

**Sayı** : 38591462-010.99-2026-1317

12.05.2026

**Konu** : Gemilerin Teknik Kuralları Hakkında Yönetmelik Taslağı.

Sirküler No: 402

Sayın Üyemiz,

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün 11.05.2026 tarih ve 3629875 sayılı yazısı ile gemilere denize elverişlilik belgesi, yükleme sınırı belgesi ve su araçlarına su aracı uygunluk belgesi düzenlenmesine esas olacak teknik kuralların, yükleme sınırlarının ve sefer bölgelerinin belirlenmesi ile bunlara yönelik uygulama esasları ve belgelendirmelere ilişkin usul ve esasların belirlenmesi amacıyla Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan "Gemilerin Teknik Kuralları Hakkında Yönetmelik Taslağı" gönderilerek Odamızın görüş ve önerilerinin bildirilmesi istenmektedir.

Bu itibarla, Odamızın cevabına esas teşkil etmek üzere, ekte sunulan Yönetmelik Taslağı'na yönelik görüş ve önerilerinizin ekte sunulan "Taslaklar Hakkında Görüş Bildirilmesinde Kullanılacak Form"a uygun olarak en geç 22 Mayıs 2026 mesai bitimine kadar Odamıza e-posta ile (giti@denizticaretodasi.org.tr) adresine gönderilmesi hususunda bilgilerinizi arz ve rica ederim.

Saygılarımla,

*e-imza*İsmet SALİHOĞLU  
Genel Sekreter**Ek:UAB Denizcilik Genel Müdürlüğünün İlgî Yazısı ve Ekleri (101 Sayfa)**

Dağıtım:

Gereği:

- Tüm Üyeler (Odamız web sitesi)
- İMEAK DTO Şube ve Temsilcilikleri
- Türk Armatörler Birliği
- S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi
- GİSBİR (Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Derneği)
- VDAD (Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği)
- Yalova Altınova Tersane Girişimcileri San.ve Tic.A.Ş.
- TAİS (Türk Armatörleri İşverenler Sendikası)
- GEMİMO (Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası)
- TMMOB GMO (Gemi Mühendisleri Odası)
- 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18,

Bilgi:

- Yönetim Kurulu Başkan ve Üyeleri
- İMEAK DTO Şube YK Başkanları
- İMEAK DTO Meslek Komite Başkanları

**Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanuna göre Güvenli Elektronik İmza ile İmzalanmıştır.**

Evrak Doğrulamak İçin :  
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSAF3JH3E>  
**Bilgi için:** Faruk HUSİÇ **Telefon:** 02122520130/285  
**E-Posta:** faruk.husic@denizticaretodasi.org.tr  
 Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE  
**Tel :** +90 (212) 252 01 30 (Pbx) **Faks:** +90 (212) 293 79 35 **KEP:** imeakdto@hs01.kep.tr  
**Web:** www.denizticaretodasi.org.tr **E-mail:** iletisim@denizticaretodasi.org.tr





İSTANBUL VE MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ

ISTANBUL & MARMARA, AEGEAN, MEDITERRANEAN, BLACKSEA REGIONS

**DENİZ TİCARET ODASI**



**CHAMBER OF SHIPPING**

19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 35, 38, 39, 45,  
46, 47, ve 48 No'lu Meslek Grupları

**Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanuna göre Güvenli Elektronik İmza ile İmzalanmıştır.**



Odamızda  
ISO 9001:2015  
Kalite Yönetim Sistemi  
ve  
ISO 27001:2022  
Bilgi Güvenliği Yönetim Sistemi  
Uygulanmaktadır

Evrakı Doğrulamak İçin :  
<https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision.Sorgula/Belgedogrulama.aspx?eD=BSAF3JH3E>  
Bilgi için: Faruk HUSİÇ Telefon: 02122520130/285  
E-Posta: faruk.husic@denizticaretodasi.org.tr  
Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE  
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks: +90 (212) 293 79 35 KEP: imeakdto@hs01.kep.tr  
Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr

Odamızda  
Sıfır Atık Yönetimi  
Sistemi  
Uygulanmaktadır.





T.C.  
ULA TIRMA VE ALTYAPI BAKANLI I  
Denizcilik Genel Müdürlü ü

GÜNLÜDÜR

Sayı : E-80368960-105.01.01-3629875

11.05.2026

Konu : Gemilerin Teknik Kuralları Hakkında  
Yönetmelik Taslağı.

DAĞITIM YERLERİNE

İlgi : 24.02.2022 tarihli ve 31760 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Mevzuat Hazırlama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik.

Gemilere denize elverişlilik belgesi, yükleme sınırı belgesi ve su araçlarına su aracı uygunluk belgesi düzenlenmesine esas olacak teknik kuralların, yükleme sınırlarının ve sefer bölgelerinin belirlenmesi ile bunlara yönelik uygulama esasları ve belgelendirmelere ilişkin usul ve esasların belirlenmesi amacıyla Genel Müdürlüğümüz tarafından hazırlanan "*Gemilerin Teknik Kuralları Hakkında Yönetmelik Taslağı*" ekte gönderilmektedir.

Bu itibarla, söz konusu Yönetmelik taslağının incelenerek olası görüş ve önerilerinizin ilgi Yönetmelik ekinde yer alan "*Taslaklar Hakkında Görüş Bildirilmesinde Kullanılacak Form*"a işlenerek 05.06.2026 tarihi mesai bitimine kadar Genel Müdürlüğümüze gönderilmesi ve ayrıca *gemi.denetim@uab.gov.tr* adresine iletilmesi hususunda bilgilerinizi ve gereğini arz/rica ederim.

Ünal BAYLAN  
Bakan a.  
Denizcilik Genel Müdürü

Ek: Gemilerin Teknik Kuralları Hakkında Yönetmelik Taslağı (99 Sayfa)

Dağıtım:

Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğüne  
İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz  
Bölgeleri Deniz Ticaret Odası Başkanlığı  
(İmeak)na  
Türk Armatörler Birliğine  
Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneğine  
Yetkilendirilmiş Klas Kuruluşlarına

**Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.**

Do rulama Kodu: A3963925-924F-408C-B8F7-D8445E981793

Do rulama Adresi: <https://www.turkiye.gov.tr/uab-ebys>

Hakkı Turaylıç Caddesi No:5 06338 Emek / Çankaya / ANKARA

KEP Adresi : [uab@hs01.kep.tr](mailto:uab@hs01.kep.tr)

Bilgi için: Koray KORKMAZ  
Denizcilik Sörvey  
Mühendisi(Koordinatör)



## **GEMİLERİN TEKNİK KURALLARI HAKKINDA YÖNETMELİK TASLAĞI**

### **BİRİNCİ BÖLÜM**

#### **Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar**

##### **Amaç**

**MADDE 1 –** (1) Bu Yönetmeliğin amacı; gemilere Denize Elverişlilik Belgesi (DEB), yükleme sınırı belgesi ve su araçlarına Su Aracı Uygunluk Belgesi (SUB) düzenlenmesine esas olacak teknik kuralların, yükleme sınırlarının, sefer bölgelerinin ve bu kurallara ilişkin muafiyetlerin, yolcu sayılarının, gemi ve su araçlarının yapısal gereklerinin belirlenmesi ile bunlara yönelik uygulama esasları ve belgelendirmelere ilişkin usul ve esasların belirlenmesidir.

##### **Kapsam**

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

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

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

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

(5) Yükleme sınırı gerekleri, balık avlama gemilerine, özel teknelere ve özel yatlara uygulanmaz.

(6) Silahlı kuvvetlere ait gemi ve su araçlarına bu Yönetmelik hükümleri uygulanmaz. Ancak silahlı kuvvetlere ait gemi ve su araçları, askeri tesisler dışında ticari amaçla kullanılması halinde Yönetmelik hükümlerine tabidir.

(7) Kamu tüzel kişilerine ait münhasıran bir kamu hizmetinin görülmesine özgülenmiş; yolcu gemileri ve tehlikeli madde taşıyan gemilere zorunlu olarak diğer gemi ve su araçlarına ise bu Yönetmelik hükümleri talep halinde uygulanır.

##### **Dayanak**

**MADDE 3 –** (1) Bu Yönetmelik, 10/6/1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ile 10/07/2018 tarihli ve 30474 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 1 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile 26.09.2011 tarihli ve 655 Sayılı Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararname hükümlerine dayanılarak hazırlanmıştır.

##### **Tanımlar**

**MADDE 4 –** (1) Bu Yönetmelikte geçen;

a) Banyo: Banyo amacıyla kullanılan her türlü yapıyı,

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

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

d) Dedveyt ton: Geminin yükleme sınırına kadar alabileceği yolcu, yük, yakıt, su, kumanya gibi ağırlıklarının toplamını,

e) Denetim: Ulusal mevzuat veya uluslararası sözleşme hükümlerine göre yapılan teftiş, kontrol ve muayeneyi,

f) Denetim faaliyetleri: İlgili ulusal mevzuatın ve uluslararası sözleşmelerin hükümlerini yerine getirmek üzere gerçekleştirilen bütün denetimler, tanımlar, onaylar, doğrulamalar, belgelendirmeler ve diğer kontrol faaliyetlerini,

g) Denetim uzmanı: Denizcilikle ilgili fakültelerden mezun olan; Bölge Liman Başkanı, Bölge Liman Başkan Yardımcısı, Liman Başkanı, Denizcilik Sörvey Mühendisi, Denizcilik Uzmanı, Denizcilik Uzman Yardımcısı, Mühendis, Uzman kadrolarında görev yapan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı personeli ile

denizcilikle ilgili fakültelerden mezun olmayan, ancak denetim konusunda eğitim alarak sertifikalandırılmış Denizcilik Sörvey Mühendisi unvanlarına sahip Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı personeli,

ğ) Eğlence, Organizasyon ve Gezi Gemisi: Belirli bir noktadan hareket ederek gezi, eğlence ve turizm amacıyla İstanbul idari liman sefer bölgesinde sefer yapan, aldığı yolculara sadece eğlence, organizasyon ve gezi hizmeti veren, güneşlenme ve denize girme hizmeti verilmeyen ticari gemileri,

h) En: 12/3/2009 tarihli ve 27167 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde tanımlanan genişliği,

1) Fribord: Gemi veya su aracının tam yüklü su hattı ile fribord güvertesi arası düşey uzaklığı,

i) Fribord boyu: Omurganın üstünden ölçülen en küçük kalıp derinliğinin %85 indeki su hattı üzerindeki toplam boyun %96’sı veya daha büyük ise, aynı su hattı üzerinde baş bodoslamasının ön yüzünden dümen rodu eksenine kadar olan uzunluğu,

j) Gemi: Denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun her aracı,

k) Gemi yaşı: Omurganın konulma veya blok inşaatının başlangıç tarihinden itibaren hesaplanan zamanı,

l) Gemiadamı: Geminin kaptanını, zabıtlarını, stajyerlerini, tayfalarını ve yardımcı hizmet personelinin,

m) Günübirlik Gezinti Gemisi: Belirli bir noktadan hareket ederek gezi, eğlence ve turizm amacıyla idari liman ve bitişik liman sefer bölgesinde sefer yapan, aldığı yolculara güneşlenme ve denize girme imkânı sunan, aynı gün içerisinde turunu tamamlayan ve en fazla 150 yolcu taşıyan ticari gemileri,

n) Gri su: Revire ait banyo ve lavabo hariç her çeşit mutfak, banyo ve lavabodan kaynaklı oluşan ve siyah su ile karışmamış olan pis suyu,

o) IMO: Uluslararası Denizcilik Örgütünü,

ö) ISO: Uluslararası Standart Örgütünü,

p) İdare: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı,

r) İlkel Yapılı Ahşap Gemi: Kamarası, tuvaleti, lavabosu, mutfağı olan, gezi, spor ve eğlence amacıyla yararlanılan, ağırlıklı olarak ahşap malzemenin ve el ustalığının kullanıldığı, taşıdığı yolcu sayısı 36'yı (dâhil) geçmeyen, geleneksel ve ilkel metotlarla inşa edilmiş, özel tasarımı haiz veya tarihi bir geminin kopyası veya benzeri olarak inşa edilmiş gemileri,

s) Kalıp derinliği: 12/3/2009 tarihli ve 27167 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde tanımlanan derinliği,

ş) Karina: Gemi veya su aracının yüksüz durumda su kesiminden aşağıda kalan kısmını,

t) Karina tahliye çıkışı: Gemi veya su aracının tam yüklü su hattı seviyesinin altından denize pis su boşaltımı yapma kabiliyetine sahip her türlü çıkışı,

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

ü) Kontrol mühendisi: 7/11/2015 tarihli ve 29525 sayılı Resmi Gazete’ de yayımlanarak yürürlüğe giren Gemi ve Su araçları İnşa, Tadilat ve Bakım Onarım Yönetmeliğinde tanımlanan Kontrol Mühendisini,

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

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

z) Liman Başkanlığı: İdare taşra teşkilatı Bölge Liman Başkanlıklarını ve bunların bağlısı Liman Başkanlıklarını

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

bb) Mevcut gemi: Yeni olmayan gemiyi,

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

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

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

ee) Proje mühendisi: Gemi ve Su araçları İnşa, Tadilat ve Bakım Onarım Yönetmeliğinde tanımlanan Proje Mühendisini,

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

gg) Siyah su: Her çeşit tuvaletten gelen insan veya hayvan vücudu kaynaklı pis su ile revire ait banyo ve lavabo sularını,

- ğğ) SOLAS: 6/3/1980 tarihli ve 8/522 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olunan Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesini ve taraf olunan değişikliklerini,
- hh) Sörvey: Gemi ve su araçlarına yönelik denizcilikle ilgili mevzuat ve/veya uluslararası sözleşme kuralları dâhilinde yapılan rapor ile sonuçlanan teftişi,
- ıı) Su aracı: Gemi dışında, suda yüzebilen ve tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılan, her türlü araç ve yapıyı,
- ii) Su geçmez (Weathertight): Her türlü deniz şartlarında suyun gemi içine nüfuz etmemesini,
- jj) Su geçirmez (Watertight): En büyük su yüksekliğine karşılık olan basınçta, her iki yönde su sızdırmazlığını sağlayabilmeyi,
- kk) Tadilat: 07.11.2015 tarih ve 29525 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Gemi ve Su Araçlarının İnşa, Tadilat ve Bakım Onarım Yönetmeliğinde belirlenen işlemi,
- ll) Tam boy: 12/3/2009 tarihli ve 27167 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde tanımlanan tam boyu,
- mm) Tanker: Dökme sıvı yük taşımak için özel olarak inşa edilmiş veya dönüştürülmüş olan gemiyi,
- nn) Tarifeli sefer: İlgili bir kamu kurum/kuruluşu veya özel kuruluş tarafından yayımlanan tarife kapsamında yapılan seferleri,
- oo) Tescil boyu: 12/3/2009 tarihli ve 27167 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde tanımlanan gemi boyunu,
- öö) Ticaret gemisi: Suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir menfaat için kullanılan her gemi,
- pp) Ticari Yat: Yat tipinde inşa edilmiş, kamarası, tuvaleti, lavabosu, mutfağı olan, ticari olarak gezi ve spor amacıyla yararlanılan, yük, yolcu veya balıkçı gemisi niteliğinde olmayan, taşıdığı yolcu sayısı kamara yatak sayısına uygun olarak uluslararası seferde 12’yi (dahil), kabotaj seferinde en yakın karadan 6 milden fazla uzaklaşmamak şartıyla 36’yı (dahil) geçmeyen gemileri.
- rr) Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi: 18/5/1968 tarihli ve 6/10027 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla onaylanan 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi ve taraf olunan değişikliklerini,
- ss) Y valf: Siyah su çıkış devresi ile gri su çıkış devresinin tek bir çıkıştan yapılmasını sağlayan valfi,
- şş) Yaşam mahalleri: Kamaralar, tuvaletler, ofisler, umumi mahaller, oyun ve hobi salonları, içinde pişirme cihazı bulunmayan büfeleri,
- tt) Yeni gemi: 17.01.2011 tarihinden daha sonra omurgası konulmuş olan veya benzer bir inşa aşamasında bulunan gemiyi,
- uu) Yetkilendirilmiş kuruluş: 18/01/2017 tarihli ve 29952 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği uyarınca yapılan protokolle yetkilendirilen kuruluşu,
- üü) Yolcu: Kaptan, gemi adamı veya geminin işi gereği gemide bulunan diğer kişiler, gemiyi donatan veya işletenin eş ve çocukları ile hizmetinde olan personeli, işletenin bir görev ile yolculuk eden adamı, temsilcisi ve memurları, taşınan hayvanların çobanları, mücbir sebeplerle veya kaptanın denizde can kurtarma ödevinden dolayı gemiye alınan kimseler ile bir yaşımdan küçük çocukların dışında kalan ve navlunlu veya navlunsuz taşınan herkesi,
- vv) Yolcu gemisi: On ikiden fazla yolcu taşıyan ticaret gemisini,
- yy) Yüksek tehlikeli hizmet mahalleri: Kuzineler, pişirme donanımına sahip büfeler, boyahane ve fenerlikler, güverte alanı 4 m2 veya daha fazla olan ve içerisinde tehlikeli madde bulunduran kilitli dolaplar ve depolar, alevlenebilir sıvıların depolandığı bölümler, saunalar ve makine mahallerine bağlantısı olmayan atölyeleri,
- ifade eder.

## İKİNCİ BÖLÜM

### Belgelendirme, Sörveyler, Yükleme Sınırı, Muafiyetler ve Eşdeğer Uygulamalar

#### Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) ve Su Aracı Uygunluk Belgesi (SUB)

**MADDE 5 –** (1) Gemiler ve su araçları, tahsis amacına, cinsine ve sefer bölgelerine göre; tekne, makine, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumu, seyir teçhizatı ve haberleşme sistemi, sağlık koşulları, çalışma ve yaşam mahalli koşulları, yük ve yolcu taşıma kapasiteleri, deniz kirliliğini önleme donanımları, gemide bulunması zorunlu belgeler ile diğer seyir emniyeti konuları bakımından İdare

tarafından bu Yönetmelik hükümlerine göre belirli aralıklarla denetlenir. Belgenin geçerlilik süresi içinde niteliklerini kaybetmiş olduklarından şüphe edilen gemi ve su araçları aynı süre içinde tekrar denetlenebilir.

(2) Yapılan denetleme sonucunda bu Yönetmelik hükümlerine uygunluğu anlaşılan gemiye süreli bir "Denize Elverişlilik Belgesi (DEB)" ve su araçlarına "Su Aracı Uygunluk Belgesi (SUB)" verilir.

(3) Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) şekli İdare tarafından belirlenir. Bahse konu belge İdarenin elektronik sistemleri üzerinden düzenlenir. Denize Elverişlilik Belgesinin (DEB) aslının ya da İdarenin belirlediği yöntemle e-belge olarak düzenlenen ve doğrulanabilen bir örneğinin gemide bulundurulması zorunludur.

(4) Tam boyu 15 metre ve üzerindeki su araçlarına şekli İdare tarafından belirlenmiş olan "Su Aracı Uygunluk Belgesi (SUB)" verilir. Tam boyu 15 metrenin altındaki su araçlarına ise donatanın talebi üzerine "Su Aracı Uygunluk Belgesi (SUB)" verilir. Bahse konu belge İdarenin elektronik sistemleri üzerinden düzenlenir. Su Aracı Uygunluk Belgesi (SUB) aslının ya da İdarenin belirlediği yöntemle e-belge olarak düzenlenen ve doğrulanabilen bir örneğinin gemide bulundurulması zorunludur.

(5) Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) veya Su Aracı Uygunluk Belgesi (SUB) talep üzerine yapılacak başlangıç sömreyi ile bu sömreye esas olan kara sömreyi tarihinden itibaren aksi belirtilmedikçe beş yıl süreli olarak düzenlenir.

(6) Uluslararası sefer yapan gemilerin Uluslararası Sözleşmeler gereğince belgelendirilmiş olmaları durumunda, söz konusu gemiler için düzenlenecek olan denize elverişlilik belgesi, mevcut yasal belgelerinin yıl dönüm tarihleri ile harmonize edilerek düzenlenen belgenin geçerlilik tarihine kadar düzenlenir.

(7) Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) ve Su Aracı Uygunluk Belgesi (SUB) bu yönetmelikte belirtilen sömreyi ve vizelerin yapılması şartı ile geçerliliğini korur.

(8) Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) ve Su Aracı Uygunluk Belgesi (SUB) sömreyi yapacak personelin yetkisi aşağıda belirlenmiştir.

a) Tam boyu 24 metre ve üzerinde olan gemilerin Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) ve Su Aracı Uygunluk Belgesi (SUB) sömreyi denetim uzmanları tarafından yapılır. Liman başkanlıklarında doğabilecek uzman ihtiyacı usul ve esasları İdare tarafından belirlenir.

b) Tam boyu 24 metreye kadar olan gemilerin Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) ve Su Aracı Uygunluk Belgesi (SUB) denetimi, denetim konusunda eğitim alarak yetkilendirilmiş bölge liman başkanı, bölge liman başkan yardımcısı, liman başkanı, veya denizcilikle ilgili meslek yüksekokullarından mezun uzman, tekniker tarafından ve tam boyu 15 metreye kadar olan gemilerin Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) ve Su Aracı Uygunluk Belgesi (SUB) denetimi, denetim konusunda eğitim alarak yetkilendirilmiş personel tarafından da yapılabilir. Bünyesinde denetim uzmanı bulunan bölge liman başkanlıkları ya da liman başkanlıklarında bu denetimler öncelikle denetim uzmanı tarafından yapılır.

c) Düzenlenen Denize Elverişlilik Belgeleri (DEB) ve Su Aracı Uygunluk Belgeleri (SUB) liman başkanı tarafından imzalanır.

d) Yetkilendirilmiş klas kuruluşundan birine kayıtlı olan gemi ve su araçlarının Denize Elverişlilik Belgeleri (DEB) veya Su Aracı Uygunluk Belgeleri (SUB) tanzimi veya yıllık/ara sömreyi onayı bu yönetmeliğin 11'inci maddesi kapsamında yapılır.

(9) Yüzer havuzlar; 28.06.2015 tarihli ve 29400 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Tersane, Tekne İmal ve Çekek Yeri Hakkında Yönetmelik hükümleri uygulanacak olup, yüzer havuzlar bu Yönetmelik kapsamında su aracı olarak değerlendirilmeyecek ve Su Aracı Uygunluk Belgesi (SUB) düzenlenmeyecektir. Ancak yüzer havuzun, yüzer havuz için izin almış olan tesisin dışında kullanılmak istenmesi durumunda Su Aracı Uygunluk Belgesi (SUB) alınması zorunludur.

### **Başlangıç sömreyi**

**MADDE 6-** (1) Başlangıç sömreyi, Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) veya Su Aracı Uygunluk Belgesi (SUB) düzenlenmesine yönelik olarak; kara, deniz, pervane ve şaft sömreyi ile sac kalınlık ölçümü ve demir ve zincir kontrolü yapılarak geminin veya su aracının tahsis edildiği hizmete uygun olup olmadığının sömreyidir. Bu sömreyi; geminin veya su aracının karina denetimi, yapısı, su geçirmez bölme ve denge yeterliliği, mukavemet ve su geçirmezliği, makinelerin ve teçhizatın uygunluğu, fribord ve yükleme çizgilerinin uygunluğu, yapısal yangın emniyeti ve yangın bölmeleri uygunluğu, parampet ve vardavela sistemleri ve sıvıların deniz tahliye sistemleri uygunluğu, deniz ortamının kirlenmesini önlemeye yönelik uygunluğu, barınma yerlerinin ve yaşam alanlarının uygunluğu, yardımcı makineler, dümen donanımları, elektrik tesisat ve sistemleri, yangından korunma, yangın tespit ve yangın söndürme sistemlerinin uygunluğu, can kurtarma cihazları, denize indirme donanımlarının uygunluğu, seyir teçhizatı, seyir fener ve işaretleri,

haberleşme teçhizatları uygunluğu, demirleme ve bağlama donanımları uygunluğu, yükleme donanımları uygunluğu, acil durum düzenlemeleri, yayımlar, el kitapları ve talimatların uygunluğu gibi ilk kez beş yıllık belge yayımlanması veya mevcut belgenin bitimi nedeniyle yeni beş yıllık belge yayımlanmasına esas olan sörveydir.

### **Yıllık ve ara sörvey**

**MADDE 7 –** (1) Yıllık ve ara sörveyler, tekne, makine, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumu, seyir teçhizatı ve haberleşme sistemi, sağlık koşulları, yük ve yolcu taşıma kapasiteleri, deniz kirliliğini önleme donanımları ile diğer seyir emniyeti gibi geminin belgesinde yazan hususların devamlılığının uygunluğuna yönelik deniz ve sualtı sörveyi veya sadece deniz sörveyidir. Sörveyler 5'inci maddenin sekizinci fıkrasındaki yetkiler kapsamında yapılır.

### **Gemilerin ve su araçlarının sörveylerin yapılış aralıkları**

**MADDE 8 –** (1) Sualtı sörveyi, karada veya kamera ile sualtında yapılır.

(2) Tüm gemilerde Denize Elverişlilik Belgesinin (DEB) ve su araçlarında Su Aracı Uygunluk Belgesinin (SUB) ilk defa düzenlemesine veya yenilenmesine yönelik başlangıç sörveyinde deniz sörveyi ve sualtı sörveyi yapılır. Başlangıç sörveyine esas olan sualtı sörveyi karada yapılır.

(3) Yıl dönümü tarihleri, yıllık sörveyler için yıl dönümü tarihi başlangıç sörveyine esas olan kara sörvey tarihinden sonraki on ikinci aylara tekabül eder. Yıllık sörvey, Denize Elverişlilik Belgesinin devamlılığını ve geminin tahsis edildiği hizmet için yeterliliğinin uygunluğuna yönelik mevcut belgenin yıldönümü tarihinin 3 ay öncesi ile 3 ay sonrası aralığında yapılır. Yıllık sörveylerde su altı sörveyi yapılması gereken durumlarda su altı sörveyleri de yıllık sörvey tarihinin 3 ay öncesi veya 3 ay sonrasına kadar yapılabilir. Ara sörvey mevcut belgenin 2'nci ve 3'üncü yıldönümü tarihleri arasında su altı sörveyi ve deniz sörveyi şeklinde yapılır.

(4) Su altı sörveyi ve deniz sörveyi aşağıda belirtilen aralıklarla yapılır;

(a) Yolcu gemileri hariç tam boyu 8 metreden küçük gemilere başlangıç sörveyi yapılarak 5 yıl süreli Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenir. Bu gemilere yıllık veya ara sörvey yapılmaz. Gerekli görülmesi durumunda Liman Başkanlıkları tarafından program dışı denetim yapılır. Programdışı denetim sonucuna göre gerekirse kameralı sualtı sörveyi veya yenileme sörveyi yapılması amacı ile karada sörveyi yapılır.

(b) Yolcu gemilerinde yıllık sörvey, deniz sörveyi ve sualtı sörveyi olarak her yıl yapılır. Bu gemilerde 5 yıllık süredeki ikinci veya üçüncü yıldönümündeki sualtı sörveylerinden en az birisi karada yapılır.

(c) Tam boyu 8 metre ve daha büyük ancak 24 metreden küçük balık avlama, balıkçılık yardımcı ve su ürünleri aşılama ve boylama gemilerine, başlangıç sörveyi yapılarak 5 yıl süreli Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenir. Bu gemilere, 2'nci ve 3'üncü yıldönümü tarihleri arasında su altı sörveyi ve deniz sörveyi şeklinde ara sörvey yapılarak uygun bulunanların vize işlemleri gerçekleştirilir. Bu gemilere yıllık sörvey yapılmaz.

(ç) Bu maddenin (b) ve (c) bendi kapsamına girmeyip tam boyu 8 metre ve daha büyük diğer gemilerde yıllık sörveylere yönelik olarak deniz sörveyi her yıl, sualtı sörveyi ise 5 yıllık süredeki ikinci veya üçüncü yıldönümündeki sualtı sörveyi olarak yapılır.

(d) 5 yaşına kadar su araçlarına vizeye tabi olmadan 5 yıllık Su Aracı Uygunluk Belgesi (SUB) düzenlenir. 5 yaş ve üzerindeki su araçlarına 5 yıllık düzenlenen su aracı uygunluk belgesinin, su altı sörveyi ve deniz sörveyi şeklindeki ara sörveyi 2 nci ve 3 üncü yıldönümü tarihleri arasında yapılır.

(5) Bu maddede kara sörveyi yapılacağı açıkça belirtilen su altı sörveyleri dışındaki su altı sörveyleri kamera ile yapılabilir. Kamera ile yapılan su altı sörveylerinde emniyeti etkileyen uygunsuzluklar tespit edilmesi durumunda su altı sörveyi karada yapılır.

(6) 100 mille sınırlı liman seferi veya kabotaj seferi bölgelerinde faaliyet gösteren 300 GT ve üzeri kuru yük gemilerindeki mevcut emniyet standartlarının daha üst seviyeye yükseltilmesi amacıyla, anılan gemilerden 30 yaş ve üzeri olanların ilk kara/havuz sörveylerinde veya herhangi bir nedenle tersaneye gönderilmeleri durumunda ve sonraki yenileme denetimleri periyodunda ilgi Yönetmeliği kapsamında İdareimizce yetkilendirilmiş kuruluşlarca EK-27 kapsamında Durum Değerlendirme Denetimi yapılır.

### **Belge vizelerinin yapılışı**

**MADDE 9 -** (1) Denize Elverişlilik Belgesinin ve Su Aracı Uygunluk Belgesinin vizesi bu yönetmelik kapsamındaki denetimlerin yapılmasını müteakip, sörveyi yapan personel tarafından vize bölümüne sörvey yeri ve tarihi girilerek imzalanması, hologram yapıştırılması ve Bakanlığın elektronik sistemine veri girişleri yapılarak gerçekleştirilir. Klaslı gemilerde belge vize işlemleri bu Yönetmeliğin 11'inci maddesi kapsamında yapılır.

(2) İdarenin belirlediği yöntemle e-belge olarak düzenlenen ve doğrulanabilen Denize Elverişlilik Belgesinin (DEB) ve Su Aracı Uygunluk Belgesinin (SUB) vizesi elektronik onay ile yapılır.

### **Sörveyler ile ilgili genel uygulama**

**MADDE 10 –** (1) Geminin sörvey aralığında donatanın başlangıç sörveyi talep etmesi durumunda, kara sörveyi, pervane, şaft, sac, demir ve zincir ölçümü dahil başlangıç sörveyleri yapılarak yeni belge düzenlenir.

(2) Belgenin yayımlanmasından sonra gemi veya su aracının, kaza veya olağan üstü nedenlerle karaya çekilmesi halinde, Liman Başkanlığınca gerekli görülmesi veya donatanın başlangıç sörveyi talep etmesi durumunda, kara sörveyi, pervane, şaft, sac, demir ve zincirlerin ölçümü dahil başlangıç sörveyleri yapılarak yeni belge düzenlenir. Başlangıç sörveyi niteliğinde olmayan kara ve deniz sörveyi yapılması durumunda ise (pervane, şaft, sac, demir ve zincir ölçümü hariç) önceki belgenin belge geçerlilik tarihi uygulanır.

(3) Yıllık sörveylerin veya ara sörveylerin belirlenen tarih aralığında yapılmadığı durumlarda Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) veya Su Aracı Uygunluk Belgesi (SUB) geçersiz olur.

a) Sörvey aralığı kaçırılan sörveyde sadece deniz sörveyi yapılması gerekiyor ise sadece deniz sörveyi yapılarak eski belgenin geçerlilik tarihine kadar yeni belge yayımlanır.

b) Sörvey aralığı kaçırılan sörveyde su altı sörveyi ve deniz sörveyi yapılması gerekiyor ise su altı sörveyi ve deniz sörveyi yapılarak eski belgenin geçerlilik tarihine kadar yeni belge yayımlanır. Bu durumda vize aralığında yapılması gereken su altı sörveyi niteliğinde sualtı sörveyi (kara ise kara, kamera ise kamera) yapılır.

c) Servis dışı (laid up) bekleyen gemilerin tekrar servise girmek istemesi durumunda, donatanın durumunu vize aralığında ve daha önce bildirmiş olması şartı ile, gerekli sörveyleri yapılarak eski belgenin geçerlilik tarihine kadar yeni belge yayımlanır.

ç) (a) ve (b) bentleri kapsamında deniz sörveylerinin sörvey aralığında yapılmadığı veya Yetkilendirilmiş klas kuruluşlarınca yapılan sörveylere istinaden bu yönetmeliğin 11'inci maddesi kapsamında DEB vizesi veya tanziminin zamanında yaptırılmadığı durumlarda, yıllık sörvey aralığı dışında yapılacak deniz sörveyinin yapılabilmesi veya işlenebilmesi için, geçirilmiş her sörvey pencere aralığı için DEB veya SUB harcının 3 (üç) katı ilave sörvey ücretinin İdarenin Döner Sermaye İşletme Müdürlüğünün hesabına yatırılmış olması şartı aranır. Liman Başkanlıklarının yoğunluğundan kaynaklanan sörveylerin sörvey aralığında yapılmadığı durumlardaki gecikmelerde bu ücret alınmaz.

d) Bu fıkra kapsamında yapılan sörveyler mevcut belgedeki bir sonraki yıllık sörvey aralığını değiştirmez ve düzenlenecek yeni belgede bu yıllık sörvey aralıkları kullanılır.

(4) Bu maddedeki hükümler, su aracı uygunluk belgesi işlemlerinde de aynı esaslara göre uygulanır.

(5) Liman Seferinde sefer yapan tam boyu 24 metreden küçük gemiler hariç tüm ticari gemilerin gemi jurnali tutması zorunludur.

(6) Özel Tüketim Vergisi indirilmiş yakıt kullanan gemilerde Gemi Hareket Kayıt Jurnali bulunması halinde başka bir jurnal tutulmasına gerek bulunmamaktadır.

(7) Gemi ve su araçları belgelerinde yazılı cins için belirlenmiş faaliyetler dışında kullanılamaz. Kullanıldığı tespit edilen gemilerin DEB veya SUB belgeleri iptal edilir. Bu gemiler başlangıç denetimi yapılarak yeniden belgelendirilebilir.

(8) Bu yönetmelik kapsamında yapılan denetimlerde tespit edilen eksikliklerin giderildiğinin kontrolüne yönelik olarak yapılan ilk denetim için herhangi bir sörvey ücreti alınmaz. Ancak sonraki her bir denetimde için sörvey yapılan geminin DEB harcının iki katı kadar ilave ücret İdarenin Döner Sermaye İşletme Dairesi Başkanlığı hesabına yatırılır.

(9) Bu yönetmelikte yer almayan yeni gelişmelerin gemilere uygulanması ile ilgili olarak İdare tarafından düzenlemeler yapılabilir.

### **Yetkilendirilmiş Kuruluşlar tarafından yapılan uygulamalar**

**MADDE 11-** (1) Ulusal ve uluslararası sefer yapan, yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından klaslanmış Türk Bayraklı gemi ve su araçları için sörvey ve belgelendirme işlemleri yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından 18/01/2017 tarihli ve 29952 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği uyarınca yapılan protokoller kapsamında yapılır.

(2) Yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) ve Su Aracı Uygunluk Belgesi (SUB) Sörveylerine esas olacak tüm sörveyler yapıldığında; sörveyin cinsine göre, Bölge Liman Başkanlıkları ya da Liman başkanlıkları tarafından 5 yıllık yeni belge düzenlenir veya 5 yıllık belgesi olup da yıllık vize gerektiren gemilerin yıllık vizesi yapılır. Orijinal Belgenin Liman Başkanlığına sunulmadığı

durumlarda mevcut Denize Elverişlilik Belgesinin süresini geçmeyecek yeni belge Liman başkanlıkları tarafından yayımlanır.

(3) Yetkilendirilmiş kuruluşlar, bu yönetmelikte belirtilen sörvey tarihlerine bağlı kalmadan başlangıç ve yıllık sörvey uygulamalarını kendi kuralları doğrultusunda yaparlar. Bu kuruluşlarca yayımlanan ve şekli İdare tarafından belirlenen klas sörvey durum raporunda belirtilen beş yıllık sörvey tarihinin sınırlarını belirleyen en son tarih, Denize Elverişlilik Belgesinin bitiş tarihi olarak alınır. Bu durumlarda belgenin geçerlilik süresindeki beş yıl sınırlaması dikkate alınmaz, fakat her durumda 63 ayı geçemez. Yetkilendirilmiş kuruluşun düzenlediği belgelere istinaden Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) ve Su Aracı Uygunluk Belgesi (SUB) düzenlenirken; Uluslararası sefer yapan gemilerde klas sörvey durum raporu, ulusal sefer yapan gemilerde yetkilendirilmiş kuruluş tarafından doldurulmuş İdarenin belirlediği sörvey kontrol listeleri dikkate alınır. Bu durumda yeni belge yayımlanması veya yıllık vize yapılması için zorunlu belgeler ve klas sörvey tarihlerinin süresine bakılmaksızın geçerli olmaları yeterli kabul edilir.

(4) Bu yönetmeliğin 8'inci maddesinin dördüncü fıkrasının (ç) bendinde 30 yaş üzeri olan gemiler için belirlenen hükümler yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından da uygulanır.

### **Denize Elverişlilik Belgesi iptali ve özel durumlar**

**MADDE 12-** (1) Denize Elverişlilik Belgesi olmayan yahut belgesinin süresi bitmiş olan gemilerin, bu maddenin ikinci ve üçüncü fıkralarında belirtilen durumlar hariç yola çıkmasına izin verilmeyeceği gibi herhangi bir sebeple bu Yönetmelikte belirtilen niteliklerini kaybetmiş olan geminin de belgesi, Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) düzenlemeye yetkili birim tarafından iptal edilir.

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

(3) Şekli ve düzenleme yöntemi İdare tarafından belirlenecek Seferlik İzin Belgesi ile Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) olmadan veya belirtilen sefer bölgesinin dışındaki bir limana aşağıdaki hususlar dahilinde gidilebilir.

a) Denize Elverişlilik Belgesinin süresi geçmiş veya geçerli bir Denize Elverişlilik Belgesi olup da Denize Elverişlilik Belgesinde (DEB) belirtilen sefer bölgesinin dışındaki bir limana bakım-onarım amacıyla intikali için yapılan müracaatlarda gemi, liman başkanlığı tarafından verilen izne istinaden gideceği limana intikal edebilir. Bu sefer için Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) düzenlenmez. Bakım-onarım tamamlandıktan sonra gerekli belgelendirilmesinin ve sörveylerin bakım-onarım limanında yapılması ve Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) verilmesi esastır, ancak gemi sahibi/donatanın talebi üzerine liman başkanlığı bu hususta gerekli emniyet tedbirlerini aldırarak sörveylerinin ve belgelendirilmesinin başka bir limanda yapılmak üzere gönderilmesine izin verebilir.

b) Geçerli Denize Elverişlilik Belgesi olup da belgesinde belirtilen sefer bölgesinin dışındaki bir limana gitmek isteyen gemiler, bu seferlerine yönelik ticari işlemde bulunmamak koşuluyla seyir bölgesine uygun yeni Denize Elverişlilik Belgesi almadan liman başkanlığınca verilecek izne istinaden gideceği limana intikal edebilir.

c) Seferlik İzin Belgesi ile Denize Elverişlilik Belgesinde (DEB) belirtilen sefer bölgesini aşan gemiler Seferlik İzin Belgesinde belirtilen limanda söz konusu belgenin gemide bulundurulması kaydı ile mevcut Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) ile çalışabilirler.

ç) Seferlik İzin Belgesi ile geldikleri limandan mevcut Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) ile belirtilen sefer bölgesini aşarak başka bir limana gitmek isteyen gemiler; buldukları liman başkanlığınca yeni Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) düzenlenerek Seferlik İzin Belgesi ile donatan tarafından talep edilen limana gidebilir. Geldikleri limana geri dönmek istemeleri durumunda yeni DEB düzenlenmeden sadece Seferlik İzin Belgesi ile geri gidebilir.

d) Seferlik İzin Belgesi ile geldikleri limanda çalışacak olan gemilerin 100 mil sınırı söz konusu belgede belirtilen liman başkanlığı esas alınarak belirlenir.

(4) Yeni inşa teknelerin donatım, satış, fuar veya ihraç amaçlı yükleme limanına kadar intikali Seferlik İzin Belgesi ile yapılabilir. Bu fıkra ilgili hükümler için usul ve esaslar İdarece belirlenir.

(5) Gemi bu maddenin 3'üncü ve 4'üncü fıkraları kapsamında yapacağı seferlerde, hiçbir ticari faaliyette bulunamaz. Bu gemiler bitişik liman hariç sefer yapacakları bölgeye göre uygun gemiadamı ile donatılır.

### **Sefer bölgeleri**

**MADDE 13** – (1) Gemilerin Denize Elverişlilik Belgesinde sefer bölgelerini gösteren deniz alanları aşağıda belirtilmiştir.

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

1) İdari liman seferi, Liman başkanlığı idari sınırları içerisindeki deniz alanında yapılır,

2) 100 mille sınırlı liman seferi, en yakın kıyıda 10 milden fazla açılmadan ve belgelendirildiği limandan 100 milden fazla uzaklaşmadan yapılır.

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

c) Yakın kıyısız sefer, kabotaj sefer bölgesi sınırları aşılarak, Karadeniz’de, Akdeniz’de, Kızıldeniz’de ve İspanya’nın Fransa sınırına kadar kuzey kıyıları da kapsayan Finistre Burnu ile Dakhla Limanı güney sınırını birleştiren çizginin doğusunda kalan deniz alanına yapılır.

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

(2) Geminin, teknik durumu veya muafiyet koşulu, hava veya deniz koşulu, fiziki veya coğrafi koşul, gece veya gündüz durumu veya kıyıda olan mesafe gibi özel durumlar göz önüne alınarak İdare ya da liman başkanlığı tarafından yukarıda belirtilen sefer bölgeleri kendi içerisinde kısıtlanabilir.

(3) 100 mille sınırlı liman seferi sadece Yolcu, Feribot veya Ro-ro Yolcu gemilerine uygulanır.

### **Yükleme sınırı belgesi ile yükleme sınırı tespiti**

**MADDE 14** – (1) Uluslararası sefer yapan; fribord boyu 24 metre ve üzerinde Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi kapsamında olan ticari gemi ve su araçlarına, sözleşmede belirtildiği şekliyle Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesi, uluslararası sefer yapmayan fribord boyu 24 metre ve üzerindeki; ticari gemilere ve yolcu veya yük taşıyan su araçlarına ise Ulusal Yüklem Sınırı Belgesi verilir. Fribord markasının şekli Yüklem Sınırı Belgesinde gösterilir. 17/01/2011 tarihinden önce inşa edilmiş, ulusal sefer yapan fribord boyu 24 metre ve üzerinde olan ancak 150 grostondan küçük gemilerden fribord hesabı ve belgesi istenmesine gerek yoktur.

(2) Yüklem Sınırı Belgesinin süresi, yıllık sörveylerinin yapılması şartıyla başlangıç sörveyinden itibaren beş yıldır. Yıllık sörveylerin yapıldığına dair her defasında belge vize edilir.

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

(4) Liman Başkanlıkları, 5’inci maddenin sekizinci fıkrasında belirlenen yetki sınırları dahilinde, Yüklem Sınırı Belgesi sörveyi yapmaya ve belge düzenlemeye yetkilidir.

(5) Yüklem Sınırı Belgesinin devamlılığını ve geminin tahsis edildiği hizmet için yeterliliğinin uygunluğuna yönelik yıllık sörvey, mevcut belgenin geçerlilik tarihi itibarıyla 12 aylık sürelerin 3 ay öncesi ile 3 ay sonrası aralığında yapılır. 5 yaş ve üzeri su araçlarına düzenlenen Ulusal Yüklem Sınırı Belgesi, belgenin 2’nci ve 3’üncü yıldönümü tarihleri arasında yıllık sörvey kapsamında vizesinin yapılması kaydıyla geçerlidir.

(6) Belgenin vizesi, Bu yönetmelik kapsamındaki denetimlerin yapılarak uygun bulunmasına müteakip, sörveyi yapan personel tarafından vize bölümüne sörvey yeri ve tarihi girilerek imzalanması ve hologram yapıştırılması veya İdarenin belirleyeceği elektronik yöntem ile gerçekleştirilir.

(7) Yıllık sörveylerin, yapılamadığı durumlarda Yüklem Sınırı Belgesi geçersiz olur. Yeni belge yıllık sörvey kapsamında fribord sörveyi yapılarak eski belgenin geçerlilik tarihine kadar yayımlanır.

(8) Yıllık sörveylerin sörvey aralığı içerisinde yapılamadığı durumlarda sörveylerin yıllık sörvey aralığı dışında yapılabilmesi için belge harcının 3 (üç) katı kadar ilave ücretin İdarenin Döner Sermaye İşletme Daire Başkanlığı hesabına yatırılmış olması şartı aranır. Liman Başkanlıklarının yoğunluğundan kaynaklanan sörveylerin sörvey aralığında yapılamadığı durumlardaki gecikmelerde bu ücret alınmaz.

(9) Gemi üzerinde fribord hesaplarını etkileyen bir değişikliğin olması durumunda Yüklem Sınırı Belgesi iptal edilir.

(10) Fribord boyu 24 metre ve üzerindeki gemi ve su araçlarının yüklem sınırları ve bu sınırları gösteren fribord markasının gemi üzerine markalanması denetim uzmanları veya yetkilendirilmiş kuruluş gözetiminde yapılır.

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

(12) Yükleme sınırı markası gemi veya su aracının fribord boyu ortasında ve gemi ve su aracının her iki bordasında silinmez şekilde markalanır. Yükleme Sınırı Belgesinde şekli belirtilmiş olan fribord markası gemi üzerinde kaynakla veya en az 6 mm kalınlığında lama ile markalanmış olmak zorundadır. Kaynakla markalanması yapılması halinde kaynak hatları net bir çizgi olacak şekilde taşlanır. Fribord markasının sabitlenmesinde yükleme hatlarının üst noktasından ölçü alınacak şekilde yer tespiti yapılır. Metal olmayan teknelerde ise boyamak koşullarıyla koyu zemin üzerine açık ya da açık zemin üzerine koyu renkte belirtilebilir.

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

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

(15) Uluslararası sefer yapmayan fribord boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler için yükleme sınırları bakımından; 16 Aralık ila 15 Mart (dahil) arası kış mevsimi, 16 Mart ila 15 Aralık (dahil) arası yaz mevsimi olarak kabul edilir. 24 metreden küçük 12'den fazla yolcu taşıyan gemilerde yaz-kış mevsim aralıkları mevsimsel özellikler göz önünde bulundurularak bölge liman başkanlığı tarafından belirlenir ve konu hakkında İdareye bilgi verilir.

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

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

(18) Liman başkanlığının bilgi ve onayı olmadan bu madde ile ilgili olarak gemi bünyesinde, teçhizatında, tertibatında ve malzemesinde hiçbir değişiklik yapılamaz.

### **Sualtı sörnevi**

**MADDE 15** – (1) Sualtı sörnevi; karada veya kamera/sualtı dronu ile sualtında yapılır.

(2) 5 yıllık Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) veya Su Aracı Uygunluk Belgesi (SUB) verilmesine esas su altı sörnevi karada yapılır.

(3) Kamera/Sualtı dronu ile yapılan sualtı sörnevi aşağıdaki hususlar çerçevesinde yapılır.

a) Kamera/Sualtı Dronu ile yapılan sualtı sörnevi, İdare veya yetkilendirilmiş kuruluş sorumluluğunda yapılır. Kamera/Sualtı Dronu ile yapılan sualtı sörnevi, İdare veya yetkilendirilmiş kuruluş tarafından konu hakkında yetkilendirilmiş firmalarca yapılır. Yetkilendirilecek firmalara yönelik usul ve esaslar İdarece belirlenir.

b) Kamera/Sualtı Dronu ile yapılan sualtı sörnevinin, kara sörnevinde elde edilen bilgileri sağlar nitelikte olması gerekir.

c) Referanslamak amacıyla güvertenin su hattı altında kalan kısmı araştırma hatları şeklinde belirlenebilir.

ç) Kamera/Sualtı Dronu ile yapılan sualtı sörnevi, İdarenin veya yetkilendirilmiş kuruluşun uzmanlarının nezaretinde ve mutabık kalınarak belirlenen, geminin korunaklı sular ve düşük gelgit ve akıntılarının bulunduğu coğrafi konumda gerçekleştirilir. Sualtı görünürlüğünün yüksek ve karınanın temiz olması gerekir. İdarenin veya yetkilendirilmiş kuruluşun uzmanlarının, kapalı devre yayınlı aktarılan görüntülerin sunum metodunun yeterli olduğunu teyit etmelidir. Dalgıçla yapılan sörnevlerde iki yönlü iletişimin yeterli olması gerekir.

d) Kamera/Sualtı Dronu ile yapılan sualtı sörnevinin başlangıcından önce ekipmanlar ve yöntem konusunda İdare, yetkilendirilmiş kuruluş, gemi donatıcı veya işleticisi ve dalgıç firması temsilcilerinin mutabık kalmaları gerekir.

(4) Gemi veya su araçlarının karada veya havuzda yapılan denetim ve kontrollerinden oluşan kara sörnevinin yapılabilmesi için gemilerin veya su araçlarının karaya veya havuza alınmış durumda ve omurga ile sualtında kalan yüzeylerinin ayrıntılı olarak incelenmesini sağlamak için zeminden itibaren yeterli bir yükseklikte olması gerekmektedir.

(5) Kara sörnevinde;

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

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

c) Vardevelalar ve parampetlerin deformasyon ve çürüme,

- ç) Demir, zincir, ırgat ve bağlama donanımlarının ve güverte bağlantılarının,
- d) Hava firar, iskandil, havalandırma, doldurma devresi ile diğer tüm boru bağlantı ve devrelerinin çürüme ve deformasyon,
- e) Pervane ve kanatlarının,
- f) Ana makine ve yardımcıların sabitleştirme ekipmanlarının,
- g) Dümen ve yelpazesi burç ve yataklarının,
- ğ) Geminin dış kaplamaları, postaları, kemereleri, tulanileri, güverteleri, perdeleri, döşekleri gibi yapısal kısımlarda ve elemanlarında deformasyon olup olmadığının gözle kontrolü, zayıflığından şüphe edilen yerlerin yenilenmesi, ahşap teknelerde kalafatlamanın yapıldıktan sonra macun ve boyası veya verniklenmesi, fiber teknelerde dış kaplama temizliği yapılması ile tüm gemilerin sualtı kesiminin deniz canlılarından koruyucu boya ile boyanarak korozyona maruz kalabilecek yapı malzemesine sahip gemiler için gerekli olan tutyaların yerlerine yerleştirilmesinin,

h) 16'nci madde hükümlerine göre sac kalınlık ölçümlerinin ve 18'inci madde hükümlerine göre demir ve zincirlerin,

1) Baş ve kış pik tankları dahil balast tankları, ambarlar, ambar kapakları, ambar kapak kapama tertibatları, yük tankları ve bunlara ait tüm elemanların, kontrolü yapılır.

(6) Hava ve deniz koşullarına maruz kalan bölgelerde sacın tamirinde geçici çözüm olarak kullanılmış dablınlerin geminin ilk planlı kara sömreyinde sac değişim (insert) yöntemi kullanılarak değiştirilmesi gerekmektedir. Acil durumlarda geçici olarak yapılacak dablın için İdarenin veya Liman Başkanlığının izni alınır.

### **Sac kalınlık ölçümleri**

**MADDE 16 – (1)** Çelik gemilerin ve su araçlarının yapı elemanlarının kalınlık ölçümleri onuncu yaşında ve akabindeki her başlangıç sömreyinde yapılır. Sac kalınlık ölçümlerinin azami süresi 5 yıldır. Sac kalınlık ölçümleri İdare veya Yetkilendirilmiş Kuruluşlar tarafından yetkilendirilen kişi ya da firmalarca yapılır. Yetkilendirilecek firmalara yönelik usul ve esaslar İdarece belirlenir. Kalınlık ölçümleri, görünen korozyon ve kondisyon durumuna göre geminin kuşku duyulan alanları da dikkate alınarak aşağıdaki gibi yapılır:

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

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

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

ç) Kalınlık ölçümleri neticesinde ölçümü yapan tarafından imzalı ve ölçüm sonuçlarının belirtildiği bir rapor düzenlenir. İdari Liman seferi bölgesinde çalışan gemilerde orijinal kalınlığın %30 unu kaybeden elemanlar, İdari liman seferi dışında çalışan gemilerde ise %25 ini kaybeden elemanlar yenileri ile değiştirilir. 30 yaş üzeri gemilerde bu oranlar %20 olarak uygulanır.

d) Fribord boyu 65 metreden büyük olan gemilerde; bu yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten sonraki ilk yenileme sömreylerinde boyuna mukavemet hesabı ile yeterli mukavemetin sağlandığı kanıtlanmadıkça, ana(mukavemet) güvertesi sacları ile şiyer sırası saclarında %20 ini kaybeden elemanlar yenileri ile değiştirilir. Limit değerlere yaklaşmış sac ölçümünde denetleyen denetim uzmanı veya yetkilendirilmiş kuruluş geminin ve kondisyonundan şüphe ettiği sacın ölçümü için yeniden ölçme talep edebilir.

### **Pervane ve şaftının sömreyleri**

**MADDE 17 – (1)** Şaftlar 5 yılda bir çekilerek kontrol edilir ve her başlangıç sömreyinde pervane ve şaft sömreyinin yapılması gerekir. Çekilen şaftların kontrolü, pervane yerinden çıkarıldıktan sonra, kaplinler ve yataklar açılır, pervane ve kaplin koniklerinde, kama yuvalarında ve layner yüzeylerinde ve flenç diplerinde çatlak kontrolü yapılır. Ayrıca kovanın içten yüzeysel göz kontrolü yapılır. Pervane kanatlarında deformasyon, kavitasyon çatlak kontrolü, pervane iç koniğinde kama yuvası ve somununda ezilme kontrolü yapılır. Dümen yelpazesinde çatlaklık, şaft ve yatak kontrolü yapılır. Diğer sevk sistemlerin de 5 yılda bir kontrolleri yapılır.

(2) Üreticisi tarafından kontrol periyotları bu maddenin birinci fıkrası dışında belirlenmiş sistemler İdarece ayrıca denetlenebilir.

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

(4) 15 metre ve üzeri gemilerde başlangıç sömveyinde ve şaft(ların) herhangi bir sebepten dolayı bakım-onarım yapıldığı veya yenilendiği durumlarda yapılan şaft sömveyinde şaft(ların) montajını yapan işletme tarafından her bir şaft için şaft ile yatak arasındaki klerens boşluklarını (üst-alt-sancak-iskele olmak üzere en az dört noktadan) belirten şaft raporu sunulur.

### **Demir ve zincirlerin kontrolü**

**MADDE 18** – (1) Demir ağırlıkları onuncu yaşı ve akabindeki her 5 yıllık periyotlarda yapılacak kontrollerde en fazla %15 azalabilir. Tüm zincirler salya edildikten sonra, genel kondisyon durumları kontrol edilir. Bu kontroller, gemi ve su aracının onuncu yaşında ve akabindeki her başlangıç sömveyinde yapılır. Demir ve zincir ölçümlerinin azami süresi 5 yıldır. Onuncu yaşı ve akabinde yapılan kontrollerde şüphe edilen zincir baklaları da dâhil olmak üzere, her bir kilit zincirde en az 3 bakladan kalınlık ölçümleri alınır. Müsaade edilen kalınlık azalması teçhizat numarasında tespit edilen kalınlığın %15'i kadardır. Kalınlık ölçümleri neticesinde ölçümü yapan tarafından ölçüleri belirtilen imzalı bir rapor düzenlenir. Kalınlık ölçümleri bakla niteliğinde olan zincirlerden istenilecektir

(2) Demir ve zincirlerin kalınlık ölçümleri sac kalınlık ölçümü yetkisine sahip firmalar tarafından yapılır.

(3) Tam boyu 24 metre ve üzeri yeni gemilerde bakla niteliğinde olan zincirler tip onay sertifikalı olmalıdır.

(4) Tam boyu 24 metre altı yeni ve mevcut gemilerden teçhizat numarasına sahip olmayıp bakla niteliğinde olmayan zincire sahip mevcut küçük gemilerden ilgili kalınlık ölçümleri istenmeyecek olup demir ve zincirin kondisyonu denetim uzmanı tarafından kontrol edilecektir.

(5) Ambar kapağı açma-kapama düzeneklerinde kullanılan bakla niteliğinde olan zincirlerin kalınlık ölçümü bu maddenin birinci bendinde belirtilen usullere göre yapılacaktır.

### **Deniz sömveyi**

**MADDE 19** – (1) Deniz sömveyi; gemilerin ve su araçlarının tekne, makine ve teçhizatının gerekli emniyet, çevre, sağlık, can ve mal emniyetine uygunluğunun kontrolü için denizde yapılan denetim ve kontrollerden oluşur. Deniz sömveyi;

a) Ana makineler ve yardımcılarının,

b) Gemi üzerindeki kaporta, pencere, lumbuz gibi teçhizatların,

c) Sabit yangın söndürme sisteminin periyodik testlerinin yapıldığının ve alarminin,

ç) Boru devreleri ve bağlantılarının, çatışma ve izolasyon valflerinin

d) Akülerin,

e) Elektrik sisteminin ve aydınlatmalarının,

f) Havalandırma sisteminin,

g) Dümen makinesinin ve acil dümen donanımının, gemi sevk sistemleri

ğ) Bağlama halatlarının ve donanımlarının, römorkörlerde çekme kancalarının,

h) Irgatın,

ı) Haberleşme ve seyir cihazlarının,

i) Seyir fenerlerinin,

j) Tıbbi malzeme ve ilaçların yeterli miktarda olup olmadığı ve kullanım sürelerinin,

k) Portatif yangın söndürme cihazlarının,

l) Yangın pompalarının,

m) Pis su sisteminin,

n) Yakıt tanklarının,

o) Fribord ve yükleme markasının,

ö) Kişisel can kurtarma araç ve teçhizatının,

p) Seyir bölgesine göre bulundurulması gereken denizcilik yayınları ve haritalarının güncel durumda olduğunun,

r) Hizmet botu, kurtarma botu, can salı ve can filikası gibi can kurtarma araçlarının, ve indirme donanımlarının

- s) Yolcu salonlarında o mahaldeki yolcu kapasitesini belirten yazıların uygun yerlere asılı olduğu ve kapasitelerinin doğruluğunun, anons sistemlerinin
- ş) Yangın algılama ve alarm sisteminin,
- t) Yangın ve emniyet planlarının gemiye uygunluğunun,
- u) Yaşam ve çalışma mahallerinin fiziki durumları ile sağlık koşullarının,
- ü) Acil durum enerji kaynaklarının,
- v) Vardevela ve paramapetlerin
- y) Ambar kapama tertibatlarının,

kontrolü gibi hususları içerir.

### **Belgelendirme öncesi yapılacak kontrol ve denetim şartları**

**MADDE 20** – (1) Denetim faaliyetinin başlatılması için liman başkanlığına yapılan başvurular aşağıdaki şartları taşımak zorundadır:

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

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

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

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

### **Belgelendirme ve genel hükümler**

**MADDE 21** – (1) Ulusal sefer yapan gemilere sadece ulusal mevzuatın gerektirdiği belgeler verilir. Uluslararası sefer yapan gemilere bu Yönetmeliğe bağlı kalmadan öncelikle uluslararası sözleşmelere uygun belgeler verilir.

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

(3) Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği hükümlerine göre, İdare tarafından yetkilendirilmiş kuruluşlarca Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunun 5 inci maddesi hükmüne göre Klas Sertifikası verilmesi durumunda söz konusu belgedeki gemi cins notasyonu, geminin tonilato belgesinde veya gemi sicili tasdiknamesindeki cinsle uyumlu olmak zorundadır.

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

(5) Geminin donatanı ve kaptanı, denizde can ve seyir emniyeti, sağlık koşullarının uygunluğu ve deniz kirliliğine neden olmamak üzere, gemi hizmete devam ettiği ve belgelerinin geçerliliğini koruduğu müddetçe, geminin mevzuata uygun durumda olmasını sağlamak zorundadır. Bu durumu sağlanmasına ilişkin hiçbir hususta İdarenin izni olmadan değişiklik yapılamaz.

(6) Denize Elverişlilik Belgesinde sefer bölgesi liman seferi olarak belirtilmiş gemiler, Liman Çıkış Belgesi alarak bitişik liman sahalarına sefer yapabilir. Bu gemilerin ilave teçhizat ve gemiadamı donatımına gerek olmadan liman seferi gereklerini sağlamaları yeterlidir.

(7) Başvuruların yerinde sonuçlandırılması, mahallinde, süratli ve en iyi şekilde hizmetlerin sunulması amacıyla gemi ve su araçlarının sörvey ve belgelendirme işlemleri geminin bulunduğu Liman Başkanlığına karadan veya denizden komşu olan Liman Başkanlığı tarafından da yapılabilir.

(8) Bu Yönetmelikte geçen gemi cinsleri, gemi ve su araçları ile ilgili İdare veya Liman başkanlıkları tarafından düzenlenen Bağlama Kütüğü Ruhsatnamesi veya Gemi Sicili Tasdiknamesinde geçen gemi cinsini ifade eder.

(9) Bu Yönetmelikte hüküm bulunmayan hallerde İdare, ulusal veya uluslararası kurallar, yetkilendirilmiş klas kuralları veya kabul görmüş uluslararası standartlara göre karar verir.

(10) Yurtdışından ithal edilen yeni inşa edilmiş yelkenli teknelerin başlangıç sualtı sürveyi kamera ile yapılarak denize elverişlilik belgesi takvim yılının son gününe kadar düzenlenebilir. Sonraki takvim yılında sualtı sürveyi karada yapılarak yeni 5 (beş) yıllık Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) düzenlenir.

(11) Liman Başkanlığına bilgi verilmeden geminin belgelendirmesine esas unsurlarında, seyir, can, mal veya çevre emniyetini etkileyecek onarım veya yenileme yapılması durumunda ya da gemi yapısının değiştirilmesi veya ekipman, sistemler, bağlantı parçalarında herhangi bir düzenleme yapılamaz.

(12) (Klaslı inşa edilmiş gemi ve su araçlarına DEB/SUB düzenlenirken, gemilerin klas sertifikalarında belirtilen sefer notasyonu dikkate alınarak ilgili gemilere sefer bölgesi tayin edilir.

### **Muafiyetler**

**MADDE 22** – (1) İdare, her durum için özel olarak değerlendirilerek verilmesi kaydı ile, denizde can ve mal emniyetinin korunmasını ve denizde kirlenmenin önlenmesi gereklerini güvence altına alacak alternatif düzenlemelere yer verilmesi şartıyla,

a) Seferin özelliği ve maruz kalınacak deniz şartları gereği; 25, 34, 35, 37, 39, 45, 46 ve 54'üncü maddeler hariç olmak üzere üçüncü bölümle ilgili,

b) Sınırlı seyahat süresi veya kurtarma hizmetlerinin yakınlığı gibi belirli işletim koşullarının olması durumunda ve seferin özelliği ve maruz kalınacak şartları gereği; 56, 59, 67 ve 68'inci maddeler hariç olmak üzere dördüncü bölümle ilgili,

c) Korunaklı sulara veya uygun iklim ya da hava koşullarında sefer yapılması, sınırlı seyahat süresi veya kurtarma hizmetlerinin yakınlığı gibi belirli işletim koşullarının olması durumunda, seferin özelliği ve maruz kalınacak şartları gereği operasyonel sınırlamalar dâhilinde 69, 73, 74, 75, 78, 79 ve 80'inci maddeler hariç olmak üzere beşinci bölümle ilgili,

ç) 6, 7 ve 8'inci bölümlerde yer alan 83, 87, 89'uncu maddeler hariç olmak üzere, bu bölümlerin diğer maddeleri ile ilgili,

d) 10 ve 11'inci bölümlerde yer alan 106 ve 112'inci madde hariç olmak üzere, bu bölümlerin diğer maddeleri ile ilgili,

muafiyet talebinde bulunulması hâlinde muafiyet tanıyabilir,

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

(3) Marmara Adası Limanından Bandırma, Erdek, Karabiga Limanları arasında, Çanakkale Limanından Bozcaada, Gökçeada Limanları arasında, Gökçeada-Bozcaada-Enez Limanları arasında ve Bodrum, Datça Limanları arasında yapılan seferler bitişik limanlar arasında yapılmış sayılır. Gemiler idari liman seferi gibi donatılarak bitişik limanlarda sefer yapabilir.

(4) Tarihi geçmişi olan geleneksel yöntemlerle belirli bir tipte inşa edilen ve kamaralarında en fazla 36 kişi taşıyabilen ve cinsi Ticari Yat veya İlkel Yapılı Ahşap Gemi olan gemiler, seyir sahalarının mevsimsel deniz ve hava koşulları, seferin niteliği, yakınlığı veya sürenin kısalığı ile aynı koşullarda çalışan, aynı sınıftaki diğer ülke gemilerinin olması durumunda karşılıklı mütekabiliyet esasları dâhilinde yakın sefer bölgesinde çalışabilir.

(5) Ulusal sefer yapan gemi ve su araçlarına verilen muafiyetlerin Denize Elverişlilik Belgesinde ve Su Aracı Uygunluk Belgesinde belirtilmesi zorunludur.

### **Eşdeğerler**

**MADDE 23** – (1) Bir geminin bu Yönetmelikte belirtilen belli bir donanım, malzeme, teçhizat ve cihaz veya bunların benzerleriyle donatılması gerektiğinde, İdare bunların yerine eşdeğer başka bir donanım, malzeme, teçhizat ve cihazın donatımını uygun görebilir.

### **Gemilerin sürvey listeleri**

**MADDE 24** – (1) Gemilerin bu Yönetmelik kapsamında belge, teçhizat ve donanım bakımından yapılan denetimlerinde, yönetmeliğin ekinde yer alan asgari kriterlere göre belirlenen denetim listeleri kullanılır. Burada belirtilen asgari kriterler seyir emniyeti ile denizde can, mal ve çevre güvenliği ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak İdare tarafından oluşturulan elektronik sistemde yayımlanarak güncellenebilir.

## **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**

### **İnşa, Denge Yeterliliği, Bölmeleme, Stabilité, Yolcu Kapasitesi Tespiti, Makine ve Elektrik Donanımları**

#### **Dizayn ve inşa ile ilgili genel kural**

**MADDE 25** – (1) İlgili mevzuatı kapsamında, İdarece yetkilendirilmiş kuruluşların denetimi, gözetim, ve kontrolleri altında inşa edilecek gemilerde tekne yapısı ve kullanılacak malzemeler 18/01/2017 tarihli ve 29952 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği uyarınca İdarece yetkilendirilmiş kuruluşların gerekliliklerini uygun olmalıdır.

(2) Gemiler, İdarece yetkilendirilmiş kuruluşların veya ulusal mevzuat ve uluslararası sözleşmeler dâhilinde yapısal, mekanik ve elektrik gereksinimlerine göre dizayn, inşa ve idame ettirilir.

#### **İnşa ve tadilat gerekleri**

**MADDE 26** – (1) Kullanılan yapım ve donatım malzemeleri ile teçhizatın, ulusal veya uluslararası mevzuat ve kurallardaki temel şartları sağlayacak özellikte olması gerekir. Ulusal veya uluslararası standartlara uygunluk, temel şartların sağlandığını gösterir. İdare, gerekli gördüğü durumlarda malzeme ve teçhizatın temel şartları sağladığına dair yetkilendirilmiş bir kuruluş tarafından hazırlanmış sertifika veya test sonuçlarını isteyebilir.

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

(3) Günübürlük Gezinti Gemileri dahil gemilerde bir ucu denize açılan su kaydırağı donanımı yapılmaz ve bulundurulmaz.

(4) Bu maddenin birinci ve ikinci fıkraları yeni gemilere uygulanır.

#### **Gemi inşasında kullanılacak malzemeler**

**MADDE 27** – (1) Gemi inşasında kullanılacak ahşap malzemelerin aşağıda belirtilen özelliklerde olması gerekir:

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

b) Havaya açık olmayan ve suda çalışmayan kısımlarda kullanılan ağaç malzemedede daha az dayanıklılık kabul edilebilir. Ahşabın özgül ağırlığı ve nem oranına bağlı olarak kesit veya lineer boyut değiştirilmesi kaydıyla klas kuruluşları listesinde yer almayan, listedeki ahşapların muadili ahşaplar kullanılabilir.

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

ç) Kontraplak kullanılması hâlinde en az üç kaplamanın ve kalınlığıyla orantılı olarak artan sayıda birbirine çapraz olarak yapıştırılması gerekir. Yapıştırılmaların hatasız olması zorunludur.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(5) Klaslı inşa edilecek gemilerde tekne yapısı, kontrolü altında inşa edildiği klas kuruluşunun malzeme ile ilgili gereklerine uygun olur.

(6) Bu madde yeni gemilere ve uygulanabilir olduğu ölçüde tadilat yapılan mevcut gemilere de uygulanır.

### **Deniz suyu bağlantıları, borda boşaltım ağızları ve frengiler**

**MADDE 28** – (1) Borda boşaltım ağızları en az sayıda tutulur ve mümkün olduğu kadar en derin yüklü su hattının üzerinde yer alır.

(2) En derin yüklü su hattının altında veya 300 mm ye kadar üstünde bulunan tüm deniz açıklıklarına kumandalı geri döndürmez valf konulur. Deniz suyu kapama valfi malzemesi en az nodüler dökme demir malzemedir.

(3) Ana Makine / yardımcı makine soğutma sistemine, yangın pompasına, klima ve tuvalet deniz suyu pompasına ve balast pompasına ait deniz suyu alıcıları lokal takviyeli olarak dış kaplamaya bağlanan ızgaralı ve kapama valfinden sonra konulan deniz suyu filtresi ile donatılır. Deniz suyu filtresi, korozyona dayanıklı malzemedir, sağlam olarak yapılı ve kolaylıkla açılabilir durumda olması gerekir.

(4) Suyun toplanabileceği havaya açık güvertelerde, benzer şekilde su geçmez kapalı üst yapılar ve güverte evleri içinde kalan fribord güvertelerinde, suyun etkin biçimde dışarı atılmasını sağlayacak yeterli boyutta ve sayıda frengi ve tapası bulunur. Fribord veya üst yapı güvertelerinin havaya açık kısımlarındaki parampetlerin havuz oluşturduğu durumlarda, suyun güvertelerden hızla atılmasını sağlayacak yeterli düzenlemeler yapılır. Parampetlerin yüksekliğinin 300 mm. ve daha aşağı olması durumunda güvertede biriken suyun tahliyesinin frengi vasıtasıyla yapılması yeterlidir.

### **Kaportalar**

**MADDE 29** – (1) Liman sefer bölgesi dışında sefer yapan ve boyları 24 m'den büyük olan gemilere Yükleme sınırı sözleşmesi gerekleri uygulanır.

(2) 1'inci fıkra kapsamında olmayan gemilerde üst yapıların havaya açık perdelerindeki kapıların, deniz ve hava koşullarına karşı korunaklı ve yeterli mukavemette olması gerekir. Bu kapılar, her iki taraftan da kapatılabilir olmalıdır. Liman sefer bölgesi dışında sefer yapan ve boyları 24 m'den küçük olan gemiler ile Liman sefer bölgesi içinde sefer yapan gemilerde açık güverteden kapalı üst yapıya giriş kapılarının eşik yüksekliği, mahal içinden fribord güvertesi altına doğrudan iniş bulunmuyorsa kapının eşik yüksekliğinin 100 mm olması yeterlidir. Fribord güvertesi üstündeki güvertelerde üst yapıya giriş kapılarının eşik yüksekliği 50 mm olması yeterlidir.

(3) Liman seferi yapan yolcu gemilerinde açık güvertesinden doğrudan fribord güvertesi altına iniş açıklıklarını koruyan kapı ve kaportaların eşik yüksekliği minimum 380 mm. olmalıdır. İlkel Yapılı Ahşap Gemiler, Ticari Yatlar ile İdari Liman Seferi yapan gemilerde bu değer 100 mm olması yeterlidir.

(4) Tam boyu 24 metre ve üzeri yolcu gemilerinde açık güverte altında veya fribord güverte altındaki su geçirmez perdeler üzerindeki kapıların su geçirmez tipte olması, bu kapıların açık/ kapalı durumu köprü üstünden görsel veya işitsel olarak izlenebilmesi, bu kapıların seyir esnasında kapalı tutulması sağlanır.

(5) Liman seferi bölgesinde düzenli sefer yapan feribotlardan tekerlekli araçların emniyetli iniş binişi için aracın gemi üzerinde manevra yapmasına imkân sağlayamayan feribotlarda, yolcu ve tekerlekli araçların gemiye emniyetli iniş binişini ve yükün emniyetli yüklenmesini ve boşaltılmasını sağlayacak baş ve kıçta olmak üzere iki adet kapak/rampa olur.

(6) Kabotaj seferi yapan A, B, C ve D tip yolcu gemilerinin perde güvertesi altında bulunan su geçirmez perdeler üzerindeki kapıları, ait oldukları Yönetmelik gereklerine uygun olmalıdır.

### **Merdivenler**

**MADDE 30** – (1) Kaçış yolu olarak kabul edilen merdivenlerin uygun bir meyilinin olması ve merdiven genişliği 800 mm. den az olan merdivenlerin bir taraftan tutamağı, 800 mm. ve üzerindeki her bir taraftan tutamağının bulunması gerekir. Makine dairesindeki merdivenler ve acil kaçış merdivenleri hariç diğer merdivenlerde meyil yatay zemine göre 45 dereceden fazla olamaz ve merdiven uzunluğu 3.5 m'yi geçmez. Merdiven basamak derinliğinin minimum 240 mm. olması gerekir. Uzunluğu 3.5 m. yi geçen merdivenlerin bir ya da daha fazla sahanlığı olmak zorundadır.

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

(3) Basamakların üst yüzeylerinin kaymayı önleyecek yapıda ve ilk ve son basamakların güverte renginden farklı bir renkte boyanarak belirgin olması gerekir.

(4) Borda merdivenleri kullanılırken merdivenlerden düşmeyi önleyici güvenlik ağı ile donatılması zorunludur.

(5) Bu yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten sonra inşa izin belgesi düzenlenen ya da borda merdivenleri/inme binme düzeneklerini değiştiren 500 groston ve daha büyük gemilerde borda merdivenleri ile inme binme düzenekleri MSC.1/1331'e uygun olacaktır. Bu gemilerde borda merdivenleri ile inme binme düzeneklerinin üretici sertifikasının uygunluğu ile MSC.1/1331'e uygun monte edilmiş olduğu İdarenin ya da yetkilendirilmiş kuruluşun denetim uzmanlarınca kontrol edilecektir. Ayrıca MSC.1/1331 gereğince her 5 yılda bir yapılması gerekli borda merdivenleri ile inme binme düzenekleri ve vinçlerinin maksimum operasyon yükünde testleri klasli gemilerde yetkilendirilmiş kuruluşlar, klassız gemilerde gemi kaptanı nezaretinde yaptırılacaktır.

(6) Bu maddenin birinci ve ikinci fıkraları sadece yeni gemilere uygulanır.

### **Pencere ve lumbuzlar**

**MADDE 31** – (1) Gemideki tüm lumbuz, pencereler ve tekneye bağlanma donanımları geminin sefer bölgesi ve gemide bulunduğu konuma göre maruz kalacağı maksimum dalga ve rüzgar koşullarına dayanıklı ve bütünlük gereklerini sağlar nitelikte olmak zorundadır.

(2) Lumbuzların alt kenarları maksimum yüklü su hattından en az 500 mm. yüksekte olur. Lumbuz camlarının en az 6 mm nominal kalınlıkta olması gerekir. Açık güverte altında yer alan lumbuzların kalınlığı en az 6 mm olacak ve oval şekilde olup görünen alanı 0.16 m<sup>2</sup> yi geçmeyecektir. 0.16 m<sup>2</sup> yi geçen lumbuzlar için yetkilendirilmiş kuruluş kurallarına göre hesap yapılacaktır. Camlar sertleştirilmiş cam olacak ve kırıldığında yolculara ve personele tehlike yaratabilecek şekilde parçalanmayacak özellikte olması zorunludur. Fribord güverte altındaki lumbuzlar su geçirmez ve kör kapaklı olmak zorundadır. Standart tipte seri üretim imal edilen gemilerde orijinal lumbuz yüksekliği kabul edilebilir. Camlar çerçeveye yapıştırma şeklinde bağlanabilir. Lumbuzlar ise çerçeveye köşebent veya çelik çubuklar vasıtasıyla bağlanmalıdır.

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

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

### **Parampet ve vardavelalar**

**MADDE 32** – (1) Parampetler ve vardavelalar açık güverteler boyunca kesintisiz bir şekilde düzenlenir. Parampetler sağlam yapıda ve yeterli derecede takviyeli yapılıdır. Parampetler güvertede toplanabilecek fazla miktardaki suları boşaltabilecek açıklıklara sahip olmak zorundadır.

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

Gemi tam boyu (m) Vardavela yüksekliği (mm)

15 den az 800

15-24 850

24 ten büyük 900

(3) Vardavela sisteminde en alt açıklık 230 mm. den, üst açıklıklar 380 mm. den fazla olamaz. Çocukların emniyeti için yolcu gemileri, ticari yatlar ve ilkel yapıları ahşap gemilerde vardavela aralıkları kısa tutulur veya ağ ile kaplanma gibi eşdeğer düzenlemeler olur.

(4) Standart tipte seri üretim imal edilen gemilerde orijinal parampet ve vardavelaların yüksekliği kabul edilir. Geleneksel tipte inşa edilmiş ahşap gemilerde parampet ve vardavelaların yüksekliği bölgesel gereklilikler göz önünde bulundurularak liman başkanlıkları tarafından tespit edilerek, İdareye sunulur ve İdarenin onayı ile bu yükseklikler kabul edilebilir.

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

### **Demir ve bağlama donanımları**

**MADDE 33** – (1) Tüm gemiler, demirleme, bağlama ve yedekleme işlemlerini emniyetle yapabilmesini teminen yeterli mukavemette donanımlarla donatılır. Tam boyu 24 m ve üzeri yeni gemilerde demirleme ve bağlama teçhizatı yetkilendirilmiş kuruluşların ilgili kurallarına göre tayin edilmiş teçhizat numarasına göre seçilir.

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

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

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

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

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

### **Denge yeterliliği**

**MADDE 34** – (1) Gemilerin stabilite hesaplarının uygunluk değerlendirmesi aşağıdaki şekilde yapılıdır:

a) Tam boyu 15 metreden küçük ve 12'den fazla yolcu taşıyan gemiler Ek-15'deki denge kriterlerini sağlamak zorundadır.

b) Tam boyu 15 metre ile fribord boyu 24 metre arasında olup, yolcu kapasitesi 13-36 arasında olan gemiler Ek-16'daki denge kriterlerini sağlamak zorundadır.

c) Fribord boyu 24 metreden küçük, yolcu kapasitesi 37-150 arası olan gemiler Ek-17'deki denge kriterlerini sağlamak zorundadır.

ç) Yapılacak olan stabilite hesabında geminin alabileceği maksimum yolcu sayısı hesaplanır.

(2) Birinci fıkranın (a), (b) ve (c) bentlerinde belirtilen denge kriterlerine yönelik meyil deneyi 12/3/2009 tarihli ve 27167 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde uzman olarak tanımlanmış personelin gözetimi altında, kontrol mühendisi veya proje mühendisi olarak tanımlanmış mühendis tarafından yapılıdır. Tam boyu 15 metreden küçük ve 12'den fazla yolcu taşıyan mevcut gemilerde ise birinci fıkranın (a) bendinde belirtilen denge kriterlerine yönelik meyil

deneyi Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde belirlenmiş personel tarafından yapılabilir. Meyil raporları Liman Başkanlığı tarafından tarih ve sayı belirtecek şekilde onaylanır.

(3) Üst yapısı olmayan veya tek katlı küçük bir üst yapıya sahip gemi ve su araçlarına meyil deneyi yerine draft sörveyi yapılabilir. Bu durumda gemi ve su aracının ağırlık merkezinin düşey konumu ana güverte üzerinde olacak şekilde Uluslararası Denizcilik Örgütünün (IMO) ilgili tavsiye kararları da dikkate alınarak kabul edilebilir.

### **Bölmeleme**

**MADDE 35** – (1) Tam boyu 15 metre ve üzerindeki tüm gemi ve su araçları ile boyuna bakılmaksızın tüm yolcu gemilerinde bir baş çatışma perdesi bulunur. Su geçirmez baş çatışma perdesi geminin su hattı hizasından itibaren su hattı boyunun %5'i ile %10'u arasında bir mesafeye konulur. Liman seferi yapan gemilerde, baş çatışma perdesi üzerindeki valfin bulunduğu mahalle açık güverteden giriş sağlanması durumunda valfin kumandasının açık güverteye uzatılmasına gerek yoktur. Baş pik tankının kuru tank olması durumunda tankın dreyni bitişik mahalle kendiliğinden kapanır dreyn valfi ile yapılabilir. Bu durumda ayrıca bir boru devresi bağlantısına gerek yoktur.

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

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

(4) Su geçirmez perdedeki menfezler en az sayıda tutulur ve bu menfezlerin kapatılması için su geçirmez perdedeki yerine göre karşılaştığı basınca dayanabilecek yeterli vasıtalar sağlanır.

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

(6) Bu maddenin 5'inci fıkrası tüm gemilere, diğer fıkraları 12.08.2005 tarihinden sonra inşa edilen gemilere veya yurtdışında inşa edilip de sonrasında Türk Bayrağına geçmek isteyen gemi ve su araçlarına uygulanır.

### **Stabilite bukleti**

**MADDE 36** – (1) Fribord boyu 24 metre ve üzerindeki; gemiler, yük veya yolcu taşıyan su araçlarından stabilite gereksinimleri Denizcilik Örgütünün (IMO) ilgili kriterlerine göre incelenir.

(2) Boyuna bakılmaksızın yolcu kapasitesi 150 ve daha fazla olan gemiler ile fribord boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler, yük veya yolcu taşıyan su araçları ve yüzer havuzlardan stabilite bukleti istenir. Onaylı bukletin gemide/su aracında bulundurulması zorunludur.

(3) Stabilite bukleti onaylanıncaya kadar gemi veya su aracında İdarece veya yetkilendirilmiş kuruluş tarafınca onaylanmış, meyil deneyi hesaplarına uygun olarak hazırlanmış geçici ön stabilite bukleti bulundurulur.

(4) Stabilite bukleti hazırlanırken yapılacak meyil deneyi Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinin 6/1'inci maddesinin (b) bendinde yer alan yeterliliklere sahip personelin gözetimi altında, kontrol mühendisi veya proje mühendisi olarak tanımlanmış mühendis tarafından yapılır.

(5) Yetkilendirilmiş kuruluş tarafından onay zorunluluğu bulunmayan stabilite bukletleri Liman Başkanlığı tarafından tarih ve sayı belirtecek şekilde onaylanır.

(6) Stabilite bukletleri;

a) Gemi veya su aracının genel bir tanıtımını,

b) Stabilite bukletinin kullanımı ile ilgili talimatları,

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

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

d) Kapasite planını,

e) Gemi veya su aracının boş, balastlı ve tam yüklü durumda kalkış ve varış yükleme durumlarına göre stabilite verilerini,

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

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

ğ) Yükleme ve boşaltma ekipmanlarının gemilerin stabilitesine olan etkilerini

h) Meyil deneyi raporunu içermek zorundadır.

### **Yolcu kapasitesi**

**MADDE 37 – (1)** Bu Yönetmelik kapsamındaki gemilerin yolcu kapasiteleri aşağıdaki kriterlere göre belirlenir:

a) Yolcu gemilerinde yolcu kapasitesi aşağıdaki kriterlere göre belirlenir.

1) Yolcular için düzenlenen oturma yerleri tekne üzerine sabit yerleştirilir. Restoran ve günübirlik gezinti gemisi, eğlence ve organizasyon gemisi cinsi gemilerde yolcular için düzenlenen oturma yerlerinin sabit olma mecburiyeti yoktur.

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

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

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

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

(L, L1 : İki koltuk arası net açıklık  
n : Oturma gruplarındaki kişi sayısı)

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

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

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

8) Kış mevsimi döneminde faaliyet gösteren yolcu gemilerinde, yolcular için açık havaya karşı korumalı kapalı mahal temin edilir. Kış mevsiminde yolcu sayısı kapalı mahal kapasitesi ile sınırlandırılır. Kapalı mahal olarak branda veya kalın saydam malzeme ile kapatılmış mahaller kapalı mahal olarak değerlendirilebilir. Yolcu konforunu olumsuz etkileyecek şekilde, tuvalet yakınlarına oturma grupları yerleştirilemez.

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

b) Ticari yatların ve İlkel Yapılı Ahşap Gemilerin yolcu kapasitesi kamaralardaki yatak sayısı kadardır. Uluslararası seferde bu sayı 12'yi (dahil), kabotaj seferinde en yakın karadan 6 milden fazla uzaklaşmamak şartıyla 36'yı (dahil) geçmeyecek şekilde belirlenir.

c) Belirli bir hat üzerinde faaliyet gösteren, en yakın karadan 1 milden fazla açılmayan, denizde çalışan açık güverteli sandal tipindeki yolcu motorlarının diğer emniyet kriterlerini sağlaması ve kısıtlamaların Denize Elverişlilik Belgelerine yazılması koşuluyla kapasiteleri en fazla 36 yolcu olmak şartı ile tam boyu dikkate alınmak suretiyle metre başına 2 yolcu olarak belirlenir.

ç) Günübirlik Gezinti Gemilerinde yolcu kapasitesi, aşağıdaki kriterlere göre belirlenir.

1) Geminin tam boy ile eninin çarpımına en yakın tamsayı, EK-18'de bu tamsayıya karşılık gelen katsayıya bölünür. Tek güverteli gemilerde elde edilen değere en yakın tamsayı, birden fazla güverteli gemilerde (yarım güverte ve teras ikinci güverte olarak kabul edilecektir) ise güverte sayısına bakılmaksızın %50 oranında arttırılmış hali yolcu kapasitesi olarak belirlenir.

2) Hesaplanan yolcu sayısı ile stabilite hesaplarındaki emniyetli yolcu sayıları karşılaştırılır, bunlardan az olanı geminin yolcu kapasitesi olarak tespit edilir. Her durumda yolcu kapasitesi 150 yolcu geçemez.

3) 1 ve 2 numaralı bentler bu yönetmeliğin yürürlüğe giriş tarihi ve sonrasında inşasına başlanan ve inşa izni alan gemilere uygulanır. Mevcut gemilerin ilgili fıkralardaki yolcu kapasitelerine geçiş tarihleri ise EK-28 de belirtilmiştir.

d) Eğlence, Organizasyon ve Gezi Gemilerinde yolcu kapasitesi aşağıdaki kriterlere göre belirlenir.

1) Tek güverteli gemilerde geminin tam boyu ile eninin çarpımına en yakın tamsayı, EK-19 da karşılık gelen katsayılara bölünür. Elde edilen değere en yakın tamsayı yolcu kapasitesi olarak belirlenir. Birden fazla güverteli gemiler de (yarım güverte ve teras ikinci güverte olarak kabul edilecektir) ise güverte sayısına bakılmaksızın bu sayının %50 oranında arttırılmış hali yolcu kapasitesi olarak belirlenir.

2) Hesaplanan yolcu sayısı ile stabilite hesaplarındaki emniyetli yolcu sayıları karşılaştırılır, bunlardan az olanı geminin yolcu sayısı kapasitesi olarak tespit edilir.

3) 1 ve 2 numaralı bentler bu yönetmeliğin yürürlüğe giriş tarihi ve sonrasında inşasına başlanan ve inşa izni alan gemilere uygulanır. Mevcut gemilerin ilgili fıkralardaki yolcu kapasitelerine geçiş tarihleri ise EK-28 de belirtilmiştir.

4) Düzenli sefer yolcu taşımacılığı yapmak üzere belgelendirilmiş gemilerin Eğlence ve Organizasyon faaliyetleri yapabilecekleri ve bu faaliyet sırasındaki kapasiteleri Denize Elverişlilik Belgesinde belirtilir.

e) Diğer gemilerde, 12 veya daha az yolcu taşıyacak gemilerin yaz ve kış kapasiteleri, mevcut şartlar ve gemi özellikleri değerlendirilerek personel hariç tam boyu baz alınarak metre başına en fazla 1 kişi olacak şekilde Liman Başkanlığı tarafından belirlenir.

Ticari sürat teknelerinin kapasiteleri; varsa "CE Uygunluk Beyanı"nda belirtilen yolcu kapasitesi, "CE Uygunluk Beyanı" yoksa personel hariç metre başına en fazla 1 kişi olacak şekilde belirlenir. Bu teknelerde yolcu sayısı her durumda en fazla 12 kişidir. Ticari sürat motorlarında kapalı alan aranmaksızın yaz yolcu kapasitesi, kış yolcu kapasitesi olarak alınır.

f) Yolcu Gemisi/Motorundan Günübirlik Gezinti Gemisi veya Eğlence, Organizasyon ve Gezi Gemisi cinsine geçen gemilerde bu fıkra göre hesaplanan yolcu kapasitesi mevcut yolcu kapasitesini geçmesi durumunda mevcut yolcu kapasitesi verilir.

### **Yolcu kapasitesinin belgelendirilmesi**

**MADDE 38** – (1) Bu Yönetmelik hükümlerine göre belirlenen yolcu kapasitesi Denize Elverişlilik Belgesinde belirtilir.

### **Makine ve elektrikle ilgili genel kurallar**

**MADDE 39** – (1) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde makine ve elektrik donatım ve teçhizat ile ilgili tüm çizim, plan ve imalatçı firma kullanım, bakım-tutum el kitapları dâhil doküman örnekleri gemide bulundurulur.

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

(3) Bakım-tutum ve periyodik testler kullanıcı kılavuzlarında belirtilen kurallara göre yapılır.

(4) Bu madde üçüncü fıkrası hariç yeni gemilere uygulanır.

### **Makine yerleşimi**

**MADDE 40** – (1) Makinelerin her durumda makine sistemi dışında hiçbir yardım almaksızın çalışır duruma getirilebilir olması gerekir.

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

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

(4) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler, ana makineleri, yardımcı makineleri ve dümen motorları için arızaya sebep olabilecek yağlama yağ basıncının düşmesi durumunda ve yağ ve soğutma suyu sıcaklıklarının limitleri aşması durumunda alarm verir. Bu alarm geminin köprüüstünden ve makine dairesinden, duyulabilir ve görülebilir olmalıdır.

(5) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler ile boyuna bakılmaksızın yolcu gemilerinde, makine ve diğer yardımcı ünitelerin soğutma sistemini besleyecek deniz suyu alıcıları, sancak ve iskelede olmak üzere en az iki adet, tam boyu 24 metreden küçük gemilerde ise bir adet olmalıdır.

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

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

(8) Gemilerin makine dairelerinde pencere, lumbuz gibi açıklıklar olamaz.

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

(10) Pervanelerin aşağıdaki hususlara uygun olması gerekir:

a) Pervaneler normal veya özel bronzdan veya çelik dökümden veya dökme demirden veya kompozit alaşımlı eşdeğer bir malzemedan yapılır.

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

(11) Yolcu gemileri hariç olmak üzere, tam boyu 24 metreden küçük gemi ve su araçları ikincil yakıt olarak LPG kullanmak üzere motorunda değişiklik yapılacak olanlar için Ek-20'de belirlenen kriterler uygulanır.

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

### **Makine kontrolü**

**MADDE 41** – (1) Geminin yürütme gücü ve emniyeti için gerekli olan ana ve yardımcı makinelerin etkili bir şekilde işletimi ve kontrolü sağlanır.

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

### **Makine dairesi dışından kumandalı ana makineler**

**MADDE 42** – (1) Ana makinesi köprü üstünden kumandalı ve makine dairesinde sürekli adam bulunması zorunlu olan gemilerde;

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

b) Ana makinenin köprü üstünden kontrolü esnasında acil durumda stop edilebilmesi için kumanda sisteminden bağımsız bir acil stop butonu köprü üstüne yerleştirilir. Makinenin köprü üstünden kontrol edildiği gemilerde, köprü üstünde makine ile ilgili yağ basıncı ve harareti, soğutma suyu harareti köprü üstünden görülebilmelidir. Makinenin start ve stopunun köprü üstünden yapılabilecek şekilde olması gerekir.

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

ç) Köprü üstüne;

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

2) Piç kontrollü pervanelerde pervane dönüş yönü, hızı ve açısını belirten göstergeler yerleştirilir.

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

(3) Tam boyu 24 metre ve üzerinde olan gemilerde ana ve yardımcı makinelerin her türlü şartta çalışmaları esnasında kontrolünün makine mahallinden ya da makine kontrol odasından devamlı olarak yapılabilmesi için gerekli düzenlemeler yapılır.

(4) Genel olarak otomatik işletim ve kontrol sistemleri, otomatik kontrolün manuel olarak devre dışı bırakılmasını sağlayan sistemi içerir.

(5) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.

### **Makine dairesinde sürekli adam bulundurma zorunluluğu olmayan makine dairesi**

**MADDE 43** – (1) Periyodik olarak makine dairesinde sürekli adam bulundurma zorunluluğu olmayan makine dairesi gemiler için SOLAS'ın ilgili hükümleri uygulanır.

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

(3) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.

### **Basınçlı hava sistemleri**

**MADDE 44** – (1) Basınçlı hava miktarı iki adet hava şişesine eşit olarak paylaşılmalıdır. Basınçlı hava sistemlerinde, hava kompresörü ve hava tüplerinde yüksek basıncı düşürebilecek ve sistem içindeki su ve yağ dreyn edebilecek düzenlemeler yapılır.

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

(3) Hava kompresörlerinin doldurma devreleri direkt olarak hava tüplerine bağlanır ve hava tüplerinden ana ve yardımcı makinelere ve servis hattına ayrı ayrı devrelerle gider. Ana ve yardımcı makinalara basınçlı hava girişine kumandalı geri döndürmez vana bağlanmalıdır.

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

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

(6) Basınçlı devrede her basınç düşürücü valften sonra devreye bir emniyet valfi bağlanır.

(7) Basınçlı tüplerin emniyet valfleri açık güverteye uzatılır. Emniyet valf çıkışları mahal içinde kalıyorsa bu durumda hava şişelerinin serbest hacmi kadar olan hacim makina dairesi sabit gazlı yangın söndürme sistemi kapasite hesabına katılır.

(8) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.

### **Gemi manevrası**

**MADDE 45** – (1) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde makinenin, gemi en yüksek ileri servis hızında seyrederken durabilme mesafesi ve pervane dönüş yönünü tersine çevirebilme yeteneği, gemi servise girmeden önce test edilerek prosedürü belirlenecek şekilde sonuçlar kaydedilir.

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

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

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

(5) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.

### **Dümen donanımı**

**MADDE 46** – (1) Tam boyu 24 metre ve üzeri gemiler bir ana dümen ile bir yardımcı dümen donanımı ile donatılır. Ana ve yardımcı dümen donanımları, birinin arızalanması durumunda diğerinin devre dışı kalmasını gerektirmeyecek biçimde düzenlenir. Çift sevk sistemli gemilerde yardımcı dümen donanımı zorunlu değildir.

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

(3) Tam boyu 24 m ve üzeri gemilerde ana dümen donanımının, köprü üstünde, dümen açısını gösteren bir göstergesi bulunur. Dümen müşiri, dümen donanımı kontrol sisteminden bağımsızdır ve dümenin açısız konumu dümen dairesinde rahatça görülebilir bir konumda olur. Kırlangıçlardan sevk ve idare yapılıyorsa

manevra emniyeti açısından buralarda da dümen müşirinin bulunması gerekir. Dümenin almış olduğu pozisyon dümen makinası üzerinde de görülebilmelidir.

(4) Tam boyu 24 m ve üzeri gemilerde dümen donanımı güç ünitesinde, herhangi bir arıza olması durumunda, köprü üstünde sesli ve görüntülü bir alarm bulunur.

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

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

(7) Ana dümen donanımı ve dümen rodu, geminin en yüksek servis draftında ve en yüksek servis hızında dümeni 35° diğer alabandaya geçirme kapasitesinde olur ve aynı koşullarda 35° sancak alabandadan, 35° iskele alabandaya geçiş süresi 28 saniyeyi geçmez. Dümen donanımlarında maksimum alabanda derecesini geçmeyi engelleyecek limit stoperler olmalıdır.

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

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

(10) Yardımcı dümen donanımı, maksimum ileri servis hızının yarısında veya 7 knotluk hızda hangisi daha büyükse, en derin seyir draftında dümeni sancak 15° den iskele 15° ye 60 saniyenin altında getirebilecek kapasitede olur. Eğer; yekedeki dümen mili çapı, 230 mm den büyük ise yardımcı dümen donanımı bir güç kaynağından tahrik almalıdır.

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

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

(13) Dümen yelpazesi deniz suyuna dayanıklı malzemeden yapılır.

(14) Bu madde 9, 12 ve 13 üncü fıkraları hariç yeni gemilere uygulanır.

### **Köprü üstü ve makine mahalli arasında haberleşme**

**MADDE 47** – (1) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde köprü üstünden makine dairesine veya makinelerin kontrol edildiği kontrol odası arasında iletişim sağlanır.

(2) Makinelerin kontrol edilebildiği diğer alanlar için gerekli iletişimi sağlayacak uygun iletişim vasıtaları bulunur. Söz konusu haberleşme sistemleri buldukları mahallerden açılıp kontrol edilebilir özellikte olması gerekmekte olup, sadece köprü üstünden veya diğer mahallerden kontrol edilebilen sistemler kabul edilmez.

(3) Tam boyu 24 m ve üzeri gemilerde köprü üstü ve dümen dairesi arasında acil durumlarda etkili iletişimi sağlayacak bir iletişim vasıtası bulunur.

### **Tankların doldurma, iskandil ve hava firar boruları**

**MADDE 48** – (1) Tankların doldurma ve iskandil borularının mümkün olduğu kadar düz hatta sahip olması gerekir. Tank doldurma borusu, dış çapının 1,5 katına eşit mesafe kalıncaya kadar tank içinde tank dibine doğru uzatılır. İskandil borusu tank dibine kadar uzatılır ve boru altında çarpma levhası bulunur. İskandil borularına, ait oldukları tankın üst sacı altında tank üst sacına yakın bir yerde basınç eşitleme delikleri yapılır. Boruların üst nihayetleri açık havaya uzatılır, böylece sızan yakıt veya buharların geminin içine girmesi önlenir ve bu nihayetlere virali başlık veya kapatma valfi konulur. Uygun ve ayırt edici renkte boyanır. İskandil borularının ait oldukları tank mahalli içinde sonlanması durumunda kendiliğinden kapanır valf ile teçhiz edilmelidir. İskandil boruları yaşam mahalleri içinde son bulamaz.

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

(3) Hava firar boruları tank üstünde en yüksek noktaya konulur. İç çapı doldurma borusu çapının 1,25 katından az olamaz. Hava firar borularının açık güvertede ana güverteden olan yükseklikleri 450 mm, diğer güvertelerde 380 mm olması yeterlidir. Fribord boyu 24 m ve daha büyük olan Liman sefer bölgesi dışında

sefer yapan kabotaj gemilerinin açık güvertedeki hava firar yükseklikleri Yükleme Sınırı Sözleşme gerekliliklerine uygun olacaktır.

(4) Bu madde mevcut gemilere yapısal durumları göz önüne alınarak uygulanabilir olduğu ölçüde uygulanır.

### **Yakıt ve yağ tanklarının hava firar boruları**

**MADDE 49** – (1) Borunun ucunun, açık havada tutuşturucu veya sıcak kaynaklardan veya gemi açıklıklarından uzakta son bulması, suyun içeri girmesini önleyecek şekle sahip olması ve ucunda korozyona dayanıklı malzemeden yapılmış değiştirilebilir alev kesici tel kafes bulunması gerekir.

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

Hava firar borularının açık güvertede ana güverteden olan yükseklikleri 450 mm, diğer güvertelerde 380 mm olması yeterlidir. Fribord boyu 24 m ve daha büyük olan Liman sefer bölgesi dışında sefer yapan kabotaj gemilerinin açık güvertedeki hava firar yükseklikleri Yükleme Sınırı Sözleşme gerekliliklerine uygun olacaktır.

### **Yakıt boru devreleri**

**MADDE 50** – (1) Yakıt boru devreleri metalik çekme borudan yeterli kalınlıkta ve mümkün olduğu kadar az bağlantılı olarak yapılır. Çelik borunun uygulama zorluğu olan yerlerde ilgili yetkilendirilmiş kuruluş veya TS EN ISO standartlarına uygun yakıt hortumları kullanılabilir.

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

(3) Yakıt devrelerinin korozyona, ısıya, tuza, titreşime ve aşınmaya dayanıklı paslanmaz malzemeden veya çelik malzemeden imal edilmiş olması gerekir. Alüminyum borular ancak dizel devrelerinde ve alüminyum gemilerde maksimum 200 °C sıcaklığa kadar kullanılabilir. Makine dairelerinde esneklik istenen yerlerde aynı özelliklere sahip hortumlar kullanılabilir.

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

### **Sintine düzenlemeleri**

**MADDE 51** – (1) Gemide bulunması gereken sintine seviye alarmı ve sintine pompalarının sayı ve kapasiteleri, gemi boyuna göre Ek-21’de belirlenmiştir.

(2) Sintine suyunun bir su geçirmez bölmeden diğerine geçmesini önlemek için sintine devresi, pompada veya devre nihayetinde geri döndürmez valflerle donatılır.

(3) Liman seferi hariç tam boyları 24 metre ve üzeri yolcu gemileri ile liman sefer bölgesinde olup yaralı stabiliteye dahil olan yolcu gemilerinde de bir bölmenin su ile dolması durumunda başka bir bölmedeki sintine pompası ile sintine boşaltma işlemi yapılabilir olmalıdır.

(4) Her bir sintine pompası birbirinden bağımsız çalışabilecektir. Mekanik tahrikli pompalar kendinden emişli pompa olmalıdır. Dalgıç tip pompalar da yeterli kapasiteyi sağlamak kaydıyla sintine pompası olarak kullanılabilirler.

(5) Pompaların (acil durum sintine alıcısı varsa) denize boşaltım ağızlarına borda kaplamasına kumandalı geri döndürmez valf bağlanmalıdır. Valfin direk borda kaplamasına bağlanamadığı durumlarda valf ile borda arasında kalan kalın etli boru olup en az borda kaplaması ile eşdeğer mukavemette olmalıdır.

### **Elektrik donanımları ile ilgili güvenlik önlemleri**

**MADDE 52** – (1) Elektrik donanımlarının; tüm normal operasyonel ve durgun koşullarda acil durum elektrik güç kaynağı olmaksızın gemi tesisatı için gerekli olan elektrik enerjisi ile acil durumlarda geminin emniyeti için gerekli olan elektrik enerjisini sağlayacak ve mürettebat ile gemiyi elektrik zararlarından koruyacak nitelikte olması gerekir. Elektrik cihazları, personelin akım taşıyan parçalara dokunması veya tehlike doğacak derecede yaklaşmasını önleyecek şekilde üretilmiş olmalı ve yerleşimlerinde personel koruması göz önünde bulundurulmalıdır.

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

(3) Ana tevzi tabloları ve diğer tüm dağıtım panolarının iç yerleşimi, personeli tehlikeye sokmadan gereken aygıt ve teçhizata kolayca ulaşabilecek şekilde düzenlenir. Tevzi tablolarının yan ve gerekirse arka tarafları ve ön bölümleri uygun şekilde korunur. İşletme gerilimi 50 V'dan büyük olan ana tablonun ve ana dağıtım panolarının ön tarafına, hatta gerekli ise arka tarafına izole kaplama veya izole ızgara veya paspas konulmalıdır.

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

(5) Teçhizatın dışındaki bütün elektrik kabloları halojensiz ve aleve dayanıklı marin tipte ve orijinal özelliği bozulmayacak şekilde tesis edilir.

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

(7) Kablo ve iletkenler mekanik hasarlardan korunacak şekilde döşenir ve muhafaza altına alınır. Kablolar mümkün olduğu kadar düz ve mekanik tahribata maruz kalmayacak şekilde döşenmelidir.

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

(9) İdarenin aksine izin verdiği dümen donanımı elektrik devreleri dışında, tüm devreler kısa devre ve aşırı yüke karşı korunur. Kuzine mahallerinde kullanılan elektrik kablolarının kısa devrelerde ve aşırı elektrik yüklemelerinde yanmayacak, parlamayacak cinsten malzemedan yapılması ve sigorta ile teçhiz edilmesi gerekir.

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

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

(12) Hiçbir elektrik teçhizatı İdarece patlama tehlikesi bulunan mahal olarak kabul edilen, İdarece bu teçhizat için aşağıdaki hususlarda yeterli bulunmadıkça, dökme olarak parlayıcı madde taşıyan tankerlerde veya barçlarda veya akümülatör bataryalarına tahsis edilmiş kompartımanlarda, boyahanelerde, asetilen depolarında veya benzer mahallerdeki parlayıcı karışımların toplanabileceği alanlara yerleştirilmez. Gaz-hava karışımlarının ve tozlarının toplandığı mahaller ile parlama noktası  $\leq 60^{\circ}$  C olan yakıtlara ait makine, tank veya boruların yer aldığı mahaller ve tehlikeli yüklerin taşındığı kargo ambarları, patlama tehlikesine maruz alanlardır. Patlama tehlikesi bulunan mahallere, patlamaya karşı korumalı ve gemide kullanıma uygun elektrik teçhizatın dışında bir elektrikli teçhizat yerleştirilemez veya çalıştırılmaz.

a) İşletme amaçları için önemi,

b) Adı geçen karışımı tutuşturmayacak tipte olması,

c) İlgili mahalle uygun olması,

ç) Karışılabilirliği toz, buhar veya gaz içinde güvenli olarak kullanılabilirliğinin belgelenmiş olması.

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

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

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

(16) Parlama noktası  $55^{\circ}$ C nin altında olan yakıtla beslenen motorlarda, makine ve tank dairesi veya bölmesi lambalarının, alev geçirmez veya su geçirmez olması, bu yerlerin anahtarlarının bu mahallin dışında yer alması veya alev geçirmez bir yerde bulunması zorunludur.

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

(18) Birinci, ikinci, üçüncü, on birinci, on ikinci ve on yedinci fıkralar hariç diğer fıkraları mevcut gemilere uygulanmaz.

(19) Kullanılan tüm kablo, teçhizat ve ekipmanlar deniz tipi olmalıdır.

### **Ana elektrik güç kaynağı**

**MADDE 53** – (1) Tüm normal operasyonel koşullarda acil durum elektrik güç kaynağı olmaksızın gemi tesisatı için yeterli elektrik enerjisini sağlayacak ana elektrik güç kaynağı temin edilir.

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

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

(4) Ana elektrik aydınlatma sistemi, ana elektrik güç kaynağı, varsa transformatör, acil durum elektrik dağıtım tablosu ve ana aydınlatma dağıtım tablosu içeren mahallerdeki yangın veya başka bir kaza durumunda, 54'üncü maddenin yedinci fıkrasında belirtilen acil durum elektrik aydınlatma sistemini işlemez hâle getirmeyecek şekilde düzenlenir.

(5) Jeneratörlerin ters akıma düşmesini önleyecek düzenekler bulundurulur.

(6) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.

### **Acil durum elektrik güç kaynağı**

**MADDE 54** – (1) Geminin acil durumlarda elektrik enerjisi ihtiyacını karşılayabilen ana elektrik güç kaynağı mahallinden ayrı bir yere konulmuş elektrik güç kaynağı temin edilir.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4) İtfaiyeci giysilerinin muhafaza edildiği bütün mahaller,

5) Dümen dairesi,

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

7) Sabit yangın söndürme sistemi patlatma mahalli ve CO<sub>2</sub> odası.

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

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

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

2) Yangın ihbar ve yangın alarm sistemleri.

3) Acil yangın pompaları.

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

(8) Bu madde hũkũmleri ũst gũvertesi veya makine dairesi bulunmayan gemilere uygulanmaz.

(9) Tam boyu 24 m ve altı gemilerde servis akũ grubu acil durum gũ kaynağı olarak kullanılabilir.

### **Akũmũlatũrler**

**MADDE 55** – (1) Akũler 40 dereceye kadar olan meyillerde elektrolit taŐıntısı olmayacak tarzda olur. Motorların alıŐtırma akũleri motorlara mũmkũn olduğunca yakın yere yerleştirilir.

(2) Tam boyu 24 m ve ũzeri gemilerde haberleşme sistemini besleyebilen ve bu sistemin uygun yerlerine konacak acil aydınlatmayı sağlayabilen Şarj edilebilir ũzel bir akũ bulunur. Bu akũler mũmkũn olan en yũksek gũverteye konulur ve teknenin elektrik donanımından ayrılır.

(3) Akũ yatakları tiplerine gũre fiber veya kurşun kaplama olur, havanın etkilerine ve ũzerine herhangi bir Őey dũŐmesine karşı korunmalı bir yere, sintineden uygun bir uzaklığa yerleştirilir.

(4) Akũlerin bulunduğu bũlmenin, meydana getirdiği gazların dışarı atılması için yeterli bir havalandırma tertibatına sahip olması gerekir.

(5) Akũlerin bakımı gemide yapılıyor ise akũlerin bakımını yapan personel için koruyucu teçhizat bulundurulur.

(6) Acil durum akũleri otomatik Şarj ũnitesine sũrekli bağlı olmalıdır.

(7) Tam boyu 24 m ve altı gemilerde servis akũ grubu haberleşme sistemini besleyen akũ grubu olarak kullanılabilir.

(8) Ana gũ kaynağı olarak akũ, batarya veya hibrit sistem kullanılacak gemiler ile ilgili dũzenlemeler İdarece oluşturulan alt mevzuat ile belirlenir.

## **DũRDũNCũ BũLũM**

### **Yangından Korunma, Yangın İhbar ve Yangın Sũndũrme**

#### **Gemilerde yangın emniyeti ve yangınla mũcadele operasyonları hakkında genel kurallar**

**MADDE 56** – (1) Gemiler, cinsleri ve muhtemel yangın tehlikesi gũz ũnũne alınarak uygulanabilir en etkin derecede yangından korunma, yangın algılama ve yangın sũndũrme sistemleri ile donatılır.

(2) Genel olarak gemi planı ve yerleŐtirilen donanımın tipi, yangın ve yangının yayılacağı saha dikkate alınacak Şekilde dũzenlemeler yapılır. Açık alev cihazlarının, sıcak alanların, makinelerin, yardımcı makinelerin, yağ ve yakıt tanklarının, korunmamıŐ ve kaplanmamıŐ yağ ve yakıt borularının çevrelerine ve makinelerin sıcak yũzeyleleri ũzerindeki elektrik tesisatından kaçınılmaya ũzel dikkat gũsterilerek tũm yangın tehlikelerine karşı tedbirler alınır.

(3) Tam boyu 24 metre ve ũzerindeki gemilerde yangın ve emniyet planı ve yangınla mũcadele dokũmanının olması zorunludur. Sahip olunan yangın ve emniyet planı ve yangınla mũcadele dokũmanı tũm gemi personelinin yararlanmasına açık olur ve personel salonlarında bir ũrneđi bulundurulur. Yangın planı ve yangınla mũcadele dokũmanı geminin gũncel durumunu yansıtır.

(4) Yangın planlarının ilk onayları Bakanlığımızca Yetkilendirilmiş Klas Kuruluşu (YK) altında bulunan gemiler için YK tarafından, YK kaydı altında bulunmayan ulusal sefer yapan gemiler için ise YK veya TMMOB Gemi Mũhendisleri Odası veya TMMOB (GEMİMO) Gemi Makineleri İŞletme Mũhendisleri Odasınca onaylanır.

(5) Yangın planı onayından sonraki sũrete ise; teçhizat kapsamında planda yapılacak deđiŐikliklerin gemi kaptanı tarafından yapılması, teçhizat dışında yapısal deđiŐikliklerin olması halinde ise onay sũrecinin tekrarlanır.

Yangın ve emniyet planı ve yangınla mũcadele dokũmanı en az aşağıdaki hususları içerir:

a) Yangın ve Emniyet Planı;

1) Geminin sefer bũlgesi, cins ve bũyũklũđũne gũre sahip olması gereken yangın sũndũrme cihaz ve donanımları ile sistemlerini,

2) Cihaz ve donanımların mevki ve sayılarını,

3) Personelin anlayacağı dilde ilgili ulusal/uluslararası standartlara uygun grafik sembollerle işaretlemelerini.

b) Yangınla Mücadele Dokümanı;

1) Yangınla mücadele cihaz ve sistemlerinin genel tanıtımı,

2) Kullanım talimatlarını,

3) Eğitim ve uygulama talimatlarını ve kayıtlarını.

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

### Yangından korunmak için yapısal önlemler

**MADDE 57 – (1)** Perde ve güvertelerin oluşturduğu A sınıfı bölmelerin; aşağıdaki şartlara uygun olması gerekir:

a) Çelik veya diğer eşdeğer malzemeden yapılır.

b) Uygun bir şekilde takviye edilir.

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

ç) Kabul edilen yanmaz bir malzeme ile aşağıda belirtilen zaman içinde ateşe maruz kalmayan yüzeydeki ortalama sıcaklığın orijinal sıcaklıktan 140°C den daha fazla, herhangi bir noktadaki maksimum sıcaklığı ise 180°C den daha fazla yükselmek üzere yalıtılır.

1) Sınıf A-60 60 Dakika

2) Sınıf A-30 30 Dakika

3) Sınıf A-15 15 Dakika

4) Sınıf A-0 -

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

a) Yarım saatlik standart yangın testinin sonuna kadar alevin geçişini önleyebilecek şekilde inşa edilir.

b) Aşağıda belirtilen zaman içinde ortalama sıcaklığı ateşe maruz kalmayan yüzeyde ortalama sıcaklığı orijinal sıcaklığından 140°C, ek yeri dâhil herhangi bir noktadaki maksimum sıcaklığı ise 225 °C den daha fazla yükselmek üzere yalıtılır.

1) Sınıf B-15 15 dakika

2) Sınıf B-0 0 dakika

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

a) Komşu mahalleri birbirinden ayıran perdelerin yangın bütünlüğü:

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

b) Komşu mahalleri birbirinden ayıran güvertelerin yangın bütünlüğü:

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

Yukarıdaki tablo (b) de, bölmenin üstte veya altta olduğuna bakılmaksızın aynı yangın güvenliği uygulanır.

Tablo (a) ve (b) de Ro-ro mahalli ve araç mahalli için belirlenen gereklilikler bu yönetmeliğin yürürlüğe giriş tarihinden sonra inşasına başlanan gemilere uygulanır.

(4) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.

#### **Yangının yayılmasını engelleme**

**MADDE 58** – (1) Yanıcı maddelerden sakınma veya buharın teması ile parçaların yüksek sıcaklıklara ulaşmasını engellemek için aşağıdaki tedbirler alınır.

a) Gemi üzerindeki düzenlemeler, duman kanallarından ve mutfak bacalarından alev veya kıvılcım çıkmasını engelleyecek şekilde olur.

b) Kargo mahalleri, yakıt istasyonları, kontrol istasyonları, yaşam mahalleri, kazanlar, duman kanalları, kuzine bacaları ve diğer yerlerden gelebilecek yüksek sıcaklıklar için gerekli önlemler alınır.

c) Kuzine havalandırma kanalları yangın etkisine karşı kolay temizlenir şekilde monte edilir ve hava akımı çapını daraltıcı şekilde olamaz.

ç) Kendi tankında yakıt taşıyan motorlu araçların bulunduğu kapalı ro-ro kargo mahallerinde mekanik havalandırmaların kumandalarının kolayca ulaşılabilir bir yerde ve ro-ro mahallinin dışında olması gerekir.

d) Kapalı kargo mahalleri ve makine dairesinin havalandırma kanallarının üst çıkışlarının yanmaz kapama donanımına sahip olması gerekir.

e) Makine dairesindeki diğer açıklıkların dışarıdan kapatılabilecek şekilde olması gerekir.

#### **Makine dairesi havalandırması**

**MADDE 59** – (1) Makine dairesi ana mahalleri, makineler, kazanlar veya pompa daireleri ağır hava şartları dâhil tüm hava şartlarında ve tam güçte çalıştığında, personel konforu ve makine işletiminin güvenliği için yeterli miktarda cebri havalandırma sağlayacak şekilde donatılır. Tam boyu 24 metreden küçük gemilerde yeterli olması kaydı ile doğal havalandırmaya izin verilebilir.

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

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

(4) Sabit yangın söndürme sistemi olan gemilerde makine dairesi havalandırma fanlarının, makine dairesi dışından durdurulabilir olması gerekir.

#### **Yakıt tankları ile ilgili kurallar**

**MADDE 60** – (1) Benzin veya parlama noktası 55°C'nin altında olan sıvı yakıt tankları gemi bünyesinden ayrılmış olarak yerleştirilir. Bu tanklar yangın ve darbelere dayanıklı özelliklere haiz çelik veya eşdeğer malzemeden imal edilmiş olmak zorundadır.

(2) Dizel yakıt tankları sadece gemi inşa malzemesi alüminyum, çelik veya fiber takviyeli plastik olması hâlinde gemi ile bünyesel olabilir. Diğer durumlarda tanklar yangın ve darbelere dayanıklı özelliklere haiz çelik veya eşdeğer malzemeden imal edilmiş olmalı, sızdırmazlığı ve çalışma basıncını karşılaması gerekir.

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

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

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

(6) Sabit yangın söndürme sistemi olan gemilerde yakıt transfer pompası varsa, makine dairesi dışından durdurulabilir olması gerekir.

(7) Portatif depolar ve yakıt sistemleri sadece dıştan takma motorlarda kullanılabilir.

### **Egzoz devresi**

**MADDE 61** – (1) Egzoz boruları, tümüyle sızdırmaz ve mümkün olduğu kadar az bükümlü ve az kavisli olacak şekilde dizayn ve monte edilir. Isının tekne bünyesine geçişi engellenmeli ve tersten deniz suyu girişine ve yağmur suyunun motora girişine imkân verilmemelidir. Borda çıkışları yüklü su hattının üzerinden yukarı doğru 300 mm den aşağıda ise bordada geri döndürmez vana ile teçhiz edilir. Egzoz boruları mümkün olduğunca ulaşılabilir şekilde yapılır. Birden fazla sevk motorlu gemilerde her motor için bağımsız bir egzoz devresi bulunur.

(2) Egzoz borularının diğer malzemelerle temasta bulunabileceği veya insanların temasına açık olduğu tüm noktalar izolasyon kaplaması ile veya uygun muhafazalarla korunur.

(3) Tam boyu 24 m ve üzeri gemilerde egzoz devreleri üzerinde ısıl genleşmeleri karşılayacak genleşme bağlantıları bulundurulur.

### **Yangın algılama ve yangından korunma**

**MADDE 62** – (1) Yangından korunma ve yangın söndürmeye yönelik olarak aşağıdaki şartlara uyulması zorunludur:

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

b) Tam boyu 15 metre ve üzerindeki yeni gemiler ile boyuna bakılmaksızın 36'dan fazla yolcu taşıyan yeni yolcu gemilerinde makine ve yaşam mahallerinde yangın algılama ve yangın alarm sistemi bulunur. Bu sistemin her zaman çalışmaya hazır olması ve mürettebatın bir işlem yapmasına gerek kalmaksızın çalışabilir nitelikte olması gerekir. Alarm sistemi, ısı veya duman detektörü ile teçhiz edilmiş köprü üstünden görülebilir ve geminin her yerinden duyulabilir olmalıdır. Tam boyu 24 metreden küçük olan gemilerde tekil olarak kullanılabilen detektörler yangın algılama sistemi olarak kullanılabilir. Tam boyu 24 metre ve üzerindeki tüm gemiler yeterli sayıda yangın ihbar butonları ile donatılır.

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

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

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

e) 63'üncü maddenin 1 inci fıkrası kapsamında sabit yangın söndürme sistemi olan gemilerde, sistemin olduğu mahaller için yangın algılama sistemi olması zorunludur.

### **Yangın söndürme cihaz ve donanımları**

**MADDE 63** – (1) Parlama noktası 55 °C nin altında yakıt kullanan tam boyu 15 metre ve üzerindeki yeni gemiler veya ana makinelerin toplam gücü 736 kw ve üzeri olan yeni gemiler ile 36 dan fazla yolcu

taşıyan yeni yolcu gemilerinin makinelerinin bulunduğu mahaller sulu sistemler hariç sabit yangın söndürme sistemi ile korunur. Pompa daireleri içinde aynı hükümler geçerlidir.

(2) Sabit yangın söndürme sisteminde söndürücü maddeyi içeren tüpler, korunan bölgede çıkacak bir yangında işlevini yerine getirecek şekilde ve korunan mahal dışında konumlandırılır.

(3) Sabit yangın söndürme tüplerinin bulunduğu mahal etkin şekilde havalandırılır ve güneş ışınlarına karşı izole edilmelidir. Açık güverteye kaportası olmayan sabit CO<sub>2</sub> yangın söndürme mahalleri için cebri havalandırma sağlanacaktır. Açık güverteye kaportası olan sabit CO<sub>2</sub> yangın söndürme mahallerinde ise doğal havalandırma sağlanabilir.

(4) Tüp mahalli ile yaşam mahalleri arasında herhangi bir açıklık bulunamaz. Tüp mahallin ana güverte altında bulunması durumunda açık güverteye doğrudan ulaşım sağlanmalı ve mahal cebri havalandırılmalıdır. Tüp mahalli birinci güverte altından itibaren alt güvertelerde bulunamaz.

Sabit CO<sub>2</sub> yangın söndürme sistemlerinde tüpler makine ve pompa dairesi dışında ayrı bir kapalı mahal içerisinde bulundurulmalıdır.

(5) Korunan mahalde bir yangın durumunda sabit yangın söndürme sistemini harekete geçiren kumanda sistemi ile korunan mahal havalandırma fanları, varsa yakıt besleme pompası ile ani kapama valfleri aynı anda kapatılabilir. Kumanda merkezi korunan mahallin dışında olmalıdır. Söndürücü madde püskürtülmeden önce korunan mahalde sesli ve ışıklı alarm verilir. Bu alarm diğer alarmlardan farklı olmalıdır. Sabit yangın söndürme sistemlerinin kurulumu ve kullanımı ile ilgili hususlar İdare tarafından belirlenir.

(6) Gemilerde bulundurulması gereken taşınabilir yangın söndürücülerin asgari sayıları bu yönetmeliğin ekindeki denetim listelerinde belirtilmiştir. İdare gemilerin faaliyet alanları, cinsi, taşıdığı yük gibi hususları göz önünde bulundurarak denetim listelerindeki asgari sayılar, kapasite ve söndürücünün cinsinde değişiklik yapabilir.

(7) Tam boyu 15 metre ve üzerinde olan veya 36 dan fazla yolcu taşıyan gemilerde sabit yangın pompasının bulunması ve bağımsız veya sevk motoru ile tahrik edilebilir olması zorunludur. Bu yönetmeliğin yürürlüğe giriş tarihinden sonra inşasına başlanan gemiler aşağıdaki tablodaki kapasite ve sayı gerekliliklerini sağlamak zorundadır. Yeni gemiler ise ilk yenileme sürveyinde söz konusu gerekliliklere uyum sağlar.

Boy L (m)	Hidrant Adedi		El Pompası		Güç Tahrikli Pompa	
	A Kategori Makina Dairesi	Diğer Mahaller	Adet	Kapasite (m <sup>3</sup> /h)	Adet	Beher Pompa Kapasitesi (m <sup>3</sup> /h)
L ≤ 12	-	1	1	2	1	5
12 < L ≤ 24	-	2	1	3,5	1	8
24 < L ≤ 40	-	3	-	-	2	12
40 < L ≤ 50	1	5	-	-	2	20
L > 50	1	5	-	-	3	25
Teknedeki Yolcu Sayısı > 500	1	Min. 5	-	-	3	25

(8) 2000 GT ve üzerindeki gemilerde acil durum yangın pompası bulunur. Acil durum yangın pompasının, makine dairesinin içine, baş çatışma perdesinin önüne yerleştirilmemesi ve bir bölümde çıkan yangının sabit ve acil durum yangın pompalarının ikisini birden etkilememesi gerekir. 300 GT ve üzeri gemilerde taşınabilir acil durum yangın pompası, diğer gemilerde ise acil durumda yangına müdahale için su temin edebilen sistemler kabul edilebilir.

(9) İdari Liman Seferi hariç Ro-Ro gemilerinde araç mahallinde yağmurlama su sistemi ile yangına karşı koruma yapılır. Bu sistemin açma vanalarının araç mahalli dışında olması ve yağmurlama suyunun tahliyesi için araç güvertesinde tahliye yerlerinin olması gerekir. Yağmurlama nozullarının yerleşiminde şartlara uyulmalıdır;

a) Korunan alan; araç mahallinin genişliğinde ve boyu 20 m'den az olmayacak şekilde bölmelere ayrılmalıdır.

b) Pompa kapasitesi bitişik iki bölmeyi kapsayacak kapasitede olmalıdır. Nozul kapasiteleri yetkilendirilmiş klas kuruluşları kurallarına uygun olmalıdır. Yağmurlama su sistemi nozulları açık tip olmalıdır.

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

(11) Uluslararası sefer yapan 150 GT ve üzerindeki ancak 500 GT altındaki yeni tankerlerde yük tanklarının korunması için kargo güvertesi üzerinde sabit düşük genleşmeli köpük (foam) sisteminin olması zorunludur. Sabit köpük sisteminde köpük aplikatörler vasıtasıyla verilir. Kullanılacak aplikatörün kapasitesi 400 lt/dk., püskürtme menzili ise 15 metreden az olamaz. Gemilerde yanıcı sıvıların taşınması durumunda kullanılan köpük alkole dirençli köpük olmalıdır. Köpük tankı ve karışım pompası kargo alanının dışında yaşam mahalline yakın bir yerde bulunmalıdır. Köpük solüsyonu (su ve köpük karışım) %3 ila 6 köpük konsantrasyonu katılmak suretiyle elde edilen az genleşmeli köpükte, köpüklenme oranı (yani üretilen köpük hacminin temin edilen köpük konsantrasyonu- su karışımına oranı) 12:1'i aşmamalıdır. Tankerin göğüs perdesi önünde iskele ve sancakta birer adet aplikatör olmalıdır. Kargo alanının büyüklüğüne göre aplikatör sayısı artırılır.

(12) Sabit yangın söndürme sisteminde kullanılan borular, yangına ve korozyona dayanıklı çelik veya eşdeğer yanmaz malzemeden olmalıdır.

### **Yangın muslukları, hortumlar ve nozullar**

**MADDE 64** – (1) Yangın muslukları, korunan mahallerin girişlerinin yakınına yerleştirilir. Bu musluklardan çıkan su her biri tek parça hortumdan olmak üzere korunan mahallere ulaşabilecek şekilde ayarlanacaktır. Güvertesinde yük taşınabilen gemilerde yangın musluklarının yerleri kolayca ulaşılacak şekilde olur. Boruların yükten zarar görmeyecek şekilde ve herhangi bir çatışma tehlikesine karşı korunaklı olması gerekir.

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

(3) Yangın hortumlarının, kullanılmaları gerekebilecek alanlara su püskürtmeye yetecek uzunlukta yetkilendirilmiş kuruluş veya TS EN ISO standartlarına uygun olması gerekir. Her hortuma bir başlık ve gerekli kavramalar temin edilir. Gemideki yangın musluklarının yanında yangın hortumu bulundurulur. Yolcu gemilerinde bu hortumlar yangın musluklarına bağlı olarak kalacaktır. Bütün nozullar çift fonksiyonlu tipte olacak, başlık boyutları 12 mm'den daha küçük olmayacaktır. Tehlikeli yük taşıyan gemilerde açık güvertelerde ve makine mahallerindeki nozulların başlık boyutları 19 mm'den daha küçük olmayacaktır.

### **Taşınabilir ve sabit yangın söndürme sistemleri testleri**

**MADDE 65** – (1) Taşınabilir ve sabit yangın söndürme sistemleri testleri aşağıda belirtilen periyotlarda İdare tarafından yetkilendirilmiş servis sağlayıcılar tarafından yapılır. Yangın söndürme sistemlerinin periyodik testlerinin uygunluğunu gösteren test belgesi servis sağlayıcılar tarafından yayımlanır.

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

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

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

(3) Sabit CO2 yangın söndürme tüplerinin doluluk testi iki yılda bir yapılır. Sabit CO2 yangın söndürme tüplerinin (pilot tüpleri ve bağlantıları, hortum bağlantıları) sızıntı ve sabit sistemin fonksiyonel testi ve kontrolü, yolcu gemilerinde iki (2) yılda bir ve kargo gemilerinde beş (5) yılda bir servis sağlayıcılar tarafından yapılır. Dağıtım (kontrol) valflerinin iç ve dış kontrolü her beş (5) yılda bir servis sağlayıcılar tarafından yapılır. Tüplerin hidrostatik testleri (en az tüp sayısının %10'u) her on (10) yılda bir servis sağlayıcılar tarafından yapılır. Sistemdeki esnek hortumlar imalat tarihinden sonraki onuncu (10.) senesinde değiştirilir.

(4) Sabit foam yangın söndürme sisteminde bulunan köpüğün kalite kontrolü iki yılda bir yapılır.

(5) Sabit CO<sub>2</sub> ve foam yangın söndürme sistemleri dışındaki sabit söndürme sistemleri üreticileri tarafından belirlenmiş periyotlarda test edilebilir.

(6) Taşınabilir CO<sub>2</sub> yangın söndürme tüpleri yaşam mahallinde kullanılamaz.

(7) Yolcu gemilerinde, sabit yangın söndürme sistemi ve kontrol üniteleri yolcu mahallinde bulundurulamaz.

(8) Tüm gemilerde sabit yangın söndürme sisteminin bulunduğu mahalle sistemin çalıştırma talimatı Türkçe ve İngilizce olarak yazılacaktır.

(9) Tam boyu 24 m ve üzeri gemilerde taşınabilir ve sabit yangın söndürme tüplerinin bulunduğu mahaller ve sabit yangın söndürme sistemi donanımları (tüp mahalli, siren) uluslararası semboller ile markalanacaktır.

(10) Sabit CO<sub>2</sub> yangın söndürme sistemlerinde tüpler makine ve pompa dairesi dışında ayrı bir kapalı mahal içerisinde bulundurulur.

(11) Sabit yangın söndürme sisteminin kullanıldığı yeni gemilerde, CO<sub>2</sub> tüp mahalline ısı izolasyonu yapılır.

### **İtfaiyeci donanımları**

**MADDE 66** – (1) İtfaiyeci donanımları ve personel teçhizatı takımları her an kullanıma hazır olacak ve kolayca ulaşılabilecek şekilde düzenlenir. Birden fazla itfaiyeci donanımı veya personel teçhizatı takımı bulunması hâlinde, bunlar geniş aralıklı yerlere dağıtılır. Ayrıca aynı özelliklere haiz yedek tüp bulundurulur.

(2) Gemide personel teçhizatı olarak; üretici ve tip onay sertifikası olan, deriyi yangından yayılan ısıdan, yanmaktan ve buharla haşlanmaktan koruyacak bir malzemedan yapılmış koruyucu elbise, lastik veya elektrik iletmeyen eldiven ve çizmeler, darbelere karşı etkin bir korunma sağlayacak nitelikte bir miğfer, yanma süresi en az üç saat olan bir cep feneri, bir balta ve en az 30 metre uzunluğunda kılavuz ipi bulunur.

(3) Gemide solunum cihazı olarak; en az serbest hava kapasitesi 1200 lt olan sıkıştırılmış havalı solunum cihazı veya en az 30 dakika işlev görebilecek bir solunum cihazı olur, kullanılan solunum cihazına ait yeterli yedek tüp veya tüpler bulunur, hava miktarını gösteren bir gösterge bulunur. Hava miktarı azaldığında sesli alarm vermek zorundadır. Her bir solunum cihazı için yeterli uzunluk ve mukavemette yanmaz malzemedan yapılmış can halatı ve emniyet kemeri sağlanır.

### **Kaçış düzenlemeleri**

**MADDE 67** – (1) Gemide bulunan herkesin can kurtarma araçlarına emniyetli bir şekilde ulaştırılması için kaçış yolları sağlanır. Bu amaç doğrultusunda kaçış yollarının her türlü engelden arınmış olması gerekir.

(2) Yolcu gemilerinde kaçışlar aşağıda belirtilen şekilde düzenlenir:

a) Her bir 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 bulunur.

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

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

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

(3) Yolcu gemilerinde yolcuların gemiye kolayca ve güvenli inip binebilecekleri alanların zemini kaymaz malzeme ile donatılır. Kaçış yollarının zemini kaymaz malzeme ile donatılır.

(4) Yük gemisi, balıkçı gemileri ve hizmet gemileri, ticari yatlar ile ilkel yapılı ahşap gemiler için kaçış yolları tam boyu 24 metre ve üzeri gemiler için uygulanır.

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

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

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

- a) 1000 GT ve üzerindeki gemiler için en az iki adet kaçış yolunun olması gerekir.
- b) Sac malzemeden inşa edilen gemilerde makine bölümündeki tüm merdiven ve koridorlar çelik veya eşdeğeri malzemeden yapılır.
- c) Makine kontrol odası olanlarda, biri makine bölmesinin dışındaki güvenli bir noktaya kadar alev korumasını sağlayacak nitelikte olmak üzere iki adet kaçış yolunun olması gerekir.
- (6) Kargo bölümünden kaçış yollarında, 9 metre üzerinde düşey merdivenlerin etrafı personelin düşmesini engelleyici koruyucu çerçeve ile donatılır.
- (7) Kaçış yolundaki kapı ve kaportalar her iki yönden açılabilir şekilde ve kapı veya kaporta arkasında kilitlemelerin açılması için bir anahtara ihtiyaç olmayan yapıda olur. Kapılar ve kaportaların kaçış hareketinin yönünde açılır durumda olması zorunludur.
- (8) Uzunluğu 7 metrenin üzerinde olan hiçbir çıkmaz koridora müsaade edilmez.
- (9) Yaşam mahalli ve makine dairesi dışındaki mahallerde sadece bir çıkış yeterlidir.
- (10) Tam boyu 24 m ve üzeri gemilerde kaçış yolları (koridorlar), kapılar, kaportalar, acil kaçış kapı ve kaportaları uluslararası sembolleri ile markalanır.
- (11) Bu madde yeni gemilere, üçüncü ve yedinci fıkra mevcut gemilere de uygulanır.

### **Gemilerde kullanılan mutfak gazı (LPG) ile ilgili kurallar**

**MADDE 68** – (1) Gaz tüpleri yaşam mahalleri dışına, güverte üzerinde, kötü hava ve güneş ışınlarına karşı korunmuş bir bölüme yerleştirilir. Bu bölüm havalandırılır ve sızıntı hâlinde gazın dışarı çıkması için alt kısmında açıklık bulunur, gazın geminin diğer kısımlarına girmesini önleyecek konumda olur. Her tüp veya tüpler grubu ani kapama valfi ile birlikte kullanılan cihaza uygun bir basınç düşürücü ile teçhiz edilir. Tüpler gemi içinde olması hâlinde her tüpün 3 litreden az LPG içermesi, doğrudan veya kısa ve esnemez standartlara uygun bir metal boru ile bağlanması koşulu ile kuzineye konulabilir. Rijit borulu sistemlerde, çekme bakır alaşımli veya paslanmaz çelik boru kullanılmalıdır. Çelik, alüminyum veya ergime noktası düşük olan diğer malzemeler kullanılmamalıdır.

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

## **BEŞİNCİ BÖLÜM**

### **Can Kurtarma Araçları ve Donanımları**

#### **Can kurtarma araçları ile ilgili genel kurallar**

**MADDE 69** – (1) Can kurtarma teçhizatı geminin normal gündelik işinde kullanılamaz. Geminin gündelik operasyonu için kullanılan teçhizat, can kurtarma teçhizatından belirgin bir şekilde ayrı bulundurulur. Can kurtarma teçhizatı ve gündelik kullanılan teçhizat birbirine karışmayacak şekilde markalanır.

(2) Can kurtarma teçhizatı ile ilgili tüm plan, çizim ve belgelerin Türkçe olarak yeni gemilerde mevcut olması gerekir.

(3) Gemilerde, bu Yönetmelik gereği taşınacak can kurtarma araçları kolaylıkla erişilebilecek ve kullanılacak bir şekilde, suya ve hava şartlarına dayanıklı olarak uygun koşullarda muhafaza edilir. Bu teçhizatların bulunduğu yerler uygun semboller ile markalanır. Bu teçhizatın sayıları gemilerin cinsi ve sefer bölgelerine göre bu Yönetmeliğin eklerindeki denetim listelerinde belirlenmiştir.

#### **Can simitleri**

**MADDE 70** – (1) Gemilerde IMO, TSE veya Wheel-mark onayı bulunan can simitleri kullanılır. Gemilerde bulunacak can simitleri sayıları ekte yer alan kontrol listelerinde belirtilmiştir. Can simidi bir adet ise el inceli, birden fazla ise en az biri el inceli biri ışıklı şamandıralı olacaktır. Can simitleri gemideki kişilerin rahatça erişebileceği mekânlarda, geminin her iki tarafına mümkün olduğunca eşit sayıda dağıtılmış ve hızla denize atılacak bir vaziyette yerleştirilir. Geminin her bir tarafında birer can simidi uygun yüzer bir el incesi ve ışıklı şamandıra ile (el incesi olanların dışında) donatılır. Can simitleri hiçbir şekilde kalıcı olarak gemiye bağlanamaz.

(2) Can simidi, can simidinin yerleştirildiği mahalden yüksüz durumdaki su hattına olan mesafenin iki katından veya 30 metreden kısa olmamak üzere hangisi daha uzun ise, 8 mm'den az olmayan bir beden kalınlığında ve gam yapmayan yüzer bir el incesi ile donatılır.

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

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

(5) 32 inci maddenin 5 inci fıkrasında belirtilen vardevela veya parampet açıklıklarının yakınında bir adet ışıklı ve savlolulu can simidi bulundurulur.

(6) Kabotaj seferi yapan 500 grt ve üzeri yük gemileri, her iki tarafta serbestçe düşebilecek şekilde konumlandırılmış 4,5 kg' dan hafif olmayacak bir can simidine bağılı denize adam düştü (MOB) şamandırası ile donatılacaktır.

### **Can yelekleri**

**MADDE 71** – (1) Her gemide, gemideki kişi sayısına yeterli miktarda can yekeği bulundurulur. Gemilerde bulundurulacak can yekeği sayısı bu Yönetmeliğin eklerindeki kontrol listelerinde belirlenmiştir.

(2) Can yelekleri kolaylıkla erişilebilecek ayrı bir yerde muhafaza edilir.

(3) Çocuk can yelekleri, bebek can yelekleri ve büyük beden (over-size) can yelekleri yetişkin can yelekleri ile karışmayacak şekilde, kolaylıkla erişilebilecek ayrı bir yerde muhafaza edilir. Çocuk ve bebek can yeleklerinin ışıkları su ile temas ettiğinde kendinden yanabilir tipte olmalıdır.

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

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

(6) Can yelekleri yansıtıcı banthlı, ışıklı ve düdüklü olur. Gemilerde IMO, TSE veya Wheel-mark onayı bulunan can yelekleri kullanılır.

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

(8) Her can yekeğine büyük harfler ile kolayca silinemeyecek şekilde geminin adı ve bağlama limanı yazılır.

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

**MADDE 72** – (1) Can kurtarma araçları; can salı, can filikası, kurtarma botu ve hizmet botundan oluşur. Kabotaj hattında çalışan ve taşıdığı yolcu sayısı 12 kişiyi geçmeyen ticari yatlar ve ilkel yapılı ahşap gemilerde katı yapılı can aletleri, can sallalarının muadili olarak kabul edilebilir.

(2) Her can kurtarma aracı en az 10 cm. büyüklüğünde ve 2 cm. kalınlığında büyük harfler ile kalıcı şekilde geminin ve bağlama limanının adı ile aracın onaylanmış kişi kapasitesini gösterecek şekilde markalanır.

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

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

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

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

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

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

(9) Can kurtarma araçlarının kapasiteleri gemideki yolcu ve personeli kapsayacak şekilde olmalıdır.

### **Can kurtarma araçlarının bakım, tutum ve kontrolleri**

**MADDE 73** – (1) Gemi limandan hareket etmeden önce ve sefer süresinde her zaman bütün can kurtarma cihazları çalışabilir durumda ve derhal kullanılmaya hazır tutulur. Can kurtarma cihazlarının bakım tutum talimatlarının gemide bulunması ve bakımın bunlara göre yapılması zorunludur.

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

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

### **Gemiye yerleştirilecek can filikalarının ilk testleri**

**MADDE 74** – (1) Gemiye ilk defa yerleştirilecek serbest düşmeli can filikaları ve mataforalı can filikaları kullanıma alınmadan önce, serbest düşmeli can filikalarında kızak ile filikanın ve serbest bırakma ana/yedek sistemlerinin uygunluğu, diğer filikalarda mataforaların ve yüklü/yüksüz (on-load/off-load) indirme donanımının uygunluğu bakımından statik ve dinamik testleri yapılır. Statik testlerde yük doğrudan kızak/mataforaya, dinamik testlerde ise indirme/serbest bırakma tertibatına etki ettirilmesi sağlanacaktır. Bu testler yapılırken gerekli tüm tedbirler tesis yetkilileri tarafından alınır. Can filikası indirme/serbest bırakma donanımı öncelikle boş filika (insansız), bu mümkün değil ise minimum sayıda operatör ile icra edilir. Bu testten sonra can filikası, kapasitesinin 1,1 katı kadar ağırlık kullanılarak tekrar ve serbest bırakma/indirme donanımına opere edecek minimum personel ile test edilir. Bu testlerden sonra kızak, matafora ve filikada bir problem yoksa son test eğitimli ve minimum sayıda gemi personeli ve eşdeğer sistemler ile tüm emniyet tedbirleri alınmış olarak yapılır. Kurtarma botu olarak sertifikalandırılan mataforalı can filikası için denize indirme testi gemi hızı 5 knot olacak şekilde yapılacaktır. Muadil test prosedürleri İdarenin onayına tabidir. Serbest düşmeli filikalar için, üretici tarafından tanımlanmış simülasyon ile test metodu mevcut ise, yukarıda bahsedilen testleri takiben icra edilecektir. Final teste müteakiben, mataforalı can filikası vinç dişli grubu gözle muayene edilecektir. Bu testler üretici veya yetkilendirilmiş servis sağlayıcılar tarafından, İdare veya yetkilendirilmiş kuruluş gözetiminde yapılır

### **Can salları, can kurtarma araçları ve suya indirme donanımları periyodik testleri**

**MADDE 75** – (1) Can salı hariç can kurtarma araçları suya indirme ve geri alma donanımlarına sahip olur. Can kurtarma araçları ve suya indirme donanımları periyodik testleri aşağıda belirtilen periyotlarda İdare tarafından ya da yetkilendirilmiş kuruluşlarca yetkilendirilmiş servis sağlayıcılar tarafından yapılır. Can kurtarma araçlarının periyodik testlerinin uygunluğunu gösteren belgesi servis sağlayıcılar tarafından yayımlanır.

(2) Ülkemizde yetkili servis sağlayıcısı bulunmayan veya üreticisi belli olmayan can kurtarma araçları ile suya indirme donanımlarının periyodik bakımı ve testleri İdare tarafından yetkilendirilmiş herhangi bir servis sağlayıcısı tarafından yetkilendirilmiş kuruluş veya denetim uzmanı gözetiminde yapılır.

(3) Ülkemizde yetkili servis sağlayıcısı bulunmayan veya üreticisi belli olmayan can salı markalarının periyodik bakımı ve testleri ise İdare tarafından yetkilendirilmiş herhangi bir servis sağlayıcısı tarafından yetkilendirilmiş kuruluş veya denetim uzmanı gözetiminde yapılır.

(4) Gemilerde bulunan can kurtarma araçlarının ve serbest bırakma donanımlarının periyodik testleri 12 ayda bir yapılır. Düzenlenen test raporunun geçerlilik süresi bir sonraki sörvey pencere aralığının bitiş tarihine kadar düzenlenebilir.

(5) Can kurtarma araçları, ve suya indirme donanımları ve serbest bırakma düzenekleri testi beş yılda bir toplam ağırlığın 1,1 katı ağırlık ile dinamik olarak, her yıl ise sörvey pencere aralığında boş olarak yetkilendirilmiş servis sağlayıcılar tarafından yapılır. Ancak filosunda en az 5 adet Türk Bayraklı gemi işleten ve liman başkanlığından izin alan firmalar, söz konusu ekipmanların üretici firmalarından eğitim ve yetki almak kaydıyla, yıllık periyodik testleri firmaları bünyesinde yapabilirler. Söz konusu ekipmanların periyodik testlerinin filosunda en az 5 adet Türk Bayraklı gemi işleten ve İdareden izin alan firmalar bünyesinde yapılabilmesi için ekipmanların üreticisi belli ve faaliyette bulunuyor olması gerekmektedir. Beş yıllık testler İdarenin veya yetkilendirilmiş kuruluşun gözetiminde yapılır.

(6) Hizmet botları indirme donanımları ile ilgili olarak söz konusu testler; personelin toplanma mahallinin bulunduğu, gemi terk imkanlarının sağlandığı ve test edilebilir bir donanıma sahip hizmet botlarından istenecek olup mekanik suya indirme/geri alma donanımı olmayan, manuel olarak makara sistemi ile denize indirilip geri alınabilen sisteme sahip olan hizmet botlarından istenmeyecektir.

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

(8) Kabotaj hattında çalışan gemilerde bulunan şişirilebilir can sallarının periyodik testleri 17 ayda bir yapılabilir. Can salı içerisinde yer alan milatlı malzemeler için son kullanım tarihlerinden itibaren can salının servis süresi için 6 aydan daha az süre kalmışsa, yiyecek ve içecek malzemelerinin değişimi ilk serviste yapılabilecektir. Bu kapsamda 17 aylık düzenlenecek sertifikalarda milatlı malzemelerin minimum 11 aylık geçerlilik sürelerinin olmasına dikkat edilecektir.

(9) Şişirilebilir can sallarının servis sürelerinin 30 aya kadar uzatılmasına müsaade edilmesi için onayları MSC.1/Circ.1328'e göre yapılır.

### **Can kurtarma teçhizatı için yansıtıcı bantlar**

**MADDE 76** – (1) Tüm gemilerde bulunan kurtarma botları, can filikaları, can salları, hizmet botları, dalma giysileri, can yelekleri ve can simitleri Gemi Teçhizatı Yönetmeliği belirtilen gerekliliklerine uygun şekilde yansıtıcı bantlar ile donatılır.

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

**MADDE 77** – (1) Gemilerde, bu Yönetmelik gereği taşınacak payroteknik malzemeler, halat atma aleti, radar yansıtıcı ve telsiz cihazları, kumanda mahallinde kolaylıkla erişilebilecek ve kullanılacak bir şekilde, suya ve hava şartlarına dayanıklı olarak uygun koşullarda muhafaza edilir. Bu teçhizatların bulunduğu yerler uygun semboller ile markalanır. Bu teçhizatın sayıları gemilerin cinsi ve sefer bölgelerine göre bu Yönetmeliğin eklerindeki denetim listelerinde belirlenmiştir.

### **Role cetveli ve acil durum talimatları**

**MADDE 78** – (1) Tam boyu 24 metre ve üzeri ulusal sefer yapan gemiler, 36 dan fazla yolcu taşıyan gemiler ile tam boyu 15 metre ve üzeri uluslararası sefer yapan gemilerde role cetvelleri köprü üstü, makine dairesi, mürettebat yaşam yerleri dâhil olmak üzere gemi boyunca göze çarpan yerlere asılır. Genel acil durum alarminin duyulması ile mürettebat ve yolcuların hareket tarzı role cetvelinde belirtilir. Role cetvelinde gemiyi terk emrinin nasıl verileceği belirtilir. Can kurtarma ve yangın teçhizatlarının acil durumlarda kullanımına yönelik görevlendirilen zabıtlar role cetvelinde belirtilir. Role cetvelinin hazırlanmasından sonra, mürettebat değişmesi nedeni ile role cetvelinde düzeltme yapılması gereken hâllerde, kaptan role listesini düzeltir veya düzelttirir veya yeni liste hazırlar.

### **Eğitim ve talimler**

**MADDE 79** – (1) Gemiyi terk, yangın, kapalı mahalden adam kurtarma, filika indirme, acil dümen, denize adam düştü, çatışma, karaya oturma, arama kurtarma, deniz kirliliği ve kapalı mahalden adam kurtarma talimleri periyotları ile usul ve esasları, gemi cins, sefer bölgesi, boyu, grostonu ve donanım durumlarına göre Ek-23'de belirlenmiştir.

(2) Gemilerdeki tüm personel acil durumlarda ne yapılacağını bilmek zorundadır. Gemiyeye yeni katılan personele en geç 1 gün içerisinde gemiyeye aşinalık hususunda eğitim verilir. Yolcu gemilerindeki yolcular, acil durumda yapması gerekenler konusunda görsel, yazılı ve sesli talimatlarla bilgilendirilir.

(3) Ek-23'de belirlenmiş talimler gemi tarafından kayıt altına alınır. Jurnalı bulunan gemilerde bu kayıtlar jurnale kayıt edilir.

### **Dâhili anons sistemleri, acil durum haberleşmesi ve genel alarm**

**MADDE 80** – (1) 36'dan fazla yolcu taşıyan veya tam boyu 24 metre ve üzerindeki yolcu taşıyan gemilerde ana güç kaynağından ve acil güç kaynağından beslenecek ve geminin her tarafından duyulabilecek şekilde dâhili anons sistemi bulunur. Bu sistem yerine eşdeğer bir sistemde kullanılabilir.

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

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

## ALTINCI BÖLÜM Telsiz Haberleşmesi

### Haberleşme teçhizatı, seyir teçhizatı, yayınlar, işaretler ve düzenlemeleri

**MADDE 81** – (1) Gemiler, sefer bölgelerine uygun telsiz haberleşme teçhizatları ile donatılır. El GPS'inin kabul edilebilmesi için Telsiz Ruhsatnamesinde işlenmiş olması gerekmektedir. Otomatik Tanımlama Sistemi cihazının aynı zamanda GPS olarak kabul edilebilmesi için Telsiz ruhsatnamesinde "GPS'li Otomatik Tanımlama Sistemi" ibaresinin yer alması gerekir.

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

(3) Bu madde kapsamındaki teçhizatlar bu Yönetmeliğin eklerindeki denetim listelerinde belirlenmiştir.

### Gemideki telsiz istasyonu gereksinimleri

**MADDE 82** – (1) Telsiz istasyonu, telsiz cihazlarının veya başka cihazların birbirlerinin çalışmasını etkilemeyecek şekilde yerleştirilir.

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

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

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

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

(6) İdari Liman Seferi yapan ve sabit VHF'in hava şartlarından korunmasının mümkün olmadığı açık güverteli gemilerde sabit VHF yerine El VHF' i kullanılabilir.

### Haberleşme teçhizatı bakım tutumu

**MADDE 83** – (1) Gemilerde bulunacak olan haberleşme teçhizatı işletim gereklerinin tam olarak sağlanması ve bu tip teçhizatın performans standartlarının karşılanması için üretici kurallarına uygun şekilde bakım ve tutum altında bulundurulması gerekir.

## YEDİNCİ BÖLÜM Seyir Güvenliği

### Seyir güvenliği ile ilgili genel kural

**MADDE 84** – (1) Gemilerde sefer bölgelerine uygun, son düzeltmeleri yapılmış harita ve seyir neşriyatı bulundurulur. Gemilerde bu yayınlara eşdeğer elektronik sistemler kullanılabilir.

(2) Gemilerin bulundurması gereken seyir teçhizatı, cihazlar ve neşriyatlar bu Yönetmeliğin ekinde belirtilen denetim listelerinde belirlenmiştir.

### Manyetik pusula

**MADDE 85** – (1) Bu Yönetmelik gereği taşınan her pusula gemide amacına uygun şekilde yerleştirilir.

### Çatışmayı önleme işaretleri

**MADDE 86** – (1) Gemiler denizde çatışmayı önleme kuralları gereğince cinslerine ve boylarına göre bulundurmaları gereken görünür ve sesli işaret ve alametleri ve ALDİS lambasını taşırlar. Tüm görünür ve ses işaretlerinin gemideki yerleşimleri denizde çatışmayı önleme kurallarına uygun olmak zorundadır.

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

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

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

(5) 12 Mart 2024 tarihli ve 32487 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararıyla yürürlüğe konulan Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliğine göre gerekli sesli ve görünür işaretler bulundurulur.

### **Köprüüstü görüş mesafesi**

**MADDE 87** – (1) Köprüüstünden görüş mesafesi, geminin seyir emniyetini olumsuz yönde etkilemeyecek şekilde olmak zorundadır.

### **Kılavuz alma verme düzenlemeleri**

**MADDE 88** – (1) Gemilerin Kılavuz Kaptan alma inme ve binme düzenlemeleri SOLAS gereklerine uygun olacaktır.

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

## **SEKİZİNCİ BÖLÜM**

### **Yük Düzenlemeleri**

#### **Yük düzenlemeleri ile ilgili genel kurallar**

**MADDE 89** – (1) Yükün uygun şekilde istif edilmesi ve güvenli taşınabilmesi bakımından ihtiyaç duyulan tüm bilgiler yükün sahibi tarafından gemi kaptanına veya acentesine yeterli bir süre önce bildirilir.

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

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

(4) Tehlikeli yük taşıyan gemiler ile ilgili ilave gereksinimler 14/11/2021 tarihli ve 31659 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Tehlikeli Yüklerin Denizyoluyla Taşınması Ve Yükleme Emniyeti Hakkında Yönetmelikte belirlenmiştir.

#### **Petrol taşıyan tanker için ilave güvenlik önlemleri**

**MADDE 90** – (1) Tankerlerin yük tankları alev tutucu özelliği olan hava firarlar ile donatılır. Bu hava firarların dizayn ve kullanımı geminin operasyon ve seyir emniyetini sağlamak amacıyla basınç-vakum valfleri ile donatılır. Basınç-vakum valfleri ile donatım, parlama noktası 60°C’nin üzerinde olan yükleri taşıyan tankerlerde zorunlu değildir.

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

(3) Pompa dairesinde sintine seviye alarmı ile donatılır.

(4) Kargo pompa dairesi petrol buharını algılama dedektörü ile donatılır ve acil durumda boşaltmayı aniden kesebilecek donanım, pompa dairesinin dışında bulunur. Kargo pompa odasının havalandırma fanları kıvılcım çıkarmayan patlamaya dayanıklı (ex-proof) tipte olmalıdır.

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

(6) Kargo alanına bakan yaşam mahalleri, hizmet mahalleri ve kontrol istasyonlarından kargo alanına doğrudan açılan açıklıklar olmamalıdır. Bu açıklıklar kargo mahalline bakmayan enine perde üzerinde olacak veya kargo sahasına bakan üst yapı veya güverte evinin nihayetinden itibaren 3 m den daha az olmayacak şekilde, gemi uzunluğunun en az %4’ü kadar bir mesafede, üst yapı veya güverte evinin dış tarafında bulunacaktır. Bununla beraber bu mesafenin 5 m. yi geçmesi gerekli değildir.

(7) Ana kargo kontrol istasyonları ve kumanyalık, depo ve dolap olarak kullanılan hizmet mahallerine giriş için, kargo alanına bakan cephe perdelerinde veya yukarıda belirtilen 5 m. sınırı içinde bulunan kapılara izin verebilir. Ancak, bu kapılardan, yaşama mahallerini, kontrol istasyonlarını veya kuzineler, büfeler ya da

atölyeler gibi hizmet mahallerini veya tutuşturucu kaynakları içeren benzeri mahallere doğrudan veya dolaylı olarak giriş olmamalıdır.

### **Konteyner gemileri için ilave düzenlemeler**

**MADDE 91** – (1) Güverteye ve ambar kapağı üzerine yüklenen konteynerler hiçbir durumda köprü üstü görüşünü engellemeyecek şekilde istif edilir.

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

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

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

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

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

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

### **Ro-Ro gemileri için ilave düzenlemeler**

**MADDE 92** – (1) Açma kapama donanımlarından ayrı olarak kapakların kapandıktan sonra açılmasını önleyici tedbirlerin olması, köprü üstünün kapakların açık kaldı sesli ve görsel alarm düzeneğiyle donatılması gerekir. Araç mahalli ve kapakların köprü üstünden kamera ile izleme sistemi kurulmalıdır. Bu yönetmelik yürürlüğe girdiği tarih ve sonrasında inşasına başlanan gemilerde araç mahalli, kapaklardan su sızıntı algılama sistemi ile donatılmalı, köprü üstü sesli ve görsel alarm düzeneğiyle donatılmalıdır

(2) Yolcu ve araçların gemiye emniyetli bir şekilde giriş çıkış yapabilmeleri için gemi üzerinde uygun düzenleme yer alır. Kapakların operasyonu esnasında rampa mahallinde her yönden görünür şekilde ışıklı ve sesli ikaz sistemleri ile donatılır

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

(4) Araçlar arasında geçişin sağlanması için araçların arası mesafe 500 mm. den az olamaz. Araçların gemi bordasına, enine ve boyuna perdelerle mesafesi 600 mm. den az olamaz.

(5) İdari Liman Seferi donatımına tabi gemiler hariç, tekerlekli araçların gemi üzerine bağlanması veya sabitlenmesi için gerekli düzenekler olmak zorundadır.

(6) İdari Liman seferi dışında çalışan Ro-Ro Yük, Ro-Ro Yolcu, Araba Ferisi ve Feribot gemilerinin üzeri kapalı araç mahalleri yağmurlama sistemi ve yangın algılama sistemi ile donatılır.

### **Yükleme boşaltma donanımları**

**MADDE 93** – (1) Gemilerin yükleme-boşaltma işlemlerini kendi imkânlarıyla yapmaları hâlinde, kreyn, vinç, bumba, Ro-Ro gemisi kapakları, yük asansörü gibi düzenekler ile donatılır ve bu düzenekler amacına uygun olmak zorundadır.

(2) Birinci fıkrada belirtilen donanımların tüm sabit ve hareketli aksamalarının ilk statik ve dinamik testleri ile yıllık testleri, üretici veya İdare tarafından yetkilendirilen firmalar tarafından yapılarak kayıt altına alınır.

(3) Bu donanımlar en fazla beş yıllık periyotlarla toplam ağırlığın 1,1 katı ağırlık ile dinamik teste ve yıllık yüksüz olarak teste tabi tutulur. Test sonuçları ve kayıtlar bir doküman hâlinde gemide bulundurulur.

(4) Gemilerin yükleme ve boşaltma için kullanan yükleme ve boşaltma ekipmanlarının periyodik test ve belgelendirmeleri;

a) Kapasitesi beş ton ve altında olan yükleme ve boşaltma ekipmanları, klassız gemilerde İdare gözetiminde İdare tarafından yetkilendirilen servis sağlayıcılar,

b) Kapasitesi beş tondan fazla olan yükleme ve boşaltma ekipmanları, klassız gemilerde TÜRKAK'tan akredite olmuş A tipi muayene kuruluşları,

c) Klaslı gemilerde ise bu testler yetkilendirilmiş klas kuruluşunun gözetiminde yetkilendirdikleri servis sağlayıcılar tarafından,

yapılır.

(5) Donanıma ait emniyetli çalışma yükü belirlenir ve kolay görülecek şekilde donanım üzerine en az 80 mm büyüklüğünde markalanır.

(6) Tam boyu 24 metre ve üzeri olan balık avlama gemilerinde, ağ çekme amaçlı kullanılan kreyn, vinç, bumba donanımlarının testleri bu maddedeki hükümler kapsamında en fazla beş yıllık periyotlarla yetkilendirilmiş servis sağlayıcılar tarafından gerçekleştirilir. Tam boyu 24 metre altı olan balık avlama gemilerinde bu donanımların bakım, tutum, kondisyonu ve gerektiği kadar yük altında kullanılması gemi donatanı ve kaptanın sorumluluğundadır.

(7) Gemilerde yer alan yükleme ve boşaltma ekipmanlarının gemilerin stabilitesine olan etkileri Gemi Mühendisleri Odasına kayıtlı mühendis ya da Yetkilendirilmiş Kuruluşlarca değerlendirilerek uygunluğu Liman Başkanlığına sunulur.

## **DOKUZUNCU BÖLÜM** **Deniz Kirliliğini Önleme**

### **Pis su sistemi ile donatım**

**MADDE 94** – (1) Toplama tankı ile donatımda, toplama tankı hem siyah su hem de gri su için uygulanabilir. Kabotaj ve liman seferi yapan gemi ve su araçlarında tuvalet, lavabo veya kuzine atıklarından herhangi birinin doğrudan denize boşaltım bağlantısı bulunamaz. Bu gemi ve su araçları pissu toplama ve tahliye sistemi ile donatılır.

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

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

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

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

b) Tam boyu 12 metrenin altında olan teknelerde seyiyar toplama tankları ile donatılabilir. Bu donatım ilgili standartlara uygun olur.

(2) Dezenfekte ve parçalama sistemi ile donatım yalnızca siyah su için uygulanır. Gemi veya su aracı İdare tarafından uygunluğu kabul edilen dezenfekte ve parçalama sistemi ile donatılır. Dezenfekte ve parçalama sistemi ile ilgili gereklilikler Denizcilik Örgütünün (IMO) kurallarına göre belirlenir. Bu durumda gri su için yeterli büyüklükte toplama tankı bulunmalıdır.

(3) Pis su arıtma sistemi ile donatım, hem siyah su hem de gri su için uygulanabilir. Arıtma sistemi ile donatılan gemi ve su araçlarında, sistemin herhangi bir nedenle çalışmaması durumuna karşı, yeterli kapasitede tutma tankı bulundurulur. Kendi bünyesinde toplama haznesi bulunan arıtma sistemleri için bu gereklilik sağlanmış kabul edilir.

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

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

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

### **Pis su toplama tankı kapasite hesabı**

**MADDE 95** – (1) Siyah su toplama tankı için gerekli kapasite,  $V_s = [((P \times A_p) + (Y \times A_y)) \times G]$  formülü ile hesaplanır.

(2) Gri su toplama tankı için kapasite,  $V_g = [((P \times A_p) + (Y \times A_y)) \times G]$  formülü ile hesaplanır.

(3) Hesaplama da kullanılacak değerler aşağıda açıklanmıştır:

a)  $V_s$ : Siyah Su Tankı Kapasitesi.

b)  $V_g$ : Gri Su Tankı Kapasitesi.

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

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

d)  $A_p$ : Ek-24'de yer alan personel başına günlük atık miktarı.

e)  $A_y$ : Ek-24'de yer alan yolcu başına günlük atık miktarı.

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

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

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

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

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

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

(9) Mevcut gemi veya su araçları için denetim görevlisi, bu maddede belirtilen hesap yöntemiyle bulunan gerekli pis su tank kapasitesinin gemi ve su aracı üzerinde yapısal sorunlar nedeniyle uygulanamayacağını tespit ettiği durumlarda, bu durumu raporunda belirtir ve uygulanabilir en yüksek kapasitede pis su tankının tesis edilmesini sağlar ve İdareye bilgi verir.

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

### **Pis su sistem planı**

**MADDE 96** – (1) Klaslı inşa edilen yeni gemi ve su araçlarına, donatılan pis su sistem seçeneğine göre ikinci ve üçüncü fıkrada yer alan hükümler doğrultusunda pis su sistem planı hazırlanır.

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

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

### **Standartlar, işaretlemeler, pis su tahliye bağlantıları, kayıt**

**MADDE 97** – (1) Tam boyu 24 metre ve üzeri gemi veya su araçlarında, güverte tahliye bağlantıları, bağlantı üzerinde veya yakınında görünür bir şekilde yürürlükteki ISO standartlarına uygun olarak sembolle işaretlenir ve her bir pis su tankının üzerine tankın ismi ve hacmi markalanır.

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

(3) Tam boyu 24m'den küçük olan yeni gemi ve su araçlarında kullanılan siyah ve gri su sistemlerinin ilgili kısımları Küçük Tekneler-Tuvalet Atıkları Alıkoyma Sistemleri için yürürlükteki ISO standartlarını sağlayıcı şekilde olmak zorundadır.

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

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

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

(7) Pis su tahliye devresinin makine dairesinde bulunan devrelerle iştiraki olamaz.

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

(9) Bu madde yeni gemi veya su araçlarına, birinci ve dördüncü fıkrası mevcut gemilere de uygulanır.

### **Petrolle deniz kirliliğinin önlenmesi**

**MADDE 98-** (1) Liman sefer bölgesi hariç tam boyu 24 m ve üzerindeki gemilerde sintine suyunu, yağ ve yakıt atıklarını toplamak için çelik veya eşdeğeri malzemeden yapılmış bir toplama tankı bulunur. Toplama tankından denize iştirak bulunmayacaktır.

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

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

(3) Tankın seviyesini tespit imkânları sağlanır.

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

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

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

(7) Liman seferi hariç tam boyu 24 m ve üzeri gemi veya su araçlarında, güverte tahliye bağlantıları, bağlantı üzerinde veya yakınında görünür bir şekilde yürürlükteki uluslararası standartlara uygun olarak sembolle işaretlenir ve her bir sintine tankının üzerine tankın ismi ve hacmi markalanır.

(8) Liman seferi hizmet veren veya tam boyu 24 m altında olan gemilerin makine dairesi/dümen dairesinde bulunan yağlı sintine suyu dalgıç pompalar vasıtası ile kara tesisine verilebilir.

(9) Sintine suyu boşaltımları kayıt altına alınır. Kayıtlarla ilgili gerekler İdare tarafından belirlenir.

### **Yağ kayıt, yük ve balast kayıt defteri**

**MADDE 99 –** (1) 150 GT ve üzeri olan her petrol tankerinde ve 400 GT ve üzeri diğer gemilerde Yağ Kayıt Defteri tutulur. 150 GT ve üzeri olan her petrol tankerinde yük/balast kayıt defteri tutulur. Bu defterlerin tamamlanan her sayfası gemi kaptanı tarafından imzalanır.

(2) Her operasyon sonrası yapılan işlemler gecikmeden bu defterlere tam olarak yazılır ve bu suretle o işe ait bütün kayıtların tam olması gerekir. Tamamlanan her çalışma o çalışmadan sorumlu olan zabıt veya zabıtlarce imzalanır. Defterde yazılan bütün yazılar Türkçe olur. Kullanılan Kayıt Defterleri her zaman gemilerde bulundurulur. Defter son kayıt tarihinden itibaren üç yıl saklanır.

### **Çöp yönetim planı ve çöp kayıt defteri**

**MADDE 100 –** (1) Tam boyu 12 m ve üzerindeki her gemide mürettebatın ve yolcuların çöplerin atılması hususunda bilgilendirilmesi amacıyla yönelik posterler ve yazılar bulunur. Bu yazılar Türkçe ve İngilizce olmak zorundadır.

(2) 100 GT ve daha büyük ve 15 veya daha fazla mürettebat ve yolcu taşıyan her gemide çöplerin atılması, işlenmesi, depolanması, toplanması ile ilgili yöntemleri sağlayan, zabıtın takip edeceği bir çöp yönetim planı gemide bulundurulur.

(3) İdari Liman Seferi hariç 100 GT ve daha büyük ve 15 veya daha fazla mürettebat ve yolcu taşıyan her gemide çöp kayıt defteri tutulması zorunludur. Her boşaltım işlemi veya yanma işlemi sona erdiğinde çöp kayıt defterine kaydedilir ve boşaltımdan sorumlu zabıt tarafından boşaltım veya yanma tarihi yazılıp imzalanır. Çöp kayıt defterinin tamamlanan her sayfası geminin kaptanı tarafından imzalanır. Çöp kayıt defteri gemide bulundurulacak kontrol için kolayca ulaşılabilecek bir yerde bulundurulur. Bu doküman en son kayıt girişinden sonra iki yıllık bir süre için tutulur.

(4) Tüm gemi ve su araçlarında çöpler yetkili tesislere verilir. Çöp verme makbuzları iki yıl süre ile saklanır.

## ONUNCU BÖLÜM

### Yaşam ve Çalışma Mahalleri

#### Mürettebatın barınacakları yerlerle ilgili kurallar

**MADDE 101** – (1) Mürettebatın barınacakları yerlerin diğer mahallere göre konumu, giriş-çıkış yolları, yapılışı ve tanzimi yeterli düzeyde güvenlik, kötü hava ve denize karşı koruma ve sıcak, soğuk, uygunsuz gürültü ve kokulara veya geminin diğer kısımlarından gelen sızıntılara karşı yalıtım sağlayacak şekilde olur.

(2) Bu bölüm kapsamında hüküm bulunmayan hallerde taraf olunan Uluslararası Sözleşme hükümleri esas alınır.

(3) Tam boyu 24 metre ve üzeri gemilerde kamaralara, geminin yük ve makine bölümlerinden veya kuzinelerden, boya odalarından veya güverteden ve diğer ambarlardan, kurutma odalarından, genel yıkanma yerleri veya tuvaletlerden doğrudan giriş-çıkış olmaz.

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

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

(6) Egzoz boruları mürettebatın yaşam mahallerinden geçirilmez, bu mahallere giden koridorlardan mümkün olduğunca geçirilmemesi sağlanır.

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

(8) Kamaraların ve yemek salonlarının iç duvarları ve tavanları kolayca temizlenecek şekilde olur ve eğer boyanmışlarsa açık renkte olacak ve kireçli sıva kullanılmayacaktır.

a) İç duvarlar, haşaratı barındırmayacak onaylanmış bir maddeden olacaktır.

b) Duvar yüzeyleri gerektiğinde yenilenecek veya tamir edilecektir.

c) Mürettebatın barındığı yerlerdeki güverteler uygun malzemeden ve yapıda olur, nem geçirmez ve temiz tutulması kolay bir yüzey sağlanır.

ç) Mürettebatın barındığı yerlerin yapımı sırasında, yangın önlemeye veya yangının yayılmasını geciktirmeye ilişkin malzeme kullanılacaktır.

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

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

(11) Islak alanların yeterli drenajı yapılır.

(12) Bu madde yeni gemilere uygulanır.

#### Havalandırma ve ısıtma

**MADDE 102** – (1) Havalandırma sistemi, kamaralar ve yemekhanelerde havayı istenilen koşullarda muhafaza eder ve her türlü hava ve iklim koşullarında yeterli taze hava akımını sağlar.

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

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

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

#### Aydınlatma

**MADDE 103** – (1) Yolcu gemilerinde uygulanması mümkün olabilen özel düzenlemelere bağlı olarak, kamaralar ve yemek salonları doğal ışıkla tam olarak aydınlatılır ve yeterli bir suni aydınlatma sağlanır.

(2) Mürettebatın kullandığı tüm mekânlar doğal ve yeterli şekilde aydınlatılır. Dinlenme salonlarındaki doğal aydınlatma en azından normal görüşe sahip bir kimsenin açık havada ve gün ortasında, standart basılı bir gazeteyi dolaşıma açık her bir noktada okunmasına olanak sağlayacak şekilde olur. Yeterli bir doğal aydınlatma sağlanmasının olanaksız olduğu hallerde yukarıda belirtilen standartta bir suni aydınlatma sistemi sağlanır.

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

(4) Kamaralarda her yatağın başucuna elektrikli bir okuma lambası olmalıdır.

### **Kamaraların yerleşimi ve minimum yüzölçümleri**

**MADDE 104** – (1) Kamaralar, geminin ortasında veya kıç tarafta, yüklü su hattı çizgisinin üzerinde yer alır.

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

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

(4) Tayfalara ayrılan her kamaranın yüzölçümü;

- a) 1.000 grostondan küçük gemilerde 2,50 metrekaresinin,
- b) 1.000 groston ve üzeri ancak 3.000 grostondan küçük gemilerde 3,75 metrekaresinin,
- c) 3.000 groston ve üzeri ancak 10.000 grostondan küçük gemilerde 4,25 metrekaresinin,
- ç) 10.000 groston ve üzeri gemilerde 4,75 metrekaresinin altında olamaz.

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

- a) 1.000 grostondan küçük gemilerde 2,25 metrekaresinin,
- b) 1.000 groston ve üzeri ancak 3.000 grostondan küçük gemilerde 2,75 metrekaresinin,
- c) 3.000 groston ve üzeri ancak 10.000 grostondan küçük gemilerde 3,25 metrekaresinin,
- ç) 10.000 groston ve üzeri gemilerde 3,75 metrekaresinin altında olamaz.

(6) Yolcu gemilerinde tayfalara ayrılan her kamaranın yüzölçümü;

- a) 1.000 grostondan küçük gemilerde 2,00 metrekaresinin,
- b) 1.000 grostondan büyük ancak 3.000 grostondan küçük gemilerde 2,35 metrekaresinin,
- c) 3.000 groston ve daha büyük gemilerde;
  - 1) Tek kişilik kamaralar 3,75 metrekaresinin,
  - 2) İki kişilik kamaralar 6 metrekaresinin,
  - 3) Üç kişilik kamaralar 9 metrekaresinin,
  - 4) Dört kişilik kamaralar 12 metrekaresinin az olamaz.

(7) En fazla dört kişinin kalmasına izin verilen yolcu gemileri hariç aynı kamarada kalacak ast personel sayısı ikiye geçemez.

(8) Kamara sayısı her mürettebat sınıfına ayrı bir kamara veya kamaralar sağlayacak yeterlikte olur.

(9) Her bir kamarada kalmalarına izin verilenlerin sayısı aşağıdaki üst sınırı geçmez;

a) Servis şefleri, nöbetçi güverte görevlileri ve nöbetçi makine zabıtları, haberleşme amirleri her kamaraya bir kişi,

b) Diğer zabitan, mümkün olduğu ölçüde her kamaraya bir kişi ve hiçbir durumda aynı kamarada iki kişiden fazlası,

c) Ast zabitan, hiçbir durumda iki kişiden fazla olmamak kaydıyla her kamaraya bir veya iki kişi;

(10) Her kamarada kalabilecek azami kişi sayısını belirten plaka okunaklı ve silinmeyecek bir şekilde, o kamarada kolayca görülebilecek bir yere asılır.

(11) Özel bir oturma odası bulunmayan zabıt kamaralarında kişi başına düşen yüzölçümü; 3000 GT'den küçük gemilerde 6,50 m<sup>2</sup> ve 3000 GT veya daha büyük gemilerde 7,50 m<sup>2</sup>'den az olmaz.

(12) Yolcu gemileri dışındaki gemilerde, geminin büyüklüğünün kullanıldığı faaliyetlerin ve planın makul ve uygulanabilir kılınması durumunda her yetişkin mürettebata tek kişilik bir kamara tahsis edilir. 3000 GT veya daha büyük gemilerde, uygulanabilir olması durumunda, çarkçıbaşı ve vardiya zabiti kendi kamaralarına bitişik oturma odasına sahip olacaktır.

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

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

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

(16) Bir ranzanın veya yatağın asgari iç boyutları 1,98 x 0,80 metredir. Bir ranzanın ana iskeleti, varsa yatak başlığı sert, düz, bozulmaz ve haşere barındırmayacak onaylanmış bir malzemeden olacaktır.

(17) Ranzaların ana iskeleti borulardan yapılmışsa, tamamen kapalı olacak ve haşerenin girebileceği delikler bulunmayacaktır. Her personele yangına dayanıklı onaylı malzemeden yapılmış yatak koyulur. Bir ranza diğerinin üzerine yerleştirilmiş ise, üstteki ranzanın somyasının altına tahta, çadır bezi veya başka uygun bir maddeden yapılmış toz geçirmez bir altlık takılır.

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

(19) Mobilya olarak her personel için bir elbise dolabı bulunur. Bu dolabın yüksekliği en az 1,52 metre ve iç yüzey alanı en az 19,30 dm<sup>2</sup>'dir ve bir raf ve bir asma kilit köprüsü donanımına sahip olur.

(20) Kamaraların lumbuzlarına perde takılır.

(21) Her kamarada, sabit, katlanabilir veya sürmeli bir masa veya yazı masası ile yeteri kadar rahat oturma ünitesi bulundurulur. Mobilyaları eğilip bozulmayan sert ve düz bir maddeden yapılır. Her kamara sakini, bir çekmeceye veya hacmi en az 0.056 m<sup>3</sup> olan muadil bir alana sahip olur.

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

(23) Bu madde hükümleri uygulanabilir olduğu ölçüde 1000 GT altı gemilere uygulanır.

### **Yemek ve dinlenme salonları**

**MADDE 105** – (1) Zabit veya ast personele ait yemekhanelerin yüzölçümü kişi başına planlanan oturma yeri 1 m<sup>2</sup>'den az olmayacaktır. Yolcu gemilerinde;

a) 1000 tonilatodan küçük gemilerde;

1) Kaptan ve zabitan;

2) Ast zabitan ve diğer ast mürettebat için ayrı yemekhaneler bulundurulur.

b) 1000 GT veya büyük gemilerde:

1) Kaptan ve zabitan;

2) Ast güverte zabitanı ve diğer ast mürettebat;

3) Makine dairesi ast zabitanı ve diğer ast mürettebat;

İçin ayrı yemekhaneler bulundurulur. Bununla birlikte: Ast zabitan ve diğer ast mürettebatın iki yemekhanesinden biri, ast zabitan ve diğeri diğer ast mürettebata tahsis edilebilir.

(2) Yiyecek bölümü personeli için ya ayrı bir yemekhane ya da diğer gruplar için tahsis edilen yemekhaneleri kullanma hakkı vererek yeterli yemek yeme yeri sağlanır; 5 veya daha çok yiyecek bölümü personeli olan 5000 GT veya daha büyük gemilerde, bu amaçla ayrı bir yemekhane imkanı sağlanmasına öncelik verilir.

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

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

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

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

(7) Kuzinelerdeki davlumbazlar yağ geçirmez filtre ile donatılır.

(8) Mürettebatın gemide olduğu zamanlarda kullanıma hazır yemekhane veya yemekhaneleri kullanacak personel sayısına yetecek kapasitede ve uygun bir şekilde koşullandırılmış buzdolabı bulundurulur.

(9) Gemide sıcak içecek makineleri ve içecekleri soğuk tutabilecek buzdolabı bulundurulur.

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

(11) Mevcut kilerlerden mutfığa geçiş bulunmuyorsa, mutfak malzemeleri için yeterli dolaplar ve bu malzemenin yıkanacağı donanım bulundurulur.

(12) Dinlenme yerleri en az bir kütüphane ile okumayı, yazmayı ve mümkünse oyun oynamayı sağlayacak imkânları bulundurulur.

(13) 8000 GT veya daha büyük gemilerde film veya TV seyredilebilen bir sigara içme salonu veya kütüphane veya boş zamanları değerlendirme veya oyun salonu bulunmalıdır. Bu gemilerde mümkün olduğu takdirde bir yüzme havuzu bulundurulmalıdır.

(14) Bu madde hükümleri uygulanabilir olduğu ölçüde 1000 GT altı gemilere uygulanır.

### **Lavabo, banyo ve duşlar**

**MADDE 106** – (1) Her gemide, lavabolar, banyo veya duşların da yer aldığı yeterli temizlenme yerleri bulundurulur ve bu yerlerde sıcak su imkânı sağlanır. Gemide bayan istihdam edilmesi durumunda onlar için ayrı temizlenme yerleri sağlanır.

(2) Gemilerde en az aşağıda belirtilen sayıda tuvalet bulundurulur:

- a) 100 GT'den küçük gemilerde bir,
- b) 200 GT'den küçük gemilerde iki,
- c) 200 GT veya daha büyük ancak 800 GT'den küçük gemilerde üç,
- d) 800 GT veya daha büyük ancak 3000 GT'den küçük gemilerde dört,
- e) 3000 GT veya daha büyük gemilerde altı.

(3) Lavabolar ve banyolar, yeterli büyüklükte olur ve çatlamayacak, kabarmayacak veya bozulmayacak, düz yüzeyli bir maddeden imal edilmelidir.

(4) Tuvaletler, diğer ikamet yerlerinden bağımsız olarak havalandırılacaktır. Tuvaletler, daima çalışır bir durumda olan ve bireysel olarak kontrol edilebilen bir sifon veya eşdeğer donanımına sahip olmalıdır. Pis su boruları, ihtiyaca uygun boyutta olan, tıkanma riskini en aza indirgeyecek ve temizliği kolaylaştıracak şekilde takılmalıdır.

(5) Birden fazla kişinin kullanımına tahsis edilen temizlenme yerleri aşağıdaki koşullara uygun olmalıdır:

a) Döşemeler, temizlemesi kolay ve nem geçirmeyen dayanıklı bir maddeden yapılmalı ve hiç su tutmayacak şekilde olmalıdır.

b) Bölmeler, çelik veya eşdeğer başka malzemeden yapılmalı ve yer yüzeyinden en az 0,23 metre (9 inç) yüksek su eşiği bulmalıdır.

c) Mekânlar yeterli bir şekilde aydınlatılmalı, ısıtılmalı ve havalandırılmalıdır.

ç) Tuvaletler, kamaralardan ve temizlenme yerlerinden ayrı ancak bu mekânlardan kolayca geçilebilecek, kamaralara doğrudan veya sadece kamaralarla tuvaletler arasında başka hiçbir kapının bulunmadığı geçitlere doğrudan giriş-çıkışı olmayacak bir şekilde konuşlandırılmalıdır. Ancak iki kamara arasındaki bir bölmede bulunan ortak tuvalet için bu fıkra hükmü uygulanmaz.

d) Aynı bölmede birden fazla tuvalet bulunması halinde, mahremiyeti sağlamak için uygun bir şekilde kapatılmalıdırlar.

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

- a) Altı veya daha az kişi için bir banyo veya bir duş,
- b) Altı veya daha az kişi için bir lavabo.

(7) 5000 GT veya daha büyük, ancak, 15000 GT'den küçük gemilerde en az beş zabitan bireysel kamaralarının bitişiğinde bir tuvalet ile banyo küveti veya duş ve kesintisiz şekilde sıcak ve soğuk su akan bir lavabo ile donatılmış ayrı bir özel banyo bulunur; lavabo kamaranın içine yerleştirilebilir. Ayrıca, 10000 GT veya daha büyük, ancak 15000 GT'den daha küçük gemilerde, diğer tüm zabitlerin kamaralarında aynı tarzda donatılmış özel veya birbiriyle bağlantılı banyoları bulunmalıdır.

(8) 15000 GT veya daha büyük gemilerde zabitlerin bireysel kamaralarının bitişiğinde bir tuvalet ile bir banyo küveti veya duş ve kesintisiz şekilde soğuk ve sıcak su akan bir lavabo ile donatılmış özel banyo bulunur; lavabo kamaranın içine yerleştirilebilir.

(9) Yolcu gemileri hariç, 25000 GT veya daha büyük gemilerde, her iki ast personel için iki kamara arasında içten bağlantılı bir bölmede veya bitişik iki kamaranın girişinin karşısında bir tuvalet ile banyo küveti veya duş ve kesintisiz soğuk ve sıcak su akan bir lavabo ile donatılan ayrı özel bir banyo bulunmalıdır.

(10) Yolcu gemileri hariç, 5000 GT veya daha büyük gemilerde, zabıt veya ast personele tahsis edilmiş her kamarada bu maddenin yedinci, sekizinci ve dokuzuncu fıkraları uyarınca lavabonun banyoya konulması durumu hariç kesintisiz şekilde soğuk ve sıcak su akan bir lavabo bulunmalıdır.

(11) Bu maddenin yedinci ve dokuzuncu fıkrasında öngörülen tesisleri olmayan her altı veya daha az kişi için her gemide, zabıt ve ast personel bakımından uygun olan bir yerde en az bir tuvalet ve bir banyo veya duş sağlanır.

(12) 1600 GT veya daha büyük gemilerde:

a) Köprü üstünden kolayca ulaşılabilen, öncelikle burada çalışanlar için, içinde bir tuvalet, kesintisiz soğuk ve sıcak suyun aktığı bir lavabo bulunan bir bölme;

b) Makine dairesi kontrol odasının yakınında bulunmaması durumunda; makinelerin bulunduğu alandan kolayca ulaşılabilen bir tuvalet ile kesintisiz sıcak ve soğuk suyun aktığı bir lavabo bulunur.

(13) Makine dairesinde çalışan personelin tamamı için bireysel kamara/ lar ve özel banyolar veya yarı özel banyoların bulunduğu gemiler hariç 1600 GT veya daha büyük kapasiteli gemilerde makine dairesinin dışında fakat buradan kolayca ulaşılacak bir yerde, bireysel dolaplar ile kesintisiz sıcak ve soğuk su akan banyo küveti veya duş ve lavabo ile donanmış elbise değiştirme yerleri bulundurulmalıdır.

(14) 500 GT'den büyük her gemide, zabıt ve ast personel için mürettebatın sayısına ve mutlak yolculuk süresine uygun bir ölçekte çamaşır yıkama, kurutma ve ütüleme tesisleri bulunur. Bu tesisler mümkün olduğunca ilgililerin barınma yerlerinden kolayca ulaşabilecekleri yerlerde konuşlandırılır.

Bu tesisat;

Çamaşır makineleri;

a) Çamaşır yıkama, kurutma makineleri veya uygun bir şekilde ısıtılan ve havalandırılan kurutma odaları;

b) Ütüler ve ütü masaları veya benzerleridir.

(15) 3000 GT'den büyük gemilerde, bir oda güverte, bir oda makine daireleri için ayrılır ve büro olarak kullanılmak üzere teçhiz edilir.

(16) Bu madde liman seferi dışında çalışan gemilere uygulanır. Liman seferinde çalışan gemilerde yapılabilir olduğu ölçüde İdare tarafından uygulanır.

(17) Bu madde hükümleri 1000 GT altı gemilere uygulanabilir olduğu ölçüde uygulanır.

### **Revir**

**MADDE 107** – (1) Liman seferi dışında çalışan on beş veya daha fazla mürettebatı olan ve 3 günden fazla süreli bir yolculuğa çıkan her gemide yataklı bir revir bulunur.

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

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

(4) Özellikle revirde kalanların kullanımları için revirin bir bölümünde veya çok yakınında tuvalet bulunur. Revirde kalanların tuvaleti rahat kullanımları için, gerekli tedbirler alınacaktır.

(5) Revir tıbbi amaçlar dışında kullanılamaz.

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

(7) Bu madde hükümleri uygulanabilir olduğu ölçüde 1000 GT altı gemilere uygulanır.

## **ON BİRİNCİ BÖLÜM**

### **Yolcu Gemilerinde Hareket**

#### **Yeteneği Kısıtlı Olan Kişilerle İlgili Ek Emniyet Gereklileri**

**Yolcu gemilerinde hareket yeteneği kısıtlı olan kişilerle ilgili ek emniyet gereklileri ile ilgili genel kural**

**MADDE 108-** (1) Bu bölümde yer alan hükümler 17.01.2011 tarihi ile bu yönetmeliğin yürürlük tarihi arasında inşa edilmiş olan tam boyu 24 metre ve üzerinde ve 150 den fazla yolcu taşıyan yeni yolcu gemilerine uygulanır. Bu yönetmeliğin yürürlük tarihinden sonra inşa edilecek belirli bir hatta düzenli sefer yapan tüm yolcu gemileri hareket yeteneği kısıtlılarla ilgili olarak bu bölüm hükümleriyle birlikte ulusal mevzuatta belirtilen gereklilikleri karşılamak zorundadır.

### **Gemiye erişim**

**MADDE 109** – (1) Gemiler, tekerlekli sandalye kullanıcılarının ve diğer engelli kişilerin kolayca ve güvenli inip binebilecekleri veya yardım almadan güverteler arasında hareket edebilecekleri şekilde inşa edilir, rampalar ve asansörlerle donatılır. Tekerlekli sandalyeler için rampa eğimleri en fazla 1/20 oranında olur. Gemide engelli kişilerin ve tekerlekli sandalye kullanıcılarının kullanımına uygun en az bir giriş bulunur. Giriş merdivensiz ve basamaksız olur ve engellilere yönelik uluslararası işaretlerle belirlenir. Diğer girişlere ve gemideki gerekli yerlere bu girişleri gösteren işaretler konulur.

### **Güvertede araç parkı**

**MADDE 110** – (1) Ro-Ro gemilerinde tekerlekli sandalyeli kişilerin araçlarından inmelerine imkân tanıyan özel park yerleri bulunur. Park yerleri tekerlekli sandalye kullanıcıları dışında diğer engelli kişilerce de kullanılabilir nitelikte olur. Tekerlekli sandalye kullanıcıları için park yerlerinden yolcu kompartımanlarına kadar engelsiz geçiş bulunur.

### **Asansörler**

**MADDE 111** – (1) Araç güvertesinden yolcu bölümlerine, kamaralara ve tuvaletlere engelsiz olarak ulaşılabildiği bir yolcu güvertesi arasında en azından bir asansör bulunur. Asansör tabanı en az 110 cm genişlikte ve 140 cm derinlikte olur. Asansörlerin en az 90 cm genişliğinde otomatik açılan kapılara sahip olması gerekir. Her üç tarafta da 90-110 cm yükseklikte tırabzan bulunur. Kontroller yerden 90-120 cm yüksekte, kenarlardan 50 cm uzakta olur ve kontrollerin yakınında bir tutacak bulunur. Kontrollerin ulaşılabileceği bir yerde katlanabilir oturak bulunur. Asansör tabanı dışarıdaki güverte ile aynı seviyede olur. Asansörün önündeki bölgenin düz ve en az 150x150 cm olması gerekir. Yürüyen merdivenler asansör yerine kullanılamaz.

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

### **Konaklama**

**MADDE 112** – (1) Kapı aralıklarının tekerlekli sandalyelerin engellenmeden geçebilecekleri, en azından 80 cm açıklıklara sahip olması zorunludur. Kapılar otomatik ya da güvenlik gereksinimlerine aykırı olmadığı durumlarda açık olmak zorundadır. Kaporta çerçevesi nedeniyle oluşan engeller yolcu bölümlerinde bulunamaz ve rampa veya geri alınabilir sistemlerle uygun şekilde düzenlenir. Herhangi bir güvenlik önlemi için konulmuş kaporta çerçeveleri kaldırılmaz. Rampa ve kaporta çerçeveleri dikkat çekici renklerle işaretlenir.

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

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

### **Merdivenler ve tırabzanlar**

**MADDE 113** – (1) Merdivenler yaşlı ve engellilerin çıkışını kolaylaştıracak şekilde tasarlanır. Merdivenlerin dik olmaması ve kapalı basamaklı olarak tasarlanması gerekir. Basamaklar, yükseklik, derinlik, renk, ışıklandırma ve kayma riski açısından en uygun güvenliği verecek şekilde olur. Yaşlılar ve sınırlı görüşe sahip kişiler açısından basamakların kenarları düşey ve yatayda yaklaşık 25 mm zıt ve açık bir renkte olur. Tırabzanların 45-50 mm çapında yuvarlak, kolay kavranabilen ve zıt renkli olması, her iki tarafta da basamakların 850 mm üzerinde sabitlenmiş olması zorunludur. Koridorların tırabzanları yerden 90 cm yukarıda ve tercihen koridorun her iki tarafında bulunur. Bu tırabzanların 3,5 - 5 cm çapında ve yuvarlak olması gerekir.

### **Koridorlar ve kapılar**

**MADDE 114** – (1) Yaşlı ve engelli kişiler için, özellikle uzun süreli deniz yolculuklarında, dolaşabilecekleri yeterli alanın bulunması gerekir. Koridorların tekerlekli sandalyelerin diğer kişilerin yanından geçebileceği kadar geniş olması zorunludur.

### **Güverte ve zeminler**

**MADDE 115** – (1) Güverte ve zeminlerin düz ve kaymayan malzeme ile kaplı olması gerekir. Eğer basamak konulması gerekiyorsa, basamakların yüksekliği 3 cm. den büyük olmaz veya rampa ve tutacaklar ile desteklenir.

### **Kamaralar**

**MADDE 116** – (1) Kamaralı gemilerde tekerlekli sandalye kullanıcıları için kamaralar ayrılır. Yaşlı ve engelli kişiler, acil durumlarda kolay ve hızlı şekilde tahliyelerinin sağlanması için tahliye güvertesine yakın kamaralara yerleştirilir. Yatak veya dinlenme alanı önündeki serbest bölge en azından 140 cm genişliğinde olur. Engelli kişilerin oturarak giyinebilmeleri için ranza yerine yatak tercih edilir. Eğer ranzalar kullanılacaksa alt yatak üzerinde 110 cm lik bir boşluğun olması gerekir. Yataklar yerden 50 cm yukarıda olur. Yatak üzerindeki okuma lambası tekerlekli sandalyeden ya da yataktan erişilebilecek mesafede olur. Elektrik düğmeleri kolay erişilebilecek yerlerde ve yerden 90 cm yukarıda tasarlanır. Yatakta tutacaklar bulunur. Eğer kapının içeri açılmasına yeterli yer bulunmuyorsa kamara kapısının kızaklı ya da dışarı açılır olması gerekir. Kapı aralığı en azından 90 cm olur. Kamarada yardım çağırmak için gerekli ekipman bulunur.

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

### **Lavabolar**

**MADDE 117** – (1) Geminin büyüklük ve kullanım amacına uygun olarak belirli sayıda tekerlekli sandalye ile her güvertede bir tane kullanıma uygun tuvalet bulunur. Bu tuvaletler diğerlerinden ayrı ve her iki cinsiyet içinde kullanılabilir olabilir. Tekerlekli sandalyeli kişiler tarafından kullanıma uygun olmayan tuvaletlerin kapılarına yönlendirici işaretler asılır. Kapıların, dışa ya da yana doğru hareketli ve acil durumlarda “dolu” işareti olsa dahi bir anahtar vasıtasıyla dışarıdan açılabilmesi gerekir. Tuvaletlerin önlerinden diğer duvara kadar en azından 110 cm ve tuvaletlerin yanlarında en az 90 cm boşluk olur. Oturak, yerden 45-48 cm yüksekte olur. Tuvaletin her iki tarafında da katlanabilir veya yana itilebilir destekler bulunur. Lavabonun tuvaletten erişilebilir olması ve yerden 80 cm. den yüksek yapılmaması gerekir. Lavaboların yapısı, destek olarak kullanılmalarına imkân verecek ölçüde dayanıklı olmak zorundadır. Uygun bir yüksekliğe ayna konular, alt kenar yerden 90 cm üst kenar ise yerden 190 cm olur. Lavabo altındaki açıklığın 70-75 cm olması ve lavabo altına tekerlekli sandalye yanaştırılabilir olması gerekir. Sabun, havlu ve benzeri malzemeler yerden 90-100 cm yukarıda olur. Her tuvaletin yardım çağırma imkânına sahip olması gerekir.

### **İşaretler**

**MADDE 118** – (1) Yolculara yardımcı olmak amacıyla kullanılan işaretlerin sınırlı hareket ve algılamaya sahip kişiler tarafından kolayca ulaşılabileceği ve okunabileceği şekilde tasarlanması ve anahtar noktalara yerleştirilmesi gerekir.

### **Alarmlar**

**MADDE 119** – (1) Alarm sistemleri ve butonları, algı ve öğrenme engelliler de dâhil olmak üzere tüm hareket sınırlı kişileri uyabilecek ve onlar tarafından ulaşılabilecek konumda olur.

## **ON İKİNCİ BÖLÜM**

### **Çeşitli ve Son Hükümler**

### **Geçiş hükmü**

**GEÇİCİ MADDE 1** – 17/11/2009 tarihli ve 27409 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Gemilerin Teknik Yönetmeliği kapsamında düzenlenmiş Denize Elverişlilik Belgeleri (DEB) ve Su Aracı Uygunluk Belgesi (SUB) bu yönetmelikte belirtilen denetim/vizelerinin yapılması kaydı ile bitiş tarihine kadar geçerlidir. Donatanın talebine binaen, bu yönetmeliğin 8’inci maddesine göre verilecek Denize Elverişlilik Belgeleri (DEB), mevcut belgenin başlangıç sürveyi geçerli kabul edilerek, yönetmelikle belirlenen gereklere uygun olarak vize aralıkları yeniden düzenlenecek şekilde, ayrıca denetime gerek olmaksızın yayımlanır.

**GEÇİCİ MADDE 2-** Gezinti (Tenezzüh) Gemisi cinsinde olan gemilerin cinsleri bu Yönetmeliğin yayımı tarihi itibari ile ilk yıllık sörveylerinde veya en geç 3 (üç) ay içerisinde (hangisi önce ise) Liman Başkanlıklarınca geminin yapacağı faaliyete uygun olan ve bu Yönetmelikte belirtilen Günöbirlik Gezinti Gemisine veya Eğlence, Organizasyon ve Gezi gemisi cinsine dönüştürölür. Cins değişimi yapılan bu gemilerin yolcu kapasiteleri bu yönetmelikte belirlenen hükümler çerçevesinde hesaplanır.

**Yürürlükten Kaldırılan Yönetmelik**

**MADDE 120** – (1) 17/11/2009 tarihli ve 27409 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Gemilerin Teknik Yönetmeliği yürürlükten kaldırılmıştır.

**Yürürlük**

**MADDE 121** – (1) Bu Yönetmelik 01/01/2027 tarihinde yürürlüğe girer.

**Yürütme**

**MADDE 122** – (1) Bu Yönetmelik hükümlerini Ulaştırma ve Altyapı Bakanı yürütür.

**EK-1 DENİZE ELVERİŞLİLİK BELGESİ****TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ**  
*The Government of the Republic of Türkiye***DENİZE ELVERİŞLİLİK BELGESİ**  
*CERTIFICATE OF SEAWORTHINESS*

<b>Geminin Adı</b> <i>Name of Ship</i>	<b>Tanınma İşareti</b> <i>Distinctive Number of Letters</i>	<b>Geminin Cinsi</b> <i>Type of Ship</i>	<b>IMO No.</b> <i>IMO No</i>
<b>Omurgasının Konulduğu Tarih - Yer</b> <i>Date on Which Keel was Laid - Place</i>	<b>İnşanın Bitiş Tarihi ve Yeri</b> <i>Date and Place of Built</i>	<b>Son Tadilat Tarihi ve Nevi</b> <i>Dates of Last Modif. and Kind</i>	
<b>Tescil Limanı ve Numarası</b> <i>Port of Register and No</i>	<b>Bağlama Limanı ve Numarası</b> <i>The Port of Registry and No</i>	<b>Teknik Kütük Yeri - Numarası</b> <i>Port of Technical Reg. and No</i>	
<b>Donatan</b> <i>Owner</i>			
<b>İşleten</b> <i>Manager</i>			

**GEMİNİN ANA NİTELİKLERİ**  
*The Principal Properties of Ship*

<b>BOYUTLAR</b> <i>Dimension(s)</i>	<b>Tam boy</b> <i>Length Over All</i>		<b>TONAJ</b> <i>Tonnage</i>	<b>Gros tonilatosu</b> <i>GT</i>		<b>FRIBORD</b> <i>Freeboard</i>	<b>Fribord (Kış)</b> <i>Freeboard (Winter)</i>
	<b>Tescil boyu</b> <i>Registered Length</i>			<b>Net tonilatosu</b> <i>NT</i>			
	<b>Kütük Eni</b> <i>Breadth</i>			<b>Dedveyt tonu</b> <i>DWT</i>			<b>Fribord (Yaz)</b> <i>Freeboard (Summer)</i>
	<b>Kütük Derinliği</b> <i>Depth</i>						

**ANA MAKİNELER**  
*Main Engines*

<b>Adedi</b> <i>Quantity</i>	<b>Yapımcı</b> <i>Manufacturer</i>	<b>Tipi</b> <i>Type</i>	<b>Makine No</b> <i>Engine No</i>	<b>Gücü (kW)</b> <i>Power</i>	<b>Yakıt Cinsi</b> <i>Fuel Type (F.O./D.O)</i>

**JENERATÖRLER**  
*Generators*

	<b>No</b> <i>Nr</i>	<b>Yapımcı</b> <i>Manufacturer</i>	<b>Makine No</b> <i>Engine No</i>	<b>Gücü (kW)</b> <i>Power</i>	<b>Yakıt Cinsi</b> <i>Fuel Type (F.O./D.O)</i>
<b>Jeneratör</b> <i>Generator</i>	1				
	2				
	3				

**YAKIT**  
*Fuel*

<b>Cinsi</b> <i>Type</i>	<b>Tankların Toplam Kapasitesi (m<sup>3</sup>)</b> <i>Total capacity of fuel tanks (m<sup>3</sup>)</i>

**TAŞIMA KAPASİTESİ (Yolcu ve Gemi Personeli Dâhil/Hariç )**  
*The Carrying Capacity of Ship ( Passangers and crew are included/excluded)*

	<b>LİMAN SEFERİ</b> <i>Intra-harbour Voyage</i>	<b>KABOTAJ SEFERİ</b> <i>Domestic Voyage</i>	<b>YAKIN SEFER</b> <i>Near Coastal Voyage</i>	<b>UZAK SEFER</b> <i>Ocean – going Voyage</i>
<b>Kış</b> (Winter)				
<b>Yaz</b> (Summer)				

**MÜSAADE EDİLEN SEFER BÖLGESİ**  
*Allowed Sailing Range*

<b>Seyir Kısıtlamaları/Muafiyetler</b> (Restrictions/ Exemption):

**CAN KURTARMA TEÇİZATI**  
*Life - saving appliances*

<b>Tipi</b> <i>Type</i>	<b>Adedi</b> <i>Quantity</i>	<b>Toplam Kapasite</b> <b>(kişi)</b> <i>Total Capacity</i> <i>(persons)</i>	<b>Tipi</b> <i>Type</i>	<b>Adedi</b> <i>Quantity</i>
<b>Motorlu can filikası</b> <i>Lifeboat with engine</i>			<b>Can simidi</b> <i>Lifebuoys</i>	
<b>Motorsuz can filikası</b> <i>Lifeboat without engine</i>			<b>Can yeleği</b> <i>Life - jackets</i>	
<b>Hizmet botu</b> <i>Service boat</i>			<b>Çocuk can yeleği</b> <i>Life - jackets for children</i>	
<b>Kurtarma botu</b> <i>Rescue boat</i>			<b>Bebek can yeleği</b> <i>Life - jackets for infant</i>	
<b>Can salı</b> <i>Liferafts</i>			<b>Büyük beden can yeleği</b> <i>Oversize life jackets</i>	
<b>Kapalı Can Filikası</b> <i>Enclosed lifeboats</i>				
<b>Serbest Düşmeli Can Filikası</b> <i>Free Fall</i>				

**YANGIN SÖNDÜRME TERTİBATI**  
*Fire - fighting appliances*

<b>Tipi / Type</b>	<b>Adedi / Quantity</b>	<b>Tipi / Type</b>	<b>Adedi / Quantity</b>
<b>Yangın pompası</b> <i>Fire pump</i>		<b>Sabit yangın söndürme tertibatı</b> <i>Fixed fire extinguisher</i>	
<b>Portatif yangın pompası</b> <i>Portable fire pump</i>		<b>Portatif yangın söndürme cihazı</b> <i>Portable fire extinguisher</i>	

**SÖRVEYLER DURUMU**  
*Surveys*

<b>Başlangıç deniz sömvey tarihi</b> <i>Date of initial sea survey</i>	<b>Başlangıç sualtı sömvey tarihi</b> <i>Date of initial drydocking</i>	<b>Şaft sömvey tarihi</b> <i>Date of shaft survey</i>

Yapılan sörveyler sonucu denize elverişli olduğu anlaşılan yukarıda adı yazılı gemiye 4922 sayılı kanun gereğince verilen iş bu sertifika (+/-) 3 ay içerisinde yıllık denetimler yapılmak kaydı ile ..... tarihine kadar geçerlidir.

*This certificate that issued to the ship the name of which mentioned above according to the law Nr.4922 that is considered to be seaworthy as a consequence of surveys and is valid until ..... provided that surveys are carried out in (+/-) 3 months.*

<b>Sertifika No</b> <i>Certificate Nr.</i>		<b>Düzenleme Tarihi</b> <i>Date of issue</i>	
---	--	---	--

**ULAŞTIRMA ve ALTYAPI BAKANLIĞI**  
*Ministry of Transport and Infrastructure*  
..... Liman Başkanlığı  
*Harbour Master of .....*  
..... **(imza)**  
..... *(signature)*

**YILLIK SÖRVEYLER İÇİN ONAY**  
*Endorsement for Annual Surveys*

	<b>Sörvey Türü</b> <i>Type of Survey</i>	<b>Yer</b> <i>Place/Port</i>	<b>Tarih</b> <i>Date</i>	<b>Sörveyörün Adı Soyadı</b> <i>Full name of Surveyor</i>	<b>İmza/Hologram</b> <i>Signature/Sticker</i>
<b>1. yıldönümü</b> <i>1<sup>st</sup> anniversary</i>	<b>Deniz sörveyi / Sea Survey</b>				
	<b>Su altı sörveyi (kara / kamera)</b> <i>Underwater Survey (drydocking/camera)</i>				
<b>2. yıldönümü</b> <i>2<sup>nd</sup> anniversary</i>	<b>Deniz sörveyi / Sea Survey</b>				
	<b>Su altı sörveyi (kara / kamera)</b> <i>Underwater Survey (drydocking /camera)</i>				
<b>3. yıldönümü</b> <i>3<sup>rd</sup> anniversary</i>	<b>Deniz sörveyi / Sea Survey</b>				
	<b>Su altı sörveyi (kara / kamera)</b> <i>Underwater Survey (drydocking /camera)</i>				
<b>4. yıldönümü</b> <i>4<sup>th</sup> anniversary</i>	<b>Deniz sörveyi / Sea Survey</b>				
	<b>Su altı sörveyi (kara / kamera)</b> <i>Underwater Survey (drydocking /camera)</i>				

## EK-2 SU ARACI UYGUNLUK BELGESİ

### TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ

The Government of the Republic of Türkiye

### SU ARACI UYGUNLUK SERTİFİKASI

Water Vehicle Conformity Certificate

Adı Name		Cinsi Type	
<b>Omurgasının Konulduğu Tarih - Yer</b> Date on Which Keel was Laid - Place	<b>İnşanın Bitiş Tarih ve Yeri</b> Date and Place of Built	<b>Son Tadilat Tarihi ve Nevi</b> Dates of Last Modify. and Kind	<b>Bağlama Limanı ve Numarası</b> The Port of Registry and No
<b>Donatan</b> Owner			
<b>İşleten</b> Manager			

### SU ARACININ ANA NİTELİKLERİ

The Principal Properties of Ship Water Vehicle

BOYUTLAR Dimension	Tam boy Length Over All		TONAJ Tonnage	Gros tonilatosu G.T.	
	Tescil boyu Registered length			Net tonilatosu N.T.	
	Tescil Eni Registered Breadth			Dedveyt tonu DWT	
	Tescil Derinliği Registered Depth				

### YARDIMCI MAKİNELER

Auxiliary Machinery

Adedi Quantity	Yapımcı Manufacturer	Tipi Type	Makine No Engine No	Gücü (KW) Power

### YAKIT

Fuel

Cinsi Type	Toplam Kapasite (m <sup>3</sup> ) Total Capacity

## CAN KURTARMA TEÇHİZATI

*Life - saving appliances*

<b>Tipi</b> <i>Type</i>	<b>Adedi</b> <i>Quantity</i>
<b>Can simidi</b> <i>Lifebuoys</i>	
<b>Can yeleği</b> <i>Life - jackets</i>	

## YANGIN SÖNDÜRME TERTİBATI

*Fire - fighting appliances*

<b>Tipi / Type</b>	<b>Adedi / Quantity</b>	<b>Tipi / Type</b>	<b>Adedi / Quantity</b>
<b>Yangın pompası</b> <i>Fire pump</i>		<b>Portatif yangın söndürme cihazı</b> <i>Portable fire extinguisher</i>	

## SÖRVEYLER DURUMU

*Surveys*

<b>Başlangıç deniz sürvey tarihi</b> <i>Date of initial sea survey</i>	<b>Başlangıç sualtı sürvey tarihi</b> <i>Date of initial drydocking</i>

**Yapılan sürveysler sonucu denize elverişli olduğu anlaşılan yukarıda adı yazılı su aracına verilen iş bu sertifika ..... tarihine kadar geçerlidir.**

*This certificate that issued to the water vehicle the name of which mentioned above that is considered to be seaworthy as a consequence of surveys and is valid until .....*

<b>Sertifika No</b> <i>Certificate No</i>	<b>Düzenleme Tarihi</b> <i>Date of issue</i>
<b>Muafiyetler/Exemption</b> <i>s</i>	

## ULAŞTIRMA ve ALTYAPI BAKANLIĞI

*Ministry of Transport and Infrastructure .....*

*Liman Başkanlığı*

*Harbour Master of ....*

*..... (imza)*

*..... (signature)*

## ARA SÖRVEY İÇİN ONAY

*Endorsement for Intermediate Survey*

	<b>Sörvey Türü</b> <i>Type of Survey</i>	<b>Yer</b> <i>Place/Port</i>	<b>Tarih</b> <i>Date</i>	<b>Sörveyörün Adı Soyadı</b> <i>Full name of Surveyor</i>	<b>İmza/Hologram</b> <i>Signature/Stick er</i>
<b>Ara Sörvey</b> <i>Intermediate Survey</i>	<b>Deniz sürveyi / Sea Survey</b>				
	<b>Su altı sürveyi (kara / kamera)</b> <i>Underwater Survey (drydocking/camera)</i>				

**EK-3 SEFERLİK İZİN BELGESİ****YAZILI İZİN BELGESİ**

GEMİ ADI		
GEMİ SAHİBİ/TEMSİLCİSİ		
GEMİNİN CİNSİ		
GEMİNİN TONAJI (DWT)		
TAM BOYU		
GENİŞLİĞİ		
DERİNLİĞİ		
GEMİNİN HIZI		
ANA MAKİNE SAYISI		
ANA MAKİNE GÜCÜ		
YARDIMCI MAKİNE SAYISI		
YARDIMCI MAKİNE GÜCÜ		
SEFER BÖLGESİ		
İZİNİN VERİLİŞ NEDENİ (Gemilerin Teknik Yönetmeliği 12 nci maddesi kapsamında)	Bakım - Onarım <input type="checkbox"/> Sefer Bölgesi Aşımı <input type="checkbox"/> Donatım/Satış/Fuar/İhraca Yönelik Kısa Süreli Seyir <input type="checkbox"/>	
GEMİNİN GİDECEĞİ YER		
<b>YAPILACAK SEFER İLE İLGİLİ UYULMASI GEREKEN HUSUSLAR :</b>		
Geminin gideceği mesafe (mil)		
Deniz ve hava koşulları		
Gece gündüz seyir imkânları		
En yakın kıyıya olan mesafe (mil)		
Personel sayısı		
Diğer hususlar		
Yukarıda belirtilen yere kadar yapacağım seferde; hiçbir ticari faaliyette bulunmayacağımı, belirtilen hususları yerine getireceğimi ve can, mal ve çevre emniyeti konularında gerekli tedbirleri alacağımı taahhüt ederim.		
Gemi Sahibi veya Temsilcisinin Adı Soyadı	İmza	Tarih
		...../...../.....
Gemiye, yukarıda belirtilen taahhüdün yerine getirilmesi koşulu ile yine yukarıda belirtilen yere kadar gitmesine izin verilmiştir.		
DÜZENLENME TARİHİ :		
<b>ULAŞTIRMA ve ALTYAPI BAKANLIĞI</b> ..... Liman Başkanlığı		

## EK-4 ULUSAL YÜKLEME SINIRI SERTİFİKASI

### TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ YÜKLEME SINIRI SERTİFİKASI

İş bu belge Gemilerin Teknik Kuralları Hakkında Yönetmelik hükümlerine göre  
TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ adına düzenlenmiştir.

#### Geminin Özellikleri

Gemi adı	IMO Numarası	Tanınma İşareti	Tescil Limanı ve Numarası	Dedveyt Tonu	Fribord Boyu <sup>(1)</sup>

(1) Omurganın üstünden ölçülen en küçük kalıp derinliğinin %85'indeki su hattı üzerindeki toplam boyun %96'sı veya daha büyük ise, aynı su hattı üzerinde baş bodoslamının ön yüzünden dümen rodu eksenine kadar olan uzunluğu,

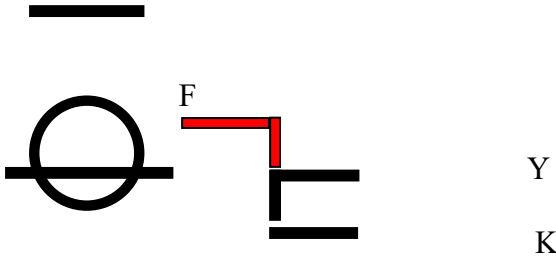
Geminin tipi<sup>1</sup> : A tipi, B tipi, B tipi (azaltılmış/artırılmış fribordlu)

<sup>1</sup>: Uygun olmayanın üzerini çiziniz.

#### Güverte Çizgisinden Fribordlar

Yaz	x	mm (Y)
Kış	x	mm (K)
Kereste Yaz	x	mm (KY)
Kereste Kış	x	mm (KK)
Tatlı Su Azaltması	x	mm

Bu fribordların ölçüldüğü güverte çizgisinin üst kenarı, gemi bordasında x mm,



Gemilerin Teknik Kuralları Hakkında Yönetmelik hükümleri gereğince yapılan sörveyde, adı geçen geminin fribordlarının tayin edildiği ve yukarıda belirtilen yükleme sınırlarının markalandığı TASDİK OLUNUR.

Bu Sertifikanın düzenlenmesine esas sörveyin tamamlandığı tarih:

Bu Sertifika, Yönetmeliğin 14 üncü maddesi hükümleri gereğince yıllık sörveyleri yapılarak ..... tarihine kadar geçerlidir.

Düzenlendiği yer ..... Tarih .....

Sertifika No :

ULAŖTIRMA ve ALTYAPI BAKANLIĞI  
..... Liman Başkanlığı  
.....(imza)

Gemilerin Teknik Kuralları Hakkında Yönetmeliğin 14 üncü maddesi gereğince yapılan yıllık muayenesinde, adı geöen geminin Yönetmeliğin ilgili hükümlerine uygun bulunduğu TASDİK OLUNUR.

**YILLIK SÖRVEYLER İÖİN ONAY**

	Yer	Tarih	Sörveyörün Adı ve Soyadı	İmza/Hologram
1. Yıllık Sörvey				
2. Yıllık Sörvey				
3. Yıllık Sörvey				
4. Yıllık Sörvey				

**EK-5 KLAS SÖRVEY DURUM RAPORU**

Gemi Adı	
Gemi Cinsi	
IMO No	
Çağrı İşareti	
Sefer Bölgesi	
MARPOL Sefer Bölgesi	
Klas Notasyonu	
Ana Makine (Marka-Model-Güç)	

Sörvey Türü	Son Sörvey Tarihi	Gelecek Sörvey Tarihi	Limit Tarihler
-------------	-------------------	-----------------------	----------------

KLAS (Tekne+Makine)			
Beş Yıllık Sörvey (special)			
Ara Sörvey			
Havuz Sörvey			
Sualtı Sörveyi			
Pervane Şaftı Sörveyi			
Pervane Şaftı Sörveyi (kısmi)			
Kazan Sörveyi (yakıt yakmalı)			
Kazan Sörveyi (egzost)			
Yıllık Sörvey			
Program Dışı Sörvey			
Düzenlenmiş Muafiyet Belgesi Konusu/Kuralı		Düzenleme Tarihi: Geçerlilik Tarihi:	

ISM Kodu			
Uygunluk Belgesi (DOC)			
Başlangıç sörveyi ve sertifika yayınlanması			
Yenileme, yıllık ve ara sörvey ve sertifikanın yenilemesi/onayı			
Ek Denetim			
Emniyetli Yönetim Sertifikası (SMC)			
Başlangıç sörveyi ve sertifika yayınlanması			
Yenileme, yıllık ve ara sörvey ve sertifikanın yenilemesi/onayı			
Ek Denetim			

IGC Koda göre, 1 Temmuz 1986'dan sonra inşa edilen gemiler için uluslararası sertifika

Başlangıç sömveyi ve sertifika yayınlanması			
Yenileme, yıllık ve ara sömvey ve sertifikanın yenilemesi/onayı			

1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Konvansiyonu

Başlangıç sömveyi ve sertifika yayınlanması			
Yenileme, yıllık ve ara sömvey ve sertifikanın yenilemesi/onayı			

MARPOL 73/78

Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Sertifikası, Ek 1, 73/78, Düzeltmeler dahil			
Başlangıç sömveyi ve sertifika yayınlanması			
Yenileme, yıllık ve ara sömvey ve sertifikanın yenilemesi/onayı			
Zehirli Sıvı Maddelerin Taşınması için Uluslararası Kirliliğin Önlenmesi Sertifikası			
Başlangıç sömveyi ve sertifika yayınlanması			
Yenileme, yıllık ve ara sömvey ve sertifikanın yenilemesi/onayı			
Uluslararası Pis Su Kirliliğinin Önlenmesi (Ek IV)			
Gemilerden Kaynaklı Çöp Kirliliği Önlenmesine İlişkin Kural (Ek V)			
Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası (IAPP)			
Başlangıç sömveyi ve sertifika yayınlanması			
Yenileme, yıllık ve ara sömvey ve sertifikanın yenilemesi/onayı			

Uluslararası Makine Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası (EIAPP)			
Başlangıç sürveyi ve sertifika yayınlanması			
Yenileme, yıllık ve ara sürvey ve sertifikanın yenilemesi/onayı			
Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası			
Gemi Atık Yakıcı Cihazları IMO Tip Onay Sertifikasının yayınlanması (MARPOL Ek VI-Ek IV'de belirtildiği şekilde)			

Tehlikeli Kimyasalların Dökme Halinde Taşınması			
BCH Koda Göre, 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilen gemiler için sertifika			
Başlangıç sürveyi ve sertifika yayınlanması			
Yenileme, yıllık ve ara sürvey ve belgenin yenilemesi/onayı			
IBC Koda göre, 1 Temmuz 1986'dan sonra inşa edilen gemiler için uluslararası belge			
Başlangıç sürveyi ve belge yayınlanması			
Yenileme, yıllık ve ara sürvey ve sertifikanın yenilemesi/onayı			

Sıvılaştırılmış Gazların Dökme Halde Taşınması			
31 Ekim 1976 tarihinden önce inşa edilen gemiler için belge			
Başlangıç sürveyi ve belge yayınlanması			
Yenileme, yıllık ve ara sürvey ve belgenin yenilemesi/onayı			
31 Ekim 1976'dan sonra fakat 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilen gemiler için belge			
Başlangıç sürveyi ve belge yayınlanması			
Yenileme, yıllık ve ara sürvey ve belgenin yenilemesi/onayı			

1989 Hareketli Kıyısal Sondaj Birimleri Kodu			
Başlangıç sömveyi ve belge yayınlanması			
Yenileme, yıllık ve ara sömvey ve belgenin yenilemesi/onayı			

Uluslararası INF Kargo Taşıma Uygunluk Belgesi			
Başlangıç sömveyi ve belge yayınlanması			
Yenileme, yıllık ve ara sömvey ve belgenin yenilemesi/onayı			

DİĞER			
Makine Otomasyon Durumu			
ILO Cargo Gear Cranes			
International Ship Security Certificate			
ILO Konvansiyonu			
Tehlikeli Yük Taşıyan Gemiler İçin Özel Gerekliliklere Uygunluk Belgesi			
Katı Dökme Kargolar için Güvenli Uygulama Koduyla Uygunluk Belgesi			
Yükün İstiflenmesi ve Emniyete için Güvenli Uygulama Koduyla Uygunluk Belgesi			
Güverte Kereste Yükü Taşıyan Gemiler için Güvenli Uygulama Koduyla Uygunluk Belgesi			
Dökme Yük Taşıyıcılarının Güvenli Yükleme ve Boşaltması İçin Uygulama Kodu			
Anti-Fouling System Certificate			
MLC 2006			
Certificate of Insurance or Other Financial Security in Respect of Liability For The Removal of Wrecks			

SOLAS			
Yük Gemisi İnşa Emniyet V			
Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Belgesi			

Yük Gemisi Telsiz Emniyet Belgesi			
Yolcu Gemisi Emniyet Belgesi			
Muafiyet Belgesi			

Manueller			
Stabilite/ Grain Bukleti			
Bulk Loading Manuel			
Damage Stabilite Bukleti			
SOPEP			
SMPEP			
Cargo Securing Manuel			
P&A Manuel			

## EK-6 BALIKÇI GEMİLERİ KONTROL LİSTESİ

CAN KURTARMA, YANGIN, DENİZ KİRLİLİĞİ ÖNLEME, DOKÜMAN VE TEÇHİZATI		SEFER BÖLGESİ				
		Liman Seferi		Kabotaj Seferi	Yakın Sefer	Uzak Sefer
		İdari	100 mille sınırlı			
Can Salı, Can filikası, kurtarma botu veya hizmet botu <sup>(1)</sup>		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
Can simidi <sup>(2)</sup>	8 metre altı	1 adet	1 adet	2 adet	2 adet	2 adet
	8 m.ve üzeri ile 24 m arası	2 adet	2 adet	2 adet	4 adet	4 adet
	24 m ve üzeri	4 adet	4 adet	4 adet	6 adet	6 adet
Can yeleği (kişi adedi kadar)		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Paraşütlü işaret fişeği		Hayır	Hayır	Hayır	4 adet	4 adet
El maytabı		Hayır	Hayır	2 adet	4 adet	4 adet
Duman kandili		Hayır	Hayır	Hayır	2 adet	2 adet
Sabit VHF <sup>(13)</sup> (18 GT'dan büyük gemiler)		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
El VHF <sup>(3)</sup>		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
Sart <sup>(4)</sup>		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Portatif Yangın Söndürme Cihazı <sup>(5)</sup>	8 metre altı	2 kg'lık 1 adet	2 kg'lık 1 adet	2 kg'lık 2 adet	2 kg'lık 2 adet	2 kg'lık 2 adet
	8 m.ve üzeri ile 15 m arası	2 kg'lık 1 adet	2 kg'lık 2 adet	6 kg'lık 2 adet	6 kg'lık 2 adet	6 kg'lık 2 adet
	15 m.ve üzeri ile 24 m arası	6 kg'lık 1 adet	6 kg'lık 2 adet	6 kg'lık 2 adet	6 kg'lık 3 adet	6 kg'lık 3 adet
	24 m ve üzeri	6 kg'lık 2 adet	6 kg'lık 3 adet	6 kg'lık 3 adet	6 kg'lık 5 adet	6 kg'lık 5 adet
Sabit Yangın Pompası (15 metre ve üzerindeki gemiler)		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Yangın İhbar Butonu <sup>(11)</sup>		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Genel Alarm Butonu <sup>(11)</sup>		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Sabit Yangın Söndürme Sistemi <sup>(6)</sup>		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Yangın Battaniyesi (Kuzinesi bulunanlar için)		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
Yangın algılama ve alarm sistemi <sup>(6)</sup>		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Denizde Canlı Kalma El Kitabı		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliği		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Radar Reflektör (Ahşap ve fiber tekneler için) <sup>(7)</sup>		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
İlk Yardım Seti		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Can Kurtarma Teçhizatı Kullanma Talimatı		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
Yangın Elbisesi <sup>(8)</sup> (Set)		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Halat Atma Aleti <sup>(9)</sup> (1 adet)		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Isı Koruyucu Elbise (Kişi adedi)		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Pis Su Tankı <sup>(14)</sup>		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Sintine Pompası, Sintine Seviye Alarmı <sup>(10)</sup>		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
SEYİR YARDIMCI TEÇHİZATI						
Seyir Haritası (Seyir yaptığı bölgeye uygun)		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
Dürbün (15 metre ve üzerindeki gemiler)		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet

Pusulula	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
COLREG'e Uygun Fener, Şekil ve Sesli İşaret Aletleri	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
GPS <sup>(9)</sup>	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
El İskandili veya Elektrikli iskandil	Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Barometre <sup>(11)</sup>	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Termometre <sup>(11)</sup>	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Radar <sup>(11)</sup>	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
Uluslararası İşaret Kod Kitabı, Fenerler ve Sis İşaretleri Kitabı	Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Aldis veya Şarjlı Işıldak <sup>(11)</sup>	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
AIS Klas-B CS <sup>(12)</sup>	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet

1-Kabotaj seferi, yakın sefer ve uzak seferde can salı, can filikası, kurtarma botu veya hizmet botundan en az birinin bulunması ve gemide bulunan kişi sayısı kadar %100 kapasiteyi sağlaması gerekmektedir. Kabotaj ve Yakın Sefer Bölgesinde Can Salı B pack olabilir. Ağ serme için kullanılan hizmet botlarının sayısı DEB e hizmet botu olarak işlenecektir. Bu botlar can kurtarma ekipmanı olarak değerlendirilmeyecektir. Hizmet botlarının servisi 5 yılda bir İdarece yetkilendirilmiş firmalar tarafından yapılır.

2- Can simidi bir adet ise el inceli, birden fazla ise en az biri el inceli biri ışıklı şamandıralı olacaktır.

3-300 GT ve üzeri gemiler için 1 adet (Kabotaj seferinde el VHF'i yoksa bir çift volki-tolki olacaktır).

4-300 (Dahil) - 500 GT arası 1 adet ve 500 GT ve üstü 2 adet olacaktır..

5-Toplam makine gücü 375 kW'dan büyük her gemi 45 kg'lık 1 adet foam portatif yangın söndürücü ilave edilecektir. Makine dairesi 45 kg lık foam tüpü koymaya elverişli olmayan gemilere, eş değer miktarda ve makine dairesi veya civarında olacak şekilde portatif yangın tüpleri ile sağlanabilir. Tam boyu 8 metreden küçük ve üst yapısı olmayan gemilerde portatif yangın tüpü yerine bir adet yangın battaniyesi bulundurulabilir.

6- Parlama noktası 55°C altında yakıt kullanan tam boyu 15 metre ve üzerindeki yeni gemilerden veya ana makinelerin toplam gücü 736 Kw ve üstü olan yeni gemilerden istenir.

7-Radar reflektör 195 cm<sup>3</sup>'ten küçük olmayacaktır.

8-500 GT ve üstü gemilerde 1 adet bulunacaktır.

9-300 GT ve üstü gemilerden istenir.

10-Ek-21'e göre bakılacak.

11-Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerden istenir. Liman seferi ve Kabotaj Seferi için Şarjlı ışıldak kabul edilebilir, Yakın ve Uzak Sefer için aldis olacaktır.

11- Tonaj 69 boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerden istenir. Liman seferi ve Kabotaj Seferi için Şarjlı ışıldak kabul edilebilir, Yakın ve Uzak Sefer için aldis olacaktır.

12-Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) Klas-B CS Cihazının Gemilere Donatılmasına ve Özelliklerine Dair Tebliğ gerekliliklerini sağlamalıdır. İç sularda AIS istenmeyecektir.

13- İç sularda El VHF i sabit VHF yerine bulundurulabilir. İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında kapalı mahalleri bulunan 18 GT ve altı gemiler için de zorunludur.

14-Tuvalet, banyo, lavabo ve kuzineden en az birisi varsa istenecektir.

**EK-7 LİMAN SEFERİ BÖLGESİNDEKİ YOLCU GEMİLERİ DENETİM LİSTESİ (Yolcu Gemisi/Yolcu Motoru/ Eğlence, Organizasyon ve Gezi Gemisi /Günübirlik Gezinti Gemisi/Turistik Amaçlı Olta Balıkçılığı Gemisi)**

<b>CAN KURTARMA, YANGIN, DENİZ KİRLİLİĞİ ÖNLEME, DOKÜMAN VE TEÇHİZAT</b>		
	İdari liman seferleri	100 mille sınırlı liman seferi
Can Filikası, Kurtarma Botu, Hizmet Botu veya Can Salı <sup>(1)</sup>	Hayır	Evet (%100 kapasite)
Can simidi <sup>(2)</sup>	Evet <sup>(2)</sup>	8 adet
Can yeleği ( Kişi adeti kadar, % 5 fazladan ilave edilecektir)	Evet	Evet
Çocuk Can Yeleği (Toplam Kapasitenin % 5) <sup>(16)</sup>	Evet	Evet
Büyük Beden Can Yeleği (oversize %2,5) <sup>(16)</sup>	Evet	Evet
Bebek Can Yeleği (infant %2,5) <sup>(16)</sup>	Evet	Evet
Sabit VHF <sup>(3)</sup> <sup>(14)</sup>	Evet	Evet
Portatif Yangın Söndürme Cihazı 1 x 6 kg <sup>(4)</sup>	Makine	Evet
	Kuzine	Evet
	Salon	Evet
	Köprü üstü	Evet
Portatif Yangın Söndürme Cihazı (Kamara başına 1x2 kg)	Evet	Evet
Sabit Yangın Söndürme Sistemi <sup>(3)</sup> <sup>(5)</sup>	Evet	Evet
Genel alarm <sup>(6)</sup>	Hayır	Evet
Yangın algılama ve alarm sistemi <sup>(3)</sup> <sup>(5)</sup>	Evet	Evet
Su geçmez kapılar için açık kaldı alarmı <sup>(3)</sup> <sup>(6)</sup>	Evet	Evet
Sabit Yangın Pompası <sup>(3)</sup> <sup>(12)</sup>	Evet	Evet
Dâhili muhabere sistemi <sup>(7)</sup>	Hayır	Evet
Yangın Battaniyesi (Kuzinesi bulunanlar için)	Evet	Evet
Denizde Canlı Kalma El Kitabı <sup>(3)</sup>	Evet	Evet
Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliği	Evet	Evet
Radar Reflektör <sup>(3)</sup> <sup>(8)</sup> (ahşap ve fiber gemiler için)	Evet	Evet
İlk Yardım Seti	Evet	Evet
Can Kurtarma Teçhizatı Kullanma Talimatı <sup>(3)</sup>	Evet	Evet
Pis Su Tankı <sup>(17)</sup>	Evet	Evet
Sentine Pompası, Sentine Seviye Alarmı <sup>(3)</sup> <sup>(9)</sup>	Evet	Evet
Kurtarma Kancası ve Portatif Kurtarma Merdiveni veya Kurtarma Ağı <sup>(10)</sup>	Evet	Evet
Tekne Etrafını Etkili Olarak Aydınlatan Projektör veya El Işıldağı <sup>(11)</sup>	Evet	Evet
Paraşütlü İşaret Fişeği (1 adet)	Hayır	Evet
Duman Kandili (1 adet)	Hayır	Evet
El Maytabı (1 adet)	Hayır	Evet
<b>SEYİR YARDIMCI TEÇHİZATI</b>		
Seyir Haritası (Seyir yaptığı bölgeye uygun)	Hayır	Evet
Dürbün <sup>(3)</sup>	Evet	Evet
Pusula <sup>(3)</sup>	Evet	Evet
COLREG'e Uygun Fener, Şekil ve Sesli İşaret Aletleri	Evet	Evet
Radar <sup>(3)</sup> <sup>(13)</sup>	Evet	Evet
El İskandili veya Elektrikli iskandil <sup>(3)</sup>	Evet	Evet
Barometre	Hayır	Evet

Termometre	Hayır	Evet
Güverte / Makine Jurnalı <sup>(6)</sup>	Evet	Evet
AIS Klas-B CS <sup>(15)</sup>	Evet	Evet

- 1- Can filikası, kurtarma botu veya hizmet botu ile can salından en az biri olacaktır. Toplamda %100 kapasite sağlanacaktır.
- 2-İdari liman seferinde en az 2 adet olmak üzere, toplam kapasitenin %5'i kadar can simidi bulunacaktır.
- 3-Manavgat Irmağı, Dalyan Kanalı, Bartın Deresi, Haliç içi sefer yapan gemilerde zorunlu değildir.
- 4-Toplam makine gücü 375 kW'dan büyük her gemi 45 kg'lık 1 adet foam yangın söndürücü ve salon boyunun her 10 metresi için 1 adet 6 kg'lık portatif yangın söndürücü ilave edilecektir. Makine dairesi 45 kg'lık foam tüpü koymaya elverişli olmayan gemilere, eş değer miktarda ve makine dairesi veya civarında olacak şekilde portatif yangın tüpleri ile sağlanabilir. Tam boyu 8 metreden küçük ve üst yapısı olmayan gemilerde portatif yangın tüpü yerine bir adet yangın battaniyesi bulundurulabilir.
- 5- Parlama noktası 55 °C nin altında yakıt kullanan tam boyu 15 metre ve üzerindeki yeni gemiler veya ana makinelerin toplam gücü 736 kw ve üzeri olan yeni gemiler ile 36 dan fazla yolcu taşıyan yeni yolcu gemilerinde zorunludur.
- 6-Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler içindir. Özel Tüketim Vergisi İndirilmiş yakıt kullanan gemilerde Gemi Hareket Kayıt Jurnalı bulunması halinde başka bir jurnal tutulmasına gerek bulunmamaktadır.
- 7-300 GT ve üzeri gemiler içindir.
- 8-Radar reflektör 195 cm<sup>3</sup>'ten küçük olmayacaktır.
- 9-Ek-21'e göre bakılacak
- 10-18 GT'dan büyük veya 12 yolcudan fazla taşıyan gemilerden istenir.
- 11-Tam boyu 15 metre ve üstü gemilerden istenecektir.
- 12-Tam boyu 15 metre ve üstü veya 36'dan fazla yolcu taşıyan gemiler içindir.
- 13-En yakın kıyıdan 3 milden fazla uzaklaşmadan sefer yapan gemilerden istenmeyecektir. 36'dan fazla yolcu taşıyan gemilerden sadece; gece sefer yapan ve kısıtlı görüş şartlarında veya yoğun trafik olan bölgelerde çalışan teknelerden istenecektir. Hafif trafikte, belirli parkurlarda, iyi hava şartlarında, gündüz saatlerinde çalışan teknelerden radar cihazı istenilmesine bölgesel gereklilikler göz önünde bulundurularak Bölge Liman Başkanlıkları ya da Liman Başkanlıkları karar verecektir. Bu uygulama bölgenin özelliklerine göre genel bir düzenleme olmaksızın yürütülecektir.
- 14- İç sularda El VHF'i sabit VHF yerine bulundurulabilir.
- 15- Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) Klas-B CS Cihazının Gemilere Donatılmasına ve Özelliklerine Dair Tebliğ gerekliliklerini sağlamalıdır. *İç sularda AIS istenmeyecektir.*
- 16-Asgari gereken miktarlar olup gemideki bebek, çocuk ve büyük beden yolcu sayısını karşılamalıdır.
- 17- Tuvalet, banyo, lavabo ve kuzineden en az birisi varsa istenecektir.

## EK-8 LİMAN SEFERİ BÖLGESİNDEKİ RO-RO YOLCU/ARABA FERİSİ/FERİBOT GEMİLERİ DENETİM LİSTESİ

CAN KURTARMA, SEYİR, YANGIN, DENİZ KİRLİLİĞİ ÖNLEME, DOKÜMAN VE TEÇHİZATI		
	İdari liman seferi	100 mille sınırlı liman seferi
Can Filikası, Kurtarma Botu, Hizmet Botu veya Can Salı <sup>(1)</sup>	Hayır	Evet (%100)
Can Simidi <sup>(2)</sup>	Evet	8 adet
Can Yeleği (Kişi adeti kadar,% 5 fazladan ilave edilecektir)	Evet	Evet
Çocuk Can Yeleği (Toplam Kapasitenin % 5) <sup>(14)</sup>	Evet	Evet
Büyük Beden Can Yeleği (oversize %2,5) <sup>(14)</sup>	Evet	Evet
Bebek Can Yeleği (infant %2,5) <sup>(14)</sup>	Evet	Evet
Sabit VHF <sup>(11)</sup>	Evet	Evet
Dâhili Muhabere Sistemi <sup>(3)</sup>	Hayır	Evet
Portatif Yangın Söndürme Cihazı 1 x 6 kg (4) <sup>(4)</sup>	Makine	Evet
	Kuzine	Evet
	Salon	Evet
	Köprü üstü	Evet
Portatif Yangın Söndürme Cihazı (Kamara başına 1x2 kg)	Evet	Evet
Sabit Yangın Söndürme Sistemi <sup>(5)</sup>	Evet	Evet
Yangın algılama ve alarm sistemi <sup>(5)</sup>	Evet	Evet
Genel Alarm <sup>(5)</sup>	Hayır	Evet
Sabit Yangın Pompası <sup>(10)</sup>	Evet	Evet
Yangın Battaniyesi (Kuzinesi bulunanlar için)	Evet	Evet
Denizde Canlı Kalma El Kitabı	Evet	Evet
Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliği	Evet	Evet
Araçları Bağlama Aparatları	Evet	Evet
İlk Yardım Seti	Hayır	Evet
Can Kurtarma Teçhizatı Kullanma Talimatı	Evet	Evet
Pis Su Tankı <sup>(7)</sup>	Evet	Evet
Sentine Pompası, Sentine Seviye Alarmı <sup>(8)</sup>	Evet	Evet
Kurtarma Kancası ve Portatif Kurtarma Merdiveni <sup>(9)</sup>	Evet	Evet
Tekne Etrafını Etkili Olarak Aydınlatan Projektör	Evet	Evet
Paraşütlü İşaret Fişeği (1 adet), Duman kandili (1 adet), El Maytabı (1 adet)	Hayır	Evet
İtfaiyeci Donanımı	Hayır	Evet
Yağmurlama Sistemi <sup>(12)</sup>	Hayır	Evet
Portatif Köpük Aplikatörü	Hayır	Evet
Su Sisi Aplikatörü	Hayır	Evet
Araç Giriş Kapağı Açık Kaldı Alarmı	Evet	Evet
Su Geçirmez Kapılar İçin Açık Kaldı Alarmı <sup>(6)</sup>	Evet	Evet
Araç Mahallinin Kamera Sistemi İle İzlenmesi	Hayır	Evet
Güverte / Makine Jurnalı <sup>(6)</sup>	Evet	Evet
Seyir Haritası (Seyir yaptığı bölgeye uygun)	Hayır	Evet
Dürbün	Evet	Evet
Pusulula	Evet	Evet
Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliğine Uygun Fener, Şekil ve Sesli İşaret Aletleri	Evet	Evet

Radar	Evet	Evet
El İskandili veya Elektrikli İskandil	Hayır	Evet
Barometre, Termometre	Hayır	Evet
Anons Sistemi	Evet	Evet
AIS Klas-B CS <sup>(13)</sup>	Evet	Evet

1- Can filikası, kurtarma botu veya hizmet botu ile can salından en az biri olacaktır. Toplamda %100 kapasite sağlanacaktır.

2- İdari liman seferinde en az 4 adet olmak üzere, toplam kapasitenin %5 kadar can simidi bulunacaktır.

3- 300 GT ve üzeri gemiler içindir.

4- Toplam makine gücü 375 kW'dan büyük her gemi makine dairesi ve araç güvertesi için 45 kg'lık 1 adet foam yangın söndürücü ve salon veya araç güvertesi boyunun her 10 metresi için 1 adet 6 kg'lık portatif yangın söndürücü ayrıca ilave edilecektir. Makine dairesi 45 kg'lık foam tüpü koymaya elverişli olmayan gemilere, eş değer miktarda ve makine dairesi veya civarında olacak şekilde portatif yangın tüpleri ile sağlanabilir.

5- Parlama noktası 55 °C nin altında yakıt kullanan tam boyu 15 metre ve üzerindeki yeni gemiler veya ana makinelerin toplam gücü 736 kw ve üzeri olan yeni gemiler ile 36 dan fazla yolcu taşıyan yeni yolcu gemilerinde zorunludur.

6- Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler içindir. Özel Tüketim Vergisi İndirilmiş yakıt kullanan gemilerde Gemi Hareket Kayıt Jurnalı bulunması halinde başka bir jurnal tutulmasına gerek bulunmamaktadır.

7-Tuvalet, banyo, lavabo ve kuzineden en az birisi varsa istenecektir.

8- Ek-21'e göre bakılacak.

9-18 GT'dan büyük veya 12 yolcudan fazla taşıyan gemilerden istenir.

10- Tam boyu 15 metre ve üstü veya 36'dan fazla yolcu taşıyan gemiler içindir.

11- İç sularda El VHF i sabit VHF yerine bulundurulabilir.

12- Üzeri kapalı araç mahallerinde zorunludur.

13- Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) Klas-B CS Cihazının Gemilere Donatılmasına ve Özelliklerine Dair Tebliğ gerekliliklerini sağlamalıdır. *İç sularda AIS istenmeyecektir.*

14-Asgari gereken miktarlar olup gemideki bebek, çocuk ve büyük beden yolcu sayısını karşılamalıdır.

## EK-9 TİCARİ YAT/İLKEL YAPILI AHŞAP GEMİ DENETİM LİSTELERİ

CAN KURTARMA, YANGIN, DENİZ KİRLİLİĞİ ÖNLEME DOKÜMAN VE TEÇHİZATI		SEFER BÖLGESİ				
		Liman Seferi		Kabotaj Seferi	Yakın Sefer	Uzak Sefer
		İdari	100 mille sınırlı			
Can Filikası, Kurtarma Botu, Hizmet Botu veya Can Salı <sup>(1)</sup>		Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Can Simidi <sup>(2)</sup>	8 metreden küçük	1 adet	1 adet	2 adet	2 adet	2 adet
	8 metre ve üzeri ile 24 metre arası	2 adet	2 adet	2 adet	4 adet	4 adet
	24 metre ve üzeri	2 adet	4 adet	4 adet	6 adet	6 adet
Can Yeleği (Kişi adedi kadar)		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Çocuk Can yeleği (mevcudun %10'u kadar) <sup>(14)</sup>		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Büyük Beden Can Yeleği (oversize %2,5) <sup>(14)</sup>		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Bebek Can Yeleği (infant %2,5) <sup>(14)</sup>		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Paraşütlü İşaret Fişeği		Hayır	Hayır	1 adet	4 adet	4 adet
El Maytabı		Hayır	1 adet	2 adet	4 adet	4 adet
Duman Kandili		Hayır	Hayır	1 adet	2 adet	2 adet
Sabit VHF <sup>(3)</sup>		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Sart <sup>(13)</sup>		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Portatif Yangın Söndürme Cihazı <sup>(4)</sup>	8 metreden küçük	2 kg'lık 1 adet	2 kg'lık 1 adet	2 kg'lık 2 adet	2 kg'lık 2 adet	2 kg'lık 2 adet
	8 metre ve üzeri ile 15 metre arası	2 kg'lık 1 adet	2 kg'lık 2 adet	6 kg'lık 2 adet	6 kg'lık 2 adet	6 kg'lık 2 adet
	15 metre ve üzeri ile 24 metre arası	6 kg'lık 1 adet	6 kg'lık 2 adet	6 kg'lık 2 adet	6 kg'lık 3 adet	6 kg'lık 3 adet
	24 m ve üzeri	6 kg'lık 2 adet	6 kg'lık 3 adet	6 kg'lık 3 adet	6 kg'lık 5 adet	6 kg'lık 5 adet
Sabit Yangın Söndürme Sistemi <sup>(5)</sup>		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
Sabit Yangın Pompası <sup>(6)</sup>		Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Yangın algılama ve alarm sistemi <sup>(5)</sup>		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
Genel Alarm <sup>(7)</sup>		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
Yangın Battaniyesi (Kuzinesi bulunanlar için)		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Denizde Canlı Kalma El Kitabı		Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliği		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
İlk Yardım Seti		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Can Kurtarma Teçhizatı Kullanma Talimatı		Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Isı Koruyucu Elbise (Kişi adedi) <sup>(15)</sup>		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Hayır
Dalma Elbisesi (Kişi adedi) <sup>(15)</sup>		Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Evet
Halat Atma Aleti (1 adet) <sup>(7)</sup>		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Pis Su Tankı <sup>(8)</sup>		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Sentine Pompası, Sentine Seviye Alarmı <sup>(17)</sup>		Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
El VHF'i <sup>(9)</sup>		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
SEYİR YARDIMCI TEÇHİZATI						
Seyir Haritası (Seyir yaptığı bölgeye uygun)		Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Dürbün		Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Pusulula		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliğine Uygun Fener, Şekil ve Sesli İşaret Aletleri		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet

Radar <sup>(10)</sup>	Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
GPS <sup>(6)</sup>	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
El İskandili veya Elektrikli İskandil <sup>(11)</sup>	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Barometre	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Termometre	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Aldis veya Şarjlı Işıldak	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Güverte / Makine Jurnalı <sup>(16)</sup>	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Radar Reflektörü <sup>(12)</sup>	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
EPIRB <sup>(13)</sup> (1 Adet)	Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Navtex <sup>(13)</sup> (1 Adet)	Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet

1- Kabotaj seferinde can salı, can filikası, kurtarma botu veya hizmet botundan en az birinin bulunması ve %100 kapasiteyi sağlaması, sağlamazsa ilave can salı istenecektir. Kabotaj sefer bölgesinde katı yapılı can aletleri can salının muadili olarak kabul edilebilecektir. Yakın ve Uzak sefer bölgesinde % 100 kapasiteli can salı sağlanacak ve can filikası, kurtarma botu veya hizmet botundan en az biri bulunacaktır. Manuel olarak makara sistemi ile suya indirilip geri alınabilen sisteme sahip olan can kurtarma ekipmanlarından suya indirme donanımı periyodik testleri istenmeyecektir.

2- Can simidi bir adet ise el inceli, birden fazla ise en az biri el inceli biri ışıklı şamandıralı olacaktır.

3- Tüm gemilerde olacak ayrıca, 300 GT ve üzeri ile 12-36 arası yolcu taşıyan uluslararası sefer yapan gemilerde VHF cihazı DSC özellikli olacaktır. İç sularda El VHF i sabit VHF yerine bulundurulabilir.

4- Toplam makine gücü 375 kW'dan büyük her gemi 45 kg'lık 1 adet foam portatif yangın söndürücü ilave edilecektir. Makine dairesi 45'kg lık foam tüpü koymaya elverişli olmayan gemilere, eş değer miktarda ve makine dairesi veya civarında olacak şekilde portatif yangın tüpleri ile sağlanabilir. Her kamarada ilave olarak bir adet 2 kg lik portatif yangın söndürücü bulunacaktır.

5- Parlama noktası 55°C altında yakıt kullanan 15 metre üzeri veya ana makinelerin toplam gücü 736Kw ve üstü olan yeni gemilerden istenir.

6- Tam boyu 15 m ve üzeri gemiler içindir.

7- Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler içindir.

8- Banyo, tuvalet, lavabo ve kuzineden en az birisi varsa istenecektir.

9- 300 GT'a kadar ve 12-36 arası yolcu taşıyan gemilerde 1 adet, 300 GT ve üzeri gemilerde 2 adet bulunacaktır. (Uluslararası sefer yapan ve 12 den fazla yolcu taşıyan Ticari Yat cinsindeki gemiler için SOLAS daki sayı kadar)

10- Tam boyu 15 metre ve üzerindeki gemilerden veya 12-36 arası yolcu taşıyan ve uluslararası sefer yapan gemilerden istenecektir. Boyuna bakılmaksızın yolcu kapasitesi 12 ve daha az olan ve en yakın kıyıdan 20 milden fazla açılmadan sadece gündüz seyri yapanlardan istenmeyecektir.

11- 300 GT'den büyük uluslararası sefer yapan ve 12-36 arasında yolcu taşıyan gemilerde elektrikli iskandil zorunludur.

12- Ahşap ve fiber tekneler içindir. 195 cm<sup>3</sup>'ten küçük olmayacaktır.

13- 300 GT ve üzeri veya 12 ile 36 arası yolcu taşıyan gemiler içindir. (Uluslararası sefer yapan ve 12 den fazla yolcu taşıyan Ticari Yat cinsindeki gemiler için SOLAS daki sayı kadar)

14- Asgari gereken miktarlar olup gemideki bebek, çocuk ve büyük beden yolcu sayısını karşılamalıdır.

15- En yakın karaya çıkma noktasından 20 milden fazla açılmadan seyir yapan gemilerden istenmeyecektir.

16- Liman Seferinde sefer yapan tam boyu 24 metreden küçük gemilerde güverte ve makine jurnali tutulmasına gerek yoktur. Özel Tüketim Vergisi İndirilmiş yakıt kullanan gemilerde Gemi Hareket Kayıt Jurnalı bulunması halinde başka bir jurnal tutulmasına gerek bulunmamaktadır.

17- Ek-21'ye göre bakılacak.

## EK-10 SPORTİF VE GEZİ AMAÇLI KULLANILAN TİCARİ SÜRAT TEKNELERİ DENETİM LİSTESİ

Ticari sürat teknelerinde can ve mal emniyetine yönelik olarak aşağıdaki teçhizatların bulundurulması sağlanacaktır.

(Tam boyu 8 metre ve üzerindeki ticari sürat motorları ticari yat gibi donatılır.)

SEYİR GÜVENLİĞİ	
	İdari Liman Seferi
Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliğine uygun fener ve sesli işaret aletleri	Evet
Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliği	Evet
CAN GÜVENLİĞİ	
Kişi adedi kadar can yeleği	Evet
1 adet can simidi (el incesi bağlı, ışıklı şamandıralı)	Evet
İlk yardım çantası (Standart malzemeleri ile birlikte)	Evet
YANGIN GÜVENLİĞİ	
1 adet 2kg'lık portatif yangın söndürme aleti	Evet
1 adet el pompası veya plastik kova	Evet
1 adet 6kg'lık CO <sub>2</sub> portatif yangın söndürücü. <sup>(1)</sup>	Evet

1-İçten takma makinelerde olacaktır. Üst yapısı olmayan gemilerde portatif yangın tüpü yerine bir adet yangın battaniyesi bulundurulabilir.

**EK-11 ULUSAL SEFER YAPAN YÜK VE HİZMET GEMİLERİ DENETİM LİSTESİ**

<b>BÖLÜM-I: SERTİFİKALAR</b>	<b>SEFER BÖLGESİ</b>	
	<b>LİMAN SEFERİ</b>	<b>KABOTAJ</b>
1-Tonaj Belgesi	Evet	Evet
2-Denize Elverişlilik Belgesi	Evet	Evet
3-18 GT ve üzeri veya tescilli olanlar için Gemi Tasdiknamesi, diğer gemiler için bağlama kütüğü ruhsatnamesi	Evet	Evet
4- Yükleme Sınırı Belgesi (Fribord boyu 24 metre ve üzeri gemiler)	Evet	Evet
5- Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi (50 NT'den büyük gemiler)	Evet	Evet
6- Telsiz İstasyonu Ruhsatnamesi	Evet	Evet
7- Emniyet Yönetim Sistemi Belgeleri <sup>(1)</sup>	Evet	Evet
9- Petrol Tankeri Operasyonlarının Emniyetli Yürütüldüğüne Dair Belge	Evet	Evet

<b>BÖLÜM-II: DOKÜMANLAR</b>	<b>SEFER BÖLGESİ</b>	
	<b>LİMAN SEFERİ</b>	<b>KABOTAJ</b>
1-Stabilite bukleti (Fribord boyu 24 metre ve üzeri gemiler)	Evet	Evet
2-Hasarlı Stabilite bukleti (03.11.2008 tarihinden sonra omurgası konulmuş 150 GT ve üzeri tankerler)	Evet	Evet
3-Yangın ve Can Emniyeti planı (Tam boyu 24 metre ve üzeri gemiler) (Yaşam mahalline girişte san./isk. muhafaza içinde olacak)	Hayır	Evet
4-Yağ kayıt defteri (150 gros ve üzeri tanker ve 400 gros ve üzeri yük ve hizmet gemileri)	Evet	Evet
5-Güverte ve Makine Jurnalı <sup>(2)</sup>	Evet	Evet
6-Yük kayıt defteri (150 GT ve üzeri tankerler)	Hayır	Evet
7- Çöp yönetim Planı (100 GRT veya 15 veya daha fazla kişi bulunduran gemiler)	Evet	Evet
8)Çöp Kayıt Defteri (15 kişiden fazla veya 400 GT ve üzeri tüm gemiler)	Hayır	Evet
9-Role Cetveli-Eğitim Talimler	Evet	Evet
10-Denizcilik Yayınları;		
a) Denizde canlı kalabilme el kitabı	Evet	Evet
b) Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliği	Evet	Evet
c) Uluslararası İşaret Kod Kitabı	Hayır	Evet
ç) Fener ve Sis İşaretleri Kitabı	Hayır	Evet
d) Haritalar (Sefer bölgesine uygun)	Evet	Evet
e) Denizcilere ilanlar	Evet	Evet
f) Emniyet rehberi (tankerler için)	Evet	Evet

<b>BÖLÜM-III: CAN GÜVENLİĞİ</b>	<b>SEFER BÖLGESİ</b>	
	<b>LİMAN SEFERİ</b>	<b>KABOTAJ</b>
1-Paraşütlü işaret fişeği <sup>(3)</sup>	Hayır	4 adet
2-El Maytabı <sup>(3)</sup>	Hayır	4 adet
3-Duman kandili <sup>(3)</sup>	Hayır	2 adet

4-Can yelekleri (kişi başına 1 adet, 2 adet yedek)	Evet	Evet
5-Can simitleri; (Tam boyu 8 m den küçük gemilerde 2 adet, 8-24m arası gemilerde 4 adet, 24m.den büyük gemilerde ise 6 adet )	Evet	Evet
6-Şarjlı ışıldak	Evet	Evet
7-Pilot çarmıhı (pilotaja tabi gemiler)	Evet	Evet
8- Acil aydınlatma	Evet	Evet
9-Acil güç kaynağı (makine dairesi dışında akü veya jeneratör) (8. maddedeki acil durum aydınlatmalar veya diğer acil durum ekipmanları varsa)	Evet	Evet
10-Can kurtarma araçları: <sup>(4)</sup> Can salı, can filikası, kurtarma botu veya hizmet botundan birinin bulunması ve %100 kapasiteyi sağlaması (can salı hariç tüm sistemler indirme donanımlı ve motorlu olacak)	Evet (150 GT ve üzeri gemilerde)	Evet
11-IMO sembolleri <sup>(5)</sup>	Hayır	Evet
12-İlk yardım malzeme ve ilaçları	Evet	Evet
13-Kaplinler, dişliler, V kayış kasnakların üzerine muhafaza	Evet	Evet
14-Yaşam Mahalleri; Gemideki personelin çalışma ve yaşam standartları kamara, duş, wc, kuzine ve yemek/dinlenme salonu ve sıhhi koşullar.	Evet	Evet

<b>BÖLÜM-IV: SEYİR GÜVENLİĞİ</b>	<b>SEFER BÖLGESİ</b>	
	<b>LİMAN SEFERİ</b>	<b>KABOTAJ</b>
1-Radar	Evet (300 GT ve üzeri gemilerde)	Evet
EPIRB	Hayır	Evet (300 GT ve üzeri gemilerde)
MOB Şamandırası (500 GT ve üzeri gemilerde)	Hayır	2 adet
2-Sabit VHF (Üst yapısı olmayan gemilerde el VHF’i yeterlidir)	Evet	Evet
3-Radar Transponder ( 300 groston ve üzeri)	Hayır	1 adet
4- GPS (Tam boyu 15 metre ve üzeri gemiler) <sup>(5)</sup>	Evet	Evet
5- El VHF (300 groston üzeri, bir tanesi wolki tolki olabilir) (Petrol Tankerlerinde kendi mevzuatına uygun tipte sağlanmalıdır.)	Hayır	2 adet
6-Dâhili Muhabere (kaptan köşkü ile makine ve dümen dairesi arası ve baş, kık ve toplanma mahalli) <sup>(5)</sup>	Evet (300 GT ve üzeri gemilerde)	Evet (300 GT ve üzeri gemilerde)
7-Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliğine uygun seyir fenerleri ile ses ve işaretleri	Evet	Evet
8-Dürbün <sup>(5)</sup>	Evet	Evet
9-Dümenci pusulası (standart manyetik pusula yoksa)	Evet	Evet
10-Standart manyetik pusula (omurgası 17.01.2011 tarihinden sonra kızağa konulan gemiler) <sup>(5)</sup>	Evet (300 GT ve üzeri gemilerde)	Evet (150 GT ve üzeri gemiler)
11-Dümen dairesinde; dümen açısı görülecek, acil dümenin kullanma talimatı asılı ve zemin kaymaz yapıda olacak (Tam boyu 24 metre ve üzeri gemiler) <sup>(5)</sup>	Evet	Evet
12-El iskandili veya elektrikli iskandil <sup>(5)</sup>	Evet	Evet

13-Barometre <sup>(5)</sup>	Evet	Evet
14-Termometre <sup>(5)</sup>	Evet	Evet

<b>BÖLÜM-V: DENİZ KİRLİLİĞİNİ ÖNLEME</b>	SEFER BÖLGESİ	
	LİMAN SEFERİ	KABOTAJ
1-Yeterli pis su tankı, (Banyo, tuvalet, lavabo ve kuzineden en az biri var ise)	Evet	Evet
2-Sintine tankı, güverte boşaltım devresi ve flenci (Tam boyu 24 metre ve üzeri mevcut gemiler ile tam boyu 15 metre ve üzeri yeni gemiler)	Evet	Evet
3-Sintine pompası ve sintine seviye alarmı (Yönetmeliğin EK-24'üne göre bakılacak)	Evet	Evet
4-Çöp uyarıcı kartlar uygun yerlere asılacaktır. (12 metreden büyük gemiler)	Evet	Evet

<b>BÖLÜM-VI: YANGIN GÜVENLİĞİ</b>	SEFER BÖLGESİ	
	LİMAN SEFERİ	KABOTAJ
1-Genel alarm (Tam boyu 24 metre ve üzeri gemiler)	Hayır	Evet
2-Yangın alarmı ve algılama sistemi (Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten sonra omurgası kızığa konulan veya inşa izni alan tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler) <sup>(5)</sup>	Evet	Evet
3- Sabit Yangın Söndürme Sistemi (Makine dairesi ve pompa dairesi) <sup>(5)(7)</sup>	Evet	Evet
3- İtfaiyeci donanımı	Hayır	Evet (150 GT ve üzeri gemilerde)
4-Yangın muslukları: Yangın muslukları, korunan mahallerin girişlerinin yakınına yerleştirilir. İki koldan çıkan su her biri tek parça hortumdan olmak üzere korunan mahallere ulaşabilecek şekilde ayarlanacaktır. (Tam boyu 15 metre ve üzeri gemiler)	Evet	Evet
5- Yangın hortumları (Tam boyu 15 metre ve üzeri gemiler)	Evet	Evet
6-Nozullar; Bütün nozullar çift fonksiyonlu (sprey/jet) tipte olacak.	Evet	Evet
7-Portatif yangın söndürücüler;		
a)Herbiri en az 5 kg kapasiteli olacak, yaşam mahalleri kontrol istasyonları ve makine mahallerine uygun tipte ve İdarenin yeterli bulacağı sayıda temin edilecek. (Taşınabilir CO <sub>2</sub> yangın söndürme tüpleri yaşam mahallerinde kullanılamaz.)	Evet	Evet
b)Toplam makine gücü 375 kW'dan büyük gemilerde makine dairesi için 1 adet 45 lt kapasiteli arabalı foam olacak. <sup>(5)</sup>	Evet	Evet
8-Güverte üzerinde sabit yangın söndürme (foam) sistemi (150 groston ve üzeri ancak 500 grostondan küçük yeni tankerler) <sup>(5)</sup>	Evet	Evet
10-Yakıt valfleri için çabuk kapama tertibatları yapılacak (Kapasitesi 500 lt ve üzerindeki yakıt tankları için)	Evet	Evet
11-Yangın pompaları:		
a)Tam boyu 15 metre ve üzeri; Bağımsız veya sevk motoru ile tahrikli	Evet	Evet
b)Tam boyu 15 metre altı gemilerde bir el pompası yeterlidir.	Evet	Evet
12- Acil Durum Yangın Pompası (11. Maddedeki ile eş kapasitede, 2000 groston ve daha büyük gemilerde ?) <sup>(5)</sup>	Evet	Evet
12-Tüm egzost devrelerine izolasyon yapılacaktır.	Evet	Evet

13-Mutfaktaki davlumbaz yağ tutucu filtre ile donatılacaktır.	Evet	Evet
14-Boyahaneye sabit yangın söndürme sistemi yapılacak. (yüzey alanı 4.5 m <sup>2</sup> den büyük ise)	Evet	Evet
15-Akü altlarına kurşun veya fiber havuz yapılacak.	Evet	Evet
16-Tanklar, valfler, hava firar ve iskandil başlıkları markalanacak, ızgaralarla donatılacaktır.	Hayır	Evet
17-Yakıt ve yağ tanklarına ait hava firarlar alev tutucu tel olacaktır.	Evet	Evet
18-Havalandırma kanalları ve manikaları hava kesme klapeleri ile donatılacaktır.	Evet	Evet
19-Yakıt transfer pompalarının, makine dairesi fanlarının uzaktan stop butonları olacak. (Sabit yangın söndürme sistemi olan gemilerden)	Evet	Evet
20-Tank seviye göstergeleri muhafaza altına alınacaktır.	Evet	Evet
21- Uluslararası sahil bağlantı flenci (500 gt ve üzeri gemiler)	Evet	Evet

- 1- Uluslararası Emniyet Yönetim Kodunun Türk Bayraklı Gemilere Uygulanmasına Dair Yönetmelik hükümlerine tabi gemiler için
- 2- Liman Seferinde sefer yapan tam boyu 24 metreden küçük gemilerde güverte ve makine jurnali tutulmasına gerek yoktur. Özel Tüketim Vergisi İndirilmiş yakıt kullanan gemilerde Gemi Hareket Kayıt Jurnali bulunması halinde başka bir jurnal tutulmasına gerek bulunmamaktadır.
- 3- 100 mille sınırlı liman seferi için Kabotaj seferinin yarısı adedinde istenir.
- 4- Can filikası, kurtarma botu veya hizmet botu ile can salından en az biri olacaktır. Toplamda %100 kapasite sağlanacaktır.
- 5- 100 mille sınırlı liman seferinde bulundurulmalıdır.
- 6- Standart boşaltım bağlantısı 4 somunlu olacak ve taşıntı tavası bulunacak. Toplama tankı hem siyah su hem de gri su için uygulanabilir. Yeni gemi ve su araçlarına pis su sistem planı hazırlanır. Toplama tankından denize iştirak bulunmaz.
- 7- Parlama noktası 55°C altında yakıt kullanan 15 metre üzeri veya ana makinelerin toplam gücü 736 Kw ve üstü olan yeni gemilerden istenir.

# **EK-12 500 GT'DEN AZ ULUSLARARASI SEFER YAPAN YÜK VE HİZMET GEMİLERİ DENETİM LİSTESİ (Bu ekte belirtilmeyen hususlarda uluslararası kurallar uygulanacaktır.)**

## **1-BELGELER**

- 1) 1969 Tonaj Belgesi (Fribord boyu 24 metre ve üzeri gemiler)
- 2) Denize Elverişlilik Belgesi
- 3) 18 GT ve üzeri veya tescilli olanlar için Gemi Tasdiknamesi, diğer gemiler için bağlama kütüğü ruhsatnamesi
- 4) Yükleme Sınırı Belgesi (Fribord boyu 24 metre ve üzeri gemiler)
- 5) Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi (50 Net üzeri gemiler)
- 6) Yük Gemisi Radyo Emniyet Belgesi (300 GT ve üzeri gemiler)
- 7) Uluslararası Petrol Kirliliğinin Önlenmesi Belgesi (150 GT ve üzeri tanker ve 400 GT ve üzeri diğer gemiler)
- 8) Pis Sular ile Deniz Kirlenmesini Önleme Belgesi (400 GT ve üzeri veya 15'den fazla taşıma kapasitesi (yolcu+personel) olan gemiler)
- 9) Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Belgesi (IAPPC) (400 GT ve üzeri gemiler)
- 10) MEPC.157(55) kararı uyarınca İşlenmemiş Pis Suyun Basılabilir Maksimum Oranı Belgesi
- 11) Anti Fouling Sistem Belgesi (Organik Tutunma Önleyici Sistem Belgesi) (400 GT ve üzeri gemilerden istenir, 400 GT altı ve fribord boyu 24 metre ve üzeri gemilerde Organik Tutunma Önleyici Sistem Uygunluk Beyanı)
- 12) P&I Belgesi (300 GT ve üzeri gemiler)
- 12) Telsiz ruhsatnamesi
- 13) Uluslararası Enerji Verimliliği Belgesi (400 GT ve üzeri gemiler)
- 14) Uluslararası Makine Hava Kirliliğini Önleme Belgesi (EIAPPC)
- 15) Certificate of Insurance or Other Financial Security in Respect of Liability For The Removal of Wrecks

## **2-DOKÜMANLAR**

- 1) Petrol Kirliliği Acil Planı SOPEP (150 GT ve üzeri tanker ve 400 GT ve üzeri diğer gemileri)
- 2) Çöp Yönetim Planı (15 kişiden fazla veya 100 GT ve üzeri tüm gemiler)
- 3) Çöp Kayıt Defteri (15 kişiden fazla veya 400 GT ve üzeri tüm gemiler)
- 4) Stabilité Bukleti (Fribord boyu 24 metre ve üzeri gemiler)
- 5) Yangın ve Can Emniyeti Planı (Yaşam mahalline girişte san./isk. muhafaza içinde ve en az bir adet de gemi içinde asılı olacaktır.) (Tam boyu 24 metre ve üzeri gemiler)
- 6) Yağ Kayıt Defteri (150 GT ve üzeri tanker veya 400 GT ve üzeri yük gemileri)
- 7) Güverte ve Makine jurnali (Tam boyu 24 metre altında olup liman seferi yapan gemiler hariç tüm gemiler içindir. Özel Tüketim Vergisi İndirilmiş yakıt kullanan gemilerde Gemi Hareket Kayıt Jurnalı bulunması halinde başka bir jurnal tutulmasına gerek bulunmamaktadır. Uluslararası çalışan gemilerde jurnal bulundurulacaktır.)
- 8) Yük kayıt defteri (150 GT ve üzeri tankerler)
- 9) Role Cetveli (3 adet, köprü üstü, makine dairesi, yaşam mahali)
- 10) Denizcilik yayınları
- 11) Uluslararası Enerji Verimliliği Yönetim Planı (400 GT ve üzeri gemiler)
- 12) Kıyıda bakım sözleşmesi

## **3-CAN GÜVENLİĞİ**

- 1) Paraşütlü İşaret fişekleri (4 adet), El maytabı (4 adet), duman kandili (2 adet)
- 2) Halat atar (1 adet)
- 3) Aldis lambası (150 GT ve üzeri gemiler) veya ışıldak (150 GT altı gemiler)
- 4) Dalma giysisi (personel sayısı kadar)
- 5) Can yelekleri (kişi başına 1 adet, 2 adet yedek) Büyük beden can yeleği (en az 1 adet)
- 6) Can simitleri (tam boyu 24 metreye kadar 6 adet, 24 metre ve üzeri 8 adet, 2 adeti man over board)

- 7) IMO sembolleri
- 8) Pilot çarmıhı
- 9) Acil güç kaynağı
- 10) Acil aydınlatma (kaçış yolları, toplanma mahalleri, koridorlar, köprü, makine dairesi, dümen dairesi)
- 11) Kaplinler, dişliler, V kayış kasnakların üzerine muhafaza yapılacaktır.
- 12) Can kurtarma araçları; can filikası, kurtarma botu veya hizmet botu (motorlu ve indirme donanımlı) ve %100 kapasiteli can salı, can salı/salları sancak/iskele taşınmıyorsa her bir tarafta %100 kapasiteli olacak.
- 13) Can Kurtarma aracı kullanma talimatları
- 14) Kaçış yolları

#### **4-SEYİR GÜVENLİĞİ**

- 1) Radar (IMO kurallarına uygun 9 GHz frekans bandında)
- 2) Elektronik pilotlama cihazı (EPA) (01.07.2002 ve sonrası inşa edilen 300GT ve üzeri gemiler)
- 3) Navtex (300 GT ve üzeri gemilerde)
- 4) GPS
- 5) VHF (300 GT ve üzeri gemilerde VHF/DSC kabiliyetli olacak)
- 6) MF/DSC (A1 seyir alanında istenmez. 300 GT ve üzeri gemiler ve A2 seyir alanında istenir. Gemi kıyıda bakım sözleşmesi veya cihaz yedeklemesinden en az biri sağlanacaktır.)
- 7) Radar transponder (300 GT ve üzeri gemiler 1adet)
- 8) EPIRB (300 GRT ve üzeri gemilerde 1 adet)
- 9) İki yönlü el VHF ve bataryası (300 GT ve üzeri gemilerde 2 adet)
- 10) Dâhili muhabere (kaptan köşkü ile makine ve dümen dairesi arası ve baş, kış ve toplanma mahali) (300 GT ve üzeri gemilerde) (300 GT'den küçük gemilerde en az iki adet walki-talki)
- 11) Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliğine uygun seyir fenerleri ile ses ve işaretleri
- 12) Dürbün
- 13) Dümenci pusulası (1.7.2002 öncesi inşa edilen 150 GT'den küçük gemiler, 1.7.2002 ve sonrası inşa edilen 150 GT ve üstü gemilerin hepsi )
- 14) Standart Manyetik pusula (1.7.2002 öncesi inşa edilen 150 GT ve büyük gemiler, 1.7.2002 ve sonrası inşa gemilerin hepsi)
- 15) Dümen dairesinde; dümen açısı görülecek, acil dümenin kullanma talimatı asılı ve zemin kaymaz yapıda olacaktır.
- 16) El iskandili veya elektrikli iskandil. (1.7.2002 ve sonrası inşa edilen 300 GT ve üzeri gemilerde elektrikli iskandil olacaktır.)
- 17) Barometre
- 18) Termometre
- 19) Kronometre
- 20) LRIT (A1 bölgesinde zorunlu değildir)
- 21) Harita ve seyir yayınları
- 22) Denizcilere ilanlar
- 23) BNWAS (150 GT üzeri gemiler)
- 24) Kerteriz alma ekipmanı
- 25) Deviation Table
- 26) Suya göre hız ölçer (1.7.2002 ve sonrası inşa edilen 300 GT ve üzeri gemiler)
- 27) THD (1.7.2002 ve sonrası inşa edilen 300 GT ve üzeri gemiler)
- 28) AIS (300 GT ve üzeri gemiler)

#### **5-DENİZ KİRLİLİĞİNİ ÖNLEME**

- 1) Sintine düzenlemesi
- 2) Çöp düzenlemeleri
- 3) Pis su düzenlemesi
- 4) Sintine Seperatörü ve OCM/ODME kalibrasyonu 150GT ve üzeri tankerler, 400GT ve üzeri yük gemileri)

- 5) Prosedürler ve düzenlemeler elkitabı-P&A manual(dökme zehirli sıvı madde taşıyan gemiler)
- 6) Sintine toplama tankı (Tam boyu 24 metre ve üzeri gemiler,-tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde sintine suyunu, yağ ve yakıt atıklarını toplamak için çelik veya eşdeğeri malzemeden yapılmış bir toplama tankı bulunur. Toplama tankından denize iştirak bulunmayacaktır.)

## **6-YANGIN GÜVENLİĞİ**

- 1) Genel alarm (Tam boyu 24 metre ve üzeri gemiler)
- 2) Yangın alarmı ve algılama sistemi (Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten sonra omurgası kızığa konulan veya inşa izni alan tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler)Tam boyu 24m ve üzerindeki gemiler yeterli sayıda ihbar butonu ile donatılacak
- 3) İtfaiyeci donanımı (En az 1 set)
- 4) Yangın pompası ve devresi (Tam boyu 15 metre ve üzeri gemiler)
- 5) Yangın Muslukları (Yeri ve sayısı: Yangın muslukları, korunan mahallerin girişlerinin yakınına yerleştirilir. İki koldan çıkan su her biri tek parça hortumdan olmak üzere korunan mahallere ulaşabilecek şekilde ayarlanacaktır.
- 6) Yangın Hortumları
- 7) Nozullar (Bütün nozullar çift fonksiyonlu (sprey/jet) tipte olacak, başlık boyutları 12 mm'den daha küçük olmayacak. Tehlikeli yük taşıyan gemilerde ve makine mahallerindeki nozulların başlık boyutları 19 mm'den daha küçük olmayacaktır.)
- 8) Portatif yangın söndürme aletleri (Her biri en az 6 kg kapasiteli olacak, yaşam mahalleri, servis mahalleri, kontrol istasyonları ve makine mahallerine uygun tipte ve İdarenin yeterli bulacağı sayıda temin edilecek, ayrıca ana makinelerin toplam gücü 375 KW üzerindeki gemilerde makine dairesi için 1 adet 45 lt kapasiteli arabalı foam temin edilecek. Taşınabilir CO<sub>2</sub> yangın söndürme tüpleri yaşam mahallerinde kullanılamaz.)
- 9) Güverte üzerinde sabit yangın söndürme sistemi (Foam) (150 GT ve üzeri yeni tankerlerde)
- 10) Makine dairesi ve pompa dairesine sabit yangın söndürme sistemi (Parlama noktası 55°C altında yakıt kullanan 15 metre üzeri veya Ana makinelerin toplam gücü 736 kW ve üzeri olan gemiler)
- 11) Yakıt valfleri için uzaktan kapama tertibatları (Kapasitesi 500 lt ve üzerindeki yakıt tankları olan gemiler için)
- 12) Yakıt transfer pompalarının, makine dairesi fanlarının uzaktan stop butonları olacak (Sabit yangın söndürme sistemi olan gemiler için)
- 13) Acil yangın pompası (4. Maddedeki ile eş kapasitede, 2000 groston ve daha büyük gemilerde)
- 14) Tüm egzoz devrelerine izolasyon yapılacaktır
- 15) Mutfakta 1 adet yangın battaniyesi olacak
- 16) Mutfaktaki davlumbaz yağ tutucu filtre ile donatılacaktır.
- 17) Boyahane için sabit yangın söndürme sistemi ve gas proof lamba konacaktır. (Yüzey alanı 4.5 m<sup>2</sup>'den büyükler için)
- 18) Tüm boru devreleri IMO kod prosedürüne uygun renklerde boyanacaktır.
- 19) Makine dairesi dip tanklarına ait iskandil boruları küre valf ile donatılacaktır.
- 20) Havalandırma kanalları ve manikaları hava kesme klapeleri ile donatılacaktır.
- 21) Tank seviye göstergeleri muhafaza altına alınacaktır.

## **EK-13 CANKURTARMA ARACI DENETİM LİSTESİ (Can Salı Hariç)**

- 1) Sakin denizde hareketi sağlamak için yeter yüzerlikli kürekler
- 2) 1 deniz demiri ve 5 metreden kısa olmayan yeterli kuvvette bir halat
- 3) El feneri (yedek pilli)
- 4) 1 adet düdüğü (yüzebilir veya yüzebilirliği sağlanmış)
- 5) İlk yardım seti
- 6) 20 metreden az olmayan 1 can halatı ve ona bağılı yüzer bir can halkası
- 7) Radar reflektörü
- 8) Kişi başına 1 litre içme suyu
- 9) En az 20 metre parima içinde kullanılan yedekleme halatı
- 10) 1 adet paraşütlü işaret fişegi
- 11) 1 adet el maytabı
- 12) Gündüz işaret aynası
- 13) Çamçak

Hizmet botu can kurtarma aracı olarak kullanılacaksa, katı ya da şişirebilir özellikte yeterli sephiyeye (yüzebilirliğe) sahip, motorlu olacaktır. Şişme botlar en az 3 bağımsız bölmeden oluşmalıdır. Üreticisi tarafından kapasitesi belirtilmemiş hizmet botlarının kapasitesi, botun üç ana ölçüsünün 2 katsayı ile çarpımından elde edilecek değerdir. (Hizmet botu kapasitesi: LxBxDx2)

**EK-14 SU ARACI DENETİM LİSTESİ**

Can yeleği	Su aracında bulunan kişi sayısı kadar can yeleği olacaktır.
Can simidi	2 adet, biri el inceli, biri ışıklı
Portatif yangın söndürme cihazı	Yangın çıkma riski olan su araçlarında (İdarenin yeterli gördüğü miktarda)
İlk yardım seti	
Pis su tankı	Pis su oluşturacak yapı var ise istenir
Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliğine uygun seyir fenerleri ile ses ve işaretleri	
Stabilite bukleti	Fribord boyu 24 metrenin üzerinde yük taşıyan su araçları ile yüzer havuzlarda stabilite bukleti olacaktır.
Bağlama elemanları	Su aracının cinsine göre yeterli miktarda bağlama donanımı ile teçhiz edilir.
Yangın pompası	Tam boyu 24 metre ve üzerinde olan ve yangın çıkma riski olabilecek yapıdaki su araçlarından istenir.
Yangın hortumu, nozulu, musluğu	Yangın pompası istenen su araçlarında olacak, su aracının her yerine ulaşacak şekilde donatılacaktır.

**EK-15 TAM BOYU 15 METREDEN KÜÇÜK VE 12 DEN FAZLA YOLCU TAŞIYAN TEKNELERİNDE DENGE KRİTERİ**

<b>GEMİ ADI</b>	
TAM BOY	
GENİŞLİK	
fo (3 kişi gemi ortasında ve vasatta)	
f1 (3 kişi gemi ortasında ve bordada)	
fo-f1= Meyil miktarı	
$tg\varnothing=(fo-f1)/ B/2$	
$\varnothing < 15^0$ olmalı	
<b>GEMİNİN TAŞIYACAĞI</b>	
Yolcu Sayısı (N)	
fo(N) (N*75 gemi orta hattında ve vasatta)	
f1(N) (N*75 gemi orta hattında ve bordada)	
$tg\varnothing=[fo(N)-f1(N)] / B/2$	
$\varnothing < 15^0$ olmalı	
N (Stabiliteden bulunan)	
N1= Güverte alanı/0.55	
N2= Oturma yerlerinin toplam uzunluğu/0.45	
N, N1, N2'nin en küçüğü YOLCU SAYISI'dır.	

Tecrübe Yeri :.....

Tecrübe Tarihi:.....

Sonuç:

.....  
.....  
.....  
.....

MEYİL DENEYİNE İŞTİRAK EDENLER

PROJE KONTROL MÜHENDİSİ

DENETİM UZMANI

ONAY

**EK-16 TAM BOYU 15 METRE İLE FRİBORD BOYU 24 METRE ARASINDA  
VE YOLCU KAPASİTESİ 13-36 YOLCU ARASINDA OLAN  
YOLCU GEMİLERİ İÇİN DENGE KRİTERİ**

- 1) Gemiye sakin ve dalgasız bir yerde, gemide bulunacak donanım, yakıt, su, taşınacak sayıda yolcu veya her yolcu için ağırlık merkezi güvertenin 1.00 metre üstünde olan ortalama 75 kg. ağırlık konulur.
- 2) Ağırlıklar yerleştirildikten sonra geminin her iki bordasında fribordlar ölçülüp, ortalaması alınır. ( $f_0$ )
- 3) Daha sonra bir kısım yolcu veya ağırlık indirilerek toplam yolcunun % 40'ı geminin tek bir bordasına yerleştirilir. Eğer oturma yerleri yolcuların % 40'ına yetmiyor ise geri kalanlar sandalyenin yanında dik dururlar veya ikinci bir güverte varsa üst güverteye paylaştırılır. Burada ölçülen fribord ( $f_1$ ), tam yüklü durumda ölçülen fribordun ( $f_0$ ) % 50'sinden büyükse var olan yolcu kapasitesine göre yolcu taşıyabilir. Aksi takdirde daha az sayıda yolcu ile gerçekleştirilip  $f_1/f_0$  değeri 0.50 oranını geçene kadar deney devam ettirilir.
- 4) Yolcuların tamamının, gemi bordasından bir bordaya doğru yığıldıkları durumda (Yolcuların ağırlık merkezi, bordadan B/4 uzaklığında olduğu kabul edilecektir.) oluşan meyil açısı 10 dereceyi geçemez.

$$Me = W \times Be / 4$$
$$\tan\theta = Me / GM \times \Delta$$

- 5) Geminin dönüşü sırasında meyil momenti aşağıda verilen formülle hesaplandığında ; meyil açısı 10 dereceyi geçemez.

$$Mr = 0.02 V^2_0 / L \times \Delta \times (KG - T / 2)$$
$$\tan\theta = Mr / GM \times \Delta$$

GM	:Metansantr Yüksekliği (m)
Mr	:Meyil Momenti (ton.metre)
Vo	:servis hızı (metre / saniye)
L	:Su hattı boyu (metre)
$\Delta$	:Tam yüklü deplasman (metrik ton)
T	:Ortalama su çekimi (metre)
KG	:Ağırlık merkezinin omurgadan yüksekliği (metre)
W	:Yolcuların toplam ağırlığı
Be	:Yolcuların yararlanabileceği geminin en büyük genişliği
Me	:Yolcuların hareketi nedeniyle oluşan meyil momenti

## EK-17 37-150 YOLCU ARASINDA YOLCU TAŞIYAN FRİBORD BOYU 24 METREDEN KÜÇÜK YOLCU GEMİLERİ İÇİN DENGE KRİTERLERİ

- 1) Gemiye, istenilen donanım, yakıt,  $\frac{3}{4}$  oranında içilecek su, mürettebat ve kapasitesi oranında yolcu yerleştirilir. Ağırlıklar yerleştirildikten sonra geminin her iki bordasında fribordlar ölçülüp, ortalaması alınır. ( $f_0$ )
- 2) Yolcu ve mürettebat yerine beher kişi başına ağırlık merkezi güverteden 1.00 metre yüksekte olan 75 kg.lık yükler yerleştirilebilir.
- 3) Yolcuların ağırlıklarının dağılımı, geminin çalışır durumda olması halinde hasıl olacak en kötü duruma göre yapılır.
- 4) İki güverteli gemilerde, yolcu dağılımı serbest güverte alanları oranına göre yapılır.
- 5) Tecrübenin gerçekleştirilmesi sırasında gemi sakin ve dalgasız bir yerde olmalıdır.
- 6) Boşaltma sisteminde otomatik valf var ise deney esnasında bu valfler kapalı tutulur.
- 7) Daha sonra bir kısım yolcu veya ağırlık indirilerek toplam yolcunun %40'ı geminin tek bir bordasına yerleştirilir. Eğer oturma yerleri yolcuların % 40'ına yetmiyor ise geri kalanlar sandalyelerin yanına dik dururlar veya ikinci bir güverte varsa üst güverteye paylaştırılır. Burada ölçülen fribord ( $f_1$ ), tam yüklü durumda ölçülen fribordun ( $f_0$ ) %50'sinden büyükse var olan yolcu kapasitesine göre yolcu taşıyabilir. Aksi takdirde daha az sayıda yolcu ile gerçekleştirilip  $f_1/f_0$  değeri 0.50 oranını geçene kadar deney devam ettirilir.
- 8) Birinci paragrafta belirtilen yükleme pozisyonunda meyil momentleri aşağıdaki gibidir.

$$M_e = W \times B_e / 4 \quad (1)$$

$$M_a = P \times A \times H \quad (2)$$

$\Delta$  : Tam yüklü deplasman

$M_e$  : Yolcuların hareketi nedeniyle oluşan meyil momenti

$M_a$  : Rüzgar nedeni ile oluşan meyil momenti

$W$  : Yolcuların toplam ağırlığı

$B_e$  : Yolcuların yararlanabileceği geminin en büyük genişliği

$A$  : Su hattı üzerinde kalan rüzgar alanı

$H$  : Rüzgar alanı basınç merkezi (su hattından yüksekliği)

$P$  : Rüzgar basıncı ( $\text{kg/m}^2$ ) Yolcuların bir güverte kenarında toplanmaları halinde; meyil açısı 10 dereceyi geçemez.

$$M_t = M_e + M_a$$

$\tan \theta = M_t / GM \times \Delta$  formülünden  $\theta$  açısı bulunur.

- 9) Geminin dönüşü sırasında meyil momenti aşağıda verilen formülle hesaplandığında; meyil açısı 10 dereceyi geçemez.

$$M_r = 0.02 V_0^2 / L \times \Delta \times (KG - T / 2)$$

$M_r$  : Meyil Momenti (ton.metre)

$V_0$  : servis hızı (metre / saniye)

$L$  : Su hattı boyu (metre)

$\Delta$  : Tam yüklü deplasman (metrik ton)

$T$  : Ortalama su çekimi (metre)

$KG$  : Ağırlık merkezinin omurgadan yüksekliği (metre)

**EK-18 GÜNÜBİRLİK GEZİNTİ GEMİSİ YOLCU KAPASİTESİ BELİRLENMESİNDE KULLANILAN KATSAYILAR**

Çarpım	Katsayı	Çarpım	Katsayı	Çarpım	Katsayı	Çarpım	Katsayı	Çarpım	Katsayı	Çarpım	Katsayı	Çarpım	Katsayı	Çarpım	Katsayı	Çarpım	Katsayı	Çarpım	Katsayı	Çarpım	Katsayı
10	3,00	41	2,90	72	2,81	103	2,70	134	2,60	165	2,50	196	2,52	227	2,56	258	2,59	289	2,89	320	3,20
11	3,00	42	2,90	73	2,80	104	2,70	135	2,60	166	2,49	197	2,53	228	2,56	259	2,59	290	2,90	321	3,21
12	2,99	43	2,90	74	2,80	105	2,70	136	2,59	167	2,49	198	2,53	229	2,56	260	2,60	291	2,91	322	3,22
13	2,99	44	2,89	75	2,80	106	2,69	137	2,59	168	2,49	199	2,53	230	2,56	261	2,61	292	2,92	323	3,23
14	2,99	45	2,89	76	2,79	107	2,69	138	2,59	169	2,49	200	2,53	231	2,56	262	2,62	293	2,93	324	3,24
15	2,98	46	2,89	77	2,79	108	2,69	139	2,58	170	2,49	201	2,53	232	2,56	263	2,63	294	2,94	325	3,25
16	2,98	47	2,88	78	2,79	109	2,68	140	2,58	171	2,50	202	2,53	233	2,57	264	2,64	295	2,95	326	3,26
17	2,98	48	2,88	79	2,78	110	2,68	141	2,58	172	2,50	203	2,53	234	2,57	265	2,65	296	2,96	327	3,27
18	2,97	49	2,88	80	2,78	111	2,68	142	2,57	173	2,50	204	2,53	235	2,57	266	2,66	297	2,97	328	3,28
19	2,97	50	2,87	81	2,78	112	2,67	143	2,57	174	2,50	205	2,53	236	2,57	267	2,67	298	2,98	329	3,29
20	2,97	51	2,87	82	2,77	113	2,67	144	2,57	175	2,50	206	2,54	237	2,57	268	2,68	299	2,99	330	3,30
21	2,96	52	2,87	83	2,77	114	2,67	145	2,56	176	2,50	207	2,54	238	2,57	269	2,69	300	3,00	331	3,31
22	2,96	53	2,86	84	2,77	115	2,66	146	2,56	177	2,50	208	2,54	239	2,57	270	2,70	301	3,01	332	3,32
23	2,96	54	2,86	85	2,76	116	2,66	147	2,56	178	2,50	209	2,54	240	2,57	271	2,71	302	3,02	333	3,33
24	2,95	55	2,86	86	2,76	117	2,66	148	2,55	179	2,51	210	2,54	241	2,57	272	2,72	303	3,03	334	3,34
25	2,95	56	2,85	87	2,76	118	2,65	149	2,55	180	2,51	211	2,54	242	2,58	273	2,73	304	3,04	335	3,35
26	2,95	57	2,85	88	2,75	119	2,65	150	2,55	181	2,51	212	2,54	243	2,58	274	2,74	305	3,05	336	3,36
27	2,94	58	2,85	89	2,75	120	2,65	151	2,54	182	2,51	213	2,54	244	2,58	275	2,75	306	3,06	337	3,37
28	2,94	59	2,84	90	2,75	121	2,64	152	2,54	183	2,51	214	2,54	245	2,58	276	2,76	307	3,07	338	3,38
29	2,94	60	2,84	91	2,74	122	2,64	153	2,54	184	2,51	215	2,55	246	2,58	277	2,77	308	3,08	339	3,39
30	2,93	61	2,84	92	2,74	123	2,64	154	2,53	185	2,51	216	2,55	247	2,58	278	2,78	309	3,09	340	3,40
31	2,93	62	2,83	93	2,74	124	2,63	155	2,53	186	2,51	217	2,55	248	2,58	279	2,79	310	3,10	341	3,41
32	2,93	63	2,83	94	2,73	125	2,63	156	2,53	187	2,51	218	2,55	249	2,58	280	2,80	311	3,11	342	3,42

<b>33</b>	2,9 2	<b>64</b>	2,8 3	<b>95</b>	2,7 3	<b>126</b>	2,6 3	<b>157</b>	2,5 2	<b>188</b>	2,5 2	<b>219</b>	2,5 5	<b>250</b>	2,5 8	<b>281</b>	2,8 1	<b>312</b>	3,1 2	<b>343</b>	3,4 3
<b>34</b>	2,9 2	<b>65</b>	2,8 2	<b>96</b>	2,7 3	<b>127</b>	2,6 2	<b>158</b>	2,5 2	<b>189</b>	2,5 2	<b>220</b>	2,5 5	<b>251</b>	2,5 9	<b>282</b>	2,8 2	<b>313</b>	3,1 3	<b>344</b>	3,4 4
<b>35</b>	2,9 2	<b>66</b>	2,8 2	<b>97</b>	2,7 2	<b>128</b>	2,6 2	<b>159</b>	2,5 2	<b>190</b>	2,5 2	<b>221</b>	2,5 5	<b>252</b>	2,5 9	<b>283</b>	2,8 3	<b>314</b>	3,1 4	<b>345</b>	3,4 5
<b>36</b>	2,9 1	<b>67</b>	2,8 2	<b>98</b>	2,7 2	<b>129</b>	2,6 2	<b>160</b>	2,5 1	<b>191</b>	2,5 2	<b>222</b>	2,5 5	<b>253</b>	2,5 9	<b>284</b>	2,8 4	<b>315</b>	3,1 5	<b>346</b>	3,4 6
<b>37</b>	2,9 1	<b>68</b>	2,8 1	<b>99</b>	2,7 2	<b>130</b>	2,6 1	<b>161</b>	2,5 1	<b>192</b>	2,5 2	<b>223</b>	2,5 5	<b>254</b>	2,5 9	<b>285</b>	2,8 5	<b>316</b>	3,1 6	<b>347</b>	3,4 7
<b>38</b>	2,9 1	<b>69</b>	2,8 1	<b>100</b>	2,7 1	<b>131</b>	2,6 1	<b>162</b>	2,5 1	<b>193</b>	2,5 2	<b>224</b>	2,5 6	<b>255</b>	2,5 9	<b>286</b>	2,8 6	<b>317</b>	3,1 7	<b>348</b>	3,4 8
<b>39</b>	2,9 0	<b>70</b>	2,8 1	<b>101</b>	2,7 1	<b>132</b>	2,6 1	<b>163</b>	2,5 0	<b>194</b>	2,5 2	<b>225</b>	2,5 6	<b>256</b>	2,5 9	<b>287</b>	2,8 7	<b>318</b>	3,1 8	<b>349</b>	3,4 9
<b>40</b>	2,9 0	<b>71</b>	2,8 0	<b>102</b>	2,7 1	<b>133</b>	2,6 0	<b>164</b>	2,5 0	<b>195</b>	2,5 2	<b>226</b>	2,5 6	<b>257</b>	2,5 9	<b>288</b>	2,8 8	<b>319</b>	3,1 9	<b>350</b>	3,5 0

TABLO DIŞINDAKİ DEĞERLER İÇİN MİNİMUM/MAKSİMUM DEĞERLER ALINIR.

**EK-19 EĞLENCE, ORGANİZASYON VE GEZİ GEMİSİ YOLCU KAPASİTESİ BELİRLENMESİNDE KULLANILAN KATSAYILAR**

Çarpım	Katsayı	Çarpım	Katsayı	Çarpım	Katsayı	Çarpım	Katsayı	Çarpım	Katsayı	Çarpım	Katsayı	Çarpım	Katsayı	Çarpım	Katsayı	Çarpım	Katsayı	Çarpım	Katsayı	Çarpım	Katsayı	Çarpım	Katsayı
10	3,00	41	2,90	72	2,81	103	2,70	134	2,60	165	2,50	196	2,39	227	2,29	258	2,19	289	2,08	320	1,98	351	1,88
11	3,00	42	2,90	73	2,80	104	2,70	135	2,60	166	2,49	197	2,39	228	2,29	259	2,18	290	2,08	321	1,98	352	1,87
12	2,99	43	2,90	74	2,80	105	2,70	136	2,59	167	2,49	198	2,39	229	2,28	260	2,18	291	2,08	322	1,97	353	1,87
13	2,99	44	2,89	75	2,80	106	2,69	137	2,59	168	2,49	199	2,38	230	2,28	261	2,18	292	2,07	323	1,97	354	1,87
14	2,99	45	2,89	76	2,79	107	2,69	138	2,59	169	2,48	200	2,38	231	2,28	262	2,17	293	2,07	324	1,97	355	1,86
15	2,98	46	2,89	77	2,79	108	2,69	139	2,58	170	2,48	201	2,38	232	2,27	263	2,17	294	2,07	325	1,96	356	1,86
16	2,98	47	2,88	78	2,79	109	2,68	140	2,58	171	2,48	202	2,37	233	2,27	264	2,17	295	2,06	326	1,96	357	1,86
17	2,98	48	2,88	79	2,78	110	2,68	141	2,58	172	2,47	203	2,37	234	2,27	265	2,16	296	2,06	327	1,96	358	1,85
18	2,97	49	2,88	80	2,78	111	2,68	142	2,57	173	2,47	204	2,37	235	2,26	266	2,16	297	2,06	328	1,95	359	1,85
19	2,97	50	2,87	81	2,78	112	2,67	143	2,57	174	2,47	205	2,36	236	2,26	267	2,16	298	2,05	329	1,95	360	1,85
20	2,97	51	2,87	82	2,77	113	2,67	144	2,57	175	2,46	206	2,36	237	2,26	268	2,15	299	2,05	330	1,95	361	1,84
21	2,96	52	2,87	83	2,77	114	2,67	145	2,56	176	2,46	207	2,36	238	2,25	269	2,15	300	2,05	331	1,94	362	1,84
22	2,96	53	2,86	84	2,77	115	2,66	146	2,56	177	2,46	208	2,35	239	2,25	270	2,15	301	2,04	332	1,94	363	1,84
23	2,96	54	2,86	85	2,76	116	2,66	147	2,56	178	2,45	209	2,35	240	2,25	271	2,14	302	2,04	333	1,94	364	1,83
24	2,95	55	2,86	86	2,76	117	2,66	148	2,55	179	2,45	210	2,35	241	2,24	272	2,14	303	2,04	334	1,93	365	1,83
25	2,95	56	2,85	87	2,76	118	2,65	149	2,55	180	2,45	211	2,34	242	2,24	273	2,14	304	2,03	335	1,93	366	1,83
26	2,95	57	2,85	88	2,75	119	2,65	150	2,55	181	2,44	212	2,34	243	2,24	274	2,13	305	2,03	336	1,93	367	1,82
27	2,94	58	2,85	89	2,75	120	2,65	151	2,54	182	2,44	213	2,34	244	2,23	275	2,13	306	2,03	337	1,92	368	1,82
28	2,94	59	2,84	90	2,75	121	2,64	152	2,54	183	2,44	214	2,33	245	2,23	276	2,13	307	2,02	338	1,92	369	1,82
29	2,94	60	2,84	91	2,74	122	2,64	153	2,54	184	2,43	215	2,33	246	2,23	277	2,12	308	2,02	339	1,92	370	1,81
30	2,93	61	2,84	92	2,74	123	2,64	154	2,53	185	2,43	216	2,33	247	2,22	278	2,12	309	2,02	340	1,91	371	1,81
31	2,93	62	2,83	93	2,74	124	2,63	155	2,53	186	2,43	217	2,32	248	2,22	279	2,12	310	2,01	341	1,91	372	1,81

32	2,9 3	63	2,8 3	94	2,7 3	125	2,6 3	156	2,5 3	187	2,4 2	218	2,3 2	249	2,2 2	280	2,1 1	311	2,0 1	342	1,9 1	373	1,8 0
33	2,9 2	64	2,8 3	95	2,7 3	126	2,6 3	157	2,5 2	188	2,4 2	219	2,3 2	250	2,2 1	281	2,1 1	312	2,0 1	343	1,9 0	374	1,8 0
34	2,9 2	65	2,8 2	96	2,7 3	127	2,6 2	158	2,5 2	189	2,4 2	220	2,3 1	251	2,2 1	282	2,1 1	313	2,0 0	344	1,9 0	375	1,8 0
35	2,9 2	66	2,8 2	97	2,7 2	128	2,6 2	159	2,5 2	190	2,4 1	221	2,3 1	252	2,2 1	283	2,1 0	314	2,0 0	345	1,9 0	376	1,7 9
36	2,9 1	67	2,8 2	98	2,7 2	129	2,6 2	160	2,5 1	191	2,4 1	222	2,3 1	253	2,2 0	284	2,1 0	315	2,0 0	346	1,8 9	377	1,7 9
37	2,9 1	68	2,8 1	99	2,7 2	130	2,6 1	161	2,5 1	192	2,4 1	223	2,3 0	254	2,2 0	285	2,1 0	316	1,9 9	347	1,8 9	378	1,7 9
38	2,9 1	69	2,8 1	100	2,7 1	131	2,6 1	162	2,5 1	193	2,4 0	224	2,3 0	255	2,2 0	286	2,0 9	317	1,9 9	348	1,8 9	379	1,7 8
39	2,9 0	70	2,8 1	101	2,7 1	132	2,6 1	163	2,5 0	194	2,4 0	225	2,3 0	256	2,1 9	287	2,0 9	318	1,9 9	349	1,8 8	380	1,7 8
40	2,9 0	71	2,8 0	102	2,7 1	133	2,6 0	164	2,5 0	195	2,4 0	226	2,2 9	257	2,1 9	288	2,0 9	319	1,9 8	350	1,8 8	381	1,7 8

## **EK-20 İKİNCİL YAKIT OLARAK LPG KULLANMAK ÜZERE MOTORUNDA DEĞİŞİKLİK YAPILACAK YOLCU GEMİLERİ HARİÇ TAM BOYU 24 METREDEN KÜÇÜK GEMİ VE SU ARAÇLARI İÇİN KOŞULLAR**

- 1) LPG sisteminin montajında öncelik sırasıyla TS EN veya ISO standartlarına, yoksa TSE tarafından kabul gören eşdeğer standartlara uyulmalıdır (TS EN 15609, ECE R 67, TS 2411 EN 599 vb. gibi).
- 2) Montaj yapan servisin TSE'den LPG dönüşümü yapma konusunda onaylı olmalıdır.
- 3) Makina Mühendisleri Odası'ndan ilk montajda sistem uygunluk raporu ve takip eden her yıl sızdırmazlık raporu düzenlenecektir. Sızdırmazlık raporu ve geminin diğer evrakları ile beraber teknede bulundurulacak, denetimlerde ve belgelerin vizelerinde ibraz edilecektir (Bağlama Kütüğü vizesi, DEB vizesi gibi).
- 4) TS 55 EN 1442 veya TS EN 1442'ye uygun olarak imal edilmiş nakledilebilir ve yeniden doldurulabilir LPG tüpleri kullanılacaktır.
- 5) Tüplerin yatay konumlandırılması ve tekne üzerine kemer veya paslanmaz uygun bir malzemeden ve LPG' ye dayanıklı bağlantı elemanları ile sabitlenecektir.
- 6) Tüplerin sadece 5307 Sayılı LPG Kanunu hükümlerine göre lisanslı dolum ve dağıtım firmasının yetkili personeline değiştirilmesi ve tüpü değiştirmeden bırakan yetkili personelin Enerji Piyasası Düzenleme Kurumuna bildirilecektir.
- 7) LPG sistem ağırlığının tekneyi iskele ve sancağa meyil yapmayacak şekilde konumlandırılacaktır.
- 8) Tüpler, makine dairesi veya teknenin yaşam mahalleri dışına, güverte üzerinde, kötü hava ve güneş ışınlarına karşı korunmuş bir şekilde yerleştirilecektir. Tüplerin yerleşimi makine dairesinde ise tüpler için sızdırmaz bir muhafaza kabini yapılması, kabinin havalandırma kanallarının tekne dışına çıkacak şekilde boru ile sağlanması, makine dairesinde sabit yangın söndürme sisteminin olması, kabin kapağının contalı ve kilitlenebilir olması sağlanacaktır.
- 9) Tüplerin yerleşimi makine dairesinde kabin içerisinde ise olası gaz kaçağını tekne dışına atacak, kabinin altından esnek hortumla dreyn yapılması gerekmektedir. Dreynin ve kabin hava kanalının çıkışı tekne tam yüklü halde su seviyesinden min. 8 cm. yukarıda olması, çıkış noktası, egzoz hatlarından en az 50 cm. uzakta, havalandırma gibi teknenin içine açılan yerlerden en az 50 cm. uzakta olması sağlanacaktır.
- 10) Dönüşüm kiti kablo setinin dışında, kablolar ve tesisatta kullanılacak soket, röle, kablo başlığı gibi malzemelerin marin olması sağlanacaktır.
- 11) Dönüşümü uygulayacak servis tarafından sistemin işleyişini tanıtan, bakım-tutum gerekleri, kullanımda dikkat edilecek hususların ve tavsiyelerin yer aldığı kullanıcı kılavuzunun tekne sahibine verilecektir.
- 12) Teknenin belgelerine (bağlama ruhsatı, tonilato belgesi, DEB) "LPG'li" ibaresi işlenecektir.
- 13) LPG dönüşümü yapılan teknelerin LPG li olduğuna dair kolayca görünür bir şekil, büyüklük ve renkteki uyarı işareti teknenin kumanda mahalli ve kıç tarafına yapıştırılacaktır.

## EK - 21 SİNTİNE POMPASI VE SİNTİNE SEVİYE ALARMI GEREKSİNİMLERİ

### SİNTİNE POMPALARI:

1) Teknelerde bulunacak sintine pompalarının sayısı ve kapasitesi aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tekne Boyu (tam boy)	Gereken Pompa	Her Pompanın Minimum Kapasitesi
24 metreden büyük	2 sabit elektrikli	200 L/Dk.
15-24 metre	1 sabit elektrikli 1 portatif el pompası	60 L/Dk. 40 L/Dk.
15 metreden küçük	1 portatif el pompası	20 L/Dk.

2) Pompalar aşağıdaki özelliklerde olacaktır:

- a) Sintine pompaları deniz çevresinin korunması ile ilgili ulusal ve uluslararası her türlü mevzuata uygun şekilde kullanılacaktır.
- b) Pompalar, teknenin su kesimi altındaki her bölmesinden su emebilecek şekilde olacaktır.
- c) El pompasının alternatifi, diğer bir elektrik kaynağından beslenen bağımsız bir elektrikli pompadır.
- ç) İki elektrikli pompa olduğu hallerde, ayrı elektrik kaynaklarından besleneceklerdir. Pompalardan biri makineye akuple ise, diğeri elektrikli olacaktır. Çift makineli teknelerde her bir pompa bir makineye akuple olabilir.
- d) Sintine pompasının devrede olduğu, kontrol istasyonundan bir ışık ile görülecektir.
- e) 24 metreden küçük teknelerde elektrikli yangın pompası, kapasitesi ve devresi uygun olmak şartı ile portatif sintine pompası yerine kabul edilebilir.
- f) Tam boyu 24 metreden küçük teknelerde, elektrikli otomatik dalgıç pompalar sintine pompası olarak kullanılabilir.
- g) Tam boyu 30 m. den büyük kabotaj seferi yapan yolcu gemilerinde pompa kapasitesi 15 m<sup>3</sup>/Saat'den az olmamalıdır.
- ğ) Pompaların denize boşaltım ağızlarına bordada kumandalı geri döndürmez valf bağlanmalıdır. Valfin direkt borda kaplamasına bağlanmadığı durumlarda valf ile borda arasında kalan boru, borda kaplaması ile eşdeğer mukavemette olmalıdır.

### SİNTİNE SEVİYE ALARMLARI:

Kapalı makine dairesi olan tam boyu 15 metreden büyük teknelerde, makine dairesinde ve su geçirmez bölmelerin hepsinde su seviyesinin yükseldiğini kumanda mahallinde sesli ve ışıklı olarak bildiren bir alarm düzeneği bulunacaktır.

## **EK-22 TAM BOYU 15 METRE VE ÜZERİNDE ULUSLARARASI SEFER YAPAN TİCARİ YATLAR/İLKEL YAPILI AHŞAP GEMİLER İLE 36'DAN FAZLA YOLCU TAŞIYAN YOLCU GEMİLERİNİN MAKİNE DAİRESİNDE KULLANILACAK YANGINA KARŞI İZOLASYON MALZEMELERİ İÇİN MİNİMUM KRİTERLER**

### **1- Isı İletim Katsayısı**

ISO standartlarına göre ısı iletim katsayısı 0,065 W/mK değerinden küçük olmalıdır.

### **2- Yangın Sınıfı**

Isı yalıtım malzemeleri yangın sırasındaki davranışlarının ölçülmesi amacıyla yapılan deneyler sonucunda sınıflandırılır. Bu deneylerin ve sınıflandırmaların tarif edildiği DIN 4102 ve BS 476 standartları bulunmaktadır. Isı yalıtım malzemesi en az DIN 4102'ye göre A sınıfı, BS 476'ya göre Class 0 olmalıdır.

### **3- Sıcaklık Dayanımı**

Isı yalıtım malzemesi özelliğini kaybetmeden işlevine devam edebileceği bir eşik sıcaklığına sahip olmalıdır. Bu sıcaklık 130 °C'den az olmamalıdır.

### **4- Su Emme Oranı**

Isı yalıtım malzemesi su ile temas ettiğinde bünyesine bir miktar su emebilir. Bunun sonucunda malzemenin ısı yalıtım özellikleri bozulur. Bu nedenle su emme kapasitesi hacimce %10'u geçemez.

## EK - 23 GEMİ TİPLERİNE GÖRE EĞİTİM VE TALİM GEREKLİLİKLERİ

Gemi cinsleri	Gemiyi terk	Yangın	Filika indirme	Acil dümen	Denize adam düştü	Çatışma	Karayaya oturma	Arama kurtarma	Deniz kirliliği	Kapalı Mahalden
Balıkçı gemileri	X(1)	X(1)	X(1)	X(2)	X(1)	-	-	-	X(1)	X(1)
Tam boyları 42 metreden az olan ve liman sefer bölgesi içinde veya merkez iskeleden 25 mil uzaklaşmadan güneybirlik yolcu taşıyan ticaret gemileri	X(3)	X(3)	-	X(2)	X(3)	-	-	-	X(3)	X(3)
Ticari yatlar/İlkel yapıli ahşap gemiler	X(4)	X(4)	X(4)	X(2)	X(4)	-	-	-	X(4)	X(4)
Ulusal sefer yapan yük ve hizmet gemileri	X(5)	X	X(5)	X(2)	X(5)	X(5)	X(5)	X(5)	X(5)	X(4)
Uluslararası sefer yapan yük ve yolcu gemileri	Uluslararası konvansiyonlara uygun olarak									

Yukarıdaki tabloda "X" Liman sefer bölgesinde çalışan tam boyu 24 metreden küçük gemiler hariç tüm gemiler anlamındadır.

### **ACIKLAMALAR**

1-Tam boyu 15 metre ve üstü olup kabotaj veya uluslararası seferi yapanlar.

2-Elektrikli dümen donanımına sahip olanlar.

3-Manavgat Irmağı, Dalyan Kanalı, Bartın Deresi, Akyaka Kadın Azmağı ve Haliç içi ve 24 metreden küçük liman seferi yapan yolcu gemileri hariç.

4-Tescil boyu 15 metreden büyük ve 12 den fazla yolcu taşıyan kabotaj ve uluslararası sefer yapan gemiler.

5-Liman seferinde 150 GT'den büyük gemilerde, diğer sefer bölgelerinde tam boyu 15 metre ve üstü olan gemiler.

**Not:** Gemiyi terk ve filika indirme talimleri; can filikası, kurtarma botu ve hizmet botu ile yapılacaktır.

EĞİTİM VE TALİM	YAPILMA PERİYOTLARI
Gemiyi terk talimi	3 ayda 1 kez (kabotaj seferi yapan yük ve hizmet gemileri ayda 1 kez )
Yangın talimi	3 ayda 1 kez (kabotaj seferi yapan yük ve hizmet gemileri ayda 1 kez )
Filika indirme talimi	Yılda 1 kez (kabotaj seferi yapan yük ve hizmet gemileri 6 ayda 1 kez )
Acil dümen talimi	6 ayda 1 kez
Denize adam düştü talimi	Yılda 1 kez (kabotaj seferi yapan yük ve hizmet gemileri 6 ayda 1 kez )
Çatışma talimi	Yılda 1 kez
Karayaya oturma talimi	Yılda 1 kez
Arama kurtarma talimi	Yılda 1 kez
Deniz kirliliği talimi	Yılda 1 kez

## EK-24 PİS SU TANK KAPASİTESİ BELİRLENMESİNDE DEĞERLER

Gemi veya Su Aracının Cinsi ve Kapasitesi		SİYAH SU (Litre/Kişi-Gün)					GRİ SU (Litre/Kişi-Gün)	
		Geleneks el	Geri Doluşım	Vakum	El Pompalı	Elektrik Pompalı	Lavabo	Banyo
Yük Gemisi, Hizmet Gemisi, Balıkçı ve Römorkör	400 GT ve üzeri	50	5	25	31	57	25	50
	400 GT'den küçük	30	3	15	20	30	10	30
Yolcu Gemisi (Uzak sefer, yakın sefer yapanlar)	15 ve üzeri yolcu taşıyan	40	5	25	31	57	20	30
	15'den az yolcu taşıyan	20	3	15	20	30	20	20
Yolcu Gemisi / Günübürlük Gezinti Gemisi / Eğlence,Organizasyon ve Gezi Gemisi / Yolcu Motoru (kabotaj seferi yapanlar ve liman seferi yapanlar)	Tam boyu 42 metre ve üzeri	25	2	11	14	21	10	10
	Tam boyu 42 metreden küçük	20	1	7	9	14	5	10
Yat	150 GT ve daha büyük	30	3	15	20	30	10	20
	150 GT'de	20	2	11	14	21	5	10
	n küçük	15	1	7	9	14	5	10

- 1) Tarifersiz sefer yapan gemi ve su araçları için pis su tank kapasitesinin hesaplamasında G değeri uzak sefer 3, yakın sefer için 2 gün, kabotaj seferi ve liman seferi için 1 gün olarak alınır. Seyir süresince pis suyunu boşaltma ve atık alım tesisine verme imkânı olmayan gemi ve su araçları için G değeri, seyir süresi (gün) olarak alınır.
- 2) Tarifeli sefer yapan gemi ve su araçları için sefer bölgesine bakılmaksızın G değeri, seyir süresi 12 saatten fazla olup 24 saat ve daha az olanlar için 1, seyir süresi 24 saatten fazla olup 48 saat ve daha az olanlar için 2, seyir süresi 48 saatten fazla olanlar için ise 3 alınır.
- 3) Tabloda yer alan değerler personel ve yolcunun 24 saat gemi veya su aracının üzerinde olduğu kullanım durumları için geçerli olup; personel ve yolcunun her ikisi için de hesaplanır.
- 4) Gün içerisinde yolcu taşımacılığı yaparak kalkış limanından varış limanına yolcunun 12 saatten az süre ile gemi veya su aracının üzerinde olduğu kullanım durumları için tablodaki değerler 1/4 ile, yolcunun 6 saatten az süre ile gemi veya deniz aracının üzerinde bulunduğu kullanım durumları için 1/8 ile, yolcunun 3 saatten az süre ile gemi veya deniz aracının üzerinde bulunduğu kullanım durumları için 1/10 ile çarpılır. Aynı uygulama personel için de yapılır.

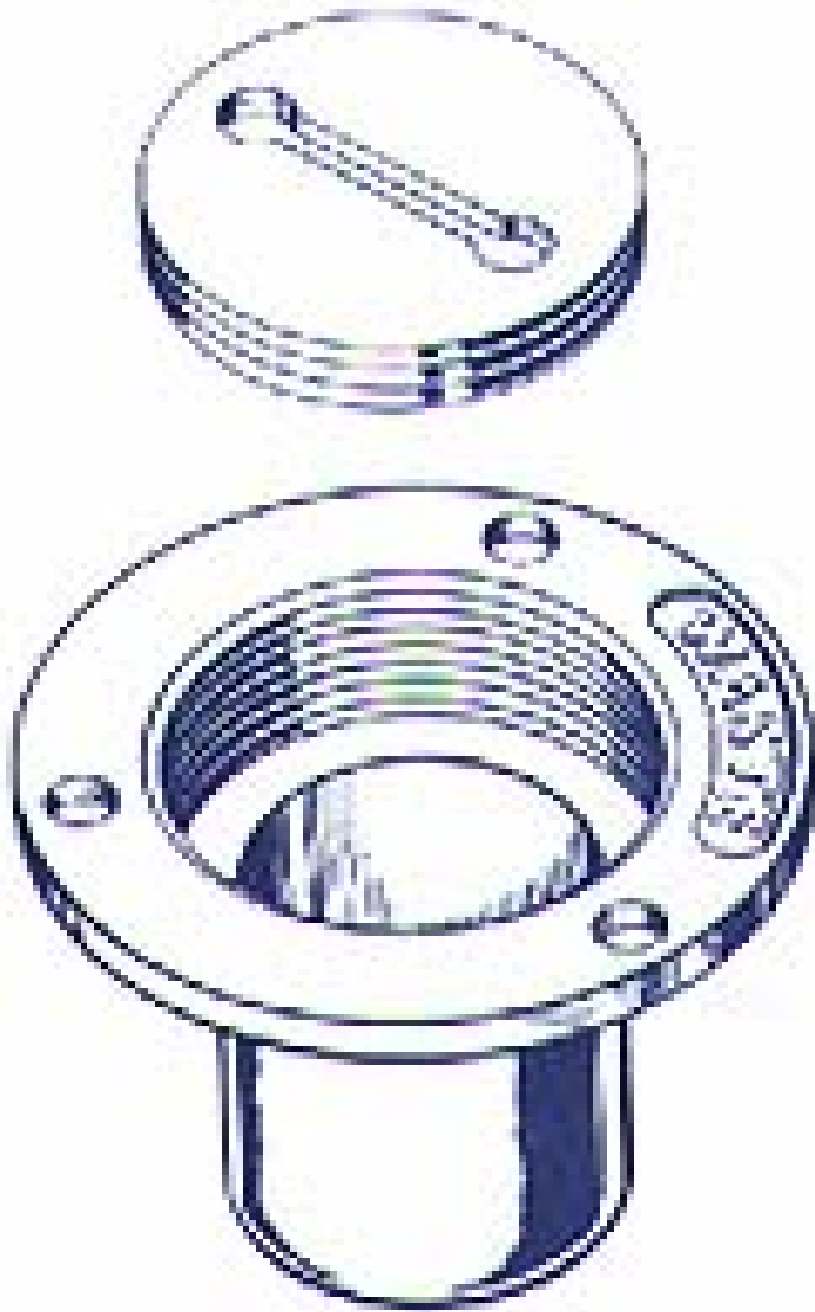
- 5) Siyah su kapasitesi hesaplamasında gemi veya su aracında bulunan tuvalet tipi seçilerek tek tip için hesaplama yapılır.
- 6) Gri su hesaplamasında banyonun olmadığı gemi ve su araçlarında sadece lavabo için, sadece personele ait banyonun bulunduğu gemi ve su araçlarında ise sadece personel için banyodan oluşan gri su ile hesaplama yapılır.
- 7) Standart tipte seri üretim yapılan teknelerde pis su tankı kapasitesi denetimin yapıldığı Liman Başkanlığınca değerlendirilir.

## EK – 25 ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO) STANDARDINDA PİS SU TAHLİYE BAĞLANTISI

Tanım	Boyutlar
Dış çap	210 mm.
İç çap	Boru dış çapına göre
Cıvata dairesi çapı	170 mm.
Flençteki delikler	Yukarıdaki çapta cıvata dairesi üzerine eşit aralıklarla yerleştirilmiş, flenç dış kenarına delinmiş 18 mm. çapında 4 delik. Delik genişliği 18 mm. olacak.
Flenç kalınlığı	16 mm.
Cıvatalar ve somunlar: Adedi ve çapı	Her biri 16 mm. çapında ve uygun uzunlukta 4 adet.
<p>Flenç, iç çapı en çok 100 mm. olan boruları içine alabilecek şekilde tasarlanacak ve çelik veya eşdeğer bir malzemeden yüzü düz olarak yapılacaktır. Bu flenç uygun bir conta ile beraber 600 kilopaskal çalışma basıncına dayanıklı olacaktır.</p>	

5 metre veya daha az kalıp derinliğinde olan gemiler için boşaltım bağlantısının iç çapı 38 mm olabilir.

**EK - 26 ULUSLARARASI STANDARTLAR ÖRGÜTÜ (ISO) STANDARTINDA PİS SU  
TAHLİYE BAĞLANTISI**



## **EK-27 DURUM DEĞERLENDİRME DENETİMLERİ:**

Durum değerlendirme denetimleri tekne yapısının dizayn değerlendirmesi, projelerin onayı ve projeler kapsamında yapılacak yapısal tekne denetimlerini içerecektir.

Bu kapsamda;

- a) Tekne yapısının değerlendirilebilmesi için ekte yer alan projeler ve hesaplar gemi işleticisi tarafından yetkilendirilmiş kuruluşa onay/bilgi için sunulacak,
- b) Geminin boyutlandırmaya esas teşkil eden sac kalınlıkları, gemi yapı elemanları ve benzeri yapılacak denetimleri, kaynaklar ve bağlantı detayları da göz önüne alınarak doğrulanacak ve deformasyon/yorulmaya bağlı çatlakların kontrolü yapılacak,
- c) Geminin yükleme sınırı kurallarına uygunluğu kontrol edilerek, değerlendirme sonuçları yetkilendirilmiş kuruluş tarafından İdare'ye raporlanacaktır.

## **Dizayn Değerlendirmesi İçin Yetkilendirilmiş Klas Kuruluşuna Sunulacak Dokümanlar:**

- 1- Genel yerleşim planı (Bilgi için)
- 2- Endaze (Bilgi için)
- 3- Boyuna kesit ve güverte planı (Onay için)
- 4- Orta kesit planı (Onay için)
- 5- Dış kaplama planları (Onay için)
- 6- Perdeler (Onay için)
- 7- Orta kesit mukavemet modülü hesabı (Onay için)
- 8- Boyuna mukavemet hesabı (Onay için) (Gemi boyu 65 metrenin üzerindeyse)
- 9- Boyutlandırma hesapları (Onay için)
- 10- Stabilitate Booklet (Bilgi için)
- 11- Fribord Hesabı (Onay için)
- 12- Fribord Planı (Onay için)

## EK 28- YOLCU KAPASİTELERİNE GEÇİŞ TARİHLERİ

<b>İnşa Başlangıç Tarihleri</b>	<b>Geçiş Tarihleri</b>
31.12.1988 Tarihi ve Öncesinde İnşa Edilenler	01.01.2027
01.01.1989 (dahil) - 31.12.1999 (dahil) arasında İnşa Edilenler	01.01.2028
01.01.2000 (dahil) - 31.12.2005 (dahil) arasında İnşa Edilenler	01.01.2029
01.01.2006 (dahil) - 31.12.2010 (dahil) arasında İnşa Edilenler	01.01.2030
01.01.2011 (dahil) - 31.12.2015 (dahil) arasında İnşa Edilenler	01.01.2031
01.01.2016 (dahil) - 31.12.2020 (dahil) arasında İnşa Edilenler	01.01.2032
01.01.2021 (dahil) sonrasında İnşa Edilenler	01.01.2032

## GÖRÜŞ FORMU\*

Görüş Bildiren Kurum:

Taslağın Genel Üzerindeki Görüş ve Değerlendirme		
Mevcut Metin	Taslak Metin	Öneri/Teklif Metni
Değerlendirme		
Değerlendirme		
Değerlendirme		
Değerlendirme		

**NOT:** Mevcut metin ve taslak metin sütunları karşılaştırma cetveli ile aynı renk ve biçimde oluşturulur. Teklif metni ile yapılacak değişiklikler ise farklı renkte gösterilir.