'ün gerekliliklerinin karşılanması amacıyla bir sintine tahliye tulumbası kullanılmakta ise, toplam kapasitenin hesaplanmasında bu tulumbanın kapasitesi de dikkate alınacaktır.

3.2 Patlama kaynakları

Kapalı kargo bölmelerinde ve araç bölmelerinde; operasyon gerekleri açısından zorunlu olduğu konusunda İdare'nin onayı bulunmadıkça, elektrikli cihazlar ve kablolar bulundurulmayacaktır. Bununla birlikte; bu şekildeki bölmelerde elektrikli cihazların bulundurulması sözkonusu olduğunda, elektrikli sistemin ortamdaki tamamıyla izole edilmesinin mümkün olmadığı (örneğin; cihazın sadece sigortalarının çıkartılmasının yerine, tüm elektrikli bağlantılarının kesilmesi gibi) durumlarda; cihazın; temas etmesi olasılığı bulunan ortam koşullarında güvenli olduğu belgelenmiş**tipteki bir cihaz olması sağlanacaktır. Güverte ve perdelerdeki kablo geçişleri, gaz veya buhar geçişlerine karşı izole edileceklerdir. Kargo bölmeleri içinden bağlantısız geçen kablolar ve diğer kablolar; darbelerden gelebilecek hasarlara karşı korunmuş olacaktır. Yanabilir buharlarla temasta bir patlama kaynağı oluşturabilecek nitelikteki diğer hiçbir cihaza müsaade edilmeyecektir.

3.3 Tespit sistemi

Ro-Ro bölmeleri; Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'nün gerekliliklerine uygun sabit yangın tespit ve yangın alarm sistemleri ile teçhiz edileceklerdir. Diğer bütün kargo bölmeleri; Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'ne uygun olarak; ya sabit bir yangın tespit ve yangın alarm sistemi, ya da örnekleme yöntemi ile çalışan duman tespit sistemi ile teçhiz edilmiş olacaklardır. Örnekleme yöntemi ile çalışan bir duman tespit sisteminin monte edilmiş olması durumunda, sistemin bulunduğu ortama toksik dumanların kaçabilme olasılığına karşı; Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'nün Bölüm 10'undaki Paragraf 2.1.3'ün öngördüğü önlemlere özel dikkat edilmelidir.

3.4 Havalandırma

* Örgüt tarafından A. 123(V) no.lu Karar ile onaylanmış olan; özel kargo bölmeleri için sabit yangın söndürme sistemleri ile ilgili öneriler dokümanına bakınız.

** Uluslararası Elektroteknik Komisyonu'nun önerilerine; özel olarak da, IEC 60092, Gemilerdeki Elektrikli Enstelasyonlar dokümanına bakınız.

3.4.1 Kapalı kargo bölümlerinin güçle çalışan sistemlerle yeterli oranda havalandırılmaları sağlanmalıdır. Söz konusu sistemler; kargo bölmesi boş durumda iken bir saat süresince en az altı kez hava değişikliğini mümkün kılacak yeterlilikte, ve; kargo bölmesinin özelliğine uygun olarak, buharların; bölmenin en alt veya en üst seviyesinden deşarj edilmesine olanak verebilen bir yapıda olacaktırlar.

3.4.2 Fanlar; yanabilir özellikteki gazların/hava karışımlarının patlama olasılığını içermeyen bir yapıda olacaktırlar. Havalandırma devresi üzerindeki alıcı ve basıcıların ön kısımları; herhangi bir kablunun girmesini engelleyebilecek nitelikteki tel kafeslerle kapatılmış olacaktır.

3.4.3 Tehlikeli katı yüklerin dökme usulüyle taşınması öngörülen, ve mekanik havalandırmaya izin verilmeyen kargo bölmeleri için doğal havalandırma olanakları sağlanacaktır.

3.5 Sintine tahliyesi

3.5.1 Kapalı kargo bölmelerinde yanabilir veya toksik sıvıların taşınmasının öngörüldüğü durumlarda, sintine tahliye sistemi; söz konusu sıvıların, dikkatsizlik sonucunda, makine bölmelerinden geçen borular veya pompalar yoluyla tahliyesine olanak verebilecek durumların ortaya çıkmasını engelleyen bir yapıda olacaktır. Bu şekildeki sıvıların büyük hacimlerde taşındığı durumlarda; bu sıvıların taşınmasında kullanılan kargo bölmelerinin sintine tahliyelerinin yapılabilmesi için ilave sistemler sağlanmış olacaktır.

3.5.2 Sintine tahliye sisteminin, makine bölmelerindeki pompalardan oluşan sisteme yardımcı olarak kullanılmakta olduğu durumlarda, sözkonusu sistemin kapasitesi; hizmet verdiği her kargo bölmesi için 10 m³/h'den daha az olmayacaktır.. Eğer ilave sistem ortak ise, kapasitesinin 25m³ den fazla olmasına gerek yoktur. Yedek olarak kullanılması öngörülen sintine tahliye sisteminin belirli bir güvenilirliğe sahip olması gerekmektedir.

3.5.3 Yanabilir veya toksik sıvıların taşınması durumlarında, makine bölmelerinden geçen sintine tahliye sistemi; ya bir kör flenç veya kapalı kilitlenebilir özelliğe sahip bir valf konulmak suretiyle izole edilecektir.

3.5.4 Yanabilir veya toksik sıvıların taşınmasına tahsisli kapalı kargo bölmelerine hizmet veren sintine tahliye tulumlarının bulunduğu makine bölmeleri haricindeki kapalı bölmeler; bir saat süresince en az altı kez hava değişikliğini mümkün kılacak yeterlilikte, müstakil mekanik havalandırma sistemleri ile teçhiz edilmiş olacaktır. Bu şekildeki bir bölmenin, başka bir bölmeden girişinin mevcut olması durumunda, aradaki kapı; kendiliğinden kapanabilen tipte olacaktır.

3.5.5 Kargo bölmesinin sintine tahliyesinin tabii akışla sağlanmakta olduğu durumlarda, dreyn sistemi; ya doğrudan denize yönlendirilmiş, ya da makine bölmelerinin dışında bulunan kapalı bir dreyn tankına irtibatlandırılmış olacaktır. Söz konusu dreyn tankı; açık güverte üzerindeki güvenli bir noktaya ulaşan bir hava fırarına sahip olacaktır. Bir kargo bölmesinden, daha aşağı seviyedeki bir bölmedeki sintine kuyularına dreyn yapılmasına; ancak, dreyn yapılacak bölmenin, yukardaki kargo bölmesi ile aynı gereklilikleri karşılaması koşuluyla müsaade edilecektir.

3.6 Personel koruması

3.6.1 [Kural 10.10](#)'da öngörülmüş olan itfaiyeci teçhizatına ilaveten; kimyasal ajanlara karşı tam korumalı dört takım koruyucu elbise bulundurulacaktır. Koruyucu elbiseler; hiçbir yeri açıkta bırakmayacak şekilde, tüm vücudu kaplayan özellikte olacaktır.

3.6.2 [Kural 10](#)'da öngörölmüş olanlara ilaveten; en az iki adet kendi kendine yeterli solunum cihazı bulundurulacaktır. Mevcut olması gerekli her bir solunum cihazı için, bu cihazlara uygun iki adet yedek şarj bulunacaktır.36'dan daha az yolcu taşıyan yolcu gemileri ile,oksijen tüplerini gerekli temizlikte doldurabilme bakımından uygun olanaklara sahip bulunan yük gemilerinde; bulundurulması gerekli her bir solunum cihazı için bir adet yedek şarj mevcut olacaktır.

3.7 Taşınabilir yangın söndürücüler

Kargo bölmelerinde; toplam kapasiteleri en az 12 kg olan kuru toz veya eşdeğeri olan taşınabilir yangın söndürücüler bulundurulacaktır. Bu yangın söndürücüler, bu Bölüm'ün herhangi bir yerinde , bulundurulmaları gerekli olduğu belirtilmiş bulunan söndürücülere ilave olarak bulunacaktır.

3.8 Makine bölme sınır perdelerinin izolasyonu

Kargo bölmeleri ile "A" kategorisi makine bölmeleri arasında sınır oluşturan perdeler; tehlikeli yüklerin sözkonusu perdelerden yatay olarak en az 3 m uzaklıkta depolanmış olduğu durumlar dışında, "A-60" sınıfı standardında izole edileceklerdir.

3.9 Su sprej sistemi

Üzerinde bir güverte bulunan her açık Ro-Ro bölmesi ile, tecrit edilebilme olasılığına sahip bulunmayan her bir kapalı Ro-Ro bölmesi; en az aynı etkinlik kriterlerini karşıladığı tam kapsamlı bir testle kanıtlanmış olup İdare'nin de onaylamış olduğu diğer bir sabit yangın söndürme sisteminin bu amaçla kullanıldığı durumlar dışında; sözkonusu bölmedeki bütün güvertelerin veya bütün araç platformlarının her noktasını kapsayabilen, manuel çalıştırılan, onaylı tipte ve sabit basınçlı bir su sprej sistemine sahip bulunacaktır. Bununla birlikte; tahliye ve pompalama düzenlemelerinin, serbest yüzey oluşumuna engel olacak şekilde yapılmış olması gereklidir. Tahliye sistemi; yağmurlama yapan sabit nozullara ilişkin pompalar ile, bulunması öngörölen yangın hortum nozullarının toplam kapasitesinin 125%'ini tahliye edebilme yeterliliğinden daha düşük olmayacaktır. Tahliye sisteminin valfları; korunan bölmenin dışında ve, yangın söndürme kontrollerinin yakınındaki bir noktadan kumanda edilebilir durumda olacaktır. Sintine kuyuları; yeterli su tutabilme yeterliliğinde olacak ve; Herbir su geçmez kompartımanda, birbirlerinden en fazla 40 m mesafelerde ve geminin alabandalarında bulunacaklardır. Bunun mümkün olmadığı durumlarda, bölmeye basılan suyun ağırlığının ve oluşabilecek serbest yüzeyin, gemi stabilitesi üzerinde yaratacağı olumsuz etkiler; İdare tarafından stabilize bilgilerinin onaylanması aşamasında, mümkün olduğu en yüksek oranda göz önünde bulundurulacaktır. *

3.10 Ro-Ro bölmelerinin tecridi

3.10.1 Ro-Ro bölmelerine sahip bulunan gemilerde, kapalı bir Ro-Ro bölmesi; bitişğinde bulunan bir açık Ro-Ro bölmesinden tecrit edilmiş olacaktır. Söz konusu tecridiyet; bölmeler arasında tehlikeli buharların ve sıvıların geçişlerini en aza indiren nitelikte olacaktır. Bir diğer alternatif olarak; Ro-Ro bölmesinin tüm uzunluğu boyunca kapalı bir kargo bölmesi olarak mütalaa edilebileceği durumlarda, ve bu Kural'ın özel gerekliliklerine de tam olarak uyması koşuluyla, söz konusu tecrit işlemi gerekli olmayabilir.

3.10.2 Ro-Ro bölmelerine sahip bulunan gemilerde, kapalı bir Ro-Ro bölmesi; bitişğinde bulunan açık güverteden tecrit edilmiş olacaktır. Sözkonusu tecridiyet; bölmeler arasında tehlikeli buharların ve sıvıların geçişlerini en aza indiren nitelikte olacaktır. Bir diğer alternatif olarak; Ro-Ro bölmesinde uygulanan düzenlemelerin, bitişindeki açık güvertelerde taşınan tehlikeli yükler için alınması gereken önlemlerle uyumlu olması koşuluyla, sözkonusu tecrit işlemi gerekli olmayabilir.

* Örgüt tarafından A. 123(V) no.lu Karar ile onaylanmış olan; özel kargo bölmeleri için sabit yangın söndürme sistemleri ile ilgili öneriler dokümanına bakınız.

Tablo 19.1 - Gerekliliklerin, gemilerde ve kargo bölmelerinde tehlikeli yüklerin değişik modellerde taşınma durumlarına göre uygulanması

Tablo 19.1'de bir durumun karşısında X bulunması, varsa yanındaki nota ilişkin açıklamalar dışında; o gerekliliğin Tablo 19.3'teki aynı satırda verilmiş bulunan bütün tehlikeli yükler için geçerli olduğu anlamına gelmektedir

Kural 19.2.2 Kural 19	Açık güverteler (.1'den .5 dahil)	.1 Özel olarak dizayn edilmemiş	.2 Konteyner kargo bölmeleri	.3		.4 Tehlikeli dökme katı yükler	.5 Gemide taşınan barçlar
				Kapalı Ro-Ro bölmeleri	Açık Ro-Ro bölmeleri		
.3.1.1	X	X	X	X	X	Kural 19'un gerekliliklerinin değişik sınıflardaki tehlikeli yüklere uygulanması için Tablo 19.2'ye bakınız	X
.3.1.2	X	X	X	X	X		-
.3.1.3	-	-	X	X	X		X
.3.1.4	-	-	X	X	X		X
.3.2	-	-	X	X	X		X ₄
.3.3	-	-	X	X	-		X ₄
.3.4.1	-	-	X ¹	X	-		X ₄
.3.4.2	-	-	X ¹	-	-		X ₄
.3.5	-	-	X	X i	-		-
.3.6.1	X	X	X	X	X		-
.3.6.2	X	X	X	X	X		-
.3.7	X	X	-	-	X		-
.3.8	X	X	X ²	X	X		-
.3.9	-	-	-	X ³	X		-
.3.10.1	-	-	-	X	-		-
.3.10.2	-	-	-	X	-		-

Notlar:

1 4 ve 5.1 sınıfları için, kapalı yük konteynerlerine uygulanmaz.

Kapalı yük konteynerlerinde taşındıklarında, 2, 3, 6.1 ve 8 sınıfları için; havalandırma derecesi 2 hava değişiminden daha az olmayacak şekilde düşürülebilir. Bu gerekliliğin karşılanması bakımından, kapalı bir tank; kapalı bir yük konteyneri olarak kabul edilecektir.

2 Sadece güverteler için uygulanır.

3 Sadece; izole edilemeyen kapalı Ro-Ro bölmeleri için uygulanır.

4 Barçların, yanıcı buharları muhafaza edebilme yeterliliğinde olması, veya diğer bir alternatif olarak da, yanıcı buharların barçlara irtibatlandırılan havalandırma kanalları vasıtasıyla, barç taşıma kompartımanının dışına dışarç edebilme yeterliliğinde olması gibi özel durumlarda, bu gereklilikler; İdare'nin kabul onayı şartıyla düşürülebilir veya tamamiyle kaldırılabilir.

5 Özel kategori bölmeler, tehlikeli yüklerin taşınması durumlarında; kapalı Ro-Ro bölmesi olarak işlem göreceklidir.

Tablo 19.2 - Gerekliliklerin; değişik sınıflardaki tehlikeli yükler ile, tehlikeli dökme katı yük taşınan kargo bölmelerine uygulanması

Sınıf	4.1	4.2	4.3 ₆	5.1	6.1	8	9
Kural 19							
.3.1.1	X	X	-	X	-	-	X
.3.1.2	X	X	-	X	-	-	X
.3.2	X	X ₇	X	X ₈	-	-	X ₈
.3.4.1	-	X ₇	X	-	-	-	-
.3.4.2	X ₉	X ₇	X	X _{7,9}	-	-	X _{7,9}
.3.4.3	X	X	X	X	X	X	X
.3.6	X	X	X	X	X	X	X
.3.8	X	X	X	X'	-	-	X ₁₀

6 Dökme yöntemi ile taşınabilecek bu sınıftaki karışımların tehlikeleri, bu Tablo'da yer alan gerekliliklere ilave olarak, İdare tarafından; taşımada kullanılan geminin inşası ve ekipmanları konusunda da özel bir dikkatin gösterilmesini gerektiren niteliktedir.

7 Sadece solvent ekstraksiyonları ihtiva eden Seedcake'lere, amonyum nitratlar ve amonyum nitratlı gübrelere uygulanır.

8 Sadece amonyum nitratlarla amonyum nitratlı gübrelere uygulanır. Bununla birlikte; Uluslararası Elektroteknik Komisyonu'nun 60079 sayılı yayımı olan, Patlayıcı gaz atmosferleri için elektrikli aletler dokümanında öngörülen standartlardaki bir koruma yeterlidir.

9 Sadece tel kafes korumaları gereklidir.

10 Karar A.434(XI) ile kabul edilmiş bulunan; değişiklik uygulanmış, Dökme Katı Yükler için Güvenlik Uygulaması Tüzüğü'ndeki gereklilikler yeterlidir.

Tablo 19.3 - Gerekliliklerin; tehlikeli dökme katı yükler dışındaki değişik sınıf tehlikeli yükler için uygulanması

Sınıf Kural 19	1.1'den 1.6'ya	1.4S	2.1	2.2	2.3	3.1 3.2 sıvılar ≤23°C ₁₅	3.3 sıvılar >23°C ₁₅ ≤61°C	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1 sıvılar	6.1 sıvılar ≤23°C ₁₅	6.1 sıvılar >23°C ₁₅ ≤61°C	6.1 katı	8 sıvılar	8 sıvılar ≤23°C ₁₅	8 sıvılar >23°C ₁₅ ≤ 61°C	8 katı	9
.3.1.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
.3.1.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
.3.1.3	X																				
.3.1.4	X																				
.3.2	X	-	X		-	X								X				X			
.3.3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X		
.3.4.1	-	-	X	-	X	X	-	X ₁₁	X ₁₁	X ₁₁	X ₁₁		-	X	X	X ₁₁		X		X ₁₁	
.3.4.2	-		X			X								X	X			X			
.3.5		-				X							X	X	X	-		X			
.3.6	-		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X ₁₄	
.3.7			-		-	X	X	X	X	X	X			X	X			X			
.3.8	X ₁₂	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X ₁₃			X	X			X			
.3.9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
.3.10.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
.3.10.2	X	X	X	X	x-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

Notlar:

- 11 Uluslararası Tehlikeli Denizcilik Yükleri Tüzüğü (değişiklik uygulanmış) gereğince "mekanik olarak havalandırılmış bölmeler" öngörüldüğünde.
- 12 Her durumda makine bölmelerinden yatay olarak 3 m uzaklıkta depolanacak.
- 13 Uluslararası Tehlikeli Denizcilik Yükleri Tüzüğü (değişiklik uygulanmış)'ne bakınız.
- 14 Taşınması uygun olacak yükler için.
- 15 Parlama noktası sıcaklığına aittir.

4 Uygunluk dokümanı*

İdare tarafından, gemiye; inşa özelliği ve ekipmanlar yönüyle bu Kural'ın gerekliliklerine uygun bulunduğunu gösterir uygun bir belge verilecektir. Dökme usulde taşınan tehlikeli katı yükler hariç, tehlikeli yük sertifikaları; [Kural VII/2](#)'de tanımlanmış bulunan 6.2 ve 7 sınıfı yükler ile, kısıtlı miktarlarda taşınan tehlikeli yükler için gerekli değildir.

Kural 20

Araç bölmeleri, özel kategori bölmeler ve Ro-Ro bölmelerinin korunması

1 Amaç

Bu Kural'ın amacı, araç bölmeleri, özel kategori bölmeler ve Ro-Ro bölmelerine sahip bulunan gemilerde bu Bölüm'ün yangın savunma hedeflerinin elde edilebilmesi bakımından gerekli ilave güvenlik önlemlerinin belirlenmesidir. Bu amaçla, aşağıda belirtilmiş bulunan operasyonel gereklilikler karşılanacaktır:

- .1 Geminin; araç bölmeleri, özel kategori bölmeler ve Ro-Ro bölmelerinden kaynaklanabilecek yangın tehlikelerinden yeterince korunabilmesi bakımından gerekli yangın koruma sistemleri temin edilmiş olacak;
- .2 Olası yanma odakları; araç bölmeleri, özel kategori bölmeler ve Ro-Ro bölmelerinden tecrit edilmiş olacak; ve,
- .3 Araç bölmeleri, özel kategori bölmeler ve Ro-Ro bölmeleri, yeterli derecede havalandırılmış olacaklardır.

2 Genel gereklilikler

2.1 Uygulama

Kısım B,C, D ve E'de verilmiş olan gerekliliklerden duruma uygun olanlarına ilave olarak; araç bölmeleri, özel kategori bölmeler ve Ro-Ro bölmeleri, bu Kural'daki gerekliliklere de uyacaklardır.

2.2 Yolcu gemileri ile ilgili ana prensipler

2.2.1 Bu Kural'ın gerekliliklerin temel prensibi; [Kural 9.2](#)'de öngörülmüş olan düşey ana bölmeler uygulamasının yolcu gemilerindeki araç bölmeleri için uygulanabilir olamayabileceği noktasından hareketle; sözkonusu bölmelerde eşdeğer bir korumanın; yatay zonlar esasına göre ve yeterli bir sabit yangın savunma sisteminin mevcudiyeti ile sağlanmasının gerekliliğidir. Bu konseptte dayalı olarak ve bu Kural'ın uygulanması açısından; araçların kullanımına ayrılmış bulunan alanın toplam yüksekliğinin 10 m'yi geçmemesi koşuluyla, yatay bir zon; birden daha fazla güvertede yer alan özel kategori bölmeleri içerebilecektir.

2.2.2 Paragraf 2.2.1'deki gerekliliklerin altında yatan esas prensip, Ro-Ro bölmeleri için de uygulanabilir.

* Değişiklik uygulanmış SOLAS 74'deki Kural II-2/54'de öngörülen koşullarda tehlikeli yükler taşıyan gemilere ilişkin özel gerekliliklere uygunluk dokümanı (MSC/Circ.642)'na bakınız.

2.2.3 Bu Bölüm'de; düşey zonların bütünlüğünün idame ettirilmesi bakımından havalandırma sistemleri, "A" sınıfı perde geçişler ve "A" sınıfı geçişler için uygulanması öngörülen gereklilikler; yatay zonları birbirinden ve geminin diğer bölmelerinden ayıran sınırları oluşturan güvertelere ve perdeler için de aynı şekilde uygulanacaktır.

3 Kapalı araç bölmeleri, kapalı Ro-Ro bölmeleri ve özel kategori bölmelerde yanabilir buharların tutuşmasına karşı alınacak önlemler

3.1 Havalandırma sistemleri

3.1.1 Havalandırma sistemlerinin kapasitesi

En az aşağıda belirtilen hava değişim değerlerini verebilecek etkili bir güçle çalışan havalandırma sistemi mevcut olacaktır:

- | | | |
|----|---|-----------------------|
| .1 | Yolcu gemileri: | |
| | Özel kategori bölmeler | Saatte 10 kez değişim |
| | 36'dan fazla yolcu taşıyan gemiler için; özel kategori bölmeler hariç; kapalı Ro-Ro bölmeleri | Saatte 10 kez değişim |
| | 36'dan daha az yolcu taşıyan gemiler için; özel kategori bölmeler hariç; kapalı Ro-Ro bölmeleri | Saatte 6 kez değişim |
| .2 | Yük gemileri: | Saatte 6 kez değişim |

İdare; gemilerin yüklenmesi ve boşaltılması esnasında daha yüksek bir hava değişim değerini gerekli görebilir.

3.1.2 Havalandırma sistemlerinin performansları

3.1.2.1 Yolcu gemilerinde; Paragraf 3.1.1 ile bulunması öngörülen güçle çalışan havalandırma sistemleri; diğer havalandırma sistemlerinden bağımsız olacak, ve; araçların söz konusu bölmelerde bulunduğu süreler boyunca devamlı çalışır durumda olacaklardır. Etkili bir şekilde tecrit edilebilen söz konusu bölmelere hizmet veren havalandırma kanalları; bu durumdaki her bir bölme için ayrı olacaktır. Havalandırma sistemi; ilgili bölmenin dışındaki bir noktadan kumanda edilebilir durumda olacaktır.

3.1.2.2 Yük gemilerinde; araçların gemide bulunduğu süreler boyunca devamlı çalışır durumda olacaklardır. Bunun uygulanabilir olmadığı durumlarda; hava koşullarının uygun olması durumlarında gündüzleri kısıtlı bir süre, ancak her durumda da araçların çıkışından yeterli bir süre önce çalışmaları sağlanacak, çıkışı müteakip de Ro-Ro veya araç bölmesinin gaz kontrolünün yapılarak egzost gazının kalmamış olduğu teyit edilecektir. Bu amaçla; bir veya daha fazla taşınabilir gaz ölçme cihazı bulundurulacaktır. Sistem; diğer havalandırma sistemlerinden tümüyle bağımsız olacaktır. Ro-Ro veya araç bölmelerine hizmet veren havalandırma kanalları; Herbir kargo bölmesi bazında etkili olarak tecrit edilebilir durumda olacaktır. Sistem; ilgili bölmenin dışındaki bir noktadan kumanda edilebilir durumda olacaktır.

3.1.2.3 Havalandırma sistemi; bölme içinde farklı yoğunluklu hava tabakaları ile hava sirkülasyon ceplerinin oluşmasına yol açmayan bir yapıda olacaktır.

3.1.3 Havalandırma sistemlerine ilişkin göstergeler

Köprüüstünde; gerekli havalandırma kapasitesinde oluşabilecek kapasite düşüklüklerinin izlenebildiği düzenlemeler mevcut olacaktır.

3.1.4 Kapama araçları ve hava kanalları

3.1.4.1 Hava ve deniz koşulları göz önünde bulundurulmak suretiyle; havalandırma sistemlerine, bir yangın vukuunda, bölmenin dışındaki bir noktadan ivedilikle kumanda edilebilmesi ve etkili bir kapatma olanağı sağlanmış olacaktır.

3.1.4.2 Yatay bir ana zordaki havalandırma kanalları; damperler de dahil olmak üzere, çelikten imal edilmiş olacaklardır. Yolcu gemilerinde, diğer yatay zorlardan veya makine bölmelerinden geçiş yapan havalandırma kanalları; [Kural 9.7.2.1.1](#) ve [9.7.2.1.2](#)'ye uygun olarak imal edilmiş "A-60" sınıfı çelik kanallar olacaktır.

3.1.5 Daimi geçişler

Bölmenin borda kaplaması, sınır perdeleri ve tavan güvertesi üzerinde mevcut daimi geçişler; kargo bölmesinde meydana gelecek bir yangının, bu geçişler nedeniyle; can salı ve can filikalarının bulunduğu mevkilerle, gemiyi terk platformlarını, üst yapılarda bulunan yaşam ve hizmet bölmeleri ile kontrol istasyonlarını ve kargo bölmelerinin üzerinde bulunan güverte evlerini tehlikeye düşürmeyecek şekilde yerleştirilmiş olacaklardır.

3.2 Elektrikli ekipmanlar ve kablolama

3.2.1 Paragraf 3.2.2'de belirtilmiş olanlar hariç olmak üzere, elektrikli ekipmanlar ve kablolar; patlama riski taşıyan petrol ve hava karışımı ortamlarında kullanılma yönünden uygun tiplerden olacaktır*

3.2.2 Sızmaz kasaranın altında bulunan özel kategori bölmeler dışında kalan bölmeler söz konusu olduğunda, Paragraf 3.2.1'de belirtilmiş bulunan gerekliliklerin aynen geçerli olmasıyla birlikte; kargo bölmelerindeki havalandırma sisteminin; araçlar gemi üzerinde bulunduğu sürece, saatte en az on kez hava değişikliğini mümkün kılan bir kapasitede sürekli olarak çalışabilir şekilde dizayn edilmiş olmaları ve çalıştırılmaları koşuluyla, sparkların yayılmasını engelleyecek bir şekilde muhafazalı ve korunmuş durumda olan ve; güverteden veya mevcut olması halinde; petrol gazlarının aşağıya doğru geçmelerine neden olacak şekildeki büyük açıklıklara sahip olanlar dışındaki tüm araç platformlarında ise yerden itibaren 450 mm'nin üzerindeki yüksekliklerde monte edilmiş elektrikli ekipmanların kullanımına da, bir alternatif olarak müsaade edilebilir.

3.3 Emici fan devrelerinin hava kanallarındaki elektrikli ekipmanlar ve kablolama Emici fan devrelerinin hava kanallarında elektrikli ekipman ve kabloların bulunması durumunda, söz konusu ekipman ve kablolar; patlama riski taşıyan petrol ve hava karışımı ortamlarında kullanılma yönünden uygun tiplerden olacak, ve; hava kanalından elektrik kablo geçişleri, diğer olası patlama kaynakları dikkate alınmak suretiyle seçilmiş güvenli noktalardan olacaktır.

3.4 Diğer patlama kaynakları

Yanabilir buharların patlamasına yol açabilecek bir patlama kaynağı oluşturan diğer ekipmanların kullanılmasına müsaade edilmeyecektir.

* Uluslararası Elektroteknik Komisyonu'nun önerilerine, özellikle de 60079 sayılı dokümana bakınız.

3.5 Frengi ve dişarçlar

Frengiler; makine veya patlama kaynaklarının bulunabileceği diğer bölmelere açılmayacaktır.

4 Tespit ve alarm

4.1 Sabit yangın tespit ve yangın alarm sistemleri

Paragraf 4.3.1'de belirtilmiş olan istisnalar dışında; Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'nün gerekliliklerine uygun sabit bir yangın tespit ve yangın alarm sistemi mevcut olacaktır. Sabit yangın tespit sistemi; bir yangının başlamış olduğunu hemen tespit edebilecek yeterlilikte olacaktır. Dedektörlerin tipleri ile yerleştirilmelerine ilişkin ayrıntılar; havalandırma sistemleri ile diğer geçerli faktörlerin etkileri göz önünde bulundurulmak üzere; İdare'nin kabul onayına bağlı olacaktır. Sistem; montesinden sonra normal havalandırma koşulları altında yapılacak bir testin sonunda, İdare tarafından her yönüyle kabul edilebilir bir reaksiyon hızına sahip olduğunu kanıtlamalıdır.

4.2 Örnekleme yöntemi ile çalışan duman tespit sistemleri

Paragraf 4.1'de bulunması öngörülen sabit yangın tespit ve yangın alarm sisteminin yerine bir alternatif olmak üzere; açık Ro-Ro bölmeleri, açık araç bölmeleri ve özel kategori bölmeler dışındaki bölmelerde, Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'nün gerekliliklerine uygun, örnekleme yöntemi ile çalışan bir duman tespit sistemi de kullanılabilir.

4.3 Özel kategori bölmeler

4.3.1 Özel kategori bölmelerde, etkili bir yangın devriyesi sistemi idame ettirilecektir. Seyrin tamamı süresince, sürekli bir yangın timi tarafından etkili bir yangın devriyesi sisteminin idame edilmesi durumunda, sabit bir yangın tespit ve yangın alarm sisteminin bulunmasına gerek yoktur.

4.3.2 Manuel olarak çalıştırılan kontrol noktalarının yerleştirilmesinde; bölmenin hiçbir noktasının, manuel olarak çalıştırılan bir kontrol noktasından 20 m'den daha fazla mesafede olmaması sağlanacak, söz konusu bölmenin her çıkış noktasının yakınına bir adet kontrol noktası konulmuş olacaktır.

5 Yapısal koruma

36'dan fazla yolcu taşıyan yolcu gemilerinde; [Kural 9.2.2](#)'deki gerekliliklerden ayrı olarak, özel kategori bölmeler ve Ro-Ro bölmelerinin sınır perdeleri ve güverteleri, "A-60" sınıfı standardında izole edileceklerdir. Bununla birlikte; [Kural 9.2.2.3](#)'de tanımlanmış bulunan kategori (5), (9) veya (10) bölmelerin; perdenin sadece bir yanında bulunmaları durumunda, söz konusu standart, "A-0" standardına düşürülebilir. Yakıt tanklarının; bir özel kategori bölmenin veya bir Ro-Ro bölmesinin altında bulunması durumlarında; söz konusu bölmelerin arasındaki güvertelerin standardı da, "A-0" standardına düşürülebilir.

6 Yangının Söndürülmesi

6.1 Sabit yangın söndürme sistemleri*

6.1.1 Özel kategoride olmayan ve kargo bölmeleri dışında bir noktadan tecrit edilebilme olanağına sahip bulunan araç ve Ro-Ro bölmeleri; aşağda açıklanan özel koşullar istisna olmak üzere, Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'nün koşullarına uygun sabit bir yangın söndürme sistemine sahip olacaklardır:

.1 Sabit yangın söndürme sisteminin bir karbon dioksitli sistem olması durumunda, mevcut gaz; söz konusu kargo bölmelerinden tecrit edilebilen tipte ve en büyük olanının hacminin en az 45%'ine eşit bir hacimde serbest gaz sağlayabilecek yeterlilikte olacak, sistemin kendisi de; belirtilen bu miktardaki gazı, söz konusu bölmeye, 10 dakika içersinde basılmasına olanak veren bir kapasitede olacaktır;

* Özel kategori bölmeler için alternatif, su bağlı sabit yangın söndürücülerin onaylanmalarına ilişkin esaslar dokümanına (MSC/Circ.914) bakınız.

.2 Eşdeğer bir korumanın sağlanmış olduğu konusunda İdare'nin tatmin olması koşuluyla, inert gazlı herhangi bir diğer sabit yangın söndürme sistemi veya; yüksek genleşme köpüklü sabit bir yangın söndürme sistemi mevcut olabilir; ve,

.3 Bir alternatif olarak; Paragraf 6.1.2'deki gereklilikleri karşılayan bir diğer yangın söndürme sistemi de kullanılabilir.

6.1.2 Tecrit edilebilmeleri mümkün olmayan Ro-Ro bölmeleri ile özel kategori bölmeler; bölmedeki bütün güverte ve araç platformlarının bütün noktalarını kapsayabilen, manuel kullanılan, onaylı sabit basınçlı su spreylili bir sistemle teçhiz edilmiş olacaklardır. Söz konusu su spreylili sistemler, aşağıdaki koşulları karşılayacaklardır:

- .1 Valf manifoldunda bir basınç geyci bulunacak;
- .2 Her manifoldun üzerinde, ait olduğu bölme, belirgin olarak işaretlenmiş olacak;
- .3 Kullanma ve bakım-tutum talimatları, valf odasında bulundurulacak; ve,
- .4 Yeterli adette dreyn valfi mevcut bulunacaktır.

6.1.3 İdare; bir araç bölmesi veya Ro-Ro bölmesinde her boyutu ile bir petrol yangını simüle eden bir test sonucunda, yangın söndürme etkinliği, yukarıda açıklanmış olan sistemlerden daha az olmadığı kanıtlanmış olmak koşuluyla, başka bir sabit yangın söndürme sisteminin* kullanılmasına da müsaade edebilir.

6.1.4 Geminin, sabit bir basınçlı su spreylili sistem ile teçhiz edilmiş olması durumlarında; söz konusu sistemin kullanılması ile, güverte veya güvertelerde birikecek olan büyük miktarlardaki suyun yaratacağı ciddi stabilite kayıplarının karşılanabilmesi amacıyla, aşağıdaki düzenlemeler yapılacaktır:

- .1 Yolcu gemilerinde
 - .1.1 Sızmaz kasara üzerindeki bölmelerde, güverte üzerinde biriken suyun doğrudan denize deşarjını mümkün kılacak uygun frengiler monte edilecektir;
 - .1.2.1 Ro-Ro yolcu gemilerinde, Uluslararası Yük Çizgileri Sözleşmesi'nin yürürlükteki versiyonuna uygun olarak bulundurulmaları öngörülen, ve; sızmaz kasaranın üzerindeki bir mevkiden uzaktan kumanda ile çalıştırılan frengi dışarç valfları, gemi seyirde olduğu sürece açık durumda bulundurulacaklardır;

.1.2.2 Paragraf 6.1.4.1.2.1'de belirtilmiş bulunan valfların durumlarındaki her değişiklik, jurnale kaydedilecektir;

.1.3 İdare; sızmaz kasaranın altındaki bölmelerde, [Kural II-1/21](#)'in gerekliliklerine ilave olarak; özel pompalama ve dreyn sistemlerini gerekli görebilir. Böyle bir durumda konulacak olan dreyn sistemi; hem su spreylili devresi pompalarının hem de bulunması öngörülen sayıdaki yangın hortumu nozullarının toplam su basma kapasitelerinin 25%'ine eşit suyu boşaltabilecek kapasitede olacaktır. Drenaj sisteminin valfları; korunan bölmenin dışında, ve; yangın söndürme sistemi kontrollerinin yakınındaki bir noktada bulunacaktır. Sintine kuyuları; yeterli su tutabilme yeterliliğinde olacak ve; Herbir su geçmez kompartımanda, birbirlerinden en fazla 40 m mesafelerde bulunacaklardır.

* Örgüt tarafından A. 123(V) no.lu Karar ile onaylanmış olan; özel kargo bölmeleri için sabit yangın söndürme sistemleri ile ilgili öneriler dokümanına bakınız.

.2 Yük gemilerinde, pompalama ve drenaj düzenlemeleri; serbest yüzey oluşmasına yol açmayacak bir yapıda olacaktır. Böyle bir durumda dreyn sistemi; hem su spre y devresi pompalarının hem de bulunması öngörülen sayıdaki yangın hortumu nozullarının toplam su basma kapasitelerinin 125%'ine eşit suyu boşaltabilecek kapasitede olacaktır. Drenaj sisteminin valfları; korunan bölmenin dışında, ve; yangın söndürme sistemi kontrollerinin yakınındaki bir noktada bulunacaktır. Sintine kuyuları; yeterli su tutabilme yeterliliğinde olacak ve; Herbir su geçmez kompartımanda, birbirlerinden en fazla 40 m mesafelerde bulunacaklardır. Bunun mümkün olmadığı durumlarda, bölmeye basılan suyun ağırlığının ve oluşabilecek serbest yüzeyin, gemi stabilitesi üzerinde yaratacağı olumsuz etkiler; İdare tarafından stabilite bilgilerinin onaylanması aşamasında, mümkün olduğu en yüksek oranda göz önünde bulundurulacaktır.* Bu stabilite bilgileri; [Kural II-1/22](#)'nin gereği olarak gemi kaptanına verilecek olan stabilite bilgilerine ilave edilecektir.

6.2 Taşınabilir yangın söndürücüler

6.2.1 Araçların taşındığı her bir ambar veya kompartımanda, her bir güvertede, geminin her iki tarafında ve en fazla 20 m aralıklarla konulmuş taşınabilir yangın söndürücüler mevcut olacaktır. Bu şekildeki bir kargo bölmesinin her bir girişinin yakınında en az bir adet taşınabilir yangın söndürücü bulunacaktır.

6.2.2 Paragraf 6.2.1'deki gerekliliklere ilave olarak; kendi kullanımları maksadıyla, depolarında yakıt bulunan motorlu araçların taşınması öngörülen araç, Ro-Ro ve özel kargo bölmelerinde, aşağıda belirtilen yangın söndürme ekipmanları mevcut olacaktır:

.1 En az  adet sis aplikatt; ve,

.2 Gemideki toplamı en az iki adet olmak üzere, bu şekildeki her bir bölmede; Yangın Güvenlik Sistemleri Tüzüğü'nün gerekliliklerine uygun, bir adet taşınabilir köpük aplikatörü.

* Örgüt tarafından A. 123(V) no.lu Karar ile onaylanmış olan; özel kargo bölmeleri için sabit yangın söndürme sistemleri ile ilgili öneriler dokümanına bakınız.

BÖLÜM III

Can Kurtarma Araçları ve Donanımları

<i>Kısım A – Genel</i>	<u>Sayfa No</u>
1 Uygulama.....	243
2 İstasınalar	243
3 Tanımlamalar	244
4 Can kurtarma araç ve donanımlarının değerlendirilmesi, deneylerinin yapılması ve onaylanması	246
5 İmalat denemeleri.....	246
<i>Kısım B - Gemi ve Can Kurtarma Amaçları Gerekları</i>	
Kısım B-I- Yolcu ve Yık Gemileri	
6 Haberleşme	247
7 Kişisel Can Kurtarma Araçları	249
8 Role Cetveli ve Acil Durum Talimatları	250
9 Çalıştırma Talimatları	250
10 Can Kurtarma Aracının gemi adamıyla Donatılması ve Yönetimi	250
11 Can Kurtarma Aracı Toplanma ve Binme Düzenlemeleri.....	251
12 Denize indirme istasyonları	252
13 Can Kurtarma Araçlarının Yerleştirilmesi	252
14 Kurtarma Botlarının Yerleştirilmesi	253
15 Gemiye Terk Sistemlerinin yerleştirilmesi	253
16 Can Kurtarma Aracının denize indirme ve geri alma düzenleri	254
17 Kurtarma botuna binme, denize indirme ve gemiye alma düzenlemeleri	255
18 Halat atma araçları	255
19 Acil durum eğitim ve talimleri	255
20 İşlevsel hazırlık, bakım-tutum, kontroller	258
Kısım B-II- Yolcu Gemileri (İlave gerekler)	
21 Can Kurtarma Aracı ve Kurtarma Botları	262
22 Kişisel Can Kurtarma Araçları	265
23 Can Kurtarma Aracı ve Kurtarma Botuna binme düzenlemeleri.....	265
24 Can sallarının yerleştirilmesi	265

25	Role istasyonları	265
26	Ro-ro yolcu gemileri için ilave gerekler	265
27	Yolcu bilgileri.....	267
28	Helikopter konma ve toplama alanları	268
29	Yolcu gemilerinin kaptanları için karar destek sistemi	268
30	Talimler	269
Kısım B-III- Yük Gemileri (İlave gerekler)		
31	Can Kurtarma Aracı ve kurtarma botları	270
32	Kişisel Can Kurtarma Araçları	271
33	Can Kurtarma aracına binme ve denize indirme donanımları	273
Kısım B-IV Can Kurtarma Araçları ve Düzenleme gerekleri		
34	Uygulama.....	274
Kısım B-V- Çeşitli Hususlar		
35	Eğitim el kitabı ve gemide eğitim yardımcıları	274
36	Gemideki bakım-tutum talimatları	275
37	Role cetveli ve acil durum talimatları	275

Kısım A

Genel

Kural 1

Uygulama

1 Aksi açıkça belirtilmedikçe bu bölüm 1 Temmuz 1998 tarihinde veya daha sonra omurgası kızığa konulan veya benzeri bir inşaat aşamasında bulunan gemilere uygulanacaktır.

2 Bu bölümün maksatları için "benzeri bir inşaat aşaması" terimi aşağıda açıklanan inşa aşaması anlamındadır :

.1 Belli bir geminin özellikleri ile uyumlu inşaatın başladığı; ve

.2 Aynı geminin inşaatında planlanan bütün inşa malzemesi miktarının en az 50 ton kadarının veya yüzde birinin, hangisi daha az ise, kullanılmış olduğu durumdur.

3 Bu bölümün amacı doğrultusunda;

.1 "İnşa edilen gemiler" deyiimi omurgası kızığa konulan veya benzeri bir inşaat aşamasında bulunan gemiler" demektir;

.2 "Bütün gemiler" deyiimi 1 Temmuz 1998 dan evvel, bu tarihte veya bu tarihten sonra inşa edilen gemiler demektir; "bütün yolcu gemileri" ve "bütün yük gemileri" deyimleri de benzer şekilde anlaşılmalıdır.

.3 Yolcu gemisi olarak tadil edilen bir yük gemisi, ne zaman inşa edilmiş olursa olsun, bu tadilatın başladığı tarihte inşa edilen yolcu gemisi olarak işlem görecektir.

4 İdare, 1 Temmuz 1998 dan evvel inşa edilen gemiler için aşağıdakiler yapacaktır.

.1 Bu gemilerin, 4.2 paragrafındaki hükümlere bağlı kalmak şartı ile, bu Ayrımda tarif edilen yeni veya mevcut gemiler için 1 Temmuz 1998 dan evvel yürürlükteki "Denizde Can Güvenliği 1974 Uluslararası Sözleşmesi" nin Bölüm III'ün doğru uygulanabilir olan gereklerine uymaları sağlayacaktır.

.2 Bu gibi gemilerde can kurtarma araçları veya düzenlemeleri değiştirildiği veya bu gemiler mevcut can kurtarma araçları veya donanımlarının değiştirilmesini veya bunlara herhangi bir ilaveyi içeren büyük çapta onarım, değişiklik veya tadilat geçirdiği zaman, can kurtarma gereçleri veya donanımlarının bu Kısımın gereklerine akılcı ve uygulanabilir ölçüde uymasını sağlayacaktır. Bununla beraber, eğer bir can kurtarma aracı denize indirme cihazı değiştirilmeksizin değiştirilirse, veya tersi olursa, yeni can kurtarma aracı veya indirme cihazı eskisi ile aynı tipte olabilir.

Kural 2

İstisnalar

1 İdare, seferin korunmalı sularda geçmemesi ve koşulları sebebiyle, bu Kısımın belli gereklerinin uygulanmasının akıl dışı veya gereksiz olduğu kanaatine varırsa, sefer sırasında en yakın karadan 20 milden daha fazla uzaklaşmayan gemileri veya gemi sınıflarını bu gereklere uymak için zorunlu tutmayabilir.

2 Göçmen taşıması gibi büyük sayıda özel sefer yolcusu taşımak maksadı ile özel seferlerde kullanılan yolcu gemilerini, İdare, bu bölüm gereklerine uymaya zorlamanın uygulanabilir olmadığı kanısında ise, aşağıdaki hükümlere tamamen uymaları koşulu ile, bu gibi gemileri bu gerekleri uygulama zorunda tutmayabilir.

- .1 1971 Özel Ticari Yolcu Gemileri Anlaşmasına Ekli Kurallar; ve
- .2 Özel Ticari Yolcu Gemileri için Hacim Gereklerine ait 1973 Protokoluna Ekli Kurallar.

Kural 3

Tanımlamalar

Bu Bölümün amacı doğrultusunda, aksi açıkça belirtilmedikçe :

- 1 *Koruyucu Giysi (Anti-exposure suit)* Kurtarma botu personeli ve tahliye partileri için yapılmış koruyucu özellikli giysidir.
- 2 *Belgelendirilmiş kişi (Certificated Person)*, yürürlükteki Gemi adamları Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartlarına ait Uluslararası Sözleşme gerekleri uyarınca İdarenin yetkisi altında verilen veya İdare tarafından geçerliliği tanınan can kurtarma aracı kullanma yeterlik belgesine sahip bir kişidir; veya Sözleşmeye Taraf olmayan bir Devletin İdaresi tarafından yukarıdaki sözleşme belgesi ile aynı maksat için verilen veya tanınan bir belgeye sahip bir kişidir.
- 3 *Saptama (Detection)*, kazazedelerin veya can kurtarma yerinin saptanmasıdır.
- 4 *Şeytan çarmıhı (Embarkation ladder)*, can kurtarma aracına binme mevkiilerinde bulunan ve denize indirildikten sonra can kurtarma aracına güvenle binilmesine kolaylık sağlayan araçtır.
- 5 *Serbest yüzmeye indirmesi (Float-free launching)*, can kurtarma aracının, batmakta olan bir gemiden , otomatik olarak denize bırakıldığı ve kullanıma hazır olduğu bir can kurtarma aracı indirime yöntemidir.
- 6 *Serbest düşme indirmesi (Free fell launching)*, bir can kurtarma aracının içindeki kişiler ve araçlar tam olarak herhangi bir bağlantı olmaksızın bırakıldığı ve denize düşmesine müsaade edildiği bir can kurtarma aracı indirme yöntemidir.
- 7 *Dalma giysisi (immersion suit)*, onu giyen kişinin soğuk havalarda vücut ısısı kaybını azaltan koruyucu bir giysidir.
- 8 *Şişebilir araç (inflatable appliance)*, yüzerlik sağlamak için gaz ile doldurulmuş, katı olmayan bölmelerden meydana gelen ve normal olarak kullanıma hazır olana kadar şişirilmemiş durumda tutulan araçtır.
- 9 *Şişirilmiş araç (inflated appliance)*, yüzerlik sağlamak için gaz ile doldurulmuş, katı olmayan bölmelerden meydana gelen ve şişirilmiş olarak her an kullanılmaya hazır tutulan araçtır.
- 10 *Uluslararası Can kurtarma gereçleri (International Life-Saving Appliance (LSA)) kodu (Bu bölümde "Kurallar" olarak anılacaktır.)* Deniz Emniyet Komitesi tarafından kabul edilen MSC. 48 (66) değişiklik yapılabilecek kurallardır. Bu değişikliklerin, mevcut anlaşmanın, 1. Bölüm dışındaki eklerde değişiklik yapılmasına ilişkin yöntemleri belirleyen 8. maddesiyle uyumlu olarak kabulü ve uygulamaya konması gerekir.
- 11 *Denize indirme cihaz veya donanımı (launching appliance or arrangement)*, bir can salını veya kurtarma botunu yerleştirilmiş olduğu yerden güvenle suya indirme cihazıdır.

12 *Boy (Lenght)*, omurganın üstünden ölçülen en küçük kalıp derinliğinin % 85'indeki su hattı üzerindeki toplam boyun % 96'sıdır, veya daha büyük ise, aynı su hattı üzerinde baş bodoslamanın ön yüzünden dümen rodu eksenine kadar olun uzunluktur. Eğimli omurgalı olarak dizayn edilmiş gemilerde bu ölçünün yapıldığı su hattı dizayn su hattına paralel olacaktır.

13 *En hafif seyir Durumu (Lightest seagoing condition)* personel ve de yolcular ile onların bagajları dahil, % 10 stok ve yakıt ile, kargosuz bir yolcu gemisinin yükleme durumudur.

14 *Tahliye Sistemi (Marine Evacuation Sistem)*, Gemide bulunan insanların güverteden yüzer bir kurtarma aracına hızlı bir şekilde aktarılması için kullanılan sistemdir.

15 *Kalıp derinliği (Moulded depth)*

.1 Kalıp derinliği omurganın üstünden bordada fribord güvertesi üst yüzüne kadar ölçülen mesafedir. Ağaç gemilerde ve çelik-ağaç birleşik yapıli gemilerde bu mesafe omurga aşıozunun alt kenarından ölçölür. Geminin orta kesitinin alt bölümünün şekli yuvarlak dip yapıda ise, veya omurga aşıozuna giren kaplamalar kalın ise, mesafe, düz karina yapısının uzantısı olan çizginin içeri doğru girerek omurgayı kestiğı noktadan ölçölür.

.2 Güvertesi ile bordası yuvarlak olarak birleşen gemilerde, kalıp derinliği güverte kalıp çizgileri ile borda kaplamasının birbirini kestiğı noktaya ölçölür.

.3 Fribord güvertesi kademeli ise ve güvertenin yüksek bölümü kalıp derinliğinin saptandığı nokta üstüne uzanıyorsa, kalıp derinliği, güvertenin alçak bölümünden yüksek bölüm ile paralel bir çizgi boyunca uzanan itibar edilen bir çizgiye kadar ölçülecektir.

16 *Yeni can kurtarma aracı veya donanımı (Noval life-saving appliance or arrangement)* , bu Bölümdeki hükümlerin tamamen kapsamadığı fakat eşit veya daha yüksek güvenlik standartları sağlayan yeni özelliklere sahip bir can kurtarma aracı veya donanımdır.

17 *Pozitif denge (positive stability)*, bir,deniz vasıtasının bir moment ile yana yattıktan sonra, bu momentin ortadan kalkmasını müteakip orjinal pozisyonuna dönme kabiliyetidir.

18 *Bir can salı için hazırlık süresi (Recoverytime)*, can salının, gemideki insanların güverteden sala binebileceğı pozisyona getirilmesi için gereken zamandır. Hazırlık süresi, sal parimasının hazırlanarak emniyete alınması, can kurtarma aracının metaforaya bağlanması ve can salının, kaldırılması gibi, salın güverteden ayrılması için yapılan hazırlıklara harcanan süreyi içerir. Hazırlık süresi metaforanın can salını güverteden kaldıracak pozisyona indirilmesi için geçen süreyi kapsamaz.

19 *Kurtarma botu (Rescue Boat)*, tehlikeledeki insanları kurtarmak ve can kurtarma araçlarına rehberlik için dizayn edilen bir bottur.

20 *Kurtarma (Retrieval)*, kazazedelerin güvenli olarak kurtarılışıdır.

21 *Ro-ro yolcu gemileri (Ro-ro passenger ships)*, Kural II-2/3 de tarif edilen özel yük bölmeleri olan yolcu gemileri demektir.

22 *Kısa uluslararası sefer (Short International Voyage)*, bir geminin yolcuları ve mürettebatı güvenli olarak bırakabileceğı bir liman veya yerden 200 milden daha uzak olmayan bir rota üzerinde yaptığı uluslararası bir seferdir. Seferin başladığı memleketin son uğranılan limanı ile varılacak son liman arasındaki mesafe veya dönüş seferi 600 mili geçmeyecektir. Varılacak son liman, geminin sefer yaptığı memlekete geri dönüş seferini başlattığı ve sefer planına göre uğranılan son limandır.

23 *Can kurtarma aracı (survival craft)*, tehlikedeki insanların, gemiyi terk ettikleri zamandan başlayarak, hayatlarını devam ettirmelerini sağlayabilen bir araçtır.

24 *Isısal koruma gereçleri (Thermal protective aid)*, düşük sıcaklık iletkenliğine sahip su geçmez malzemeden yapılmış bir torba veya giysidir.

Kural 4

Can kurtarma araçları ve donanımlarının değerlendirilmesi, deneylerinin yapılması ve onaylanması

1 Paragraf 5 ve 6 da belirtilenlerin dışında, bu Bölümün istediği can kurtarma araçları ve donanımları İdare tarafından onaylanacaktır.

2 Can kurtarma araçları ve donanımlarını onaylamadan evvel İdare bu can kurtarma araçları ve donanımlarının:

.1 Teşkilatın* önerileri uyarınca bu bölümü gerekleri ve kurallarına uygun olduklarını gerçeklemek maksadı ile deneylerinin yapılmasını; veya

.2 Bu önerilerde belirtilenlere büyük ölçüde eşdeğer deneylerden, İdarenin kabul etmesi koşulu ile, başarı ile geçmiş olmasını sağlayacaktır.

3 Yeni can kurtarma araçlarını veya donanımlarını onaylamadan evvel, İdare, bu gibi araçların veya donanımların :

.1 Bu bölümün gereklerine en az eşdeğer güvenlik standartlarına uymalarını ve Teşkilatın önerileri** uyarınca deneylerinin yapılmış olmalarını; veya

.2 İdarenin kabul etmesi koşulu ile, bu önerilere büyük ölçüde eşdeğer değerlendirme ve deneylerden başarı ile geçmiş olmalarını sağlayacaktır.

4 İdare tarafından onaylama için uygulanan işlemler, onayın devam etmesi veya geri alınması koşullarını da içerecektir.

5 İdare tarafından daha önce onaylanmamış olan can kurtarma araçlarını ve donanımlarını kabul etmeden evvel, İdare, can kurtarma araçlarını ve donanımının bu bölüm gereklerine uyduğuna kanaat getirecektir.

6 Bu bölümde gerekli görülen ve kurallarda ayrıntılı özellikleri verilmeyen can kurtarma araçları, İdarenin kabulüne bağlı olacaklardır.

Kural 5

İmalat denemeleri

İdare, imal edilen can kurtarma araçlarının onaylanmış prototipi ile aynı standartta olmasını sağlamak maksadıyla gereken üretim deneylerinin yapılmasını zorunlu kılacaktır.

(*) Teşkilat tarafından A.689 (17) kararı ile benimsenen can kurtarma araçlarının test edilişi ile ilgili olarak Tavsiyelere başvurunuz. 1 Temmuz 1999'dan soma monte edilen can kurtarma araçları donanımları için Deniz Emniyet Komitesince kabul edilen MSC.81 (70) Can kurtarma araçlarının testlerine bakınız.

(**) Teşkilatın A.520 (13) kararı ile benimsenen Can kurtarma araçları ve donanımlarının değerlendirme, denenme ve kabul edilme uygulama koduna başvurunuz.

Kısım B

Gemi ve Cankurtarma Araçları Gereklere

KISIM B-I - YOLCU GEMİLERİ VE YÜK GEMİLERİ

Kural 6

Haberleşme

1 Paragraf 2 Gros tonajı 300 yada daha fazla olan tüm yolcu ve yük gemilerine uygulanacaktır.

2 Can kurtarma telsiz cihazları

2.1 İki yönlü telsiz telefon cihazı (VHF)

2.1.1 İki yönlü Telsiz Telefon Cihazı (VHF) Gros tonajı 500 ve daha fazla olan her yolcu gemisinde en az üç adet iki yönlü telsiz telefon cihazı bulunacaktır. Gros tonajı 300 ve daha fazla ancak 500 gros tonajdan daha az olan her yük gemisinde en az iki adet iki yönlü telsiz telefon cihazı bulunacaktır. Bu araçlar, Teşkilat* tarafından uygun görülenlerden daha az olmayan başan standartlarına uygun olacaktır. Bir can salında tesis edilen iki yönlü telsiz telefon cihazı bulunuyorsa Teşkilat tarafından uygun görülen başari standartlarda daha az standartlara uygun olacaktır.

2.1.2 1 Şubat 1992 tarihinden önceki gemilerde temin edilen ve Teşkilat tarafından kabul edilen başan standartlarına tamamen uymayan iki yönlü telsiz telefon cihazı, onaylanmış iki VHF telsiz telefon cihazıyla iş görebildikleri, Teşkilat tarafından kabul edildikçe 1 Şubat 1999 tarihine kadar Mare tarafından kabul edilir.

2.2 Radar Transponderleri

Gros tonajı 500 ve daha fazla olan her yolcu ve yük gemisinin her bir kenarından en az bir radar transponderi taşınacaktır. Gros tonajı 300 ve daha yukan arıcak 500 gros tonajdan daha az olan her yük gemisinde en azından birer adet radar transponder taşınacaktır. Bu radar transponderler teşkilat** tarafından uygun görülen başan standartlarından daha az olmayan standartlara uygulanacaktır. Radar Transponderleri*** [Kural 31.1.4](#) tarafından belirlenen can salı ve sallarından herhangi bir can kurtarma filikasında kolayca yer alabileceği şekilde bölge-ler içerisinde saklanacaklardır. Seçenek olarak, [Kural 31.1.4](#) de belirlenenler dışındaki her bir can filikası içerisinde bir radar transponder yer alacaktır. En az iki radar transponderi taşıyan ve serbest düşen kurtarma botu ile teçhiz edilmiş olmalı ve bu transponderler biri botta, diğeri köprü üstü görüşü içinde kullanınaya ve diğere can kurtarma botuna transfer edilmeye hazır olarak muhafaza edilmelidir.

3 Tehlike Fişegi

Bölüm 3.1 gereklerine uygun sayısı 12'den az olmayan paraşütlü roket fişegi köprü üstünde veya yakınında bulundurulacaktır.

(*) Teşkilatın A. 809(19) kuralıyla kabul ettiği Can kurtarma araçları için iki yönlü VHF telsiz telefon cihazları için performans standartları tavsiyesi kaynaktır.

(**) Teşkilatın A. 802(19) kuralıyla kabul ettiği Arama ve Kurtarma Operasyonları İçin Can kurtarma aracı Radar Transponderleri performans standartları hakkında tavsiye kararı rehberidir.

(***) Radar transponderlerinden bir tanesi kural IV/ 7.1.3'de istenilen radar transponderidir.

4 Gemi içi Haberleşmesi ve Alarm Sistemleri

4.1 Gemi içindeki acil durum kontrol mevkileri role ve can araçlarına binme mevkileri ve gemideki stratejik mevkiler arasında iki yönlü haberleşme için sabit veya taşınabilir araçları veya her ikisini de içeren acil durum imkanları sağlanacaktır.

4.2 Yolcu ve mürettebatı role mevkileri çağırmak ve role cetveli içeriğindeki faaliyetleri başlatmak için Kuralın Paragraf 7.2.1 deki gereklerine uygun genel alarm sistemi bulunacak ve kullanılacaktır. Sistem muhabere Paragraf 7.2.2 ye uygun olacak toplu çağrı sistemi veya diğer uygun haberleşme araçları ile bütünleştirilecektir. Eğlence ses sistemi, genel alarm sistemi çalıştığında otomatik, olarak kapanacaktır.

4.3 Tüm yolcu gemilerinde genel alarm sistemi, tüm açık güvertelerden duyulmalıdır.

4.4 Gemilerde Tahliye sistemi muhaberesi, bindirme istasyonu ve platform veya cankurtarma botu arasında uyumlu olduğu garanti edilmelidir.

5 Yolcu Gemilerinde Toplu Çağrı Sistemleri

5.1 Kural II-2/40-5 veya II-2/41-2 ve uygun görülürse 4.2 paragrafının hükümlerine ilaveten, tüm yolcu gemilerinde toplu çağrı sistemi bulunacaktır. 1 Temmuz 1997 tarihinden önce inşa edilen yolcu gemileri hususunda, 5.2 ve 5.4 paragraflarının hükümleri, 5.5 paragrafının koşullarına bağlı kalarak, 1 Temmuz 1997 tarihinden sonraki ilk periyodik sorvey tarihinden daha geç olmayacak şekilde uygulanacaktır.

5.2 Toplu çağrı sistemi paragraf 7.2.2.1'de belirtildiği gibi, yetkisiz kullanma karşı konacaktır ve tüm alanlardaki ambient sesi üzerinde belirgin bir şekilde duyulabilecektir ve ilgili alanlardaki herhangi bir hoparlör devre dışı kaldığında, sesi kısıldığında ya da toplu çağrı sistemi diğer amaçlar için kullanıldığında tüm acil durum mesajlarının yayın yapabileceği şekilde, İdarenin gerekli gördüğü yerlerde köprü üstünden bir yerden ya da güvertenin diğer alanlarında kontrol edilen bir fazla devinim fonksiyonu (override function) ile temin edilecektir.

5.3 1 Temmuz 1997 tarihinde ve daha sonra inşa edilen yolcu gemilerinde;

5.4 Toplu çağrı sistemi [Kural II-1/42.2.2](#) gereği ve acil durum güç kaynağına bağlanacaktır.

5.5 5.2, 5.4 ve Kod'un 7.22.1 paragraflarıyla belirlenen kurallara uyan ve yönetim tarafından onaylanmış toplu çağrı sistemi ile donatılmış gemiler hariç, 1 Temmuz 1997'den önce inşa edilmiş gemilerin sistemlerini değiştirmesi gerekmektedir.

.1 Toplu çağrı sistemi yeterli bir şekilde boyları boyunca ayrılabilir ve iki ayrı ve bağımsız yükselteçlere sahip olan en az iki loop'a sahip olacaktır.

.2 Toplu çağrı sistemi ve onun verimi Teşkilat tarafından uygun gören tavsiyelere bağlı kalarak İdare tarafından onaylanacaktır.

(*) Yolcu gemilerinde kablolu toplu çağrı sistemleri için performans standartları tavsiyeleri MSC/genelge 808'e bakınız.

Kural 7

Kişisel can kurtarma araçları

1 Can Simitleri

1.1 [Kural 2.1.1](#) gereklerine uygun can simitleri;

.1 Geminin her iki tarafında ve uygulanabilir ölçüde gemi bordasına uzanan bütün açık güvertelerde kullanılmaya hazır durumda yerleştirilecektir; bunlardan en az bir adedi kıç tarafa yakın olacaktır.

.2 Yerlerinden kolayca alınabilecek biçimde yerleştirilecek ve hiçbir şekilde daimi olarak bağlanmayacaktır.

1.2 Geminin her bir tarafında en az bir can simidi, can simidinin yerleştirildiği mahalden en hafif açık deniz seyir durumundaki su hattına olan mesafenin iki katından veya 30 m.den daha kısa olmamak üzere, hangisi daha uzun ise, Paragraf 2.1.4 gereklerine uygun yüzer bir can incesi ile donatılacaktır.

1.3 Toplam can simidi sayısının yarısından fazlası Paragraf 2.1.2'nin gereklerine uygun kendi kendine yanar bir lamba ile donatılacaktır; bunlardan en az iki adedi Paragraf 2.1.3 gereklerine uygun kendi kendine duman verebilecek duman kandili ile donatılmış olacak ve köprü üstünden çabuk olarak düşürülmesi olanağı bulunacaktır; lamba ile veya lamba ve duman kandili ile donatılmış can simitleri geminin her iki tarafına eşit sayıda yerleştirilecek ve bunlar paragraf 1.2 gereklerine uygun yüzer can incesi ile donatılmış olanlardan olmayacaktır.

1.4 Her can simidi üzerine bulunduğu geminin adı ve bağlama limanı Romen alfabesi büyük harfleri ile yazılacaktır.

2 Can Yelekleri

2.1 Gemide bulunan her insan için Paragraf 2.2.1 veya 2.2.2 gereklerine uygun bir can yeleği bulunacaktır; buna ek olarak:

.1 Gemide bulunan yolcu sayısının en az % 10'u kadar veya her çocuk için bir can yeleği hesabı ile gerekli olabilecek daha fazla sayıda çocuklara uygun can yeleği bulunacaktır.

.2 Vardiyadaki kişiler için ve uzakta bulunan can kurtarma aracı mevkilerinde kullanılmak üzere köprü üstünde, makina dairesinde ve insan bulunan yerlerde yeter sayıda can yeleği bulunacaktır.

2.2 Can yelekleri kolay erişilebilecek yerlerde bulunacak ve mevkileri açık şekilde gösterilecektir. Geminin özel düzenlemeleri sebebi ile paragraf 2.1 in gereğine uygun can yeleklerinin çabuk erişilebilecek şekilde yerleştirilememesi halinde, can yeleklerini arttırmayı içeren değişik önlemler idareyi tatmin edici biçimde olacaktır.

2.3 Can yelekleri, Serbest düşen can kurtarma araçları hariç can salları civarında olmalıdır. Can sallarının girişine engel olmamalıdır, can salında emniyet kemerleri olmalıdır.

2.4 Serbest düşen salları için kullanılan can yelekleri, giyilebilir veya taşınabilir olmalı, can salını indiren veya can salına girenin girişini engellememelidir.

3 Dalma ve Koruma Giysileri

3.1 Tahliye partisinde ve Kurtarma botunda görevlendirilen mürettebatın her biri için, bedenlerine uyan, Kod'un Bölüm 2.3 gereklerine uygun dalma giysisi Kod'un bölüm 2.4 gereklerine uygun koruyucu elbise bulunacaktır. İdarenin soğuktan koruyucuyu gereksiz gördüğü ılıman iklimlerde koruyucu giysi bulundurması gerekmez.

Kural 8

Role cetveli ve acil durum talimatları

- 1 Bu kural bütün gemilere uygulanır.
- 2 Gemide bulunan her kişi için acil durumlarda uyulacak açık talimatlar bulunacaktır. Bu talimatlarda Bayrak Devleti lisanı ve İngilizce olarak açıklama bulunmalıdır.
- 3 [Kural 37](#) gereklerine uygun role cetvelleri, köprüüstü, makine dairesi, mürettebat yaşama yerleri dahil olmak üzere gemi boyunca göze çarpan yerlere asılacaktır.
- 4 Yolculara aşağıdaki bilgileri vermek üzere resimler ve gerek duyulan dillerdeki talimatlar yolcu kamaralarına ve toplanma yerleri ile diğer yolcu yerlerine göze çarpıcı biçimde asılacaktır :
 - .1 Toplanma yerleri;
 - .2 Acil durumda hareket tarzları;
 - .3 Can yelekleri giyme yöntemi.

Kural 9

Çalıştırma talimatları

- 1 Bu Kural bütün gemilere uygulanır.
- 2 Can kurtarma araçları ve denize indirme kontrollerinin üzerinde veya yakınında levha ve işaretler bulunacaktır ve bunlar:
 - .1 Kontrolların maksadını ve araçların çalıştırılmasını açıklayacak ve ilgili talimat ve uyarılar verecektir;
 - .2 Acil durum aydınlatma koşullarında kolayca görülecektir;
 - .3 Teşkilat önerilerine uygun semboller içerecektir.*

Kural 10

Can kurtarma aracının gemi adamıyla donatılması ve yönetimi

- 1 Bu Kural bütün gemilere uygulanır.
- 2 Acemi kişilere yardımcı olmak ve toplanmalarını sağlamak için gemide yeterli sayıda eğitilmiş kişiler bulunacaktır.
- 3 Gemideki tüm insanlar tarafından geminin terki için gerekli can kurtarma aracını ve denize indirme donanımlarını kullanabilecek, güverte zahitleri veya belgelendirilmiş kişilerden yeterli sayıda mürettebat bulunacaktır.

(*) A. 760(18) Kararı ile Teşkilat tarafından uygun bulunan can kurtarma araçları ve donanımları ile ilgili semboller. (MSC. 82/70)

4 Kullanılacak her can kurtarma aracında bir güverte zabiti veya belgelendirilmiş kişi sorumlu olarak görevlendirilecektir. Bununla beraber, İdare, seferin özelliğine göre, gemideki insanların sayısı ve geminin karakteristiğini göz önünde tutarak can sallarının kullanılması ve çalıştırılmasında deneyimi olan kişilerin yukarıda sözü edilen kişiler yerine can sallarında sorumlu olarak görevlendirilmesine izin verilebilir. Can filikası olması halinde filika amirine bir yardımcı verilecektir.

5 Can kurtarma aracından sorumlu kişi, can kurtarma aracı mürettebatını listesine sahip olacak ve kendi kumandası altındaki mürettebatın görevlerini bildiğinden emin olacaktır. Can filikası mürettebat listesi can filikası amir yardımcısında da bulunacaktır.

6 Her motorlu can kurtarma aracı, küçük ayarlar yapabilen ve motora müdahale yapabilen personel ile donatılacaktır.

7 Paragraf 2, 3 ve 4 ile ilgili olarak, kaptan geminin kurtarma araçlarının personelinin eşit olarak dağıtımını sağlayacaktır.

Kural 11

Can kurtarma aracı toplanma ve binme düzenlemeleri

1 Onaylı denize indirme araçlarına gerek gösteren can filikaları ve can kurtarma araçları yaşam ve görev mahallerinin mümkün olduğu kadar yakınına yerleştirilecektir.

2 Toplanma mevkileri binme mevkilerine yakın olacaktır. Her toplanma mevkisinin kendisine tahsis edilen insanları alacak yeterli alanı olacaktır. Her personel için en az 0.35 m² olacaktır.

3 Toplanma ve binme mevkileri yaşama ve çalışma alanlarından kolayca erişilebilir yerlerde olacaktır.

4 Toplanma ve binme mevkileri, hangisi uygunsa ya [Kural II-I/42](#) veya [II-I/43](#) de istenen acil durum güç kaynağından beslenen ışıklandırma ile yeterince aydınlatılacaktır.

5 Toplanma ve binme mevkilerine yol veren dar geçitler, iskeleler ve çıkışlar aydınlatılacaktır. Böyle bir aydınlatma, hangisi uygunsa ya [Kural II-I/42](#) veya [II-I/43](#) de istenen acil durum güç kaynağı tarafından beslenecek düzende olacaktır. İlave olarak ve [kural II-2/28.1.10*](#) gereği markalama işaretleri, organizasyonun tavsiyelerine göre, bu amaç için, role istasyonu ulaşım yolları, role istasyonu sembolü ile gösterilmelidir.

6 Matafora ile indirilen can kurtarma araçlarına ait toplanma ve binme yerleri, sedyelerin can kurtarma aracına yerleştirilmesine imkan verecek şekilde düzenlenecektir.

7 En hafif seyir durumunda, uygun olmayan şartlarda geminin 10° trim ve 20° ye kadar yalpa yapması, her iki durum içinde, her bir can salı indirme istasyonundan veya bitişik iki indirme istasyonundan gemiden indirilen can salı için Kod'un paragraf 6.1.6 gereklerini karşılayan , güverteden su hattına tek parça şeytan çarmıhı atılmalıdır. Bununla beraber, idare geminin her iki tarafında da en az birer şeytan çarmıhı bulunması koşulu ile yüzer durumdaki can kurtarma araçlarına erişmeye imkan veren onaylı cihazların konulmasına izin verebilir. [Kural 131.1.4](#) ile olması gereken can salına kontrollü şekilde suya indirilmesinde diğer yöntemlere müsadde edilebilir.

8 Gerek duyulduğu takdirde, insanların güvenle binmesini sağlamak maksadı ile matafora ile mayna edilen can kurtarma aracını gemiye doğru çekmek ve gemi bordasında tutmak için uygun parimalar bulundurulacaktır.

*Bu madde 1 Temmuz 2002'den önceki Bölüm II-2 ile ilgilidir. Bu maddeye eşdeğer olarak Bölüm II-2 Kural 13 Md.3.2.5.1 ilave edilmiştir.

Kural 12

Denize indirme istasyonları

Pervaneden ve teknenin dik çıkıntılı yerlerinden belli bir mesafede olma gereğine özellikle dikkat ederek, denize indirme mevkiileri, denize güvenli indirme sağlayacak yerlerde olacaklar ve böylece, serbest düşme ile indirilmek üzere özel yapılmış kurtarma araçları dışındaki kurtarma araçları, mümkün olduğunca, geminin düz bordasından indirilebilecektir. Eğer baş tarafta konumlandırılmışsa, çatışma perdesinin arkasına ve korumalı bir mevkiye yerleştirilecek ve, bu kesimde, idare indirme cihazının mukavemetine özel önem gösterecektir.

Kural 13

Can kurtarma araçlarının yerleştirilmesi

- 1 Her can kurtarma aracının yerleştirme düzeni aşağıda belirtildiği şekilde olacaktır :
 - .1 Hiçbir can kurtarma, aracı ve yerleştirme düzeni, başka bir denize indirme mevkiindeki diğer can kurtarma araç veya kurtarma botunun çalışmasını engellemeyecektir.
 - .2 Güvenli ve uygulanabildiği ölçüde su yüzeyine yakın bir mevkide olacak ve gemiden dışarı atma şeklinde indirme maksadı ile yapılmış can kurtarma araçları dışındaki can kurtarma aracı olması halinde, gemi uygun olmayan trim koşulunda tam yüklü durumda iken ve hangisi daha az ise ya herhangi bir tarafa 20° ye kadar veya fribord güvertesi kenarını suya batıran açığa kadar meyilli iken binme mevkiindeki can kurtarma aracının su yüzeyinden yüksekliği 2m. den daha fazla olmayacak bir mevkiye yerleştirilecektir.
 - .3 Binme ve indirme hazırlıkları mürettebatın 2 kişi tarafından 5 dakika içinde yapılabilecek şekilde hazır olacaktır;
 - .4 Bu bölümün gereklerine Kod'a uygun tam olarak donatılacaktır.
 - .5 Mümkün olduğu ölçüde güvenli ve korunmalı, yangın ve patlama hasarına karşı korunan bir mevkide olacaktır.

Açıklama : Tankerlerdeki en düşük sayıdaki can kurtarma araçları yangın ve patlama hasarından korumak için yük tankı slop tank veya patlayıcı ve zararlı sıvı ihtiva eden diğer tankların üstüne veya altına yerleştirilmemelidir. Bu açıklama [Kural 31.1.4](#) de istenilen can kurtarma araçlarına uygulanmaz.

2 Gemi bordalarından indirilecek can filikaları, pervaneden mümkün olduğu kadar uzağa yerleştirilecektir. Boyu 80 m. den uzun ve 120 m. den kısa yük gemilerinde her can filikası, pervaneden, can filikası kış tarafından itibaren bir filika boyu mesafeden az olmayacak mesafeye yerleştirilecektir. Boyları 120m. ve daha uzun yük gemileri ile 80m. ve daha uzun yolcu gemilerinde can filikasının kışından pervaneye olan uzaklık can filikası boyunun 1.5 katından az olmayacaktır. Gemide şiddetli denizlere karşı mümkün olduğu kadar korunacak şekilde yerleştirilecektir.

- 3 Can filikaları denize indirme araçlarına bağlanmış olarak yerleştirilecektir.
- 4.1 Her can salı, markalayıcı ile birlikte gemiye devamlı bağlı olmalıdır.

4.2 Her can salı ve can salı grubu Kod'un paragraf 4.1.6 sı ile uyumlu olarak serbest gören araçlar ile donatılmalıdır, her cisim yüzebilir ve serbest olmalı, şişebilir araçlar gemi battığında otomatik olarak şişmelidir.

4.3 Can sallarını kendilerini güvene alan donanımlardan el ile ayrılmaya müsaade edecek düzende yerleştirilecektir.

4.4 [Kural 31.1.4](#) gerekleri paragraf 4.1 ve 4.2 deki can sallarına uygulanmaz.

5 Paragraf 1.2 de sınırları belirtilen trim ve meyillerde veya geminin hareketleri veya güç kaynağı anzası sonucu çalışmaz duruma gelmeyeceği kabul edilen bazı taşıma araçları sağlanmamış ise, matofora ile indirilen can kurtarma araçları kaldırma kancalarının erişebileceği mesafe içine yerleştirilecektir.

6 [Kural 31.1](#)'e göre toplam kapasitedeki ve geminin iki bordasından herhangi birinden denize indirilebilmesi gereken can kurtarma araçlarının geminin iki tarafından her birinde yerleştirilmediği hallerde, gemiden dışarı atma şeklinde indirmeye maksadı ile yapılmış can sallarını geminin her iki tarafından indirilmek üzere kolayca taşınabilecek şekilde yerleştirilecektir.

Kural 14

Kurtarma botlarının yerleştirilmesi

Kurtarma botları aşağıdaki gibi yerleştirilecektir :

- 1 En geç 5 dakika içinde indirilebilmek üzere, devamlı hazır durumunda bulundurulacaktır.
- 2 Denize indirmeye ve denizden gemiye alınmaya uygun durumunda olacaktır;
- 3 Kurtarma botu ve yerleştirme düzenleri, diğer bir indirme mevkiindeki bir can kurtarma aracının çalışmasını,
- 4 Aynı zamanda can filikası olması halinde, [Kural 13](#) gereklerine uygun düzende yerleştirilecektir.

Kural 15

Gemiye Terk sistemlerinin yerleştirilmesi

- 1 En hafif deniz durumunda gemi bordasında, tahliye sisteminin bindirme istasyonu ile su hattı arasında, herhangi bir açıklık olmamalı ve herhangi bir fırlatmadan korunmalıdır.
- 2 Deniz tahliye sistemi indirme emniyetini sağlamak için pervaneden emniyet mesafesi uzaklığında ve omurganın kademe kademe yukarı geliş durumunda, sistem, tahliye araçlarını geminin bordasından aşağı emniyetle indirebilecek pozisyonda yerleştirilmelidir.
- 3 Her tahliye sistemine, geçiş yolu üzerinde, ne düz platformda nede çalışma düzeni ve istif durumunu ve diğer can kurtarma cihazları ile diğer indirme istasyonlarının çalışmasını etkilemeyecek şekilde yerleştirilmelidir.
- 4 Tahliye sistemi, ağır deniz şartlarından korunacak şekilde gemi düzenlenerek uygun bir yere yerleştirilmelidir.

Kural 16

Can kurtarma aracının denize indirme ve geri alma düzenleri

1 [Kural 6.1](#)'in gereklerine uygun indirme araçları aşağıda belirtilenlerin dışında bütün kurtarma araçları için sağlanacaktır.

- .1 En hafif açık deniz seyir durumundaki geminin su hattından 4.5 m.yi geçmeyen yüksekliğe yerleştirilmiş ve ağırlığının 185 kg.dan fazla olmaması; veya
- .2 En hafif açık deniz seyir durumundaki geminin su hattından 4.5 m.yi geçmeyen yüksekliğe yerleştirilmiş ve geminin her iki tarafa 20° den az olmayan meyil ve 10 dereceye kadar uygun olmayan trim yapması halinde yerleştirme mahallinden doğrudan doğruya denize indirilmek üzere yerleştirilmiş olması; veya
- .3 Ağırlığı 185 kg. geçmeyen ve gemideki toplam insan sayısının % 200'ünü taşıyacak can kurtarma aracı miktarının fazlası olarak, taşınan can kurtarma aracı olması; veya
- .4 Can kurtarma aracı, bordada toplam insan sayısının % 200 fazlasını taşıdığı ve 20'lik yalpa ve 10° lik trim gibi uygun olmayan koşullarda dayanıklı şekilde yerleştirilmiş olmalıdır; veya
- .5 10° lik trim ve 20° lik yalpa gibi uygun olmayan durumlarda Can kurtarma aracı, indirme için Kod'un bölüm 6.2 sinin gereklerine uyumlu olarak tahliye sistemine bağlı olmalıdır.

2 Her can filikası için, can filikasını denize indirebilecek ve yerine alabilecek araç bulunacaktır. İlave olarak can salının bakımı için serbest bırakma mekanizması olmalıdır.

3 Denize indirme ve denizden alma düzenleri, gemideki araç operatörünün can kurtarma aracını indirmesi sırasında ve can filikalarını gemiye alması sırasında her zaman görebileceği şekilde olacaktır.

4 Gemideki benzer can kurtarma araçları için, tek bir tip bırakma mekanizması kullanılacaktır.

5 Herhangi bir indirme mevkiindeki can kurtarma aracının hazırlanması ve kullanılması, diğer bir mevkiideki diğer kurtarma botu veya kurtarma aracının acil olarak hazırlanması ve kullanılmasına engel olmayacaktır.

6 Palanga halatları, kullanıldıkları yerde, en hafif açık deniz durumunda geminin uygun olmayan 10°'ye kadar trim ve her iki tarafa 20° den az olmayan meyil yapması halinde, can kurtarma aracının suya erişmesini sağlayacak uzunlukta olacaktır.

7 Hazırlanması ve indirilmesi sırasında kurtarma aracı, denize indirme aracı ve denize indirmenin yapılacağı su alanı, hangisi uygunsa, ya [II-I/42](#) veya [II-I/43](#) kuralında istenen acil durum elektrik güç kaynağından beslenen lambalarla aydınlatılacaktır.

8 Gemiye terk esnasında can kurtarma aracı üzerine herhangi bir su boşaltımını önlemek için düzenlemeler yapılacaktır..

9 Can kurtarma teknesinin geminin dengeleyici kanatları tarafından hasara uğratılması tehlikesinin var olması halinde dengeleyici kanatları içeriye almak için acil durum güç kaynağından beslenen düzenler bulunacaktır: Dengeleyici kanatların durumunu göstermek için köprü üstünde acil durum güç kaynağı ile çalıştırılan göstergeler bulunacaktır.

10 Kod'un bölüm 4.5 gereklerine uygun can filikalarının bulunması halinde, en hafif açık deniz seyir durumunda geminin uygun olmayan 10°'ye kadar trim ve iki tarafa 20° den az olmayan meyil yapması koşullarında suya erişecek uzunlukta ikiden az olmayan can halatı üzerine takılmış olarak iki matafora arasına gerilen halat bulunacaktır.

Kural 17

Kurtarma botuna binme, denize indirme ve gemiye alma düzenlemeleri

1 Kurtarma botu binme ve denize indirme donanımları, kurtarma botunu mümkün olan en kısa zamanda gemiye alabilecek ve indirebilecek şekilde olacaktır.

2 Kurtarma botu geminin can kurtarma araçlarından biri ise, binme donanımı ve indirme mevki kural 11 ve 12 gereklerine uygun olacaktır.

3 Denize indirme donanımı Kural 16 gereklerine uygun olacaktır, ilaveten, bütün kurtarma botları sakın havada geminin üzerinde 5 mil'e kadar yol varken, gerektiğinde parima halatları kullanılarak denize indirilebilecek şekilde olacaktır.

4 Taşıyacağı tam insan ve teçhizatla yüklü durumda kurtarma botunun 5 dk'dan fazla olmayacak şekilde gemiye alınması mümkün olacaktır. Kurtarma botu aynı zamanda bir can filikası ise, filika teçhizatı ve onaylanmış kurtarma botunun taşıyacağı altı kişiyle yüklü olarak çabuk şekilde gemiye alınması mümkün olacaktır.

5 Kurtarma botu yükleme ve geri alma düzenlemeleri sedyenin emniyetli ve etkili taşınmasına uygun olacaktır. Kötü hava koşullarında eğer tehlike oluşturan ağır hareketli bloklar mevcut ise deniz bağına vurulmalıdır.

Kural 18

Halat atma araçları

Gemide Kod'un bölüm 7.1 gereklerine uygun bir halat atma aracı bulunacaktır.

Kural 19

Acil durum eğitimi ve talimleri

1 Bu kural bütün gemilere uygulanacaktır.

2 Role ve Emniyet Eğitimleri.

2.1 Emercensi görevler ile donatılmış her personel seyir çıkmadan önce bu görevlere aşina olmalıdır.

2.2 Gemi seyir çıktıktan sonra 24 saatten fazla seyir yapılacak ise yolcular 24 saat içinde bindirme istasyonlarında mevki alacaklardır. Yolculara can yeleği giyme ve emercensi durumlarda hareket tarzları hakkında ders verilecektir.

2.3 Yeni yolcular gemiye geldiğinde, seyirden önce veya seyre çıkar çıkmaz derhal bir yolcu güvenlik brifingi verilmelidir. Brifing [Kural 8.2 ve 8.4](#)'te istenen Acil durum talimatları içeren anons olarak ve yolcuların anlayacağı düşünülen bir veya birkaç dilde verilmelidir. Anonslar genel anons devresinden yapılmalı, veya seyir boyunca hala anonsu duymamış yolcuların olabileceği düşünülerek en azından yolcuların duyabileceği başka yolla benzer bir şekilde yapılmalıdır. Role kuralları gemi limanda iken verildi ise brifing, Paragraf 2.2 gereklerini anlatacak şekilde roleyi içermelidir. Brifing bilgi kartları ve afişler veya video programları ile desteklenebilir, fakat bu anonsun yerini alamaz.

3 Eğitimler

3.1 Eğitimler mümkün olduğu kadar pratik ve gerçek duruma yakın olmalıdır.

3.2 Mürettebattan her kişi ayda en az bir defa gemiyi terk ve bir defa yangın talimine iştirak edecektir. Eğer bir ay evvel yapılan gemiyi terk ve yangın talimine mürettebatın % 25'inden fazlası iştirak etmemişse, geminin bulunduğu limanı terk ettikten sonra 24 saat içinde mürettebat ile talimler yapılacaktır. Yeni inşa edilen bir gemide veya gemi overhol geçirdikten sonra ve yeni personel katıldığında bu eğitimler seyirden önce verilmelidir. Bunun uygulanabilir olmadığı gemi sınıfları için idare en az eşdeğerde olan düzenlemeleri kabul edebilir.

3.3 Gemiye Terk Talimi

3.3.1 Gemiye terk talimleri aşağıdaki hususları içerecektir :

1. [Kural 6.4.2](#) de istenen alarm ile yolcu ve mürettebatın toplanma mevkilerine çağırılması ve role cetvelinde belirtilen gemiyi terk sırasından haberdar edilmesi;
2. Role mevkilerine gelerek rapor verme ve role cetvelinde; tarif edilen görevler için hazırlanma;
3. Yolcu ve mürettebatın uygun şekilde giyinmiş olduğunu kontrol;
4. Can yeleklerinin doğru şekilde olduğunu kontrol;
5. İndirme hazırlıkları yapıldıktan sonra en az bir can filikasının bir miktar aşağı indirilmesi;
6. Can filikası motorunun çalıştırılması;
7. Can sallarının denize indirmek için kullanılan mataforların çalıştırılması.

3.3.2 Birbirini izleyen talimlerin her birinde bir evvelkinden değişik can filikaları paragraf 3.3.1.5 gerekleri uyarınca ve uygulanabildiği ölçüde, bir miktar aşağı indirilecektir.

3.3.3 Paragraf 3.3.4 ve 3.3.5 teki şartlar hariç, her can filikası gemiyi terk talimleri sırasında tayin edilen çalıştırma mürettebatı ile beraber en az 3 ayda bir defa denize indirilecek ve manevra yaptırılacaktır.

3.3.4 Serbest düşme şeklinde denize inme tertibatı olan can kurtarma sallarını ile eğitim pratik değildir. Bu personelin eğitimi, diğer bir can salı ile gemide ve denizde manevralar şeklinde 6 ayda bir yapılması kabul edilebilir. İdare bu süreyi 6 ayı geçmeyen periyotlar halinde 12 aya uzatabilir.

3.3.5 Eğer limandaki bağlama durumları ve yükleme ve boşaltma planlaması can filikalarının bir taraftan indirilmesine imkan vermiyor ise İdare kısa Uluslararası seferlerde çalışan gemilerin o taraftaki can filikalarını denize indirmemesine müsaade edebilir. Ancak bütün bu can filikaları her üç ayda en az bir defa bir miktar aşağıya indirilecek ve en az yılda bir defa denize indirilecektir.

3.3.6 Aynı zamanda kurtarma botu olan can filikaları dışındaki kurtarma botları uygulanabilirliği doğrultusunda mürettebat ile beraber her ay denize indirilecek ve manevra yaptırılacaktır. Her ne olursa olsun bu gerek her üç ayda bir defa uygulanacaktır.

3.3.7 Kurtarma botu ve can filikası talimleri geminin seyir durumunda yapıldığı takdirde bu eğitimlerdeki tehlikeli durumlar meydana çıkabileceği için yalnız korunmalı sularda ve bu eğitimlerde tecrübeli bir zabıt gözetiminde yapılacaktır.*

3.3.8 Eğer bir gemi deniz tahliye sistemi ile teçhiz edilmiş ise, sistemin atılacağı son ana kadar olan uygulamaların tamamını kapsayan eğitimler icra edilmelidir. Bu eğitim [Kural 35.4](#)'te belirtilen gemi eğitim yardımcıları ile desteklenmelidir. İlave olarak bu ekip içindeki her çalışanın, benzer bir sistemin kıyıda veya gemiden tam bırakmasını kapsayan eğitimi iki yıldan çok fakat üç yılı kesinlikle geçmeyen süreler içinde tekrarlanmalıdır. Bu eğitimler [Kural 120.8.2](#)'de belirtilen eğitimlerle birleştirilebilir.

3.3.9 Toplanma ve gemiyi terk için acil durum aydınlatması her gemiyi terk durumunda denenecektir.

3.4 Yangın Eğitimleri

3.4.1 Yangın talimleri, gemi tipi ve yüküne bağlı olarak vuku bulacak acil durumlarda uygun kolaylıkta düzenlenmelidir.

3.4.2 Her yangın talimi aşağıdakileri içermelidir.

1. Role listelerinde tanımlanan görevler için hazırlık ve istasyonların rapor etme Kural 8.3'te belirtilmiştir.
2. Sistemin çalışmaya uygunluğunu göstermek için en az iki su jetiyle çalışan yangın pompası devreye alınır.
3. Yangın elbiseleri ve diğer kişisel kurtarma donanımları kontrolü.
4. İlgili haberleşme ekipmanının kontrolü.
5. Su geçirmez kapıların, yangın kapılarının ve yangın damperlerinin çalışmasının kontrolü.
6. Geminin sırasıyla terki için gerekli donanımın kontrolü.

3.4.3 Talimlerde kullanılan donanımlar, tam uygulama şartlarında hemen geri getirilebilir olmalıdır ve talimdeki hata ve eksiklikler tespit edilerek mümkün olduğunca giderilmelidir.

(*) A. (624) 15 Geminin seyir halinde ilerlerken can filikaları ve kurtarma botları indirme maksatlı eğitim rehberi ile ilgili yönergesidir.

4 Gemide Eğitim ve Talimatlar

4.1 Can kurtarma aracı donanımları dahil olmak üzere can kurtarma araçlarının ve yangın söndürme cihazlarının kullanılması hakkındaki gemi eğitimi, bir gemi adamının gemiye katılmasından sonra iki haftayı geçmemek üzere mümkün olduğu kadar erken yaptırılacaktır. Bununla beraber mürettebatın rotasyon usulü ile düzenli olarak değiştirilmesi halinde bu eğitim gemiyi ilk katılımdan sonra iki haftayı geçmeden verilecektir. Öğrenimin her bir gemi can kurtarma ve yangın söndürme donanımlarının çeşitli bölümlerini kapsayabilir. Fakat geminin bütün can kurtarma ve yangın söndürme donanımları eğitimi iki aylık süre içinde plana alınacaktır.

4.2 Mürettebatın her birine aşağıdakileri içeren fakat bununla sınırlanmayan talimatla verilecektir.

- .1 Şişirilebilir can sallarının kullanılması.
- .2 Vücut sıcaklığının normalin altına düşmesi (hipotermi) sorunları, vücut sıcaklığının azalmasına karşı ilk yardımın yapılması ve diğer gereken ilk yardım hususları;
- .3 Kötü hava ve deniz şartlarında geminin can kurtarma araçlarının kullanılması için gerekli özel talimatlar, ve
- .4 Yangın söndürme donanımlarının kullanılması;

4.3 Matafora ile denize indirilen can sallarının kullanılması için gemi eğitimi, bu araçlara sahip gemilerde 4 ayı geçmeyen aralıklarla yapılacaktır. Uygulanabilirse bu eğitim can salının şişirilmesini ve denize indirilmesini içerecektir. Bu can salı geminin can kurtarma araçlarından olmayıp eğitim maksadı için özel yapılmış bir can salı olabilir; böyle özel can salı belirgin şekilde markalanacaktır.

5 Kayıtlar

Role toplantılarının yapıldığı tarihler, gemiyi terk ve yangın talimlerine ve diğer can kurtarma araçlarına ait talimlere ve gemi eğitimlerine ait ayrıntılar İdare tarafından tespit edilen Jurnala kayıt edilecektir. Bir role toplanması, talimi veya eğitimi tayin edilen zamanda tam olarak yapılmamışsa yapılan toplanma, talim veya eğitimin, kapsamı ve koşulları jurnala yazılacaktır.

Kura1 20

İşlevsel hazırlık, bakım-tutum ve kontroller

1 Bu kural bütün gemilere uygulanır, 1 Temmuz 1986 dan önce inşa edilen gemilerde Paragraf 3 ve 6.2'nin gereklerine uygulanabildiği ölçüde; uyulacaktır.

2 İşlevsel hazırlık durumu

Gemi limandan hareket etmeden önce ve sefer süresinde her zaman bütün can kurtarma araçları çalışır durumda ve derhal kullanılmaya hazır olacaktır.

3 Bakım - Tutum

3.1 Kural 36 gereklerine uygun can kurtarma araçlarının bakım talimatları gemide bulunacak ve bakım bunlara göre yapılacaktır.

3.2 İdare, paragraf 3.1 gerekleri yerine, Kural 36'nın gereklerini kapsayan, gemide planlanmış bir bakım tutum programını kabul edebilir.

4 Palangaların Bakım - Tutumu

4.1 Denize indirmede kullanılan palangalar, 30 ayı geçmeyen aralıklar ile ters yüz edilecek ve hangisi erken ise, ya durumlarının kötüleşme sebebi ile gerektiğinde veya beş yılı geçmeyen aralıklar ile yenilenecektir.

4.2 İdare, paragraf 4.1'deki ters yüz etme yerine, periyodik kontroller ile, kötüleşme sebebi ile gerektiğinde veya 4 yılı geçmeyen aralıklar ile hangisi önce ise yenilemeyi kabul edebilir.

5 Yedek Parçalar ve Onarım Teçhizatı

Can kurtarma araç/gereçleri için ve bunların aşırı kullanıma maruz kalan ve muntazaman değiştirilmesi gereken için yedek parçalar ve onarım malzemesi bulunacaktır.

6 Haftalık Kontrol

Aşağıdaki denemeler ve kontroller her hafta yapılacaktır :

- .1 Tüm can kurtarma araçları, kurtarma botları ve denize indirme araçlarının gözle kontrolü yapılacak ve hazır durumda oldukları görülecektir;
- .2 Can filikalarındaki ve kurtarma botlarındaki bütün motorlar, çevre sıcaklığı motorların ilk hareketleri için gerek duyulan en az sıcaklık üzerinde olmak koşulu ile 3 dakikadan az olmamak üzere ileri ve geri çalıştırılacaktır. Bu periyod esnasında dişlilerin birbirine geçişi görülecektir. Bununla beraber özel bir motor karakteristiği varsa su içerisindeki pervanenin konumunun dışında 3 dakikadan fazla çalıştırılmaz. Bu durumda yapımcısının el kitabında tariflenen periyodla çalıştırılmalıdır. Temmuz 1986'dan önce inşa edilmiş gemiler için, özel hallerde, idare bu gereği zorunlu tutmayabilir.
- .3 Genel acil alarm sistemi denenecektir.

7 Aylık Kontroller

Can filikası teçhizatı dahil olmak üzere bütün can kurtarma araçlarının kontrolü [Kural 36.1](#) gereği olan kontrolü çizelgesine göre her ay yapılacak, tam ve iyi durumda oldukları görülecektir. Kontrol sonucu jurnala kayıt edilecektir.

8 Şişirilebilir can salları, şişirilebilir can yelekleri ve şişirilebilir kurtarma botlarının bakımı

8.1 Şişirilebilir her can salı ve yeleğinin bakımı aşağıdaki gibi yapılacaktır :

- .1 12 ayı aşmayan aralıklarla yapılacaktır. Makul ve uygun görülen hallerde, idare bu süreyi 17 aya kadar uzatabilir ;
- .2 Konu hakkında eğitim görmüş kişisel çalıştıran ve uygun bakım imkanları bulunduran, bunların bakımında uzman olan onaylanmış bakım istasyonunda yapılacaktır.*

8.2 Deniz tahliye sisteminin rotasyonlu olarak açılması

Paragraf 8.1 de belirtilen deniz tahliye sistemlerinin hizmet aralıklarıyla beraber veya ek olarak, her bir deniz tahliye sistemi, idare tarafından en az altı ayda bir açılıp, yayılarak kontrol edileceği, görüş birliğine varılan aralıklar ile rotasyonlu olarak açılmalıdır.

8.3 Yeni veya piyasaya yeni çıkmış can kurtarma araçları tertibatı Kural 4'ün devamı olarak onaylayan bir idare, aşağıdaki şartlarda hizmet süresinin uzamasına izin verebilir.

8.3.1 Yeni ve piyasaya yeni çıkmış can salı düzenekleri uzatılmış hizmet süresince, istenen test prosedürlerinde olduğu gibi aynı standartları muhafaza etmelidir.

8.3.2 Can salı sistemi paragraf 8.1.1'e göre sertifikalı personel tarafından kontrol edilmelidir.

8.3.3 Beş yıllık aralıkları geçmeyen servis, organizasyonun tavsiyelerine göre yerine getirilecektir.*

8.4 Şişme tip kurtarma botlarının tüm tamir ve bakımları üretici talimatlarına göre yerine getirilecektir. Acil onarım işlemleri gemide yapılabilirse, sürekli onarımlar onaylı servis istasyonlarında yapılacaktır.

8.5 Paragraf 8.3'e göre can salı hizmet süresinin uzamasına izin veren bir idare [Kural 1/5 \(b\)](#)'ye göre bu durumdan organizasyonu haberdar edecektir.

9 Hidrostatik Bırakma Ünitelerinin Periyodik Çalıştırılması

Hidrostatik bırakma birimlerinin bakımı aşağıdaki gibi yapılacaktır;

- .1 12 ayı aşmayan aralıklar ile yapılacaktır. Makul ve uygun görülen hallerde idare bu süreyi 17 aya kadar uzatabilir**; ve
- .2 konu hakkında eğitim görmüş kişiler çalıştıran ve uygun bakım imkanları bulunduran, bunların bakımında uzman olan bakım istasyonunda yapılacaktır.

(*) IMO tarafından karar A.761(18) ile kabul edilen Şişirilebilir Can Salları için bakım istasyonlarının Onaylanması Koşullarına ait Öneriye bakınız.

(**) Harmonize survey sistemleri ve belgeler (HSSC) deki Can kurtarma cihazları ve radyo muhabere cihazları servisleri MSC/genelge 955'e bakınız.

10 İstif yerlerinin markalanması

Can kurtarma araçları için konteynerler, braketler, düşürme donanımları ve diğer benzer istif yerleri, organizasyonun* tavsiyeleri doğrultusunda bir amaç için bir yerde istiflenen araçları işaret edecek semboller ile markalanacaktır. Eğer birden fazla cihaz/araç var ise numaralamada yapılacaktır.

11 Denize indirme araçlarının periyodik olarak servise alınmaları ve yükte serbest bırakma tertibatı.

11.1 Denize indirme araçları

- .1 Gemide bakım tutum için Kural 36 gereği, tavsiye edilen aralıklar ile servise alınacaktır.
- .2 Beş yılı geçmeyen aralıklar ile tam bir muayeneden geçirilecekler; ve
- .3 .2 deki tamamlanan muayenenin üstüne Kod'un paragraf 6.1.2.5.2'e göre vinç freninin dinamik testi yapılacaktır.

11.2 Can salı yükte serbest bırakma tertibatı

- .1 Gemide bakım tutum için [Kural136](#) gereği, tavsiye edilen aralıklar ile servise alınacaktır.
- .2 [Kural 1/7 ve 1/8](#) deki incelemeler süresince istenen sistemi bilen ve tam eğitilmiş personel tarafından tam bir muayene ve teste tabi olacaktır; ve
- .3 Serbest bırakma tertibatı overholden her çıkışta can salı tam personel ve cihazları yüklü olduğu haldeki toplam ağırlığın 1.1 katı fazla yük altında çalıştırılacak test edilecektir. Bu işlem en az her 5 yılda bir yapılacaktır.**

(*) Can kurtarma araçları ve düzenlemeleri ilgili semboller, için organizasyon tarafından kabul edilen karar A.760 (18)'e bakınız.

(**) Organizasyonun A.689 (17) kararı gereğince kabul edilen can kurtarma araçlarının test edilmesi hakkındaki tavsiyelerine bakınız. 1999 veya daha sonra gemide kurulan can kurtarma araçları için Deniz Emniyet Komitesinin MSC.81(70) ile kabul edilen can kurtarma araçlarının test edilmesinin kontrolü kararına bakınız.

KISIM B-II - YOLCU GEMİLERİ

(İlave gerekler)

Kura121

Can kurtarma aracı ve kurtarma botları

1 Can Kurtarma Aracı

1.1 Uluslararası kısa sefer yapmayan uluslararası seferlere bağlı yolcu gemilerinde aşağıdakiler bulunacaktır.

- .1 LSA Kodunun* Bölüm 4.5 veya 4.6 gereklerine uygun olarak, her bir tarafta toplam kapasitesi gemide bulunan tüm insan sayısının % 50'sini alabilecek kapasitede can filikaları. Her bir tarafta bulundurulacak can filikası toplam kapasitesi hiçbir şekilde gemideki insanların toplam sayısının % 37.5 dan daha az olmamak koşulu ile idare can filikaları yerine, yeterli can salı bulundurulmasına müsaade edebilir. Can salları LSA Kodunun Bölüm 4.2 veya 4.3 gereklerine uygun olacak ve geminin her iki tarafına eşit olarak taksim edilmiş olan denize indirme araçları ile kullanılabilir; ve
- .2 İlaveten, LSA Kodunun Bölüm 4.2 veya 4.3 gereklerine uygun, toplam kapasitesi gemide bulunan tüm insanların en az % 25'ini alabilecek kapasitede can salları. Bu can salları Paragraf 1.1.1 gereklerine uygun olarak her bir tarafta sağlanabilecek en az bir adet denize indirme aracı veya her iki tarafta kullanılabilen onaylanmış eşdeğer indirme araçları ile hizmet yapacaktır. Bununla beraber, bu can sallarının yerleştirilmesi Kural 13.5 gereklerine uymayabilir.

1.2 Kısa uluslararası sefere bağlı ve [Kural 11-1/6.5](#)'de açıklanan bölümde özel standartlara uyan yolcu gemilerinde aşağıdakiler bulunacaktır.

- .1 LSA Kodunun Bölüm 4.5 veya 4.6 gereklerine uygun toplam kapasiteleri gemide bulunan tüm insanların en az % 30'unu alabilecek kapasitede geminin her iki tarafında mümkün olduğu kadar eşit olarak taksim edilmiş can filikaları ve can filikası kapasitesi ile birlikte Bölüm 4.2 veya 4.3 gereklerine uygun toplam kapasitede can salları gemideki toplam sayıda insanı alacaktır. Can salları geminin her iki tarafına eşit olarak dağıtılmış denize indirme araçları ile indirilip alınacaktır; ve
- .2 Ek olarak, LSA Kodunun Bölüm 4.2 veya 4.3 gereklerine uygun, toplam kapasitesi gemide bulunan tüm insanların en az % 25'ini alabilecek kapasitede can salları bulunacaktır. Bu can salları paragraf 1.2.1 gereklerine uygun olarak her bir tarafta sağlanabilecek en az bir adet denize indirme cihazından veya her iki tarafta da kullanılabilen bunlara eşdeğer onaylı araçlardan yararlanacaktır. Bununla beraber, bu can sallarının yerleştirilmesi Kural 13.5'in gereklerine uymayabilir.

1.3 Kısa uluslararası sefere bağlı ve Kural 11-I/6.5 tarif edilen bölmelere ait özel standartlara uymayan yolcu gemileri paragraf 1.1'in gereklerine uygun can kurtarma aracı taşıyacaktır.

(*) Uluslararası can kurtarma gereçleri (International Life-Saving Appliance - LSA) kodu.

1.4 Gemideki tüm insanların gemiyi terki için bulundurulması gereken bütün can kurtarma araçları, gemiyi terk emrinin verilmesinden sonra 30 dakika içinde tüm kişisel ve teçhizatı ile birlikte denize indirilebilecek düzende olacaktır.

1.5 Gemide bulunan toplam insan sayısı 200'ü geçmeyen 500 grostondan küçük yolcu gemileri, Kural 1.1, 1.2 veya 1.3 paragrafları gereklerini karşılamak yerine aşağıdakilere uyabilir:

- .1 Geminin her bir tarafında Bölüm 4.2 veya 4.3 gereklerine uygun, toplam kapasitesi gemide bulunan tüm insan sayısını alabilecek kadar can salları bulunacaktır.
- .2 Paragraf 1.5.1'de istenen can salları geminin her iki tarafından denize indirilmek için kolayca taşınamıyorsa her bir taraftaki toplam kapasitesi gemideki toplam insan sayısının % 150'sini alabilecek kapasitede ilave can salları bulunacaktır.
- .3 Paragraf 2.2'de istenen kurtarma botunun aynı zamanda Bölüm 4.5 veya 4.6 gereklerine uygun can filikası olması halinde bu bot, geminin her iki tarafındaki toplam kapasite gemideki insan sayısının en az %150 sini almak şartı ile paragraf 1.5.1'de istenen toplam kapasite içine sokulabilir.
- .4 Herhangi bir can kurtarma aracının elden çıkması veya onarılamaz duruma gelmesi halinde, geminin her bir tarafında gemideki toplam insan sayısını alabilecek kapasitede kullanılmaya hazır, yeterli can kurtarma aracı bulunacaktır.

1.6 LSA Kod'un Bölüm 6.2 si ile uyumlu bir deniz tahliye sistemi veya sistemleri paragraf 1.1.1 veya 1.2.1 de istenen eş kapasitedeki can salları indirme araçları ile yer değiştirebilir.

2 Kurtarma Botları

2.1 500 gros ton veya daha büyük yolcu gemilerinde, geminin her bir tarafında Bölüm 5.1 gereklerine uygun en az bir kurtarma botu bulunacaktır.

2.2 500 gros ton'dan küçük yolcu gemilerinde Bölüm 5.1 gereklerine uygun en az bir kurtarma botu bulunacaktır.

2.3 Kurtarma botu gereklerine uygun olması koşulu ile bir can filikası kurtarma botu olarak da kabul edilebilir.

3 Can Sallarının Rehberlenmesi

3.1 Yolcu gemilerinde bulunan can filikaları ve kurtarma botları sayısı, gemideki tüm insanların gemiyi terk etmesini sağlamak üzere, her bir can filikası veya kurtarma botu altıdan fazla olmayan can salının rehberlenmesine yeterli olacaktır.

3.2 Kısa uluslararası seferlere bağlı ve kural II.I / 6.5 da tarif edilen bölmelere ait özel standartlardaki yolcu gemilerinde bulundurulmuş can filikası ve kurtarma botu sayısı, gemideki tüm insanların gemiyi terk etmesini sağlamak üzere, her bir can filikası veya kurtarma botu dokuzdan fazla olmayan can salının rehberlenmesine yeterli olacaktır.

Kural 22

Kişisel can kurtarma araçları

1 Can Simitleri

1.1 Bir yolcu gemisinde kural 7.1 ve 2.1 gereklerine uygun aşağıdaki çizelgede belirtilen sayıdan az olmamak üzere can simidi bulunacaktır.

Geminin Boyu Metre Olarak	En az can simidi sayısı
60'dan kısa	8
60-120 arasında	12
120-180 arasında	18
180-240 arasında	24
240 ve daha uzun	30

1.2 Kural 17.1.3 gereklerine ragmen, boyları 60 m. den kısa olan yolcu gemilerinde kendi kendine yanmaya başlayan lamba ile donatılmış 6'dan az olmayan can simidi bulundurulacaktır.

2 Can Yelekleri

2.1 Her yolcu gemisi Kural 7.2 gereklerine ilaveten, gemide bulunan toplam insan sayısının % 5 inden az olmamak üzere ilave can yeleği taşıyacaktır. Bu can yelekleri güverteye veya toplanma mevkilerine göze çarpıcı biçimde yerleştirilecektir.

2.2 Genel mahaller ve role istasyonları arasındaki direk geçiş yollarından daha az miktarda kamaralarda istiflenmiş, yolcu can yeleklerine ilave olarak Kural 7.2.2 ile, bu yolcular için istenen can yeleklerinden genel mahallere, role istasyonlarına veya onların arasında kalan direk geçiş yollarına istiflenmelidir. Can yelekleri öyle istiflenmelidir ki dağıtımı ve giyilmesi can salı indirine ve role istasyonlarına yapılacak toplu hareketi engellememelidir.

3 Can yeleği fenerleri

3.1 Her yolcu gemisinde, can yeleklerinde Kod'un 2.2.3 paragrafı gereğini karşılayan bir fener bulunmalıdır.

3.2 1 Temmuz 1998'den önceki yolcu gemilerindeki ve Kod'un 2.2.3 paragrafına tam olarak uymayan fenerli can yeleklerinin fenerleri, olması gereken ile değiştirilene kadar veya 1 Temmuz 2002'den sonraki ilk periyodik muayeneye kadar, hangisi önce ise, idare tarafından kabul edilebilir.

4 Dalma Giysileri ve Sıcaklığı Koruyucu Gereçler

4.1 Yolcu gemilerinde gemideki her can filikası için, Kod'un Bölüm 2.3 gereklerine uygun en az üç dalma giysisi ve ek olarak can filikasının taşıyacağı ve dalma giysisi bulunmayan her insan için Kod'un 2.5 bölümündeki gereklerine uygun bir sıcaklık koruyucu gereç bulunacaktır. Bu dalma giysileri ve sıcaklık koruyucu gereçlerin aşağıda belirtilen durumlarda bulunmasına gerek yoktur :

- 1 İnsanların tam veya kısmen kapalı can filikalarında taşınması; veya
- 2 Geminin devamlı sıcak iklim şartlarındaki seferlere bağlı olması sonucu idarenin kanısına göre sıcaklık koruyucu gereçlerin gereksiz olması.

4.2 Paragraf 4.1.1 hükümleri, 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilen gemilerde bulunması koşulu ile Kod'un 4.5 veya 4.6 bölümündeki gereklerine uymayan tam veya kısmen kapalı can filikalarına da uygulanır.

Kural 23

Can kurtarma aracı ve kurtarma botu binme düzenleri

1 Yolcu gemilerinde can kurtarma araçlarına binme donanımları aşağıdaki esaslara göre dizayn edilecektir :

- .1 Tüm can filikaları her ikisinden olmamak üzere, ya bir binme güvertesinden veya doğrudan doğruya yerleştirildiği yerden gemiye alınacak ve denize indirilecektir;
- .2 Mataforadan denize indirilen can salları ya yerleşme yerine bitişik bir yerden veya can salının denize indirilmeden önce Kural 13.5 gerekleri uyarınca taşındığı bir yerden gemiye alınacak ve denize indirilecektir.

2 Kurtarma botu donanımları, kurtarma botu mürettebatı olarak tayin edilen sayıda insan ile yerleştiği yerinden doğrudan doğruya denize indirilebilecek ve gemiye alınabilecek düzende olacaktır. Paragraf 1.1 gereklerine rağmen, kurtarma botu aynı zamanda bir can filikası ise ve diğer filikalar bir binme güvertesinden indiriliyor ve gemiye alınıyor ise donanımlar kurtarma botu binme güvertesinden indirilebilecek ve gemiye alınabilecek düzende olacaktır.

Kural 24

Can Sallarının Yerleştirilmesi

Bir yolcu gemisindeki can salı istif yüksekliği, Kural 13.1.2 gereği Kural II-2/28 deki kaçış şartları, gemi büyüklüğü ve operasyon yapılacak sahada karşılaşılabilecek hava şartları gözönüne alınacaktır. Matafora ile indirilecek can salı için, indirme pozisyonunda, can salı ile birlikte uygulanabilirliği ölçüsünde, gemi su hattından olan yüksekliği 15 m.yi geçmeyecektir.

Kural 25

Role İstasyonları

Bütün yolcu gemilerinde Kural 11 gereklerine ilaveten yolcular için toplanma istasyonları tespit edilecek, bu mevkiler :

- .1 Binme mevkii ile aynı yerlerde olmaması halinde, yolcuların çabuk geçişine müsaade edecek ve binme yerinin yakınında olacaktır.
- .2 Yolcu başına en az 0.35 m² olacak şekilde, yolcuları toplamak ve talimat vermek üzere geniş bir alan olacaktır.

Kural 26

Ro-ro yolcu gemileri için ilave gerekler

1 Bu Kural tüm Ro-ro yolcu gemileri için geçerlidir. Ro-ro yolcu gemileri inşa edildiğinde;

- .1 1 Temmuz 1998 tarihinde veya daha sonra inşa edilenler paragraf 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 ve 5. gereklerini sağlamalıdır.

- .2 1 Temmuz 1986 tarih ve daha sonra ve 1 Temmuz 1998 den önce inşa edilenler paragraf 5 ile periyodik sörveyi 1 Temmuz 1998 den geç olmamak üzere ve paragraf 2.3, 2.4 ve 4 ilk periyodik sörveyi 1 Temmuz 2000 den sonra olmamak üzere uygulanacaktır.
- .3 1 Temmuz 1986 dan önce inşa edilenler paragraf 5 ilk periyodik sörveyi 1 Temmuz 1998 dan sonra olmamak ve paragraf 2.1 ve 3 ve 4 ilk periyodik sörveyi 1 Temmuz 2000 den geç olmamak üzere uyacaktır.

2 Can Salları

2.1 Ro-ro yolcu gemilerinin can salları Bölüm 6.2 deki Deniz Tahliye sistemleri veya paragraf 6.1.5 de indirme donanımlarıyla geminin her iki tarafına eşit olarak dağıtılacaktır.

2.2 Ro-ro yolcu gemilerindeki her can salı Kural 13.4 gerekleri uygulandığında serbest-düşme tahliye donanımları yerleştirilecektir.

2.3 Ro-ro yolcu gemilerindeki her can salı Paragraf 4.2.4.1 veya 4.3.4.1 kurallarına uygun olarak borda rampasıyla donatılacaktır.

2.4 Ro-ro yolcu gemilerinde tüm can salları otomatik olarak kendi kendine doğrulabilir veya yüzme durumunda güvenli kullanılabilen ve dalgalı denizlerde su üzerinde dengede kalabilen her iki yönden kullanılabilir çadır gergili tipte olacaktır. Alternatif olarak gemide normal can salı sayısına ek olarak can filikalarına yerleştirilemeyen tüm insanların en az %50 sinin yerleştirilebileceği kapasitede otomatik olarak kendi kendine doğrulabilir can salları veya çadır gergili her iki yönden kullanılabilir can salları bulunacaktır. Bu ilave can salı kapasitesi can filikalarına yerleştirilen insan sayısı ile gemideki tüm insanların sayısı arasındaki farka göre belirlenecektir. Bu şekildeki tüm can salları İdare tarafından Teşkilatın* öngördüğü tavsiyeler doğrultusunda onaylanacaktır.

3 Hızlı Kurtarma Botları

3.1 Ro-ro yolcu gemilerindeki en az bir tane kurtarma botu Teşkilatın* tavsiyelerine uygun olarak İdare tarafından onaylandığı hızlı kurtarma botu olacaktır.

3.2 Her bir hızlı kurtarma botu İdarenin onayladığı uygun indirme donanımlarıyla donatılacaktır. Bu onaylamada İdare, kötü hava koşullarında hızlı kurtarma botunun indirilmesi ve geri alınması durumlarını ve Teşkilatın* tavsiyelerini dikkate alacaktır.

3.3 Her bir kurtarma botunda, gemiadamları eğitimi, belgelendirilmesi ve vardiya standartları (STCW) kodu ve tavsiyeleri uygunluğunda eğitim ve talim görmüş en az iki mürettebat olacaktır. Bu personel çeşitli durumlarda aracın her türlü kurtarma, kullanma, manevra ve çalışma biçimlerini ve ters dönmesi halinde doğrultma şeklini yapabilecek yeterlilikte olacaktır.**

(*) IMO tarafından geliştirildiği kendi kendine doğrulabilen otomatik can salı ve tersine döndürülebilir Can salları için gerekler, kaynaktır.

(**) Teşkilatın A.771 (18) yönergesiyle ve A-VI/2, bölümü A-VI/2 tablosu hızlı kurtarma botu mürettebat eğitim gerekleri STCW kodu, hızlı kurtarma botlarının minimum yeterlilik standardı.

3.4 Ro-ro yolcu gemilerinde düzenlemenin ve boyutların bu maddenin paragraf 3.1 in gerektirdiği hızlı kurtarma botunun yerleştirilmesine engel olduğu durumlarda hızlı kurtarma botu 1 Temmuz 1997 tarihinden önce inşa edilmiş ro-ro yolcu gemilerinde kurtarma botu olarak onaylanan mevcut can filikasının yerine veya 1 Temmuz 1986 tarihinden önce inşa edilmiş gemilerde emercensi durumlarda kullanmak için hazırlanmış botların yerlerine yerleştirilebilir. Ancak aşağıdaki koşullar sağlanmalıdır :

- .1 Yerleştirilen hızlı kurtarma botları, paragraf 3.2 nin gereklerine uygun olarak indirme donanımlarıyla donatılmalıdır.
- .2 Yukarıda belirtilen değişiklik nedeni ile kaybedilen can kurtarma aracı kapasitesinin; eşit kapasiteye sahip can sallarının yerleştirilmesi ile telafi edilmesi.
- .3 Böyle can sallarının mevcut indirme donanımları ve gemi tahliye sistemleriyle donatılması.

4 **Kurtarmanın Anlamı***

4.1 Her ro-ro yolcu gemisi, kazazedelerin hızla denizden toplanması ve kurtarma ünitelerinden veya can kurtarma araçlarından gemiye nakledilmeleri için etkili can kurtarma araçları ile donatılacaktır.

4.2 Kazazedelerin gemiye nakledilme araçları gemi tahliye sisteminin yada kurtarma amaçlı dizaynı edilmiş bir sistemin parçası olabilir.

4.3 Kazazedelerin gemiye nakledilmeleri için gemi tahliye sistemi rampasının kullanımının ön görüldüğü hallerde, rampa yukarıya tırmanmayı sağlayacak şekilde tutunma ipleri ile ya da merdivenlerle donatılacaktır.

5 **Can Yelekleri**

5.1 7.2 ve 22.2 kuralları gereklerine karşı olmamak kaydıyla yolcuların can yeleklerini almak üzere kamaralarına dönmek zorunda kalmamaları için toplanma istasyonları yakınında yeterli sayıda görünebilir bir yerde bulundurulacaktır.

5.2 Ro-ro yolcu gemilerinde her can yeleği Paragraf 2.2.3 deki gereklere uygun ışıklı olarak donatılacaktır.

Kural 27

Yolcu bilgileri

- 1 Yolcu gemilerinde her kişi seferden önce sayılacaktır.
- 2 Özel bakıma ihtiyacı olan veya acil durumlarda yardıma muhtaç kişiler kaydedilecek ve seferden önce kaptana bildirilecektir.
- 3 İlave olarak 1 Ocak 1999 dan geç olmamak üzere gemi herkesin ismi ve cinsiyeti yetişkinler, çocuklar ve gençler ayırt edilerek arama ve kurtarma amaçlarına uygun olarak kaydedileceklerdir.

(*) Kurtarmanın anlamı için MSC/genelge 810'daki tavsiyeler'e bakınız.

4 Paragraf 1,2 ve 3 de istenilen bilgiler karada muhafaza edilecek ve gerek görüldüğünde arama kurtarma hizmeti için hazır durumda tutulacaktır.

5 Eğer gemi tarifeli seferlere bu tür kayıtları hazırlamak için onların uygulanabilirliğini kısıtlıyorsa İdare paragraf 3'ün gereklerinden yolcu gemilerini muaf tutabilir.

Kural 28

Helikopter platformları ve konma noktaları

1 Teşkilatın kabul ettiği tavsiyelere uygun olarak İdarenin onayı ile tüm Ro-Ro yolcu gemilerinde helikopter inme alanı bulundurulacaktır.*

2 1 Temmuz 1999 tarihinde ve sonra inşa edilen 130 m. ve daha uzun Ro-Ro yolcu gemileri. Teşkilat'ın kabul ettiği tavsiyelere uygun olarak İdarenin onayı ile bir helikopter konma alanı olacaktır.**

Kural 29

Yolcu gemilerinin kaptanları için karar destek sistemi

1 Bu Kural tüm yolcu gemilerine uygulanır. 1 Temmuz 1997 den önce inşa edilen yolcu gemileri ilk sürveyleri 1 Temmuz 1999 dan geç olmamak üzere bu kuralın gereklerine uygun olarak uygulanacaktır.

2 Tüm yolcu gemilerinde, acil durum yönetimi için karar destek sistemi köprü üstünde bulundurulacaktır.

3 Sistem en az yayınlanmış acil durum ve planlarını*** kapsayacaktır. Tüm öngörülen acil durumları aşağıdaki acil durum ana gruplarına sınırlandırmayacak şekilde acil durum planlarını kapsayacaktır.

- .1 Yangın;
- .2 Gemiye hasar;
- .3 Kirlenme;
- .4 Gemi personeli ve yolcuların güvenliği ve geminin emniyeti için yasal olmayan endişe verici durumlar;
- .5 Personel kazaları;
- .6 Yükle ilgili kazalar; ve
- .7 Diğer gemilere acil durumları yardımı

(*) Uluslararası Deniz Hava ve Deniz Arama ve Kurtarma el kitabı (IAMSAR Manual).

(**) Ro-ro yolcu gemisi olmayan gemilerde helikopter indirme salları ile ilgili olarak SOLAS Kural III / 28-2 nin uygulamalarına ve 1 Ocak 2002 de yürürlüğe girecek Karar MSC.91 (72)'ye bakınız.

(***) Gemi bünyesinde olası acil durumların entegrasyon sistemi için organizasyonunun Karar A.852 (20)'ye bakınız.

- 4 Emercensi plan veya planlarda yerleştirilen acil durum. yöntemleri acil durumların herhangi kombinasyonunu idare etmek için kaptanlara karar desteği sağlayacaktır.
- 5 Emercensi plan veya planlar kullanımı kolaylığı ve standart yapıda olmalıdır. Yolcu gemisi seferdeki tam yüklü durumda stabilitesi sadece hasar kontrol amacıyla kullanılacaktır.
- 6 Yayınlanmış emercensi plan ve planlarına ilaveten kontrol listeleri, yöntemler vb. bilgileri ve önceden tahmin edilebilen emercensi durumlarında tavsiye edilen yöntemler için köprü üstünde bilgisayar desteğinin kullanımı kabul edilebilir.

Kura1 30

Talimler

- 1 Bu Kural bütün yolcu gemilerine uygulanır.
- 2 Yolcu gemilerinde gemiyi terk ve yangın talimleri her hafta yapılacaktır. Tüm personelin her çalışmaya katılması gerekmez, fakat her personel, gemiyi terk ve yangın eğitimine Kural 19.3.2 gereği her ay katılmalıdır. Yolcular bu çalışmalara kesinlikle katılmalıdır.

KISIM B-III - YÜK GEMİLERİ

(İlave gerekler)

Kura1 31

Can kurtarma aracı ve kurtarma botları

1 Can kurtarma aracı

1.1 Yük gemileri aşağıdakileri taşıyacaktır.

- .1 Geminin her iki tarafında Kod'un Bölüm 4.6 gereklerine uyan ve gemideki toplam personel sayısının alacak toplam kapasitede bir veya daha fazla can filikası taşınacaktır; ve
- .2 İlaveten Kod'un 4.2 veya 4.3 gereklerine uyan geminin iki tarafında da denize indirilebilen ve gemideki toplam insan sayısını alacak ve toplam kapasiteye sahip şişirilebilir veya katı bir can salı veya can salları eğer can salı veya salları geminin iki tarafından herhangi birinden denize indirilmek üzere çabuk taşınamıyorsa her bir taraftaki mevcut toplam kapasite gemideki toplam insan sayısını taşımaya yeterli olacaktır.

1.2 Paragraf 1.1 deki gereklerine uyma yerine yük gemileri aşağıdakileri taşıyabilir.

- .1 Kod'un bölüm 4.7 gereklerine uyan; gemideki toplam insan sayısını alacak toplam kapasitede ve geminin kış tarafından serbest düşme ile denize indirilebilen bir veya daha fazla can filikası; ve
- .2 Ek olarak geminin her bir tarafında Kod'un 4.2 veya 4.3 gereklerine uyan, gemideki toplam insan sayısını alacak toplam kapasitede bir veya daha fazla can salı Can salları geminin en az bir tarafından denize indirme donanımları ile indirilebilecektir.

1.3 Petrol tankerleri, Kimyasal tankerler ve gaz taşıyıcıların dışında boyu 85 m.den kısa olan yük gemileri paragraf 1.1 veya 1.2 gereklerine uyma yerine aşağıdakilere uyabilirler.

- .1 Geminin her iki tarafında Kod'un 4.2 veya 4.3 gereklerine uyan ve gemideki toplam insan sayısının alacak toplam kapasitede bir veya daha fazla şişirilebilir veya katı can salı taşıyacaklardır.
- .2 Paragraf 1.3.1. de istenen can salları geminin her iki tarafından herhangi birinden denize indirilmek üzere kolayca taşınamıyorsa, her bir taraftaki mevcut toplam kapasite gemideki toplam insan sayısının % 150 sini alacak şekilde ilave can salları bulunacaktır.
- .3 Eğer Paragraf 2 de istenen kurtarma botu Kod'un 4.6 bölümü gereklerine uyan bir can filikası ise geminin her bir tarafındaki mevcut toplam kapasite gemideki toplam insan sayısının en az % 150 si olmak koşulu ile paragraf 1.3.1 de istenen toplam kapasite içine dahil edilebilir.
- .4 Bir can aracının kaybedilmesi veya kullanılamaz duruma gelmesi halinde, geminin her bir tarafında, gemideki toplam sayıda insanı almaya yeterli sayıda can kurtarma aracı bulunacaktır.

1.4 Can kurtarma aracının baş bodoslamadan veya kıçtan 100 m.den daha uzak bir mevkiye yerleştirildiği yük gemileri, paragraf 1.1.2 ve 1.2.2 de istenen can sallarına ek olarak, akılcı ve uygulanabilir ölçüler içinde başa veya kıça yakın bir yerde veya bir tane başa yakın ve bir tane kıça yakın yerde can salı taşıyacaktır. Bu can salı veya can salları, el ile denize indirmeye müsaade edecek şekilde sıkıca bağlanarak güvenceye alınabilir ve bunların onaylanmış bir denize indirme aracı ile indirilebilen tipte olmasına gerek yoktur.

1.5 Kural 16.1.1 de değinilen can kurtarma aracı dışında, gemideki toplam sayıda insanın gemiyi terk etmesi için can kurtarma araçları, gemiyi terk işareti verildiği andan itibaren 10 dakikalık bir süre içinde alacağı bütün insan ve araçlar ile tam olarak denize indirilebilecektir.

1.6 Zehirli buharlar veya gazlar çıkaran yük taşıyan kimyasal tankerler veya gaz taşıyıcılarında Kod'un 4.6 Bölüm gereklerine uyan can filikaları yerine Kod'un 4.8 bölümü gereklerine uyan can filikaları bulunacaktır.*

1.7 Parlama noktası 60 dereceyi geçmeyen (kapalı kap deneyi) yükleri taşıyan petrol tankerleri, kimyasal tankerler ve gaz taşıyıcıları Kod'un 4.6 bölümü gereklerine uyan can filikaları yerine Kod'un 4.9 bölümü gereklerine uyan can filikaları taşıyacaktır.

2 Kurtarma Botları

Yük gemileri Kod'un 5.1 bölümü gereklerine uyan en az bir kurtarma botu taşıyacaktır. Kurtarma botu gereklerine de uygun olma koşulu ile bir can filikası kurtarma botu olarak kullanılabilir.

3 1 Temmuz 1986'dan evvel inşa edilen yük gemileri can, filikalarına ek olarak, aşağıdakileri taşıyacaktır:

- .1 Gemideki toplam sayıda insan sayısı kapasiteli bir veya daha fazla can salı veya can salları taşıyacaktır. Gemi batarken otomatik olarak fora edilecek şekilde bir halatla veya eşdeğer bir deniz bağı ile bağlı olacaktır. ve
- .2 Can kurtarma aracı baş bodoslamadan veya kıçtan 100 m.den daha uzakta bir mevkiye yerleştirilmiş iae, paragraf 3.1 de istenen can sallarına ek olarak akılcı ve uygulanabilir ölçüler içinde, baş tarafa veya kıç tarafa yakın bir can salı, veya bir adet baş tarafa bir adet de kıç tarafa yakın can salı yerleştirilecektir. Paragraf 3.1 gereklerine uyulmakla beraber, bu can salı veya can salları el ile fora edilebilecek şekilde sıkıca bağlanabilir.

Kura1 32

Kisisel can kurtarma araçları

1 Can Simitleri

(*) Deniz Emniyet Komitesince kabul edilen kair MSC 4 (4S) Yapı ve Dökme tehlikeli kimyasal yük taşıma cihazları için uluslararası kod (IBC Code)'un bölüm 17 sindeki Solunum ve emercensi kaçış ürünlerine bakınız.

1.1 Yük gemilerinde aşağıdaki tabloda belirtilen miktardan az olmamak üzere [Kural 7.1](#) ve Kod'un Bölüm 2.1 gereklerine uygun can simidi bulunacaktır.

Gemi Boyu Metre Olarak	En Az Can Simidi Sayısı
100 den kısa	8
100 ile 150 arasında	10
150 ile 200 arasında	12
200 ve daha uzun	14

1.2 Kural 7.1.3'de istenen, tankerlerdeki Can simitlerinde bulunan kendi kendine yanmaya başlayan fenerler elektrik bataryası tipinde olacaktır.

2 Işıklı Can Yeleği

2.1 Bu paragraf bütün gemilere uygulanacaktır,

2.2 Yük gemilerindeki her can yeleği Kod'un paragraf 2.2.3 gereklerine uygun bir Can yeleği feneri ile donatılacaktır.

2.3 1 Temmuz 1998'den önce inşa edilen ve Kod'un 2.2.3 paragrafına tam olarak uymayan, kargo gemilerindeki can yeleklerinin fenerleri, can yeleği feneri normal olarak değiştirilene kadar veya 1 Temmuz 2001'den sonraki ilk periyodik srveyine kadar (hangisi önce olursa) idare tarafından kabul edilebilir.

3 Dalma Giysisi ve Isısal Korumalı Gereçler

3.1 Bu paragraf bütün gemilere uygulanacaktır.

3.2 Yük gemilerindeki her can filikasında Kod'un 2.3 bölümü gereklerine uygun en az üç adet veya idarece gerekli ve uygulanabilir görüldüğü taktirde, gemideki her insan için Kod'un 2.3 bölümü gereklerine uygun bir adet dalma giysisi bulunacaktır; bununla beraber gemide kendilerine dalma giysisi sağlanmayan insanlar için Kod'un paragraf 4.1.5.24, 4.4.8 31 ve 5.1.2.2 13 de istenen sıcaklık koruyucu gereçlere ek olarak Kod'un 2.5 bölümü gereklerine uygun sıcaklık koruyucu gereçler bulunacaktır. Aşağıda belirtilen hallerde bu dalma giysisi ve sıcaklık koruyucu gereçlerin istenmesine gerek yoktur.

- 1 Geminin her bir tarafında gemideki toplam sayıdaki insanı alabilecek toplam kapasitede tam kapalı can filikleri bulunduğunda; veya
- 2 Geminin her bir tarafında gemideki toplam insan sayısını alabilecek kapasitede can salları ile beraber, gemideki toplam insan sayısını alabilecek kapasitede geminin kıçından serbest düşme ile indirilebilecek ve yerleşme yerinden doğrudan doğruya denize indirilen ve gemiye alınan tam kapalı can filikleri bulunduğunda; veya
- 3 Sıcak iklimlerde devamlı sefer yapan gemilerde idarenin kanısı ile dalma giysilerinin gereksiz görülmesi halinde.

3.3 [Kural 31.1.3](#) gereklerine uygun yük gemilerinde aşağıda belirtilenler dışında her insan için Kod'un 2.3 bölümü gereklerine uygun dalma giysi bulunacaktır..

- .1 Matafora ile denize indirilen can salları bulunması; veya
- .2 Geminin her iki tarafında da kullanılabilen eşdeğer onaylanmış araçlarla denize indirilen ve can salına binmek için suya girmeye gerek görülmeyen can salları bulunması; veya
- .3 Sıcak iklimlerde devamlı sefer yapan gemilerde İdarenin düşüncesine göre dalma giysilerinin gereksiz görülmesi.

3.4 Bu Kuralda istenen dalma giysileri Kural 17.3 gereklerine uygun şekilde kullanılabilir.

3.5 1 Temmuz 1986 dan önce inşa edilen yük gemilerinde bulunan paragraf 3.2.1 ve 3.2.2'de belirtilen tam kapalı can filikaları Kod'un bölüm 4.6 gereklerine uymayabilir.

Kural 33

Can kurtarma aracına binme ve denize indirme donanımları

1 Yük gemisindeki can kurtarma aracı binme ve denize indirme donanımları, can filikaları yerleştirildikleri yerden doğrudan doğruya gemiye alımlıecek ve denize indirilebilecek şekilde ve matafora ile indirilen can salları yerleştirildikleri yerin hemen bitişindeki bir yerden veya kural 13.5 gereklerine uygun olarak, denize indirilmeden önce taşınarak getirildiği yerden gemiye alınabilecek ve denize indirilebilecek şekilde yapılacaktır.

2 20.000 gros ton veya daha büyük yük gemilerindeki can filikaları, gemi sakın suda 5 knots kadar ileri yol yaparken, gerek görüldüğünde parıma halatları kullanılarak, denize indirilebilecek düzende olacaktır.

KISIM B-IV - CAN KURTARMA ARAÇLARI VE DÜZENLEME GEREKLERİ

Kural 34

Tüm can kurtarma araçları ve düzenlemeler Uluslararası Can Kurtarma Gereçleri (International Life-Saving Appliance - LSA) Kod'unun gereklerine uyumlu olmalıdır.

KISIM B-IV - ÇEŞİTLİ HUSUSLAR

Kural 35

Eğitim el kitabı ve gemide eğitim yardımcıları

- 1 Bu kural tüm gemilere uygulanır.
- 2 Paragraf 3'te belirtilen hususları sağlayan el kitabı yemek salonu, dinlenme salonu ve her personelin kamarasında bulunmalıdır.
- 3 Bir kaç ciltten oluşabilen eğitim el kitabı,gemide bulunan Can Kurtarma Araçlarına ait en iyi sağ kalabilme metodları hakkında mümkün olduğu kadar skeçlerle ve kolay anlatılır şekilde talimatlar ve bilgilere sahip olacaktır. Bu bilgilerin bazı kısımları el kitabı yerine sesli-görüntü şeklinde sağlanabilir.Eğitim el kitabında aşağıda belirtilenler ayrıntılı şekilde açıklanacaktır.
 - .1 Can yelekleri ve dalma giysilerinin uygun şekilde giyilmesi;
 - .2 Tayin edilen mevkilerde toplanma;
 - .3 Can kurtarma araçlarına ve kurtarma botlarına binilmesi ve gemiden açılma;
 - .4 Can kurtarma aracının içinden denize indirme metodları;
 - .5 Denize indirme aracından serbest bırakma;
 - .6 Denize indirme alanlarında korunma için yöntemler ve gereçlerin kullanılması;
 - .7 Denize indirme aydınlatılması;
 - .8 Sağ kalabilme teçhizatının kullanılması;
 - .9 Tüm arama araçlarının kullanılması;
 - .10 Resimler yardımı ile can kurtarma telsiz araçlarının kullanılması;
 - .11 Deniz demirinin kullanılması;
 - .12 Motor ve yardımcılarının kullanılması;
 - .13 Yerleştirilmesi ve emniyete alınması dahil olmak üzere can kurtarma aracı ve kurtarma botlarının gemiye alınması;
 - .14 Açıkta kalmanın zararları ve sıcak giysi ihtiyacı;
 - .15 Sağ kalabilmek maksadı ile can kurtarma aracı donanımlarının en iyi şekilde kullanılması;
 - .16 Helikopter kurtarma donanımı (sapan, sepet ve sedyeler), şamandıralı askı, kıyı can kurtarma aletleri ve gemi halat alma aletlerinin kullanılması dahil olmak üzere kurtarma metodları;
 - .17 Role cetvelinde ve acil durumda onarımları için talimatlar
 - .18 Can kurtarma araçlarının acil durumda onarımları için talimatlar.
- 4 Deniz tahliye sistemi ile donatılan her gemide, sistemin kullanılışı ile ilgili eğitim yardımcıları sağlanmalıdır.

Kural 36

Gemideki bakım tutum talimatları

Can kurtarma araçlarının gemideki bakım tutum talimatı, mümkün olduğu kadar resimler ile kolay anlaşılır şekilde olacak ve her teçhizat için aşağıdaki hususları gerektiğinde kapsamına alacaktır.

- .1 [Kural 20.7](#) de istenen kontrollerin yapılması sırasında kullanılmak üzere kontrol listesi;
- .2 Bakım-tutum ve onarım talimatları;
- .3 Periyodik bakım tutum planı;
- .4 Tavsiye edilen yağlama yağları ile yağlama yerleri şeması;
- .5 Değiştirilebilen parçaların listesi;
- .6 Yedek parçaların kaynak listesi; ve
- .7 Bakım tutum ve kontrol kayıt jurnali.

Kural 37

Role Cetveli ve Acil Durum Talimatları

1 Kod'un 7.2 Bölümünde tarif edilen genel acil durum alarm işaretinin ayrıntıları ve bu alarmın duyulması ile mürettebat ve yolcuların hareket tarzı role cetvelinde belirtilecektir. Role cetvelinde gemiyi terk emrinin nasıl verileceği de belirtilecektir.

2 Her yolcu gemisinde, dinlenme odasında mahzur kalan yolcuların kurtarma ve yerleştirilmesi için yapılacak işler listesi olmalıdır.

3 Mürettebatın değişik bireylerine verilen görevler (aşağıdakiler dahil) role cetvelinde gösterilecektir :

- .1 Su geçirmez, kapılar, yangın kapıları, valflar, frengi delikleri, kaportalar, lumbuzlar ve benzeri açık yerlerin kapatılması;
- .2 Can kurtarma aracının ve diğer can kurtarma teçhizatlarının donatılması;
- .3 Can kurtarma aracının hazırlanması ve denize indirilmesi;
- .4 Diğer can kurtarma teçhizatlarının genel hazırlıkları;
- .5 Yolcuların toplanması;
- .6 Haberleşme araçlarının kullanılması;
- .7 Yangın ekibinin adamlarıyla donatılması;
- .8 Yangın teçhizat ve donanımının kullanılması hakkında verilen özel görevler.

4 Can kurtarma ve yangın teçhizatlarının her an kullanıma hazır bir şekilde muhafazasını sağlamak için görevlendirilen zabıtlar role cetvelinde belirtilecektir.

5 Birbirinden farklı acil durumların farklı hareket tarzı gerektirebildiği göz önünde bulundurularak, sakatlanabilecek kilit kişilerin yerine geçecekler açıkça belirtilecektir.

6 Acil durumlarda mürettebat bireylerine yolcular ile ilgili olarak verilen görevler role cetvelinde gösterilecektir. Bu görevler şunlardır :

- .1 Yolcuları uyarmak;
- .2 Yolcuların uygun şekilde giyinmiş ve can yeleklerini doğru şekilde giymiş olduklarını görmek;
- .3 Yolcuları toplamak;
- .4 Dar geçitler ve iskelelerde yolcuları düzene sokmak ve yolcuların hareketlerini genel olarak kontrol etmek;
- .5 Can kurtarma aracına battaniye götürölmesini sağlamak.

7 Role cetveli gemi denize açılmadan önce hazırlanmış olacaktır. Role cetvelinin hazırlanmasından sonra, mürettebat değişmesi nedeni ile role cetvelinde düzeltme yapılması gereken hallerde, Kaptan role listesini düzeltecek veya yeni liste hazırlayacaktır.

8 Yolcu gemilerinde kullanılan role cetveli formu onaylanacaktır.

BÖLÜM IV
Telsiz haberleşmesi

Sayfa No

Kısım A	<i>Genel</i>	
1	Uygulama.....	279
2	Terimler ve Tanımlamalar	280
3	İstisnalar.....	281
4	Fonksiyonel gereksinimler	282
Kısım B	<i>Taraf Ülkelerin Yükümlülükleri</i>	
5	Telsiz Haberleşmesi hizmetlerinin sağlanması	283
Kısım C	<i>Gemiler için gerekler</i>	
6	Telsiz tesisleri	284
7	Telsiz cihazları : Genel	285
8	Telsiz cihazları : Deniz alanı A1	286
9	Telsiz cihazları : Deniz alanları A1 ve A2	287
10	Telsiz cihazları : Deniz alanları : A1, A2 ve A3	288
11	Telsiz cihazları : A1, A2, A3 ve A4	290
12	Nöbetler	291
13	Enerji kaynakları	291
14	Performans standartları.....	293
15	Bakım-tutum gereksinimleri	294
16	Telsiz personeli.....	295
17	Telsiz kayıtları	295

Kısım A

Genel

Kural 1

Uygulama

1 Bu kısım mevcut kuralların uygulanmakta olduğu bütün gemiler ile, 300 groston ve üzerindeki yük gemilerine uygulanır.

2 Bu kısım, Kuzey Amerika'nın Göller Bölgesi ile onların iştirakleri ve kolları olan sularının Kanada'nın Quebec Eyaletinin Montreal Şehrindeki St. Lambert Lok'una kadar olan kısmında seyir halinde iken mevcut kuralların farklı uygulanmakta olduğu gemilere uygulanmaz.*

3 Bu kısmın amaçları açısından :

- .1 "İnşa edilmiş gemiler" ibaresi, "omurgaları kızağa konmuş veya inşaat sürecinin buna eşdeğer olan safhasındaki gemiler" anlamına gelir.
- .2 "İnşaat sürecinin eşdeğer safhası" ibaresi :
 - .2.1 Belirli bir geminin inşa edilmekte olduğuna dair bir inşa işleminin başlamış olduğu; ve
 - .2.2 Söz konusu geminin en az 50 tonluk bir bölümünün veya tekne inşaatının tahmini ağırlığının % 1'lik kısmına ait blok inşaatının başlamış olduğu anlamına gelir.

4 Bütün gemiler 1 Ağustos 1993 tarihinden önce [kural 7.1.4](#)(NAVTEX) ile [kural 7.1.6](#) (uydu EPIRB)'ye uyacaklardır.

5 Paragraf 4 ve 7'deki kurallarla ilişkili olarak İdare; 1 Şubat 1995 tarihinden önce inşa edilmiş olan her geminin :

- .1 1 Şubat 1992 ile 1 Şubat 1999 arasındaki süre içerisinde :
 - .1.1 Bu kısımdaki kurallardan uygulanabilir olanların tümüne uymalarını; veya,
 - .1.2 1974 Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi'nin 1 Şubat 1992 tarihinden önce yürürlükte bulunan metninde yer alan ve uygulanabilir tüm kurallarına uymalarını; bununla birlikte, büyüklükleri ne olursa olsun yolcu gemilerinin sözkonusu Sözleşme'nin Bölüm IV Kural 3'ü ile öngörülen istisnalardan yararlandırılmamalarını; ve,
- .2 1 Şubat 1999 tarihinden itibaren de bu Bölüm'de yer alan tüm kurallara uymalarını, sağlayacaktır.

(*) Bu gemiler, Kanada ile Amerika Birleşik Devletleri arasında konuya ilişkin olarak akdedilmiş bulunan anlaşmanın ilgili maddelerine uymak durumundadırlar.

6 1 Şubat 1995 tarihinde veya o tarihten sonra inşa edilmiş bütün gemiler, bu Bölüm'ün tam uygulanabilir kurallarına uyacaklardır.

7 1 Temmuz 1997 tarihinden önce inşa edilmiş bulunan yolcu gemileri, en geç 1 temmuz 1997 tarihinden sonra girecekleri ilk periyodik sürveylerinde Kural 6.4, 6.5, 6.6 ve 7.5'in gereklerinden uygulanabilir bulunanlarına uyacaklardır.

8 Bu Bölüm'de öngörülen kurallardan hiçbirisi, tehlike ile karşı karşıya bulunan bir gemi, kurtarma vasıtası veya kişinin, sahip bulunduğu hiçbir haberleşme aracını; dikkati çekmek, mevkiini belirtmek veya yardım sağlamak amacıyla kullanılmasını engellemeyecektir.

Kural 2

Terimler ve tanımlamalar

1 Bu Bölüm amaçları çerçevesinde aşağıda belirtilen terimler, karşılarında açıklanan anlama geleceklerdir :

1. *Köprüüstünden köprüüstüne haberleşme*; gemiler arasında tesis edilen, sözkonusu gemilerin normal olarak sevk idare edildiği merkezleri birbirine bağlayan güvenlik haberleşmesidir.
2. *Kesintisiz vardiya*; sözkonusu telsiz vardiya nöbetinin, geminin alma kabiliyetinin, kendi yaptığı haberleşme veya ilgili haberleşme vasıtasının periyodik bakım veya kontrol nedeniyle hizmet dışı kalmış olması hallerinde ortaya çıkan kısa süreli kısıtlanma veya kesilme durumları dışında, kesintisiz olarak idame ettirilmesidir.
3. *Dijital Seçmeli Çağrı (DSC)*; bir telsiz istasyonunun, dijital kodların kullanılması ile diğer bir istasyon veya istasyonlar grubu ile temas kurması ve bilgi aktarmasına olanak veren, ve; Uluslararası Telsiz Danışma Komitesi* (CCIR)'nin tavsiyelerine uygun bir tekniktir.
4. *Otomatik-yazıcı telsiz telgraf*, Uluslararası Telsiz Danışma Komitesi* (CCIR)'nin tavsiyelerine uyan otomatik bir telsiz-telgraf tekniğidir.
5. *Genel telsiz haberleşmesi*, telsiz kullanımı ile gerçekleştirilen ve; tehlike, acil ve güvenlik mesajlarının dışındaki operasyonel ve kamu haberleşmesine ilişkin haber trafiğidir.
6. *INMARSAT*** Uluslararası Denizcilik Uyduları Organizasyonu tarafından 3 Eylül 1976 tarihinde tesis edilen Organizasyonu ifade eder.
7. *Uluslararası NAVTEX hizmeti*, denizcilik güvenlik bilgilerinin; İngilizce dilinin kullanılması suretiyle ve dar bant Otomatik-yazıcı telsiz telgraf vasıtasıyla, 518 kHz frekansında koordine edilmiş brodkastını ve otomatik kaydedilmesini ifade eder.***

(*) Uluslararası Telsiz Haberleşmesi Anayasası, Cenevre, 1992'nin Madde 1'i gereğince bu Komite'nin ismi, "ITU Telsiz Haberleşme Sektörü" (ITU-R) olarak değiştirilmiştir.

(**) Organizasyonun ismi, 5-9 Aralık 1994 tarihinde yapılan 10. Olağanüstü Genel Kurul'da Sözleşme ve Uygulama Anlaşması ile ilgili olarak yapılmış olan değişikliklerden sonra "Uluslararası Mobil Uydular Organizasyonu" olarak değiştirilmiştir.

(***) Organizasyon tarafından onaylanmış NAVTEX Rehberi (IMO-951E dökümanı)'na bakınız.

- .8 *Tesbit etme*, (locating) tehlikede bulunan gemi, uçak, birlik veya kişilerin yerlerinin tesbitini ifade eder.
- .9 *Denizcilik Güvenlik Bilgileri*, gemileri brodkast edilen; seyir ve meteorolojik ikazlar, hava tahmin raporları ve güvenlikle ilgili diğer mesajları ifade eder.
- .10 *Kutupsal Yörüngeli Uydu hizmeti*, kutupsal yörüngeli uydular sistemine dayalı olarak çalışan, uydu EPIRB'lerinden tehlike alarm mesajlarını alan ve brodkast eden ve tehlikedeki vasıtanın mevkiini veren bir hizmeti ifade eder.
- .11 *Telsiz Kuralları*, o tarihte yürürlükte bulunan en son Uluslararası Telekomünikasyon Konvansiyonu'nun ekinde bulunan veya sözkonusu Konvansiyonun ekini oluşturduğu kabul edilen Telsiz Kurallarını ifade eder.
- .12 *Deniz Alanı A1*, bir Taraf Ülke tarafından özel olarak tanımlanmış da olabileceği üzere; içinde kesintisiz DSC tehlike ikazı kapsamının en az bir sahil VHF istasyonu tarafından sağlanmakta olduğu bir deniz alanını ifade eder.*
- .13 *Deniz Alanı A2*, bir Taraf Ülke tarafından özel olarak tanımlanmış da olabileceği üzere; deniz alanı A1'in dışında kalan ve içinde kesintisiz DSC tehlike ikazı kapsamının en az bir sahil MF istasyonu tarafından sağlanmakta olduğu bir deniz alanını ifade eder.**
- .14 *Deniz Alanı A3*, deniz alanı A1 ve A2'nin dışında kalan ve içinde INMARSAT geostatik uydular tarafından kesintisiz tehlike ikazı kapsamının sağlanmakta olduğu bir deniz alanını ifade eder.
- .15 *Deniz Alanı A4*, deniz alanı A1, A2 ve A3'ün dışında kalan bir alanı ifade eder.

2 Bu Bölümde kullanılmış olan ve Telsiz kurallarında açıklanmış bulunan diğer bütün terimler ve kısaltmalar, diğer Kurallar'da açıklanmış olan anlamları ifade edeceklerdir.

Kural 3

İstisnalar

1 Taraf Ülkeler, bu Bölüm'ün öngördüğü kuralların değiştirilmeden uygulanmalarının önemini teyid etmekle birlikte, 7'den 11'e kadar olan Kurallarda öngörülen gereksinimler ile ilgili olarak İdare'nin :

- .1 Geminin Kural 4'ün fonksiyonel gereksinimlerine uymakta olması; ve
- .2 İdare'nin, uygulanması sözkonusu istisna işleminin bütün gemilerin güvenliği açısından yaratabileceği genel zafiyete ilişkin değerlendirmeyi yapmış olması, koşullarıyla belirli gemilere kısmi veya şartlı istisna işlemi yapılabilmesini kabul etmişlerdir.

(*) Organizasyon tarafından onaylanmış NAVTEX Rehberi (IMO-951E dökümanı)'na bakınız.

(**) Global Denizcilik Tehlike ve Güvenlik Sistemi (GMDSS) için telsiz hizmetlerinin sağlanmasına ilişkin Karar A.801(19)'a bakınız.

- 2 Paragraf 1'de belirtilen istisna işlemi, sadece :
- .1 Güvenliğe ilişkin şartların, 7'den 11'e kadar olan Kuralların tam olarak uygulanmasını mantıksız ve gereksiz kılması; ve
 - .2 İstisnai durumlarda, geminin, teçhiz edilmiş olduğu deniz alanı veya deniz alanlarının dışına yapacağı bir tek seyahat için olmak üzere; veya
 - .3 1 Şubat 1999 tarihinden önce, bir geminin bu Bölüm'deki bir Kuralın gereksinimleri açısından Kural 1'de açıklandığı üzere, iki yıllık bir süre içinde kesin olarak hizmetten ayrılmasının sözkonusu olması, durumlarında yapılabilir.
- 3 Her İdare, her yılın 1 Ocak tarihinden itibaren en kısa zaman içinde Organizasyona, bir önceki takvim yılı süresince, kendisi tarafından paragraf 1 ve 2 çerçevesinde uygulanmış bulunan istisna işlemleri ile bu işlemlerin nedenlerini içeren bir rapor verecektir.

Kural 4

*Fonksiyonel gereksinimler**

- 1 Her gemi, denizde bulunduğu sürece :
- .1 [Kural 8.1.1](#) ve [10.1.4.3](#)'te belirtilen durumlar haricinde, herbiri ayrı telsiz vericisini kullanan en az iki ayrı ve bağımsız cihaz üzerinden gemi-sahil tehlike mesajlarını gönderebilmek;
 - .2 Kıyı-Gemi devreleri üzerinden tehlike haber alma yayınlarını alabilmek;
 - .3 Gemi-Gemi devreleri üzerinden tehlike mesajlarını gönderebilmek ve alabilmek;
 - .4 Arama ve Kurtarma koordinasyon haberleşmesini alabilmek ve gönderebilmek;
 - .5 Yakın mesafe haberleşmesinde gönderme ve alma yapabilmek;
 - .6 Tesbit işlemi amacıyla**, tehlike mesajlarını gönderebilmek ve [Kural V/12\(g\)](#)*** ve (h)'de açıklanan şekilde alabilmek;
 - .7 Denizcilik güvenlik haberleşmesini gönderebilmek ve alabilmek;****
 - .8 [Kural 15.8](#) esaslarına uygun olarak, kıyıda kurulu telsiz sistemleri veya şebeke genel telsiz haberleşmesi gönderme veya bu istasyonlardan alma yapabilmek;
 - .9 Köprüüstünden köprüüstüne haberleşme çerçevesinde gönderme ve alma yapabilmek,
- imkanına sahip olacaktır.

(*) GMDSS fonksiyonlarına sahip gemilerin, Organizasyon tarafından Karar A.814(19) ile kabul edilmiş bulunan Yanıltıcı Tehlike Alarmlarının Önlenmesi Rehberi ni kullanmaları hususunda dikkatleri çekilir,

(**) 9.300-9.500 Mhz frekans bandında çalışan radar taşınması ile ilgili Karar A.614(15)'e bakınız.

(***) Solas Amendments 2001 ve 2002'de "Bölüm V Kural 19 Madde 2.3.2" olarak değiştirilmiştir.

(****) Burada, gemilerin limanda bulundukları süre içinde de belirli denizcilik güvenlik haberleşmesini alabilme ihtiyacında olabileceklerine dikkat çekilmektedir.

Kısım B

*Taraf Ülkelerin Yükümlülükleri**

Kural 5

Telsiz haberleşmesi hizmetlerinin sağlanması

1 Bütün Taraf Ülkeler, uygulanabilir ve gerekli olduğunu değerlendirdikleri durumlarda, gerek tek başlarına, gerekse de diğer Taraf Ülkeler ile koordineli olarak, uzay ve kıtasal telsiz haberleşmesi hizmetlerinde kullanılmak üzere kıyıya üslenmiş uygun tesisleri Organizasyon'un tavsiyelerini** dikkate almak suretiyle kullanıma hazır duruma getirmek konusundaki yükümlülüklerini teyid ederler. Bu hizmetler şunları kapsar.

- .1 Deniz Mobil Uydu Sistemi içindeki geostatik uyduların kullanılması suretiyle sağlanan telsiz haberleşmesi hizmeti;
- .2 Mobil Uydu Sistemi içindeki kutupsal yörüngeli uyduların kullanılması suretiyle sağlanan telsiz haberleşmesi hizmeti;
- .3 156 MHz ile 174 MHz bandı içinde çalışan mobil denizcilik haberleşmesi hizmeti;
- .4 4.000 kHz ile 27.500 kHz bandı içinde çalışan mobil denizcilik haberleşmesi hizmeti;
- .5 415 kHz ile 535 kHz bandı ve 1.605 kHz ile 4.000 kHz bandı içinde çalışan mobil denizcilik haberleşmesi hizmetleri.***

2 Bütün Taraf Ülkeler, kendi kıyılarına bitişik olarak tayin edecekleri denizcilik alanlarına yönelik olarak kuracakları; mobil denizcilik hizmeti, mobil uydu sistemi ve Denizcilik Mobil Uydu Sistemi içinde yer alan kıyıya üslenmiş tesisler konusunda Organizasyonu yeterli şekilde bilgilendirmek konusundaki yükümlülüklerini teyid etmişlerdir.****

(*) Bütün Taraf ülkelerin telsiz haberleşme hizmetlerini sağlaması gerekli değildir.

(**) Gereksinimler, muhtelif deniz alanlarını kapsayan kıyıya üslenmiş tesisler halinde belirlenmelidir.

(***) Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi (GMDSS) için telsiz hizmetlerinin sağlanmasına ilişkin Karar A.801(19)'a bakınız. KararA.617(15) Dünya ölçüsünde seyir ikaz sistemlerinin bir parçası olan NAVTEX sisteminin uygulanmasıyla ilgilidir.

(****) GMDSS için kurulmuş bulunan kıyıya üslenmiş tesislerin taraf ülkelerce temin edilen bilgilere göre hazırlanmış master planı, ilgili tüm taraflara GMDSS sirküleri halinde gönderilmektedir.

Kısım C

Gemiler için gerekler

Kural 6

Telsiz Tesisleri

1 Her gemi, programlanmış seferinin tamamı süresince Kural 14 ve, Kural 3 ile istisna edilmemiş olması durumunda da Kural 7 ile tarif edilen fonksiyonel gerekliliklere, ve ayrıca; programlanmış seferi süresince içinden geçeceği deniz alanları açısından Kural 8, 9, 10 veya 11 ile açıklanan gerekli fonksiyonel yeterliliklere sahip olması bakımından uygun telsiz cihazları ile teçhiz edilmiş olacaktır.

2 Her telsiz cihazı;

- .1 güvenilir kullanım fonksiyonunu azaltmayacak, mekanik, elektrik veya diğer kaynaklardan yönelebilecek müdahalelerden etkilenmeyecek, elektromanyetik uyumluluk yönünden uygun, ve diğer elektronik cihaz ve sistemlerin zararlı etkilerinden korunmalı bir mahalde kurulmuş;
- .2 en üst seviyede bir güvenlik ve operasyonel kolaylığı sağlayacak bir mahalde kurulmuş;
- .3 su, yüksek ısı ve diğer çevre koşullarının olumsuz etkilerine karşı korunmalı;
- .4 telsiz sistemlerinin çalıştırılması sırasında, cihazların kontrol donanımlarının yeterince aydınlatılmış olmasını temin edecek, geminin ana ve emercensi güç kaynaklarından bağımsız, güvenilir ve devamlılık arzeden bir elektrikli aydınlatma sistemine sahip, ve
- .5 geminin Çağrı Adı, gemideki telsiz dairesi ve Telsiz sistemlerinin kullanılması ile ilişkili olan diğer önemli bilgi ve kodların sergilendiği bir mahal olacaktır.

3 Seyir güvenliğinin sağlanması amacıyla kullanılan VHF telsiz kanallarının kontrol istasyonu, seyir köprü üstünde ve idare mevkiinin yakınında bulunmalı, ayrıca; gerekli durumlarda köprü üstü kırlangıçlarından da kullanılmasına olanak verecek şekilde donatılmış olmalıdır.

4 Yolcu gemilerinin köprü üstlerinde bir tehlike paneli bulunacaktır. Bu panel, tehlike mesajının verilebilmesinde kullanılan ve gemide bulunan tüm telsiz haberleşme cihazlarını aktive ederek bir tehlike mesajının gönderilmesine imkan veren bir düğmeyi, veya; herbir telsiz cihazı için ayrı olmak üzere yeterli sayıda düğmeleri ihtiva edecektir. Bu panel, herhangi bir düğme veya düğmelerin basılı durumda bulunduğunu açık ve gözle görülecek şekilde belirtecektir. Panel üzerindeki düğme veya düğmelerin amaç dışı ve gereksiz yere kullanılmamasını temin edecek düzenlemeler yapılmış olacaktır. Uydu EPIRB sisteminin tehlike mesajlarının verilmesinde ikinci öncelikli araç olarak kullanılması ve uzaktan kumandalı olarak çalışmaya ayarlı olmaması durumunda, köprü üstünde idare mevkiinin yakınında ikinci bir EPIRB cihazının monte edilmiş olması tercih edilmelidir.

5 Yolcu gemilerinde, ilk tehlike mesajının verileceği cihazlar arasında bulunan ve tehlike panelindeki düğme veya düğmelerin basılması ile aktive edilecek olan bütün uygun telsiz haberleşme cihazlarına geminin bulunduğu mevki ile ilgili bilgiler, sürekli ve otomatik olarak gönderilecektir.

6 Yolcu gemilerinin köprü üstlerinde bir tehlike alarm paneli bulunacaktır. Bu tehlike alarm paneli, herhangi bir tehlike alarmının veya alarmlarının alınmakta olduğu hususunun, görüntülü ve sesli olarak köprü üstünden anlaşılmasına imkan verecek, ayrıca; alınmakta olan alarm mesajının hangi telsiz haberleşme devresinden alındığını da belirtecektir.

Kural 7

Telsiz cihazları : Genel

- 1 Bütün gemiler aşağıda belirtilen cihazlara sahip olacaklardır :
 - .1 Aşağıdaki gönderme ve alma yeteneklerine sahip bir VHF cihazı;
 - .1.1 156.525 MHz (Kanal 70)'de DSC yapabilen. Geminin normal olarak sevk idare edildiği mevkiden* 156.525 MHz (Kanal 70)'de bir tehlike mesajının gönderilmesi işleminin başlatılabilmesi gereklidir. Ve;
 - .1.2 156.300 MHz (Kanal 16), 156.650 MHz (Kanal 13) ve 156.800 MHz (Kanal 16)'da telsiz telefon görüşme olanağı sağlayan,
 - .2 Alt paragraf 1. 1 de belirtilen cihazdan ayrı veya onunla kombine durumda çalışan, ve; VHF Kanal 70'de sürekli bir DSC nöbetinin idamesine olanak veren bir telsiz cihazı,**
 - .3 9 GHz bandında çalışan bir radar transponder ve;
 - .3.1 Kolaylıkla kullanılmaya hazır durumda el altında bulundurulana, ve;
 - .3.2 [Kural III/6.2.2.](#)'de kurtarma teknelerinde kullanılması öngörülen;
 - .4 Geminin, içinde uluslararası NAVTEX hizmetinin verildiği herhangi bir deniz alanında seyir faaliyetinin olması durumunda NAVTEX hizmet yayınlarının alınmasına elverişli bir alıcı;
 - .5 Geminin, INMARSAT kapsamına dahil fakat uluslararası NAVTEX hizmeti verilmeyen herhangi bir deniz alanında seyir faaliyetinin olması durumunda, INMARSAT güçlendirilmiş grup çağrı sistemi*** üzerinden denizcilik güvenlik bilgilerini alabilmeye elverişli bir telsiz sistemi. Bununla birlikte; sadece HF otomatik-yazıcı telsiz telgraf üzerinden denizcilik güvenlik bilgi hizmetlerinin verilmekte olduğu bölgelerde seyir faaliyetlerinin olması ve bu hizmeti almak için gerekli cihazlarla teçhiz edilmiş olması durumunda gemi; bu Kuralın uygulanmasından istisna edilebilir.****
 - .6 [Kural 8.3](#) ile öngörülen gereksinimler çerçevesinde, aşağıdaki özelliklere sahip bir acil mevki belirleyen uydu radyo bıkın (uydu EPIRB)*****.
 - .6.1 406 MHz bandında çalışan kutupsal yörüngeli uydu üzerinden, veya; geminin sadece INMARSAT kapsamına dahil deniz alanlarında seyir faaliyetlerinin olması durumunda ise, 1.6 GHz bandında çalışan INMARSAT geostatik sistemi üzerinden bir tehlike alarmını yayabilmeye elverişli;*****

(*) Bazı gemiler bu Kuraldan istisna edilebilirler. (Bakınız Kural 9.4).

(**) Bazı gemiler bu Kural'dan istisna edilebilirler. (Bakınız Kural 9.4).

(***) GMDSS altında INMARSAT güçlendirilmiş grup çağrı Güvenlik Ağının kullanılmasına ilişkin Karar A.701(17)'ye bakınız.

(****) Denizcilik güvenlik bilgilerinin yayınlanmasına ilişkin olarak Organizasyon tarafından Karar A.705 (17) ile kabul edilmiş olan tavsiyelere bakınız.

(*****) Arama Kurtarma hedefe yönlendirme yeteneği ile ilgili olarak Karar A.616 (15)'e bakınız.

(*****) (INMARSAT uyduları ile kapsanan her bir okyanus sahasında uygun alma ve işleme kıyı istasyonlarının mevcudiyetine bağlı olarak.

- .6.2 Kolaylıkla ulaşılabilen bir yere monte edilmiş;
- .6.3 Kolaylıkla yerinden çıkartılabilen ve bir kişi tarafından taşınarak kurtarma botuna götürülebilen;
- .6.4 Geminin batması halinde kendi başına yüzebilen ve yüzer durumda iken otomatik olarak aktive edilebilen;
- .6.5 Elle de aktive edilebilen.

2 1 şubat 1999 veya Denizcilik Güvenlik Komitesi tarafından tesbit edilebilecek diğer bir tarihe kadar her gemi, yukardakilere ilaveten; 2.182 kHz 'de çalışabilen telsiz telefon tehlike frekansı dinleme alıcısına sahip bir telsiz cihazı ile teçhiz edilmiş olacaktır.

3 1 şubat 1999 tarihine kadar, sadece deniz alanı A1'de seyredenler hariç her gemi; 2.182 kHz'de bir telsiz telefon alarm sinyalinı gönderebilen bir cihazla teçhiz edilmiş olacaktır.*

4 İdare, 1 şubat 1997 tarihinde veya daha sonra inşa edilmiş gemileri paragraf 2 ve 3 gereksinimlerinden istisna edebilir.

5 Her yolcu gemisi, arama kurtarma amaçları için, geminin normal olarak sevk idare edildiği mevkiden kumanda edilmek üzere 121.5 MHz ve 123.1 MHz hava seyir frekanslarında yakın mesafe iki yönlü haberleşme yapabilmeye imkan veren cihazlarla teçhiz edilecektir.

Kural 8

Telsiz cihazları : Deniz alanı A1

1 Kural 7'in gereksinimlerinin karşılanmasına ilaveten, deniz alanı A1'de seyir faaliyetlerinde bulunan her gemi, geminin normal olarak sevk idare edildiği mevkiden gemi-sahil tehlike alarmlarının gönderilmesini başlatabilmek için yeterli ve aşağıda belirtilen kombinasyonlarda çalışan bir telsiz cihazı ile teçhiz edilmiş olacaktır.

- .1 DSC kullanmak suretiyle VHF üzerinden; bu gereklilik, EPIRB cihazının paragraf 3'te açıklanan şekilde geminin normal olarak sevk idare edildiği mevkinin yakınında veya bu mevkiden kumanda edilecek şekilde monte edilmesi suretiyle, ile karşılanabilir; veya
- .2 406 MHz bandında çalışan kutupsal yörüngeli uydu üzerinden; bu gereklilik, Kural 7.1.6 ile ngrlen EPIRB cihazının geminin normal olarak sevk idare edildiği mevkinin yakınında veya bu mevkiden kumanda edilecek şekilde monte edilmesi suretiyle ile karşılanabilir; veya
- .3 Geminin DSC ile mücehhez MF sahil istasyonlarının kapsama alanı içinde seyir faaliyetlerinde bulunması durumunda DSC kullanılan MF devreleri üzerinden; veya
- .4 DSC kullanılabilen HF devreleri ile; veya
- .5 INMARSAT geostatik uydu hizmetleri yolu ile; bu gereksinim aşağıdaki şekillerde karşılanabilir:

(*) Organizasyon tarafından kabul edilen, telsiz telefon alarm sinyal jeneratörlerinin operasyonel standartları ile ilgili olarak Karar A.421(XI)'e bakınız.

.5.1 Bir INMARSAT gemi yer istasyonu,* veya

.5.2 Kural 7.1.6 gereksinimi olan EPIRB cihazının geminin normal olarak sevk idare edildiği mevkinin yakınında veya bu mevkiden kumanda edilecek şekilde monte edilmesi suretiyle.

2 Kural 7.1.1 gereksinimi olan VHF telsiz cihazı, telsiz telefon kullanımı suretiyle genel haberleşme yapılabilmesi için de yeterli olacaktır.

3 Deniz alanı A1'de seyir faaliyetlerinde bulunan her gemi, Kural 7.1.6 gereksinimi olan EPIRB yerine, aşağıdaki özelliklere sahip bir EPIRB cihazı taşıyabilir :

- .1 VHF Kanal 70 üzerinden DSC kullanmak suretiyle bir tehlike alarmını gönderebilen ve 9 GHz bandında çalışan bir radar yansıtıcısı aracılığı ile tesbit işlemlerine imkan sağlayan;
- .2 Kolaylıkla ulaşılabilen bir yere monte edilmiş;
- .3 Kolaylıkla yerinden çıkartılabilen ve bir kişi tarafından taşınarak kurtarma botuna götürülebilen;
- .4 Geminin batması halinde kendi başına yüzebilen ve yüzer durumda iken otomatik olarak aktive edilebilen; ve
- .5 Elle de aktive edilebilen.

Kural 9

Telsiz cihazları : Deniz alanları A1 ve A2

1 [Kural 7](#)'nin gereksinimlerinin karşılanmasına ilave olarak, deniz alanı A1'in dışına çıkan ancak A2 sahasının içinde kalan seyir faaliyetlerinde bulunan her gemi, aşağıdaki cihazlar ile teçhiz edilmiş olacaktır :

- .1 Tehlike ve güvenlik amaçları ile aşağıdaki frekanslarda gönderme ve alma yapabilen bir MF telsiz cihazı;
 - .1.1 DSC kullanmak suretiyle 2.187.5 kHz, ve,
 - .1.2 Telsiz telefon kullanılmak üzere 2.182 kHz.
- .2 Alt paragraf 1.1 de belirtilen cihazdan ayrı veya onunla kombine durumda çalışan, ve 2.187.5 kHz'de sürekli bir DSC nöbetinin idamesine olanak veren bir telsiz cihazı; ve
- .3 Gemiden kıyıya tehlike alarmlarını gönderilmesini başlatabilen, ve aşağıdaki sistemlerden birisini kullanan MF frekanslar dışındaki bir cihaz :

(*) Bu gereklilik INMARSAT -A, INMARSAT -B (Karar A.808(19) veya INMARSAT -C (Karar A.807 (19) gibi iki yönlü haberleşme imkanı veren INMARSAT gemi yer istasyonları ile karşılanabilir. Aksine bir açıklama olmadıkça bu dipnot, bu Bölüm'de yer alan tüm INMARSAT gemi yer istasyonu gereksinimleri için geçerlidir.

- .3.1 406 MHz'de çalışan kutupsal yörüngeli uydu hizmeti üzerinden; bu gereklilik, EPIRB cihazının geminin normal olarak sevk idare edildiği mevkinin yakınında veya bu mevkiden kumanda edilecek şekilde monte edilmesi suretiyle, Kural 7.1.6 gereksinimi olan EPIRB cihazı ile karşılanabilir; veya,
- .3.2 DSC kullanılan HF devreleri üzerinden; veya
- .3.3 INMARSAT geostatik uydu sistemleri vasıtasıyla; bu gereklilik aşağıdaki şekilde karşılanabilir:
 - .3.3.1 Paragraf 3.2'de belirtilen cihaz; veya
 - .3.3.2 EPIRB cihazının geminin normal olarak sevk idare edildiği mevkinin yakınında veya bu mevkiden kumanda edilecek şekilde monte edilmesi suretiyle, Kural 7.1.6 gereksinimi olan EPIRB cihazı ile.

2 Geminin normal olarak sevk idare edildiği mevkiden, Paragraf 1.1 ve 1.3'de belirtilen cihazlar yardımıyla bir tehlike alarm gönderilmesinin başlatılması mümkün olmalıdır.

3 Ayrıca gemi; telsiz telefon veya otomatik bir telsiz-telgraf genel telsiz haberleşmesini göndermek ve almak olanağına da aşağıdaki vasıtalar üzerinden sahip olmalıdır :

- .1 1.605 kHz ile 4.000 kHz arası veya 4.000 ile 27.500 kHz arası bantlardaki çalışma frekanslarında çalışan bir telsiz cihazı. Bu gereksinim, Paragraf 1.1'de belirtilen cihaza bu yeteneğin kazandırılması ile karşılanabilir; veya,
- .2 Bir INMARSAT gemi yer istasyonu.

4 İdare; 1 Şubat 1997 tarihinden önce inşa edilmiş olup, sadece A2 deniz alanları içinde seyir faaliyetlerinde bulunan gemileri, sözkonusu geminin; uygun olan durumlarda VHF Kanal 16'da kesintisiz bir dinleme nöbetini idame ettirmesi koşuluyla, [Kural 7.1.1.1 ve 7.1.2](#) gerekliliklerinden istisna edebilir.

Kural 10

Telsiz cihazları : Deniz alanları A1 , A2 ve A3

1 Kural 7'nin gereksinimlerinin karşılanmasına ilave olarak, deniz alanları A1 ve A2'nin dışına çıkan ancak A3 sahasının içinde kalan seyir faaliyetlerinde bulunan her gemi, Paragraf 2'nin gerekliliklerini karşılamaması durumunda, aşağıdaki cihazlar ile teçhiz edilmiş olacaktır :

- .1 Aşağıdaki yeteneklere sahip bir INMARSAT gemi yer istasyonu :
 - .1.1 Otomatik bir telsiz-telgraf kullanmak suretiyle tehlike ve güvenlik haberleşmesini gönderip alabilen;
 - .1.2 Tehlike öncelikli çağrılarını başlatabilen ve alabilen;

- .1.3 Özel olarak tarif edilmiş deniz alanlarına yönelik olarak gönderilenler de dahil olmak üzere, kıyıda gemiye yapılan tehlike alarm devrelerinde nöbet tutabilen;
- .1.4 Telsiz telefon veya otomatik bir telsiz-telgraf yardımıyla genel telsiz haberleşmesini gönderebilen ve alabilen;
- .2 Tehlike ve güvenlik amaçları ile aşağıdaki frekanslarda gönderme ve alma yapabilen bir MF telsiz cihazı;
 - .2.1 DSC kullanmak suretiyle 2.187.5 kHz. ve,
 - .2.2 Telsiz telefon kullanılmak üzere 2.182 kHz. ve;
- .3 Alt paragraf 2.1 de belirtilen cihazdan ayrı veya onunla kombine durumda çalışan, ve; 2.187.5 kHz'de sürekli bir DSC nöbetinin idamesine olanak veren bir telsiz cihazı; ve
- .4 Gemiden kıyıya tehlike alarmlarını gönderilmesini başlatabilen ve aşağıdaki sistemlerden birisini kullanan bir cihaz:
 - .4.1 406 MHz'de çalışan kutupsal yörüngeli uydu hizmeti üzerinden; bu gereklilik, EPIRB cihazının geminin normal olarak sevk idare edildiği mevkiin yakınında veya bu mevkiiden kumanda edilecek şekilde monte edilmesi suretiyle, Kural 7.1.6 gereksinimi olan EPIRB cihazı ile karşılanabilir; veya
 - .4.2 DSC kullanılan HF devreleri üzerinden; veya
 - .4.3 İlave bir gemi yer istasyonu veya Kural 7.1.6 gerekliliği olan EPIRB cihazının geminin normal olarak sevk idare edildiği mevkiin yakınında veya bu mevkiiden kumanda edilecek şekilde monte edilmesi suretiyle INMARSAT geostatik uydu sistemleri üzerinden.

2 Kural 7'nin gereksinimlerinin karşılanmasına ilave olarak, deniz alanları A1 ve A2'nin dışına çıkan A3 sahasının içinde kalan seyir faaliyetlerinde bulunan her gemi, Paragraf 1'nin gerekliliklerini karşılamaması durumunda, aşağıdaki cihazlar ile teçhiz edilmiş olacaktır :

- .1 Tehlike ve güvenlik amaçları ile, 1.605 kHz ile 4.000 kHz ile 27.500 kHz arası bantlardaki bütün tehlike ve güvenlik frekanslarında gönderme ve alma yapabilen bir MF/HF telsiz cihazı;
 - .1.1 DSC kullanan;
 - .1.2 Telsiz telefon kullanan; ve
 - .1.3 Otomatik bir telsiz-telgraf kullanan; ve,
- .2 2.187.5 kHz ve 8.414.5 kHz frekansları ile; 4.207.5 kHz, 6.312 kHz, 12.577 kHz veya 16.804.5 kHz'deki tehlike ve güvenlik DSC frekanslarından en az birinde sürekli bir DSC nöbetinin idamesine ve herhangi bir anda; bu tehlike ve güvenlik frekansların birinin seçilebilmesine olanak veren bir telsiz cihazı. Bu cihaz, altparagraf .1 de belirtilen cihazdan ayrı veya onunla kombine olabilir.

- .3 Gemiden kıyıya tehlike alarmlarının gönderilmesini başlatabilen ve aşağıdaki sistemler'de birisini kullanan HF frekanslar dışındaki bir cihaz:
 - .3.1 406 MHz'de çalışan kutupsal yörüngeli uydu hizmeti üzerinden; bu gereklilik, EPIRB cihazının geminin normal olarak sevk idare edildiği mevkiin yakınında veya bu mevkiden kumanda edilecek şekilde monte edilmesi suretiyle, [Kural 7.1.6](#) gereksinimi olan EPIRB cihazı ile karşılanabilir; veya,
 - .3.2 INMARSAT geostatik uydu sistemleri vasıtasıyla; bu gereklilik aşağıdaki şekilde karşılanabilir:
 - .3.2.1 Bir INMARSAT gemi yer istasyonu; veya
 - .3.2.2 [Kural 7.1.6](#) gerekliliği olan EPIRB cihazının geminin normal olarak sevk idare edildiği mevkiin yakınında veya bu mevkiden kumanda edilecek şekilde monte edilmesi suretiyle EPIRB cihazı ile; ve
- .4 Bunlardan ayrı olarak, gemiler; telsiz telefon veya otomatik bir telsiz-telgraf kullanmak suretiyle, 1.605 kHz ve 4.000 kHz arası ile 4.000 kHz ve 27.500 kHz arası bantlardaki çalışma frekanslarında çalışan bir MF/HF telsiz cihazı ile genel telsiz haberleşmesini göndermek ve almak olanağına da sahip olacaklardır. Bu gereksinim, Alt paragraf .1'de belirtilen cihaza bu yeteneğin kazandırılması ile karşılanabilir.

3 Geminin normal olarak sevk idare edildiği mevkiden, Paragraf 1.1, 1.2, 1.4, 2.1 ve 2.3'de belirtilmiş olan cihazlar yardımıyla bir tehlike alarmı gönderilmesinin başlatılması mümkün olmalıdır.

4 İdare; 1 Şubat 1997 tarihinden önce inşa edilmiş olup, sadece A2 ve A3 deniz alanları içinde seyir faaliyetlerinde bulunan gemileri, sözkonusu geminin; uygun olan durumlarda VHF Kanal 16'da kesintisiz bir dinlenme nöbetini idame ettirmesi koşuluyla, [Kural 7.1.1.1](#) ve 7.1.2 gerekliliklerinden istisna edebilir. Bu nöbet, geminin normal olarak sevk idare edildiği mevkide tutulacaktır.

Kural 11

Telsiz cihazları : Deniz alanları A1 , A2, A3 ve A4

1 Kural 7'nin gereksinimlerinin karşılanmasına ilave olarak, seyir faaliyetleri bütün deniz alanlarını kapsayabilen her gemi [Kural 10.2](#) ile bulunması öngörülen cihazlar ile teçhiz edilmiş olacaktır. Bu kategorideki gemiler için, [10.2.3.2](#)'deki Kuralda öngörülen cihazlar her halde gemilerde bulundurulacak, bu cihazlar, [Kural 10.2.3.1](#)'de belirtilenlere bir alternatif olarak kabul edilmeyeceklerdir. Seyir faaliyetleri tam deniz alanlarını kapsayabilen gemiler ayrıca Kural 10.3 ile öngörülen cihazlara da sahip olacaklardır.

2 İdare; 1 Şubat 1997 tarihinden önce edilmiş olup, sadece A2, A3 ve A4 deniz alanları içinde seyir faaliyetlerinde bulunan gemileri, sözkonusu geminin; uygun olan durumlarda VHF Kanal 16'da kesintisiz bir dinleme nöbetini idame ettirmesi koşuluyla, [Kural 7.1.1.1](#) ve 7.1.2 gerekliliklerinden istisna edebilir. Bu nöbet, geminin normal olarak sevk idare edildiği mevkide tutulacaktır.

Kural 12

Nöbetler

1 Bütün gemiler denizde bulundukları sürece, aşağıda belirtilen devrelerde sürekli nöbet idame ettireceklerdir.

- .1 Gemi [Kural 7.1.2](#) gereğince bir VHF cihazı ile teçhiz edilmiş ise, VHF DSC Kanal 70'de;
- .2 Gemi [Kural 9.1.2](#) veya [10.1.3](#) gereğince bir MF telsiz cihazı ile teçhiz edilmiş ise, tehlike ve güvenlik DSC frekansı 2.187.5 kHz'de;
- .3 Gemi [Kural 10.2.2](#) veya [11.1](#) gereğince bir MF telsiz cihazı ile teçhiz edilmiş ise, 2.187.5 kHz ve 8.414.5 kHz frekansları ile; 4.207.5 kHz, 6.312 kHz, 12.577 kHz veya 16.804.5 kHz'deki tehlike ve güvenlik DSC frekanslarından, günün zaman periyodu ile geminin mevkü bakımından uygun olan en az birinde. Bu nöbet, bir taramalı alıcı vasıtasıyla tutulabilir;
- .4 Gemi [Kural 10.1.1](#) gereğince bir INMARSAT gemi yer istasyonu ile teçhiz edilmiş ise, uydu aracılığıyla kıyıda gemiye yapılan tehlike yayınlarını izlemesi nöbeti.

2 Denizde bulunan her gemi, geminin seyir halinde bulunduğu deniz alanı için denizcilik güvenlik yayınlarının yapılmakta olduğu uygun frekans veya frekanslarda bu yayınları dinlemek üzere nöbet idame ettirecektir.

3 1 Şubat 1999 veya Denizcilik Emniyet Komitesi* tarafından tesbit edilebilecek diğer bir tarihe kadar her gemi demirde bulunduğu sürece ve uygulanabilir bütün durumlarda VHF Kanal 16 üzerinde sürekli bir dinleme nöbetini idame ettirecektir. Bu nöbet, geminin normal olarak sevk idare edildiği mevkide tutulacaktır.

4 Telsiz telefon dinleme cihazı ile teçhiz edilmesi öngörülen her gemi, 1 Şubat 1999 veya Denizcilik Emniyet Komitesi** tarafından tesbit edilebilecek diğer bir tarihe kadar, denizde bulunduğu sürece telsiz telefon tehlike frekansı olan 2.182 kHz üzerinde sürekli bir dinleme nöbetini idame ettirecektir. Bu nöbet, geminin normal olarak sevk idare edildiği mevkide tutulacaktır.

Kural 13

Enerji kaynakları

1 Gemiler denizde bulundukları süre boyunca, telsiz cihazlarını kullanabilmek ve telsiz cihazlarının yedek enerji kaynağı veya kaynakları olarak kullanılan bataryalarını şarj edebilmek için yeterli elektrik enerjisini temin edeceklerdir.

(*) Deniz Emniyet Komitesinin kararı (MSC.77(69)) gereği tam GMDSS'li gemiler, denizde iken 1 Şubat 2005'e kadar VHF Kanal 16'da devamlı dinlemeye devam edecektir.

(**) Deniz Emniyet Komitesinin 68. oturumunda (28 Mayıs-6 Haziran 1997) alınan karar gereği GMDSS'e sahip gemiler 1 Şubat 1999 tarihinden itibaren 2182 kHz devamlı dinleme yapacaklardır.

2 Gemi ana ve yardımcı elektrik güç kaynaklarının elden çıkması durumunda tehlike ve güvenlik telsiz haberleşmesinin sağlanmasına olanak vermek üzere; her gemide telsiz cihazlarını beslemek üzere yedek enerji kaynağı veya kaynakları bulundurulacaktır. Yedek enerji kaynağı veya kaynakları Kural 7.1.1'de belirtilen VHF telsiz cihazları ile, geminin teçhiz edilmiş olduğu deniz alanı veya alanlarına bağlı olarak da; Kural 19.1.1 gereği olan MF telsiz cihazının, Kural 10.2.1 veya 11.1'in gerekliliği olan MF/HF telsiz cihazının veya Kural 10.1.1'in gereği olan INMARSAT gemi yer istasyonunun aynı anda çalışabilmelerine ve ayrıca; paragraf 4,5 ve 8'de belirtilen ilave yüklerin de asgari olarak aşağıda açıklanan sürelerle karşılanmasına imkan verecek kapasitede olacaktır :

- .1 Telsiz cihazlarının gereksinimi olan gücü sağlanması da dahil olmak üzere, Kural II-I/42 veya 43 gerekliliklerinden uygulanabilenlerine tamamıyla uyan bir yedek elektrik enerji kaynağı ile donatılmış olan gemilerde 1 saat; ve,
- .2 Telsiz cihazlarının gereksinimi olan enerjinin sağlanması da dahil olmak üzere, Kural II-I/42 veya 43 gerekliliklerinden uygulanabilenlerine tamamıyla uyan bir yedek elektrik enerji kaynağı ile donatılmayan gemilerde 6 saat.*

Yedek enerji kaynağı veya kaynaklarının birbirinden bağımsız HF ve MF telsizlerini aynı anda çalıştırmasına ihtiyaç yoktur.

3 Yedek enerji kaynağı veya kaynakları geminin hareketini sağlayan ana güç devrelerinden ve geminin ana elektrik devrelerinden bağımsız olacaktır.

4 VHF Telsiz cihazından ayrı olarak, paragraf 2'de belirtilen iki veya daha fazla telsiz cihazının yedek enerji kaynağı veya kaynaklarına bağlanabildiği durumlarda, bu yedek enerji kaynağı veya kaynakları; paragraf 2.1 ve 2.2'de açıklanan sürelerden uygun olanı boyunca, VHF telsiz cihazı ile birlikte, aşağıda belirtilen cihazları da aynı anda besleyebilme yeteneğinde olacaktır :

- .1 Yedek enerji kaynağına aynı anda bağlanabilme imkanına sahip bütün diğer telsiz cihazları; veya,
- .2 VHF telsiz cihazı ile birlikte diğer telsiz cihazlarının yedek enerji kaynağına aynı anda değil de teker teker bağlanabildikleri durumda ise; bu diğer telsiz cihazlarından en fazla yük çeken.

5 Yedek enerji kaynağı veya kaynakları [Kural 6.2.4](#)'te öngörülen aydınlatmanın sağlanması maksadıyla kullanılabilirler.

6 Yedek enerji kaynağı veya kaynaklarının şarj edilebilir akü bataryalarını da içermesi durumunda :

- .1 Bu bataryalar; minimum kapasite değerlerine 10 saatlik bir sürede çıkartılabilmeleri için yeterli otomatik şarj vasıtaları ile teçhiz edilmiş olacaklar; ve
- .2 Batarya veya bataryaların kapasiteleri, geminin denizde bulunmadığı zamanlarda 12 ayı aşmayan fasılalarla ve uygun bir metodun uygulanması** suretiyle kontrol edilecektir.

(*) Tehlike durumlarında kullanılması gerekli olan her bir telsiz cihazı için yedek enerji kaynağı tarafından sağlanacak elektrik yükünün hesaplanması için aşağıda verilen formül tavsiye edilmektedir. Gönderme yapmak için gerekli olan akımın '1/2' si + alma yapmak için gerekli akım + diğer ilave yükler için gerekli akım.

(**) Bir Akü bataryasının kapasitesini ölçmenin bir metodu, bataryayı tamamendeşarj ettikten sonra, normal çalışma akımı ve süresi ile (örneğin 10 saat) yeniden şarj etmektir. Şarj durumunun kontrolü her zaman yapılabilmekle birlikte, geminin denizde bulunduğu sürelerle bataryanın önemli derecededeşarj etmesine imkan verilmeden yapılmalıdır.

7 Yedek enerji kaynağını temin eden akü bataryalarının konumları ve tesisatları, aşağıdaki koşulları karşılayacak şekilde olacaktır :

- .1 En yüksek derecede hizmet sağlama;
- .2 Makul bir çalışma ömrü;
- .3 Makul bir güvenlik;
- .4 Bekleme ve şarj durumlarında bataryaların ısılarının imalatçı spesifikasyonlarında belirtilen değerlerin içinde kalması; ve
- .5 Bataryaların tam şarjlı durumda iken, en az; gerekli olan minimum çalışma saati kadar hizmetin her hava koşullarında sağlanması.

8 Bu Bölüm çerçevesinde, bir telsiz cihazının kendisinden beklenen yeterliliği elde edebilmesi için geminin seyir veya diğer sistemlerinden kesintisiz bilgi beslenmesi öngörülmekte ise, bu bilgi akışının; geminin ana veya yardımcı elektrik güç kaynaklarının devre dışı kalması durumlarında da kesintiye uğramaksızın sağlanabilmesi bakımından gerekli tedbirler alınmış olacaktır.

Kural 14

Performans standartları

1 Bu Bölüm'de atıfta bulunulan bütün cihazlar, İdare tarafından onaylanmış cihaz tiplerinden biri olmalıdır. Kural 2 koşullarının karşılanabilmesi bakımından bu cihazlar, Organizasyonca onaylanmış performans standartlarının daha altında olmayan standartlara uygun bulunacaktır.*

(*) Organizasyon Genel Kurulunca onaylanmış performans standartları için aşağıdaki dökümanlara bakınız.

- .1 Karar A.S2S(13): Seyrüsefer ve meteorolojik ikazlar ile gemiler için acil ikaz mesajlarının alınmasında kullanılan dar-band otomatik-yazıcı telsiz telgraf cihazları için performans standartları.
- .2 Karar A.694(17): Küresel denizcilik tehlike ve güvenlik sistemi (GMDSS)'nin bir parçasını oluşturan gemi tipi telsiz cihazları ile elektronik seyir yardımcılar için genel ihtiyaçlar.
- .3 Karar A.808(19): İki yönlü haberleşme yeteneğine sahip gemi yer istasyonları için performans standartları ve Karar A.570(14): Gemi yer istasyonları için tip onayı.
- .4 Karar A.803(19): Sesli haberleşme ve dijital seçmeli çağrı yeteneğine sahip gemi tipi VHF telsiz cihazları için performans standartları. MSC.68(68) Ekl. (1 Ocak 2000 veya daha sonra inşa edilen gemiler için).
- .5 Karar A.806(19): Sesli haberleşme ve dijital seçmeli çağrı yeteneğine sahip gemi tipi MF telsiz cihazları için performans standartları MSC.68(68) Ek 2. (1 Ocak 2000 veya daha sonra inşa edilen gemiler için).
- .6 Karar A.806(19): Sesli haberleşme, dar-band otomatik-yazıcı telsiz telgraf ve dijital seçmeli çağrı yeteneğine sahip gemi tipi MF/HF telsiz cihazları için performans standartları MSC.68(68) Ek 3. (1 Ocak 2000 veya daha sonra inşa edilen gemiler için).
- .7 Karar A.810(19): 406 MHz'de çalışan, serbest yüzme yeteneğine sahip acil mevki belirleyen uydu radyo bıkınlar (EPIRB) için performans standartları (Ayrıca, Genel Kurul Kararı A.696(17): COSPAS-SARSAT sisteminde çalışan acil mevki belirleyen uydu radyo bıkınlar (EPIRB) için performans standartlarına bakınız).
- .8 Karar A.802(19): Arama kurtarma hareketında kullanılacak kurtarma tekneleri radar transponderleri için performans standartları.
- .9 Karar A.80S(19): Serbest yüzme yeteneğine sahip VHF acil mevki belirleyen uydu radyo bıkınlar için performans standartları.
- .10 Karar A.807(19): Otomatik-yazıcı özelliğindeki haberleşmeyi alma ve gönderme yeteneğine sahip INMARSAT-C gemi yer istasyonları için performans standartları. Ve A.S70(14).
- .11 Karar A.664(16): Güçlendirilmiş grup çağrı cihazları için performans standartları.
- .12 Karar A.812(19): Geostatik INMARSAT uydu sisteminde 1.6 GHz'de çalışan serbest yüzme yeteneğine sahip acil mevki belirleyen uydu radyo bıkınlar için performans standartları.
- .13 Karar A.662(16): Serbest yüzme yeteneğine sahip acil durum telsiz cihazlarının kurulma ve devreye girme mekanizmaları için performans standartları.
- .14 Karar A.699(17): Yüksek frekans ve dar bantta çalışan otomatik-yazıcı telsiz telgratla gönderilen denizcilik güvenlik bilgilerinin yayınlanması ve koordinasyonuna ilişkin sistem performansı.
- .15 Karar A.700 (17): Seyrüsefer ve meteorolojik ikazlar ile gemiler için acil ikaz mesajlarının (MSI) HF üzerinden alınmasında kullanılan dar-band otomatik-yazıcı telsiz telgraf cihazları için performans standartları.
- .16 Karar A.811(19): Gemilerde kullanılan Entegre Telsiz Haberleşme Sistemi (IRCS)'nin GMDSS içinde kullanılması için performans standartları.
- .17 Karar MSC.80(70) Ek 1. Ekranda (Deniz hava) çift yönlü portatif VHF Telsiz cihazları standartları.

2 [Kural 1](#)'de uygulama tarihi olarak verilmiş olan tarihlerden önce monte edilmiş bulunan cihazlar, sözkonusu cihazın; performans standartlarına uyan cihazlarla uyumlu olması ve Organizasyon'un bu standartlara ilişkin olarak kabul edebileceği yeni kriterler konusunda gerekli özen ve dikkatin gösterilmesi koşullarıyla, İdare'nin tasarrufu çerçevesinde, ilgili performans standartlarına tam olarak uymaktan istisna edilebilirler..

Kural 15

Bakım-tutum gerekleri

1 Cihazlar; ana birimleri kısa sürede değiştirilebilecek ve değişikliği müteakip de büyük çaplı bir kalibrasyon ve ayar ihtiyacı bulunmayacak şekilde dizayn edilmelidir.

2 Uygulanabilir durumlarda cihazların imalat ve montajı, kolaylıkla denetlenebilmelerine ve gemi üzerindeki bakım tutumlarının rahatlıkla yapılabilmesine imkan verecek şekilde olmalıdır.

3 Cihazların işletilmesi ve idamelerine ilişkin gerekli bilgiler, Teşkilatın* tavsiyeleri de dikkate alınmak üzere hazırlanarak gemiye verilmiş olmalıdır.

4 Cihazların idameleri için gerekli olan alet ve yedekler yeterli adette verilmiş olmalıdır.

5 İdare; bu Bölüm'de sözkonusu edilen cihazların Kural 4'te belirtilen fonksiyonel yeterliliklerini ve söz konusu cihaz grubu ile ilgili performans standartlarını idame ettirmelerini sağlamak için gerekli önlemleri alacaktır.

6 A1 ve A2 deniz alanlarında seyir faaliyetlerinde bulunan gemiler açısından bu yetenekler; cihazların bir diğer cihazla yedeklenmesi, sahil bakım olanaklarının güçlendirilmesi, gemide elektronik bakım-onarım olanaklarının sağlanması veya, bu metodların, İdare tarafından uygun bulunmuş bir karması uygulanmak suretiyle idame ettirilecektir.

7 A3 ve A4 deniz alanlarında seyir faaliyetlerinde bulunan gemiler açısından bu yeteneklerin idamesi, Teşkilat'ın** tavsiyeleri dikkate alınmak suretiyle İdare tarafından uygun bulunmuş, örneğin; cihazların bir diğer cihazla yedeklenmesi, sahil bakım olanaklarının güçlendirilmesi, gemide elektronik bakım-onarım olanaklarının sağlanması gibi metodlardan en az ikisinden oluşan bir karma metodun kullanılması suretiyle sağlanacaktır.

8 Kural 4'te belirtilen fonksiyonel gerekliliklerin yerine getirilmesi bakımından cihazların etkili bir performansla çalışır durumda idame ettirmek için gereken tüm tedbirlerin alınması esas olmakla birlikte, Kural 4.8'de açıklanan genel amaçlı telsiz haberleşmesinde kullanılan cihazlarda oluşabilecek arıza durumları, bütün tehlike ve güvenlik fonksiyonlarını yerine getirebilme imkanının mevcut olması koşuluyla, söz konusu geminin denize elverişsiz duruma gelmiş olduğu veya, onarım olanaklarının kolaylıkla bulunabilme imkanı bulunmayan bir limanda alıkoymak için gerekli bir neden olduğu şeklinde yorumlanmayacaktır.

(*) GMDSS ve Elektronik seyir yardımcıları ile donatılmış gemiler için organizasyonun A.694(17) ve A.813(19) Kararı ile kabul edilmiş Elektrik ve Elektronik gemi cihazlarında elektromanyetik uyusabilirlik için genel ihtiyaçlar hakkındaki tavsiyelere bakınız.

(**) Deniz alanı A3 ve A4 ile ilgili olarak GMDSS için telsiz bakım rehberi hakkında karar A.702(17) ye bakınız.

Kural 16

Telsiz personeli

1 Bütün gemiler, tehlike ve güvenlik haberleşmesi amaçları için idare'nin* yeterliliğini onayladığı telsiz personeline sahip olacaklardır. Bu telsiz personeli, uygulanabilen Telsiz Yönetmelikleri'nde açıklanan sertifikalara sahip olmakla birlikte, içlerinden biri; tehlike durumlarında telsiz haberleşmesi konusunda birinci sorumlu olarak tayin edilmiş olacaktır.

2 Yolcu gemilerinde, paragraf 1'de belirtilen yeteneğe sahip en az bir kişi, tehlike durumlarında sadece telsiz haberleşmesi görevini ifa etmek üzere tayin edilmiş olacaktır.

Kural 17

Telsiz kayıtları

Telsiz Yönetmelikleri'nde açıklandığı üzere, Denizde can güvenliği yönünden önem taşıması olasılığı bulunan telsiz haberleşmesi hizmeti ile ilişkili her olayın kaydedildiği ve idare'nin uygunluğunu onayladığı bir Telsiz Jurnalı idame ettirilecektir.

(*) STCW Konvansiyonu Bölüm IV Kısım B-IV/2

BÖLÜM V
Seyir Güvenliği

Sayfa No

Kısım A Genel

1	Uygulama	299
2	Tanımlamalar.....	299
3	İstisnalar ve Eşdeğerler	300
4	Denizcilere İlanlar.....	300
5	Meteorolojik hizmetler ve uyarılar	300
6	Buz dağı devriyesi hizmeti	302
7	Arama ve Kurtarma Hizmetleri	303
8	Can Kurtarma işaretleri	303
9	Hidrografik Hizmetler	303
10	Gemilerin Rotalanması	304
11	Gemi Raporlama Sistemleri	305
12	Gemi Trafik Sistemleri	306
13	Seyir Yardımcılarının Tesisi ve İşletilmesi	307
14	Personelle Donatma	307
15	Köprü üstü Dizaynı, Seyrüsefer Sistem ve Ekipmanlarının Dizaynı ve Yerleştirilmesi Köprü üstü Prosedürlerine ilişkin prensipler.....	308
16	Ekipmanların Bakım Tutumu	308
17	Elektromanyetik Uyumluluk	309
18	Seyrüsefer Sistem ve Ekipmanlarının Onaylanması, Sörvey Edilmeleri ve Performans Standartları ile Seyir Bilgisi Kaydediciler.....	309
19	Gemiye Monteli Seyir Sistemleri ve Ekipmanlarının Bulundurulması Gereği	311
20	Seyir Bilgisi Kaydediciler	315
21	Uluslararası Haberleşme Kodları	316
22	Köprü üstü Görüş Mesafesi	316
23	Kılavuz Alma-Verme Düzenlemeleri	317
24	Pruva ve/veya Rota Kontrol Sistemleri	320
25	Dümen Donanımının Çalıştırılması	320
26	Dümen Donanımı: Test Edilmesi ve Talimler	320
27	Notik Haritalar ve Notik Yayınlar	321
28	Seyirle İlişkili Faaliyetleri Kaydı	321

29	Tehlikedeki Gemiler, Uçaklar ve Kişiler tarafından kullanılacak Can Kurtarma İşaretleri	322
30	Operasyonel Kısıtlamalar	322
31	Tehlike Mesajları	322
32	Tehlike Mesajlarında Bulunması Gerekli Bilgiler	323
33	Tehlike Mesajları; Yürürlük ve Prosedürler	325
34	Güvenli Seyir ve Tehlikeli Durumlardan Kaçınmak	325
35	Tehlike İşaretlerinin Gereksiz ve Yersiz Kullanımı	326

BÖLÜM V

Seyir Güvenliği

Kural 1

Uygulama

1 Bu Bölüm, aksi açıkça belirtilmedikçe; aşağıdaki istisnalarla, her türlü seyir halinde bulunan bütün gemilere uygulanacaktır:

.1 Harp gemileri, yardımcı savaş gemileri ve bir Taraf Ülke Hükümetince sahip olunup, sadece Devlet'in ticari olmayan hizmetlerinde kullanılan; ve,

.2 Sadece; Kuzey Amerika'nın Göller Bölgesi suları ile, onların bağlantı ve kolları olan suların, Doğuda; Kanada'nın Quebec Eyaleti sınırları içinde Montreal'deki St. Lambert Lok'unun en alt ucuna kadar olan kısımlarında seyir yapan gemiler.

Bununla birlikte; harp gemileri, yardımcı savaş gemileri ve bir Taraf Ülke Hükümetince sahip olunup, sadece Devlet'in ticari olmayan hizmetlerinde kullanılan gemiler de; makul ve uygulanabilir olduğu sürece, bu Bölüm ile uyumlu hareket etmeleri hususunda teşvik edilmektedirler.

2 Bu Bölüm'ün; Uluslararası hukuka uygun olarak tespit edilmiş olan kara suları başlangıç hatlarının kara tarafında kalan iç sulardaki gemiler konusunda ne dereceye kadar uygulanacağı konusuna, idare tarafından karar verilebilecektir.

3 İten bir gemi ile onun sıkıca bir parçası halindeki itilen gemiden oluşan birleşik gemiler, tümüyle entegre edilmiş bir römorkör ve barç kombinasyonu halinde dizayn edilmiş olmaları halinde; bu Bölüm'ün amaçları bakımından tek bir gemi olarak mütalaa edileceklerdir.

4 Aşağıdaki kategorilerdeki gemilerin, Kural 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 ve 28'in gerekliliklerinden ne derecede muaf tutulacakları konusuna İdare tarafından karar verilecektir:

.1 Hangi tip seyirde kullanılıyor olursa olsun; 150 gros tonun altındaki gemiler;

.2 Uluslararası seyirlerde kullanılmayan; 500 gros tonun altındaki gemiler; ve,

.3 Balıkçı gemileri.

Kural 2

Tanımlamalar

Bu Bölüm'ün amaçları bakımından:

1 Bir gemi ile ilişkili olarak kullanıldığında inşa edilmiş terimi; aşağıdaki inşa aşamasını tanımlar:

- .1 Omurgası kızığa konmuş; veya,
 - .2 Belirli bir gemi olarak tanımlanabilecek aşamadaki inşaatı başlamış; veya,
 - .3 Gemi bloklarının en az 50 ton veya mukavim tekne kitlesinin tahmini ağırlığının 1%'inden hangisi daha az ise, o kadarlık kısmının birleştirilmesi tamamlanmış.
- 2 *Notik harita veya notik neşriyat* ; doğrudan bir Hükümet veya onun adına, yetkili bir hidrografi ofisi veya yetkili diğer bir hükümet organı tarafından resmen ve deniz seyrinin gerekliliklerinin karşılanması için yayınlanmış, özel amaçlı bir harita veya kitap, veya; böyle bir harita veya kitabın yayınlanmasına olanak veren, özel olarak hazırlanmış bir bilgi bankasıdır.*
- 3 *Bütün gemiler*; tip veya kullanım amacı dikkate alınmaksızın, bütün gemi, tekne veya deniz araçlarını ifade eder.

Kural 3

İstisnalar ve eşdeğerler

- 1 İdare; mekanik bir yürütülme aracına sahip bulunmayan gemiler için; Kural 15, 17, 18, 19 (19.2.1.7 hariç), 20, 22, 24, 25, 26, 27 ve 28 için genel istisnalar yayınlayabilir.
- 2 İdare, münferit gemiler için; sözkonusu bir geminin kullanıldığı seyir yollarının sahilten itibaren olan azami mesafesinin, veya; kullanıldığı seyrin uzunluk veya niteliğinin, veya; kullanıldığı güzergahtaki genel seyrüsefer tehlikelerinin azlığının, veya; güvenlikle ilişkili diğer koşulların; bu Bölüm'de öngörülen önlemlerin eksiksiz bir şekilde uygulanmasını gereksiz veya anlamsız kılması durumlarında; uygulamanın, diğer bütün gemilerin güvenlikleri üzerindeki olası olumsuz etkilerini de göz önünde bulundurmak suretiyle, kısmi veya koşullu nitelikteki bir kısım istisna veya eşdeğer kabul etme onaylarını verme yoluna gidebilir.
- 3 İdareler; her yıl 1 Ocak tarihinden sonraki en erken bir tarihte, bir önceki yıl süresince, bu Kural'ın Paragraf 2'si çerçevesinde vermiş oldukları istisna veya eşdeğer kabul etme onaylarını özetleyen bir rapor ile, sözkonusu istisna veya eşdeğer kabul etme onaylarının gerekçelerini; Örgüt'e göndereceklerdir. Örgüt, bu raporları; diğer Taraf Ülke'lere, bilgi için gönderecektir.

Kural 4

Denizcilere ilanlar

Taraf Ülkeler; güvenilir herhangi bir kaynaktan, seyir güvenliğini olumsuz etkileyen herhangi bir tehlike hakkında bilgi alınması durumunda, bu bilginin ilgililere ve ilgili diğer Hükümetlere ivedilikle ulaştırılmasının sağlanması bakımından gerekli tüm önlemleri alacaklardır.**

Kural 5

Meteorolojik hizmetler ve uyarılar

- 1 Taraf Ülkeler; meteorolojik bilgilerin denizdeki gemiler tarafından toplanması konusunda ilgililerin teşvik edilmesini, ve; sözkonusu bilgilerin, seyrüsefer faaliyetlerine yardımcı olmak amacıyla amacıyla en uygun şekilde değerlendirilmesi, dağıtımı ve karşılıklı değiştirilmesi hususunda gerekenlerin yapılmasını üstlenmişlerdir.*** İdare'ler; meteorolojik ekipmanların yüksek hassasiyetle kullanmalarını teşvik edecekler, ve;

(*) Sahildar devletlerin Kural 9 çerçevesinde haritaların hazırlanmasına dair yetki ve sorumluluklarına ilişkin olarak. Uluslararası Hidrografik Organizasyonu'nun konuyla ilgili karar ve önerilerine bakınız.

(**) Örgüt tarafından. değişiklik yapılmış Karar A.706(17) ile kabul edilmiş olan; IMO/IHO Dünya Çapında Denizcilere İlanlar Hizmetleri'ne ilişkin Esaslar dokümanına bakınız.

(***) Örgüt tarafından, değişiklik yapılmış Karar A.528(13) ile kabul edilmiş olan; Hava tahminlerinin yayımı hakkındaki öneriler dokümanına bakınız.

talep gelmesi halinde, sözkonusu cihazların kontrollerini kolaylaştıracaklardır. Uygun ulusal meteoroloji servisleri tarafından, bu kontrol hizmetlerinin gemilere bedelsiz verilebilmesi amacıyla gerekli düzenlemeler yapılabilecektir.

2 Taraf Ülkeler; özellikle aşağıdaki meteorolojik düzenlemeleri koordineli olarak yürütmeyi üstlenmişlerdir:

.1 Gemilere; yaklaşan fırtına, tayfun ve tropik hortumlar konusunda, yer dalgaları veya telsiz muhaberesi yapabilen sahilde üstlenmiş uygun istasyonlar aracılığıyla, metin halinde; uygulanabildiği sürece de grafik formunda uyarılar gönderilmesi.

.2 Günde en az iki kere, yer dalgaları veya telsiz muhaberesi yapabilen sahilde üstlenmiş uygun istasyonlar aracılığıyla*gemiler için gerekli olan hava bilgileri, analizler, uyarılar ve tahmin raporları ile, dalga ve buzdağı tahminlerini içeren raporların yayınlanması. Bu bilgiler; normal olarak metin halinde, uygulanabilir olduğu sürece de grafikler halinde yayınlanacak, ayrıca da; gemideki bilgi işlem sistemlerine girilerek dinamik halde idame ettirilmelerine olanak sağlamak üzere; meteorolojik analiz ve prognostik haritaların, faksimil cihazları veya dijital ortamlarda yayınlanması.

.3 Gemideki meteorolojik hizmetlerin yürütülebilmesini kolaylaştıracak dokümanların hazırlanması ve dağıtılması ile, limandan ayrılacak gemilerin bilgileri için günlük hava tahmin haritalarının hazırlanması ve verilmesi.

.4 Yüzeysel tahmin gözlemlerinin alınması, kaydedilmesi ve meteorolojik tahminlerin belirli standart saatlerde (örneğin; koşulların elverdiği durumlarda günde dört kere) yayınlanması amacı ile; seçilmiş bir kısım gemilerin bu hizmet için, kalibre edilmiş deniz meteoroloji ekipmanları ile (barometre, barograf, yağ-kuru termometre ve deniz suyu sıcaklığının ölçümü için uygun cihazlar gibi) donatılması ve; diğer gemilerin de, özellikle seyrüsefer trafiğinin seyrek olduğu bölgelerde iken, hava gözlemlerini alıp, kaydedip, daha farklı bir formda yayınlamaları konusunda teşvik edilmesi.

.5 İlgili firmaların; mümkün olduğu kadar fazla gemilerini hava gözlemlerinde bulunmak ve bunları kaydederek; çeşitli ulusal meteoroloji servislerinin kullanımı amacıyla, yer dalgaları veya uzay muhabere kanalları üzerinden yayınlamaları konusunda teşvik edilmesi.

.6 Hava gözlem bilgilerinin, ilgili gemilere; bedelsiz olarak yayınlanması.

.7 Fırtına koşullarında geminin ilgili zabitanının meşguliyet durumları da göz önünde bulundurulmak suretiyle, gemilerin; aktif veya beklenen bir tropik hortumun yakınında bulunduklarında, gerekli gözlemleri kısa aralıklarla almaları ve daha sık aralıklarla yayınlamaları konusunda teşvik edilmesi.

.8 Gemilerden alınacak veya gemilere yayınlanacak meteorolojik mesajların, yer dalgaları veya uzay muhabere kanalları üzerinden yayın yapan uygun sahil istasyonları üzerinden yayınlanması konusunda gerekli düzenlemelerin yapılması.

.9 Kaptanların; 50 knot veya üzerindeki (Bofor ölçeği ile 10 kuvvet veya üzeri) süratle esen bir rüzgar tespit ettiklerinde, civardaki gemilerin ve aynı zamanda da sahil istasyonlarının bilgilendirilmesi hususunda teşvik edilmesi.

.10 Buraya kadar belirtilmiş bulunan uluslararası meteorolojik hizmetlere ilişkin olarak standart prosedürlerin oturtulmasına gayret gösterilmesi ile; uygulama olanağı olduğu kadar, Taraf Ülkelerce; bu Sözleşme'nin uygulanması açısından karşılaşılabilecekleri bütün meteorolojik problemlerle ilgili olarak gerek akademik gerekse de danışma amacıyla başvuruda bulunabilecekleri Dünya Meteoroloji Örgütü tarafından hazırlanmış teknik

(*) [Kural IV / 7.1.4](#) ile [IV / 7.1.5'](#) e bakınız.

talimatlara ve önerilere uyulması.

3 Bu Kural'da ne şekilde işlem yapılacağı ayrıntılı olarak düzenlenmiş bulunan bilgiler, Telsiz Yönetmeliği'nde belirtilen bir formda temin edilecekler, ve; aynı Yönetmelik'te yer alan öncelik sırasına uygun olarak yayınlanacaklardır. Meteorolojik bilgilerin, hava tahminlerinin ve uyarıların, "bütün istasyonlara" yayınlanmasında, Telsiz Yönetmeliği'nde belirtilmiş olan gerekliliklere, bütün gemi istasyonları tarafından uyulacaktır.

4 Hava tahminleri ile, sinoptik ve diğer meteorolojik bilgilerin; değişik kıyı ve açık deniz alanlarındaki gemilerin kullanımı amacıyla yayınlanması konusunda; Taraf Ülkeler arasında karşılıklı olarak yapılmış düzenlemelere özellikle de; açık denizler için meteorolojik tahmin ve uyarıların hazırlanması ile küresel denizcilik ve güvenlik sistemi (GMDSS) altında yayınlanması konusunda Dünya Meteoroloji Organizasyonu'nu tarafından geliştirilmiş bulunan sisteme uyulmak suretiyle, sözkonusu yayınların; en uygun konumdaki ulusal meteoroloji servisleri tarafından hazırlanması ve yapılması sağlanacaktır.

Kural 6

Buzdağı Devriyesi Hizmeti

1 Buzdağı devriyesi, Kuzey Atlantik'te; denizde can güvenliği, seyrüsefer güvenliği ve etkinliği ve deniz çevresinin korunmasına katkılarda bulunur. Buzlanma mevsimlerinde Buzdağı Devriyesi tarafından gözetim altında bulundurulmuş buzdağları tehlike bölgesinden geçmekte olan gemilerin, sözkonusu devriyenin sağladığı hizmetleri kullanmaları gereklidir.

2 Taraf Ülkeler; Kuzey Atlantik'te bir buzdağı devriyesi idame ettirmek, ayrıca da; buzlanma koşullarını araştırmak ve gözetim altında bulundurmak konularını üstlenmişlerdir. Buzdağı tehlike bölgeleri; buzlanma mevsiminin tamamı süresince, Örneğin; Newfoundland Grand Banks civarındaki buzdağları bölgesinin Güney Doğu, Güney ve Güney Batı sınırları, her sene 15 Şubat'tan 1 Temmuz'a kadar olan dönem boyunca, sözkonusu bölgeden geçen gemilerin, bu tehlike bölgesinin dış sınırları konusunda bilgilendirilmeleri, genel buzlanma durumlarının araştırılması ve; devriye gemi ve uçaklarının operasyon alanları içinde yardım talebinde bulunan gemiler ile gemi mürettebatına yardımlarda bulunmak amaçlarıyla, gözetim altında bulundurulacaklardır. Buzlanma koşullarının araştırılma ve gözetlenmesi hizmetinin, senenin geri kalan süresi boyunca da idame ettirilmesi tavsiye edilmektedir.

3 Buzdağı Devriyesi Hizmeti ile, buzlanma koşullarının araştırılması ve gözetlenmesinde kullanılacak gemi ve uçaklara; ana görevlerini engellememesi veya araştırma ve gözetleme hizmetinin maliyetini yükseltmemesi koşullarıyla, daha başka görevler de verilebilecektir.

4 Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti; Buzdağı Devriyesi ile, buzlanma koşullarının araştırılması ve gözetlenmesi hizmetlerinin genel yönetimini, bu hizmetlerin gerektirdiği bilgi dağıtımını hizmetleri de dahil olmak üzere devam ettirmeyi kabul eder.

5 Buz Devriyesi'nin yönetim, operasyon ve finansmanına ilişkin kurallar ve koşullar; bu Bölüm'ün ayrılmaz bir parçasını teşkil etmek üzere bir Ek olarak ilave edilmiş olan; Kuzey Atlantik Buzdağı Devriyesi'nin Yönetim, Operasyon ve Finansmanına İlişkin Kurallar dokümanında belirtilmektedir.

6 Amerika Birleşik Devletleri ve/veya Kanada Hükümetlerinin, bu hizmeti daha fazla devam ettirmeme kararlarını herhangi bir zamanda uygulama hakları mevcut olup, böyle bir durumda Taraf Ülkeler; sözkonusu hizmetlerin nasıl devam ettirileceğine, karşılıklı çıkarları çerçevesinde karar vereceklerdir. Amerika Birleşik Devletleri ve/veya Kanada Hükümetleri; sözkonusu hizmetleri devam ettirmemek kararlarını uygulamadan 18 ay önce; bu hizmetlerden faydalanmakta olan ve kendi bayraklarını taşıyan gemiler ile; gemilerinin bu hizmetlerden faydalanabilmesi hakkını bağışlamış oldukları diğer ülkeler gemilerinin yeterli zaman önce uyarılabilmesi amacıyla, bütün Taraf Ülkelere yazılı bir bildirimde bulunacaklardır.

Kural 7

Arama ve kurtarma hizmetleri

1 Bütün Taraf Ülke Hükümetleri; kendi sorumluluk sahaları içindeki tehlike haberleşmesi ve koordinasyonu ile, kendi kıyılarına bitişik deniz alanlarında tehlike içinde bulunan insanların kurtarılması için gerekli düzenlemelerin yapılmasını sağlamayı üstlenmiştir. Söz konusu düzenlemeler, deniz trafiğinin yoğunluğu ile mevcut seyrüsefer tehlikeleri de dikkate alınmak suretiyle, bu amaçla gerekli olan; arama ve kurtarma tesislerinin kurulması, işletilmesi ve idame ettirilmesi gibi hususlardan uygun ve uygulanabilir olanlarını içerecek, ve; kurulacak tesisler; tehlikeye maruz insanların mümkün olduğu kadar tespit edilmesi ve kurtarılmasına yeterli donanımlarla teçhiz edilmiş olacaktır.*

2 Bütün Taraf Ülke Hükümetleri; kendi mevcut arama ve kurtarma tesisleri ile bu tesislerde, varsa uygulamayı planladığı değişiklikler konusunda Örgüt'ü bilgilendirmeyi üstlenirler.

3 Bölüm I'in kapsamına giren yolcu gemileri, herhangi bir acil durumda; uygun durumdaki arama kurtarma tesisi ile karşılıklı olarak uygulayacağı bir koordinasyon planına sahip bulunacaktır. Söz konusu plan; ilgili gemi, Kural IX/1'de tanımlanmış bulunan şirket ve arama ve kurtarma tesisi arasında koordineli olarak hazırlanmış olacaktır. Plan; etkinliğinin denemesi amacıyla periyodik olarak tatbikatların yapılmasına ilişkin düzenlemeleri de içerecektir. Plan; Örgüt tarafından geliştirilmiş bulunan esaslara uygun olarak hazırlanmış olacaktır.

Kural 8

Can kurtarma işaretleri

Taraf Ülke Hükümetleri; arama ve kurtarma operasyonunda görevli tesislerinin, tehlikede bulunan gemiler veya insanlar ile haberleşme amacıyla, can kurtarma işaretlerini kullanacaklarını üstlenirler.

Kural 9

Hidrografik hizmetler

1 Taraf Ülke Hükümetleri; hidrografik bilgilerin toplanması ve dağıtımı ile, seyrüsefer güvenliği için gerekli olan bütün notik bilgilerin basım, yayım ve güncel idame ettirilmesinin sağlanmasını üstlenirler.

2 Taraf Ülke Hükümetleri; aşağıda belirtilmiş bulunan notik ve hidrografik hizmetlerin, özel olarak seyrüsefer faaliyetlerinde yardımcı olmak açısından mümkün olan en uygun şekilde verilebilmesi bakımından gerekli koordinasyonu, en ileri düzeyde sağlamayı üstlenirler:

.1 Hidrografik mesahaların; mümkün olduğu kadar, seyrüsefer güvenliğinin sağlanmasına yeterli olacak şekilde yapılması;

.2 Deniz haritalarının, seyir uyarılarının, fener listelerinin, med-cezir tablolarının ve diğer notik yayınların; mümkün olduğu kadar, seyrüsefer güvenliğinin sağlanmasına yeterli olacak şekilde hazırlanması ve yayımlanması;

.3 Deniz haritalarının mümkün olduğu kadar güncel durumda idame ettirilebilmesi bakımından, denizcilere ilanların yayımlanması; ve,

(*) Uluslararası Denizde Can ve Mal Kurtarma Sözleşmesi (SAR), 1979 dökümanı ile, Örgüt tarafından kabul edilmiş olan şu Karar'lara bakınız: Arama ve Kurtarma (SAR) Uçaklarının Homing Yeteneği (Karar A.225(VII)), Radar Transponderlerinin Arama ve Kurtarma Amacı ile Kullanılması (Karar A.530(13)), Arama ve Kurtarma Homing Yeteneği (Karar A.616(15)) ve Uluslararası Aeronotik ve Maritim Arama ve Kurtarma (IAMSAR) Elkitabı (Karar A.894(21)).

.4 Bu hizmetlerin sağlanması için gerekli bilgi yönetim düzenlemelerinin yapılması.

3 Taraf Ülke Hükümetleri; harita ve notik yayımların benzerlik ve uyumluluğunun en ileri seviyelerde sağlanması ile, mümkün olan durumlarda; konuyla ilişkili uluslararası karar ve önerilerin de göz önünde bulundurulması hususlarını üstlenirler.*

4 Taraf Ülke Hükümetleri; hidrografik ve notik bilgilerin dünya çapında, mümkün olduğu kadar, zamanında, güvenilir ve tereddüde yer bırakmayan bir şekilde ulaşılabilir durumda bulundurulmasını mümkün kılabilmek bakımından, sözkonusu faaliyetlerini en ileri seviyede koordine etmeyi üstlenirler.

Kural 10

Gemilerin rotdalanması

1 Gemilerin rotdalanması sistemi; denizde can güvenliği, seyrüsefer güvenliği ve etkinliği ile deniz çevresinin korunmasına katkılarda bulunur. Gemi rotdalama sistemi; Örgüt tarafından geliştirilecek esaslar ve kriterlere uygun olarak benimsenmeleri ve uygulamaya sokulmaları durumunda; bütün gemiler, belirli gemi kategorileri veya belirli yükleri taşıyan gemiler tarafından kullanılmalrı önerilebileceğı gibi; bütün gemiler veya belirli kategorideki gemiler açısından uygulanması zorunlu sistemler de olabilirler.*

2 Gemilerin rotdalanması sistemi ile ilgili esasların, kriterlerin ve yönergelerin uluslararası platformda geliştirilmesi bakımından tek yetkili uluslararası örgüt, Uluslararası Denizcilik Örgütü'dür. Taraf Ülke Hükümetleri; gemilerin rotdalanması sisteminin yürürlüğe konulması ile ilgili önerilerini Örgüt'e yapacaklardır. Örgüt; yürürlüğe konulmuş bulunan herhangi bir gemi rotdalama sistemi ile ilgili bütün bilgileri birleştirecek ve Taraf Ülke Hükümetlerine yayımlayacaktır.

3 Gemilerin rotdalanması sisteminin yürürlüğe sokulmasına ilişkin ilk işlemin başlatılması sorumluluğı, ilgili Hükümet'e veya Hükümetler'e aittir. Böyle bir sistemi yürürlüğe sokmak üzere gerekli işlemlerin yürütülmesinde; Örgüt tarafından geliştirilmiş olan esaslar ve kriterler** göz önünde bulundurulacaktır.

4 Gemilerin rotdalanması sisteminin yürürlüğe sokulabilmesi için Örgüt'e sunulmuş olması gereklidir. Bununla birlikte; Örgüt'ün onayına sunulmaksızın bir Gemilerin rotdalanması sistemini yürürlüğe koymayı arzu edebilecek,veya Örgüt tarafından onaylanmamış bir Gemilerin rotdalanması sistemini yürürlüğe koymuş olan Hükümet veya Hükümetler, mümkün olan durumlarda; Örgüt tarafından geliştirilmiş olan esaslar ve kriterleri gözönünde bulundurmaya teşvik edilmektedir.***

5 İki veya daha fazla Hükümet'in, belirli bir deniz sahası hakkında müşterek çıkarlarının bulunması durumunda; sözkonusu deniz sahasında yürürlüğe sokulacak bir Gemilerin rotdalanması sisteminin uygulanmasına ve alanının sınırlarının belirlenmesine ilişkin müşterek önerilerini; aralarında yapılmış bir anlaşmaya oturtmaları gereklidir. Uygun şekilde yapılmış bulunan bir önerinin alınması durumunda ve; önerinin yürürlüğe konulup konulmaması hakkında müzakereyi başlatmadan önce, Örgüt; önerilmiş bulunan Gemilerin rotdalanması sisteminin ayrıntılarının, sistemin içerdığı rotdaların yakınında bulunan ülkeler de dahil olmak üzere, sözkonusu deniz sahasında müşterek çıkarları bulunan Hükümetlere dağıtılmış olmasından emin olacaktır.

(*) Uluslararası Hidrografi Organizasyonu (IHO) tarafından kabul edilmiş olan uygun karar ve önerilere bakınız.

(**) Örgüt tarafından A.572(14) sayılı Karar (değişiklik uygulanmış) ile kabul edilmiş olan Gemilerin Rotalanmasına İlişkin Genel Kurallar dokümanına bakınız.

(***) Örgüt tarafından A.572(14) sayılı Karar (değişiklik uygulanmış) ile kabul edilmiş olan Gemilerin Rotalanmasına İlişkin Genel Kurallar dokümanına bakınız.

6 Taraf Ülke Hükümetleri; Gemilerin rotdalanması sistemine ilişkin olarak, Örgüt tarafından uygulanmakta olan önlemlere uyacaklardır. Taraf Ülke Hükümetleri; yürürlüğe konulmuş bulunan bir Gemilerin rotdalanması sisteminin güvenli ve etkili olarak uygulanabilmesi bakımından gerekli bütün bilgileri yayımlayacaklardır. İlgili Hükümet veya Hükümetler; sözkonusu sistem içersindeki trafiği izleyebilir. Taraf Ülke Hükümetleri; Örgüt tarafından yürürlüğe konulmuş bulunan Gemi rotdalama sisteminin doğru olarak kullanımını sağlanması bakımından gerekli olan ve olanakları içinde bulunan her şeyi yerine getireceklerdir.

7 Bütün gemiler; belirli bir Gemilerin rotdalanması sisteminin kullanılmasını zorunlu olarak engelleyen nedenler bulunmadıkça, Örgüt tarafından yürürlüğe konulmuş olan ve kendi kategorisi veya taşınan yük bakımından zorunlu bir Gemilerin rotdalanması sistemi'ni kullanacaklardır. Yukarda açıklandığı şekilde, sistemin kullanımını engelleyen neden, gemi jurnaline kaydedilecektir.

8 Zorunlu nitelikteki Gemi rotdalanma sistemi, ilgili Hükümet veya Hükümetler tarafından, Örgüt tarafından geliştirilmiş olan esaslar ve kriterler yönünden zaman zaman gözden geçirileceklerdir.*

9 Yürürlüğe konulmuş bulunan bütün Gemi rotdalanma sistemi ile bu sistemlere uyulmasına yönelik zor kullanımları; 1982 Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin uygulanabilir gereklilikleri de dahil olmak üzere, uluslararası hukuka uygun olacaktır.

10 Bu Kural'da veya bu Kural'a ilişkin esas veya kriterlerde mevcut hiçbir ifade; uluslararası seyrüsefer amaçları ile kullanılmakta olan boğazlar ile takımadalar arasındaki seyrüsefer yollarına ilişkin olarak, ilgili Hükümetlerin; uluslararası hukuk veya özel rejimleri ile belirlenmiş bulunan hak veya yükümlülüklerinin yerine geçecek şekilde anlaşılmalıdır.

Kural 11

*Gemi raporlama sistemleri**

1 Gemi raporlama sistemleri; denizde can güvenliği, seyrüsefer güvenliği ve etkinliği ile deniz çevresinin korunmasına katkılarda bulunur. Bir Gemi raporlama sistemi; Örgüt tarafından geliştirilecek esaslar ve kriterlere** uygun olarak benimsenmesi ve bu Kural çerçevesinde uygulamaya sokulması durumunda; sistemin özel durumuna uygun olarak, bütün gemiler, belirli gemi kategorileri veya belirli yükleri taşıyan gemiler tarafından uygulanacaktır.

2 Gemi raporlama sistemi ile ilgili esasların, kriterlerin ve yönergelerin uluslararası platformda geliştirilmesi bakımından tek yetkili uluslararası örgüt, Uluslararası Denizcilik Örgütü'dür. Taraf Ülke Hükümetleri; gemilerin raporlama sisteminin yürürlüğe konulması ile ilgili önerilerini Örgüt'e yapacaklardır. Örgüt; yürürlüğe konulmuş bulunan herhangi bir gemi raporlama sistemi ile ilgili bütün bilgileri birleştirecek ve Taraf Ülke Hükümetlerine yayımlayacaktır.

3 Gemi raporlama sisteminin yürürlüğe sokulmasına ilişkin ilk işlemin başlatılması sorumluluğu, ilgili Hükümet'e veya Hükümetler'e aittir. Böyle bir sistemi yürürlüğe sokmak üzere gerekli işlemlerin yürütülmesinde; Örgüt** tarafından geliştirilmiş olan esaslar ve kriterler gözönünde bulundurulacaktır.

(*) Bu Kural; 1979 SAR Sözleşmesi (değişiklik uygulanmış)'nin Bölüm 5'inde sözkonusu edilen ve Hükümetler tarafından arama ve kurtarma amaçları ile yürürlüğe konulması öngörülen gemi raporlama sistemine ilişkin değildir.

(**) Örgüt'ün Deniz Güvenliği Komitesi tarafından, Karar MSC.43(64) (değişiklik uygulanmış) ile kabul edilmiş bulunan Esaslar ve Kriterler Dokümanı'na bakınız. Ayrıca; Örgüt tarafından Karar A.851(20) ile kabul edilmiş bulunan, Tehlikeli yükler, zararlı karışımlar ve/veya deniz kirliliğine yol açan yüklerin neden olduğu olaylar da dahil olmak üzere, gemi raporlama sistemleri ve gemi raporlama gereklilikleri için genel prensipler dokümanına da bakınız.

4 Yürürlüğe sokulması amacıyla Örgüt'e sunulmamış olan bir Gemi raporlama sisteminin bu Kural'a uygun olmasına gerek yoktur. Bununla birlikte; bir Gemi raporlama sistemini uygulamakta olan Hükümetlerin, mümkün olan durumlarda; Örgüt tarafından geliştirilmiş olan esaslar ve kriterleri göz önünde bulundurmaya teşvik edilmektedir.* Taraf Ülke Hükümetleri; uygulamakta oldukları Gemi raporlama sistemlerini; yayınlanmak amacıyla Örgüt'e sunabilirler.

5 İki veya daha fazla Hükümet'in, belirli bir deniz sahası hakkında müşterek çıkarlarının bulunması durumunda; sözkonusu deniz sahasında yürürlüğe sokulacak koordineli bir Gemi raporlama sistemine ilişkin önerilerini; aralarında yapılmış bir anlaşmaya oturtmaları gereklidir. Bir Gemi raporlama sisteminin yürürlüğe konulmasına ilişkin bir önerinin alınması durumunda ve; önerinin yürürlüğe konulup konulmaması hakkında müzakereyi başlatmadan önce, Örgüt; önerilmiş bulunan Gemi raporlama sisteminin ayrıntılarının, sistemin kapsadığı deniz sahasında müşterek çıkarları bulunan Hükümetlere dağıtılmış olmasından emin olacaktır.

6 Taraf Ülke Hükümetleri; bu Kural çerçevesinde yürürlüğe konulmuş bulunan bir Gemi raporlama sisteminin güvenli ve etkili olarak uygulanabilmesi bakımından gerekli bütün bilgileri yayınlacaklardır. İlgili Hükümet veya Hükümetler; sözkonusu sistem içerisindeki trafiği izleyebilir. Taraf Ülke Hükümetleri; Örgüt tarafından yürürlüğe konulmuş bulunan Gemi raporlama sisteminin doğru olarak kullanımını sağlanması bakımından gerekli olan ve olanakları içinde bulunan her şeyi yerine getireceklerdir.

7 Bir gemi kaptanı; yürürlükteki bir Gemi raporlama sisteminin gerekliliklerine uyacak ve durumuna uyan yetkili makama; yürürlükte bulunan her sistemin gerekli kıldığı her türlü bilgiyi rapor edecektir.

8 Yürürlüğe konulmuş bulunan bütün Gemi raporlama sistemleri ile bu sistemlere uyulmasına yönelik zor kullanımları; Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin uygulanabilir gereklilikleri de dahil olmak üzere, uluslararası hukuka uygun olacaktır.

9 Bu Kural'da veya bu Kural'a ilişkin esas veya kriterlerde mevcut hiçbir ifade; uluslararası seyrüsefer amaçları ile kullanılmakta olan boğazlar ile takımadalar arasındaki seyrüsefer yollarına ilişkin olarak, ilgili Hükümetlerin; uluslararası hukuk veya özel rejimleri ile belirlenmiş bulunan hak veya yükümlülüklerinin yerine geçecek şekilde anlaşılmamalıdır.

10 Bir geminin; yürürlükte bulunan bir Gemi raporlama sisteminin gereklilikleri çerçevesinde sisteme katılımı, ilgili gemi açısından bedelsiz olacaktır.

11 Örgüt; yürürlükte bulunan Gemi raporlama sistemlerinin Örgüt tarafından geliştirilmiş olan esaslar ve kriterler yönünden zaman zaman gözden geçirilmesini sağlayacaktır

Kural 12

Gemi trafik sistemleri

1 Gemi trafik sistemleri (VTS); denizde can güvenliği, seyrüsefer güvenliği ve etkinliği ile; deniz çevresinin, bitişik kıyı bölgelerinin, denizdeki faaliyetlerin ve offshore tesislerinin, deniz trafiğinin olası olumsuz etkilerinden korunmasına katkılarda bulunur.

2 Taraf Ülke Hükümetleri; kendi değerlendirmelerine göre, deniz trafiği hacminin veya risk derecesinin bu hizmeti gerekli kıldığı yerlerde VTS tesis etmeyi üstlenirler.

(*) Örgüt'ün Deniz Güvenliği Komitesi tarafından, Karar MSC.43(64) (değişiklik uygulanmış) ile kabul edilmiş bulunan Esaslar ve Kriterler Dokümanı'na bakınız. Ayrıca; Örgüt tarafından Karar A.851(20 ile kabul edilmiş bulunan, Tehlikeli yükler, zararlı karışımlar ve/veya deniz kirliliğine yol açan yüklerin neden olduğu olaylar da dahil olmak üzere, gemi raporlama sistemleri ve gemi raporlama gereklilikleri için genel prensipler dokümanına da bakınız.

3 Bir VTS tesisini planlayan ve uygulayan Taraf Ülke Hükümetleri; mümkün olan durumlarda, Örgüt tarafından geliştirilmiş olan esaslara uygun hareket edeceklerdir.* VTS kullanılması, sadece; bir sahilgar ülkenin karasularının içindeki deniz sahalarında zorunlu kılınabilir.

4 Taraf Ülke Hükümetleri, kendi bayrağını taşıyan gemilerin; gemi trafik hizmetlerinin gerekliliklerine katılmalarının ve uygulamalarının sağlanması konusunda teşvik edilmelerini sağlayacaktır.

5 Bu Kural'da veya bu Kural'a ilişkin olarak Örgüt tarafından kabul edilmiş esaslarda mevcut hiçbir ifade; uluslararası seyrüsefer amaçları ile kullanılmakta olan boğazlar ile takımadalar arasındaki seyrüsefer yollarına ilişkin olarak, ilgili Hükümetlerin; uluslararası hukuk veya özel rejimleri ile belirlenmiş bulunan hak veya yükümlülüklerinin yerine geçecek şekilde anlaşılmalıdır.

Kural 13

Seyir yardımcılarının tesisi ve işletilmesi

I Bütün Taraf Ülke Hükümetleri, uygulanabilir ve gerekli olduğunu değerlendirdiklerinde; bireysel veya diğer Taraf Ülke Hükümetleri ile birlikte, deniz trafiği hacminin veya risk derecesinin gerekli kıldığı yerlerde seyir yardımcılarını tesis etmeyi üstlenirler.

2 Seyir yardımcılarının benzerlik ve uyumluluğunun en ileri seviyelerde sağlanması amacıyla, Taraf Ülke Hükümetleri; sözkonusu seyir yardımcılarının tesis edilmesi aşamasında, uluslararası öneri ve esaslara uygun hareket etmeyi üstlenirler.**

3 Taraf Ülke Hükümetleri; seyir yardımcılara ilişkin bilgilerin, tüm ilgililere dağıtımlarını sağlayacak düzenlemeleri yapmayı üstlenirler. Mevki koyma amaçlı transmitterslerin frekanslarında ; gemilerde mevcut alıcıların performanslarını olumsuz etkileyecek değişikliklerin yapılmasından mümkün olduğunca kaçınılacak, bu işlemler; sadece yeterli zaman önceden yayımlanan ve yeterli bilgileri içeren uyarılardan sonra uygulanacaktır.

Kural 14

Personelle donatma

1 Taraf Ülke Hükümetleri; kendi ulusal gemileri sözkonusu olduğu sürece, gemilerinin, denizde can güvenliğinin sağlanması bakımından, bütün gemilerin, yeterli ve ehliyetli personelle donatılmış olmasının sağlanması bakımından gerekli önlemlerin alınmasını ve idame ettirilmesini üstlenirler.

2 Bölüm I'in kapsamına giren her gemide; Paragraf I'in gerekliliklerinin karşılanması bakımından zorunlu görülen minimum düzeyde bir donatımın kanıtı olarak kullanılmak amacıyla, geminin tipine uygun olarak İdare tarafından hazırlanmış bir güvenli asgari donatım seviyesi dokümanı bulundurulacaktır.

3 Bütün gemilerde; güvenliği ilgilendiren konularda mürettebatın performans etkinliğinin sağlanabilmesi amacıyla, bir çalışma lisanı tespit edilecek ve sözkonusu gemi çalışma lisanının ne olduğu; gemi jurnaline kaydedilecektir. Kural IX/1'de tanımlanmış bulunan şirket, veya uygun olan durumlarda da gemi kaptanı; en uygun çalışma lisanına karar verecektir. Bütün gemi adamlarında; gemi lisanını anlamak ve; uygun durumlarda ise; bu lisanda emirler ve talimatlar verebilmek ve aynı lisanda rapor edebilmek yeterliliğinde oldukları aranacaktır. Gemi lisanının; geminin taşıma yetkisine sahip bulunduğu bayrak ülkesinin resmi lisanlarından birisi olmaması durumlarında; bu Bölüm'de yayınlanma ve asılma gerekliliği öngörülen tüm plan ve listelerle birlikte, ayrıca gemi lisanındaki tercümeleleri de bulundurulacaktır.

(*) Örgüt tarafından, Karar A.857(20) ile kabul edilmiş bulunan; Gemi Trafik Hizmetlerine İlişkin Esaslar dokümanına bakınız.

(**) IALA'nın Öneriler ve Esaslar dokümanlarından uygun olanları ile; SN/Circ.107 sayılı dokümana bakınız

4 Bölüm I'in kapsamına giren gemilerde, sözkonusu faaliyetle doğrudan ilgili personel arasında ortak olarak kullanılan İngilizce'nin dışındaki bir lisanın mevcut olduğu durumların dışında; güvenlik amaçları ile gemiden gemiye veya gemiden sahile yapılan muhaberelele ile, gemide bulunan kılavuz ile köprü üstü vardiyasındaki personel arasındaki muhabere amaçları için köprüüstünde çalışma lisanı olarak İngilizce kullanılacaktır.

Kural 15

Köprü üstü dizaynı, seyrüsefer sistem ve ekipmanların dizaynı ve yerleştirilmesi ve köprü üstü prosedürlerine ilişkin prensipler

Kural 19, 22, 24, 25, 27 ve 28'deki gerekliliklerin uygulanması amacıyla alınacak olan ve, Köprü üstü dizaynı, köprüüstünde bulunan seyrüsefer sistem ve ekipmanların dizaynı ve yerleştirilmesi ile köprü üstü prosedürlerini etkileyen bütün kararlar*, aşağıdaki hususların sağlanması amacıyla yönelik olacaktır:

- .1 Durumun değerlendirilmesi ve bütün operasyonel koşullar altında geminin güvenli seyrinin sağlanabilmesi bakımından köprüüstü timi ve kılavuz tarafından yerine getirilmesi gereken görevlerin kolaylaştırılması;
- .2 Köprüüstünde mevcut araçların etkili ve güvenli kullanılmalarının sağlanması;
- .3 Köprüüstü timi ve kılavuzun, kontrol donanımları ve displaylerde standart sembol ve kodlama sistemlerinin kullanılması suretiyle açık ve tereddüde yer bırakmayan bir şekilde sergilenen önemli bilgilere rahat ve kesintisiz ulaşım imkanının sağlanması;
- .4 Gemideki otomasyon fonksiyonları ile, entegre donanımların, sistemlerin ve/veya alt sistemlerin çalışma durumlarının belirtilmesi;
- .5 Köprü üstü timi ve kılavuz tarafından yapılması gereken bilgi işlem ve karar verme işlemlerinin süratle, etkili bir şekilde ve sürekli olarak yapılabilmesine imkan sağlamak;
- .6 Köprüüstü timi ve kılavuzun fazladan veya gereksiz hareketler yapmalarının sonucunda yorulmalarına veya dikkatlerinin dağılmasına neden olabilecek düzenlemelerin ve koşulların hiç mevcut olmamasını veya en aza indirilmesini sağlamak; ve,
- .7 İnsan hatalarının yol açabileceği riskleri en aza indirmek ve böyle bir hatanın ortaya çıkması halinde ise, izleme ve alarm sistemleri vasıtasıyla hatanın zamanında tespitini ve köprü üstü timi ile kılavuzun gerekli önlemleri alabilmesini sağlamak.

Kural 16

Ekipmanların bakım-tutumu

1 Bu Bölüm'de bulunması öngörülen ekipmanların performanslarının idame ettirilmesi bakımından uygulanmakta olan bakım-tutum düzenlemeleri; İdare tarafından tatminkar kabul edilen bir seviyede olmalıdır.

(*) Köprü üstü ekipmanları ve yerleşimlerine ilişkin esaslar ve ergonomik kriterler (MSC/Circ.982) ile; IBS ile ilgili (Karar MSC.64(67), Ek I) ve INS ile ilgili (Karar MSC.86(70), Ek 3) performans standartları dokümanlarına bakınız.

2 Bu Bölüm'de bulunması öngörülen ekipmanların etkin bir çalışma yeterliliğinde idame ettirilmeleri esas olmakla birlikte, [Kural I/7\(b\)\(ii\), I/8 ve I/9](#)'daki gereklilikler hariç olmak üzere; ve, gemi kaptanının da, onanın yapılabileceği limana kadar seyir planlamasında sözkonusu cihaz arızasını veya bilgi kaynağı eksikliğini göz önünde bulundurmuş olması koşuluyla; bir cihaz arızasının, gemiyi seyre elverişsiz kıldığı veya, geminin, yeterli onarım olanaklarının hemen mevcut bulunmadığı bir limanda alıkonulması için yeterli bir neden oluşturduğu şeklinde yorumlanmamalıdır.

Kural 17

Elektromanyetik uyumluluk

1 İdareler, 1 Temmuz 2002 tarihinde veya daha sonra inşa edilmiş olan gemilerde; köprü üstünde veya köprü üstü civarında bulunan bütün elektrikli ve elektronik ekipmanların, Örgüt tarafından geliştirilmiş bulunan esaslara* uygun olarak, elektromanyetik uyumluluk testine tabi tutulmuş olmalarını sağlayacaklardır.

2 Elektrikli ve elektronik ekipmanlar; elektromanyetik alanları, seyrüsefer sistem ve ekipmanlarının sağlıklı çalışmalarına müdahale etmeyecek bir şekilde monte edilmiş olacaklardır.

3 Seyrüsefer sistem ve ekipmanlarının sağlıklı çalışmalarına müdahale etmesi olasılığı bulunan taşınabilir elektrikli ve elektronik cihazlar köprüüstünde kullanılmayacaktır.

Kural 18

Seyrüsefer sistem ve ekipmanlarının onaylanması, sürvey edilmeleri ve performans standartları ile, seyir bilgisi kaydediciler

1 Kural 19 ve 20'deki gerekliliklerin karşılanması amacıyla bulundurulacak sistem ve ekipmanlar, İdare tarafından tip onayı verilmiş sistem ve ekipmanlar olacaktır.

2 Kural 19 ve 20'deki fonksiyonel gerekliliklerin karşılanması amacıyla 1 Temmuz 2002 tarihinden sonra monte edilmiş sistem ve ekipmanlar ile varsa yedekleme donanımları; Örgüt tarafından kabul edilmiş performans standartlarının daha altında olmayacaklardır.**

3 1 Temmuz 2002 tarihinden önce inşa edilmiş bulunan gemilerdeki ekipmanların değiştirilmesi veya yeni ekipmanların ilave edilmesi durumunda, sözkonusu yeni cihazların da; uygun ve uygulanabilir olduğu derecede, Paragraf 2'deki gerekliliklerle uyumlu olmaları aranacaktır.

(*) Örgüt tarafından Karar A.813(19) ile kabul edilmiş bulunan; gemilerde kullanılan bütün elektrikli ve elektronik ekipmanların elektronik uyumluluklarına ilişkin genel gereklilikler dokümanına bakınız.

(**) Aşağıda kabul edildikleri Karar sayıları ile belirtilmiş bulunan Örgüt önerilerine bakınız:

Küresel denizcilik ve güvenlik sistemi (GMDSS)'nin bir kısmını oluşturan gemi telsiz ekipmanları ile elektronik seyir yardımcılarının genel gerekliliklerine ilişkin öneriler (Karar A.694(17));

Cayro pusulalarının performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar A.424(XI));

Radar cihazlarının performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar MSC.64(67), Ek 4);

Otomatik radar plotlama yardımcılarının performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar A.823(19));

Karar MSC.64(67), Ek 5 ve, MSC.86(70), Ek 4 ile yapılan değişiklikler uygulanmış; Elektronik harita gösterim ve bilgi sistemleri (ECDIS)'nin performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar A.817(19)); (Devamı Arka Sayfada)

4 Örgüt tarafından kendileri ile ilgili performans standartlarının belirlenmesinden önce monte edilmiş bulunan ekipmanlar; Örgüt tarafından önerilmiş bulunan kriterler göz önünde bulundurulmak suretiyle, İdare'nin insiyatifi ile, sözkonusu standartlarla her bakımdan uyumlu olmak gerekliliğinden istisna edilebilirler. Bununla birlikte; bir elektronik harita gösterim ve bilgi sistemi (ECDIS)'nin, [Kural 19.2.1.4](#)'deki harita bulundurulma gerekliliğini karşıladığının kabul edilebilmesi için; sözkonusu sistemin performansının, monte edilmiş olduğu tarihte yürürlükte bulunan, Örgüt tarafından kabul edilmiş performans standartlarının daha altında olmaması, 1 Ocak 1999 tarihinden önce monte edilmiş bulunan sistemlerin performansının ise; Örgüt tarafından 23 Kasım 1995* tarihinde kabul edilmiş performans standartlarının daha altında olmaması gereklidir.

5 İdare; tip onayı koşullarının sürekli olarak idame ettirildiğinin kabul edilebilmesi bakımından, imalatçıların; yetkili makam tarafından denetlenen bir kalite kontrol sistemine sahip olması koşulunu arayacaktır. Tip onayı sertifikası ile uyumluluğun, yetkili makam tarafından ekipmanın gemiye monte edildiği tarihten önce onaylanmış olması durumlarında, İdare; nihai imalat verifikasyon prosedürünü de bir alternatif olarak uygulayabilir.

6 Bu Bölüm'de kapsanmamış olan yeni bir özelliğe sahip bulunan bir sistem veya ekipman için onay vermeden önce, İdare; sözkonusu yeni özelliklerin, amaçlanan fonksiyonel gereklilikleri, en az bu Bölüm'de belirtilmiş olan seviyelerde desteklemekte olduğundan emin olacaktır.

7 Gemilerde [Kural 19](#) ve [20](#)'nin gereği olarak bulundurulmaları öngörülen ekipmanlara ilave olarak, Örgüt tarafından performans standardı tayin edilmiş ekipmanların da bulunması durumunda, sözkonusu ekipmanlar da onay işlemine tabi tutulacak ve, mümkün olduğu kadar, Örgüt tarafından kabul edilmiş standartların daha altında olmayan performanslarda olmaları aranacaktır.

Seyrüsefer hassasiyet standartlarına ilişkin öneriler (Karar A.529(13));

Gemiye monteli LORAN-C cihazları ve Chayka risiverlerinin performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar A.818(19);

Karar MSC.112(73) ile yapılan değişiklik uygulanmış; gemiye monteli küresel mevkilendirme (GPS) risiver cihazlarının

performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar A.819(19);

Karar MSC.113(73) ile yapılan değişiklik uygulanmış; gemiye monteli GLONASS risiver cihazlarının performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar MSC.53(66);

Karar MSC.114(73) ile yapılan değişiklik uygulanmış; gemiye monteli DGPS ve DGLONASS maritim tadyo bıkın risiver cihazlarının performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar MSC.64(67), Ek 2;

Karar MSC.115(73) ile yapılan değişiklik uygulanmış; kombine GPS/GLONASS risiver cihazlarının performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar MSC.74(69), Ek 1; Pruva kontrol sistemlerinin performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar

MSC.64(67), Ek 3;

İz kontrol sistemlerinin performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar MSC.74(69), Ek 2;

Gemiye monteli universal otomatik tanıma sistemlerinin (AIS) performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar MSC.74(69), Ek 3;

Karar MSC.74(69), Ek 4 ile yapılan değişiklik uygulanmış; iskandil cihazlarının performans standartlarına ilişkin öneriler (KararA.224(VII);

Karar MSC.69(72) ile yapılan değişiklik uygulanmış; sürat ve mesafe gösteren cihazların performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar A.824(19); Torna endikatörlerinin performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar A.526(13));

Seyir ekipmanlarının performanslarının uyumlaştırılmasına ilişkin öneriler (Karar A.575(14)); Dinleme noktalarındaki ses

seviyesinin ölçülmesi metotlarına ilişkin öneriler (Karar A.343(IX)); Radar reflektörlerinin performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar A.384(X));

Manyetik pusulalarının performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar A.382(X));

Gündüz görerek haberleşme lambalarının performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar MSC.95(72)); Ses alma sistemlerinin performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar MSC.86(70));

Marin transmisyon manyetik pusula cihazlarının (TMHD) performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar MSC.86(70)), Ek 2;

Seyir bilgisi kaydedici (VDR) cihazların performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar A.861(20);

Marin transmisyon pusula cihazlarının (THD) performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar MSC.116(73)); Elektronik harita gösterim ve bilgi sistemleri (ECDIS)'nin performans standartlarına ilişkin öneriler (Karar A.817(19));

8 Seyir bilgisi kaydedici sistemler, bütün sensörleri ile birlikte; yıllık bir performans testine tabi tutulacaktır. Söz konusu test, kaydedilmiş bulunan bilgilerin hassasiyet derecesi, süresi ve kullanılabilirliğinin teyidi amacıyla; onaylı bir yetkili makam veya onaylı bir servis tarafından yapılacaktır. Sistemin testi ile birlikte, bütün koruyucu muhafazaların işlerlikleri ile, seyir yardımcılarının tespiti amacıyla monte edilmiş bütün ekipmanların test ve denetimleri de yapılacaktır. Test birimi tarafından verilmiş olup, uygunluğun tespit edilmiş olduğu tarih ile uygulanabilir performans standartlarına ilişkin değerlerin kaydedilmiş olduğu bir uygunluk sertifikası, gemide bulundurulacaktır.

Kural 19

Gemiye monteli seyir sistemleri ve ekipmanlarının bulundurulması gereği

1 Uygulama ve gereklilikler

Kural 1.4'ün koşullarına uygun olarak:

1.1 1 Temmuz 2002 tarihinde veya daha sonra inşa edilmiş olan gemiler; Paragraf 2.1'den 2.9'a kadar olan gerekliliklere uygun seyir sistemleri ve ekipmanları ile teçhiz edilmiş olacaklardır.

1.2 1 Temmuz 2002 tarihinden önce inşa edilmiş olan gemiler;

.1 Paragraf 1.2.2 ve 1.2.3'ün gereklilikleri geçerli olmakla birlikte, teçhizlerinin halen bu Kural'a tümüyle uygun olmaması durumunda; Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi 1974'ün 1 Temmuz 2002 tarihinden önce yürürlükte olan metnindeki Kural V/11, V/12 ve V/20'de tanımlanan gereklilikleri karşılayan ekipmanlarla teçhiz edilmeye devam edecekler,

.2 Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi 1974'ün 1 Temmuz 2002 tarihinden önce yürürlükte olan metninin Kural V/12(p)*'sinde zorunlu olduğu belirtilen telsiz radyo kerteriz bulucu cihazların zorunlu olmaktan çıkacağı 1 Temmuz 2002 tarihinden sonraki ilk sörveylerinden itibaren ise, Paragraf 2.1.6 çerçevesinde bulundurulması gerekli olan sistem ve ekipmanlar ile teçhiz edilmiş olacaklar; ve,

.3 Paragraf 2.4.2 ve 2.4.3'te belirtilmiş olan tarihlerden önce de, Paragraf 2.4'te tanımlanmış olan ekipmanlarla teçhiz edilmiş olacaklardır.

2 Gemiye monteli seyir ekipmanları ve sistemleri

2.1 Tonaj ve büyüklükleri dikkate alınmaksızın, bütün gemiler, aşağıdaki ekipman ve sistemlere sahip olacaklardır:

.1 Geminin pruva değerinin okunduğu, söz konusu bilgiyi ana seyir köprüüstünde sergileyen, herhangi bir güç kaynağına bağlı olmayan, sağlıklı olarak ayarlanmış standart bir manyetik pusula veya diğer bir eşdeğer ekipman;

.2 360 derecelik ufuk üzerinde kerterizlerin alınabildiği, herhangi bir güç kaynağına bağlı olmayan bir pelorus veya hedefe, veya eşdeğer başka bir ekipman;

.3 Pruva değerinin veya kerterizlerin sürekli olarak hakikiye çevrilebilme olanağı;

.4 Geminin, planlanmış olan seyirle ilgili rotalarının sergilendiği ve, seyir süresince gemi mevkiinin izlenebildiği notik haritalar ve yayımlar; elektronik harita gösterim ve bilgi sistemi (ECDIS)'nin; bu Altparagraftaki harita bulundurulmasına ilişkin gerekliliği karşıladığı kabul edilir;

(*) Solas Amendments 2001 ve 2002'de "Bölüm V Kural 19 Madde 2.3.2" olarak değiştirilmiştir.

.5 Altparagraf .4'teki fonksiyonel gerekliliğin tamamen veya kısmen elektronik araçlarla karşılanmakta olduğu durumlarda; sözkonusu sistemin yedeklenmesine ilişkin düzenlemeler;*

.6 Geminin planlanan seyirinin tamamı boyunca, geminin mevkiinin otomatik olarak tesis edilmesi ve güncelleştirilmesi amacıyla, küresel uydu seyir sistemine veya karadaki bir radyo navigasyon sistemine ait alıcı, veya diğer bir eşdeğer olanak;

.7 Gemi, 150 groston'dan küçük ise, ve uygulanabilir ise; 9 ve 3 GHz'lik radarlarla seyreden gemiler tarafından tespit edilmesine yarayan bir radar reflektörü;

.8 Geminin köprü üstü tamamen kapalı ise ve, İdare'nin ayrı bir düzenlemeye gerek göstermemesi durumunda, seyir vardiyasında görevli bulunan zabitanın ses sinyallerini duyabilmesine ve bu seslerin kerterizini anlayabilmesine olanak veren bir ses alma sistemi;

.9 Mevcut olması durumunda, emercensi dümen evine geminin pruva değerlerinin iletilmesine olanak veren bir telefon, veya diğer bir eşdeğer olanak.

2.2 150 Groston ve üzerindeki bütün gemiler ile, tonajına bakılmaksızın bütün yolcu gemileri, Paragraf 2.1'deki gerekliliklere ilave olarak; aşağıdaki olanaklara da sahip olacaklardır:

.1 Paragraf 2.1'de tanımlanmış bulunan manyetik pusulanın yerine kullanılabilecek yedek bir manyetik pusula, veya; Paragraf 2.1'de tanımlanmış bulunan fonksiyonu değiştirilme veya yedeklenme suretiyle yerine getirebilecek eşdeğer bir olanak;

.2 Sadece gemi ana güç kaynağına bağlı olmayan bir emercensi elektrik kaynağından beslenmek suretiyle gündüz ve gece ışıklı haberleşmeye olanak verebilen bir gündüz işaretleşme lambası.

2.3 300 Groston ve üzerindeki bütün gemiler ile, tonajına bakılmaksızın bütün yolcu gemileri, Paragraf 2.2'deki gerekliliklere ilave olarak; aşağıdaki olanaklara da sahip olacaklardır:

.1 Suyun derinliğini ölçen ve bunu sergileyebilen bir iskandil veya diğer bir eşdeğer elektronik olanak;

.2 Radar transponderlerinin ve diğer suüstü araçlarının, engellerin,şamandıraların, kıyı şeritlerinin ve seyrüsefer güvenliğinin sağlanması ve çatışmanın önlenmesi amacıyla konulmuş seyir yardımcılarının mesafe ve kerterizlerini ölçerek bunları sergileyebilme olanağına sahip 9 GHz bir radar veya diğer bir eşdeğer olanak;

.3 Çatışma riskini hesaplamak üzere, hedeflerin mesafe ve kerterizlerini elektronik yöntemlerle plotlayabilen bir elektronik ploter veya diğer bir eşdeğer olanak;

.4 Suya nazaran hızı ve mesafeyi gösteren bir sürat ve mesafe ölçme cihazı veya diğer eşdeğer bir olanak;

.5 Paragraf 2.3.2, 2.3.3 ve 2.4'te tanımlanmış bulunan ekipmanların girdi olarak kullanımları için gerekli olan gemi pruvası değerini gönderen hassas bir şekilde ayarlanmış pruva değeri transmisyon cihazı veya diğer eşdeğer bir olanak.

(*) ECDIS'in yedeklenmesine ilişkin düzenleme olarak; kağıda basılmış notik haritaların uygun folyoları kullanılabilir. ECDIS için diğer yedeklenme düzenlemeleri de kabul edilebilir (Karar A.817(19)'un Ek 6'sının değişiklik uygulanmış metnine bakınız.)

2.4 Uluslararası sularda seyir yapmakta olan 300 gros ton veya üzerindeki bütün gemiler, Uluslararası sularda seyir yapmayan 500 gros ton veya üzerindeki bütün yük gemileri ve tonajlarına bakılmaksızın bütün yolcu gemileri; aşağıda belirtilmiş bulunan koşullarına uygun olarak, bir otomatik tanıma sistemi (AIS) ile teçhiz edileceklerdir.

- .1 1 Temmuz 2002 tarihinde veya daha sonra inşa edilen gemiler;
- .2 1 Temmuz 2002 tarihinden önce inşa edilmiş olup, uluslararası sularda seyir yapan gemiler;
 - .2.1 Yolcu gemileri için; 1 Temmuz 2003 tarihinden önce;
 - .2.2 Tankerler için; 1 Temmuz 2003 tarihinde veya daha sonra yapılacak ilk güvenlik ekipmanları sürveyinden* önce;
 - .2.3 Yolcu gemileri ile tankerler dışında kalan, 50.000 gros ton veya daha üzerindeki gemiler için; 1 Temmuz 2004 tarihinden önce;
 - .2.4 Yolcu gemileri ile tankerler dışında kalan, 10.000 gros ton veya daha üzerinde olup, 50.000 gros tonun altındaki gemiler için; 1 Temmuz 2005 tarihinden önce;
 - .2.5 Yolcu gemileri ile tankerler dışında kalan, 3.000 gros ton veya daha üzerinde olup, 10.000 gros tonun altındaki gemiler için; 1 Temmuz 2006 tarihinden önce;
 - .2.6 Yolcu gemileri ile tankerler dışında kalan, 300 gros ton veya daha üzerinde olup, 3.000 gros tonun altındaki gemiler için; 1 Temmuz 2007 tarihinden önce; ve,
- .3 1 Temmuz 2002 tarihinden önce inşa edilmiş olup, uluslararası sularda seyir yapmayan gemiler için; 1 Temmuz 2008 tarihinden önce;
- .4 İdare; altparagraf .2 ve .3'te belirtilmiş bulunan uygulamaya giriş olan gemiler hakkında, bu Paragraftaki gerekliliklerin uygulanması bakımından muafiyetler tanıyabilir;
- .5 AIS ekipmanları aşağıdaki fonksiyonel özelliklere sahip olacaktır:
 - .1 Uygun şekilde teçhiz edilmiş sahil istasyonlarına, diğer gemilere ve uçaklara; geminin kimliği, tipi, mevkie, rotası, sürati, seyir koşulları ve güvenlikle ilgili diğer hususları da içeren bilgileri otomatik olarak gönderecek;
 - .2 Aynı şekilde teçhiz edilmiş diğer gemilerden sözkonusu bilgileri otomatik olarak alacak;
 - .3 Gemileri izleyerek kaydedecek; ve,
 - .4 Sahilde üslenmiş istasyonlar ile karşılıklı bilgi alış verişinde bulunacaktır;
- .6 Uluslararası anlaşmaların, kuralların veya standartların; seyrüsefer bilgilerinin gizli kalmasını öngördüğü durumlarda, Paragraf 2.4.5'te tanımlanmış olan gereklilikler uygulanmayacaktır .

(*) Kural I/8'e bakınız

.7 AIS ekipmanları; Örgüt tarafından kabul edilmiş esaslar göz önünde bulundurulmak suretiyle çalıştırılacaktır.*

2.5 500 gros ton veya üzerindeki bütün gemiler, Paragraf 2.3.3 ile 2.3.5 hariç olmak üzere; Paragraf 2.3'ün ve Paragraf 2.4'ün gerekliliklerine ilave olarak; aşağıdaki olanaklara da sahip olacaklardır:

.1 Gemi bünyesindeki non-manyetik olanakların kullanılması suretiyle geminin pruva değerini ölçmek ve sözkonusu değeri Paragraf 2.3.2, 2.4 ve 2.5.5'de tanımlanmış bulunan ekipmanlara göndermek üzere; bir cayro pusula veya diğer eşdeğer bir olanak;

.2 Pruva değerinin; mevcut ise emergensi dümen evinde görünür bir bilgi olarak sergilenmesini sağlayabilen bir cayro pusula pruva transmiyeri veya diğer eşdeğer bir olanak;

.3 Alt paragraf .1'de tanımlanmış bulunan cayro pusula veya diğer eşdeğer olanağın kullanılması suretiyle, 360 derecelik ufuk üzerinde kerterizlerin alınabildiği bir cayro kerteriz ripiteri veya eşdeğer başka bir olanak. Bununla birlikte; 1.600 gros tonun altındaki gemiler, bu olanağa; mümkün olduğunca sahip olacaklardır;

.4 Dümen yelpazesi açısı, pervane devir adetleri, trastın gücü ve yönü ile, mümkün olan durumlarda da; borda yönündeki trastın gücü ve yönü ile pitch değeri ve kanatların yönleri ile ilgili değerlerin tümünün seyir köprüüstünde görülebilir şekillerde sergilenmesini sağlayan; dümen, pervane, trast, pitch ve ileri-tornistan durum göstergeleri veya eşdeğer diğer olanaklar; ve,

.5 Çatışma riskini hesaplamak üzere, hedeflerin mesafe ve kerterizlerini elektronik yöntemlerle plotlayabilen bir elektronik ploter veya diğer bir eşdeğer olanak.

2.6 500 gros ton ve daha üzerindeki bütün gemilerde, herhangi bir ekipmanda meydana gelebilecek bir arıza durumunun, Paragraf 2.1.1, 2.1.2 ve 2.1.4'te belirtilmiş bulunan gerekliliklerin karşılanmasında herhangi bir eksikliğe yol açmamasını sağlayacak düzenlemeler yapılmış olacaktır.

2.7 3.000 gros ton ve daha üzerindeki bütün gemiler, Paragraf 2.5'deki gerekliliklere ilave olarak, aşağıdaki olanaklara da sahip olacaklardır:

.1 Fonksiyonel olarak Paragraf 2.3.2'de tanımlanmış bulunanlardan tümüyle bağımsız olmak üzere; diğer suüstü araçlarının, engellerin, şamandıraların, kıyı şeritlerinin ve seyrüsefer güvenliğinin sağlanması ve çatışmanın önlenmesi amacıyla konulmuş seyir yardımcılarının mesafe ve kerterizlerini ölçerek bunları sergileyebilme olanağına sahip 3 GHz bir radar ile, İdare tarafından uygun bulunması durumunda da ikinci bir 9 GHz radar veya bunlara eşdeğer diğer olanaklar; ve,

.2 Fonksiyonel olarak Paragraf 2.5.5'te tanımlanmış bulunanlardan tümüyle bağımsız olmak üzere; çatışma riskini hesaplamak üzere, hedeflerin mesafe ve kerterizlerini elektronik yöntemlerle plotlayabilen ikinci bir elektronik ploter veya diğer bir eşdeğer olanak.

2.8 10.000 gros ton ve daha üzerindeki bütün gemiler, Paragraf 2.7.2 hariç olmak üzere; Paragraf 2.7'deki gerekliliklere ilave olarak, aşağıdaki olanaklara da sahip olacaklardır:

.1 Çatışma riskini hesaplamak ve bir tecrübe manevrasını simüle etmek üzere; en az 20 adet hedefin mesafe ve kerterizlerini otomatik olarak plotlayabilen, suya nazaran sürat ve mesafe değerlerini göstermek üzere bir cihaza bağlı otomatik bir radar ploter veya diğer bir eşdeğer olanak; ve,

(*) Örgüt tarafından geliştirilecek olan; AIS ekipmanlarının gemilerde çalıştırılması esasları dokümanına bakınız.

.2 Belirlenmiş bir pruva değerini kontrol etmek ve gemiyi bu pruva değerinde veya deniz dibine nazaran belirlenmiş rota üzerinde tutmak yeteneğine sahip bir pruva açısı veya rota kontrol sistemi veya diğer bir eşdeğer olanak.

2.9 50.000 gros ton ve daha üzerindeki bütün gemiler, Paragraf 2.8'deki gerekliliklere ilave olarak, aşağıdaki olanaklara da sahip olacaklardır:

.1 Pervane devir adedini ölçmek ve göstermek üzere bir pervane devir adedi göstergesi veya diğer bir eşdeğer olanak;

.2 Geminin, pruva ve kemere yönlerindeki deniz dibine nazaran süratini ve mesafesini göstermek üzere bir sürat ve mesafe ölçme cihazı veya diğer bir eşdeğer olanak.

3 Bu Kural'da, "eşdeğer bir diğer olanağın" bulunmasına müsaade edilmiş olan durumlarda; sözkonusu olanağın eşdeğer olup olmadığı hususu; İdare tarafından, Kural 18 çerçevesinde belirlenecektir.

4 Bu Kural'da tanımlanmış bulunan seyir sistem ve ekipmanları; arıza olasılığını en aza indirecek bir şekilde monte edilecek, test edilecek ve idame ettirileceklerdir.

5 Seyir sistem ve ekipmanlarından, alternatif fonksiyonlara da sahip bulunanların, gemide hangi ana fonksiyon için bulundukları belirlenmiş olacaktır.

6 Entegre köprü üstü sistemleri*; alt sistemlerinden birisinde bir arızanın ortaya çıkması durumunda, seyir vardiyasından sorumlu olan zabitanın sesli ve görüntülü alarm sinyalleri ile durumdan derhal haberdar edilmesini sağlayabilecek, ve; söz konusu arızanın diğer alt sistemlerde bir arızaya yol açmasına da olanak vermeyecek bir nitelikte imal edileceklerdir. Entegre bir seyrüsefer sisteminin** bir kısmında ortaya çıkabilecek bir arıza durumunda, sistemdeki diğer her bir ekipmanın veya kısmının bağımsız olarak kullanılabilmesi mümkün olacaktır.

Kural 20

Seyir bilgisi kaydediciler

1 Hasar tespiti için yapılacak incelemelerde yardımcı olmak üzere, gemiler; uluslararası sulardaki seyirlerinde, Kural 1.4'de belirtilmiş bulunan koşullarla ve aşağıdaki durumlara uygun olarak; bir seyir bilgisi kaydedici (VDR) ile teçhiz edilmiş olacaklardır:

.1 1 Temmuz 2002 tarihinde veya daha sonra inşa edilen yolcu gemileri;

.2 1 Temmuz 2002 tarihinden önce inşa edilmiş Ro-Ro yolcu gemileri; 1 Temmuz 2002 veya daha sonraki tarihteki ilk sürveylerinden önce;

.3 1 Temmuz 2002 tarihinden önce inşa edilmiş Ro-Ro yolcu gemileri dışında kalan yolcu gemileri; 1 Ocak 2004 tarihinden önce;

.4 Yolcu gemileri dışında kalan ve, 1 Temmuz 2002 tarihinde veya daha sonra inşa edilen 3.000 gros ton ve üzerindeki bütün gemiler.

(*) Entegre köprü üstü sistemlerinin performans standartları için Karar MSC.64(67), Ek 1 dokümanına bakınız.

(**) Entegre seyrüsefer sistemlerinin performans standartları için Karar MSC.86(70), Ek 3 dokümanına bakınız.

2 VDR'ın gemide mevcut diğer ekipmanlarla entegrasyonun uygunsuz ve gereksiz olduğunun kanıtlanması durumlarında, İdare'ler; Ro-Ro yolcu gemilerinin dışında kalan ve 1 Temmuz 2002 tarihinden önce inşa edilmiş olan gemileri, VDR ile teçhiz edilme gerekliliğinden hariç tutabilirler.

Kural 21

Uluslararası Haberleşme Kodları

Mevcut Sözleşme çerçevesinde, bir telsiz cihazı ile teçhiz edilmiş olması gereken bütün gemilerde, Örgüt tarafından yapılmış değişiklikler işlenmiş bir Uluslararası İşaret Kodları Kitabı bulundurulacaktır. Kullanılma gerekliliğinin olabileceği İdare tarafından değerlendirilen diğer bütün gemilerde de, söz konusu Kitabın bulundurulması gerekli kılınabilir.

Kural 22

Köprüüstü Görüş Mesafesi

1 1 Temmuz 1998 tarihinden sonra inşa edilmiş olup, [Kural III/3.12](#)'de tanımlanmış bulunan, boyu 45m'den daha fazla olan gemiler; aşağıdaki gerekliliklere uygun olacaklardır:

.1 Köprü üstünden bakıldığında, deniz üstünün görüntüsü; iki gemi boyu veya 500 m'den hangisi daha kısa ise, o mesafeden itibaren ileri doğru, ve pruva istikametinden her iki tarafta doğru kemere istikametine 10° kalana kadar olan sektör içerisinde, bütün draft, trim ve yük durumları altında, hiçbir şekilde engellenmeyen bir şekilde olacak;

.2 Köprü üstünden bakıldığında, dümen evinin kemere istikametinin ilerisindeki sektörde; yük, yük donanımı veya dışarıdaki diğer herhangi bir engel tarafından oluşturulan kör sahanın genişliği, 10°'yi geçmeyecektir. Aynı sektörde mevcut kör sahaların açılal toplamı, 20°'yi geçmeyecektir. Kör sahalar arasındaki nete sahalar, en az 5° olacaktır. Bununla birlikte, Paragraf .1' de tanımlanan görünümde bulunabilecek kör sahaların hiçbirisinin açılal değeri, 5°'yi geçmeyecek;

.3 Köprü üstünden bakıldığında, yatay düzlemdeki görüş sahası; 225°'den daha az olmayan bir sektörü kapsayacak, diğer bir ifade ile; pruva istikametinden itibaren, her iki tarafta, kemere istikametinin 22.5° gerisine kadar olan bir sektörü içerecek;

.4 Köprü üstünün her iki kırlangıcından da bakıldığında, yatay düzlemdeki görüş sahası; 225°'den daha az olmayan bir sektörü kapsayacak, diğer bir ifade ile; bir bordadaki kırlangıçtan, pruvanın aksi borda tarafındaki 45°'lik sektör ile, pruvadan kırlangıcın bulunduğu borda tarafından geminin pupasına kadar 180° derece ile birlikte toplam 225°'lik bir sektördeki görünüm, her iki borda kırlangıcı için de geçerli olacak;

.5 Esas dümenevi mevkiinden bakıldığında, yatay düzlemdeki görüş sahası; pruvadan itibaren her iki bordaya doğru, en az 60°'ar derecelik sektörleri kapsayacak;

.6 Köprü üstü kırlangıçlarından geminin bordası görülebiliyor olacak;

.7 Köprüüstünün ön tarafındaki pencerelerin alt kenarlarının köprü üstü güvertesinden olan yüksekliği, mümkün olduğu kadar az olacaktır. Söz konusu pencerelerin alt kenarlarının; bu Kural'da tanımlanmış bulunan engelleri hiçbir şekilde oluşturmaması sağlanacak;

.8 Köprü üstünün ön tarafındaki pencerelerin üst kenarları, geminin ağır denizlerde düşeceği yalpa durumlarında, Köprü üstündeki dümen dolabı pozisyonunda bulunan ve güverteden itibaren 1.800 mm'lik göz yüksekliğine sahip bir kişi için, ileri istikametteki görünümü engellemeyen bir yapıda olacaktır. İdare; 1.800 mm'lik göz yüksekliğinin makul ve uygulanabilir bir ölçü olmadığını değerlendirmesi durumlarında, göz yüksekliği değerini; 1.600 mm'den daha az olmayacak şekilde azaltabilir.

.9 Pencereleler, aşağıdaki gerekliliklere uygun olacaktadırlar:

.9.1 Yansımaların engellenmesi amacıyla, köprü üstünün ön pencereleri; düşey düzlemde yukardan aşağıya doğru 10° den az ve 25° den de fazla olmayan bir açı kadar içeri meyilli olacak;

.9.2 Seyir köprü üstü pencerelerinin arasındaki çerçevelerin genişliğı en azda tutulacak, sözkonusu çerçeveler; herhangi bir görev yerinin hemen önünde bulunmayacak;

.9.3 Pencerelelere, polaroid ve renkli camlar takılmayacak;

.9.4 Seyir köprü üstünde, en az iki adet pencereden, köprü üstünün yerleşim durumu elverdiği sürece de daha fazla sayıdaki pencereden, hava koşullarından etkilenmeyen nete bir görüntünün her zaman sağlanabilmesi mümkün olacaktır.

2 1 Temmuz 1998 tarihinden önce inşa edilmiş bulunan gemiler de, uygun olan durumlarda; Paragraf 1.1 ve 1.2'deki gerekliliklere uyacaklardır. Bununla birlikte; bu maksatla fiziki değişikliklerin yapılmasına veya ilave ekipmanların monte edilmesine gerek yoktur.

3 İdare'nin görüşüne göre; bu Kural'da taimmlanmış olan gerekliliklerin uygulanması olanağı mevcut olmayan geleneksel dizayn dışında dizaynlara sahip gemilerde; bu Kural'da görünüm yeterliliğı olarak tanımlanmış olan kriterlere mümkün olduğunca yaklaşan düzenlemelerin yapılması sağlanacaktır.

Kural 23

Kılavuz alma-verme düzenlemeleri

1 Uygulama

1.1 Herhangi bir aşamasında kılavuz kullanılması olasılığı bulunan seyirlerde görevli bulunan gemilerde, kılavuz alma-verme düzenlemeleri mevcut olacaktır.

1.2 1 Ocak 1994 tarihinde veya daha sonra monte edilmiş bulunan kılavuz alma-verme düzenlemeleri; bu Kural'ın gerekliliklerine uygun olacak, ve; Örgüt tarafından kabul edilmiş bulunan standartlar uygulanacaktır.*

1.3 1 Ocak 1994 tarihinden önce gemilere monte edilmiş bulunan kılavuz alma-verme ekipmanları ve düzenlemeleri; en azından, Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi, 1974'ün sözkonusu tarihten önce yürürlüğe girmiş bulunan değişikliğinin metnindeki [Kural 17](#)'nin gerekliliklerine uygun olacak, ve; Örgüt tarafından bu tarihten önce kabul edilmiş bulunan standartlar uygulanacaktır.

1.4 1 Ocak 1994 tarihinden sonra yenilenmiş bulunan ekipmanlar ve düzenlemeler; mümkün ve uygulanabilir olduğu sürece, bu Kural'daki gerekliliklere uygun olacaktadırlar.

2 Genel

2.1 Kılavuz alma-verme amacıyla kullanılan bütün düzenlemeler, kılavuzların güvenle gemiye girebilmelerine ve gemiden ayrılabilmelerine olanak vermek şeklindeki fonksiyonlarını etkili bir şekilde yerine getireceklerdir. Kullanılan ekipmanlar, temiz, uygun şekilde bakımlı ve istifli olacak; ve, güvenli kullanıma uygunluk bakımından sürekli denetlenmiş olacaktadırlar. Sözkonusu ekipmanlar; sadece personelin denizde gemiye alınması ve bırakılması amaçlarıyla kullanılıyor olacaktadırlar.

(*) Örgüt tarafından Karar A.889(21) ile kabul edilmiş bulunan; kılavuz alma-verme düzenlemelerine ilişkin öneriler ile; Karar MSC/Circ.568/Rev.1, Kılavuzlar için gerekli alma-verme düzenlemesi gereklilikleri dokümanlarına bakınız.

2.2 Kılavuz alma-verme düzenlemelerinin donatılması ile, kılavuz alma işlemleri; seyir köprü üstü ile doğrudan muhabere olanağına sahip bulunan ve, aynı zamanda, kılavuzun; güvenli bir güzergah üzerinden köprü üstüne kadar eskortlanmasını sağlayacak olan sorumlu bir zabitanın gözetimi altında yapılacaktır. Herhangibir mekanik ekipmanın donatımı veya işletilmesinde görevlendirilecek olan personel; alma-verme işlemi sırasında uygulanacak güvenlik prosedürleri konusunda eğitilmiş olacak ve; güvenlikle ilgili ekipmanlar, kullanımlarından önce test edilmiş olacaklardır.

3 Alma-verme düzenlemeleri

3.1 Kılavuzun, geminin her iki bordasından da güvenli alınıp verilebilmesine olanak veren gerekli düzenlemeler mevcut olacaktır.

3.2 Deniz seviyesi ile, gemiye girilen ve çıkılan nokta arasındaki yüksekliğin 9 m'den fazla olduğu bütün gemilerde, kılavuzun bir çarmıhla veya bir mekanik kılavuz vinci ile veya, kılavuz merdiveni ile birlikte kullanılan aynı şekilde güvenli ve uygun diğer bir vasıta ile alınıp verilmesinin planlanması durumlarında; söz konusu ekipman, her iki bordada da kullanılabilecek şekilde kolaylıkla transfer edilebilir tipte bir ekipman olmadıkça, geminin her iki bordasında da mevcut olacaktır.

3.3 Gemiye güvenli çıkış ve ayrılış; aşağıdaki yöntemlerden biri ile sağlanmış olacaktır:

.1 Deniz seviyesinden itibaren 1.5 m'den az veya 9 m'den fazla olmayan bir tırmanma mesafesine sahip bulunan, ve; aşağıda belirtilen şekillerde sabitlenmiş ve emniyete alınmış bir kılavuz merdiveninin kullanılması:

.1.1 Geminin olası dışarçlarından uzakta olacak;

.1.2 Yeri; geminin paralel gövde uzunluğunun sınırları içinde bulunacak, ve; mümkün olan durumlarda da, gemi yarı boyunun, vasata isabet eden bölümünde olacak;

.1.3 Her basamak, gemi bordasına sıkıca oturacak; borda yumruları gibi, geminin yapısal formunun bu gerekliliğin karşılanmasına engel olduğu durumlarda ise, insanların gemiye güven içinde girip çıkabilmelerinin sağlanması amacıyla; İdare'nin de onayına tabi olmak üzere; özel düzenlemeler yapılacak;

.1.4 Kılavuz merdiveni, bir boy uzunluğu ile gemiye giriş ve çıkış noktasından suya kadar uzanabilecek, yükleme koşulları ve gemi trimin bütün olası değerleri ile aksi tarafa doğru 15°'lik bir daimi yalpaya karşı gerekli önlemler alınmış olacak, merdivenin bağlandığı puntel, kilitler ve tutucu halatlar, en az taşıma halatlarının sağlamlığında olacak;

.2 Gemiye giriş ve çıkış noktasından deniz seviyesine olan mesafenin 9 m'den fazla olduğu durumlarda, kılavuz merdivenine bağlı bir şeytan çarmıhı veya eşdeğer diğer uygun araçlar bulunacak. Şeytan çarmıhı kış tarafa doğru yerleştirilecek. Kullanılması durumunda, şeytan çarmıhının alt ucu geminin bordasına sıkıca emniyete alınacak ve geminin paralel gövde uzunluğunun sınırları içinde bulunacak, mümkün olan durumlarda da, gemi yarı boyunun, vasata isabet eden bölümünde, geminin olası dışarçlarından uzakta olacak;

.3 Mekanik kılavuz vinci, geminin paralel gövde uzunluğunun sınırları içinde bulunacak, mümkün olan durumlarda da, gemi yarı boyunun, vasata isabet eden bölümünde, geminin olası dışarçlarından uzakta olacaktır.

4 Gemi güvertesine çıkış

Gemiye gelen veya gemiden ayrılan personel için, kılavuz merdiveninin veya herhangi bir şeytan çarmıhının veya diğer uygun araçların üst sınırı ile geminin güvertesi arasında; güvenli, kolay ve engelsiz bir geçişin yapılabilmesi bakımından gerekli düzenlemeler yapılmış olacaktır. Söz konusu geçişin sağlanma durumuna uygun olarak aşağıdaki özel önlemler alınacaktır.

- .1 Vardavela puntelleri veya parampet içinde mevcut bir geçiş için; yeterli sayıda emniyet tutamağı bulunacak;
- .2 Parampet iskelesinden bir geçiş için; diplerinden veya dibe yakın yerlerinden ve daha üst kısımlarından gemi ana bünyesine sağlam olarak raptedilmiş iki adet puntel dikmesi donatılmış olacak. Parampet iskelesi; dolanmasının engellenmesi için sağlam bir şekilde gemiye raptedilmiş olacaktır.

5 Küpeşte kapıları

Kılavuz alma-verme amaçları için kullanılan küpeşte kapıları,dışa doğru açılan tipte olmayacaktır.

6 Mekanik kılavuz vinci

6.1 Mekanik kılavuz vinci ve müştemilatını oluşturan ekipmanlar; İdare tarafından onaylanmış bir tipte olacaktır. Kılavuz vinci; bir yürüyen merdiven gibi hareket ederek, geminin bordasında bir kişiyi yukarı kaldıracak veya aşağı indirecek, veya; bir veya daha fazla personeli bir platform gibi yukarı kaldıracak veya aşağı indirecek bir yapıda dizayn edilecek ve çalıştırılacaktır. Kılavuz vinci; kılavuzun gemiye girişinin veya ayrılışının, vinçten güverteye veya güverteden vince geçişler de dahil, güven içinde uygulanmasına olanak veren bir yapıda dizayn ve imal edilmiş olacaktır. Vinçle güverte arasındaki geçişler, vardavelalar ile donatılmış bir platform vasıtasıyla sağlanacaktır.

6.2 Taşınan kişi veya kişileri aşağı indirmek veya yukarı çekmek üzere, yeterli ve uygun el donanımı mevcut olacaktır. Sözkonusu donanım, bir elektrik kesintisi halinde kullanılmak üzere hazır durumda olacaktır.

6.3 Vinç, gemi bünyesine sağlam olarak raptedilmiş olacaktır. Söz konusu bağlantı, sadece geminin vardavela puntellerinden oluşmayacaktır. Geminin her iki bordasında, taşınabilir vinçlerin bağlanması için uygun ve sağlam bağlama noktaları mevcut olacaktır.

6.4 Gemi bordasında vincin yolu üzerinde yumrular gibi engellerin bulunması durumunda, sözkonusu engeller; vincin gemi bordasında düzenli yolculuğu için uygun şekilde kesilmiş olacaktır.

6.5 Kılavuz vincine yakın bir yerde bir kılavuz çarmıhı sarkıtılarak, her an kullanıma hazır bulundurulacak, ve; yolculuğunun herhangi bir yerinde iken vinçten çarmıha geçiş mümkün olacaktır. Kılavuz çarmıhı; kendi üzerinden gemiye girişin sağlandığı noktadan denize kadar ulaşabilecek uzunlukta olacaktır.

6.6 Kılavuz vincinin indirileceği nokta, gemi bordasında işaretlenecektir.

6.7 Taşınabilir vinç için yeterli ve korunmuş bir depolama olanağı sağlanacaktır.

Çok soğuk havalarda buzlanma tehlikesinin oluşmaması için, vinç; kullanımının hemen öncesinde donatılmalıdır.

7 İlgili donanım

7.1 İnsanların gemiye alınması verilmesi işlemi sırasında, aşağıda belirtilen donanımlar, hemen kullanılmak üzere hazır bulundurulacaktır:

- .1 Kılavuz tarafından istendiğinde, gemiye sağlam bir şekilde bağlanmış, en az 28 mm yarıçapında iki tutma halatı;

- .2 Kendiliğinden ıfık veren bir lamba ile donatılmış bir can şamandırası;
- .3 Bir el incesi.

7.2 Paragraf 4'te istendiğinde, küpeşteler ve parampet iskeleleri bulundurulacaktır.

8 Işıklandırma

Bordadaki alma-verme düzenlemeleri, personelin gemiye giriş ve çıkış yapılacağı güverte üzerindeki istasyon ve mekanik kılavuz vincine ilişkin kontroller için yeterli aydınlatma sağlanmış olacaktır.

Kura1 24

Pruva ve/veya rota kontrol sistemleri

- 1 Yüksek trafik yoğunluğunun bulunduğu bölgelerde, kısıtlı görüntü koşullarında ve seyir güvenliği ile ilgili riskin mevcut bulunduğu ve, pruva ve/veya rota kontrol sistemlerinin devrede olduğu her durumda, gemi dümen donanımının derhal manuel duruma alınabilmesi için gerekli düzenlemeler mevcut olacaktır.
- 2 Yukarda tanımlanmış olan koşullarda, sertifikalı bir serdümen; seyir vardiyasından sorumlu olan gemi zabitanın gecikmeksizin kullanabileceği durumda bulunacak, ve; gerektiğinde geminin dümeninin kumandasını her an almaya hazır olacaktır.
- 3 Dümen donanımının otomatiktan manuele veya manueleden otomatiğe geçiş işlemleri; yetkili bir gemi zabiti tarafından veya onun gözetimi altında yapılacaktır.
- 4 Manuel dümen donanımı; pruva ve/veya rota kontrol sistemlerinin uzun süre devrede olduğu durumlarda ve seyrüsefer koşullarının dikkatli olunmasını gerekli kıldığı bölgelere girişlerden önce test edilecektir.

Kura1 25

Dümen donanımının çalıştırılması

Seyrüsefer koşullarının özel bir dikkat sarfını gerekli kıldığı bölgelerde, gemiler; müşterek çalışabilme imkanına sahip olması durumunda, birden fazla dümen donanımı motorunu devrede bulunduracaklardır.

Kura1 26

Dümen donanımı: Test edilmesi ve talimler

1 Hareketten önceki 12 saatlik dilimde, geminin dümen donanımı, gemi personeli tarafından kontrol ve test edilecektir. Test işlemi, uygulanabilir durumlarda; aşağıdaki sistemlerin çalıştırılmasını içerecektir:

- .1 Ana dümen donanımı;
- .2 Yardımcı dümen donanımı;
- .3 Dümen donanımının uzaktan kontrol sistemleri;
- .4 Seyir köprü üstündeki dümen kontrolleri;
- .5 Emercensi güç besleme donanımı;

-321-

esaslara* uygun olarak, söz konusu seyrin eksiksiz bir şekilde dokümente edilebilmesine yeterli olacak ayrıntıları içerecektir. Burada tanımlanmış olan kayıtların, gemi jurnaline işlenmediği durumlarda, bu kayıtlar; Örgüt tarafından onaylanmış bulunan başka bir formda tutulacaklardır.

Kural 29

Tehlikedeki gemiler uçaklar ve kişiler tarafından kullanılacak can kurtarma işaretleri

Can kurtarma işaretlerinin anlamlarını açıklayan resimli tablolar** bu Bölüm'ün kapsamına giren her gemide, seyir vardiyasından sorumlu zabitanın kolaylıkla görebileceği bir yerde bulundurulacaktır. Can kurtarma işaretleri, tehlikede bulunan gemiler veya kişiler tarafından; can kurtarma istasyonlarıyla, denizcilik kurtarma birimleri ve arama kurtarma operasyonlarına katılan uçaklarla haberleşme amacıyla kullanılacaktır.

Kural 30

Operasyonel kısıtlamalar

- 1 Bu Kural; Bölüm I'in kapsamına giren bütün gemiler için uygulanacaktır.
- 2 Bir yolcu gemisinin; burada belirtilmiş bulunan Kural'lardan herhangi birisine ait istisnalar, operasyon sahaları açısından mevcut kısıtlılıklar, hava koşulları kısıtlılıkları, deniz durumu kısıtlılıkları, müsaade edilen yükler açısından kısıtlılıkları ile, gerek İdare tarafından empoze edilmiş, gerekse de dizayn veya inşaat aşamalarında planlanmış; trim, sürat ve diğer herhangi bir yetenek açısından sahip olduğu ve geminin operasyonunu etkileyen bütün kısıtlamalarının bir listesi, söz konusu yolcu gemisinin hizmete sokulmasından önce bir liste halinde tespit edilmiş olacaktır. Gerekli bütün açıklamalar ile birlikte, söz konusu liste; İdare'nin onaylamış olduğu bir formda tanzim edilecek ve gemi kaptanının her an erişebileceği bir şekilde gemide bulundurulacaktır. Bu kısıtlılıklar listesi, sürekli güncelleştirilecektir. Listenin tanziminde kullanılan lisanın İngilizce veya Fransızca'dan başka bir lisan olması durumunda, Liste'nin; söz konusu dillerden birisinde hazırlanmış bir versiyonu da bulunacaktır.

Kural 31

Tehlike mesajları

- 1 Tehlikeli bir buz dağı ile, tehlike arz eden terkedilmiş bir cisim veya seyrüsefer açısından doğrudan tehlike arz eden herhangi bir durumla veya; tropik bir fırtına ile, üst binalarda ciddi buz kümülasyonuna yol açan fırtına şiddetinde rüzgarla birlikte gelen dondurucu soğuk hava koşulları ile, herhangi bir fırtına ihbarı yayınlanmamış olan Bofor ölçeği ile 10 kuvveti ve üzerinde bir fırtına şeklinde esen rüzgar durumları ile karşılaşan bütün gemilerin kaptanları; olağan dışı bu durumla ilgili tam bilgileri, sahip bulundukları her türlü vasıta ile civardaki gemilere ve uygun yetkili makamlara yayınlacaklardır.
- 2 Bütün Taraf Ülke Hükümetleri; Paragraf 1'de belirtilmiş bulunan herhangi bir tehlike bilgisinin alınması durumunda, sözkonusu bilginin derhal bütün ilgililere yayınlanması ve, ilgili diğer Hükümetlere de bildirilmesi bakımından gerekli her tedbire başvuracaklardır.
- 3 Tehlike mesajlarının yukarıda açıklandığı şekilde yayınlanması, gemiler açısından herhangi bir maliyet getirmeyecektir.
- 4 Paragraf 1'de tanımlanmış bulunan bütün telsiz mesajları, [Kural IV/2](#)'de açıklanmış olduğu şekilde; Telsiz Prosedürleri'nde yer alan yöntemin kullanılması suretiyle, bir güvenlik işaretini takiben gönderilecektir.

(*) Örgüt tarafından geliştirilecek olan; seyirle ilgili kayıtların tutulmasına ilişkin esaslar dokümanına bakınız.

(**) Burada belirtilmiş olan can kurtarma işaretleri, Uluslararası Aeronotik ve Denizcilik Arama Kurtarma (IAMSAR) Elkitabı, Cilt III, Hareketli Platformlar dokümanında tanımlanmakta ve, Karar A.80(IV)'a uygun olarak değiştirilmiş şekliyle, Uluslararası İşaret Kitabı'nda resimlenmiş bulunmaktadır.

Kural 32

Tehlike mesajlarında bulunması gerekli bilgiler

Aşağıda belirtilen bilgiler, tehlike mesajlarında bulunacaktır:

1 Tehlikeli bir buzdağı, tehlike arz eden terkedilmiş bir cisim veya seyrüsefer açısından doğrudan tehlike arz eden durumlar:

.1 Görülen buzdağı, tehlike arz eden terkedilmiş bir cisim veya seyrüsefer açısından doğrudan tehlike arz eden şeyin tanımı.

.2 Buzdağı, tehlike arz eden terkedilmiş bir cisim veya seyrüsefer açısından doğrudan tehlike arz eden şeyin en son görüldüğü mevki.

.3 Buzdağı, tehlike arz eden terkedilmiş bir cisim veya seyrüsefer açısından doğrudan tehlike arz eden şeyin en son görüldüğü saat ve tarih (UTC).

2 Tropik Fırtınalar*

.1 Tropik bir fırtına ile karşılaşmış olduğunu belirten genel bir ifade. Bu gereklilik, geniş bir çerçeve içinde yorumlanmalı, ve; gemi kaptanının, bir tropik siklonun civarda mevcut veya gelişmekte olduğu konusunda yeterli bir kanaate sahip olduğu her durumda yayınlanmalıdır.

.2 Tropik fırtınanın mevcut olduğu konusundaki gözlemin alınmış olduğu zaman, tarih (UTC) ve geminin mevkii.

.3 Mesajda; aşağıdaki bilgilerden mümkün olduğu kadar fazlasına yer verilmelidir:

- tercihen düzeltilmiş barometre basıncı, (milibar, milimetre veya inç cinsinden hangisi olduğu, düzeltilmiş değer olup olmadığı da belirtilmek suretiyle)
- Barometrik temayül (Son üç saatlik süreçteki barometrik basıncın değişim yönü)
- Hakiki rüzgar yönü;
- Rüzgar şiddeti (Bofor ölçeğinde);
- Deniz durumu (Sakin, vasat, sert, yüksek);
- Ölü dalga durumu (Sakin, vasat, ağır) ve hakiki olarak geliş yönü. Ölü dalga'nın zaman aralığı veya süresi de (Kısa, orta, uzun) anlamlı olabilir;
- Geminin hakiki rotası ve sürati.

(*) Tropik Fırtına terimi, Dünya Meteoroloji Organizasyonu'na dahil ulusal meteoroloji birimleri tarafından kullanılan jenerik bir tanımlamadır. Bulunulan coğrafi bölgelere bağlı olarak; harikeyn, tayfun, ciddi tropik fırtına, v.s. terimleri de kullanılabilir.

Nihai gözlemler

3 Bir gemi kaptanının tropik siklon veya diğer bir tehlikeli fırtınayı rapor etmiş olmasından sonra, söz konusu geminin fırtınanın etkisi altında bulunduğu sürece, müteakip gözlemlerin yapılması ve uygun durumlarda da saat başlarında, hiçbir şekilde de üç saati geçmeyen aralıklarla yayınlanması; bir zorunluluk olmamakla birlikte, arzu edilen bir durumdur.

4 Herhangi bir fırtına ihbarı yayınlanmamış olan Bofor ölçeği ile 10 kuvveti ve üzerinde bir fırtına şeklinde esen rüzgarlar. Bu durum, Paragraf 2'de tanımlanmış bulunan tropik siklonlardan ziyade, bir fırtına durumu olarak işlem görmeli; tehlike mesajları ise, deniz durumu ve ölü dalga bilgileri dışında, yukardaki paragrafta mevcut bilgilerin benzerlerini içerir.

5 Üst binalarda ciddi buz oluşmasına yol açan fırtına şiddetinde ki rüzgarla birlikte gelen dondurucu soğuk hava koşulları:

- .1 Tarih ve Saat (UTC).
- .2 Hava sıcaklığı.
- .3 Deniz sıcaklığı (Uygunsa).
- .4 Rüzgar şiddeti ve yönü.

Örnekler

Buzdağı

TTT BUZDAĞI. 4506 N, 4410 W, 0800 UTC. 15 MAY 2002. BÜYÜK BUZDAĞI GÖRÜLDÜ.

Terkedilmiş cisimler (Derelict)

TTT DERELICT. 4006 N, 1243 W 1630 UTC. 21 NİS 2002. SATIHTA BATIK DURUMDA TERKEDİLMİŞ TEKNE GÖRÜLDÜ.

Seyir tehlikesi

TTT NAVİGASYON.1800 UTC 03 OCAK 2002. ALFA FENER GEMİSİ MEVKİİNDE DEĞİL.

Tropik siklon

TTT FIRTINA. 0300 UTC. 18 AĞU 2002. 2004 N, 11354 E. BAROMETRE DÜZELTİLMİŞ 994 MİLİBAR, TEMAYÜL 6 MİLİBAR AŞAĞI. RÜZGAR NW, KUVVETİ 9, AĞIR DENİZLER. DOĞUDAN AĞIR ÖLÜ DALGALAR. ROTA 067, 5 KNOTS.

TTT FIRTINA. YAKLAŞAN HARİKEYNE DAİR EMARELER VAR. 1300 UTC. 14 EYL 2002. 2200 N, 7236W. BAROMETRE DÜZELTİLMİŞ 29.64 INÇ, TEMAYÜL AŞAĞI .015 INÇ. RÜZGAR NE, KUVVETİ 8, SIK YAĞMUR SAĞNAKLARI. ROTA 035, 9 KNOTS.

TTT FIRTINA. ŞARTLAR YOĞUN BİR SIKLON EMARESİ GÖSTERİYOR. 0200 UTC. 04 MAY 2002. 1620 N, 9203 E. BAROMETRE DÜZELTİLMEMİŞ 753 MİLİMETRE, TEMAYÜL AŞAĞI 5 MİLİMETRE. RÜZGAR SW, KUVVETİ 5. ROTA 300, 8 KNOTS.

TTT FIRTINA. GÜNEYBATIDAN TAYFUN. 0300 UTC. 12 HAZ 2002. 1812 N, 12605 E. BAROMETRE SÜRATLE DÜŞMEKTE. RÜZGAR KUZEYDEN ARTMAKTA.

TTT FIRTINA. RÜZGAR KUVVETİ 12, FIRTINA İHBARI YOK. 0300 UTC. 04 MAY 2002. 4830 N, 30 W. BAROMETRE DÜZELTİLMİŞ 983 MİLİBAR, TEMAYÜL AŞAĞI 4 MİLİBAR. RÜZGAR SW KUVVETİ 11 DİRİSA EDİYOR. ROTA 260, 6 KNOTS.

Buzlanma

TTT CİDDİ BUZLANMA GÖRÜLÜYOR. 1400 UTC. 02 MAR 2002. 69 N, 10 W HAVA SICAKLIĞI 18°F (7.8°C).DENİZ SUYU SICAKLIĞI 29°F (-1.7°C).RÜZGAR NE, KUVVETİ 8

Kural 33

Tehlike mesajları: yükümlülük ve prosedürler

1 İnsanların tehlikede olduğuna dair herhangi bir kaynaktan bir tehlike mesajı alan ve yardım edebilecek bir mevkide bulunan denizdeki bir geminin kaptanı, tehlikedeki insanlara yardımda bulunmak üzere, mümkün olan durumda onları veya arama ve kurtarma birimini de hareketi konusunda bilgilendirmek suretiyle, mümkün olan en yüksek süratle ilerleyecektir. Tehlike mesajını alan geminin, tehlikedeki insanların yardımına gidebilme olanağının mevcut olmaması, veya; içinde bulunulan özel durumun gereği olarak, yardıma gitmenin anlamsız veya gereksiz olduğunu değerlendirmesi durumunda, gemi kaptanı; Örgüt'ün, uygun arama ve kurtarma biriminin durumdan haberdar edilmesine ilişkin önerilerini de göz önünde bulundurmak suretiyle; tehlikede olan insanların yardımına gidilmemenin gerekçelerini içeren bir kaydı, gemi jurnaline kaydedecektir.

2 Tehlikede olan geminin kaptanı veya söz konusu olan arama ve kurtarma biriminin yetkilisi, uygun koşullarda, tehlike mesajına cevap vermiş olan gemilerin kaptanları ile karşılıklı müzakere ile; tehlikede olan geminin kaptanının veya söz konusu arama ve kurtarma biriminin yetkilisi tarafından, yardım edebilmek bakımından en uygun durumda olduğuna karar verilmiş olan bir veya daha fazla gemiyi, yardımda bulunmaları amacıyla görevlendirebilir, ve; böyle bir durumda, yardım etmekle görevlendirilmiş olan gemi veya gemilerin kaptanı veya kaptanlarının da görevi; bu görevlendirmeye uymak ve tehlikede olan insanlara yardım etmek üzere, mümkün olan en yüksek süratle ilerlemektir.

3 Yardım amacıyla bir veya daha fazla geminin görevlendirildiğini, söz konusu gemi veya gemilerin bu görevlendirmenin gereklerini yerine getirmekte olduğunu, kendi gemilerinin de, yardım amacıyla görevlendirilmiş gemi veya gemilerden birisi olmadığını öğrenen gemilerin kaptanları; Paragraf 1'de belirtilmiş bulunan yükümlülüğünden kurtulmuş olduklarını kabul edeceklerdir. Gemi kaptanının bu kararı, mümkün olan durumlarda, görevlendirilmiş bulunan diğer gemilere ve arama ve kurtarma birimine bildirilecektir.

4 Tehlike mesajı almış olan bir geminin kaptanı; tehlikedeki insanlar, veya arama ve kurtarma birimi veya görevlendirilmiş bulunan ve tehlikedeki insanlara ulaşmış olan diğer bir geminin kaptanı tarafından; yardım fonksiyonunun artık gerekli olmadığı konusunda bilgilendirilmesi durumunda, Paragraf 1'de belirtilmiş bulunan yükümlülüğünden; söz konusu geminin, yukardaki Paragrafta belirtilen şekilde görevlendirilmiş gemilerden birisi olması durumunda ise de, Paragraf 2'de yer alan yükümlülüğünden kurtulmuş olduğunu kabul edecektir.

5 Bu Kural'ın gereklilikleri, 23 Eylül 1910 tarihinde Brüksel'de imzalanmış bulunan; Denizde Yardım ve Kurtarma ile ilgili Bazı Hukuk Kurallarının Birleştirilmesi Sözleşmesi'nin, özellikle de sözkonusu Sözleşme'nin Madde 11'i ile düzenlenmiş olan, yardım yükümlülüğü'nün değiştirilmiş olduğu anlamında yorumlanmayacaktır.*

Kural 34

Güvenli seyir ve tehlikeli durumlardan kaçınmak

1 Denize çıkmadan önce, geminin kaptanı; Örgüt tarafından geliştirilmiş bulunan esas ve önerileri** de göz önünde bulundurmak suretiyle, planlanmış olan seyrin; söz konusu olan seyir bölgesine uygun notik haritalar ve notik yayınların kullanılması suretiyle planlanmış olduğundan emin olacaktır.

2 Seyir planındaki rota, aşağıdaki özellikleri karşılıyor olacaktır:

.1 Varsa; uygulamada bulunan seyir yollarını göz önünde bulundurmalı;

(*) Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi, 1989, 28 Nisan 1989'da Londra'da yapılmış ve 14 Temmuz 1996'da yürürlüğe girmiştir.
(**) Örgüt tarafından; Karar A.893(21) ile kabul edilmiş bulunan, Seyir planlamasının esasları dokümanına bakınız.

.2 Geminin; seyrin tamamı boyunca, güvenli geçişler yapmasını sağlayan yeterli genişlikte deniz sahalarında bulunmasını mümkün kılmalı;

.3 Bilinen bütün seyir tehlikelerini ve kötü hava koşullarını göz önünde bulundurmalı; ve,

.4 Seyir yolları üzerinde uygulanmakta olan deniz çevre koruma önlemlerini göz önünde bulundurmalı ve, mümkün olduğu sürece, çevreye zarar verebilecek uygulama ve faaliyetlerden uzak olmalıdır.

3 Gemi kaptanının, mesleki değerlendirmesine dayanarak; seyir güvenliği veya deniz çevresinin korunması amacıyla gerekli olduğunu değerlendirdiği bir karar almasını veya uygulamasını; [Kural IX/1](#)'de tanımlanmış olan; sözkonusu gemiyi işleten gemi sahibinin, şirketin, kiralayanın veya diğer herhangi bir kişinin engellemesine izin verilmeyecektir.

Kural 35

Tehlike işaretlerinin gereksiz ve yersiz kullanımı

Uluslararası bir tehlike işaretinin, bir kişi veya kişilerin tehlikede olduklarının belirtilmesi amacının dışında kullanılması, veya; uluslararası tehlike işaretleri ile karıştırılabilecek herhangi bir işaretin kullanılması yasaklanmıştır.

Bölüm V'e Ek

Kuzey Atlantik Buzdağı Devriyelerinin yönetilmesi, işletilmesi ve finansmanına ilişkin kurallar

1 Bu Kurallarda geçen:

.1 Buzdağı mevsimi ibaresi; yılın 15 Şubat ile 1 Temmuz arasındaki dönemini ifade eder.

.2 Buzdağı devriyesi tarafından korunan buzdağları bölgesi ibaresi; Newfoundland Grand Banks civarındaki buzdağları bölgesinin Güney Doğu, Güney ve Güney Batı sınırlarını ifade eder;

.3 Buzdağı devriyesi tarafından korunan buzdağları bölgesinden geçen rotalar ibaresi; aşağıdaki anlamlara gelmektedir:

.3.1 Kanada'nın Atlantik kıyısı limanları (Kuzey Atlantik'ten Gut of Canso ve Cabot Boğazları ile girilebilen iç limanlar da dahil) ile Kuzey Atlantik'ten; Cebelitarık yoluyla veya kuzeyinden, Avrupa, Asya veya Afrika limanlarına ulaşan (herhangibir buzdağı bölgesinin dış sınırlarının dışında kalan rotalar hariç) rotalar;

.3.2 Kanada'nın Atlantik kıyısı limanları (Kuzey Atlantik'ten Gut of Canso ve Cabot Boğazları ile girilebilen iç limanlar da dahil) ile, Newfoundland'ın Race Burnu üzerinden, Newfoundland'ın Race Burnunun batısı ve Newfoundland'ın kuzeyinde bulunan Kanada'nın Atlantik kıyısı limanları arasındaki rotalar;

.3.3 Amerika Birleşik Devletlerinin Atlantik (Kuzey Atlantik'ten Gut of Canso ve Cabot Boğazları ile girilebilen iç limanlar da dahil) ve Meksika Körfezi limanları ile, Kuzey Atlantik'ten; Cebelitarık yoluyla veya kuzeyinden, Avrupa, Asya veya Afrika limanlarına ulaşan (herhangibir buzdağı bölgesinin dış sınırlarının dışında kalan rotalar hariç) rotalar;

.3.4 Amerika Birleşik Devletlerinin Atlantik kıyısı limanları (Kuzey Atlantik'ten Gut of Canso ve Cabot Boğazları ile girilebilen iç limanlar da dahil) ve Meksika Körfezi limanları ile, Newfoundland'ın Race Burnu üzerinden, Newfoundland'ın kuzeyinde bulunan Kanada'nın Atlantik kıyısı limanları arasındaki rotalar;

.4 Atlantik Okyanusu'nun Kuzey'indeki her çeşit buzdağlarının dış sınırları, aşağıdaki noktaların birleştirilmesiyle elde edilen sınırlardır:

A - 42°23'.00 N, 59°25'.00W	J - 39° 49'.00 N, 41° 00'.00 W
B - 41°23'.00 N, 57°00'.00W	K - 40° 39'.00 N, 39° 00'.00 W
C - 40°47'.00 N, 55°00'.00W	L - 11° 19'.00 N, 38° 00'.00 W
D - 40°07'.00 N, 53°00'.00W	M - 43° 00'.00 N, 37° 27'.00 W
E - 39°18'.00 N, 49°39'.00W	N - 44° 00'.00 N, 37° 29'.00 W
F - 38°00'.00 N, 47°35'.00W	O - 46° 00'.00 N, 37° 55'.00 W
G - 37°41'.00 N, 46°40'.00W	P - 48° 00'.00 N, 38° 28'.00 W
H - 38°00'.00 N, 45°33'.00W	Q - 50° 00'.00 N, 39° 07'.00 W
I - 39°05'.00 N, 43°00'.00W	R - 51° 25'.00 N, 39° 45'.00 W

.5 Yönetim ve işletme terimi, elde edilen bilgilerin dağıtılması da dahil olmak üzere; Buzdağı Devriyesi'nin idame ettirilmesi, idaresi ve işletilmesini ifade eder;

.6 Katkıda bulunan Hükümet terimi; Buzdağı Devriyesi'nin bu Kurallar çerçevesinde işletilmesinden doğan maliyetlere katkıda bulunan bir Taraf Ülke Hükümeti anlamına gelir;

- 2 Burada belirtilmiş olan hizmetler ile özel olarak ilgili olan ve gemileri buzdağı mevsiminde buzdağları bölgesinden geçen her Taraf Ülke Hükümeti; Buzdağı Devriyesi'nin yönetim ve işletiminden doğan maliyetlerden kendi payına düşen miktarlar kadar, Amerika Birleşik Devletleri'ne katkılarda bulunmayı üstlenir. Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti'ne yapılacak katkılar; sözkonusu katkıda bulunan Hükümet'in gemilerinin, Buzdağı Devriyesi tarafından korunan bölgeden, son üç yıl süresince geçmiş olan gemilerinin ortalama gros tonajının, son üç yıl süresince Buzdağı Devriyesi tarafından korunan bölgeden geçmiş olan tüm gemilerinin gros tonajlarının toplamına oranı ile belirlenecektir.
- 3 Bütün katkı payları; Paragraf 2'de belirtilen oranın, Buzdağı Devriyesi'nin yönetim ve işletimi amacıyla Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada Hükümetleri tarafından son üç sene boyunca fiilen yapılmış bulunan toplam harcamanın yıllık ortalaması ile çarpılması suretiyle hesaplanacaktır. Bu oran yıllık olarak hesaplanacak, ve; gerçek harcamalara yansıtılmak üzere, farazi olarak kabul edilen bir yıllık değere karşılık hesaplanacaktır.
- 4 Katkıda bulunan her Hükümet; katkılarını değiştirmek veya durdurmak hakkına sahip olduğu gibi, ilgili olabilecek diğer Hükümetlerin de harcamalara katkıda bulunmak yükümlülüğünü üstlenebilirler. Bu haktan istifade ile katkıda bulunma kararını veren bir Hükümet; söz konusu yükümlülüğü değiştirmek veya durdurmaya ilişkin niyetini bildirdiği tarihi takip eden 1 Eylül tarihine kadar yürürlükteki katkı yükümlülüğünü sürdürmekten sorumlu olacaktır. Buzdağı Devriyesi'nin sağladığı haklardan yararlanabilmek bakımından, ilgili Hükümet tarafından yönetimi sürdüren Hükümet'e, söz konusu 1 Eylül tarihinden en az altı ay önce, bu konuda bildirimde bulunulması gereklidir.
- 5 Katkıda bulunan Hükümet Paragraf 2 çerçevesindeki katkıda bulunma yükümlülüğünü, Genel Sekreter'e bildirecek; Genel Sekreter de, tüm Taraf Ülke Hükümetleri'ni bilgilendirecektir.
- 6 Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti, her yıl; bütün Taraf Ülke Hükümetleri'ne, sözkonusu yıl içinde Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada Hükümetleri tarafından Buzdağı Devriyesi'nin yönetim ve işletilmesi amacıyla yapılmış bulunan toplam harcamalar ile; Herbir katılan Hükümet'in son üç yıllık dönem içindeki payının yer aldığı bir rapor gönderecektir.
- 7 Yönetimi sürdüren Hükümet; son üç yıllık dönem içinde, devriyeye katkıda bulunmuş olan Hükümetler tarafından yapılmış bulunan harcamalar ile, aynı üç yıllık dönem içinde, Buzdağı Devriyesi'nden faydalanan Hükümetler gemilerinin hizmetten faydalanmış olan toplam tonajına ilişkin bir açıklamayı da içeren bir bilanço yayımlayacaktır. Bu bilanço ve raporlar, açık olacaktır. Maliyet ve harcamalara ilişkin bilanço'nun alınmasından itibaren üç aylık süre içinde, katkıda bulunan Hükümetler; Buzdağı Devriyesi'nin yönetim ve işletilmesine ilişkin olarak yapılmış bulunan harcamalara ilişkin daha ayrıntılı bir rapor isteyebilirler.
- 8 Bu Kurallar; 2002 Buzdağı mevsiminin başlaması ile birlikte yürürlüğe girecektir."

BÖLÜM VI

Yüklerin taşınması

		<u>Sayfa No</u>
Kısım A	<i>Genel Hükümler</i>	
1	Uygulama.....	331
2	Yük bilgileri	331
3	Oksijen testi ve gaz tesbit cihazları	332
4	Gemilerde haşere ilaçlarının kullanılması	332
5	İstif ve emniyete alma	332
Kısım B	<i>Tahıl türü yükler dışında kalan dökme yükler için özel hükümler</i>	
6	Gemi ile taşımaya elverişlilik	334
7	Yükleme, boşaltma ve dökme yükün istiflenmesi	334
Kısım C	<i>Tahıl türü yüklerin taşınması</i>	
8	Tanımlamalar	336
9	Tahıl türü yük taşıyan gemiler için gerekler	336

Kısım A

Genel Hükümler

Kural 1

Uygulama

1 Bu Bölüm; mevcut kurallar gereğince, geminin kendisi ve gemide bulunan personel açısından oluşturdukları özel dikkat nedeniyle taşındıkları gemilerde belirlenmiş tedbirlerin alınması öngörülmüş bulunan yüklerin taşındığı gemiler ile, 500 groston ve altındaki bütün yük gemilerinde yük (dökme sıvı yükler ile sıvılaştırılmış gazlar haricindeki) taşınması ile ilgili faaliyetlerin (yük taşınması ile ilişkili olmakla birlikte diğer Bölümlerin kapsamına giren faaliyetlerin dışındaki) tabi bulunacağı esasları kapsar. Bununla birlikte İdare; 500 gros tondan daha küçük gemilerde, geminin seferinin korunaklı alanlarda geçecek olmasının ve seferin niteliğinin, bu Bölümün Kısım A veya B'sinde öngörülen özel gerekliliklerden bazılarının uygulanmasını mantıksız ve gereksiz kıldığını değerlendirmesi durumunda, bu gemilerin güvenliğini sağlama konusunda yeterli olacağını değerlendirdiği diğer etkili tedbirleri de alabilir.

2 Bu Bölümün Kısım A ve B'sinde öngörülen şartların uygulanmasına yardımcı olmak üzere, Taraf Ülkeler; özellikle bu tip yüklerin güvenli taşınması bakımından gerekli bulunan tedbirler öncelikli olmak üzere, yükün niteliği ile istiflenmesi ve emniyete alınması konularındaki bilgilerin tamam olmasını sağlayacaklardır.*

Kural 2

Yük bilgileri

1 Yükün uygun şekilde istif edilebilmesi ve güvenli taşınabilmesi bakımından ihtiyaç duyulabilecek önlemlerin uygulanabilmesine imkan sağlamak üzere, Taşıtan; yük ile ilişkin gerekli bilgileri yeterli bir süre önceden gemi kaptanına veya onun temsilcisine teslim edecektir. Bu bilgiler,** yükün gemiye yüklenmesinden önce ve gerekli diğer taşıma evrakları ile birlikte yazılı olarak verilecektir.***

2 Yük, bilgileri, aşağıdaki paragraflarda verilen hususları içerecektir.

- .1 Yükün niteliğinin genel kargo olması ve yükün de yük taşınmasına mahsus araçlar içinde taşınması durumlarında; yükün genel bir tanımı, yükün veya yük taşınmasına mahsus araçların toplam ağırlığı ile yükün niteliği ile ilgili diğer özel hususlar. Bu Kuralları gereklerinin karşılanması bakımından, Organizasyon tarafından Karar A.714(17) ile kabul edilmiş olan Yükün İstifi ve Emniyete Alınmasına Dair Güvenlik Uygulamaları Kuralları'nın Alt Bölüm 1.9'unda ve değişikliklerinde açıklanan bilgiler temin edilecektir. Alt Bölüm 1.9 konusunda yapılmış bulunan tüm değişiklikler, Sözleşme'nin I'nci Bölümü hariç Ek'e yapılacak değişikliklerin tabi tutulacağı usullere ilişkin Madde VIII'inde belirtilen şartlara uygun olarak onaylanacak, yürürlüğe sokulacak ve uygulanacak;

(*) Bu konularda bakınız :

.1 Organizasyon tarafından Karar A.714(17) ile kabul edilen Yükün İstifi ve Emniyete Alınmasına dair Güvenlik Uygulamaları Kuralları ile, aşağıdaki değişiklikler :

.2 Organizasyon tarafından Karar A.715(17) ile kabul edilen Rüşvet Güverte Yükleri Taşıyan Gemiler için Güvenlik Uygulamaları Kuralları ve buna dair iki Denizcilik Güvenlik Komitesi Sirküleri: MSC/Genelge.525, Tomruk taşınmasında kullanılan boyu 100 metreden küçük gemilerin kaptanları tarafından uygulanacak tedbirlere ilişkin talimat ve; MSC/Circ.548, Tomruk taşınmasında kullanılan gemilerin kaptanları tarafından uygulanacak tedbirlere ilişkin talimat, ve;

.3 Organizasyon tarafından Karar A.434(XI) ile kabul edilen Katı Dökme Yüklere Dair Güvenlik Uygulamaları Kuralları (BC Kuralları) ve değişikliği.

(**) MSC/Genelge 663. Yük bilgileri Formuna bakınız.

(***) Bu Kural'da dökümanlara atıflarda bulunulmuş olması, kağıt ortamında bilgi değişimini desteklemek üzere, elektronik bilgi işleme (EDP) ve elektronik bilgi alışverişi (EDI) gönderme tekniklerinin kullanılmasını engellemeyecektir.

.2 Yükün niteliğinin dökme yük olması durumunda; yükün istif faktörüne ilişkin bilgiler ve trimlendirme uygulamaları ile, yoğunlaştırılmış yükler veya sıvılaşabilen diğer yükler ile ilgili olarak, yükün rutubet miktarı ile taşınması esnasıda müsaade edilen rutubet değerlerine ilişkin ilave bilgiler de, bir sertifika formunda temin edilecek;

.3 Yükün Kural VII/2 gereklilikleri içerisinde tasnif edilemeyen bir madde olmasına mukabil potansiyel tehlike oluşturan kimyasal niteliklere sahip olması durumunda, yukardaki paragraflarda öngörülen bilgilere ilave olarak; kimyasal niteliklerine ait bilgiler temin edilecektir.

3 Yük taşınmasına mahsus üniteler gemilere yüklenmeden önce taŐıtın; bu ünitelerin toplam ağırlıklarının, taşıma dökümanlarında beyan edilmiş olan değerlere uygun olduğunu kanıtlayacaktır.

Kural 3

Oksijen testi ve gaz tespit cihazları

1 Toksit veya yanıcı gazlar yayabilen, veya; kargo bölmelerinde oksijen sıkıŐmasına neden olabilecek niteliklere sahip dökme yüklerin taşınması sözkonusu olduğunda; havadaki gaz veya oksijen konsantrasyonunu ölçmeye elverişli uygun bir cihaz, ayrıntılı kullanılma talimatı ile birlikte gemide bulundurulacaktır. Kullanılan aparat, İdare tarafından yeterli bulunmuş bir ürün olacaktır:

2 Bu kapsamdaki dökme yüklerin taşınması sözkonusu olan gemilerde mürettebatın sözkonusu lme cihazlarını kullanma konusunda eğitilmiş olmalarını sağlayıcı tedbirler İdare tarafından alınacaktır.

Kural 4

*Gemilerde haŐare ilaçlarının kullanılması**

Gemilerde haŐare ilaçlarının kullanılması ile ilgili olarak, özellikle de duman yayan yöntemler konularında gerekli ve uygun önlemler alınacaktır.

Kural 5

İstif ve emniyete alma

1 Güverte üstünde veya güverte altı bölmelerde taşınan yüklerin ve yk taşınmasına mahsus üniteler yüklenmesi, istif edilmesi ve emniyete alınmalarında; seferin tamamı süresince, geminin kendisi ve gemide bulunan insanlar yönünden herhangi bir hasar veya tehlike teşkil etmelerin ve gemide mevcut yüklere bir zayıat vermelerine mani olacak uygulanabilir bütün önlemler alınacaktır.

2 Yük taşınmasına mahsus üniteler taşınan yüklerin, araç içindeki istiflenmelerinde ve emniyete alınmalarında; seferin tamamı süresince, geminin kendisi ve gemide bulunan insanlar yönünden herhangi bir hasar veya tehlike teşkil etmelerine mani olacak önlemler alınacaktır.

3 Normal dışı boyutlardaki veya ağırlıklardaki yüklerin yüklenmesi ve taşınmasında; geminin mukavim teknesinde herhangi bir hasara yol amamaları ve seferin tamamı süresince gemi stabilitesinin uygun sınırlar dışına çıkmasına neden olmamaları bakımından uygun düzenlemeler yapılacaktır.

(*) Gemilerde HaŐare İlaçlarının Kullanılması konulu IMO Tavsiyeleri dökümanına ve deĐiŐikliklerine bakınız.

- 4 Ro-ro gemilerinde normal dışı boyutlardaki veya ağırlıklarda yük taşınmasına mahsus ünitelere yüklenmesi ve taşınmasında, özellikle bu gemilere mahsus deniz bağı düzenlemeleri ve bu yüklerin taşındığı yük taşınmasına mahsus araçlar ile ilgili uygun düzenlemeler yapılacak, deniz bağı mapaları ile bağlama donanımlarının sağlamlığı konusuna dikkat edilecektir.
- 5 Yük taşınmasına mahsus üniteler; Güvenlikli Konteynerler Uluslararası Sözleşmesi (CSC) çerçevesinde tanzim edilmiş olan Güvenlik Onay Levhası'nda belirtilen azami gros ton değerinin üstündeki ağırlıklarda yüklenmemiş olacaklardır.
- 6 Seferin tamamı süresince; konteynerler de dahil olmak üzere bütün yük taşınmasına mahsus araçlar, İdare tarafından onaylanmış Yük Güvenliği El kitabında belirtilen şekillerde yüklenecek, istif edilecek ve emniyete alınacaklardır. [Kural II-2/3.14](#)'te tarif edilmiş olduğu üzere, ro-ro yüklere mahsus bölmelere sahip bulunan gemilerde yük taşımaya mahsus araçların Yük Güvenliği El kitabı'nda belirtildiği üzere deniz bağına alınmaları işlemlerinin tümü, geminin rıhtımdan ayrılmasından önce tamamlanmış olacaktır. Yük Güvenliği El kitapları; asgari olarak Organizasyon tarafından geliştirilmiş bulunan esaslara uygun standartlarda hazırlanmış olacaktır.*

(*) Yük Güvenliği El kitabı konusunda MSC/Genelge. 385'e ve Yük Güvenliği El kitabı'nın hazırlanmasına ilişkin esaslar konusunda ise MSC/Genelge 745'e bakınız.

Kısım B

Tahıl türü yükler dışında kalan dökme yükler için özel hükümler

Kural 6

Gemi ile taşımaya elverişlilik

1 Bir dökme yükün yükletmeye başlamasından önce; geminin stabilitesi ve yüklerin standart yükleme koşullarına uygun dağılımı konularındaki ayrıntılı bilgiler, gemi Kaptanı'na verilmiş olacaktır. Bu bilgilerin Gemi Kaptanına verilme şekli ve yöntemi, İdare tarafından onaylanmış olacaktır.*

2 Yoğunlaştırılmış yükler veya sıvılaşabilen diğer yüklerin yüklenmesi işlemine, ancak; yükün tesbit edilen rutubet miktarının müsaade edilen rutubet değerlerinden daha düşük olması halinde müsaade edilecektir. Bununla birlikte; kargo şifting işlemleri sırasında geminin yeterli stabiliteye sahip olmasını temin edecek düzenlemelerin İdare'nin uygun göreceği yeterliliklerde yapılmış olması ve ayrıca da; geminin yeterli mukavemet bütünlüğünü sağlayarak, yoğunlaştırılmış yükler veya sıvılaşabilen diğer yüklerin yüklenme işleminin başlatılabilmesi mümkündür.

3 [Kural VII/2](#)'nin gereklilikleri çerçevesinde tasnif edilen yük sınıflarından birine mensup olmamakla birlikte, potansiyel bir tehlike oluşturabilecek kimyasal özelliklere sahip bir dökme yükün yüklenmesinden önce, yükün güvenli taşınabilmesini temin edecek özel önlemler alınmış olacaktır.

Kural 7

*Yükleme, boşaltma ve dökme yükün istiflenmesi***

1 Bu kuralın amacı için, terminal temsilcisi, gemilerin yükleme boşaltma yaptığı tetminal veya diğer sahil kolaylığı tarafından görevlendirilen personel olup, o terminal veya kolaylık tarafından belirli bir gemiyle ilgili icra edilen yükleme boşaltma işlemlerinden sorumludur.

2 Kaptan tarafından gemi yapısındaki aşırı gerilimi önlemek için, gemiye yük işlerinden sorumlu zabıtların aşına oldukları bir dilde yazılacak bir kitapçık sağlanacaktır. Eğer bu dil İngilizce değilse, kitapçığın İngilizce yazılmış olanı da sağlanacaktır. Kitapçık minimum aşağıdaki maddeleri içerecektir.

- .1 [Kural II-1/22](#) de istenen denge verisi,
- .2 Balastları doldurma, boşaltma oranları ve kapasiteleri,
- .3 Tank (sarnıç) bölmesinin üst kaplamasında birim yüzey alana düşen müsaade edilebilir maksimum yük,
- .4 Ambar başına müsaade edilebilir maksimum yük,

(*) Aşağıdaki dökümanlara bakınız.

.1 Organizasyon tarafından A.167(ES.IV) sayılı Kararla onaylanmış bulunan: 100 metrenin altındaki yolcu ve yük gemilerinde bütünlük stabilite konusundaki Tavsiyeler dökümanı ve; bu Tavsiyeler dökümanına Organizasyon'un A.206(VII) sayılı Kararı ile yapılmış olan değişiklikler.

.2 Organizasyon tarafından A.562(14) sayılı Kararla onaylanmış bulunan; şiddetli rüzgar ve yalpa kriteri (hava şartları kriterinin 24 metre ve daha büyük yolcu gemilerindeki bütünlük stabilite üzerindeki etkileri.

(**) Dökme yüklerin yükleme/boşaltmasında emniyet için Organizasyon tarafından kabul edilen karar A.862(20)'ye bakınız.

- .5 Yükleme, boşaltma, balast işlemleri ve seyir süresince olabilecek en ters şartlardaki sınırlamaları da içeren gemi yapısı gerginliği ile ilgili genel yükleme ve boşaltma talimatları.
- .6 Organizasyon tarafından tanımlanmış veya idare tarafından empoze edilmiş, en ters işletim şartlarındaki limitlendirmelerde olduğu gibi özel sınırlandırmalar; ve
- .7 Gerilim hesaplamaları gerektiğinde, yükleme, boşaltma ve seyir süresince gemi omurgasındaki müsaade edilebilir maksimum kuvvetler ve momentler.

3 Katı dökme yük yüklemeden veya boşaltmadan önce Kaptan ve terminal görevlisi, yükleme boşaltma esnasında gemi üzerindeki müsaade edilebilir kuvvet ve momentlerin aşılmayacağını garanti eden, yükleme boşaltma süretinin, dökme sayısının ve geminin balast doldurma boşaltma kapasitesini göz önüne alarak sıralamay, miktarı ve yükleme boşaltma oranını içeren bir plan üzerinde anlaşma yapacaklardır. Plan ve plana sonradan yapılacak düzeltmeler, Liman devletin yetkili makamına ibraz edilecektir.

4 Dökme yükler, kayma riskini en aza indirecek ve sefer boyunca yeterli bir stabiliteyi sağlayacak şekilde, mümkün olduğunca kargo bölmelerinin cidarlarına kadar yüklenecek ve yerleştirilecektir.

5 Ara güvertelerde dökme yük taşınması durumlarında, yükleme talimatında; ara güverte ambar ağızlarının açık bırakılması halinde geminin dip yapısında aşırı gerilmeler olacağını göstermesi halinde bu gladora kaportaları kapalı durumlarda bulundurulacaktır. Bu durumlarda yük; mümkün olduğunca eşit yüzey değerlerinde yüklenecek, yükün dağılımının bordadan bordaya olmasına veya yükün; yeterli mukavemete sahip boyuna perdelerle ayrılmış olmasına dikkat edilecektir. Gladora gemilerin güverte elemanlarının aşırı yüklenmesine engel olunmak maksadıyla güvenli yük kapasitelerinin aşılmamasına dikkat edilecektir.

6 Kaptan ve terminal görevlisi yükleme ve boşaltmanın, anlaşmaya varılmış plana uygun icra edildiğinden emin olacaklardır.

7 Yükleme ve boşaltma esnasında paragraf 2 deki gemi limitlerinden biri aşılsa veya eğer yükleme boşaltma devam ederken limitlerden birinin açılacağı muhtemel ise kaptanın işlemi askıya alma ve planın ibraz edildiği liman devletin yetkili otoritesine bildirme zorunluluğu vardır. Kaptan ve terminal görevlisi düzeltici hareketin yapıldığından emin olacaktır. Yükün boşaltılmasında kaptan ve terminal görevlisi boşaltma metodunun gemi yapısına zarar vermediğinden emin olacaktır.

8 Kaptan, yükleme işlemlerinin gemi personeli tarafından sürekli denetlendiğinden emin olacaktır. Yükleme boşaltma esnasında gemi draftı düzenli olarak kontrol edilecektir. Mümkün olduğu ya da tonaj şekillerini doğrulamak için her draft ve tonaj tespiti yük jurnaline kayıt edilecektir. Plandan önemli bir sapma tespit edildiğinde, sapmanın düzeltilebildiğinden emin olmak üzere yük veya balast işlemleri veya her ikiside ayarlanacaktır.

Kısım C

Tahıl türü yüklerin taşınması

Kural 8

Tanımlamalar

Bu Kısım'ın gereklilikleri açısından, metinde daha başka şekilde tarif edilmemiş olduğu sürece :

1 Uluslararası Tahıl Yükleri Anlaşması; Organizasyon'un Deniz Güvenliği Komitesi tarafından MSC.23 (59) Karar ile onaylanmış bulunan Tahıl Türü Yüklerin Güvenli Taşınması Uluslararası Anlaşması dökümanı ve; bu Dökümanda, Sözleşme'nin; I'nci Bölümü hariç Ek'te yapılacak değişikliklerin tabi tutulacağı usullere ilişkin Madde VIII'inde belirtilen şartlara uygun olarak Organizasyon tarafından onaylanmış, yürürlüğe sokulmuş ve uygulanmış olmak koşuluyla, yapılmış değişiklikleri de içeren güncel durumdaki metni anlaşılacaktır.

2 Tahıl terimi; buğday, mısır (darı), arpa, yulaf, çavdar, pirinç, ile, tabii durumda bunların özelliklerine benzer özelliklere sahip tanecikleri, tohumları ile işlenmiş mamullerini ifade edecektir.

Kural 9

Tahıl türü yük taşıyan gemiler için gerekler

1 Mevcut Kuralların gerekliliklerine ilave olarak; tahıl türü yük taşıyan bir yük gemisi, Uluslararası Tahıl Yükleri Anlaşmasının gerekliliklerine de uyacak ve sözkonusu Anlaşma da öngörülen bir yetki belgesine sahip olacaktır. Bu Kuralın amaçları bakımından, Anlaşmanın öngördüğü gereklilikler zorunlu olarak kabul edilecektir.

2 Yukarda bahsedilmiş olan yetki belgesine sahip olmayan bir gemi, Kaptanı; İdare'yi veya İdare adına yükleme limanının ait olduğu Taraf Ülke yetkililerini; geminin, mevcut yükleme planına göre yüklenmiş durumda Uluslararası Tahıl Yükleri Anlaşmasının gerekliliklerine uyacağı konusunda ikna edinceye kadar tahıl türü bir yükü yükleyemeyecektir.

BÖLÜM VII
Tehlikeli yüklerin taşınması*

	<u>Sayfa No</u>
Kısım A <i>Tehlikeli yüklerin paketlenmiş durumda veya dökme katı halde olarak taşınması</i>	
1 Uygulama	339
2 Sınıflandırma	339
3 Paketleme	340
4 İşaretleme, etiketleme ve posterleme	340
5 Dökümanlar	341
6 İstif gerekleri	342
7 Yolcu gemilerinde patlayıcı maddeler	342
7-1 Tehlikeli yüklerle ilgili olayların bildirimi	343
Kısım B <i>Tehlikeli sıvı kimyasal madde taşıyan gemilerin yapısı ve donanımı</i>	
8 Tanımlar.....	343
9 Kimyasal madde tankerlerine uygulamalar	344
10 Kimyasal madde tankerler için gerekler	344
Kısım C <i>Dökme halde sıvılaştırılmış gaz taşıyan gemilerin yapısı ve donanım</i>	
11 Tanımlar.....	345
12 Gaz taşıyıcılarına uygulamalar	345
13 Gaz taşıyıcıları için gerekler	346
Kısım D <i>Işınlamaya tabi tutularak ambalajlanmış nükleer yakıt, plutonyum ve yüksek seviyeli radyoaktif artıkların gemide taşınması için özel gerekler</i>	
14 Tanımlar.....	346
15 INF Kargo Taşıyan Gemilere Uygulamalar	346
16 INF Kargo Taşıyan Gemiler İçin Gerekler	347

(*) Ayrıca bakınız Karar A.851(20) Tehlikeli yükler, zararlı karışımlar ve/veya deniz kirliliğine yol açan maddelerle ilgili olayların bildirimlerini de içeren gemi raporlama sistemleri ve raporlama gereklilikleri.

Kısım A

*Tehlikeli yüklerin paketlenmiş durumda veya dökme katı halde olarak taşınması**

Kural 1

Uygulama

1 Aksi açık olarak belirtmedikçe, bu Kısım; Kural 2 de sınıflandırılan, paketlenmiş veya dökme katı durumda taşınan tehlikeli yüklerin (bundan sonra sadece "tehlikeli yükler" olarak belirtilecektir), bu kuralların uygulanacağı bütün gemiler veya 500 gros tonun altındaki gemilerde taşınması faaliyetlerine uygulanacaktır.

2 Bu Kısımda öngörülen, gemilerin kendi gereksinimleri için ambarlarında bulundurmakta olduğu malzeme ve donatım için geçerli değildir.

3 Bu bölümün hükümleri dışında tehlikeli maddelerin taşınması yasaktır. İlave olarak, [Kural 14.2](#) de tanımlanan INF kargonun taşınması için Kısım D gerekleri uygulanacaktır.

4 Bu Kısım'daki gereklilikleri desteklemek bakımından, her Taraf Ülke; tehlikeli yüklerin güvenli bir şekilde paketlenmesi ve istiflenmesi konusunda, bu yüklere, diğer yüklerle ilişkileri bakımından uygulanması gereken güvenlik düzenlemelerini de içeren ayrıntılı talimatlar yayınlacaktır.**

Kural 2

Sınıflandırma

Tehlikeli yükler, aşağıdaki sınıflara ayrılacaklardır :

1. Sınıf - Patlayıcılar
2. Sınıf - Gazlar : Basıncı, sıvılaştırılmış veya basınç altında çözülmüş
3. Sınıf - Patlayıcı sıvılar***
- 4.1 Sınıf - Parlayabilen katılar****
- 4.2 Sınıf - Kendiliğinden yanmaya müsait maddeler
- 4.3 Sınıf - Su ile temasları halinde yanıcı gaz çıkartan katılar
- 5.1 Sınıf - Oksitleyen maddeler
- 5.2 Sınıf - Organik peroksitler
- 6.1 Sınıf - Zehirli (toksik) maddeler
- 6.2 Sınıf - Bulaşıcı (hastalık oluşturan) maddeler
7. Sınıf - Radyoaktif malzemeler
8. Sınıf - Korozyona neden olanlar
9. Sınıf - Taşınmaları ile ilgili olarak, bu Bölümdeki gerekliliklerin uygulanmasının zorunluluğu tecrübe ile ortaya konmuş veya daha sonra ortaya çıkabilecek olan; diğer tehlikeli elemanlar.

(*) MSC/Circ.559, Gemilerde ve liman sahalarındaki tehlikeli maddeler ve deniz kirliliğine neden olan maddelerle ilgili olayların bildirimi formu dökümanına bakınız.

(**) Organizasyon tarafından Karar A.716(17) ile kabul edilmiş olan Tehlikeli Denizcilik Yükleri Uluslararası Kuralları (IMDG Kuralları) dökümanı ile, Organizasyon tarafından Karar A.434(XI) ile kabul edilen Katı Dökme Yüklere Dair Güvenlik Uygulamaları kuralları (BC Kuralları)'nın Denizcilik Güvenlik Komitesi tarafından usulüne uygun olarak kabul edilmiş değişikliklerle güncelleştirilmiş metni.

(***) "Parlayıcı" terimi, "parlayabilen" terimi ile aynı anlamı ifade edecektir. (Flammable, inflammable).

(****) "Parlayıcı" terimi "parlayabilen" terimi ile aynı anlamı ifade edecektir.

Kural 3

Paketleme

- 1 Tehlikeli yüklerin paketlenmelerinde aşağıdaki esaslara uyulacaktır :
 - .1 Düzgün ve iyi durumda olacaktır,
 - .2 Paketlenen malzemenin temas halinde bulunduğu iç yüzey, malzeme ile temasından tehlikeli yaratmayacak şekilde olacaktır,
 - .3 Elleçlenme ve deniz yolu ile taşınmada karşılaşılabileceği olağan risklere karşı dayanıklı olmalıdır.
- 2 Sıvıların paketlenmesinde alışılmış olarak emici veya izolasyon maddeler içeren kapların kullanılması durumlarında, bu maddeler;
 - .1 Akışkan maddenin özelliği nedeniyle sebep olabileceği tehlikelere karşı dayanıklı olmalı;
 - .2 Sıvının hareket etmesini engelleyen ve kabın sızdırmazlığını sağlayacak bir yapıda olmalı;
 - .3 Kabın sızdırma yapması durumunda mümkün olduğunca ve makul sınırlar içinde, akışkanı absorbe edebilecek miktarlarda olmalıdır.
- 3 İçerisinde tehlikeli akışkanlar taşınan kapların doldurma sıcaklığında yeterli bir üst boşluğu (ulaj), normal taşınma süresince karşılaşılabilecek en yüksek sıcaklıklara dayanabilecek seviyede olmalıdır.
- 4 Basınçlı gazlara ait silindir veya kaplar, yeterince iyi imal edilecekler, test edilecekler, bakımı yapılmış ve kurallarına uygun doldurulacaklardır.
- 5 Daha önce tehlikeli maddelerin taşınmasında kullanılmış bulunan temizlenmemiş boş kaplar da, herhangi bir tehlikenin doğmaması bakımından gerekli tedbirlerin alınmamış olması durumunda, bu Kısım'daki gerekliliklere tabi tutulacaklardır.

Kural 4

İşaretleme, etiketleme ve posterleme

- 1 Tehlikeli madde içeren paketler, doğru teknik terimlerle dayanıklı bir şekilde işaretlenecek, sadece ticari isimlerin kullanılması ile yetinilmeyecektir.
- 2 Tehlikeli madde içeren paketler üzerine, içerlerinde bulunan maddenin tehlikeli niteliğinin kolaylıkla anlaşılmasına imkan veren, kolayca fark edilebilen ve silinmeyecek kalemle işaretlenmiş uygun etiket veya posterler konulacaktır.
- 3 İçlerinde tehlikeli madde taşınan kaplar üzerine maddenin doğru teknik adının yazılması veya etiketlerin yapıştırılması veya etiket levhalarının konulması yoluyla işaretlenmesinde uygulanan yöntem, üç aylık bir süre deniz suyu içinde kalması koşullarında dahi bu işaretlerin anlaşılabilir halde kalmalarına imkan verecek bir yöntem olmalıdır.

4 Tehlikeli maddeler taşıyan bütün paketler, aşağıdaki istisnalar dışında, açıklanan yöntemler ve niteliklerle işaretlenmiş olacaklardır :

- .1 Düşük derecede bir tehlike riski taşıyan veya, sınırlı miktarda tehlikeli madde taşıyan paketler;* veya,
- .2 Özel durumların müsaade ettiği hallerde, etiket veya posterlerle ayırt edilebilen birimler halinde istiflenip taşınan paketler.

Kural 5

Dökümanlar

1 Tehlikeli maddelerin deniz yolu ile taşınmaları ile ilgili olarak kullanılan tam belgelerin yük cinsinin belirtilmesi gereken yerlerinde, tehlikeli maddenin doğru teknik adı kullanılacak (sadece ticari isminin kullanılması ile yetinilmeyecek) ve; Kural 2'de açıklanmış bulunan uygun sınıflandırma kodu belirtilecektir.

2 Taşıtan tarafından hazırlanacak taşıma evraklarının arasında veya beraberinde; taşıması teklif edilen maddenin uygun şekilde paketlenmiş ve işaretlenmiş, etiketlenmiş veya posterlenmiş ve taşınmaya elverişli bir durumda bulunduğunu belgeleyen imzalı bir belge veya beyanname de bulunacaktır.

3 Tehlikeli maddeleri bir taşıma konteynerine veya karayolu aracının içine yerleştirmek işinden sorumlu kişiler, tehlikeli maddenin taşımaya mahsus birimin içine uygun yöntemlerle yerleştirilmiş ve emniyete alınmış bulunduğunu, ve; sözkonusu maddenin o koşullarda taşınmasına dair uygulanabilen tüm gerekliliklerin karşılanmış olduğunu belirten imzalı bir konteyner yerleştirme sertifikası veya araç yükleme beyannamesini doldurarak vereceklerdir. Burada sözkonusu edilen sertifika veya beyanamenin, Paragraf 2'de belirtilen dökümanların bir parçasını oluşturması da mümkündür.

4 İçinde tehlikeli madde taşınmakta olan bir taşıma konteyneri veya karayolu aracının paragraf 2 veya 3'ün gerekliliklerine uymadığı konusunda yeterli nedenlerin bulunması veya bir konteyner sertifikası veya araç yükleme beyannamesinin mevcut olmaması durumlarında, sözkonusu taşıma konteyneri veya kara aracına, gemiye yüklenebilir onayı verilmeyecektir.

5 Tehlikeli madde taşıyan her gemide, Kural 2'de yapılmış olan sınıflandırmaya uygun olarak, gemide bulunan tehlikeli maddelerin cinslerini ve mevkilerini belirten özel bir liste veya manifesto mevcut bulunacaktır. Tehlikeli maddelerin sınıflarına uygun olarak hazırlanmış olup, gemide mevcut tüm tehlikeli maddelerin mevkilerini belirten ayrıntılı bir yükleme planı da burada sözkonusu edilen özel liste veya manifesto yerine kullanılabilir. Bu dökümanlardan birisinin kopyası, limandan hareketten önce Liman Devleti tarafından tayin edilmiş olan yetkililere veya kuruluşa verilecektir.

6 Konteynerler de dahil olmak üzere bütün yük taşınmasına mahsus araçlar, seferin tamamı süresince; İdare tarafından onaylanmış Yük Güvenliği El Kitabı'nda belirtilen şekillerde yüklenecek, istif edilecek ve emniyete alınacaklardır. Yük Güvenliği El kitapları; asgari olarak Organizasyon** tarafından geliştirilmiş bulunan esaslara uygun standartlarda hazırlanmış olacaktır.

(*) IMDG Kuralları Dökümunda yer alan özel istisna şartlarına bakınız.

(**) Yük güvenliği el kitabı konusunda MSC/genelge 385'e ve Yük güvenliği el kitabı hazırlanmasına ilişkin esaslar konusunda ise MSC/genelge 745'e bakınız.

Kural 6

İstif Gereklere

1 Tehlikeli yükler, yükün niteliğine göre seçilecek uygun yöntemlerle ve güvenli olarak yüklenecek, istiflenecek ve emniyete alınacaklardır. Yan yana bulunmaması gereken yükler birbirinden ayrı istiflenecektir.

2 Ciddi tehlike oluşturan patlayıcılar (cephane hariç) denizde kapalı durumda tutulan güvenli bir depo muhafaza edileceklerdir. Gemide mevcut patlayıcılar ve onlara ait fûnyeler ayrı ayrı yerlerde bulundurulacaklardır. İçinde patlayıcı maddeler taşıyan bir bölmedeki elektrikli aparatlar ve kablolar yangın veya infilak etme riski en aza indirilecek şekilde dizayn edilecek ve kullanılacaktır.

3 Tehlikeli buhar çıkaran paketlenmiş durumdaki tehlikeli maddeler, mekanik olarak havalandırılan bölmelerde veya güverte üstünde istif edileceklerdir. Dökme katı halde mallar tehlikeli buhar çıkarıyorsa, iyi havalandırılan mahallerde istif edileceklerdir.

4 Patlayıcı sıvı ve gazlar taşıyan gemilerin uygun yerlerinde yangın ve infilak risklerine karşı gerekli tedbirler alınacaktır.

5 Kendiliğinden ısınmaya veya yanmaya eğilimli maddeler, muhtemel bir yangın olasılığını asgari seviyelere indirecek önlemler alınmadıkça gemilerde taşınmayacaktır.

Kural 7

*Yolcu gemilerinde patlayıcı maddeler**

1 Tehlikeli maddeler sınıfı 1.4'e ve uyumluluk grubu S'e mensup patlayıcılar, miktarlarına bakılmaksızın yolcu gemilerinde taşınabilirler. Aşağıdakilerden sadece bir grubu hariç olmak üzere, diğer tehlikeli maddeler gruplarına mensup hiçbir patlayıcı yolcu gemilerinde taşınamaz :

- .1 Can kurtarma amaçları ile kullanılan patlayıcılar; bu gruptaki patlayıcıların toplam ağırlığı gemi başına 50 kg.'ı geçmemek üzere;
- .2 Uyumluluk grupları C, D ve E olan patlayıcılar; bu gruptaki patlayıcıların toplam ağırlığı gemi başına 10 kg.'ı geçmemek üzere;
- .3 İstiflenmeleri bakımından özel düzenlemelere gerek gösterenler hariç, Uyumluluk grubu G olan patlayıcılar; bu gruptaki patlayıcıların toplam ağırlığı gemi başına 10 kg.'ı geçmemek üzere;
- .4 Uyumluluk grubu B olan patlayıcılar; bu gruptaki patlayıcıların toplam ağırlığı gemi başına 5 kg.'ı geçmemek üzere.
- .5 Uyumluluk Grubu N'deki parçalar sadece yolcu gemilerinde müsaade edilir eğer bu gruptaki patlayıcıların toplam ağırlığı gemi başına 50 kg.'ı geçmemek üzere bölüm 1.4 deki uyumluluk grubu S'ten ayrı olarak taşınabilir.

2 Yukardaki 1.nci paragrafta açıklananlarla ilişkili olmamak üzere, İdare tarafından onaylanmış güvenlik tedbirleri alınmış bulunan yolcu gemilerinde bu miktarlardan daha fazla gruba mensup patlayıcıların da taşınabilmesi mümkündür.

(*) IMDG Kuralları Sınıf I'ine bakınız.

Kural 7-1

Tehlikeli yüklerle ilgili olayların bildirimi

1 Tehlikeli yüklerin kaybı veya muhtemelen kayarak denize düşmüş olması ile sonuçlanan bir olayın vukuunda geminin kaptanı veya sorumluluğa sahip bir diğer kişi, bu olayla ilgili ayrıntıları; vakit kaybetmeksizin ve mümkün olan en ayrıntılı şekilde en yakın sahildevlete rapor edilecektir. Bu rapor, Organizasyon tarafından onaylanmış esaslara ve genel prensiplere uygun olacaktır.*

2 Paragraf 1'de açıklanan durumdaki bir geminin terk edilmiş olması, veya; bu durumdaki bir geminin raporunun tam olarak veya hiçbir şekilde alınamamış olması durumlarında, geminin sahibi, kiralayanı veya işleticisi veya bunların acentaları, bu kural ile gemi kaptanına yüklenmiş bulunan sorumluluğu mümkün olan en yüksek etkinlikle yerine getireceklerdir.

Kısım B

Tehlikeli sıvı kimyasal madde taşıyan gemilerin yapısı ve donanımı

Kural 8

Tanımlar

Bu bölüm için aksi açıkça belirlenmedikçe :

1 Uluslararası Dökme halde Kimyasal madde kodu (IBC Kodu) ifadesinden; Organizasyonun Deniz Güvenliği Komisyonu tarafından Karar MSC.4(48) ile onaylanmış bulunan Dökme Olarak Tehlikeli Kimyasal Madde Taşıyan Gemilerin Yapısı ve Donanımı Uluslararası Kodunun; I'nci Bölümü hariç Ek'te yapılacak değişikliklerin tabi tutulacağı usullere ilişkin Madde VIII'inde belirtilen şartlara uygun olarak Organizasyon tarafından onaylanmış, yürürlüğe sokulmuş ve uygulanmış olmak koşuluyla, yapılmış değişiklikleri de içeren güncel durumdaki metni anlaşılacaktır.

2 Kimyasal madde tankeri ifadesinden; Dökme halde kimyasal madde Uluslararası Kodu dökümanı Kısım 17'de açıklanmış bulunan sıvı ürünlerinden herhangi birini dökme olarak taşımak maksadıyla inşaa veya tadil edilmiş olup, bu amaçla kullanılan bir yük gemisi anlaşılacaktır.

3 Kural 9'un amaçları bakımından; inşa edilmiş gemiler ifadesinden, omurgası kızığa konulmuş ya da benzeri bir inşaa aşamasına gelmiş gemiler anlaşılacaktır.

4 Benzeri bir inşaa aşaması ifadesi, aşağıdaki inşaa aşamalarından birisi olarak anlaşılacaktır :

- .1 belirli bir gemi olarak tanımlanacak şekilde inşasına başlanmış, ve
- .2 geminin montajı tahmin edilen toplam yapı malzemesi kütesinin en az 50 tonluk kısmını veya % 1'ini, hangisi daha az ise kapsayacak kadar yapılmış demektir.

(*) Organizasyon tarafından kararA.851(20) ile onaylanmış bulunan, Tehlikeli yükler, zararlı karışımlar ve/veya deniz kirliliğine yol açan maddelerle ilgili olayların bildirimlerini de içeren gemi raporlama sistemleri ve raporlama gereklilikleri için genel prensipler dökümanına bakınız.

Kural 9

Kimyasal Madde Tankerlerine Uygulama

1 Aksi açıkça belirtilmedikçe bu bölüm 1 Temmuz 1986 tarihinde ve daha sonra inşaa edilmiş olan, 500 gros tondan küçük olanlar da dahil, kimyasal tankerler için uygulanır. Bu tankerler, mevcut kuralların ilgili gerekliliklerine ilave olarak, bu bölümde açıklanan gerekliliklere uyacaklardır.

2 Onarım, tadilat, değişiklik gören veya bunlarla ilgili donatım monte edilen bütün kimyasal tankerler, inşaa tarihine bakılmaksızın; asgari olarak bu işlemten önce uymakta oldukları gerekliliklere uymaya devam edeceklerdir. Bu durumdaki bir gemi, 1 Temmuz 1986 tarihinden daha önceki bir tarihte inşaa edilmiş ise; kural olarak, o tarihte veya daha sonra inşaa edilmiş bir gemilere uygulanan gereklere, asgari olarak; onarım, tadilat, değişiklik veya donanım işleminden önce uymakta olduğu sınırlar içinde 1 Temmuz 1986 tarihinde veya daha sonra inşaa edilmiş bir gemide yapılacak büyük çaplı bir tamirat, tadilat ve değişim ile bunlarla ilişkili donatım işlemleri; İdare'nin makul ve uygulanabilir olarak değerlendirdiği gerekleri de kapsayacak şekilde uygulanacaktır.

3 Kimyasal bir tankere dönüştürülmüş bulunan bir gemi, inşaa tarihine bakılmaksızın, sözkonusu dönüştürme işleminin başlatılmış olduğu tarihte inşaa edilmiş bir kimyasal tanker sayılacaktır.

Kural 10

Kimyasal madde tankerleri için gerekler

1 Bir kimyasal madde Uluslararası tanker, Dökme Kimyasal Madde Kodundaki gereklere uyacak, ve; Kural I/8, I/9 ve I/10'daki gerekliliklerden uygulanabilenlere ilaveten, sözkonusu Kurallar dökümanında öngörülen usullere göre sorvey ve belgelendirme işlemlerine tabi tutulacaktır. Bu Kuralın amaçları açısından, sözkonusu Kurallar dökümanındaki gereklere uyulması zorunludur.

2 Paragraf 1'in hükümlerine uygun olarak verilmiş bir belgeye sahip bulunan bir kimyasal madde tanker, Kural I/19'da belirtilen kontrole tabi tutulacaktır. Bu amaçla; böyle bir belgeye Kural I/12 veya I/13 gereğince alınmış bir belge olarak işlem görecektir.

Kısım C

Dökme halde sıvılaştırılmış gaz taşıyan gemilerin yapısı ve donanımı

Kural 11

Tanımlar

Aksi açıkça belirtilmedikçe :

1 Uluslararası Gaz Taşıyıcılar Kodu (IGC Kodu) ifadesinden; Organizasyon'un Deniz Güvenliği Komisyonu tarafından karar MSC.S(48) ile onaylanmış bulunan; Dökme Olarak Sıvılaştırılmış Taşıyıcıların İnşası ve Donanımı Uluslararası Kuralları dökümanının; I'nci Bölümü hariç Ek'te yapılacak değişikliklerin tabi tutulacağı usullere ilişkin Madde VIII'inde belirtilen şartlara uygun olarak Organizasyon tarafından onaylanmış, yürürlüğe sokulmuş ve uygulanmış olmak koşuluyla, yapılmış değişiklikleri de içeren güncel durumdaki metni anlaşılacaktır.

2 Gaz Taşıyıcı ifadesinden; herhangi bir sıvılaştırılmış gaz ürünü veya Gaz Taşıyıcı Gemiler Uluslararası Kuralları dökümanı Bölüm 19'da açıklanmış bulunan ürünlerden herhangi birini dökme olarak taşımak maksadıyla inşa veya tadil edilmiş olup, bu amaçla kullanılan bir yük gemisi anlaşılacaktır.

3 Kural 12'nin amaçları bakımından; inşa edilmiş gemiler ifadesinden, omurgası kızağa konulmuş ya da benzeri bir inşaa aşamasına gelmiş gemiler anlaşılacaktır.

4 Benzeri bir inşaa aşamasına gelmiş ifadesi, aşağıdaki inşa aşamalarından birisi olarak anlaşılacaktır :

- .1 Belirli bir gemi olarak tanımlanacak şekilde inşasına başlanmış; ve
- .2 Geminin montajı tahmin edilen toplam yapı malzemesi kütlesinin en az 50 tonluk kısmını veya % 1'ini, hangisi daha az ise, kapsayacak kadar yapılmış demektir.

Kural 12

Gaz taşıyıcılarına uygulamalar

1 Aksi açıkça belirtilmedikçe bu Bölüm 1 Temmuz 1986 tarihinden ve daha sonra inşaa edilmiş olan, 300 gros tondan küçük olanlar da dahil, gaz taşıyıcılar için uygulanır. Bu gaz taşıyıcılar, mevcut kuralların ilgili prekliliklerine ilave olarak, bu Bölümde açıklanan gerekliliklere uyacaklardır.

2 Onarım, tadilat, değişiklik gören veya bunlarla ilgili donatım monte edilen bütün gaz taşıyıcılar, inşa tarihine bakılmaksızın; asgari olarak bu işlemten önce uymakta oldukları gerekliliklere uymaya devam edeceklerdir. Bu durumdaki bir gemi, 1 Temmuz 1986 tarihinden daha önceki bir tarihte inşa edilmiş ise; Kural olarak, o tarihte veya daha sonra inşa edilmiş bir gemilere uygulanan gereklere, asgari olarak; onarım, tadilat, değişiklik veya donatım işleminden önce uymakta olduğu sınırlar içinde 1 Temmuz 1986 tarihinde veya daha sonra inşa edilmiş bir gemide yapılacak büyük çaplı bir tamirat, tadilat ve değişim ile bunlarla ilişkili donatım işlemleri; İdare'nin makul ve uyutunabilir olarak değerlendirdiği gerekleri de kapsayacak şekilde uygulanacaktır.

3 Gaz taşıyıcı bir gemiye dönüştürülmüş bulunan bir gemi, inşa tarihine bakılmaksızın, sözkonusu dönüştürme işleminin başlatılmış olduğu tarihte inşa edilmiş bir gaz taşıyıcı gemi olarak mütalaa edilecektir.

Kural 13

Gaz taşıyıcılar için gerekler

1 Bir gaz taşıyıcı, Gaz Taşıyıcılar Uluslararası Kodundaki gereklerle uyacak ve; Kural I/8, I/9 ve I/10'daki gerekliliklerden uygulanabilenlere ilaveten, söz konusu Kurallar dökümanında öngörülen usullere göre sürvey ve belgelendirme işlemlerine tabi tutulacaktır. Bu Kural'ın amaçları açısından, sözkonusu Kurallar dökümanındaki gereklerle uyulması zorunludur.

2 Paragraf 1'in hükümlerine uygun olarak verilmiş bir belgeye sahip bulunan bir gaz taşıyıcı, Kural I/19'da belirtilen kontrole tabi tutulacaktır. Bu amaçla; Kural I/12 veya I/13 gereğince alınmış bir belge olarak işlem görecektir.

Kısım D

Işınlamaya tabi tutularak ambalajlanmış nükleer yakıt, plütonyum ve yüksek seviyeli radyoaktif atıkların gemide taşınması için özel gerekler:

Kural 14

Tanımlar

Bu kısmın amacı için, aksine bir açıklama yapılmamışsa :

1 INF Kodu, ışınlamaya tabi tutularak ambalajlanmış nükleer yakıt, plütonyum ve yüksek seviyeli radyoaktif atıkların gemilerde emniyetle taşınması için, Deniz Emniyet Komitesi, MSC.88(71) kararı ile kabul edilen, Organizasyon tarafından değişiklikler ile ilgili olarak mevcut sözleşmenin bölüm VIII deki kurallara göre yürürlüğe giren uluslararası kod demektir.

2 INF Kargo, IMGD Kod'un 7. sınıf, sıra no 10, 11, 12 veya 13'e göre kargo olarak taşınan, ışınlamaya tabi tutularak ambalajlanmış nükleer yakıt, plütonyum ve yüksek seviyeli radyoaktif atıklar demektir.

3 Işınlamaya tabi tutularak ambalajlanmış nükleer yakıt, uranyum, toryum ve/veya plütonyum izotopları ihtiva eden ve nükleer zincirleme reaksiyonu uzun süre kendiliğinden muhafaza edebilen bir materyaldir.

4 Plütonyum, ışınlamaya tabi tutulmuş nükleer yakıtın tekrar işleme tabi tutularak genişletilmiş materyalinin izotoplarının karışımının sonucudur.

5 Yüksek seviyeli radyoaktif atıklar, ışınlamaya tabi tutulmuş nükleer yakıtların veya katıların tekrar işleme tabi tutulacak bu tür sıvı yakıtlara dönüştürüldüğü bir yerde, birinci kademe veya sonraki kademelerinden elde edilen konsantre atıklardan oluşan sıvı atıklardır.

6 IMGD Kodu,Deniz Emniyet Komitesi tarafından değiştirilen veya değiştirilebilecek Organizasyon tarafından kabul edilen 716(17) Kararı gereği, Uluslararası Deniz Tehlikeli Maddeler Kodudur.

Kural 15

INF Kargo taşıyan gemilere uygulamalar

1 Bu kısım paragraf 2'de sağlananın haricinde büyüklüğüne ve inşa tarihine bakılmaksızın, 500 gros tonun altındaki yük gemilerini de kapsayan, INF kargo taşıyan tüm gemilerde uygulanır.

2 Bu bölüm ve INF Kodu savaş gemilerine, donanma yardımcı gemilerine veya şu anda sözleşmeyi imzalayan hükümete ait veya hükümet tarafından işletilen ve kullanılan diğer vasıtalarla uygulanmaz ise de her bir idare sahip olduğu veya işlettiği INF kargo taşımakta olan bu tür gemilerin hareket kabiliyetlerini veya hareketlerini zayıflatmayacak şekilde uygulanabilir olduğu ve makul olduğu ölçüde bu bölüm ve INF Kodu ile uyumlu tedbirleri adapte etmeyi garanti edecektir.

3 Bu kısım veya INF Kod'daki hiçbirşey uluslararası kanun ve uluslararası kanunun devamı niteliğinde yürürlüğe konan herhangi bir hareket tarzı altında Hükümetin hak ve görevlerini etkilemeyecektir.

Kural 16

INF Kargo taşıyan gemiler için gerekler

1 INF Kargo taşıyan bir gemi, mevcut kurallardaki uygulanabilir diğer gereklerle ilave olarak INF koddaki gereklerle uyacak ve Koddaki gibi incelenecek belgelendirilecektir.

2 Paragraf 1'de kurallara göre taşıma belgesi olan bir gemi kural I/19 ve XI/4 deki kurallarda tesis edilen kontrole tabi olacaktır. Bu amaç için, benzeri belgeler kural I/12 veya I/13 altında verilen bir belge gibi muameleye tabi olacaktır. Bu amaç için, benzeri belgeler Kural I/12 veya I/13 altında verilen bir belge gibi muameleye tabi olacaktır.

BÖLÜM VIII

Nükleer Gemiler

	<u>Sayfa No</u>
1 Uygulama	351
2 Diğer bölümlerin Uygulanması	351
3 İstisnalar.....	351
4 Reaktör Tesisinin Onaylanması	351
5 Reaktör Tesisinin Gemideki Hizmete Uygunluğu	351
6 Radyasyon Güvenliği	351
7 Güvenlik Değerlendirmesi.....	351
8 Çalıştırma el kitabı	352
9 Sörveyler	352
10 Belgeler	352
11 Özel Kontrol.....	353
12 Kazalar.....	353

Kural 1

Uygulama

Bu bölüm harp gemileri dışında, tüm nükleer gemilere uygulanır.

Kural 2

Diğer bölümlerin uygulanması

Bu bölümde değiştirilenler dışında, bu sözleşmenin diğer bölümlerinde bulunan kurallar nükleer gemilere de uygulanacaktır.*

Kural 3

İstisnalar

Bir nükleer gemi, hiçbir zaman, bu Sözleşmenin kurallarına uymaktan istisna edilmeyecektir.

Kural 4

Reaktör Tesisinin Onaylanması

Reaktör tesisinin dizaynı, yapılışı denetim standartları ve montajı İdarece onaylanacak ve radyasyon varlığı nedeniyle sorveyler üzerine konan sınırlamalarda hesaba katılacaktır.

Kural 5

Reaktör Tesisinin Gemideki Hizmete Uygunluğu

Reaktör tesisi, hem normal hem de olağanüstü seyir hallerinde gemideki özel hizmet şartları gözönünde bulundurularak, dizayn edilecektir.

Kural 6

Radyasyon Güvenliği

İdare, geminin denizde veya limanda bulunduğu sırada, mürettebatın yolcuların veya halkın, veya su yollarının veya gıda maddelerinin veya su servetlerinin makul olmayan bir radyasyon veya başka nükleer tehlikelere maruz kalmamalarını sağlamak için gerekli önlemleri alacaktır.

Kural 7

Güvenlik Değerlendirmesi

(a) Geminin denizde veya limanda bulunduğu sırada, mürettebatın, yolcuların veya halkın, veya su yollarını veya gıda maddelerinin veya su kaynaklarının makul olmayan bir radyasyon veya başka tehlikeler karşısında kalmamalarını sağlamak için nükleer güç tesisinin ve gemi güvenliğinin değerlendirmesini yapan bir güvenlik çizelgesi hazırlanacaktır. İdare, en son durumu içerek şekilde her zaman gemide bulundurulacak olan bu güvenlik değerlendirme çizelgesini uygun bulduğu takdirde onaylayacaktır.

(*) Bu bölüm'ün gereklerini tamamlayan "Nükleer Ticaret Gemileri için Güvenlik Talimatına (KararA.49) (XII) bakınız.

(b) Güvenlik değerlendirme izelgesi, değerlendirme yapabilmelerini sağlamak üzere nükleer bir geminin ziyaret etmek istediği ülkelerin Sözleşmeli (akit) Hkmetlerine, yeterli bir zaman süresi öncesinde gönderilecektir.

Kural 8

alıştırma el Kitabı

alıştırma personeline görevlerine ait bilgi vermek ve yol göstermek üzere güvenlik konularına özel önem veren nükleer güç tesisinin çalıştırılması hakkında tam ayrıntılı bir el kitabı hazırlanacaktır. İdare, kanaat getirdiği takdirde, alıştırma el kitabını onaylayacaktır. Ve bunun bir kopyası gemide bulundurulacaktır. alıştırma el kitabı her zaman en son bilgileri içerecektir.

Kural 9

Srveyler

Nükleer gemilerin srveylerine bölüm 1'in 7'nci kuralının veya Bölüm 1'in 8, 9 ve 10'uncu kurallarının ilgili gerekleri, radyasyon varlığı nedeniyle sınırlandırılanları hariç dahil edilecektir. Ek olarak, srveyler güvenlik değerlendirmesinin özel gereklerini de içerecektir. Bölüm 1'in 8 ve 10'uncu Kuralları hükümlerine rağmen, bu srveyler her durumda en az yılda bir kere yapılacaktır.

Kural 10

Belgeler

(a) Bölüm 1'in 12'nci Kuralı (a) paragrafı ve Bölüm 1'in 14'nc Kuralı hükümleri nükleer gemilere uygulanmayacaktır.

(b) Bölüm II-I, II-2, III, IV ve VIII'in gerekleri ile mevcut Kuralların her hangi ilgili diğer gereklerine uyan bir nükleer yolcu gemisine denetim ve srveyden sonra, Nükleer Yolcu Gemisi Güvenlik Belgesi denilen bir belge verilecektir.

(c) Bölüm 1, Kural 10'da belirlenen yük gemilerinin srvey gereklerini yerine getiren ve Ayrım II-1, II-2, III, IV ve VIII'in gerekleri ile mevcut Kuralların herhangi ilgili diğer gereklerine uyan bir nükleer yk gemisine denetim ve srveyden sonra, Nükleer Yük Gemisi Güvenlik Belgesi denilen bir belge verilecektir.

(d) Nükleer Yolcu Gemisi Güvenlik Belgeleri ile Nükleer Yük Gemisi Güvenlik Belgelerinde, "Nükleer bir gemi olan bu geminin Sözleşmenin VIII'inci Bölümü'nün bütün gereklerine ve bu gemi için onaylanan Güvenlik Değerlendirme izelgesi'ne uyduğu" beyan edilecektir.

(e) Nükleer Yolcu Gemisi Güvenlik Belgeleri ile Nükleer Yük Gemisi Güvenlik Belgeleri 12 aydan fazla olmayan bir süre için geçerli olacaklardır.

(f) Nükleer Yolcu Gemisi Güvenlik Belgeleri ile Nükleer Yük Gemisi Güvenlik Belgeleri ya İdare veya İdarenin yetkili kıldığı bir kişi veya örgüt tarafından verilecektir. Bütün bu hallerde, belgeye ait tüm sorumluluk İdarenin'dir.

Kural 11

*Özel Kontrol**

Bölüm 1, Kural 19 ile tesis edilen kontrole ek olarak, nükleer gemiler, Sözleşmeli Hükümetlerin limanlarına girmeden önce ve limanlarında iken, gemide geçerli bir Nükleer Gemi Güvenlik Belgesi bulunduğunu ve denizde veya limanda mürettebat, yolcular veya halk, veya su yolları veya yiyecekler veya su ürünleri için aşırı derecede radyasyon veya başka tehlikeler bulunmadığını gerçeklemeye yönelik özel bir kontrole tabi olacaklardır.

Kural 12

Kazalar

Çevrede bir tehlike yaratabilecek bir kaza olduğu zaman, nükleer bir geminin kaptanı durumu derhal İdareye bildirecektir. Kaptan geminin sularında bulunduğu veya hasarlı durumda sularına yaklaştığı hükümetin uzman yetkilisine de derhal haber verecektir.

(*) Nükleer Ticaret Gemileri tarafından Limanların Kullanılması Hakkında IMO/AEA'nın Güvenlik Önerilerine bakınız.

BÖLÜM IX

Gemilerin Güvenli Yönetimi

	<u>Sayfa No</u>
1 Tanımlar	357
2 Uygulama	357
3 Güvenli Yönetim Gerekleri.....	358
4 Belgelendirme.....	358
5 Bakım - Tutum şartları	358
6 Gözden geçirme ve kontrol.....	358

BÖLÜM IX

Gemilerin Güvenli Yönetimi

Kural 1

Tanımlar

Bu Bölüm'ün amaçları için, aksi açıkça belirtmedikçe :

- 1 *Uluslararası Güvenlik Yönetimi (ISM) Kuralı*; Organizasyon tarafından Karar A.741(18) ile onaylanmış bulunan Gemilerin Güvenli İşletilmesi ve Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası İşletim Kuralını, veya; I'nci Bölümü hariç Ek'e yapılacak değişikliklerin tabi tutulacağı usullere ilişkin olarak bu Sözleşme'nin Madde VIII'inde belirtilen şartlara uygun olarak onaylanmış, uygulamaya sokulmuş ve geçerlilik kazanmış değişikliklerini ifade eder.
- 2 *Şirket*, gemi sahibini, veya; geminin işletilme sorumluluğunu sahibinden devir almış olmakla, Güvenlik Yönetimi Uluslararası Kuralı ile yüklenmiş bulunan bütün görev ve sorumlulukları da gemi sahibiden devralmayı kabul eden; işleten, veya boş gemi kiralayıcı diğer bir kuruluş veya kişiyi ifade eder.
- 3 *Petrol tankeri* terimi, [Kural II-1/2.12](#)'de tarif edilmiş olan bir yakıt tankerini ifade eder.
- 4 *Kimyasal tanker* terimi, [kural VII/8.2](#)'de tarif edilmiş olan bir kimyasal tankeri ifade eder.
- 5 *Gaz taşıyıcı* terimi, [Kural VII/11.2](#)'de tarif edilmiş olan bir gaz taşıyıcıyı ifade eder.
- 6 *Dökme yük taşıyıcı* terimi, genel olarak tek güverteli olarak inşa edilmiş, kargo bölmeleri içinde askı tankları ve alabanda tankları bulunan, esas olarak kuru yüklerin dökme olarak taşınması amacına uygun gemileri ifade eder ve cevher gemileri ile kombine kuru yük ve cevher taşıyıcılarını da kapsar.*
- 7 *Seyyar Açıkdeniz Sondaj Ünitesi (MODU)* terimi, deniz yatağının altındaki sıvı veya gaz halindeki hidrokarbonlar, kükürt veya tuzlar gibi kaynakların çıkarılması kapsamında sürdürülen veya bu amaca yönelik delme işlemlerini yapabilme yeteneğine sahip bir gemiyi ifade eder.
- 8 *Yüksek süratli tekne* terimi, *Kural X/I*'de tanımlanmış tekneleri ifade eder.

Kural 2

Uygulama

1 Bu Kural, inşa edilmiş oldukları tarihlere bakılmaksızın, aşağıdaki gemiler için uygulanacaktır.

- .1 Yüksek süratli yolcu tekneleri de dahil tüm yolcu gemileri için en geç 1 Temmuz 1998 tarihinde,
- .2 Petrol tankerleri, kimyasal tankerler, gaz taşıyıcıları, dökme yük taşıyıcılar ile 500 gros ton ve daha yukarı tonaja sahip yüksek süratli yük tekneleri için en geç 1 Temmuz 1998 tarihinde,

(*) Dökme yük taşıyıcıları için ilave güvenlik önlemleri için SOLAS Bölüm XII'nin şartlarının yorumu ile ilgili olarak Karar MSC.79(70)'e bakınız.

- 3 Diğer yük gemileri ve 500 gros ton ve daha yukarı tonaja sahip mobil offshore delici platformları için en geç 1 Temmuz 2002* tarihinde.
- 2 Bu Bölüm, ticari amaçlarla kullanılmayan devlet gemileri için uygulanmayacaktır.

Kural 3

Güvenlik yönetiminin gerekleri

Şirket ve gemi, Güvenlik Yönetimi Uluslararası Kuralı'nın gerekliliklerine uyacaktır.

- 2 Gemi, Kural 4'te tanımlanan Uygunluk Belgesi'ne sahip bir şirket tarafından işletilecektir.

Kural 4

Belgelendirme

1 Güvenlik Yönetimi Uluslararası Kuralı'nın gerekliliklerine uyan her şirkete bir Uygunluk Belgesi verilecektir. Bu belge, ya İdare veya İdarece yetkilendirilmiş bir kuruluş tarafından, ya da İdare'nin talebi halinde bir diğer Taraf Ülke'nin İdaresi tarafından verilecektir.

2 Uygunluk Belgesi'nin bir kopyası, gerektiğinde Kaptan tarafından kanıt olarak gösterilecek şekilde gemide muhafaza edilecektir.

3 Her gemiye İdare tarafından, Güvenlik Yönetimi Sertifikası adı altında bir Sertifika verilecektir. İdare veya onun tarafından yetkilendirilmiş olan kuruluş Güvenlik Yönetimi Belgesini tanzim etmeden önce, şirket ve gemi yönetiminin onaylanmış güvenlik yönetimi sistemine uygun işletim yöntemlerini uyguladıklarından emin olacaktır.

Kural 5

Bakım-Tutum Şartları

Güvenlik yönetimi sistemi, Güvenlik Yönetimi Uluslararası Kuralı'nın gerekliliklerine uygun bir durumda idame ettirilecektir.

Kural 6

Gözden Geçirme ve kontrol

1 İdare veya İdare'nin talebi halinde bir diğer Taraf Ülke'nin İdaresi ya da İdarece yetkilendirilmiş bir kuruluş, geminin güvenlik yönetimi sisteminin doğru bir şekilde işlemekte olduğunu periyodik olarak kontrol edecektir.

2 [Kural 4.3](#)'te açıklanan şekilde bir belgeye sahip bulunması öngörülen bir gemi, sözkonusu belgenin verilmesinden önce [Kural XI/4](#)'ün gereklilikleri açısından kontrole tabi tutulacaktır. Bu amaçla, sözkonusu belgeler, [Kural I/12](#) veya [Kural I/13](#)'de tanımlanan belgeler gibi işlem göreceklidir.

(*) Deniz Emniyet Komitesi, 66 oturumda, pervane ile mekanik olarak yürütülmeyen mobil offshore delici platformların bu bölümün gereklerini yerine getirmeleri gerekmediği kararı alınmıştır.

BÖLÜM X

Yüksek Süratli Teknelerin Güvenlik Önlemleri

		<u>Sayfa No</u>
1	Tanımlamalar.....,	361
2	Uygulama	361
3	Yüksek süratli tekneler için gerekler	362

Kural 1

Tanımlar

Bu Bölüm'ün amaçları bakımından:

1 *Yüksek Süratli Tekneler Kuralı*, 1994 (1994 HSC Kuralı); Örgüt'ün Deniz Emniyeti Komitesi tarafından Karar MSC.36(63) ile kabul edilmiş olup; I. nci Bölümü hariç Ek'e yapılacak değişikliklerin tabi tutulacağı usullere ilişkin olarak, bu Sözleşme'nin Madde VIII'inde belirtilen şartlara uygun olarak onaylanmış, uygulamaya sokulmuş ve geçerlilik kazanmış olması koşuluyla Örgüt tarafından değiştirilebilecek olan Yüksek Süratli Gemiler İçin Uluslararası Güvenlik Kuralları'nı ifade eder.

2 *Yüksek Süratli Tekneler Kuralı*, 2000 (2000 HSC Kuralı); Örgüt'ün Deniz Emniyeti Komitesi tarafından Karar MSC.97(73) ile kabul edilmiş olup; I. nci Bölümü hariç Ek'e yapılacak değişikliklerin tabi tutulacağı usullere ilişkin olarak, bu Sözleşme'nin Madde VIII'inde belirtilen şartlara uygun olarak onaylanmış, uygulamaya sokulmuş ve geçerlilik kazanmış olması koşuluyla Örgüt tarafından değiştirilebilecek olan Yüksek Süratli Gemiler İçin Uluslararası Güvenlik Kuralları'nı ifade eder."

3 *Yüksek süratli Tekne* : Yüzey etkilerinin sağladığı aerodinamik güçle deplasmanlı bir şekilde, teknesinin tamamı suyun dışında bulundurulmuş tekneler hariç, saniyede metre (m/s) olarak, aşağıda gösterilen değere eşit veya daha fazla azami sürate sahip bir teknedir:

$$3,7 \nabla 0.1667$$

Bu formül'de: ∇ = dizayn su kesimi üzerinden hesaplanan deplasman (m³)'dır.

4 İnşa edilmiş gemiler ibaresinden, omurgası kızığa konulmuş veya inşa sürecinin buna tekabül eden safhasında bulunan tekneler anlaşılacaktır.

5 İnşa sürecinin buna tekabül eden bir safhasında bulunan ibaresi, aşağıdaki inşa aşamalarından birisi olarak anlaşılacaktır :

- .1 Belirgin bir teknenin inşa edilmekte olduğuna dair emarelerin ortaya çıkmış olması,
- .2 En az 50 tonluk bir bölümünün veya teknenin ana mukavim teknesinin toplam kitlesinin %3'lük bir kısmına eşit olan bölümünün (hangisi daha az ise) bir kısım inşaatının tamamlanmış olması.

Kural 2

Uygulama

1 Bu Bölüm; 1 Ocak 1996 tarihinde veya daha sonra inşa edilmiş olup, aşağıdaki tanımlara uyan yüksek süratli tekneler için uygulanacaktır :

- .1 Korumalı bir mevkiiden itibaren, tam yüklü durumdaki seyirlerinin hareket sürati ile katedilen kısmı 4 saatin altında olan yolcu tekneleri; ve,
- .2 Korumalı bir mevkiiden itibaren, tam yüklü durumdaki seyirlerinin hareket sürati ile katedilen kısmı 8 saatin altında olan 500 gros tonluk veya daha büyük yolcu tekneleri.

2 Onarım, tadilat, büyük onarım veya teçhiz işlemine tabi tutulan tekneler, inşa tarihleri dikkate alınmaksızın, asgari olarak; sözkonusu işlemten önce tabi bulundukları gerekliliklere tabi olmaya devam edeceklerdir. Bu tanıma uyan tekneler, 1 Temmuz 2002 tarihinden önce inşa edilmiş olmaları durumunda; genel kural olarak, bu tarihte veya daha sonra inşa edilen teknelerin uymak zorunda olduğu gerekliliklere, sözkonusu onarım, tadilat, büyük onarım veya teçhiz işleminden önce uymak durumunda oldukları sınırlar içinde aynen tabi olacaklardır. Bu şekilde bir tadilat veya onarıma tabi tutulan bir tekneye uygulanan onarımlar, tadilatlar, büyük onarım veya teçhiz işlemleri, 1 Temmuz 2002 tarihinde veya daha sonra inşa edilmiş bir teknede uygulanması zorunlu olan gerekliliklerden, İdare'ce gerekli ve uygulanabilir mütalaa edilenlerine uymak zorundadır.

Kural 3

Yüksek süratli tekneler için gerekler

- 1 Bölüm I ve IV ile, Kural V/18, 19 ve 20'deki gereklilikler geçerli olmakla birlikte:
 - .1 1 Ocak 1996 tarihinde veya daha sonra, ancak 1 Temmuz 2002 tarihinden de önce inşa edilmiş olup; tümüyle Yüksek Süratli Tekneler Kuralı, 1994'e uygun olan ve bu Kural'da öngörülmüş olan şekilde sürvey ve sertifikaya edilmiş yüksek süratli bir teknenin; Bölüm I ve IV ile, Kural V/18, 19 ve 20'deki gerekliliklere uymakta olduğu kabul edilecektir. Bu Kural'ın amaçları bakımından, ISM Kural'ı; zorunlu olarak kabul edilecektir.
 - .2 1 Temmuz 2002 tarihinden sonra inşa edilmiş olup; tümüyle Yüksek Süratli Tekneler Kuralı, 2000'e uygun olan ve bu Kural'da öngörülmüş olan şekilde sürvey ve sertifikaya edilmiş yüksek süratli bir teknenin; Bölüm I ve IV ile, Kural V/18, 19 ve 20'deki gerekliliklere uymakta olduğu kabul edilecektir."

BÖLÜM XI

Genişletilmiş Deniz Güvenliği Özel Önlemleri

	<u>Sayfa No</u>
1 Yetkilendirilmiş kurumların sorumlulukları	365
2 Genişletilmiş sürveyler	365
3 Gemi tanıma numarası	365
4 İşletme gereksinimlerine ilişkin liman devleti kontrolü	365

Kural 1

Yetkilendirilmiş kurumların sorumlulukları

[Kural I/6](#) da söz konusu edilen yetkilendirilmiş kurumlar, Organizasyon tarafından karar A.739(18) ile kabul edilmiş olan; idare adına hareket etmek üzere yetkilendirilen kurumların sorumlulukları Rehberi A.789(19) ile kabul edilmiş olan düzenlemelere uyacaklardır, I. Bölümü hariç Ek'te yapılacak değişikliklerin tabi tutulacağı usullere ilişkin olarak mevcut Sözleşme'nin Madde VIII'inde belirtilen şartlara uygun olarak onaylanmış, yürürlüğe sokulmuş ve uygulanmış olmak koşuluyla Organizasyon tarafından yapılmış değişiklikleri de kapsayan esaslara uygun bir genişletilmiş sörvey programına tabi tutulacaktır.

Kural 2

*Genişletilmiş sörveyler**

[Kural IX/1.6](#)'da tarif edilen petrol tankerleri; Organizasyon Genel Kurulu tarafından Karar A.744(18) ile kabul edilmiş olup, I'nci Bölümü hariç Ek'te yapılacak Madde VIII'inde belirtilen şartlara uygun olarak onaylanmış, yürürlüğe sokulmuş ve uygulanmış olmak koşuluyla, Organizasyon tarafından yapılmış değişiklikleri de kapsayan esaslara uygun bir genişletilmiş sörvey programına tabi tutulacaklardır.

Kural 3

Gemi tanıtma numarası

1 Bu Kural, 100 gros ton ve üzerindeki tüm yolcu gemileri ile 300 gros ton ve üzerindeki tüm yük gemilerine uygulanacaktır.

2 Bütün gemiler, Organizasyon tarafından onaylanmış bulunan IMO Gemi Tanıtım Numarası düzenine uygun bir tanıtım numarasına sahip olacaklardır.**

3 Gemi tanıtım numaraları, [Kural I/12](#) veya [Kural I/13](#) gereğince tanzim edilecek sertifikalara ve onların onaylı kopyalarına işlenmiş olacaktır.

4 1 Ocak 1996 tarihinden önce inşa edilmiş bulunan gemiler için bu Kural, sertifikanın 1 Ocak 1996 tarihindeki veya daha sonraki tarihteki yenilenmesi esnasında işleme girecektir.

Kural 4

*İşletme gereksinimlerine ilişkin liman devleti kontrolü****

1 Diğer bir Taraf Ülke limanında bulunan bir gemi, kaptan veya mürettebatının gemi güvenliğine ilişkin gemi içi uygulamalar konusunda yeterli tecrübeye sahip olmadığına dair belirgin emarelerin mevcut olması durumunda, bulunduğu limanın ait olduğu ülkenin Hükümeti tarafından uygun şekilde yetkilendirmiş kişiler veya kuruluşlar tarafından yapılacak kontrollara tabi olacaklardır.

(*) Dökme yük gemileri ile yakıt tankerlerinin tabi tutulacağı genişletilmiş sörvey denetim programlarına ilişkin esaslar konutu MSC/Genelge 655 ile; dökme yük gemileri ile yakıt tankerlerinin denetlemesinde mukavim elemanlara ulaşma yöntemleri ile sözkonusu gemilerin bakım-tutumlarına ilişkin esaslar konulu MSC/Genelge 686 dökümanlarına bakınız.

(**) Organizasyon tarafından Karar A.600(15) ile onaylanmış bulunan IMO Gemi Tanıtım Numarası Düzeni ne bakınız.

(***) Organizasyon tarafından Karar A.787(19) ile kabul edilmiş bulunan Liman Devleti Kontrolü Uygulamaları dökümanına bakınız. Karar A.882 ile yapılan değişiklikler.

2 Bu Kuralın birinci paragrafında tarif edilen durumlarda, kontrolu uygulayan Taraf Ülke, söz konusu geminin; bu Sözleşmede öngörülen güvenlik gereksinimleri ile uyumlu duruma getirilmeden seyre çıkmasını engelleyecek tedbirleri almakla yükümlüdür.

3 Kural I/19'da Liman Devleti Kontrolu ve ilişkili olarak açıklanmış bulunan uygulamalar, bu Kuralın işletilmesinde devreye girecektir.

4 Bu Sözleşmede yer alan hiçbir ifade, işletme gereklerinin kapsamında Taraf Ülke tarafından yapılması gereken kontrollara ilişkin yetkilerin ve sorumlulukların sınırlandırılmış olduğu şeklinde yorumlanmayacaktır.

BÖLÜM XII

Dökme Yük Taşıyıcılar İçin İlave Güvenlik Önlemleri

	<u>Sayfa No</u>
1 Tanımlar	369
2 Uygulama	369
3 Uygulama tarihleri	369
4 Dökme yük gemileri için hasar stabilite gerekleri	370
5 Dökme yük gemilerinin yapısal mukavemeti	370
6 Dökme yük gemileri için yapısal ve diğer gerekler	371
7 Dökme yük gemilerinin kargo ambarlarının yapısal sürveyi	371
8 Dökme yük gemileri için gereklere uygunluk bilgisi	371
9 Kargo Ambarlarındaki Dizaynları dolayısıyla 4.2'ye uygunluk sağlamayan dökme yük gemileri ile ilgili gerekler	372
10 Katı dökme yük yoğunluk beyanı	372
11 Yükleme Cihazı	372

BÖLÜM XII

Dökme yük taşıyıcılar için ilave güvenlik önlemleri

Kural 1

Tanımlar

Bu Bölüm'ün amacı :

- 1 Dökme yük taşıyıcı, Kural IX/1.6'da tanımlanan dökme yük taşıyıcısıdır.
- 2 Tek cidarlı dökme yük taşıyıcı yük ambarı harici kaplamayla sınırlandırılmış dökme taşıyıcı anlamına gelir.
- 3 Dökme yük gemilerinin uzunluğu yürürlükteki Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesinin tanımladığı uzunluktur.
- 4 Katı Dökme Yük, su veya gazdan başka kapaklar ve diğer iri taneli malzemelerin arada başka bir bölüm olmaksızın doğrudan yüklendiği bölmelerdir.
- 5 Dökme yük gemilerinde perde ve dabil batım mukavemet standartları 2 ambar arasındaki enine su geçmez oluklu perdeler ambarların müsaade edilebilir yüklenmesiyle ilgili Teşkilat tarafından değiştirilerek 27 Kasım 1997'de kabul edilen 1974, Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi Taraf Ülkeler Konferansı 4 karar ile kabul edilmiştir. Bölüm 1 Madde VII'yi sağlayan düzeltme gereklerine uygun olarak düzeltilmiştir.
- 6 İnşaa edilen gemiler deyimi [Kural II-1/1.1.3.1](#) tanımlaması ifadeyle aynı anlamdadır.

Kural 2

*Uygulama**

Dökme yük taşıyıcıları bu bölümün gereklerine uyacaklardır, İlaveten diğer bölümlerin gerekleri de uygulanabilir.

Kural 3

Uygulama Tarihleri

(Bu kural 01.07.1999 tarihinden önce inşa edilmiş gemilere uygulanacaktır.)

[Kural 4](#) ve [6](#)'yı uygulayan dökme yük gemileri [Kural XI/2](#)'nin gerektirdiği genişletilmiş sörvey programlarıyla aşağıdaki takvime uygun olarak bazı kuralları sağlayacaktır.

- .1 01.07.1999 tarihinde 20 yaşında ve daha büyük olan dökme yük gemileri bu tarihten önceki ilk ara sörveylerinde ya da ilk periyodik sörveylerinde (hangisi önce yapılırsa)

(*) Organizasyon MSC.79(79) kararı ile Deniz Emniyet Komitesi tarafından kabul edilen SOLAS Bölüm XII nin şartlarının yorumuna bakınız.

- .2 01.07.1999 tarihinde 15 yaşından büyük 20 yaşından küçük olan dökme yük gemileri 0 1.07.2002 tarihinden geç olmamak koşuluyla bu tarihten sonraki ilk periyodik sörveylerinde; ve
- .3 01.07.1999 tarihinde 15 yaşından küçük olan dökme yük gemileri geminin 17 yaşına ulaşmasından önce olmak koşuluyla 15 yaşma ulaştığı tarihten sonraki ilk periyodik sörveylerinde.

Kural 4

Dökme yük gemileri için hasar stabilite gerekleri

1 Boyu 150 m ve daha büyük, tek cidarlı yoğunluğu 1000 kg/m³ ve daha fazla olan katı dökme yük taşımak üzere dizayn edilmiş 01.07.1999 tarihinde ve daha sonra inşaa edilmiş dökme yük gemileri gaz yüklü su hattında tüm yükleme koşullarında herhangi bir, yük ambarının yaralanmasının etkilerini karşılayabilecek dayanıklılıkta olmalı ve paragraf 3'te tanımlanan durumunu korumaya devam etmelidir.

2 Boyu 150 m ve daha büyük tek cidarlı yoğunluğu 1.780 kg/m³ ve daha fazla olan katı dökme yük taşıyan 01.07.1999 tarihinden önce inşaa edilmiş dökme yük gemileri gaz yüklü su hattında tüm yükleme koşullarında baş taraftaki kargo ambarının yaralanmasının etkilerini karşılayabilecek dayanıklılıkta olmak ve paragraf 3'de tanımlanan denge oluşumunu konımaya devam etmelidir. Bu istekler Kural 3'de açıklanan uygulama tarihlerine göre uygulanacaktır.

3 Paragraf 6'yı sağlayarak hasardan sonraki denge şartı kural A.320 (IX) ekindeki denge şartlarını yerine getirmelidir. Bu kural A.514(13) karanyla değiştirilen 1966 Uluslararası yüklenme sınırı sözleşmesi 21. Kuralına eşdeğer olmalıdır. Tahmin edilen hasar sadece yük ambarlarının hasar hesaba katılacaktır. Yüklü ambarların geçirgenliği 0.9, boş ambarların 0.95 alınacaktır, ancak hasarlı ambarların içinde yük olmadıkça ambarlar boş hacim kabul edilecek ve geçirgenlik 0.95 alınacaktır.

4 1 Temmuz 1999 dan önce inşa edilen dökme yük gemileri Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesinin 5 Nisan 1966 tarihinde kabul edilen kural 27(7)'ye uygun olarak azaltılmış friborda uyacaklardır. Bu kuralın 2 paragrafı uygunluğunda dikkate alınacaktır.

5 Paragraf 1 ve 2'ye uygun olarak A.514(13) değiştirilmiş kararıyla A.320(IX) kararıyla 1966 uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi nin 27 kuralı 8. Paragrafı hükümlerini sağlayarak dökme yük gemileri için azaltılmış fribord tayin edilecektir.

6 Yaralı stabilite ile ilgili protokolün hükümlerini sağlayarak Uluslararası Yükleme Sınırı 1966 Sözleşmesi ile ilgili 1988 Sözleşme protokolü Ek 3'de bulunan Kural 27(8) hükümlerince dökme yük gemilerinde azaltılmış fribord tayin edilmiştir.

Kural 5

Dökme yük gemilerinin yapısal mukavemeti :

(Bu Kural 01.07.1999 tarihinde ve daha sonra inşaa edilecek gemilere uygulanacaktır:)

Boyu 150 m ve daha büyük tek cidarlı yoğunluğu 1000 kg/m³ ve daha fazla olan katı dökme yükü taşımak üzere dizayn edilmiş dökme yük gemileri, tüm yükleme ve balastlama koşullarında herhangi bir yük ambarının yaralanması halinde ambarda bulunan suyun dinamik etkileri ve Teşkilat* tavsiyeleride gözönüne alınarak yaralanma etkilerini karşılayabilecek mukavemette olmalıdır.

(*) 1997 SOLAS Konferansında kabul edilen SOLAS kuralı XII/5 tavsiye kararı uygunluğunda karar 3 kaynak gösterilmiştir.

Kural 6

Dökme yük gemileri için yapısal diğer gerekler

(Bu Kural : 01.07.1999 tarihinden önce inşa edilmiş dökme yük gemilerine uygulanacaktır:)

6.1 Boyu 150 m. ve daha büyük, tek cidarlı, yoğunluğu 1.780 kg/m³ küp ve daha fazla olan katı dökme yük taşıyan, dökme yük gemileri, Kural 3'de açıklanan uygulama tarihlerine göre bu kuralın isteklerine uygun olacaklardır.

6.2 Baş tarafta bulunan iki kargo ambarını birbirinden ayıran su geçirmez enine perde ve en baş taraftaki kargo ambarı altında bulunan double bottom; mukavemet standartlarına uygun olacak şekilde, ambara dolan suyun hareketinden kaynaklanan dinamik etkileri de hesaba katarak kargo ambarının yaralanmasının etkilerini karşılayabilecek dayanıklılıkta olmalıdır.

6.3 Su geçirmez enine perdenin ve double bottomun madde 2'nin koşullarını sağlayacak şekilde takviyesi ve bu takviyenin kapsamı değerlendirilirken aşağıdaki sınırlamalar da dikkate alınabilir :

- .1 Toplam kargo ağırlığının ambalar arasındaki dağılımının sınırlaması
- .2 Maksimum DWT'in sınırlanması

6.4 Madde 2'deki gereklerin karşılanması amacıyla 3.1 ve 3.2 maddelerinde belirtilen sınırlamaların birinin veya ikisinin kullanıldığı dökme yük gemilerinde, yoğunluğu 1.780 kg/m³ ve daha fazla olan katı dökme yüklerin taşınması halinde sınırlamalara uyulacaktır.

Kural 7

Dökme yük gemilerinin kargo ambarlarının yapısal sörveyi

(Bu Kural : 01.07.1999 tarihinden önce inşa edilmiş dökme yük gemilerine uygulanacaktır:)

Boyu 150 m ve daha büyük, tek cidarlı, 10 yaşında ve daha büyük dökme yük gemileri aşağıdaki şartlardan herhangi birini sağlamadıkları sürece yoğunluğu 1.780 kg/m³ ve daha fazla olan katı dökme yükleri taşımayacaklardır :

- .1 [Kural XI/2](#)'nin gerektirdiği, genişletilmiş sörvey programlarına göre yapılan periyodik sörvey veya
- .2 [Kural XI/2](#)'nin gerektirdiği, sörvey programlarına göre yapılması istenen periyodik sörveylerle aynı içeriğe sahip tüm kargo ambarlarının muayene edildiği sörvey.

Kural 8

Dökme yük gemileri için gereklere uygunluk bilgisi

1 [Kural VI/7.2](#) ile istenilen ve Kural 4, 5, 6 ve 7'ye uygunluğu gösteren kitapçık, İdare tarafından veya İdare'nin yetki verdiği kuruluşlar tarafından onaylanır.

2 Yoğunluğu 1.780 kg/m³ ve daha fazla olan katı dökme yüklerin taşınmasında Kural 6'nın gereklerinde herhangi bir sınırlama söz konusu ise, bu durum madde 1'deki kitapçığa kaydedilecektir.

3 Madde 2'nin uygulandığı dökme yük gemilerinin, gemi ortasında iskele ve sancak bordalarına, kenarlarının uzunluğu 500 mm olan içi dolu eşkenar bir üçgen markalanacaktır. Bu üçgenin sivri ucu güverte hattından 300 mm aşağıda olacak ve üçgen tekneyle kontrast oluşturacak şekilde boyanacaktır.

Kural 9

Kargo Ambarlarındaki Dizaynları dolayısıyla Kural 4.2'ye uygunluk sağlamayan dökme yük gemileri ile ilgili gerekler

(Bu Kural 01.07.1999 tarihinden önce inşa edilmiş dökme yük gemilerine uygulanacaktır:)

Kural 4.2'nin uygulama sınırları içerisinde kalan ve bu kuralın gereklerini yerine getirecek sayıda su geçirmez enine perde sayısına sahip olmayan dökme yük gemileri için, İdare aşağıdaki isteklere uymak şartıyla Kural 4.2'nin ve Kural 6'nın uygulanmasında bazı hafifletmelere müsaade edebilir.

- 1 Baş taraftaki kargo ambarı için, Kural XI/2'nin gerektirdiği genişletilmiş sörvey programları içerisinde yıllık sörvey için öngörülen muayenelerin yerine kargo ambarlarının klas ara sörveyi için öngörülen muayenelerin yapılması;
- 2 Tüm kargo ambarlarının veya kargo konveyör tünellerinin sintine kuyularının İdare'nin (veya İdare'nin yetki verdiği bir kuruluşun) Kural XI/1'in istekleri doğrultusunda onayladığı kaptan köşkünde sesli veya görüntülü (hangisi uygulanabiliyorsa) uyarı veren alarm düzenine sahip olması;
- 3 Belirli kargo ambarlarının yaralanması senaryolarıyla ilgili detaylı bilgilerin sağlanması. Bu bilgilerin ISM Kodunun 8'inci kısmındaki istekler doğrultusunda detaylı tahliye hazırlığı talimatlarını içerecekler ve mürettebat eğitimi ve talimlerine esas teşkil edeceklerdir.

Kural 10

Katı dökme yük yoğunluk beyanı

1 Dökme yük gemiye yüklenmeden önce yükü taşıyan [Kural VI/2](#)'de istenen yük beyanına ek olarak yük yoğunluğunu da bildirmelidir.

2 Kural 6'nın uyguladığı, ancak bu bölümün, taşıdığı katı dökme yük yoğunluğu 1.780 kg/m³ veya daha fazla olan dökme yük gemileriyle ilgili kurallarına uygun olmayan dökme yük gemileri için taşınan katı dökme yük yoğunluğunun 1.250 kg/m³ ve 1.780 kg/m³ değerleri arasında bir değer olduğu onaylanmış bir test kuruluşunun tastikli belgesi de eklenerek beyan edilecektir.

Kural 11

Yükleme cihazı

(Bu kural inşa tarihi gözönüne alınmaksızın dökme yük gemilerine uygulanacaktır:)

1 150 m daha büyük dökme yük gemilerinde IMO'nun tavsiyeleri doğrultusunda tekne kirişini etkileyen kesme kuvvetleri ve eğilme momentleri değerlerinin hesaplanmasına imkan verecek yükleme aleti bulunacaktır.*

2 01.07.1999 tarihinden önce inşa edilmiş 150 m ve daha büyük dökme yük gemileri, 01.07.1999 tarihinden sonraki ilk ara sörvey ya da ilk periyodik sörvey tarihinden geç olmamak koşuluyla madde 1'e uygunluk sağlayacaklardır.

(*) 1997 SOLAS Konferansı uygunluğunda yükleme talimatı tavsiye kararı 5 kaynaktır.

Belgeler*

		<u>Sayfa No</u>
P 88	Yolcu Gemisi Emniyet Belgesi Formu	375
	Yolcu Gemisi için Emniyet Belgesi Teçhizat Listesi (FORM E)	378
P 88	Yük Gemisi İnşaa Emniyet Belgesi Formu	382
P 88	Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Belgesi Formu	388
	Yük Gemisi Emniyet Belgesi için Teçhizat Listesi (FORM)	393
P 88	Yük Gemisi Telsiz Emniyet Belgesi Formu	396
	Yük Gemisi Telsiz Emniyet Belgesi için Teçhizat Listesi (FORM R)	400
P 88	Yük Gemisi Emniyet Belgesi Formu	402
	Yük Gemisi için Emniyet Belgesi Teçhizat Listesi (FORM C)	411
P 88	Muafiyet Belgesi Formu	415
	Nükleer Yolcu Gemisi Emniyet Belgesi Formu	417
	Nükleer Yük Gemisi Emniyet Belgesi Formu	419

P 88 Yolcu Gemisi Emniyet Belgesi Formu

(NB: bu belgeye bir teçhizat listesi (form P) eklenecektir:)

YOLCU GEMİSİ EMNİYET BELGESİ

(Resmi Mühür)

(Ülke)

Bir*

Kısa bir Uluslararası Sefer için;

İlişkili 1988 protokolü ile değiştirilmiş

1974 ULUSLARARASI DENİZDE CAN GÜVENLİĞİ SÖZLEŞMESİ

HÜKÜMLERİNE GÖRE, düzenlenmiş Hükümetçe verilmiş yetkiye uygun olarak

(ilgili ülke)

(yetkili kişi veya kuruluş)

Geminin özellikleri**

Geminin adı

Belirgin rakam veya işaretler.....

Bağlama limanı.....

Gros tonajı

Geminin çalışmaya yetkili kılındığı deniz çalışma bölgeleri ([Kural IV/2](#)).....

IMO Numarası***

Omurganın kızağa konulduğu veya geminin benzer inşaa safhasında olduğu tarih veya tadilatın başladığı tarih

BU SERTİFİKA İLE :

1 Gemi, Sözleşmenin [Kural I/7](#)'si gereğince sörveye tabi tutulmuştur.

(*) Gerekli olmayan iptal edilecektir.

(**) Bir alternatif olarak, geminin özellikleri yatay kutular içinde yazılabilir. A.60(15)

(***) (Kararı'nda belirtilen) IMO Gemi Tanıma Numarası Sistemi.

2 Sörvey sonunda;

2.1 Gemi aşağıda açıklanan yönleriyle Sözleşme Kurallarına uygun bulunmuştur :

- .1 Tekne, ana ve yardımcı makineler, kazanlar ve diğer basınçlı cihazlar :
- .2 Su geçirmez bölme düzenlemeleri ve ayrıntıları;
- .3 Aşağıdaki yükleme sınırları

Geminin her iki Bordasında vasatına işaretlenen bölme Yükleme sınırları (Kural II-1/13)	Fribord	Aşağıdaki bölmeler dahil yolcu taşınması halinde
C.1
C.2
C.3

2.2 Gemi, yangın korunma, yangın güvenlik sistemleri ve donanımları ve kontrol planları Sözleşme Kurallarına uygun bulunmuştur;

2.3 Can filikaları, can salları ve kurtarma botlarında Sözleşme gereğince bulunması gerekli can kurtarma teçhizat ve avadanlıkları mevcuttur.

2.4 Gemide, Sözleşme gereğince bulunması gereken bir el incesi tüfeği ve can filikalarında bulunması gerekli telsiz cihazları mevcuttur.

2.5 Gemi, telsiz cihazları ile ilgili olarak, Sözleşme kurallarına uygun bulunmuştur.

2.6 Can kurtarma araçlarında kullanılan telsiz cihazlarının çalışması, Sözleşme gereklerine uygundur.

2.7 Gemi, bulunması gerekli seyir cihazları, kılavuzların gemiye çıkması için gerekli araçlar ve notik yayınlar açısından Sözleşme gereklerine uygundur.

2.8 Seyir fenerleri ve işaretleri ile ses ve tehlike işaretlerinin verilmesinde kullanılan araçların mevcut ve Sözleşme ve yürürlükteki Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü ile öngörülen yeterliliklerde oldukları görülmüştür.

2.9 Tüm diğer hususlarda, gemi, Sözleşme'nin ilgili Kuralları açısından uygun durumda bulunmuştur.

3 Gemiye, herhangi bir muafiyet belgesi düzenlenmiş/düzenlenmemiştir.*

(*) Gereksiz olan iptal edilecektir.

Bu belge..... tarihine kadar geçerlidir.
verildiği yer.....

.....
Düzenleme tarihi

.....
(Yetkili makam veya kişinin imzası)

(Veren makamın mühürü)

Tazeleme sürveyinin tamamlanması ve [Kural I/14\(d\)](#)'nin uygulanması durumunda
işlenecek kayıt metni

Gemi, Sözleşme'nin ilgili gereksinimlerine uymakta olup, bu sertifika; Sözleşme'nin Kural
I/14(d)'si geteğince, tarihine kadar geçerli kabul edilmiştir.

Imza:
(yetkili memurun imzası)

Verildiği Yer:

Tarih:
(Veren makamın mühürü)

Sertifikanın geçerlilik süresinin; geminin sürvey limanına kadar gidebilmesi veya Kural I/14(e)
veya I/14(f) çerçevesinde, resmen ve takdirenen uzatılması durumunda işlenecek kayıt metni

Bu sertifika, Sözleşme'nin [Kural I/14\(e\)](#) veya [I/14\(f\)](#)'i çerçevesinde, tarihine
kadar geçerli kabul edilmiştir.

Imza:
(yetkili memurun imzası)

Verildiği Yer:.....

Tarih:

(Veren makamın mühürü)

Yolcu Gemisi Güvenlik Sertifikası Teçhizat Listesi (Form P)

Yolcu Gemisi için Güvenlik Belgesi Teçhizat Listesi (Form P)
Bu liste, her zaman Yolcu Gemisi Emniyet Sertifikasına ilişik bulunacaktır:

1988 PROTOKOLU İLE DEĞİŞTİRİLMİŞ ŞEKLİ İLE, 1974 ULUSLARARASI DENİZDE
CAN GÜVENLİĞİ SÖZLEŞMESİ'NE UYGUNLUK AÇISINDAN MEVCUT TEÇHİZAT
LİSTESİ

1 *Geminin özellikleri*

Geminin adı
Belirgin rakam veya işaretleri
Geminin taşımaya müsade edilen yolcu adedi
Telsiz cihazlarını çalıştırmak üzere gerekli niteliklere sahip asgari personel adedi

2 Can kurtarma araçlarının ayrıntıları

1 Can kurtarma araçlarının kapasitesi, (toplam olarak kişi adedi)	.....	.....
2 Toplam can filikası adedi	İskele	Sancak
2.1 Can filikalarında taşınabilen kişi sayısı	.....	.....
2.2 Kısmen kapalı can filikası sayısı (Kural III/21) ve LSA kodu bölüm 4.5	.....	.....
2.3 Kendi kendine düzelen kısmen kapalı can filikası sayısı (Kural III/21) ve LSA kodu bölüm 4.6	.....	.....
2.4 Diğer can filikaları	.....	.....
2.4.1 Sayısı	.....	.....
2.4.2 Tipi	.....	.....
3 Motorlu can filikaları sayısı (Yukarda ki sayıya dahil edilmiş olacak)	.....	.....
3.1 Işıklı can filikası adedi	.....	.....
4 Kurtarma botu sayısı	.....	.....
4.1 Yukarda ki sayıya dahil edilmiş kurtarma botu sayısı	.....	.....
5 Can salları	.....	.....
5.1 İstenilen denize indirme donanımları	.....	.....
5.1.1 Can sallarının sayısı	.....	.....
5.1.2 Can sallarında taşınabilen kişi sayısı	.....	.....
5.2 Onaylı atma tertibatı gerekli olmayanlar	.....	.....
5.2.2 Can sallarında taşınabilen kişi sayısı	.....	.....
6 Yüzer araçlar	.....	.....
6.1 Yüzer araçların sayısı	.....	.....
6.2 Taşınabilir insan sayısı	.....	.....
7 Can simitleri sayısı	.....	.....
8 Can yelekleri sayısı	.....	.....
9 Dalma giysisi sayısı	.....	.....

9.1 Toplam sayısı	.....	.....
9.2 Can eleklerine uygun dalma giysileri sayısı	.....	.....
10 Termal koruma gereçleri*	.....	.....
11 Can kurtarma teçhizatında kullanılan telsiz cihazları	.....	.....
11.1 Radar reflektörü sayısı	.....	.....
11.2 İki yönlü VHF radyo telefon cihazı	.....	.....

3 Telsiz cihazlarının Detayları

Başlık	Gemideki durum
1 Ana sistemler
1.1 VHF Telsiz cihazları
1.1.1 DSC Kod çözücü
1.1.2 DSC alıcı
1.1.3 Radyo telefon
1.2 MF Telsiz cihazları
1.2.1 DSC Kod çözücü
1.2.2 DSC alıcı
1.2.3 Radyo telefon
1.3 MF/HF Telsiz cihazları
1.3.1 DSC Kod çözücü
1.3.2 DSC alıcı
1.3.3 Telsiz
1.3.4 Direkt yazıcı radyo telgraf
1.4 INMARSAT Gemi yer istasyonu
2 Yedek alarm sistemi
3 Denizcilik Güvenlik Yayınları izleme cihazı
3.1 NAVTEX alıcı
3.2 EGC alıcı
3.3 Direkt yazıcı HF radyo telgraf
4 Uydu EPIRB
4.1 COSPAS-SARSAT
4.2 INMARSAT
5 VHF EPIRB
6 Geminin Radar Reflektörü
7 2.182 kHz** tehlike frekansındaki yayınları alan Telsiz Cihazı
8 2.182 kHz*** tehlike frekansında tehlike aları-mını veren Telsiz cihazı

(*) LSA Kodu paragraf 4.1.5.1.24; 4.4.8.31 ve 5.1.2.2.13 ke gerekleri hariç.

(**) Denizcilik Emniyet Komitesi tarafından aksine bir karar verilmediği takdirde, 1 Şubat 1999 tarihinden sonra tanzim edilecek sertifikalarda bulunmasına gerek yoktur.

(***) 1 Şubat 1999 tarihinden sonra tanzim edilecek sertifikalarda bulunmasına gerek yoktur.

- 4 Telsiz cihazlarının mevcudiyetinin tespitinde uygulanacak metod (Kural IV/15.6 ve 15.7)
- 4.1 Ekipmanların duplikasyonları
- 4.2 Kıyı Tesisindeki bakımlar
- 4.3 Denizde bakım imkanları.....
- 5 Seyir sistem ve ekipmanlarının ayrıntıları

Ekipman	Gerçek mevcut
1.1 Standart manyetik pusula*
1.2 Yedek manyetik pusula*
1.3 Cayro pusula*
1.4 Cayro pusula pruva ripiteri*
1.5 Cayro pusula kerteriz ripiteri*
1.6 Pıvva veya rota kontrol sistemi*
1.7 Polerus veya pusula kerteriz hedefesi*
1.8 Pruva verota çevirime olanakları*
1.9 Pruva değeri transmitteri (THD)*
2.1 Notik haritalar/elektronik harita gösterim ve bilgi sistemi (ECDIS)**
2.2 ECDIS'in yedekleme düzenlemeleri
2.3 Notik yayınlar
2.4 Elektronik notik yayımların yedekleme düzenlemeleri
3.1 Küresel uydu seyir sistemine / karadaki radyonavigasyon sistemine ait resiver**
3.2 9 GHz radar
3.3 İkinci radar (3 GHz/9 GHz**)
3.4 Otomatik radar plotlama sistemi (ARPA)*
3.5 Otomatik izleme birimi*
3.6 İkinci otomatik izleme birimi*
3.7 Elektronik ploter*
4 Otomatik tanıma sistemi (AIS)
5 Seyir bilgisi kaydedici (VDR)
6.1 Sürat ve mesafe ölçen yardımcı (suya nazaran)*
6.2 Sürat ve mesafe ölçen yardımcı (başta ve kıçta, deniz dibine nazaran)*

(*) Bu ekipmanların yerine alternatiflerinin bulunması; [Kural V/19](#) ile müsaade edilmiştir. Diğer olanakların kullanılması durumunda, bunların neler olduğu belirtilecektir.

(**) Gerekli olmayanları iptal ediniz.

Ekipman	Gerçek mevcut
7 İskandil*
8.1 Dümen yelpazesi açısı, pervane devir adetleri, trastın gücü ve yönü ile ileri tornistan durum göstergesi*
8.2 Pervane adedi göstergesi*
9 Ses alma sistemi*
10 Emercensi dümenevi telefonu*
11 Gündüz işaret lambası*
12 Radar reflektörü*
13 Uluslararası işaret kodları kitabı*

Bu belge ile bu listedeki kayıtlar her yönüyle doğrudur.

Bu belge..... tarihine kadar geçerlidir.
verildiği yer.....

.....
(Düzenleme tarihi)

.....
(Yetkili makam veya kişinin imzası)

(Mühürü)

(*) Bu ekipmanların yerine alternatiflerinin bulunması; [Kural V/19](#) ile müsaade edilmiştir. Diğer olanakların kullanılması durumunda, bunların neler olduğu belirtilecektir.

(**) Gerekli olmayanları iptal ediniz.

P88 Yük Gemisi İna Emniyet Belgesi Formu

YÜK GEMİSİ İNŞA EMNİYET BELGESİ

(Resmi Mühür)

(lke)

İlişkili 1988 protokolü ile değiştirilmiş
1974 ULUSLARARASI DENİZDE CAN GüVENLİğİ SöZLEşMESİ
HÜKÜMLERİNE göre düzenlenmiş

..... Hükümetince verilmiş yetkiye uygun olarak
(lke Adı)
..... tarafından verilmiştir.
(Yetkili kişi veya kuruluş)

Geminin zellikleri*

Geminin adı
Belirgin rakam veya işaretler.....
Bağlama limanı.....
Gross tonajı.....
Geminin detveyi (metrik ton)** ,.....
IMO numarası***,.....

Geminin tipi****

Dökme yük gemisi
Petrol tankeri
Kimyasal tanker
Gaz taşıyıcı
Yukarda bahsedilenlerden başka yük gemisi

Geminin omurgasının konulduğu veya benzer bir inşaa safhasında bulunduğu ve önemli
nitelikte bir değişiklik veya tadilatın başladığı tarih.....

- (*) Bir alternatif olarak, geminin özellikleri yatay kutular içine de yazılabilir.
(**) Sadece yağ tankerleri, kimyasal tankerler ve gaz taşıyıcılar için.
(***) IMO'nun A.600(15) Kararı ile IMO Gemi Tanıtım Numarası Sistemine göre
(****) Gerekli değilse iptal edilecektir.

BU BELGE İLE :

1 Gemi, 1974 Uluslararası Can Güvenliği Sözleşmesi'nin Kural I/10 gereklerine uygun olarak sörveyden geçirilmiştir.

2 Sörvey sonunda; gemi teknesi, makine ve donanım bakımından yukardaki Kuralda belirtildiği şekilde ve bu Sözleşmenin Bölüm II-I ve II-2 (savunma sistemleri ve araçları ve yangın söndürme planları hariç) gereklerine uygun bulunmuştur.

3 Gemi karinasının hariçten kontrol edildiği son iki tarihin ve
(tarihler belirtilecek)
olduğu tespit edilmiştir.

4 Muafiyet belgesi düzenlenmiştir/düzenlenmemiştir.

Bu sertifika, Sözleşmenin [Kural I/10](#)'unda belirtilen yıllık ve dönem ortası sörveyler ile, gemi karinasının hariçten kontrollerinin yaptırılması koşullarıyla, * tarihine kadar geçerlidir.

.....`da tanzim edilmiştir.
(Verildiği yer belirtilecek)

.....
(Tanzim tarihi)

.....
(Yetkili makam veya kişinin imzası)

(Veren makamın mühürü)

(*) Buraya; Sözleşme'nin [I/14\(a\) Kuralı](#) çerçevesinde İdare tarafından tesbit edilmiş olan süreye uygun olarak bulunan tarih yazılacaktır. Bu tarihin Ay ve Gün değerleri, [Kural I/14\(h\)](#) gereğince değiştirilmedikçe, [Kural I/2\(n\)](#)'de açıklanan Yıldönümü Tarihini belirtir.

Yıllık ve Dönem ortası sörvey kayıtlarının işlenmesi

BEYAN VE İLAN EDİLİR Kİ; Sözleşmenin [Kural I/10'](#)u gereğince yapılması gereken sörveyin sonunda, gemi; Sözleşmenin gemiye uygulanabilen hükümlerine uygun durumda bulunduğu tespit edilmiştir.

Yıllık sörvey:

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Yıllık/Dönem Ortası sörvey:*

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Yıllık/Dönem Ortası sörvey:

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Yıllık sörvey:

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

(*) Gereksiz olanlar iptal edilecektir.

Kural I/14(h)(iii) gereğince yapılan
Yıllık / Dönem Ortası sürveyler

BEYAN VE İLAN EDİLİR Kİ; Sözleşme'nin Kural 1/14'ü (h) (iii) gereğince yapılması gereken Yıllık / Dönem Ortası* sürveyin sonunda, gemi; Sözleşme'nin gemiye uygulanabilen hükümlerine uygun durumda bulunduğu tesbit edilmiştir.

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Gemi karinasının denetlenmesine ilişkin kayıtlarının işlenmesi **

BEYAN VE İLAN EDİLİR Kİ; Sözleşme'nin Kural I/10'u gereğince yapılması gereken gemi karinasının hariçten denetimi sonunda, gemi; Sözleşme'nin gemiye uygulanabilen gereksinimlerine uygun durumda bulunduğu tesbit edilmiştir.

Birinci denetim:

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamm mühürü)

İkinci denetim:

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

(*) Gereksiz olanlar iptal edilecektir.

(**) Müteakip denetimlerin kaydına imkan verebilmek üzere, Form'da değışiklik yapılabilir.

[Kural I/14\(c\)](#)'nin uygulanması suretiyle, 5 yıldan daha kısa geçerlilik süresi olan bir sertifikanın geçerlilik süresinin uzatılmış olduğuna ilişkin kaydın işlenmesi

Gemi, Sözleşme'nin ilgili Kurallarına uymakta olup, bu sertifika; Sözleşme'nin I/14(c) Kuralı gereğince, tarihine kadar geçerli kabul edilecektir.

Imza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Tazeleme sürveyinin tamamlanmış ve [Kural I/14\(d\)](#)'nin uygulanmış olduğuna ilişkin kaydın işlenmesi

Gemi, Sözleşme'nin ilgili Kurallarına uymakta olup, bu sertifika; Sözleşme'nin I/14(d) Kuralı gereğince, tarihine kadar geçerli kabul edilecektir.

Imza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

[Kural I/14\(e\)](#) veya [I/14\(f\)](#) çerçevesinde, sertifikanın; geminin sürvey limanına kadar veya, resen ve takdiren uzatılmış olduğuna ilişkin kaydın işlenmesi

Bu sertifika; Sözleşme'nin [I/14\(e\)](#) / [I/14\(f\)](#)* Kuralı gereğince, tarihine kadar geçerli kabul edilecektir.

Imza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

(*) Gereksiz olanlar iptal edilecektir.

Kural I/14(h) çerçevesinde, sertifikanın Yıldönümü Tarihinin ileriye götürülmüş olduğuna ilişkin kaydın işlenmesi

Sözleşme'nin I/14(h) Kuralı gereğince, bu sertifika'nın yeni Yıldönümü Tarihi;..... olarak değiştirilmiştir.

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Sözleşme'nin I/14(h) Kuralı gereğince, bu sertifika'nın yeni Yıldönümü Tarihi; olarak değiştirilmiştir.

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

P-88 Yük Gemisi Teizat Emniyet Belgesi Formu
YÜK GEMİSİ TEİZAT EMNİYET BELGESİ

Bu Belgeye, bir Teizat listesi (Form E) eklenecektir:

(Resmi Mühür)

(lke)

İlişkili 1988 protokolü ile değiştirilmiş
1974 ULUSLARARASI DENİZDE CAN GüVENLİğİ SöZLEşMESİ
HÜKÜMLERİNE GORE, düzenlenmiş

..... Hükümetince verilmiş yetkiye uygun olarak
(lke Adı)

..... tarafından verilmiştir.
(Yetkili kişi veya kuruluş)

Geminin zellikleri*

Geminin adı
Belirgin rakam veya işaretler.....
Bağlama limanı.....
Gross tonajı.....
Geminin detveyi (metrik ton)* ,.....
Geminin boyu
IMO numarası*** ,.....

Geminin tipi*****

Dökme yük gemisi
Petrol tankeri
Kimyasal tanker
Gaz taşıyıcı
Yukarda bahsedilenlerden başka yük gemisi

Geminin omurgasının konulduğu veya benzer
bir inşaa safhasında bulunduğu ve önemli nitelikte
bir değişiklik veya tadilatın başladığı tarih

- (*) Bir alternatif olarak, geminin özellikleri yatay kutular içine de yazılabilir.
(**) Sadece yağ tankerleri, kimyasal tankerler ve gaz taşıyıcılar için.
(***) IMO'nun A.600(15) Kararı ile IMO Gemi Tanıtım Numarası Sistemine göre Gerekli değilse iptal edilecektir.
(****) Gereksiz olanlar iptal edilecektir.

BU SERTİFİKA İLE :

1 Geminin, 1974 Uluslararası Can Güvenliği Sözleşmesi'nin Kural 1/8 gereklerine uygun olarak sörveye tabi tutulmuştur.

2 Sörvey sonunda, aşağıdaki hususlar tespit edilmiştir.

2.1 Gemi, yangın savunma sistemleri ve donanımları ve yangın kontrol planlarıyla Sözleşmenin kurallarına uygun bulunmuştur.

2.2 Can kurtarma araçları ve can filikası teçhizatları, can salları ve kurtarma botları donanımları Sözleşme hükümlerine uygun olarak sağlanmıştır.

2.3 Gemide, Sözleşme gereğince bulunması gereken bir roket tüfeği can kurtarma araçları için telsiz cihazları mevcuttur.

2.4 Gemi, bulunması gerekli seyir cihazları, kılavuzların gemiye çıkması için gerekli araçlar ve notik neşriyat açısından Sözleşme gereklerine uygundur.

2.5 Seyir fenerleri ve işaretleri ile ses ve tehlike işaretlerinin verilmesinde kullanılan araçların mevcut ve Sözleşme ve yürürlükteki Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü ile öngörülen yeterliliklerde oldukları görülmüştür.

2.6 Tüm diğer hususlarda, gemi, Sözleşme'nin ilgili Kuralları açısından uygun durumda bulunmuştur.

3 Muafiyet belgesi düzenlenmiştir / düzenlenmemiştir*

Bu sertifika, Sözleşme'nin Kural I/8'inde belirtilen yıllık ve periyodik sörveyelerin yapılması koşuluyla.....** tarihine kadar geçerlidir.

.....`da tanzim edilmiştir.

(Verildiği yer belirtilecek)

(Tanzim tarihi)

(Yetkili makam veya kişinin imzası)

(Veren makamın mühürü)

(*) Gereksiz olan silinecektir.

(**) Buraya; Sözleşme'nin I/14(a) Kuralı çerçevesinde İdare tarafından tespit edilmiş olan süreye uygun olarak bulunan tarih yazılacaktır. Bu tarihin Ay ve Gün değerleri, Kural I/14(h) gereğince değiştirilmedikçe, Kural I/2(n)'de açıklanan Yıldönümü Tarihini belirtir.

Yıllık ve Periyodik sörvey kayıtlarının işlenmesi

BU BELGE İLE; Sözleşmenin [Kural I/8'i](#) gereğince yapılması gereken sörveyin sonunda, gemi; Sözleşmenin gemiye uygulanabilen hükümlerine uygun durumda bulunduğu tespit edilmiştir.

Yıllık sörvey:

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Yıllık / Periyodik sörvey:*

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Yıllık / Periyodik sörvey:*

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Yıllık sörvey:

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

(*) Gereksiz olanlar iptal edilecektir.

Kural I/14(h) (iii) gereğince yapılan
Yıllık / Periyodik sörveyler

BU BELGE İLE; Sözleşme'nin Kural I/14(h) (iii)'ü gereğince yapılması gereken sörveyin sonunda, gemi; Sözleşmenin gemiye uygulanabilen hükümlerine uygun durumda bulunduğü tespit edilmiştir.

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Kural I/14(c)'nin uygulanması suretiyle, 5 yıldan daha kısa geçerlilik süresi olan bir sertifikanın geçerlilik süresinin uzatılmış olduğuna ilişkin kaydın işlenmesi

Gemi, Sözleşme'nin ilgili Kurallarına uymakta olup, bu sertifika; Sözleşme'nin I/14(c) Kuralı gereğince, tarihine kadar geçerli kabul edilecektir.

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Tazeleme sörveyinin tamamlanmış ve Kural I/14(d)'nin uygulanmış olduğuna ilişkin kaydın işlenmesi

Gemi, Sözleşme'nin ilgili Kurallarına uymakta olup, bu sertifika; Sözleşme'nin I/14(d) Kuralı gereğince, tarihine kadar geçerli kabul edilecektir.

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

[Kural I/14\(e\)](#) veya [I/14\(f\)](#) çerçevesinde, sertifikanın; geminin sörvey limanına kadar veya, resen ve takdiren uzatılmış olduğuna ilişkin kaydın işlenmesi

Bu sertifika; Sözleşme'nin [I/14\(e\)](#) / [I/14\(f\)*](#) Kuralı gereğince,tarihine kadar geçerli kabul edilecektir.

Imza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

[Kural I/14\(h\)](#) çerçevesinde, sertifikanın Yıldönümü Tarihinin ileriye götürülmüş olduğuna ilişkin kaydın işlenmesi

Sözleşme'nin [I/14\(h\) Kuralı](#) gereğince, bu sertifika'nın yeni Yıldönümü Tarihi;..... olarak değiştirilmiştir.

Imza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Sözleşme'nin [I/14\(h\) Kuralı](#) gereğince, bu sertifika'nın yeni Yıldönümü Tarihi; olarak değiştirilmiştir.

Imza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

(*) Gereksiz olanlar iptal edilecektir.

Yük Gemisi Emniyet Belgesi için Teçhizat Listesi (Form E)

Bu liste, her zaman Yük Gemisi Emniyet Sertifikasına ilişik bulunacaktır:

1988 PROTOKOLU İLE DEĞİŞTİRİLMİŞ ŞEKLİ İLE, 1974 ULUSLARARASI DENİZDE CAN GÜVENLİĞİ SÖZLEŞMESİ'NE UYGUNLUK AÇISINDAN MEVCUT TEÇHİZAT LİSTESİ

1 Geminin özellikleri

Geminin adı

Belirgin rakam veya işaretleri

2 Can kurtarma araçlarının ayrıntıları

1 Can kurtarma araçları sağlanabilecek toplam olarak kişi adedi	.....	.....
2 Toplam can filikası adedi	İskele	Sancak
2.1 Can filikalarında taşınabilen kişi sayısı	.....	.....
2.2 Kısmen kapalı can filikası sayısı (Kural III/31) ve LSA kodu bölüm 4.6	.....	.....
2.3 Kendi kendine düzelen kısmen kapalı can filikası sayısı (Kural III/31) ve LSA kodu bölüm 4.8	.....	.....
2.4 Yangından korunmuş can filika sayısı (Kural III/31) ve LSA Dou Bölüm 4.9	.....	.....
2.5 Diğer can filikaları	.....	.....
2.5.1 Sayısı	.....	.....
2.5.2 Tipi	.....	.....
2.6 Serbest düşmeli can filika sayısı	.....	.....
2.6.1 Tam kapalı (Kural 111/3 1) ve LSA kodu bölüm (4.7)	.....	.....
2.6.2 Yarı kapalı (Kural 111/3 1) ve LSA kodu bölüm (4.8)	.....	.....
2.6.3 Yangından korumalı (Kural 111/3 1) ve LSA kodu bölüm (4.9)	.....	.....
3 Motorlu can filikaları sayısı (Yukardaki savıva dahil edilmiş olacak)	.....	.....
3.1 Isıklı can filikası adedi	.....	.....
4 Kurtarma botu sayısı	.....	.....
4.1 Yukardaki savıva dahil edilmiş kurtarma botu sayısı	.....	.....
5 Can salları	.....	.....
5.1 İstenilen denize indirme donanımları	.....	.....
5.1.1 Can sallarının sayısı	.....	.....
5.1.2 Can sallarında taşınabilen kişi sayısı	.....	.....
5.2 Onaylı atma tertibatı gerekli olmayanlar	.....	.....
5.2.1 Can sallarının sayısı	.....	.....
5.2.2 Can sallarında taşınabilen kişi sayısı	.....	.....
5.3 Kural III/31.1.4 gereği can salı sayısı	.....	.....
6 Can simitleri sayısı	.....	.....
7 Can velekleri sayısı	.....	.....
8 Dalma givsileri	.....	.....
8.1 Toplam sayısı	.....	.....
8.2 Can veleklerine uygun givsi sayısı	.....	.....
9 Termal korumalı avgıtların sayısı*	.....	.....
10 Can kurtarma teçhizatında kullanılan Telsiz cihazları	.....	.....
10.1 Radar reflektörü sayısı	.....	.....
10.2 İki yönlü VHF telsiz telefon cihazı	.....	.....

(*) LSA Kodu Paragraf 4.1.5.1.24; 44.8.31 ve 5.1.2.2.13 dışında kalan hükümler.

3 Seyir sistem ve ekipmanlarının ayrıntıları

Ekipman	Gerçek mevcut
1.1 Standart manyetik pusula*
1.2 Yedek manyetik pusula*
1.3 Cayro pusula*
1.4 Cayro pusula pruva ripiteri*
1.5 Cayro pusula kerteriz ripiteri*
1.6 Pruva veya rota kontrol sistemi*
1.7 Polerus veya pusula kerteriz hedefesi*
1.8 Pruva ve rota çevirme olanakları*
1.9 Pruva değeri transmitteri (THD)*
2.1 Notik haritalar/elektronik harita gösterim ve bilgi sistemi (ECDIS)**
2.2 ECDIS'in yedekleme düzenlemeleri
2.3 Notik yayınlar ,
2.4 Elektronik notik yayımların yedekleme düzenlemeleri
3.1 Küresel uydu seyir sistemine / karadaki radyonavigasyon sistemine ait resiver**
3.2 9 GHz radar
3.3 İkinci radar (3 GHz/9 GHz**)
3.4 Otomatik radar plotlama sistemi (ARPA)*
3.5 Otomatik izleme birimi*
3.6 İkinci otomatik izleme birimi*
3.7 Elektronik ploter*
4 Otomatik tanıma sistemi (AIS)
5 Seyir bilgisi kaydedici (VDR)
6.1 Sürat ve mesafe ölçen yardımcı (suya nazaran)*
6.2 Sürat ve mesafe ölçen yardımcı (başta ve kıçta, deniz dibine nazaran)*

(*) Bu ekipmanların yerine alternatiflerinin bulunması; [Kural V/19](#) ile müsaade edilmiştir.Diğer olanakların kullanılması durumunda, bunların neler olduğu belirtilecektir.

(**) Gerekli olmayanları iptal ediniz.

Ekipman	Gerçek mevcut
7 Iskandil*
8.1 Dümen yelpazesi acısı, pervane devir adetleri, trastein gücü ve yönü ile ileri tornistan durum göstergesi*
8.2 Pervane adedi göstergesi*
9 Ses alma sistemi*
10 Emercensi dümenevi telefonu*
11 Gündüz işaret lambası*
12 Radar reflektörü*
13 Uluslararası işaret kodları kitabı

BU BELGE İLE; bu Listedeki kayıtlar her yönüyle doğrudur.
.....'da tanzim edilmiştir.
(Verildiği yer belirtilecek)

.....
(Tanzim tarihi)

.....
(Yetkili makam veya kişinin imzası)

(Veren makamın mühürü)

(*) Bu ekipmanların yerine alternatiflerinin bulunması; [Kural V/19](#) ile müsaade edilmiştir. Diğer olanakların kullanılması durumunda, bunların neler olduğu belirtilecektir.
(**) Gerekli olmayanları iptal ediniz.

P 88Yük Gemisi Telsiz Emniyet Belgesi Formu

YÜK GEMİSİ TELSİZ EMNİYET BELGESİ

Bu belgeye telsiz cihazlarının (Form R) teçhizat listesi eklenecektir:

(Resmi Mühür)

(Ülke)

İlişkili 1988 protokolü ile değiştirilmiş
1974 ULUSLARARASI DENİZDE CAN GÜVENLİĞİ SÖZLEŞMESİ
HÜKÜMLERİNE GÖRE, düzenlenmiş

..... Hükümetince verilmiş yetkiye uygun olarak
(Ülke Adı)
..... tarafından verilmiştir.
(Yetkili kişi veya kuruluş)

Geminin özellikleri*

Geminin adı
Belirgin rakam veya işaretler.....
Kayıtlı olduğu liman.....
Gross tonajı.....
Geminin çalışmaya yetkili kılındığı deniz çalışma bölgeleri (Kural IV/2).....
IMO Numarası**

Geminin omurgasının konulduğu veya benzer bir inşa safhasında bulunduğu ve önemli nitelikte bir değişiklik veya tadilatın başladığı tarih.

BU BELGE İLE :

- 1 Gemi, Sözleşmenin [Kural I/9](#)'u gereğince sörvineye tabi tutulmuştur.
- 2 Sörvineye sonunda : Aşağıdaki hususlar tespit edilmiştir.
 - 2.1 Geminin telsiz cihazları açısından Sözleşme Kurallarına uygun durumda olduğu görülmüştür.
 - 2.2 Can kurtarma araçlarında kullanılan telsiz cihazlarının Sözleşme hükümlerine uygunluğu görülmüştür.
- 3 Muafiyet sertifikası düzenlenmiştir/düzenlenmemiştir.***

(*) Bir alternatif olarak, geminin özellikleri yatay kutular için de yazılabilir.
(**) IMO'nun A.600(15) Kararı ile IMO Gemi Tanıtım Numarası Sistemine göre.
(***) Gereksiz olan iptal edilecektir.

Bu belge, sözleşmenin [Kural 1/9](#)'unda belirtilen periyodik sürveylerin yapılması koşuluyla
..... tarihine kadar geçerlidir.*

(Verildiği yer belirtilecek).....'de tanzim edilmiştir.

.....
Düzenleme tarihi

.....
(Yetkili makam veya kişinin imzası)

(Mühür)

Periyodik sürveylerin onayı

BU BELGE İLE; Sözleşme'nin Kural I/9'u gereğince yapılması gereken sürveyin sonunda,
gemi;Sözleşme'nin gemiye uygulanabilen hükümlerine uygun durumda bulunduğu tesbit
edilmiştir.

Periyodik sürvey:

İmza:

(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Periyodik sürvey:

İmza:

(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Periyodik sürvey:

İmza:

(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Periyodik sürvey:

İmza:

(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

(*) Buraya; Sözleşme'nin U14(a) Kuralı çerçevesinde İdare tarafından tesbit edilmiş olan süreye uygun olarak
bulunan tarih yazılacaktır.Bu tarihin Ay ve Gün değerleri, [Kural 1/14\(h\)](#) gereğince değiştirilmedikçe, [Kural 1/2\(n\)](#) 'de açıklanan
yıldönümü Tarihini belirtir.

Kural I/14(h) (iii) gereğince yapılan Periyodik sürveyler

BU BELGE İLE; Sözleşme'nin Kural I/14(h)(iii)'ü gereğince yapılması gereken periyodik sürveyin sonunda, gemi; Sözleşme'nin gemiye uygulanabilen hükümlerine uygun durumda bulunduğu tesbit edilmiştir.

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Kural I/14(c)'nin uygulanması suretiyle, 5 yıldan daha kısa geçerlilik süresi olan bir sertifikanın geçerlilik süresinin uzatılmış olduğuna ilişkin kaydın işlenmesi

Gemi, Sözleşme'nin ilgili Kurallarına uymakta olup, bu sertifika; Sözleşme'nin I/14(c) Kuralı gereğince, tarihine kadar geçerli kabul edilecektir.

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Tazeleme sürveyinin tamamlanmış ve Kural I/14(d)'nin uygulanmış olduğuna ilişkin kaydın işlenmesi

Gemi, Sözleşme'nin ilgili Kurallarına uymakta olup, bu sertifika; Sözleşme'nin I/14(d) Kuralı gereğince, tarihine kadar geçerli kabul edilecektir.

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Kural I/14(e) veya I/14(f) çerçevesinde, sertifikanın; geminin sörvey limanına kadar veya, resen ve takdiren uzatılmış olduğuna ilişkin kaydın işlenmesi
Bu sertifika; Sözleşme'nin I/14(e) / I/14(f)* Kuralı gereğince, tarihine kadar geçerli kabul edilecektir.

Imza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Kural I/14(h) çerçevesinde, sertifikanın Yıldönümü Tarihinin ileriye götürülmüş olduğuna ilişkin kaydın işlenmesi

Sözleşme'nin I/14(h) Kuralı gereğince, bu sertifika'nın yeni Yıldönümü Tarihi; olarak değiştirilmiştir.

Imza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Sözleşme'nin I/14(h) Kuralı gereğince, bu sertifika'nın yeni Yıldönümü Tarihi; olarak değiştirilmiştir.

Imza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

(*)Gerekmiyen Kural iptal edilecektir.

Yük Gemisi Telsiz Emniyet Belgesi için Teçhizat Listesi (Form R)
Bu liste, her zaman Yük Gemisi Telsiz Emniyet Belgesine ilişik bulunacaktır:

1988 PROTOKOLU İLE DEĞİŞTİRİLMİŞ ŞEKLİ İLE, 1974 ULUSLARARASI DENİZDE
CAN GÜVENLİĞİ SÖZLEŞMESİ'NE UYGUNLUK AÇISINDAN MEVCUT TEÇHİZAT
LİSTESİ

1 *Geminin özellikleri*

Geminin adı
Belirgin rakam veya işaretleri
Telsiz cihazlarını kullanabilecek nitelikte asgari personel sayısı.....

2 *Telsiz Cihazlarının Detayları*

Başlık	Gemideki durum
1 Ana sistemler
1.1 VHF Telsiz cihazları
1.1.1 DSC Kod çözücü
1.1.2 DSC alıcı
1.1.3 Radyo telefon
1.2 MF Telsiz cihazları
1.2.1 DSC Kod çözücü
1.2.2 DSC alıcı
1.2.3 Radyo telefon
1.3 MF/HF Telsiz cihazları
1.3.1 DSC Kod çözücü
1.3.2 DSC alıcı
1.3.3 Telsiz
1.3.4 Direkt yazıcı radyo telgraf
1.4 INMARSAT Gemi yer istasyonu
2 Yedek alarm sistemi
3 Denizcilik Güvenlik Yayınları izleme cihazı
3.1 NAVTEX alıcı
3.2 EGC alıcı
3.3 Direkt yazıcı HF radyo telgraf
4 Uydu EPIRB
4.1 COSPAS-SARSAT
4.2 INMARSAT
5 VHF EPIRB
6 Geminin Radar Reflektörü
7 2.182 kHz** tehlike frekansındaki yayınları alan Telsiz Cihazı
8 2.182 kHz*** tehlike frekansında tehlike alarımını veren Telsiz cihazı

(*) Geminin Emniyet Komitesi tarafından aksine bir karar verilmediği takdirde, 1 Şubat 1999 tarihinden sonra tanzim edilecek belgelerde bulunmasına gerek yoktur.

(**) 1 Şubat 1999 tarihinden sonra tanzim edilecek belgelerde bulunmasına gerek yoktur.

3 Telsiz tesislerinin mevcudiyetinin tesbitinde uygulanacak metod ([Kural IV/15.6 ve 15.7](#))

3.1 Ekipmanların duplikasyonu

3.2 Kıyı tesisindeki bakımlar.....

3.3 Denizde bakım imkanı

4 1 Şubat 1995 tarihinden önce inşa edilmiş olup, 1988* de değiştirilmiş şekli ile Sözleşme'nin Bölüm IV'ünde yer alan ve ilgili gemiye uygulanabilecek gereksinimlere tam olarak uymayan gemiler.

4.1 1 Şubat 1992'den önce yürürlüğe girmiş olan Sözleşmenin gereğince gemiler telsiz-telgraf cihazıyla donatılacaktır.

	Kurallarda gereken	Fiilen uygulanan
Operatör dinleme saatleri
Operatör sayısı
Otomatik alarmin olup olmadığı
Ana sistemin mevcut olup olmadığı
Yedek tesis olup olmadığı
Ana ve yedek vericilerin elektrik besleme yönünden ayrı veya müşterek olduğu

4.2 1 Şubat 1992'den önce yürürlüğe girmiş olan Sözleşme'nin gereğince gemiler telsiz-telefon cihazıyla donatılacaktır.

	Kurallarda gereken	Gemideki Durum
Dinleme saatleri
Operatör sayısı

BU BELGE İLE, Bu Listedeki kayıtlar her yönüyle doğru olduğu beyan edilir.

..... 'da tanzim edilmiştir.

(Verildiği yer belirtilecek)

.....
(Tanzim tarihi)

.....
(Yetkili makam veya kişinin imzası)

(Veren makamın mühürü)

(*) 1 Şubat 1999 tarihinden sonra tanzim edilecek sertifikalarda bulunmasına gerek yoktur.

P 88Yük Gemileri Emniyet Belgesi Formu

YÜK GEMİLERİ EMNİYET BELGESİ

Bu Belgeye, bir Teçhizat Listesi (Form C) eklenecektir.

(Resmi Mühür)

(Ülke)

İlişkili 1988 protokolü ile değiştirilmiş
1974 ULUSLARARASI DENİZDE CAN GÜVENLİĞİ SÖZLEŞMESİ
HÜKÜMLERİNE GÖRE, düzenlenmiş

..... Hükümetince verilmiş yetkiye uygun olarak
(Ülke Adı)

..... tarafından verilmiştir.
(Yetkili kişi veya kuruluş)

Geminin özellikleri*

Geminin adı

Belirgin rakam veya işaretler.....:

Kayıtlı olduğu liman.....

Gross tonajı.....

Dedveyti (metrik ton)** ,.....

Geminin boyu ([Kural III/3.12](#))

Geminin ticaret yapmaya yetkili kılındığı deniz bölgeleri ([Kural IV/2](#))

IMO Numarası*** ,.....

Geminin tipi****

Dökme yük gemisi

Petrol tankeri

Kimyasal tanker

Gaz taşıyıcı

Yukardaki tiplerin dışındaki bir gemisi

Omurganın kızağa konulduğu veya

inşa sürecinin buna tekabül eden tarihi veya

önemli derecede değişiklik

veya tadilatın başladığı tarih.....

(*) Bir alternatif olarak, geminin özellikleri yatay kutular içine de yazılabilir.

(**) Sadece petrol tankerleri, kimyasal tankerler ve gaz taşıyanlar için.

(***) A.600(15)-IMO Gemi Tanıma Numarası Sistemine göre.

(****) Gereksiz olanlar iptal edilecektir.

BU BELGE İLE;

1 Gemi, Sözleşme'nin [Kural I/8, I/9 ve I/10](#)'u gereğince sörveye tabi tutulmuştur.

2 Sörvey sonunda; aşağıdaki hususlar tesbit edilmiştir :

2.1 Geminin tekne, makine ve yukarda belirtilmiş olan [Kural I/10](#)'da açıklanan teçhizatının tatminkar olduğu görülmüş, gemi; Sözleşme'nin Bölüm II-1 ve II-2'nci Bölümlerinde yer alan (yangın savunma sistemleri ve teçhizatı ile yangın söndürme planları hariç) ve gemiye uygulanabilen gerekliliklerine uygun bulunmuştur.

2.2 Gemi karinasının hariçten kontrol edildiğini son iki tarihin ve olduğu tesbit edilmiştir. (tarihler belirtilecek)

2.3 Gemi, yangın savunma sistemleri, teçhizatı ve yangın söndürme planları açısından Sözleşme kurallarına uygun bulunmuştur.

2.4 Can filikaları, can salları ve kurtarma botlarında Sözleşme gereğince bulunması gerekli can kurtarma teçhizat ve avadanlıkları mevcuttur.

2.5 Gemide, Sözleşme gereğince bulunması gereken bir elincesi roket tüfeği ve can filikalarında bulunması gerekli telsiz cihazları mevcuttur.

2.6 Geminin telsiz cihazları açısından Sözleşme kurallarına uygun durumda olduğu görülmüştür.

2.7 Can kurtarma teçhizatında kullanılan telsiz cihazlarının Sözleşme gereksinimlerine uygun durumda çalıştıkları görülmüştür.

2.8 Gemi, bulunması gerekli seyir cihazları, pilotların gemiye girip çıkmasına mahsus tertibat ve notik neşriyat açısından Sözleşme hükümlerine uygundur.

2.9 Seyir fenerleri ve işaretleri ile ses ve tehlike işaretlerinin verilmesinde kullanılan avadanlıkların mevcut ve Sözleşme ve yürürlükteki Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğüne uygun yeterliliklerde oldukları görülmüştür.

2.10 Gemi, diğer bütün konularda da Sözleşme'nin ilgili Kuralları açısından uygun durumda bulunmuştur.

3 Muafiyet Belgesi düzenlenmiştir/düzenlenmemiştir.*

Bu sertifika, Sözleşme'nin [Kural I/8, I/9 ve I/10](#)'unda belirtilen; yıllık, dönem ortası ve periyodik sörveylerin yaptırılması, gemi karinasının hariçten kontrolünün yapılması koşullarıyla,** tarihine kadar geçerlidir.

.....`da tanzim edilmiştir.

(Verildiği yer belirtilecek)

.....
(Tanzim tarihi)

.....
(Yetkili makam veya kişinin imzası)

(Veren makamın mühürü)

(*) Gereksiz olan iptal edilecektir.

(**) Buraya; Sözleşme'nin [I/14\(a\) Kuralı](#) çerçevesinde İdare tarafından tesbit edilmiş olan süreye uygun olarak bulunan tarih yazılacaktır. Bu tarihin Ay ve Gün değerleri, [Kural I/14\(h\)](#) gereğince değiştirilmedikçe, [Kural I/2\(n\)](#)'de açıklanan Yıldönümü Tarihini belirtir.

**Tekne, makine ve teçhizatla ilgili olarak bu sertifikanın paragraf 2.1'inde belirtilen
Yıllık ve Dönem ortası sörvey kayıtlarının işlenmesi**

BU BELGE İLE; Sözleşme'nin [Kural I/10'u](#) gereğince yapılması gereken sörveyin sonunda, gemi;
Sözleşme'nin gemiye uygulanabilen gereksinimlerine uygun durumda bulunduğu tesbit edilmiştir.

Yıllık sörvey:

Imza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Yıllık / Dönem Ortası sörvey:*

Imza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Yıllık / Dönem Ortası sörvey:*

Imza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Yıllık sörvey:

Imza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

(*) Gereksiz olan iptal edilecektir.

Kural I/14(h)(iii) gereğince yapılan
Yıllık / Dönem Ortası sörveyler

BU BELGE İLE; Sözleşme'nin Kural I/14'ü gereğince yapılması gereken Yıllık / Dönem Ortası sörveyin sonunda, gemi; Sözleşme'nin gemiye uygulanabilen hükümlerine uygun durumda bulunduğu tesbit edilmiştir.

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Gemi karinasının denetlenmesine ilişkin kayıtlarının işlenmesi*

BU BELGE İLE; Sözleşme'nin Kural I/10'u gereğince yapılması gereken gemi karinasının hariçten denetimi sonunda, gemi; Sözleşme'nin gemiye uygulanabilen hükümlerine uygun durumda bulunduğu tesbit edilmiştir.

Birinci denetim:

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

İkinci denetim:

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

(*) Müttekip denetimlerin kaydına imkan verebilmek üzere, Form'da değişiklik yapılabilir.

Bu sertifikanın paragraf 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 ve 2.9'uncu paragraflarında atıfta bulunulan yıllık ve periyodik sörveylere ilişkin kayıtların işlenmesi

BU BELGE İLE; Sözleşme'nin [Kural 1/8](#)'i gereğince yapılması gereken sörveyin sonunda, gemi; Sözleşme'nin gemiye uygulanabilen hükümlerine uygun durumda bulunduğu tesbit edilmiştir.

Yıllık sörvey:

İmza:

(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Yıllık / Periyodik sörvey:*

İmza:

(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Yıllık / Periyodik sörvey:*

İmza:

(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Yıllık sörvey:

İmza:

(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

(*) Gereksiz olanlar iptal edilecektir.

Kural I/14(h) (iii) gereğince yapılan
Yıllık / Periyodik sörveyler

BEYAN VE İLAN EDİLİR Kİ; Sözleşme'nin Kural I/8 ve I/14(h)(iii) gereğince yapılması gereken Yıllık / Periyodik* sörveyin sonunda, gemi; Sözleşme'nin gemiye uygulanabilen hükümlerine uygun durumda bulunduğu tesbit edilmiştir.

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Bu sertifikanın 2.6 ve 2.7'inci paragraflarında atıfta bulunulan telsiz cihazlarının tesislerinin periyodik sörveylerine ilişkin kayıtların işlenmesi

BU BELGE İLE; Sözleşme'nin Kural I/9'u gereğince yapılması gereken sörveyin sonunda, gemi; Sözleşme'nin gemiye uygulanabilen gereksinimlerine uygun durumda bulunduğu tesbit edilmiştir.

Periyodik sörvey:

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Periyodik sörvey:

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

(*) Gereksiz olanlar iptal edilecektir.

Periyodik sörvey:

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Periyodik sörvey:

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

**Kural I/14(h) (iii) gereğince yapılan
Periyodik sörveyler**

BEYAN VE İLAN EDİLİR Kİ; Sözleşme'nin Kural I/9 ve I/14(h)(iii) gereğince yapılması gereken Periyodik sörveyin sonunda, gemi; Sözleşme'nin gemiye uygulanabilen hükümlerine uygun durumda bulunduğu tesbit edilmiştir.

İmza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Kural 1/14(c)'nin uygulanması suretiyle, 5 yıldan daha kısa geçerlilik süresi olan bir sertifikanın geçerlilik süresinin uzatılmış olduğuna ilişkin kaydın işlenmesi

Gemi, Sözleşme'nin ilgili Kurallarına uymakta olup, bu sertifika; Sözleşme'nin 1/14(c) Kuralı gereğince, tarihine kadar geçerli kabul edilecektir.

Imza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Tazeleme sürveyinin tamamlanmış ve Kural 1/14(d)'nin uygulanmış olduğuna ilişkin kaydın işlenmesi

Gemi, Sözleşme'nin ilgili Kurallarına uymakta olup, bu sertifika; Sözleşme'nin 1/14(d) Kuralı gereğince, tarihine kadar geçerli kabul edilecektir.

Imza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

(*) Gerekmeyen Kural iptal edilecektir.

Kural I/14(e) veya I/14(f) çerçevesinde, sertifikanın; geminin sörvey limanına kadar veya, resen ve takdiren uzatılmış olduğuna ilişkin kaydın işlenmesi

Bu sertifika; Sözleşme'nin I/14(e) / I/14(f) Kuralı gereğince, tarihine kadar geçerli kabul edilecektir.

Imza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Kural I/14(h) çerçevesinde, sertifikanın Yıldönümü Tarihinin ileriye götürülmüş olduğuna ilişkin kaydın işlenmesi

Sözleşme'nin I/14(h) Kuralı gereğince, bu sertifika'nın yeni Yıldönümü Tarihi; olarak değiştirilmiştir.

Imza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Sözleşme'nin I/14(h) Kuralı gereğince, bu sertifika'nın yeni Yıldönümü Tarihi; olarak değiştirilmiştir.

Imza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

(*) Gereksiz olan iptal edilecektir.

Gemisi için Emniyet Belgesi Teçhizat Listesi (Form C)

Bu liste, her zaman Yük Gemisi Emniyet Sertifikasına ilişik bulunacaktır:

1988 PROTOKOLU İLE DEĞİŞTİRİLMİŞ ŞEKLİ İLE, 1974 ULUSLARARASI DENİZDE CAN GÜVENLİĞİ SÖZLEŞMESİ'NE UYGUNLUK AÇISINDAN MEVCUT TEÇHİZAT LİSTESİ

1 Geminin özellikleri

Geminin adı

Belirgin rakam veya işaretleri

Telsiz cihazlarını çalıştırmak üzere gerekli niteliklere sahip asgari personel adedi

2 Can kurtarma araçlarının ayrıntıları

1 Can kurtarma araçlarının kapasitesi, (toplam olarak kişi adedi)	İskele	Sancak
2 Toplam can filikası adedi
2.1 Can filikalarında taşınabilen kişi sayısı
2.2 Toplam kapalı can filikası sayısı (Kural III/31) ve I.SA Kodu bölüm 4.6
2.3 Kendi kendine düzelen kısmen kapalı can filikası sayısı (Kural III/31 ve LSA kodu bölüm 4.8
2.4 Yangından korunmuş can filikası sayısı (Kural 111/3.1) ve LSA kodu bölüm 4.9
2.5 Diğer can filikaları
2.5.1 Sayısı
2.5.2 Tipi
2.6 Serbest düşmeli can filikası sayısı
2.6.1 Tam kapalı (Kural 111/3.1) LSA Kodu bölüm 4.7
2.6.2 Yarı kapalı (Kural 111/3.1) LSA Kodu bölüm 4.8
2.6.3 Yangından korumalı (Kural 111/3.1) LSA Kodu bölüm 4.9
3 Motorlu can filikaları sayısı (Yukardaki savıya dahil edilmiş olacak)
3.1 Işıklı can filikası adedi
4 Kurtarma botu sayısı
4.1 Yukardaki sayıya dahil edilmiş kurtarma botu sayısı
5 Can salları
5.1 İstenilen denize indirme donanımları Can sallarının sayısı
5.1.2 Can sallarında taşınabilen kişi sayısı
5.2 Onaylı atma tertibatı gerekli olmayanlar
5.2.1 Can sallarının sayısı
5.2.2 Can sallarında taşınabilen kişi sayısı
5.3 Kural III/31.1.4 gereği can salı sayısı <input type="checkbox"/>
6 Can simitleri sayısı
7 Can yelekleri sayısı
8 Dalma giysileri
8.1 Toplam sayısı
8.2 Can yeleklerine uygun dalma giysileri sayısı
9 Termal koruma gereçleri*
10 Can kurtarma teçhizatında kullanılan telsiz cihazları
10.1 Radar reflektörü sayısı
10.2 İki yönlü VHF radyo cihazı

(*) LSA kodu Paragraf 41.5.1.24; 44.8.31 ve 5.1.2.2.13 gereklileri hariç.

3 Radyo Araçlarının Detayları

Başlık	Gemideki durum
1 Ana sistemler
1.1 VHF Telsiz cihazları
1.1.1 DSC Kod çözücü
1.1.2 DSC alıcı
1.1.3 Radyo telefon
1.2 MF Telsiz cihazları
1.2.1 DSC Kod çözücü
1.2.2 DSC alıcı
1.2.3 Radyo telefon
1.3 MF/HF Telsiz cihazları
1.3.1 DSC Kod çözücü
1.3.2 DSC alıcı
1.3.3 Radyo telefon
1.3.4 Direkt yazıcı radyo telgraf
1.4 INMARSAT Gemi yer istasyonu
2 Yedek alarm sistemi
3 Denizcilik Emniyet Yayınları izleme cihazı
3.1 NAVTEX alıcı
3.2 EGC alıcı
3.3 Direkt yazıcı HF radyo telgraf
4 Uydu EPIRB
4.1 COSPAS-SARSAT
4.2 INMARSAT
5 VHF EPIRB
6 Geminin Radar Reflektörü
7 2.182 kHz* tehlike frekansındaki yayınları alan Telsiz Cihazı (alıcı)
8 2.182 kHz** tehlike frekansında tehlike alarmını veren Telsiz cihazı (verici)

4 Telsiz Cihazlarının mevcudiyetinin tesbitinde uygulanacak metod ([Kural IV/15.6 ve 15.7](#))

4.1 Ekipmanların duplikasyonu

4.2 Kıyı tesisindeki bakımlar

4.3 Denizde bakım imkanı

(*) Denizcilik Güvenlik Komitesi tarafından aksine bir karar verilmediği takdirde, 1 Şubat 1999 tarihinden sonra tanzim edilecek sertifikalarda bulunmasına gerek yoktur.

(**) 1 Şubat 1999 tarihinden sonra tanzim edilecek sertifikalarda bulunmasına gerek yoktur.

Ekipman	Gerçek mevcut
1.1 Standart manyetik pusula*
1.2 Yedek manyetik pusula*
1.3 Cayro pusula*
1.4 Cayro pusula pruva ripiteri*
1.5 Cayro pusula kerteriz ripiteri*
1.6 Pruva veya rota kontrol sistemi*
1.7 Polerus veya pusula kerteriz hedefesi*
1.8 Pruva verota çevirme olanakları*
1.9 Pruva değeri transmitteri (THD)*
2.1 Notik haritalar/elektronik harita gösterim ve bilgi sistemi (ECDIS)**
2.2 ECDIS'in yedekleme düzenlemeleri
2.3 Notik yayınlar
2.4 Elektronik notik yayınların yedekleme düzenlemeleri
3.1 Küresel uydu seyir sistemine / karadaki radyonavigasyasyon sistemine ait resiver**
3.2 9 GHz radar
3.3 İkinci radar (3 GHz/9 GHz)**
3.4 Otomatik radar plotlama sistemi (ARPA)*
3.5 Otomatik izleme birimi*
3.6 İkinci otomatik izleme birimi*
3.7 Elektronik ploter*
4 Otomatik tanıma sistemi (AIS)
5 Seyir bilgisi kaydedici (VDR)
6.1 Sürat ve mesafe ölçen yardımcı (suya nazaran)*
6.2 Sürat ve mesafe ölçen yardımcı (başta ve kıçta, deniz dibine nazaran)*

(*) Bu ekipmanların yerine alternatiflerinin bulunması; [Kural V/19](#) ile müsaade edilmiştir. Diğer olanakların kullanılması durumunda, bunların neler olduğu belirtilecektir.

(**) Gerekli olmayanları iptal ediniz.

Ekipman		Gerçek mevcut
7	İskandil	
8.1	Dümen yelpazesi açısı, pervane devir adetleri, trastın gücü ve yönü ile ileri tornistan durum göstergesi	
8.2	Pervane adedi göstergesi	
9	Ses alma sistemi	
10	Emercensi dümenevi telefonu	
11	Gündüz işaret lambası	
12	Radar reflektörü	
13	Uluslararası işaret kodları kitabı	

BEYAN VE İLAN EDİLİR Kİ; bu Listedeki kayıtlar her yönüyle doğrudur.

..... 'da tanzim edilmiştir.
(Verildiği yer belirtilecek)

.....
(Tanzim tarihi)

.....
(Listeyi dolduran Yetkili makam
veya kişinin imzası)

(Veren makamın mühürü)

(*) Bu ekipmanların yerine alternatiflerinin bulunması; [Kural V/19](#) ile müsaade edilmiştir. Diğer olanakların kullanılması durumunda, bunların neler olduğu belirtilecektir.

(**) Gerekli olmayanları iptal ediniz.

P 88 Muafiyet Belgesi Formu

MUAFİYET BELGESİ

(Resmi Mühür)

(Ülke)

İlişkili 1988 protokolü ile değiştirilmiş
1974 ULUSLARARASI DENİZDE CAN GÜVENLİĞİ SÖZLEŞMESİ
HÜKÜMLERİNE GÖRE, düzenlenmiş

..... Hükümetince verilmiş yetkiye uygun olarak
(Ülke Adı)

..... tarafından verilmiştir.
(Yetkili kişi veya kuruluş)

Geminin özellikleri*

Geminin adı

Belirgin rakam veya işaretler.....

Bağlama Limanı

Gross Tonajı.....

IMO numarası**.....

BU BELGE İLE :

Gemi, Sözleşmenin vermiş olduğu yetkiler çerçevesinde, Sözleşmenin

.....

..... Kurallarından muaf tutulmuştur.

Muafiyet belgesinin verilmesine esas olan şartlar,

.....

.....

.....

muafiyet belgesinin verilmesine esas olan seferler.....

.....

Bu belge ilişitirilmiş olduğu belgesinin

yürürlükte bulunması koşuluyla, tarihine kadar geçerlidir.

.....

verildiği yer

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

(*) Bir alternatif olarak, geminin özellikleri yatay kutular içine de yazılabilir.

(**) IMO'nun A.600(15) Kararı ile IMO Gemi Tanıtım Numarası Sistemine göre.

[Kural I/14\(c\)](#)'nin uygulanması suretiyle, 5 yıldan daha kısa geçerlilik süresi olan bir sertifikanın geçerlilik süresinin uzatılmış olduğuna ilişkin kaydın işlenmesi

Gemi, Sözleşme'nin ilgili Kurallarına uymakta olup, bu sertifika; Sözleşme'nin [I/14\(c\) Kuralı](#) gereğince, tarihine kadar geçerli kabul edilecektir.

Imza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

Tazeleme sürveyinin tamamlanmış ve [Kural I/14\(d\)](#)'nin uygulanmış olduğuna ilişkin kaydın işlenmesi

Gemi, Sözleşme'nin ilgili Kurallarına uymakta olup, bu sertifika; Sözleşme'nin [I/14\(d\) Kuralı](#) gereğince, tarihine kadar geçerli kabul edilecektir.

Imza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

[Kural I/14\(e\) veya I/14\(f\)](#) çerçevesinde, sertifikanın; geminin sürvey limanına kadar veya, resen ve takdiren uzatılmış olduğuna ilişkin kaydın işlenmesi

Bu sertifika; Sözleşme'nin [I/14\(e\) / I/14\(f\)* Kuralı](#) gereğince, ilştirilmiş olduğu
Sertifikasının yürürlükte bulunması koşuluyla tarihine kadar geçerlidir.

Imza:
(Yetkili memurun imzası)

Yer:

Tarih:

(Yetkili Makamın mühürü)

(*) Gereksiz olan iptal edilecektir.

Nükleer Yolcu Geminin Emniyet Belgesi Formu

NÜKLEER YOLCU GEMİSİ EMNİYET BELGESİ

(Resmi Mühür)

(Ülke)

1974 ULUSLARARASI DENİZDE CAN GÜVENLİĞİ SÖZLEŞMESİ HÜKÜMLERİNE GÖRE Düzenlenmiştir.

Geminin Adı	Belirgin rakam ve işaretler	Bağlama Limanı	Gros Tonajı	Bölüm III* Kural 27(c) (vii)'ye uygun olan seferlerin ayrıntıları	Omurganın konulduğu tarih (aşağıdaki NOT'a bakınız)

Bu
Aşağıda imzası bulunan ben

Onaylanan Hükümet
Onaylayan kişi

I. Yukarıda adı geçen geminin, yukarıda belirtilen Sözleşme Hükümleri gereğince tam olarak sorveyden geçirildiğini;

II. Bir nükleer gemi olan geminin, Sözleşmenin Bölüm VIII gereklerine ve gemi için onaylanan güvenlik değerlendirmesine uyduğunu.

III. Sorveyden geçen geminin aşağıdaki hususlarda adı geçen Sözleşmeye ekli Kuralların gereklerine uyduğunu gösterdiğini:

- .1 Gemi bünyesi, ana ve yardımcı makinalar, kazanlar ve diğer basınç kapları
- .2 Su geçirmez bölme düzenlemeleri, ve ayrıntıları;
- .3 Aşağıdaki yükleme sınırları

Geminin her iki bordasında vasatına işaretlenen bölme yükleme sınırları (Kural 11/bölüm II-1**)	Fribord	Aşağıdaki bölmeler dahil yolcu taşınması halinde

(*) Şimdiki [Kural III/2.1.2](#)

(**) Şimdiki [Kural II-1/13](#)

IV. Can kurtarma araçları, aşağıda gösterildiği üzere toplam olarak en çok kişi içindir.

..... Can filikası (..... motorlu can filikası dahil)kişi alabilecek nitelikte motorlu can filikası, telsiz-telgraf cihazları ve projektörle donatılmış (yukarıda gösterilen can filikaları dahil) toplam can filikaları dahil ve sadece projektörle donatılmış motorlu can filikası, (keza yukarıda belirtilen toplam can filikalarına dahil) bu filikalar için gerekli belgeli can filika personeli.

..... Kişi alabilen onaylı indirme tertibatı istenen can salları

..... Kişi alabilen onaylı indirme tertibatı istenmeyen can salları

..... Yüzer şamandıra kapasitesi..... kişilik

..... Can simitleri

..... Can yelekleri

V. Can filikaları ve can salları kuralların gereklerine uygun olarak donatılmıştır.

VI. Kurallar gereğine uygun olarak gemide roket tüfeği ve can kurtarma araçları için taşınabilir portatif telsiz cihazı bulundurulmalıdır.

VII. Gemi telsiz-telgraf cihazı ile ilgili kuralların gereklerine aşağıda gösterildiği üzere uygundur.

	Kuralların Gerekleri	Gemideki Durum
Operatör dinleme saatleri
Operatör sayısı
Oto alarının bulunup bulunmadığı
Ana tesisat bulunup bulunmadığı
Yedek tesisat bulunup bulunmadığı
Ana ve yedek vericilerin elektrik devrelerinin avrı veva birlikte olduğu
Yön bulucu (D.F) bulunup bulunmadığı
Telsiz telefon tehlike frekansını alacak telsiz cihazı bulunup bulunmadığı
Radar bulunup bulunmadığı
Sertifikalı personel sayısı

VIII Mevcut olduğu takdirde motorlu can filikalarındaki telsiz telgraf cihazları ve/veya can kurtarma araçlarındaki taşınabilir telsiz cihazı kuralların Hükümlerine uygundur.

IX Gemi yangın ihbar ve yangın savunma tertibatı, radar, iskandil cihazı, cayro pusula hakkındaki Kuralların gereklerine uygun olup Sözleşmedeki Kurallarla yürürlükteki Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları hükümlerine göre seyir fenerleri ve işaretleri, kılavuz merdiveni, seda işaretleri ve tehlike işaretleri vermeye mahsus araçlar ile donatılmıştır.

X Gemi, diğer tüm hususlarda Kuralların gereklerine uygulanabildiği kadar uygundur.

Bu belge hükümeti adına verilmiştir Tarihine kadar geçerlidir. de (düzenlendiği yer) tarihinde verilmiştir.

Bundan sonrada bu belgeyi düzenleme yetkisi olan makamın mühürü veya düzenleyen kişinin imzası bulunacaktır :

(Mühür)

Belge imzalandığında aşağıdaki paragraf ilave edilir:

Adı geçen Hükümet aşağıda imzası bulunan kişiye belge düzenleme konusunda yetki vermiştir.

(İmza)

NOT: Sözleşmenin Bölüm II-I, Kural (b) (i)* hükümlerine göre veya Bölüm II-2, Kural 1 (a) (i)** hükümlerine göre tadil edilen bir gemi olması halinde tadilatın başladığı tarih yazılacaktır.

(*) Şimdiki [Kural II-1/1.1.3.3](#)

(**) Şimdiki [Kural II-2/1.1.3.3](#)

Nükleer Yük Gemisi Emniyet Belgesi Formu

NÜKLEER YÜK GEMİSİ EMNİYET BELGESİ

(Resmi Mühür)

(Ülke)

1974 ULUSLARARASI DENİZDE CAN GÜVENLİĞİ SÖZLEŞMESİ HÜKÜMLERİNE GÖRE Düzenlenmiştir.

Geminin Adı	Belirgin rakam ve işaretler	Bağlama Limanı	Gros Tonajı	Omurganın konulduğu tarih

Bu
Aşağıda imzası bulunan ben

Onaylanan Hükümet
Onaylayan kişi

I. Yukarıda adı geçen geminin, yukarıda belirtilen Sözleşme Hükümleri gereğince tam olarak sörveyden geçirildiğini;

II. Bir nükleer gemi olan geminin, Sözleşmenin Bölüm VIII gereklerine ve gemi için onaylanan güvenlik değerlendirmesine uyduğunu;

III. Sörveyden geçen geminin, tekne, makineler ve teçhizat bakımından Sözleşmenin Bölüm I Kural 10'un belirttiği gereklere ve Bölüm II-1 ile Bölüm II-2 nin ilgili gereklerine uyduğunu;

IV. Can kurtarma araçlarının toplam olarak kişiye yeterli olduğunu ve fazlasını taşıyamayacağını bu bağlamda

Geminin iskele tarafından personel alabilecek can filikası

Geminin sancak tarafından personel alabilecek can filikası

Motorlu can filikasının (yukandaki toplam can filikasına dahil)..... ışıldak ve telsiz-telgraf ile donatılmış motorlu filikalar vesadece ışıldak bulunduran motorlu can filikaları

.....onaylı bir denize indirme tertibatı bulunması gerekli can sallarınınkişi alabilecek kapasitede olduğunu ve

.....Onaylı bir denize indirme tertibatı bulunması gerekli olmayan can sallarının kişi alabilecek kapasitede olduğunu ve

..... can simitleri

.....can yelekleri

V. Can filikaları ve can salları Sözleşmeye ekli kuralların hükümlerine uygun olarak donatıldığını.

VI. Kurallar gereğine uygun olarak gemide roket tüfeği ve can kurtarma araçları için taşınabilir portatif radyo cihazı bulundurulmalıdır.

VII Gemi telsiz-telgraf tesisatı ile ilgili kuralların gereklerine aşağıda gösterildiği üzere uygundur.

	Kuralların Gerekleri	Gemideki Durum
Operatör dinleme saatleri
Operatör sayısı
Oto alarmin bulunup bulunmadığı
Ana tesisat bulunup bulunmadığı
Yedek tesisat bulunup bulunmadığı
Ana ve yedek vericilerin elektrik devrelerinin ayrı veya birlikte olduğu
Yön bulucu (D.F) bulunup bulunmadığı
Telsiz telefon tehlike frekansını alacak telsiz cihazı bulunup bulunmadığı
Radar bulunup bulunmadığı

VIII. Mevcut olduğu takdirde motorlu can filikalarındaki telsiz telgraf cihazları ve/veya can kurtarma araçlarındaki taşınabilir telsiz cihazı kuralların Hükümlerine uygundur.

IX. Gemi, yangın ihbar ve yangın savunma tertibatı, radar, elektrikli iskandil cihazı, cayro pusula hakkındaki Kuralların gereklerine uygun olup, Sözleşmedeki Kurallarla yürürlükteki Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları hükümlerine göre seyir fenerleri ve işaretleri, kılavuz merdiveni, seda işaretleri vermeye mahsus araçlar ile donatılmıştır.

X. Gemi, diğer tüm hususlarda Kuralların gereklerine uygulanabildiği kadar uygundur.

Bu belge hükümeti adına verilmiştir.

..... Tarihine kadar geçerlidir.

..... de (düzenlendiği yer) tarihinde verilmiştir.

Bundan sonrada bu belgeyi düzenleme yetkisi olan makamın mühürü veya düzenleyen kişinin imzası bulunacaktır:

(Mühür)

Belge imzalandığında aşağıdaki paragraf ilave edilir:

Adı geçen Hükümet aşağıda imzası bulunan kişiye belge düzenleme konusunda yetki vermiştir.

(İmza)

NOT: Sözleşmenin Bölüm II-1, Kural 1(b) (i)* hükümlerine göre veya Bölüm II-2, Kural I (a) (i) hükümlerine göre tadil edilen bir gemi olması halinde tadilatın başladığı tarih yazılacaktır.

(*) Şimdiki [Kural II-1/1.1.3.3](#)

(**) Şimdiki [Kural II-2/1.1.3.3](#)

EKLER

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

EK-1	Karar A.883(21) Harmonize Sörvey ve Belgelendirme Sisteminin (HSSC)	
	Global ve üniform uygulaması	425
EK-2	Gemilerde bulundurulması gereken belgeler ve dökümanlar	428
EK-3	SOLAS Konferansında Kabul Edilen Kararların listesi	439

Ek-1

Karar A.883(21)

Harmonize Sörvey ve Belgelendirme Sisteminin Global re Üniform uygulanması

GENEL KURUL,

Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin deniz emniyeti ve gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü konusu ile ilgili işlevlerine dair Madde 15(j)sini ANIMSAYARAK,

1974 Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi (1974 SOLAS Sözleşmesi) ile 1966 Uluslararası Yük Çizgileri Sözleşmesi (1966 Yük Çizgileri Sözleşmesi) çerçevesinde; diğer kararlar meyanında, harmonize bir sörvey ve sertifikasyon sistemini de öngören 1974 Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi'ne ilişkin 1988 Protokolü (1988 SOLAS Protokolü)'nu ve 1966 Uluslararası Yük Çizgileri Sözleşmesi'ne ilişkin 1988 Protokolü (1988 Yük Çizgileri Protokolü)'nu BENİMSEMİŞ OLARAK,

1988 SOLAS ve Yük Hatları Protokolları 3 Şubat 2000 tarihinde uygulanmaya başlayacaktır. 1998 SOLAS'a Katılan ülkelerin gemileri, bayraklarını çektikleri andan itibaren Harmonize sörvey ve belgelendirme sistemini uygulayacaklardır.

Aynı zamanda Aşağıda verilen kararlar da, Harmonize Sörvey ve belgelendirme sistemi tarafından kabul edilen değişikliklerdir :

(a) Gemilerin oluşturduğu deniz kirliliğinin önlenmesi hakkındaki Uluslararası Sözleşme (1973) karar MEPC 39(29) ile 1978 protokolü (MARPOL 73/78) Ek-1 ve Ek-2 değişiklikleri,

(b) MEPC 40(29) ve MSC.16(58) Nolu kararlar ile kabul edilen Tehlikeli Dökme Kimyasal Yük Taşıyan Gemilerin İnşaası ve Teçhizatına dair Uluslararası Kodu (IBC Kodu),

(c) MSC. 17(58) Nolu Karar ile kabul edilen Dökme Sıvılaştırılmış Gaz Taşıyan Gemilerin İnşaası ve Teçhizatına dair Uluslararası Kodu (IGC Kodu),

(d) MEPC. 41(29) ve MSC. 18(58) Nolu kararlar ile kabul edilen Tehlikeli Kimyasal Yük Taşıyan Gemilerin İnşaası ve Teçhizatına dair Uluslararası Kodu (BHC) kodu.

"Yukarıda bahse konu maddelerle yapılan önceki değişiklikler 3 Şubat 2000 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir:

(a) MARPOL 73/78'e gelen değişiklikler, MARPOL 73/78'e katılan ülkelere ait bayrak taşıyan gemilere IBC ve BCH Kodları uygulanacaktır.

(b) 1974 SOLAS Sözleşmesine katılan ülkelere ait bayrak taşıyan gemilere IBC ve BCH kodları uygulanacaktır.

Hangisi olduğuna bakılmaksızın.

1988 SOLAS ve Yük Hatları protokollarına katılanlar,

Tüm devletler bayraklarını taşıyan tüm gemilere Sörvey ve belgelendirme sistemlerini aynı anda ve tek tip uygulamaya ARZULU OLARAK,

Harmonize Sörvey ve Belgelendirme Sistemin erken uygulanması Karar A.718(17)'yi ANIMSAYARAK, Harmonize sörvey ve Belgelendirme Sistemini tanıyan ülkelerin öncelikle 1988 SOLAS ve Yük Hatları Protokolların yürürlüğe girmesini TEŞVİK EDEREK,

Harmonize Sörvey ve Belgelendirme Sisteminin en az SOLAS ve Yük Hatları Sözleşmelerindeki tavsiyelere eşit olduğuna İKNA EDİLEREK,

1988 SOLAS ve Yük Hatları Protokollarına katılmayan ülkelere Harmonize Sörvey ve Belgelendirme sisteminin uygulamalarının tek tip ve aynı anda eşit olarak uygulanmasının en iyi sistem olduğuna İNANMALARINI TAVSİYE EDEREK,

Harmonize sörvey ve belgelendirme sisteminin Global ve Tektip uygulamaları ülkeler tarafından piyasaya çıkarılan Belgelerin süre ve geçerliliklerini dikkate alarak dağıtımına devam etmeleri ve karışıklıklardan ve problemlerden kaçınmaları

Deniz Çevre Koruma Komitesinin 43. toplantısında ve Deniz Emniyet Komitesinin 71. toplantısındaki kararları DÜŞÜNEREK,

1. EK-1 de sunulan kararları sağlamak için Harmonize Sörvey ve Belgelendirme sistemini tanımaya DAVET EDER.

2. 1974 SOLAS Sözleşmesini ve 1966 Yük Hatları Sözleşmesine KATILAN fakat 1988 SOLAS ve Yük Hatları protokoluna katılmayan ülkeler

(a) 3 Şubat 2000 den itibaren Harmonize Sörvey ve Belgelendirme sistemini uygulamaları.

(b) Ek-2 ile değiştirilen 1988 SOLAS ve Yük Hatları protokollarında formları sunulan protokolları yürürlüğe sokmalıdırlar.

3. 1998 SOLAS ve Yük Hatları Protokollarını kabul eden Hükümetleri, sözkonusu SOLAS ve Yük Hatları Sözleşme veya protokollerinin yürürlüğe girdiği tarihte geçerli olan ve yukarıdaki paragraf 1'e uygun şekilde tanzim edilmiş belgeleri geçerlilik sürelerinin bitimine kadar geçerli saymaya DAVET EDEREK,

4. Harmonize Sörvey ve Belgelendirme sistemini bu Karar'ın öngördüğü esaslara uygun olarak uygulamaya koyan Hükümetlerden, buna ilişkin uygulamalar ve sistemin yürürlüğe gireceği tarih konusunda Genel Sekreteri bilgilendirmelerini TALEP EDEREK;

5. Ayrıca Harmonize Sörvey ve Belgelendirme Sistemini bu KARAR çerçevesinde uygulamaya koyan Hükümetlerin uygulamaları konusunda Üye ülkeleri bilgilendirmesini Genel Sekreterden TALEP EDEREK,

6. 1988 SOLAS ve Yük Hatları protokollarına katılmayan ülkeleri en kısa zamanda katılmaya TEŞVİK EDER.

Lahika 1

Harmonize Sörvey Belgelendirme Sisteminin Başlaması

1 Herhangi bir gemideki Yürürlükteki Belgeler Sisteminin uygulanacağı tarih olan 3 Şubat 2000 tarihinde, geçerlilik süresinin sona erdiği tarihe kadar geçerliliklerini muhafaza edeceklerdir.

2 Harmonize Sörvey ve Belgelendirme Sisteminin başlangıç tarihi olan 3 Şubat 2000 tarihinden sonra, SOLAS, Yük Hatları Protokolu ve MARPOL sözleşmelerine göre, Gemi Sahibi veya şirket tarafından, idare veya onun adına belge tanzim eden kuruluş ile Yük gemisi inşa Belgesi yürürlük tarihi, Gemi inşa veya onarun veya tadilat tarihi ile sistemin başlayacağı tarih konusunda karşılıklı mutabakat sağlayacaklardır.

3 Bu durumda, Harmonize Sistemin başlangıç tarihinden önce yürürlükten kalkan belge yerine yeni bir belge verilmelidir, yeni belge Harmonize sistem altında tanıtılan formda olmalı ve yenilenen sörveyden sonra yürürlüğe konmalıdır. Yeni Belgenin geçerliliği paragraf 2 de belirtilen Harmonize sistemin başlangıç tarihi ile sınırlandırılmalıdır.

4 Herhangi bir belgenin geçerlilik süresinin halen devam edip etmediğine bakılmaksızın, herhangi bir gemide Harmonize Sörvey ve Belgelendirme Sistemine geçirdiği tarihte süresinin dolmuş olup olmadığına bakılmaksızın tazeleme sörveyleri uygulanacak ve gemiye, sörvey edilen hususlarla ilgili yeni belgeler tanzim edilecektir. Bununla birlikte, sistemin uygulanmaya başlayacağı tarihten itibaren üç ay öncesine kadar olan dönem içinde uygulanmış bulunan sörveylerin geçerli kabul edilmeleri, İdare tarafından dikkate alınabilir.

5 Bu Karar çerçevesinde Harmonize Sörvey ve Belgelendirme Sistemi uygulamaya konulurken, bütün gemi tiplerinin aynı anda kapsanması ve uygulanabilir tüm teçhizatın da kapsama alınması uygun olur.

Lahika 2

1988 SOLAS ve Yük Hatları Protokolları ile yürürlüğe konan Belgelerin formlarının değiştirilmesi

Yolcu Gemisi Emniyet Belgesi

Yük Gemisi İnşaa Emniyet Belgesi

Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Belgesi

Yük Gemisi Telsiz Emniyet Belgesi

Yük Gemisi Emniyet Belgesi

"1974 ULUSLARARASI DENİZDE CAN GÜVENLİĞİ SÖZLEŞMESİ hükümleri altında düzenlenmiştir." cümlesinden sonraki "İlişkili 1988 protokolu ile değiştirilmiş" ibaresini siliniz ve "Harmonize Sörvey ve Belgelendirme Sisteminin Global uygulamaları Toplantısı Kararı A.883(21)'e göre" ifadesini ilave ediniz.

Yolcu Gemisi Emniyet Belgesi için Teçhizat Listesi (Form P)

Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Belgesi için Teçhizat Listesi (Form E)

Yük Gemisi Telsiz Emniyet Belgesi için Teçhizat Listesi (Form R)

Yük Gemisi Emniyet Belgesi için Teçhizat Listesi (Form C)

"1974 ULUSLARARASI DENİZDE CAN EMNİYETİ SÖZLEŞMESİNE UYGUN TEÇHİZAT LİSTESİ" cümlesinden sonra gelen "İlişkili 1988 Protokolu ile değiştirilmiştir." ibaresini siliniz ve "Harmonize Sörvey ve Belgelendirme Sisteminin Global Uygulamaları Toplantısı kararı A.883(21)'e göre" ifadesini ilave ediniz.

Uluslararası Yük Hatları Belgesi

Uluslararası Yük Hatları Muafiyet Belgesi

"1966 Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi hükümleri altında düzenlenmiştir" ifadesinden sonra gelen "ilişkili 1988 protokolu ile değiştirilmiştir." ibaresini siliniz ve "Harmonize Sörvey ve Belgelendirme Sisteminin Global Uygulamaları Toplantısı kararı A.833(21)'e göre" ifadesini ilave ediniz.

Ek-2

Gemide Bulundurulması Gereken Belgeler ve Dökümanlar

(Not : Gemide bulundurulması gereken tüm belgeler orjinal olmalıdır:)

1	Tüm gemiler	Kaynak
	<i>Uluslararası Tonilato Belgesi (1969)</i> Her gemide Uluslararası Tonilato Sözleşmesinde (1969) belirtilen gross ve net tonaja uygun Uluslararası Tonilato belgesi verilir.	Tonilato Sözleşmesi Madde 7
	<i>Uluslararası Yük Hatları Belgesi</i> Uluslararası Yük Hatları sözleşmesi, 1966 kurallarına ve aynı sözleşme veya 1988 LL Protokolü ile değiştirilmiş sözleşme uyarınca incelenen onaylanan her gemiye Uluslararası Yük Hatları Belgesi verilir.	LL Sözleşmesi Madde 16; 1988 LL Protokolü Madde 18
	<i>Uluslararası Yük Hatları Muafiyet Belgesi</i> Yük hatları sözleşmesi Madde 6 veya 1988 LL Protokolü ile değiştirilmiş sözleşme uyarınca yükleme muafiyeti verilmiş herhangi bir gemiye Uluslararası Yük Hatları Muafiyet Belgesi verilir.	LL Sözleşmesi Madde 6 1988 LL Protokolü Madde 18
	<i>Başlangıç Denge Kitapçığı</i> Büyüklüğüne bakılmaksızın her yolcu gemisi ve boyu 24 m veya daha büyük her yük gemisi tamamlandıktan sonra meyil deneyi yapılacak ve denge elemanları belirlenecektir. Geminin çeşitli yükleme şartları altında, Kaptana çabuk ve basit işlemlerle hassas bir rehber niteliğinde olabilecek bir denge kitapçığı sağlanacaktır. Denge Kitapçığı Dökme yük taşıyan gemiler kitapçığında istenen bilgileri de içerebilir.	SOLAS 1974 Kural II-1/22 ve II-1/25-8 1988 LL Protokolü Kural 10
	<i>Hasar Kontrol Kitapçıkları</i> Yolcu ve Yük gemilerinde, Her bir güverte ve ambar için su geçirmez bölmelerin sınırlarını, buralardaki menfezleri ve kapama araçlarını ve bunlara ait kontrol konumlarını, yaralanmadan dolayı ortaya çıkabilecek meyili düzeltmek için gerekli düzenlemeleri açık olarak gösteren planlar, gemide görevli zabıtana rehberlik etmek üzere sürekli olarak sergileneceklerdir. Uygun bilgileri içeren kitapçıklar da gemi zabitanının kullanımına elverişli olacak biçimde bulundurulacaktır.	SOLAS 1974 Kural II-1/23, 23-1,25-8

Gemi adamı donatımında asgari emniyet belgesi
Sözleşmenin I. Bölümünün uygulandığı her gemi idarenin uygun gördüğü minimum güvenli personel donatma belgesi veya idarenin vereceği minimum güvenli gemi adamı ile donatıldığına dair eşdeğer bir belge sağlanacaktır.

SOLAS 1974
(1989 değişiklikleri
Kural V/13(b))

Kaptan, Zabitler veya tayfalar için Belgeler
Gemiadamlarının eğitimi, Belgelendirilmesi ve vardiya standartları hakkında 1978 Uluslararası STCW sözleşmesi ekindeki hükümler uyarınca deniz hizmeti, yaş, sağlık, eğitim, nitelik ve sınav gereklerini karşıladığı idarece kabul edilen adaylara Kaptan, zabit ve tayfa belgeleri verilecektir. Belgelerin Formatı STCW konvansiyonu A-I/2 bölümünde verilmiştir. Belgeler gemide, sahibinde orjinal şekliyle bulundurulacaktır.

STCW 1978
(1995 değişiklikleri)
Madde VI Kural I/2
STCW
Bölüm A-I/2

Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Belgesi
150 gross ton ve üzeri her akaryakıt tankerine ve MARPOL 73/78'e taraf olmayan diğer ülkelerin kontrolü altındaki Liman veya açık deniz kurallarına göre sefer yapan her 400 gross ton ve üstü diğer gemilere MARPOL 73/78 Ek-I Kural 4'e göre yapılacak incelemeden sonra bir Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Belgesi verilecektir.

MARPOL 73/78
Ek I Kural 5

Akaryakıt Kayıt Defteri
150 gross ton ve üzeri her petrol tankeri ve 400 gross ton ve üzeri tüm gemilere bir Akaryakıt Kayıt Defteri, Kısım I (Makina Dairesi İşlemleri) sağlanacaktır. Ayrıca 150 gross ton ve üzeri tüm akaryakıt tankerlerine bir akaryakıt Kayıt Defteri, Kısım II (Yük/balast işlemleri) sağlanacaktır.

MARPOL 73/78
Ek I Kural 120

Gemi Akaryakıt Kirliliği Acil Planı
150 gross ton ve üzeri her akaryakıt tankeri ve 400 gross ton ve üzeri diğer gemiler, idare tarafından onaylanmış Akaryakıt Kirliliği Acil Planı bulunduracaktır.

MARPOL 73/78
Ek I Kural 126

Atık Yönetim Planı
400 gross ton ve üzeri her gemi ve 15 kişi ve üzeri personel taşıyan her gemibir Atık Yönetim Planı bulunduracaktır.

MARPOL 73/78
Ek V Kural 9

Atık Kayıt Kitapçığı

400 gross ton ve üzeri her gemi ve 15 kişi ve üzerini taşımak için belge almış her gemi ve sözleşmeye taraf olmayan ülkelerin yönetimi altındaki Liman veya açık deniz terminallerine sefer yapan gemiler ve sabit veya yüzer deniz yatağında kâr amaçlı çalışmalar yapan platformlar atık kayıt defteri tutacaklardır.

MARPOL 73/78
Kural VI/5, VII/6
MSC/Genelge 745

Kargo Emniyet Kitabı

Kargo birimlerinin, konteynerler dahil, yüklenmesi, istiflenmesi ve emniyete alınması, idare tarafından onaylanmış Kargo Emniyet Kitabına göre yapılacaktır. Kargo Emniyet Kitabının, katı ve sıvı dökme yük harici yük taşıyan tüm gemiler için, organizasyon tarafından yazılan standarta, veya en az organizasyon tarafından geliştirilen standartlarına eş değerde olması gerekir.

SOLAS 1974
Kural VII/5, VII/6
MSC/Genelge 745

ISM Kodu Uygunluk Dökümanı

ISM Kod gereklerine uygun her şirkete uygunluk dökümanı verilecektir. Dökümanın bir kopyası gemide muhafaza edilecektir.

SOLAS 1974
Kural IX/4;
ISM Kodu
para : 13

Emniyetli Yönetim Belgesi

Her gemiye idarenin kabul ettiği bir organizasyon tarafından Emniyetli Yönetim Belgesi verilir. İdare veya idarenin kabul ettiği organizasyon, Emniyetli Yönetim Belgesi vermeden önce Şirketin ve gemisinin onaylı Emniyetli yönetim sistemine uygun olduğunu doğrulayacaktır.

SOLAS 1974
Kural IX/4;
ISM Kodu
para : 13

2 Yukarıda Kısım 1'de sıralanan belgelere ilaveten, yolcu gemilerinde bulundurulacak belgeler.

*Yolcu Gemisi Emniyet Belgesi**

SOLAS 1974, Bölüm II-1, II-2, III ve IV ve diğer ilgili gereklere uygun yolcu gemileri için denetim ve sörveyden sonra Yolcu Gemisi Emniyet Belgesi düzenlenecektir. Yolcu Gemisi Emniyet Belgesi için teçhizat formu (Form P) daima ilişkide bulundurulacaktır.

SOLAS 1974
Kural I/12 ve
GMDSS değişiklikleri;
1988 SOLAS
Protokolu
Kural I/12

(*) Belge formu ve teçhizat kayıt listesi SOLAS 1974 GMDSS değişikliklerinde bulunabilir.

*Muafiyet Belgesi**

Bir gemiye SOLAS 1974 kurallarına göre bir muafiyet sağlanmışsa, yukarıda Listelenen belgelere ek olarak Muafiyet Belgesi verilir.

SOLAS 1974
Kural I/12
1988 SOLAS
protokolu kararı I/12

Özel Ticaret Amaçlı Yolcu Gemileri

1971 Özel Ticaret Amaçlı Yolcu Gemileri Sözleşmesi gereği özel ticaret amaçlı gemilere, Emniyet Belgesi formu verilir.

STP SÖZLEŞMESİ
Kura1 6

Özel Ticari Yolcu Gemileri Mahal Belgesi

Özel Ticari Yolcu Gemileri için, Mahal gerekleri hakkındaki Protokol Şartlarına göre Özel Ticari Yolcu Gemileri Mahal Belgesi verilir.

SSTP 73,
Kural 5

Arama ve Kurtarma İşbirliği Planı

Sözleşmenin I. Bölümü uygulanan ve Sabit rotalarda ticaret yapan yolcu gemileri, acil bir durumda uygun arama ve kurtarma servisleri ile işbirliği için bir plan bulunduracaklardır.

SOLAS 1974
(1995 Konferansı
değişiklikleri)
Kural V/15(c)

Çalıştırma Sınırları Listesi

Sözleşmenin I. Bölümü uygulanan yolcu gemileri, geminin çalıştırma sınırlarının bir listesini bulunduracaklardır. Bu liste SOLAS kurallarından hangi muafiyetleri, çalıştırma alanlarındaki tehditleri, hava ve deniz durumu tehditlerini, müsaade edilebilir yükleme sınırlarını, trim, sürat ve idare tarafından konulan veya dizayn veya inşa aşamalarında tesis edilmiş diğer sınırları içerir.

SOLAS 1974
(1995 Konferansı
değişiklikleri)
Kural V/23

- 3 *Yukarıda Kısım 1 de sıralanan belgelere ilaveten yük gemilerinde bulundurulması zorunlu belgeler.*

*Yük Gemisi İnşaa Emniyet Belgesi**

Yük Gemisi İnşaa Emniyet Belgesi, SOLAS 1974 Kural I/10 gereklerine uygun olarak ve Bölüm II-1 ve II-2 deki yangın söndürme cihazları ve yangın kontrol planları ile ilgili olanlar hariç, sörveyden geçirilen 500 gross ton ve üzeri gemilere verilecektir.

SOLAS 1974
Kural (I/12 ve
GMDSS değişiklikleri;
1988 SOLAS
Protokolu Kural I/12

*Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Belgesi***

Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Belgesi 500 gross ton ve üzeri yük gemilerine bölüm II-1, II-2, III ve SOLAS 1974'ün diğer ilgili gereklerine uygun incelemelerden sonra verilecektir. Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Belgesi için Teçhizat Kayıt Formu (Form E) daima ilişkide bulundurulacaktır.

SOLAS 1974
Kural (I/12 ve
GMDSS değişiklikleri;
1988 SOLAS
Protokolu Kural I/12

*Yük Gemisi Telsiz Emniyet Belgesi***

Yük Gemisi Telsiz Emniyet Belgesi, 300 gross ton ve üzerindeki telsiz cihazları ile donatılmış yük gemilerine, 1974 SOLAS bölüm III ve IV'deki ve ilgili diğer gereklerine uygun, can kurtarma araçlarındaki cihazlar da dahil, yapılacak sörveyden sonra verilir. Yük Gemisi Telsiz Emniyet Belgesi için Teçhizat Kayıt Formu (Form R) daima ilişkide bulundurulacaktır.

SOLAS 1974
Kural I/12 ve
GMDSS değişiklikleri;
1988 SOLAS
Protokolu Kural I/12

Yük Gemisi Emniyet Belgesi

Yük Gemisi Emniyet Belgesi 1974 SOLAS Bölüm II-1, II-2, III, IV ve V ve diğer ilgili bölümlerin ve 1988 SOLAS protokolu ile düzenlenen gereklerine uygun olarak sörveyden geçirildikten sonra yukarıdaki Yük gemileri sertifikalarına alternatif olarak Yük gemilerine verilir.

1988 SOLAS
Protokolu Kural I/12

(*) Belgenin formu 1974 GMDSS değişikliklerinde bulunabilir.

(**) Belge formu ve teçhizat kayıt listesi SOLAS 1974 GMDSS değişikliklerinde bulunabilir.

*Muafiyet Belgesi**

SOLAS 1974 hükümlerine göre bir gemiye bir muafiyet verilmişse, yukarıdaki belgelere ilave olarak bir Muafiyet Belgesi verilir.

SOLAS 1974 Kural I/12 1988 SOLAS protokolu Kural I/12

Tehlikeli Maddeler Taşıyan gemiler için uygun dökümanlar

Bu kuralın inşaa ve teçhizat gereklerine uygun olduğunun bir delili olarak bir belge verilir.

SOLAS 1974 Kural II-2/54.3

Tehlikeli maddeler manifestosu veya istif planı

Tehlikeli maddeler taşıyan her gemi, Kural VII'deki sınıflandırmaya uygun olarak gemide bulunan tehlikeli maddelerin cinslerini ve mevkilerini belirten özel bir liste veya manifesto bulunduracaktır. Gemideki tehlikeli maddelerin sınıflarını ve mevkilerini gösteren ayrıntılı bir yükleme planı da, burada sözkonusu edilen özel liste veya manifesto yerine kullanılabilir. Bu dökümanlardan birisinin bir kopyası limandan ayrılmadan önce, liman devleti tarafından tayin edilmiş olan yetkililere veya kuruluşa verilecektir.

SOLAS 1974 Kural VI/5(5); MARPOL 73/78 Ek III, Kural 14

Tahıl Taşımacılığı Yetki Dökümanı

Uluslararası Emniyetli dökme tahıl taşımacılığı koduna uygun olarak, her gemi için, idare adına veya idare tarafından tanınan bir organizasyon veya idare adına sözleşmeye taraf ülke yetkilileri tarafından düzenlenen yetki belgesidir. Bu döküman Tahıl Yükleme Koduna uygun olarak stabilize (denge) ihtiyaçlarını Kaptan'a sağlayacaktır.

SOLAS 1974 Kural VI/9; Uluslararası Emniyetli Dökme Tahıl Taşımacılığı Kısım 3

Petrol Kirliliği zararına karşı sigorta belgesi veya diğer finansal güvenlik belgesi

2000 tondan fazla akaryakıt taşıyan her gemiye sigorta veya yürürlükte olan diğer bir finansal güvence ile doğruluğu kabul edilen bir belge verilecektir. CLC Sözleşmesi, paragraf 1 madde VII gerekleri ile tamamlandıktan sonra geminin tescil edildiği ülkesinin yetki verdiği bir otorite tarafından belge verilecektir.

CLC 69 Madde VII

(*) SLS.14/Genelge 115 Muafiyet Belgesinin düzenlenmesi için rehberdir.

Genişletilmiş Sörvey Rapor Dosyası

Dökme yük taşıyan gemiler ve akaryakıt tankerleri, Karar A.744(18), Ek-A ve Ek-B paragraf 6.2 ve 6.3'e uygun olarak, genişletilmiş sörvey programı süresince rehber olacak, Sörvey rapor Dosyası ve destekleyici dökümanlar bulunduracaklardır.

MARPOL 73/78
Ek-I,
Kural 13 G;
SOLAS 1974
Kural XI/2

Akaryakıt Deşarj işleme ve son balast seyri kontrol sistemi kayıtları

MARPOL 73/78 Ek-I, kural 15 ve paragraf (4), (5), (6) ya göre 150 gross ton ve üzeri her akaryakıt tankeri, idare tarafından onaylanmış akaryakıt deşarj izleme ve kontrol sistemi ile donatılmış olacaktır. Sistem bir mil başına düşen deşarj litresine ve toplam deşarj miktarını veya deşarjın akaryakıt içeriğini ve oranını sürekli kayıt eden bir cihazla donatılmış olacaktır. Bu kayıtlar saat ve tarihle tanımlanacak ve en az üç yıl muhafaza edilecektir.

MARPOL 73/78
Ek-I,
Kural 15 (3) (a)

Dökme Yük Taşıyıcı Gemi Kitapçığı

Gemi yapısında oluşacak aşırı gerilimi önlemeyi sağlamak için, SOLAS Kural VI/7.2 de bahse konu, gemiye katı dökme yük, yükleme boşaltma kitapçığı sağlanacaktır.

SOLAS 1974
(1996 değişiklikleri)
Kural VI/7-3

4 Yukarıda Kısım 1 ve 3 te listelenen belgelere ilave olarak, uygun olduğu yerde, zehirli sıvı, dökme kimyasal yük taşıyan gemi aşağıdaki belgeleri bulunduracaktır.

Zehirli Sıvı, Dökme Kimyasal Yük Taşıyan Gemiler İçin Uluslararası Kirliliği Önleme Belgesi (NLS Belgesi)

MARPOL 73/78 Ek-II Kural 10'a göre yapılacak sörveyden sonra, sıvı zehirli dökme kimyasal madde taşıyan ve MARPOL 73/78'e taraf olmayan diğer ülke kontrolundaki terminallere veya limanlara sefer yapan bu tür gemilere Uluslararası Kirliliği Önleme Belgesi (NLS Belgesi) verilecektir. Kimyasal tankerler için, sırası ile Kimyasal Kod ve Uluslararası Dökme Kimyasal Kod hükümleri altında tehlikeli dökme Kimyasal madde taşımaya uygunluk belgesi ve Uluslararası Tehlikeli Dökme Kimyasal Madde Taşımaya Uygunluk Belgesi verilecek ve bu belgeler NLS Belgesi gibi tanınacak ve aynı etkide olacaktır.

MARPOL 73/78
Ek II,
Kural 12 ve 12a

Yük Kayıt Defteri

MARPOL 73/78 Ek II'ye göre her gemi, resmi gemi jurnalinin bir parçası olarak veya Ek'in LAHİKA IV 'inde tanımlanan Form gibi bir Yük Kayıt Defteri bulunduracaktır.

MARPOL 73/78
Ek II,
Kural 9

İşlemler ve Düzenlemeler El Kitabı (P ve A Manuel)

Zehirli sıvı dökme yük taşıma belgesi almış tüm gemilerde idare tarafından onaylanmış bir işlemler ve Düzenlemeler El Kitabı bulundurulacaktır.

Karar MEPC. 18/22
Bölüm 2; MARPOL
73/78 Ek-II, Kural 15,
5A ve 8

Zehirli Sıvı Maddeler İçin, Gemide Deniz Kirliliği Acil Planı

150 gross ton ve üzeri dökme zehirli madde taşıma belgesi almış her gemi idare tarafından onaylanmış, Gemide Deniz Kirliliği Acil Planı bulunduracaktır. Bu gereklilik 1 Ocak 2003 den önce bu tip tam gemilere uygulanacaktır.

MARPOL 73/78
Ek II,
Kural 16

5 Yukarıda kısım 1 ve 3 de listelenen belgelere ilave olarak, uygulanabilir olan yerlerde her kimyasal tanker aşağıdaki belgeleri bulunduracaktır.

Tehlikeli Kimyasal Yük Taşıyanlar İçin Uygunluk Belgesi
Tehlikeli Dökme Kimyasal Yük taşıyanlar için Uygunluk Belgesi, Dökme Kimyasal Kodu Ekinde konulan örnek formda, Uluslararası Seferler yapan Kimyasal tankere ilk sürveyden sonra veya periyodik sürveyden sonra verilecektir.

BCH Kodu
Kısım 1.6
MSC. 18(58)
Kararı ile değiştirilmiş
BCH Kodu

Not : Bu kod 1 Temmuz 1986 dan önce inşa edilmiş kimyasal tankerler için, MARPOL 73/78 Ek II'si gereği zorunludur.
veya;

Uluslararası Tehlikeli Dökme Kimyasal Taşıyıcılar için uygunluk belgesi

Uluslararası Tehlikeli Dökme Kimyasal Taşıyıcılar için uygunluk belgesi, dökme Kimyasal Kodu ekinde konulan örnek formda Uluslararası seferlere tahsis edilmiş kimyasal tanker ilk sürveyi veya periyodik sürveyden sonra bu Kodun ilgili gerekleri uygun olarak düzenlenecektir.

IBC Kodu
Kısım, 1,5
MSC. 16(58) ve
MEPC.40 (29)
Kısım 1.5 kararı ile
değiştirilmiş IBC kodu.

Not : Bu kod 1 Temmuz 1986 ve sonrasında inşaa edilen Kimyasal Tankerler için MARPOL 73/78 ek II ve SOLAS 1974 Bölüm VII'e göre zorunludur.

6 Yukarıda kısım 1 ve 3 de sıralanan belgelere ilave olarak her gaz taşıyıcı aşağıdaki bölgeleri bulunduracaktır.

Dökme sıvılaştırılmış gaz taşıyıcıları için uygunluk belgesi.

Kaynak

Dökme sıvılaştırılmış gaz taşıyıcılar için uygunluk belgesi, Gaz taşıyıcılar kodu ekinde konulan örnek formda gaz taşıyıcının ilk sürveyi veya periyodik sürveyinden sonra bu kodun ilgili gereklerine uygun olarak düzenlenecektir.
Veya;

GC Kodu
Kısım 1.6

Uluslararası Dökme sıvılaştırılmış gaz taşıyıcılar için uygunluk belgesi.

Dökme sıvılaştırılmış gaz taşıyıcılar için Uluslararası uygunluk belgesi, Uluslararası Gaz taşıyıcılar kodu ekinde konulan örnek formda gaz taşıyıcının ilk sürveyi veya periyodik sürveyinden sonra bu kodun ilgili gerekleri uygun olarak düzenlenecektir.

IGC Kodu
Kısım 1.5
MSC.17(58) Kararı
Kısım 1.5 ile
değiştirilmiş IGC Kodu

Not: Bu kod 1 Temmuz 1986 ve sonrasında inşaa edilen gaz taşıyıcılar için SOLAS 1974 Bölüm VII'ye göre zorunludur.

7 Yukarda kısım 1 ve 3 de sıralanan belgelere ilaveten yüksek süratli tekneler aşağıdaki belgeleri bulunduracaktır.

Yüksek Süratli Tekne Emniyet Belgesi

Yüksek süratli Tekne Emniyet Belgesi (HSC) kodu gerekleri bütünlüğüne uygun tekneye, ilk veya yenileme sürveyinden sonra düzenlenecektir.

SOLAS 1974
Kural X/3
HSC Kodu Paragraf 1.8

Yüksek süratli Tekne İşletme İzni

Yüksek Süratli Tekne İşletme İzni Belgesi HSC kodunun 1.8 ve 1.2.2 den 1.2.7 ye olan paragraflarında istenen gereklerine uygun olarak düzenlenecektir.

HSC Kodu
Paragraf 1.9

8 Yukarıda kısım 1 ve 3 te listelenen belgelere ilave olarak, uygulanabilir yerlerde, INF Kargo Taşıyan gemiler aşağıdaki belgeleri bulunduracaktır.

INF Kargo Taşıma Uluslararası Uygunluk Belgesi*

SOLAS Kurallarının diğer uygulanabilir gereklerine ilave olarak, ışınlara tabi tutularak paketlenmiş Nükleer yakıt, plütonyum ve yüksek seviyeli Radyoaktif atıkların gemide emniyetle taşımak için Uluslararası Kodun gereklerine uyan bir gemiye, sürvey yapılarak uluslararası INF Kargo Taşıma Uygunluk belgesi verilecektir.

SOLAS 1974
(1999 Değişikleri)
Kural 16
INF Kodu
(Karar MSC 88(71)
paragraf 1.3

Muhtelif Diğer Belgeler

Özel Amaçlı Gemiler

Özel Amaçlı Gemilere, Emniyet Kodu ön sözündeki paragraf 7'de belirtilen SOLAS belgelerine ilave olarak, Özel amaçlı gemiler için Emniyet kodu paragraf 7 deki hükümlere uygun olarak sürveyden geçirildikten sonra düzenlenecektir. Belgenin süresi ve geçerliliği SOLAS 1974 de yük gemileri için tüm hükümleri taşınalıdır. 500 gross tondan küçük Özel Amaçlı gemi için belgenin kapsamı genişetilerek 1.2 ye uygun olduğu kabul edilmiştir.

KararA.534(13)
MSC/genelge 739
ile yapılan değişiklik;
SOLAS 1974,
Kural I/12
1988 SOLAS
protokolu
Kural I/12

(*) 27 Mayıs 1999 tarihinde MSC.87(71) Kararı ile kabul edilen SOLAS 1974 değişikliklerinin yürürlüğe girmesi beklenen tarihte (1 Ocak 2001)

Platform İkmal Gemileri ilave belgesi

Sınırlı miktarda zararlı ve tehirli dökme sıvı madde taşıyan ve elleçleyen Platform İkmal Gemileri rehberine göre böyle yükler taşındığında platform ikmal gemisi uygunluk belgesi düzenlenecektir.

Eğer bir açık deniz ikmal gemisi sadece zehirli sıvı madde taşıyorsa, yukarıdaki uygunluk belgesi yerine, dökme gemilerde zehirli sıvı madde taşıması için gereken Uluslararası Kirlenmeyi Önleme Belgesi bulundurulmalıdır.

Dalma sistemleri

Dalma Sistemi Emniyet Belgesi

Dalma Sistemleri Emniyet Kodu gerekleri uygunluğunda dalma sistemi denetimi ve sörvey'inden sonra İdare tarafından tam yetkili kılınmış kurum veya kişi tarafından düzenlenecektir. Bu belge için her durumda İdare tüm sorumluluğu üstlenecektir.

Dinamik olarak kuvretlendirilmiş tekne

İnşaat Teçhizat Belgesi

Dinamik olarak desteklenmiş teknelerin emniyet kodu paragraf 1.5.1 (a) uygunluğunda sörveyden sonra düzenlenir.

Yüzer Platform Sondaj Üniteleri

Yüzer Platform Sondaj Üniteleri Emniyet Belgesi

Yüzer Platform sondaj Üniteleri donanımı ve yapısı kodu 1979 veya 1 Mayıs 1991 ve sonrasında inşaa edilen üniteler için 1989 Yüzer Platform Sondaj Üniteleri İnşaa ve Teçhizat Koduna uygun olarak Sörveyden sonra düzenlenir.

Gürültü Seviyesi

Gürültü Sörvey Raporu

Gürültü seviye Kodu uygun olarak her gemi için gemide gürültü sörvey raporu düzenlenecektir.

Kaynak

Karar A.673(16);
MARPOL 73/78
Ek II
Kural 13(4)

Karar A.536(13)
Kısım 1.6

Karar A.373(X)
Kısım 1.6

Karar A. 414 (XI)
Kısım 1.6; Karar
A.649 (16) Kısım 1.6
MSC 38 (63) kararı ile
değiştirilen karar
A. 649 (16) Kısım 1.6

Kural A.468 (XIII)
Kısım 4.3

EK-3

SOLAS Konferanslarında Kabul Edilen Kararların Listesi

Uluslararası Denizde Can Emniyeti Konferansı 1974 (Ekim 1974)

Karar 1-Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesinin geniş olarak gözden geçirilmesi, 1974.

Karar 2-Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesine (1974) süratli değişiklik işlemleri ve yürürlüğe koyma.

Karar 3-Değişikliklerin Kabul edilmesi için Deniz Emniyet Komitesinde hakların Oylanması

Karar 4-Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesiyle (1974) ilgili kurallara 1960 Emniyet Konferansının tavsiyeleri ve Organizasyon toplantı kararları.

Karar 5-Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesindeki (1974) birimler sisteminin kullanımı hakkındaki tavsiyeler.

Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi, 1974 hakkında sözleşmeye taraf olan hükümetlerin Konferansı (Mays 1994)

Karar 1-Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesinin (1974) Eklerine yapılan değişikliklerin kabulü.

Karar 2-Gemilerin Emniyetli Çalıştırılmaları için yönetimi hakkında 1974 SOLAS Bölüm IX'un uygulamalar.

Karar 3-Uluslararası Emniyetli Yönetim (ISM) Kodunun 500 tondan düşük Kargo gemilerine uygulanması.

Karar 4-İstisnai durumlar için SOLAS sözleşmesinde (1974)hızlandırılmış sözlü kabul prosedürü.

Karar 5- 1974 SOLAS 1974 Sözleşmesi Bölüm XI'e Deniz Emniyetini arttırmak için özel önlemler hakkında gelecekte yapılacak değişiklikler.

Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi, 1974 hakkında sözleşmeye taraf olan hükümetlerin Konferansı (Kasım 1995)

Karar 1-Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesinin (1974) Ekine yapılan değişikliklerin kabul edilmesi.

Karar 2-Yolcu Gemilerinin, Makina dairelerindeki yangın söndürme düzenlemeleri.

Karar 3-1 Temmuz 1997 tarihinden önce inşa edilen gemilerde gemiyi terk etme düzenlemeleri.

Karar 4-Yeni Ro-Ro yolcu gemileri için maksimum tahliye zamanı.

Karar 5-SOLAS 1974 Sözleşmesi Bölüm III'e değişiklikler.

Karar 6- Ro-Ro gemileri can sallarındaki düşük güçteki yerleri tespit edilebilen telsiz cihazları.

Karar 7- Rehberlerin ve Performans standartlarının gereklerin geliştirilmesi.

Karar 8- Tehlike mesajları : zorunluluklar ve işlemler.

Karar 9- Otomatik Gemi tanıtma transponder/transresiver sistemleri (alıcı-vericileri)

Karar 10- Gemilerde Çalışma lisanlarının tesisi.

Karar 11- Yolcu gemilerinde çalıştırma tahditleri.

Karar 12- Seyir veri kayıtları.

Karar 13- Kargo Emniyet Cihazları.

Karar 14- Ro-Ro gemileri için Bölgesel denge (stabilite) düzenlemeleri.

Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (1974) taraf olan hükümetlerin Konferansı(Kasım 1997)

Karar 1- Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesinin (1974) Ekine yapılan değişikliklerin kabul edilmesi.

Karar 2- Dökme yük taşıyanlar ve Akaryakıt tankerlerine yapılan sörvey esnasında geliştirilmiş inceleme programının ana noktalarına yapılan değişikliklerin kabul edilmesi (Karar A.744 18).

Karar 3- SOLAS Kural XII/5'e uygunluk hakkındaki tavsiyeler.

Karar 4- En başta bulunan iki yük ambarı arasındaki sızdırmaz, dikey katlanmış perde kalınlığının ve en baştaki yük ambarının müsaade edilebilir ambar yükleme değeri için standartlar.

Karar 5- Yükleme Cihazları Hakkında tavsiyeler.

Karar 6- SOLAS 1974 Bölüm IX'da verilen ve 1994'te değiştirilen "dökme yük taşıyıcı" teriminin yorumlanması.

Karar 7- Değişikliklerin yürürlüğe girmesinden önce genişletilmiş sörvey uygulanması.

Karar 8- Dökme yük taşıyıcıların emniyeti için ileriye yönelik çalışmalar yapılması.

Karar 9- Uluslararası Yönetim Kodunun (ISM Kodu) Uygulanması.

