

RO-RO YOLCU GEMİLERİ VE YÜKSEK HIZLI YOLCU TEKNELERİ YÖNETMELİĞİ

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Amaç

MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin amacı; Türkiye Cumhuriyeti adına denizcilik otoritesi olan Denizcilik Müsteşarlığı tarafından;

a) Hasarlı bir çarpışma durumunda ro-ro yolcu gemilerinin su üstünde kalabilirliğini arttıracak ve yolcular ile mürettebat için yüksek bir emniyet düzeyi sağlayacak özel denge gereklerini, bölgesel veya uluslararası çerçevede uygulanabilir bir şekilde belirlemek.

b) Türk limanlarına veya Türk limanlarından yapılan düzenli ro-ro yolcu gemisi ve yüksek hızlı yolcu teknesi seferlerinin emniyetli bir şekilde yerine getirilmesini sağlayacak zorunlu denetimler sistemi koymak.

c) Yukarıda belirtilen faaliyetlerle ilgili görev, yetki ve sorumluluklara ilişkin usul ve esasları tespit etmektir.

Kapsam

MADDE 2 – (1) Bu Yönetmelik, ticari amaçla çalıştırılmayan devlet gemileri hariç olmak üzere;

a) Bu Yönetmeliğin ikinci bölümü, bayrağı ne olursa olsun Türk limanlarına veya Türk limanlarından yapılan uluslararası düzenli seferlerde çalıştırılan tüm ro-ro yolcu gemilerini ve Türk limanlarına uğramaksızın birden fazla ülke limanları arasında yapılan uluslararası seferde çalıştırılan Türk bayraklı tüm ro-ro yolcu gemilerini,

b) Bu Yönetmeliğin üçüncü bölümü, 12/12/2007 tarihli ve 26728 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemilerdeki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmeliğin 5 inci maddesinin birinci fıkrasında tanımlanan kabotaj hattındaki deniz alanlarında çalışan veya bayrağı ne olursa olsun uluslararası seferde çalıştırılmakta olup Türk limanlarına veya Türk limanlarından sefer yapan tüm ro-ro yolcu gemilerini ve yüksek hızlı yolcu teknelerini ve Türk limanlarına uğramaksızın birden fazla ülke limanları arasında yapılan uluslararası seferde çalıştırılan Türk bayraklı tüm ro-ro yolcu gemilerini ve yüksek hızlı yolcu teknelerini,

kapsar.

Dayanak

MADDE 3 – (1) Bu Yönetmelik, 10/8/1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, 10/6/1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun hükümlerine dayanılarak,

(2) 1974 SOLAS Sözleşmesine ve IMO kararlarına paralel olarak hazırlanmıştır.

Tanımlar

MADDE 4 – (1) Bu Yönetmelikte geçen;

a) 1974 SOLAS Sözleşmesi: Türkiye’de yürürlükte olan hâliyle Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesini,

b) Bakiye fibord: Hasarlı ro-ro güvertesinde biriken deniz suyunun ilave etkisini dikkate almaksızın, hasarlı ro-ro güvertesi ile hasar mahallindeki nihaî su çizgisi arasındaki asgari mesafeyi,

c) Bayrak devleti idaresi: Ro-ro yolcu gemisi veya yüksek hızlı yolcu teknelerinin, sicilinde bulunduğu bayrak devletinin yetkili makamlarını,

ç) Belirgin dalga yüksekliği: Belirli bir sürede gözlemlenen dalgaların en yüksek %33’lük bölümünün ortalama yüksekliğini,

d) Dâhili sefer: Bir Türk limanından aynı veya bir başka Türk limanına yapılan seferi,

e) Denetim görevlisi: Sertifikalarla ilgili denetimler ve muayeneler yapmak üzere İdare tarafından usulünce yetkilendirilmiş olan ve 23 üncü maddede belirtilen ehliyet ve bağımsızlık şartlarını karşılayan personeli,

f) Düzenli sefer: Yayınlanmış bir tarife göre veya sistematik dizi oluşturacak düzen veya sıklıkta; aynı iki veya daha fazla nokta arasında işletilen bir dizi ro-ro yolcu gemisi veya yüksek hızlı yolcu teknesi geçişlerini veya arada başka limanlara uğramaksızın aynı limana ve aynı limandan yapılan bir dizi seferi,

g) Eksiklik: Bu Yönetmeliğin gereklerine uygun olmadığı tespit edilen bir durumu,

ğ) Ev sahibi devlet: Limanlarına veya limanlarından bir ro-ro yolcu gemisi veya bir yüksek hızlı yolcu teknesinin uluslararası seferler kapsamında düzenli sefer yaptığı herhangi bir devleti,

h) İdare: Denizcilik Müsteşarlığını,

ı) Korunaklı sular: Belirgin dalga yüksekliğinin yıl içinde 1,5 metreyi geçme olasılığının %10’dan daha az olduğu ve ro-ro yolcu gemisinin bir sığınma yerinden uzaklığının hiçbir zaman altı deniz milinden fazla olmadığı alanları,

i) Mevcut gemi: Yeni bir gemi olmayan bir ro-ro yolcu gemisini,

j) Muafiyet sertifikası: 1974 SOLAS Sözleşmesinin Bölüm I, Kısım B Kural 12/a-(vii) kapsamında düzenlenen herhangi bir sertifikayı,

k) Özel denetim: 14 üncü ve 16 ncı maddelere uygun olarak İdare tarafından yapılan denetimi,

l) Özel denge gereklilikleri: Ek-1’de belirtilen ro-ro yolcu gemileri için özel denge şartlarını,

m) Ro-ro yolcu gemisi: 1974 SOLAS Sözleşmesi, Kısım II, Kural 2/3’te tarif edildiği gibi, ro-ro kargo yerlerine veya özel kategoride yerlere sahip olan ve onikiden fazla yolcu taşıyan gemiyi,

n) Sertifikalar/Belgeler:

1) Uluslararası sefer yapan ro-ro yolcu gemileri ve yüksek hızlı yolcu tekneleri için ilgili teçhizat kayıtları, muafiyet sertifikaları ve işletme izinleriyle birlikte, 1974 SOLAS Sözleşmesi kapsamında düzenlenen emniyet sertifikalarını,

2) Yurtiçi sefer yapan ro-ro yolcu gemileri ve yüksek hızlı yolcu tekneleri için, ilgi teçhizat kayıtları, uygun hâllerde muafiyet sertifikaları ve işletme izinleriyle birlikte, ilgili ulusal mevzuat uyarınca düzenlenen emniyet sertifikalarını,

o) Uluslararası sefer: Bir Türk limanından yabancı bir limana veya tersine yapılan seferi,

ö) Uluslararası sözleşmeler: Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ile Uluslararası Çalışma Örgütü’nün Türkiye’de yürürlükte bulunan ilgili sözleşmelerinin güncel versiyonlarını,

p) Yeni gemi: 1 Ocak 2009 tarihinden sonra omurgası kızığa konulmuş olan veya belirli bir gemi şeklinin oluşmaya başladığı ve hangisi daha küçük ise, en azından 50 ton veya tahmin edilen yapısal malzeme kütlelerinin %1’inden oluşan gemi montajının başlamış olduğu ro-ro yolcu gemisini,

r) Yetkilendirilmiş kuruluş: Bayrak devleti tarafından ilgili mevzuat hükümlerine uygun olarak yetkilendirilmiş kuruluşu,

s) Yolcu: Kaptan ve mürettebat veya gemide herhangi bir sıfatla istihdam edilen veya çalıştırılan kişiler ve bir yaşından küçük çocuklar dışında gemide veya teknede bulunan herkesi,

ş) Yüksek Hızlı Tekne Kodu: Türkiye’de yürürlükte olan, MSC 36 (63) sayılı ve 20/5/1994 tarihli IMO Deniz Emniyeti Komitesi Kararında yer alan "Yüksek Hızlı Teknelerin Emniyeti İçin Uluslararası Kod"u,

t) Yüksek hızlı yolcu teknesi: 1974 SOLAS Sözleşmesi, Kısım X, Kural 1’de tarif edildiği gibi, onikiden fazla yolcu taşıyan yüksek hızlı bir tekneyi, ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Ro-Ro Yolcu Gemileri İçin Özel Denge Şartları

Belirgin dalga yükseklikleri

MADDE 5 – (1) Ek-1’de belirtilen ro-ro yolcu gemileri için özel denge şartları uygulanırken, araç güvertesindeki suyun yüksekliğinin belirlenmesi için belirgin dalga yükseklik değerleri kullanılır. Bu değerler, yıllık olarak %10’u geçmeyen bir ihtimale sahip olmalıdır.

Deniz alanları

MADDE 6 – (1) İdare, 1 Ocak 2009 tarihine kadar, bayrakları ne olursa olsun Türk limanlarına veya Türk limanlarından düzenli sefer yapan ro-ro yolcu gemilerinin geçtikleri deniz alanları ve bu alanlardaki uygun belirgin dalga yüksekliklerinin bir listesini oluşturur.

(2) Deniz alanları ve buralardaki belirgin dalga yüksekliği değerleri; mümkünse, İdare ile uluslararası sefer rotasının diğer ucundaki ev sahibi devletin idaresi arasında mutabakat yoluyla tanımlanmalıdır. Gemi, rotası birden fazla deniz alanından geçtiği takdirde, bu alanlar için belirlenen en yüksek belirgin dalga yüksekliği değerine ait özel denge şartlarını sağlamış olmalıdır.

(3) Birinci fıkrada belirtilen liste ve listedeki değişiklikler, İdarenin internet sitesinde ilan edilir ve talep üzerine ilgili bölgesel veya uluslararası kuruluşlara da bildirilir.

Özel denge şartları

MADDE 7 – (1) Hasarlı durumda denge ve su geçirmez bölmelerle ilgili olarak 1974 SOLAS Sözleşmesinin Bölüm II-I, Kural 8 hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bayrakları ne olursa olsun uluslararası sefer yapan, düzenli sefer ile bir Türk limanına veya bir Türk limanından işleyen bütün ro-ro yolcu gemileri ile Türk limanlarına uğramaksızın birden fazla ülke limanları arasında yapılan uluslararası seferde çalıştırılan Türk bayraklı tüm ro-ro yolcu gemileri Ek-1’de belirtilen ro-ro yolcu gemileri için özel denge şartlarına uymalıdır.

(2) Münhasıran belirgin dalga yüksekliğinin 1,5 metre veya altında olan deniz alanlarında çalışan ve birinci fıkrada belirtilen kuralla uyan ro-ro yolcu gemilerinin, Ek-1’de belirtilen ro-ro yolcu gemileri için özel denge şartlarına da uygun olduğu kabul edilir.

(3) İdare, Ek-1’de belirtilen ro-ro yolcu gemileri için özel denge şartlarını uygularken, söz konusu geminin tasarımıyla uyumlu olması kaydıyla, Ek-2’de belirtilen ulusal idareler için belirleyici ilkeleri kullanır.

Özel denge şartlarının uygulanması

MADDE 8 – (1) Yeni ro-ro yolcu gemileri, Ek-1’de belirtilen ro-ro gemileri için özel denge şartlarına uymalıdır.

Sertifika/Belgeler

MADDE 9 – (1) Bütün yeni ve mevcut ro-ro yolcu gemileri, 7 inci maddede ve Ek-1’de belirtilen ro-ro yolcu gemileri için özel denge şartlarına uygun olduklarını gösteren bir sertifikayı taşımak zorundadır.

(2) Türk bayraklı ro-ro yolcu gemilerine İdare tarafından düzenlenen bu sertifikada, geminin hangi belirgin dalga yüksekliğine kadar özel denge şartlarını karşılayabileceği belirtilir. Bu sertifika, ro-ro yolcu gemisi aynı veya daha düşük bir belirgin dalga yüksekliği değerine sahip bir deniz alanında sefer yaptığı sürece geçerlidir. Sertifika, ilgili diğer sertifikalarla birleştirilebilir.

(3) Bayrak devleti idaresi tarafından, 1974 SOLAS Sözleşmesi ve IMO kararları uyarınca ro-ro yolcu gemilerine düzenlenmiş olan ve özel denge şartlarına uygunluğunu gösteren sertifikalar, İdare tarafından tanınır.

Mevsimlik ve kısa süreli düzenli seferler

MADDE 10 – (1) Yıl boyunca düzenli sefer yapan bir şirket, aynı hat için daha kısa süreyle ilave ro-ro yolcu gemilerini işletmeye koymak isterse, bu gemilerin işletmeye konulmasından en az bir ay önce İdareye bildirimde bulunmalıdır. Ancak, öngörülmeyen durumlar nedeniyle seferlerin devamlılığını sağlamak için bir yedek ro-ro yolcu gemisinin hızla işletmeye sokulması gerekiyor ise 15 inci maddesi hükümleri uygulanır.

(2) Yılda altı aydan daha kısa süreyle mevsimlik olarak düzenli sefer yapmak isteyen şirketler, seferin başlatılmasından en az üç ay önce İdareye bildirimde bulunmalıdır.

(3) Kısa süreli veya mevsimlik seferler, aynı deniz alanıyla ilgili olarak bütün yıl boyunca yapılacak seferler için belirlenmiş olandan daha düşük bir belirgin dalga yüksekliği şartları altında gerçekleşir ise daha kısa süre için geçerli olan belirgin dalga yüksekliği değeri, İdare tarafından Ek-1’de belirtilen ro-ro yolcu gemileri için özel denge şartları uygulanırken güverte üzerindeki su yüksekliğinin tespit edilmesi için de kullanılabilir. Daha kısa süre için geçerli olan belirgin dalga yüksekliği değeri, mümkünse İdare ve uluslararası sefer rotasının diğer ucundaki ev sahibi devletin veya devletlerin idaresi arasında mutabakat yoluyla belirlenir.

(4) Birinci ve ikinci fıkralar çerçevesinde yapılan bildirimlerin İdare tarafından onaylanması durumunda, bu seferleri gerçekleştirecek ro-ro yolcu gemisi, 9 uncu maddenin birinci fıkrası hükmüne göre, bu Yönetmeliğin ikinci bölümünde yer alan hükümlerine uygunluğunu gösteren bir sertifikayı taşımak zorundadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Düzenli Sefer Yapan Ro-Ro Yolcu Gemisi ve Yüksek Hızlı Yolcu Teknelerinin Emniyetli İşletimi İçin Zorunlu Denetimler

Genel olarak

MADDE 11 – (1) Bu Yönetmeliğin üçüncü bölümünde yer alan hükümler, Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemilerdeki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmeliğin 5 inci maddesinin birinci fıkrasında belirtilen kabotaj hattındaki deniz alanlarında çalışan veya bayrağı ne olursa olsun uluslararası seferde çalıştırılmakta olup Türk limanlarına veya Türk limanlarından sefer yapan tüm ro-ro yolcu gemilerini ve yüksek hızlı yolcu teknelerini ve Türk limanlarına uğramaksızın birden fazla ülke limanları arasında yapılan uluslararası seferde çalıştırılan Türk bayraklı tüm ro-ro yolcu gemilerini ve yüksek hızlı yolcu teknelerine uygulanır.

(2) İdare, Bu Yönetmeliğin üçüncü bölüm hükümlerini, birinci fıkrada belirtilen deniz alanlarından başka deniz alanlarında yurtiçi seferlere çıkan ro-ro yolcu gemileri ve yüksek hızlı yolcu teknelerine de uygulayabilir. Bu gibi durumlarda, ilgili kurallar, şirketin bayrağı, milliyeti veya kuruluş yeri bakımından ayırım yapılmaksızın, aynı şartlar altında işleyen bütün ro-ro yolcu gemileri veya yüksek hızlı yolcu teknelerine uygulanır.

Yapılması gerekli ilk denetimler

MADDE 12 – (1) Ro-ro yolcu gemileri veya yüksek hızlı yolcu tekneleri; düzenli seferde işletilmeye başlamadan önce, bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihte düzenli seferde işletilenler ise yürürlük tarihinden itibaren oniki ay içinde, İdare tarafından aşağıdaki hususlara uygunluğu denetlenir.

a) Bayrak devlet idaresi veya adına hareket eden bir yetkilendirilmiş kuruluş tarafından düzenlenmiş olan geçerli sertifikaları taşımak.

b) Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihteki mevcut hâliyle; diğer ilgili mevzuat veya uyumlaştırılmış denetim ve belgelendirme sistemi kapsamında A.746 (18) sayılı IMO Genel Kurul Kararına ilişik olan ilgili usuller ve kılavuz esasları uyarınca sertifikalar düzenlenmesi için denetimden geçmiş olmak.

c) Teknesi, makineleri ve elektrik ve kontrol tesisatlarının yapımı ve bakımı için yetkilendirilmiş bir kuruluşun klaslama için belirlenmiş kuralları veya İdare tarafından veya bayrak devlet idaresi tarafından eşdeğer olarak kabul edilen kurallara uygun olmak.

ç) (Değişik:RG-4/2/2009-27131) Uluslararası sefer yapan ro-ro yolcu gemileri ve yüksek hızlı yolcu tekneleri için olası bir deniz kazası araştırmasına yönelik bilgi sağlamak amacıyla, A.861(20) sayılı ve 27/11/1997 tarihli ve IMO Genel Kurul Kararında belirtilen performans standartlarını karşılayacak ve 61996 sayılı Uluslararası Elektroteknik Komisyonu (IEC) standardında belirlenen test standartlarına uygun bir seyir veri kayıt cihazıyla (VDR) donatılmış olmak.

Şirketler ve bayrak devletleriyle ilgili olarak gereken ilk denetimler

MADDE 13 – (1) Şirketler, bir ro-ro yolcu gemisini veya yüksek hızlı yolcu teknesini düzenli bir seferde işletmeye başlamadan önce, bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihte düzenli bir seferde işletmekte olanlar ise yürürlük tarihinden itibaren oniki ay içinde;

a) Ek-3’te öngörülen şirketler tarafından yerine getirilecek olan özel şartların uygulanabilmesi için gerekli tedbirleri almalı ve bu fıkra ve 12 nci maddede hükümlerine uyduklarını İdareye ispat etmelidir.

b) İdarenin ve ilgili diğer devletlerin idarelerinin 20 nci maddede uyarınca bir deniz kazasıyla ilgili herhangi bir araştırmayı yürütme, böyle bir araştırmaya tam olarak katılma veya bu hususta işbirliği yapma yetkisine sahip olduklarını ve böyle bir kazaya karşın gemi veya teknelerinin VDR cihazlarından elde edilen bilgilere İdare veya ilgili diğer devlet idareleri tarafından ulaştırılmasına izin vereceklerini taahhüt etmelidir.

(2) İdare, yabancı bir ülkenin bayrağını taşıyan yolcu gemileri veya yüksek hızlı yolcu tekneleri için, söz konusu bayrak devletinin bu Yönetmeliğin üçüncü bölümündeki gerekleri karşılamaya yönelik olarak şirketin taahhüdünü kabul ettiği hususunda onayının olup olmadığını araştırmalıdır.

İlk özel denetimler

MADDE 14 – (1) İdare, bir ro-ro yolcu gemisinin veya yüksek hızlı yolcu teknesinin düzenli bir seferde emniyetli işletim şartlarını yerine getirdiğini tespit amacıyla, Ek-3 ve E-4 uyarınca ilk özel denetimleri aşağıda belirtildiği şekilde uygular.

a) Bir ro-ro yolcu gemisi veya yüksek hızlı yolcu teknesi, düzenli bir seferde işletilmeye başlamadan önce.

b) Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihte düzenli bir seferde işletmekte olanlar için ise, yürürlük tarihinden itibaren oniki ay içinde.

(2) İdare, ro-ro yolcu gemisinin veya yüksek hızlı yolcu teknesinin düzenli bir seferde işletilmeye başlamasından önce yapacağı ilk özel denetim için, 12 nci ve 13 üncü maddeleri kapsamındaki denetimlerle sağlanan doğrulamadan en fazla bir ay sonraya denk gelen bir tarih belirler.

Özel hükümler

MADDE 15 – (1) Bir ro-ro yolcu gemisi veya yüksek hızlı yolcu teknesi, Türk limanlarına, Türk limanlarından veya Türk limanları içinde sefer yapılan yeni bir hizmete aktarıldığında, İdare, önceki ev sahibi devletlerce ro-ro yolcu gemisi veya yüksek hızlı yolcu teknesi için daha önce yapılmış olan tespit ve denetimlerin sonuçlarını azami dikkatle incelemelidir. İdarenin daha önceki bu tespit ve denetimlerin uygunluğunu ve bunların yeni işletim şartları bakımından geçerli olduklarını tespit edilmesinin şartıyla, 12, 13 ve 14 üncü maddede hükümleri ro-ro yolcu gemisi veya yüksek hızlı yolcu teknesinin yeni düzenli seferde işletilmeye başlamasından önce uygulanmaz.

(2) Bu Yönetmeliğin üçüncü bölümüne uygun nitelikte olan ve bu bölümün hükümleri kapsamındaki düzenli bir seferde zaten işletmekte olan bir ro-ro yolcu gemisi veya yüksek hızlı yolcu teknesi, söz konusu hükümlere tabi bir başka düzenli seferde aktarıldığında; İdare ile uluslararası seferlerin öteki ucundaki diğer ev sahibi devletlerin yetkili makamları arasında rota özelliklerinin benzer oldukları konusunda, ro-ro yolcu gemisinin yeni işletim şartları bakımından söz konusu seferlerde emniyetli işletim için bütün şartları karşıladığı hususunda mutabakata varmaları hâlinde, 12, 13 ve 14 üncü maddede hükümleri uygulanmaz. Bir şirketin talebi üzerine

İdare, rota özelliklerinin benzer olup olmadıkları konusunda görüşünü önceden bildirebilir.

(3) Öngörülme durumları nedeniyle, seferin devamlılığını sağlamak için bir yedek ro-ro yolcu gemisi veya yüksek hızlı yolcu teknesinin derhâl kullanıma sokulması gerektiği ve birinci ve ikinci fıkranın geçerli olmadığı hâllerde, İdare;

a) Görsel bir muayene ve belge incelemesi sonucunda, ro-ro yolcu gemisi veya yüksek hızlı yolcu teknesinin emniyetli işletimi için gereken şartları karşılamadığı yolunda herhangi bir tespit elde edememesi,

b) 12, 13 ve 14 üncü maddelere göre düzenlenen tespit ve denetimleri bir ay içinde tamamlaması, şartıyla söz konusu ro-ro yolcu gemisinin veya yüksek hızlı yolcu teknesinin düzenli seferlerde işletilmesine izin verebilir.

Düzenli özel denetimler ve diğer denetimler

MADDE 16 – (1) İdare, her oniki aylık dönemde bir defa olmak üzere;

a) Ek-4'te gösterilen özel denetim usulleri uyarınca bir özel denetim,

b) Gemi veya teknenin bütün emniyetli işletim gereklerini yerine getirmeye devam ettiğinden emin olmak için Ek-3, Ek-4 ve Ek-5'te gösterilen hususları kapsayacak şekilde düzenli sefer sırasında bir denetim, yapar.

(2) 14 üncü madde uyarınca yapılan ilk özel denetim, bu madde yönünden özel denetim sayılır.

(3) Ro-ro yolcu gemisi veya yüksek hızlı yolcu teknesi esaslı şekilde tamirat veya tadilat geçirdiğinde veya bir yönetim veya bayrak değişikliği olduğunda veya bir yetkilendirilmiş kuruluş transferi durumunda İdare, Ek-4'te belirtilen usullere göre bir özel denetim yapar. Ancak, bir yönetim veya bayrak değişikliği veya klas transferi durumunda İdare, söz konusu ro-ro yolcu gemisi veya yüksek hızlı tekne için daha önce yapılmış olan tespit ve denetimleri dikkate aldıktan sonra ve bu değişiklik veya transfer geminin veya teknenin emniyetli işletimini etkilememesi şartıyla, gemiyi veya tekneyi özel denetimden muaf tutabilir.

(4) Birinci fıkranın (a) ve (b) bentleri ile ikinci fıkrada sözü edilen denetimlerin, bu Yönetmeliğin gereklilikleriyle ilgili olarak hizmetten alıkoymayı gerektiren eksiklikler tespit etmesi veya doğrulanması hâlinde, normal muhasebe dönemindeki bu denetimlerin tüm masrafları şirket tarafından karşılanır.

Bildirim

MADDE 17 – (1) İdare; 12, 13, 14 ve 16 ncı maddeler kapsamında yapılan tespit ve denetimlerin neticesini şirketlere yazılı olarak bildirir.

Seferlerin durdurulması

MADDE 18 – (1) İdare, tehlike giderilene ve bu bölümde belirtilen şartlar yerine getirilene kadar aşağıdaki durumlarda bir ro-ro yolcu gemisi veya yüksek hızlı yolcu teknesinin düzenli seferlerini durdurur.

a) 12 nci ve 13 üncü maddelerde belirtilen şartlara uyulmaması.

b) 14 üncü ve 16 ncı maddelere göre yapılan denetimlerde can, mal ve seyir güvenliğine yönelik acil bir tehlike oluşturabilecek eksikliklerin saptanması.

c) İlgili ulusal mevzuata uyulmaması sebebiyle can, mal ve seyir güvenliğine yönelik acil bir tehlike oluştuğunun tespit edilmesi.

ç) 21 inci maddenin birinci fıkrasının (a) ve (d) bentlerinde belirtilen hususlarda bayrak devletince İdareye başvurulmamış olması.

(2) İdare, söz konusu ro-ro yolcu gemisinin veya yüksek hızlı yolcu teknesinin düzenli seferini durdurma kararını gerekçesiyle birlikte yazılı olarak şirkete bildirir.

(3) Düzenli bir seferde çalışmakta olan ro-ro yolcu gemisini veya yüksek hızlı yolcu teknesinde birinci fıkrada belirtilen eksiklikler tespit edilmiş ise İdare, bu eksiklikler can, mal ve seyir güvenliğine yönelik acil bir tehlike oluşturmamak şartıyla, şirketten bunların derhâl veya belirleyeceği makul bir süre içinde giderilmesi için gerekli tedbirleri almasını ister. Şirket tarafından alınacak tedbirler sonucunda İdare tarafından yapılacak denetimlerde eksikliklerin tam olarak giderilmediği tespit edilirse, geminin veya teknenin seferi İdare tarafından durdurulur.

(4) Durdurma kararına karşı şirketin itiraz hakkı vardır. İtiraz gemilerin genel muayenesi ve belgelendirilmesine ilişkin mevzuatta düzenlenen esas ve usullerde yapılır ve İdare tarafından derhâl incelenir. Ancak, itiraz hakkında bir karar verilmeye kadar seferin durdurulması kararını etkilemez. Seferin durdurulması kararı ilgili şirkete bildirilirken, itiraz hakkı konusunda da usulünce bilgi verilir.

(5) Bir ro-ro yolcu gemisi veya yüksek hızlı yolcu teknesinin düzenli seferde işleme başlamasından önce 12, 13 ve 14 üncü madde hükümlerinin uygulanması hâlinde, geminin düzenli seferini durdurma kararı İdare tarafından yapılan ilk özel denetimden itibaren bir ay içinde alınmalı ve derhâl şirkete bildirilmelidir.

İlk ve düzenli özel denetimlere ilişkin usuller

MADDE 19 – (1) Özel denetimlerden başarıyla geçmiş bulunan ro-ro yolcu gemisi ve yüksek hızlı yolcu teknesi, 26/3/2006 tarihli ve 26120 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Liman Devleti Denetimi Yönetmeliğinde belirtilen genişletilmiş denetimlerden ve söz konusu Yönetmelikte belirtilen yolcu gemileri veya bu sınıfa dâhil olanların dışındaki gemiler için geçerli olan genişletilmiş denetimlerden muaf tutulur.

(2) İdare, uluslararası düzenli seferlerle ilgili olarak bu bölümde öngörülen özel denetimler bakımından rotanın diğer ucundaki ev sahibi devletlerle işbirliği yapar. Bu işbirliği, özel denetimlerin ilgili ev sahibi devletlerin yetkili denetim uzmanlarından oluşan bir ekip tarafından gerçekleştirilir.

(3) İdare, klaslamaya ilişkin hükümlerin yerine getirilip getirilmediği konusunda kapsamlı bir denetime ihtiyaç duyduğunda, uygun ise denetimi yapacak ekibin denetimi gerçekleştirebilecek nitelikte teknik seviyede olması amacıyla yetkili bir kuruluşun denetim görevlisini ekibe dâhil edebilir. Ekip, tespit ettiği eksiklikleri İdareye rapor eder. İdare, bir başka ev sahibi devletin talebi hâlinde de denetim yapılmasını kabul edebilir. İlgili bayrak devleti denetime katılmamış ise, İdare bu raporu o devlete iletir.

(4) Şirketlerce talep edildiğinde, ilgili bayrak devletin idaresinden özel denetimi yapacak ekibe görevli göndermesini talep eder.

(5) İdare, 14 üncü ve 16 ncı maddeler uyarınca bir denetimin planlamasını yaparken, ro-ro yolcu gemisinin veya yüksek hızlı yolcu teknesinin işletim ve bakım takvimini mümkün olduğu kadar dikkate almak zorundadır.

(6) Özel denetimlerden elde edilen sonuçlar, formatı İdare tarafından belirlenen bir raporda gösterilir.

Kaza araştırması

MADDE 20 – (1) Bu Yönetmeliğin üçüncü bölümünün hükümlerine tabi olan bir ro-ro yolcu gemisi veya yüksek hızlı yolcu teknesinin karıştığı herhangi bir deniz kazasının araştırılması, 31/12/2005 tarihli ve 26040 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Deniz Kazalarının İncelenmesine İlişkin Yönetmeliğe göre yapılır.

İlave tedbirler

MADDE 21 – (1) İdare;

a) Bir muafiyet tanrı veya belgesini düzenlerken, muafiyetin uygun olup olmadığına dair anlaşmazlıkları çözmek için, ilk özel denetim öncesinde mümkün olduğunca uluslararası seferlerde diğer ilgili ev sahibi devletlerin ve bayrak devletin idareleriyle işbirliği yapmalıdır.

b) Ro-ro yolcu gemilerine ve yüksek hızlı yolcu teknelerine, düzenli hizmetin veya emniyetinden İdarenin sorumlu olduğu kısmının emniyetli bir biçimde yürütülmesinde yardım etmek için, mümkün olduğu ölçüde A.795 (19) sayılı IMO Genel Kurul Kararı uyarınca sahilde kurulu seyir rehberlik sistemleri ve diğer bilgilendirme sistemleri kurar, işletir veya işletir.

c) Talep edildiğinde, 19 uncu maddenin altıncı fıkrasında belirtilen denetim raporlarının nüshalarını, var ise IMO numarasıyla birlikte ilgili bölgesel veya uluslararası kuruluşa gönderir.

ç) Düzenli seferlerde ro-ro yolcu gemileri veya yüksek hızlı yolcu tekneleri işleten şirketlerin, gemi üzerinde meydana gelebilecek olağanüstü durumlar için birleştirilmiş bir acil durum planlama sistemini belirlemesi ve uygulamalarını sağlar. Bu amaçla, olağanüstü durumlar için birleştirilmiş bir acil durum planlama sisteminin yapısıyla ilgili kılavuz esaslar üzerine A.852 (20) sayılı IMO Genel Kurul Kararında öngörülen çerçeve uygulanır. Uluslararası seferler bakımından İdare, mümkün olduğu ölçüde diğer ilgili ev sahibi devletlerle birlikte farklı rotalar için bir plan oluşturur.

d) Yüksek hızlı tekne işletme izni verilmesinden önce, Yüksek Hızlı Tekne Kodununun 1.9.3 sayılı paragrafının hükümleri gereğince, ev sahibi devlet idaresi sıfatıyla bayrak devletin idaresinin kendisine danışmasını sağlamalıdır. Yaşamı, doğal kaynakları ve kıyı faaliyetlerini korumak için yerel durumların gerekli kıldığı işletimle ilgili kısıtlamaların tespit ve devamını sağlar ve bu kısıtlamalara uyulmasını sağlamak için gerekli tedbirleri alır.

Ev sahibi devletlerle işbirliği

MADDE 22 – (1) Uluslararası seferlerle ilgili olarak İdare, bu bölümün hükümlerini uygularken mümkün olduğu kadar aynı düzenli hizmetle ilgilenen ev sahibi devletlerle irtibat hâlinde bulunur.

(2) İdare, bir Türk limanından veya bir Türk limanına bir düzenli ro-ro yolcu gemisiyle veya yüksek hızlı yolcu teknesiyle sefer yapan herhangi bir şirkete Yönetmeliğin bu bölümü uyarınca getirilen yükümlülükler hakkında, ev sahibi devletlerin idarelerine ve bayrak devletin idaresine bilgi vermek zorundadır.

Denetim görevlilerinin nitelikleri

MADDE 23 – (1) Bu bölümde belirtilen denetim faaliyetlerinde yer alacak denetim görevlileri, aşağıdaki nitelikleri haiz olmalıdır.

a) 26/3/2006 tarihli ve 26120 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği'nde denetim görevlileri için belirlenen asgari şartları taşımak.

b) Bu Yönetmelik hükümleri konusunda yeterli bilgi sahibi olmak.

c) Bu Yönetmelikte öngörülen özel denetimleri yapmak üzere İdare tarafından yetkilendirilmiş olmak.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM Çeşitli ve Son Hükümler

Yürürlükten kaldırılan Yönetmelik

MADDE 24 – (1) 5/6/2006 tarihli ve 26189 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Ro-Ro Yolcu Gemileri ve Yüksek Hızlı Tekneler Yönetmeliği yürürlükten kaldırılmıştır.

Mevcut denetim görevlileri

GEÇİCİ MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten önce İdare tarafından denetim görevlisi olarak yetkilendirilen ancak 23 üncü maddede belirtilen şartları taşımayan personel, bayrak devleti veya liman devleti denetimleri yapmak üzere, İdare tarafından yetkilendirilmiş olmak şartıyla denetim görevlisi olarak kabul edilir.

Mevcut ro-ro yolcu gemileri için özel denge şartları

GEÇİCİ MADDE 2 – (1) 7 nci maddenin ikinci fıkrası kapsamına girenler hariç olmak üzere, mevcut ro-ro yolcu gemileri, en geç 1 Ocak 2015 tarihine kadar Ek-1’de belirtilen özel denge şartlarına uygun hâle getirilir.

(2) Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihte 1974 SOLAS Sözleşmesinin Bölüm II-1, Kural 8 hükümlerine uygun bulunan mevcut ro-ro yolcu gemileri, en geç 31/12/2020 tarihine kadar Ek-1’de belirtilen özel denge şartlarına uymalıdır.

Yürürlük

MADDE 25 – (1) Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 26 – (1) Bu Yönetmelik hükümlerini Denizcilik Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakan yürütür.

Yönetmeliğin Yayımlandığı Resmî Gazete’nin		
	Tarihi	Sayısı
	30/1/2008	26772
Yönetmelikte Değişiklik Yapan Yönetmeliklerin Yayımlandığı Resmî Gazetelerin		
	Tarihi	Sayısı
1.	4/2/2009	27131
2.		

Ek- 1

RO-RO YOLCU GEMİLERİ İÇİN ÖZEL DENGE ŞARTLARI

1) Su geçimez bölmeleme ve hasarlı durumda dengeye ilişkin 1974 SOLAS Sözleşmesi Bölüm II-1, Kural 8 şartlarına ek olarak, bu Yönetmelik kapsamındaki tüm ro-ro yolcu gemileri, bu Ekte düzenlenen şartlara uyar.

1.1) Birinci güvertede, hasar gördüğü varsayılan ro-ro kargo bölümünün veya 1974 SOLAS Sözleşmesi Bölüm II-2, Kural 3’de tanımlanan özel kargo bölümünün su hattı üzerinde birikmiş olduğu varsayılan deniz suyu miktarının etkisini dikkate alınarak 1974 SOLAS Sözleşmesi Bölüm II-1/B, Kural 8.2.3 hükümlerine riayet edilmiştir (bundan böyle "hasarlı ro-ro güvertesi" olarak anılacaktır). Bu Ekte belirtilen stabilite standardının uygulanması sırasında, 1974 SOLAS Sözleşmesi Bölüm II-1/B Kural 8’in diğer şartlarına riayet etme gerekliliği yoktur. Biriktirdiği varsayılan deniz suyu miktarı, aşağıdakilerin üzerinde sabit bir yüksekliğe sahip bir su yüzeyi esasına göre hesaplanır.

1.1.1) Ro-ro güvertesinin hasarlı bölmesinin güverte kenarındaki en alçak nokta, veya

1.1.2) Hasarlı bölmenin güverte kenarı batmış ise, hesaplama tüm yana yatma ve trim

açıları üzerindeki durgun su yüzeyi üzerinde sabit bir yüksekliği esas alınır. Yani;

– Yükleme hattının (fr) 0,3 m veya daha az olması halinde 0,5 m’den,

– Yükleme hattının (fr) 2,0 veya daha az olması halinde 0,0 m’den,

– Yükleme hattının (fr) 0,3 m veya daha fazla ancak 2,0 m’den,

az olması halinde lineer interpolasyon ile belirlenecek ara değerler.

Hasarlı ro-ro güvertesinde biriktirdiği farz edilen su miktarının etkisinin dikkate alınmadığı hasarlarda yüklem hattı (fr), hasarın olduğu yerde hasarlı ro-ro güvertesi ile son su hattı arasında kalan asgari mesafe olarak alınmıştır.

1.2) Yüksek randımanlı bir drenaj sistemi mevcut ise, bayrak devleti yönetimi su yüzeyinin yüksekliğinin azaltılmasına müsaade edebilir.

1.3) Coğrafi olarak kısıtlanmış operasyon alanlarında bulunan gemiler için, bayrak devleti yönetimi su yüzeyi yüksekliğini aşağıdakiler ile değiştirmek sureti ile 1.1 numaralı paragrafa göre tespit edilen su yüzeyi yüksekliğini azaltabilir.

1.3.1) Alanı tanımlayan belirgin dalga yüksekliği (hs) 1,5 m veya daha az ise 0,0 m,

1.3.2) Alanı tanımlayan belirgin dalga yüksekliği (hs) 4,0 m veya daha fazla ise, 1.1 numaralı paragrafa göre tespit edilen değer.

1.3.3) Alanı tanımlayan belirgin dalga yüksekliği (hs) 1,5 m veya daha çok ancak 4,0 m’den az ise, ara değerler aşağıdaki şartların belirlenmiş olması halinde lineer interpolasyon ile tespit edilir.

– Bayrak devlet yönetimi, belirgin dalga yüksekliğinin (hs) alanı temsil ettiğini ve bunun %10’dan daha büyük bir ihtimali aşmadığını belirlemişse,

– İşletim alanı ve uygun hallerde belirli bir belirgin dalga yüksekliği (hs) değerinin tespit edildiği dönem sertifikalarında belirtilmişse.

1.4) 1.1 veya 1.3 numaralı paragrafta belirtilen şartlara bir alternatif olarak, bayrak devleti idaresi aşağıdaki uygulamaları kabul edebilir.

– 1.1 veya 1.3 numaralı paragrafta belirtilen şartlardan muafiyet uygulayabilir.

– EK-1/A’da yer alan ve geminin dalgalı bir deniz yoluyla 1.1 numaralı paragraf çerçevesinde en kötü koşullar düşünülerek, 1974 SOLAS Sözleşmesi Bölüm II-1/B, Kural 8.4’de belirtildiği şekilde varsayılan hasar miktarı ile alabora olmayacağına ortaya koyan model deney metoduna uygun şekilde, bir gemi için müferiden gerçekleştirilen model deneyleriyle tespit edilen kanıtları kabul edebilir.

1.5) 1.1 veya 1.3 numaralı paragraflara uygunluğunun bir eşdeğeri olarak model deneylerinin sonuçlarının kabul edildiği ve model deneylerinde kullanılan belirgin dalga yüksekliği (hs) değerleri, geminin sertifikalarına kaydedilmelidir.

1.6) 1974 SOLAS Sözleşmesi Bölüm II-1/B, Kural 8.2.3 ile Bölüm II-1/B, Kural 8.2.3.4’e uyum amacı ile geliştirilen 1974 SOLAS Sözleşmesi Bölüm II-1/B, Kural 8.7.1 ve Bölüm II-1/B, Kural 8.7.2 uyarınca gemi kaptanına iletilen bilgiler, bu şartlara göre onaylanan ro-ro yolcu gemileri için de uygulanmalıdır.

2) 1 numaralı paragrafta belirtilen, hasarlı ro-ro güvertesinde biriktirdiği varsayılan deniz suyu hacminin etkileri aşağıdaki hükümlere göre değerlendirilir:

2.1) Perdenin tüm parçaları, geminin her iki tarafında da düşey yüzeylerinin iç kısmında yer alıyorsa ve 1974 SOLAS Sözleşmesi Bölüm II-1, Kural 2’de tanımlandığı ve dik açılardan, en derin bölmeleme yüklem hattının seviyesinde merkez hattının sağ açılarda göre ölçüldüğünde, gövde kaplamasından geminin eninin beşte birine eşit bir mesafede bulunmakta ise, çapraz veya düşey bir bölme, etki görmemiş olarak kabul edilir.

2.2) Bu EK’in hükümlerine riayet edilmesi amacı ile, geminin cidannın yapısal olarak kısmen genişletilmiş olması halinde, gemi eninin beşte biri değerindeki ilave artış kullanılır. Genişletme öncesinde kabul gören değerler olan düşey bölme penetrasyonları, hava firarları vs.nin konumları için belirleyici olamazlar.

2.3) Hasarlı ro-ro güvertesinde, bölmede biriktirdiği varsayılan deniz suyunu sınırlamak üzere, geçerli olan dikkate alınan çapraz veya düşey bölmelerin geçmezliği drenaj sistemi ile ölçülecek olup, hasar hesaplarının sonuçlarına uygun olarak hidrostatik basınca dayanıklı ve bu bölmelerin yüksekliği en az 2,2 m olmalıdır. Asma güverte bulunan gemilerde düşey bölmenin asgari yüksekliği, indirilmiş konumda iken asma güvertenin alt kısmının yüksekliğinden düşük olmamalıdır.

2.4) Tam enine asma güverteler (full-width hanging decks) ve yan boşluklar (wide side casing) gibi özel düzenlemelerde, detaylı model deneylerine bağlı olarak diğer perde yükseklikleri de kabul edilebilir.

2.5) Hasarlı ro-ro güvertesinin herhangi bir bölümü için biriktirdiği varsayılan deniz suyu etkisinin, güvertenin her iki yanında bölme boyunca eşit olarak yer alan ve aşağıdakilere uygun olan frengi delikleri bulunması kaydı ile dikkate alınması gerekli değildir.

2.5.1) $A \geq 0,31$ olmalıdır. [Burada (A), güvertenin her iki yanındaki frengi deliklerinin m² cinsinden toplam alanı ve (l), kompartımanın, metre cinsinden

uzunluğudur]

2.5.2) Hasarlı ro-ro güvertesi üzerinde varsayılan su hacminin etkisini dikkate almaksızın, en kötü hasar şartlarında, en az 1,0 m yüklem hattını sürdürmelidir.

2.5.3) Frengi delikleri hasarlı ro-ro güvertesi üzerinden 0,6 m yükseklikte yer almalı ve deliklerin alt kenarı, hasarlı ro-ro güvertesinin üzerinden 2 cm mesafede olmalıdır.

2.5.4) Ro-ro güvertesinde birikebilecek suyun boşaltılmasını sağlamak üzere, bu frengi deliklerinde kapama cihazları veya kapaklar bulunmalı ve bu tertibat ro-ro güvertesinde birikebilecek suyun drenaj ile akıtılmasını sağlamalıdır.

2.6) Ro-ro güvertesi üzerinde düşey bir bölmenin hasarlı olduğu varsayıldığında, perdeye bitişik her iki kompartmanın, 1.1 veya 1.3 numaralı paragraflarda hesaplandığı şekilde, aynı su yüzey yüksekliğinde su aldığı varsayılmalıdır.

3) Belirgin dalga yüksekliği tespit edilirken, bu Yönetmeliğin 10 uncu maddesi uyarınca haritalarda verilen dalga yükseklikleri veya İdare tarafından tespit edilen deniz alanları listesi kullanılmalıdır.

3.1) Daha kısa bir mevsim boyunca çalıştırılacak gemilerde, kullanılacak olan belirgin dalga yüksekliği, geminin güzergahında limanı bulunan diğer ülkeler ile mutabakat içerisinde ev sahibi devlet tarafından tespit edilir.

4) Model testleri, aşağıdaki EK-1/A'ya göre yapılır.

Ek-1/A

Model Test Yöntemi

1) Hedefler:

Yönetmeliğin EK-1'inde yer alan denge şartları 1.4 numaralı paragrafta belirlenen testlerde, geminin en kötü hasar durumu ihtimaline göre 3 numaralı paragrafta belirtilen deniz şartlarına dayanıklı olması gereklidir.

2) Gemi modeli:

2.1) Model, gerek dış konfigürasyonda, gerekse dahili yerleşimde geminin aslına esas alınmalıdır. Özellikle, su baskını ve su alma üzerinde etkisi olan tüm hasarlı mekanlar dikkate alınmalıdır. Hasar, 1974 SOLAS Sözleşmesi Bölüm II-1/B, Kural 8.2.3.2'ye uygun olarak tanımlanmış en kötü hasar durumunu yansıtmalıdır. 1974 SOLAS Sözleşmesine göre en kötü hasar konumu, gemi ortasından ± 10 Lpp aralığının dışında ise, gemi ortasındaki gemi sacı seviyesinde ilave bir test gereklidir. Bu ilave test, sadece ro-ro alanlarının hasarlı olduğu varsayıldığında gereklidir.

2.2) Model, aşağıdakilere uygun olmalıdır:

2.2.1) Dikmeler (Lpp) arasındaki mesafe en az 3 m olmalıdır.

2.2.2) Bu özelliğin sonuçları üzerinde etkisi varsa, gövde yeterince ince olmalıdır.

2.2.3) Hareket özelliklerine ilişkin modeller, geminin aslına uygun olarak hazırlanmalı, yalpa ve baş-kıç hareketlerindeki dönüş yarıçaplarının ölçüklerine özellikle dikkat edilmelidir. Draft, trim, yatma ve ağırlık merkezi en kötü hasar ihtimalini yansıtmalıdır.

2.2.4) Düşey bölme güvertesi üzerinde ve altındaki su geçirmez düşey bölmeler, hava fırırları gibi asimetric su baskılarına yol açabilen temel tasarım özelliklerinin modelleri, gerçek durumu mümkün olduğunca yansıtmak şeklinde hazırlanmalıdır.

2.2.5) Yaralanma boyu şekli aşağıdaki gibi;

2.2.5.1) Dikdörtgen yan profil, 1974 SOLAS Sözleşmesi Bölüm II-1/B, Kural 8.4.1'e uygun bir genişliğe ve sınırsız dikey uzanıma sahip,

2.2.5.2) Yatay düzlemde ikizkenar üçgen profilini yüksekliği, 1974 SOLAS Sözleşmesi Bölüm II-1/B, Kural 8.4.2'e göre B/5'e eşit, olmalıdır.

3) Deney prosedürü:

3.1) Model, Jonswap spektrumu tarafından denge şartlarının 1.3 numaralı fıkrasında tanımlanan hs belirgin dalga) dalga tepesi artış faktörüne yüksekliği ile tanımlanan ve aşağıda belirtilen (ve (Tp) pik periyoduna sahip olan uzun dalga tepeli (long-crested) yoluna tabi tutulmalıdır.

$= 3,3g \quad 3.1.1) (Tp) = 4\sqrt{hs}$ ve ve,

3.1.2) Tp, belirlenen yüklem koşulunda güverte üzerinde su olmaksızın hasarlı gemiye yönelik yalpa rezonans periyoduna $= 1'$ dir. geçit olup $6\sqrt{h}$ 'den yüksek değildir ve

3.2) Model, serbest olarak seyir edebilmeli ve direk ile yerleştirildiğinde (90° baş kısmında) ve yara gelen dalgalara doğru durmalıdır. Model, alabara dayanaç şeklinde sınırlanmamalıdır. Eğer gemi su almış haldeyken dik ise, yatma 1° hasara doğrultulmalıdır.

3.3) Her bir dalga tepesi periyodu için en az beş deney gerçekleştirilmelidir. Her bir deney için test süresi sabit konuma ulaşılan kadar olmalı, ancak tam ölçekli zamanda otuz dakikadan az olmamalıdır. Her bir test için farklı bir dalga cihazı kullanılmalıdır.

3.4) Deneylerden hiçbiri, hasar doğru nihai bir meyil vermiyorsa, deneyler her iki belirgin dalga şartında da beşer kez tekrarlanmalı veya alternatif olarak modele, hasara doğru ilave bir derece kaç açısı verildikten sonra deney, her iki belirgin dalga şartında ikiser kez tekrarlanmalıdır. Bu ilave deneylerin amacı, iki yönde de mümkün olan en iyi şekilde alabara karşı direnç kapasitesini ortaya koymaktır.

3.5) Testler, aşağıdaki hasar ihtimallerine göre gerçekleştirilmelidir:

3.5.1) 1974 SOLAS Sözleşmesi uyarınca, GZ eğrisi altındaki kısma göre en kötü hasar ihtimaline,

3.5.2) 2.1 numaralı paragrafta göre gerekli ise, en kötü gövde ortası hasarı, gövde orta kısmındaki deniz yüzeyinden yüksekliğe, göre alınmalıdır.

4) Kurtulma Kriterleri:

3.3 numaralı paragrafta belirtildiği üzere, ardışık testlerde durağanlık elde edildiği zaman gemi kurtulmuş olarak kabul edilir. Ancak, yuvarlanma çevrimlerinin %20'sinden daha sık olarak, yuvarlanma açısı düşey eksende 30° 'yi aşıyorsa veya sabit topuk açısı 20° 'den fazla ise, sabit bir konuma ulaşılmış olsa da, bu bir alabara durumu olarak kabul edilmelidir.

5) Test onayı:

5.1) Model test programlarına ilişkin teklifler, önceden onaylanmak üzere ev sahibi devlet yönetimine sunulmalıdır. Ayrıca, daha düşük hasarlarda da en kötü durum ihtimallerinin ortaya çıkabileceği dikkate alınmalıdır.

5.2) Test, bir raporun yanısıra gemiye ve test sonuçlarına ilişkin bir video kaydı ya da başka bir görsel kayıt vasıtası ile kaydedilmelidir.

Ek-2

ULUSAL İDARELER İÇİN BELİRLEYİCİ İLKELER

BİRİNCİ BÖLÜM **Uygulama**

Bu Yönetmeliğin 7 nci maddesinin son paragrafı hükümlerine uygun olarak, bu ilkeler İdare tarafından söz konusu geminin tasarımına uygun ve uyumlu olduğu sürece bu EK'de belirtilen denge şartlarının uygulanmasında kullanılmalıdır.

1) Bu Yönetmelik kapsamındaki tüm ro-ro yolcu gemileri, bu Yönetmeliğin yürürlüğe giriş tarihinde veya sonrasında yapılan bütün yolcu gemilerine uygulanacağından, kalan kararlık açısından, SOLAS 90 standardına uygun olmalıdır. 1.1 numaralı paragrafta istenen hesaplamaların yapılması için gerekli olan deniz seviyesinden yükseklik (fr)'yi tanımlayan şey bu gerekliliğin uygulanmasıdır.

1.1)

1.1.1) Bu paragraf, (ro-ro) perde güvertesinde biriken tahmini su miktarının uygulanmasına yöneliktir. Suyun, hasar deliğinden girmiş olduğu varsayılmaktadır. Bu paragraf, geminin, SOLAS 90 standardının tüm gerekliliklerini karşılamamanın yanı sıra, güvertedeki su miktarı açısından, 1974 SOLAS Sözleşmesi Bölüm II-1/B, Kural 8'in 2.3 – 2.3.4 arasındaki maddelerinde yer alan SOLAS 90 bölümünün kriterleri ile de uyumlu olması gerekmektedir. Bu hesap için, 1974 SOLAS Sözleşmesi Bölüm II-1/B, Kural 8'in başka gerekliliklerinin dikkate alınması gerekmemektedir. Örneğin bu geminin, bu hesap için denge açıları veya batırma payları gerekliliklerine uyması

gerekmemektedir.

1.1.2) Biriken su, ortak yüzeyi, araba güvertesinde su bastığı varsayılan bütün bölümlerin içinde olan bir sıvı yük olarak eklenir. Güvertedeki suyun yüksekliği (hw), hasar sonrasında deniz seviyesinden yüksekliğe (fr) bağlıdır ve hasar yoluyla ölçülmektedir (Şekil:1). Deniz seviyesinden yükseklik, EK-1'in 1. numaralı paragrafında belirtildiği üzere SOLAS 90 standardına uygunluğunun belirlenmesi için kullanılan tüm muhtemel hasar ihtimallerini incelendikten sonra varsayılan hasar yoluyla, hasarlı ro-ro güvertesi ile marjın hattı arasındaki minimum mesafedir (eğer alınmışsa, eşitleme önlemleri sonrasında). Fr hesaplanırken, hasar gören ro-ro güvertesinde biriktiği varsayılan farazi su hacminin etkisi dikkate alınmamalıdır.

1.1.3) Eğer (fr) 2,0 m veya daha fazlaysa, ro-ro güvertesinde su birikmediği varsayılır. Eğer 0,3 m veya daha azsa, (hw) yüksekliğinin 0,5 m olduğu varsayılır. Ara su yükseklikleri lineer enterpolasyon (iç değerlendirme) yoluyla bulunur (Şekil:2).

1.2) Suyu boşaltma yöntemleri, güvertede çok miktarda suyun birikmesini önleyebilecek kapasitede oldukları takdirde etkili olarak yorumlanabilir (saatte birkaç bin ton gibi). Bu değer bu Yönetmeliğin kabul edildiği tarihte üretilmiş drenaj sistemleri kapasitelerinin çok üstünde olup, böylesine yüksek kapasiteli drenaj sistemleri IMO tarafından geliştirilecek ilkeler esas alınarak geliştirilebilir ve onaylanabilir.

1.3)

1.3.1) Güvertede biriktiği varsayılan su miktarı, 1.1 numaralı paragrafta uygun her türlü azaltmaya ek olarak, coğrafi olarak tanımlanan sınırlanmış alanlardaki işlemler için azaltılabilir. Bu alanlar, bu Yönetmeliğin 11 inci maddesi hükümleri ile uyumlu olarak alanı tanımlayan belirgin dalga yüksekliği (hs) uyarınca belirlenmektedir.

1.3.2) Söz konusu alanda belirgin dalga yüksekliği (hs) 1,5 m veya daha azsa, hasar gören ro-ro güvertesinde ilave su birikmediği varsayılır. Söz konusu alanda belirgin dalga yüksekliği 4,0 m veya daha fazlaysa, o zaman biriktiği varsayılan suyun yüksekliği 1.1 numaralı paragrafta göre hesaplanan değer olmalıdır. Ara değerler lineer enterpolasyon (iç değerlendirme) yoluyla belirlenmelidir (Şekil:3).

1.3.3) (Hw) yüksekliği sabit tutulur. Bu nedenle eklenen su miktarı, yan yatma açısı ve belirli bir yan yatış açısında güvertenin suya batıp batmadığına bağlı olan bir değişkendir (Şekil:4). Araba güvertesi aralıklarının varsayılan permabilitesinin %90 olarak alınmasına (MSC/Circ.649'e göre) dikkat edilmelidir. Su bastığı varsayılan diğer alanların permabilitesi ise, SOLAS Sözleşmesinde yer alan değerler olmalıdır.

1.3.4) Bu Yönetmeliğe uyumu göstermek için yapılan hesaplamalar, 4,0 m'den az belirgin dalga yüksekliğine denk geliyorsa, o sınırlayıcı belirgin dalga yüksekliği geminin yolcu genişliği sertifikasına kaydedilmelidir.

1.4) - 1.5) 1.1 veya 1.3 numaralı paragraflarda belirtilen yeni denge gereklerine uyum sağlamanın bir alternatifi olarak İdare, model testleriyle uyum kanıtlamayı kabul edebilir. Model test usulleri EK-1/A'da yer almaktadır. Model testlere ilişkin kılavuz notlar bu EK'in İkinci Bölümünde bulunmaktadır.

1.6) Konvansiyonel yollarla belirlenen SOLAS 90 standart sınırlama işletim eğrileri (KG veya GM), "güvertedeki su"yun bu Yönetmelik hükümleri çerçevesinde varsayıldığı durumlarda geçerli olmayabilir ve bu ilave suyun etkilerini dikkate alan revize sınırlama eğri(leri) belirlemek gerekebilir. Bu doğrultuda, yeterli sayıda işletim sırasında çekilen su ve denk karşılığında yeterince hesaplama yapılması gerekmektedir.

1.6.1) Revize edilmiş sınırlayıcı operasyonel KG/GM eğrileri tekrarlama yoluyla türetilbilir; bu durumda güvertedeki su ile yapılan hasar denge hesaplamalarından elde edilen minimum artık GM, hasarlı güverte hatlarını (fr) belirlemek için kullanılan KG'ye eklenir (ya da GM'den düşülür). Güvertedeki su miktarları da buna dayanmaktadır. Bu işlem artık GM ihmal edilebilir düzeye gelene kadar tekrar edilir.

1.6.2) İşletmecilerin bu tekrarlama, serviste sürdürülebilecek maksimum KG/minimum GM ile başlayacakları ve güvertedeki su ile yapılan hasar denge hesaplamalarından elde edilen artık GM'yi minimuma indirmek için güverte perde düzenlemesini yapma yoluna gidecekleri beklenir.

2)

2.1) Konvansiyonel SOLAS hasar gereklilikleri dikkate alınacak olursa, B/5 hattındaki gemi içi bölmeler, yanal çarpma hasarlarında sağlam olarak değerlendirilmektedir.

2.2) Eğer yandaki yapısal çıkımlar 1974 SOLAS Sözleşmesi Bölüm II-1/B, Kural 8'e uyacak şekilde takılmışsa ve bunun sonucunda geminin eninde (B) artma ve bu nedenle geminin yanından B/5 mesafesinde artma varsa, bu tür değişiklikler mevcut yapısal parçaların veya perde güvertesinin altındaki ana çapraz su geçirmez bölmelerde mevcut herhangi bir girişte yer değişikliğine neden olmamalıdır (Şekil:5).

2.3)

2.3.1) Çapraz veya boylamasına takılan ve hasarlı ro-ro güvertesine farazi olarak biriken suyun hareket etmesini önlemek amacıyla dikkate alınan bölmeler/parmaklıkların tam anlamıyla "su geçirmez" olması gerekmektedir. Drenaj olanakları bölme/parmaklığın "öteki tarafında" su birikmesini önleyebilecek kapasitede olduğu sürece, küçük miktarlarda kaçığa izin verilebilir. Oluklu deliklerin, su seviyelerinde pozitif farklık kaybı nedeniyle işleme hale geldiği durumlarda, başka pasif drenaj yöntemleri sağlanmalıdır.

2.3.2) Çapraz ve boylamasına bölme/parmaklıkların yüksekliği (8 x hw) metreden az olmamalıdır. burada (hw) deniz seviyesinden yükseklik ve belirgin dalga yüksekliği (1.1 ve 1.3 numaralı paragraflarda belirtilen şekilde) uygulanarak hesaplanan birikmiş su yüksekliğidir. Ancak, hiç bir koşulda bölme/parmaklığın yüksekliği aşağıda belirtilen değerlerin büyüğünden küçük olmamalıdır:

- 2,2 metre veya,

- (b) perde güvertesi ile, indirilmiş konumdayken, ara güverte veya asma araba güvertelerinin alt tarafındaki yapının en alçak noktası arasındaki yükseklik. Bölmenin üst ucu ile kaplamanın altındaki her türlü boşluğun, çapraz yönde veya boylamasına uygun bir şekilde "kaplanmasına" dikkat edilmelidir (Şekil:6).

2.4) Yukarıda belirtilen değerlerden daha kısa bölmeler/parmaklıklar, alternatif tasarımın uygun sağ kalma standardını sağladığını teyit etmek için, bu EK'in İkinci Bölümü uyarınca model testler uygulandığı takdirde kabul edilebilir. Bölme/parmaklığın yüksekliği ayarlanırken, yüksekliğin aynı zamanda gereken stabilite aralığında, artan su basmalarını önleyecek yükseklikte olmasına dikkat edilmelidir. Bu yükseklik, model testlerle belirlenmemelidir.

2.5)

2.5.1) "A" alanı korunaksız açıkları göstermektedir. "Boşaltma lumbarı" opsiyonunun, kriterleri karşılamak amacıyla üst yapının tamamı veya bir kısmını yüzdürücülük gerektirdiği gemiler için uygun olmadığına dikkat edilmelidir. Koşullara göre, boşaltma lumbarlarının, su girmesine engel olacak, ama su boşaltılmasına imkan verecek kapaklarla donatılması gerekmektedir.

Bu kapaklar aktif olanaklara bağlı olmalıdır. Kendi kendilerine çalışmalı ve dışarı akışı önemli ölçüde sınırlamadıkları gösterilmelidir. Gereken alanın muhafaza edilebilmesi için, önemli her türlü verimlilik kaybı ilave delikler açılarak kompanse edilmelidir.

2.5.2) Boşaltma lumbarlarının etkili olarak değerlendirilebilmesi için, boşaltma lumbarının alt ucu ile hasar gören su yolu arasındaki mesafenin en az 1,0 m olması gerekmektedir.

Minimum mesafe hesaplanırken, güvertedeki herhangi ilave su dikkate alınmamalıdır (Şekil:7)

2.5.3) Boşaltma lumbarları yan puntel veya kabuk kaplamada mümkün olduğunca aşağıya yerleştirilmelidir. Boşaltma lumbarının alt kenarı, perde güvertesinden 2 cm'den ve üst kenarı 0,6 metreden daha fazla yükseklikte olmamalıdır (Şekil:8)

2.6)

2.6.1) Hasarın yanal uzanımı, geminin uzunluğu boyunca uygulanır. Bölmeleme standardına bağlı olarak, hasar hiç bir bölmeyi etkilemeyebilir veya sadece perde güvertesinin altındaki bir bölmeyi yahut sadece perde güvertesinin üstündeki bölmeyi veyahut çeşitli kombinasyonları etkileyebilir.

2.6.2) Varsayılan birikmiş su miktarını kısıtlayan bütün çapraz ve boylamasına bölme/parmaklıklar, gemi denizdeyken yerli yerinde ve güven altına alınmış olmalıdır.

2.6.3) Çapraz bölme/parmaklığın hasar gördüğü durumlarda, güvertedeki birikmiş su, hw yüksekliğinde, hasarlı bölme/parmaklığın her iki tarafında ortak yüzey seviyesine sahip olmalıdır (Şekil:9)

İKİNCİ BÖLÜM

Model Testleri

1) Bu ilkelerin amacı, mevcut imkanların ve maliyetin bu standartı bir şekilde etkileyeceği düşüncesiyle, model yapımında ve doğrulamasında kullanılan yöntemlerin yanı sıra, model testlerin uygulanmasında ve analizinde standart sağlamaktır.

2) Gemi modeli:

2.1) Modelin yapıldığı malzeme, model hem hasarsız hem de hasarlı durumdayken, hidrostatik özelliklerinin gerçek bir gemi ile aynı olmasını ve aynı zamanda, tekninin dalgalarda bükülgenlik tepkisinin ihmal edilebilir olması sağlamaya yetecek kadar sert olduğu sürece, kendi başına önem taşımamaktadır. Hasarlı bileşenlerin, doğru hacimde sel suyunun temsil edilebilmesi için, mümkün olduğu kadar aslına uygun olarak modeldenmesi de önemlidir. Modelin sağlam parçalarına su girişi (az miktarlarda bile olsa) davranışını etkileyeceğinden, bu girişin olmamasını sağlayacak önlemler alınmalıdır.

2.2) Model özellikleri:

2.2.1) Ölçeğin testler sırasında modelin davranışında önemli rol oynadığı dikkate alınarak, bu etkilerin mümkün olduğu ölçüde en aza indirgenmesini sağlamak önemlidir. Hasar gören bölümlerin detayları daha büyük modellerde daha kolay yapılmakta ve ölçek etkileri azalmakta olduğundan, model mümkün olduğunca büyük olmalıdır. Bu nedenle, model uzunluğunun 1:40 ölçeğine tekabül eden boyuttan daha küçük olmaması tavsiye edilir. Ancak modelin, bölmeleme yüklem hattında 3 metreden daha kısa olmaması gerekmektedir.

2.2.2)

a) Model, taşan su miktarının doğru ve ağırlık merkezinin doğru olarak gösterilebilmesini sağlamak amacıyla, varsayılan hasarlar açısından mümkün olan ölçüde ince olmalıdır. Model gövdesi ile ilk ve ikincil alt-bölümünün elemanlarının hasar açısından yeterli detayda yapılmasının mümkün olmayacağı bilinmektedir ve bu yapısal sınırlamalar nedeniyle, alanın geçirgenliğinin (permeabilite) doğru olarak hesaplanması mümkün olmayabilir.

b) Testler sırasında modelin dikey boyutunun, dinamik olarak test edilirken sonuçları etkileyebileceği anlaşılmıştır. Bu nedenle geminin, dalga zincirindeki büyük dalgaların modelin üzerinde kırılmaması için, perde güvertesinden (fribord) en az üç üstyapı standart yükseklikte modellenmesi gerekmektedir.

c) Sadece sağlam durumdaki su çekişinin doğrulanması değil, hasarlı stabilite hesaplamasından çıkan değerlerle korelasyon kurulması açısından, hasarlı çekişlerin de doğru olarak ölçülmesi önemlidir. Hasarlı çekişlerin ölçülmesinden sonra, sağlam hacimler ortaya koyarak veya ağırlık ekleyerek, hasarlı bölümün permabilitesinde ayarlamalar yapmak gerekebilir. Ancak, taşan suyun ağırlık merkezinin doğru olarak temsil edilmesinin sağlanması önemlidir. Bu durumda yapılan herhangi bir ayarlama emniyet bakımından hatalı olmamalıdır.

ç) Eğer modelin güvertesine parmaklıklar konması gerekiyorsa ve parmaklıklar, EK-2'nin 2.3 numaralı paragrafında gereken yükseklikten kısaysa, hasarsız alanda her hangi bir su sıçraması ve her hangi bir su birikiminin izlenmesi amacıyla, modele Kapalı Devre TV monte edilmelidir. Bu durumda, olayın video kaydı test kayıtlarının bir parçasını oluşturur.

2.2.3) Modelin hareket özelliklerinin gerçek bir gemiyi temsil etmesini sağlamak için, sağlam GM ve kitle dağılımının doğrulanması amacıyla, modelin sağlam durumdayken hem eğimli hem de çekilmiş olması önemlidir. Gerçek geminin çapraz deveran yarı çapı 0,4 B'den büyük ve boylamasına deveran yarı çapı 0,25 L'den büyük olarak alınmalıdır.

– Modelin çapraz çekiş periyodu şu şekilde elde edilmektedir:

$$2 * p * 0,4 * B$$

$$\frac{3/4 * g / 4/4 * i / 4/4}{g * GM * 1}$$

$$\frac{3/4 * g / 4/4 * i / 4/4}{g * GM * 1}$$

– Burada:

GM: Gerçek (hasarsız) geminin metasantır yüksekliğini,

g: Yer çekimi nedeniyle oluşan ivmeyi,

i: Modelin ölçeğini,

B: Gerçek geminin genişliğini (enini),

ifade eder.

– Not: Hasarlı durumdaki modelin meylettirilmesi ve yalpalandırılması işlemleri, artık stabilite eğrisinin doğrulanması amacıyla bir kontrol olarak kabul edilmekle birlikte, hasarsız testlerin yerine kabul edilmez.

– Buna karşın, 3.1.2 fıkrasına göre testlerin gerçekleştirilmesi için gereken yalpalama periyodunun elde edilmesi için hasarlı model yalpalandırılmalıdır.

2.2.4) Bu paragrafın içeriği kendini açıklamaktadır. Gerçek geminin hasarlı bölümünün vantilatörlerinin engellenmeyen su taşması ve taşan suyun hareket etmesi için yeterli olduğu varsayılmaktadır. Bununla birlikte, gerçek geminin havalandırma düzeneğinin ölçeğinin küçültülmesine çalışılırken, istenmeyen ölçek etkileri ortaya çıkabilir. Bunların olmamasını sağlamak için, havalandırma düzeneğinin, modelinkine nazaran daha büyük bir ölçekte kurulması tavsiye edilmektedir. Ancak, bunun araba güvertesindeki su akışını etkilememesi sağlanmalıdır.

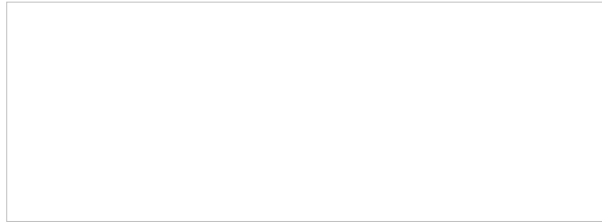
2.2.5) Prizma şeklindeki hasarın ikizkenar üçgen profili, yük suyolundakine tekabül etmektedir. İlave olarak, B/5'den daha küçük genişlikte yan kaplamalar monte edildiğinde ve olası ölçek etkilerini engellemek için, yan kaplamalardaki hasar uzunluğu 2 metreden az olmamalıdır.

3) Deney prosedürleri:

3.1) Dalga spektrumları: Jonswap spectrum kullanılmalıdır. Bu, Dünya çapındaki koşulların çoğunluğuna tekabül eden sınırlı deniz mesafe ve sürelerini tanımlamaktadır. Bu açıdan, sadece dalga treninin pik süresinin doğrulanması değil, sıfır geçiş periyodunun da doğru olması önemlidir.

3.hs pik periyoduna tekabül eden vel1.1) $4 \sqrt{\text{artırma faktörünün } 3,3 \text{ olduğu dikkate alınarak, sıfır geçiş periyodunun } \{Tp/(1,20 \text{ to } 1,28)\} \pm 5 \% \text{ değerinden büyük olmaması gerekir.}$

3.1.2) Çekiş periyoduna eşit olan bir pik faktörünün 1 olması gerektiği periyoduna tekabül eden sıfır geçiş periyodunun, dikkate alınarak, $\{Tp/(1,3 \text{ to } 1,4)\} \pm 5 \% \text{ değerinden büyük olmaması gerekir.}$ Hasarlı modelin çekiş periyodu $6\sqrt{hs}$ 'den büyük olursa, pik periyodunun $6\sqrt{hs}$ ile sınırlanması gerektiğine dikkat edilmelidir. "Modele yakın" dalga ölçüm probu A arkı veya B arkının üstüne yerleştirilmelidir.



3.2)-3.3)-3.4) Bu paragrafların içeriklerinin kendilerini açıkladıkları düşünülmektedir.

3.5) Simüle edilen hasarlar: Yeni gemiler için uygun kriterler geliştirmek amacıyla yapılan yoğun çalışmalar açıkça göstermiştir ki, GM ve fribord yolcu gemilerinde önemli kurtulabilirlik parametreleri olmakla birlikte, belirli denge eğiminde maksimum CZ açısına kadarki alan da önemli bir diğer faktördür. Sonuç olarak 3.5.1 numaralı paragrafın gerekliliklerine uyum sağlamak için en kötü SOLAS hasarı seçilirken, en kötü hasar, belirli kararlılık eğiminde maksimum CZ açısına kadar en küçük alanı veren seçilecektir.

4) Kurtulma kriterleri: Bu paragrafın içeriğinin kendini açıkladığı düşünülmektedir.

5) Test onayı: Aşağıda belirtilen dokümanlar idareye verilecek raporun parçalarını oluşturur.

5.1) En kötü SOLAS ve orta geni hasarı (farklıysa) için hasar kararlılık hesapları.

5.2) Modelin, inşa ve cihazlandırma dahil genel düzenleme çizimleri.

5.3) Eğim deneyi ve çekiş test raporları.

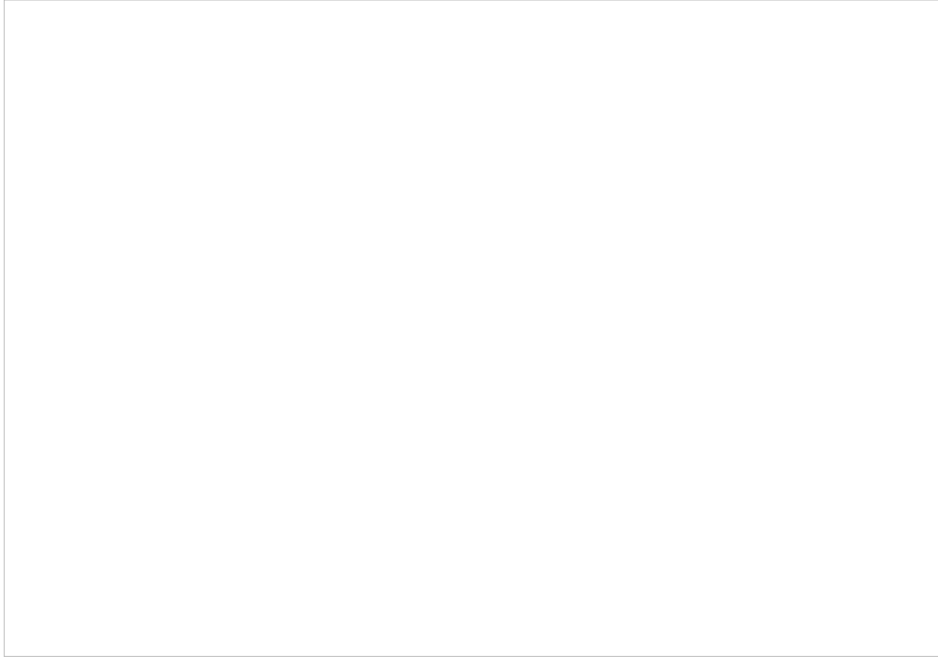
5.4) Gerçek gemi ve model çekiş periyotları ile nominal ve ölçülen dalga spektrumu (sırasıyla dalga-yapma makinesinin yanında ve modelin yanında).

5.5) Model hareketlerinin, davranışlarının ve sürüklenmesinin temsili kayıtları.

5.6) İlgili video kayıtları.

Tüm testlere İdare tanıklık etmelidir.

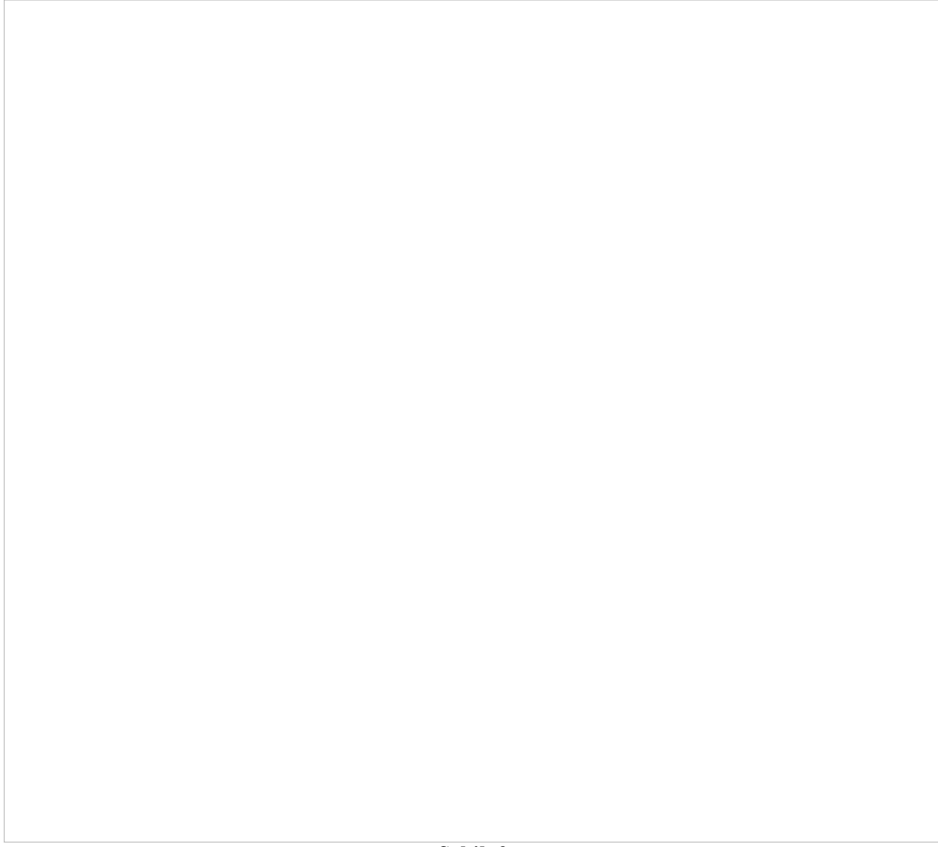
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM Şekiller



Şekil: 1



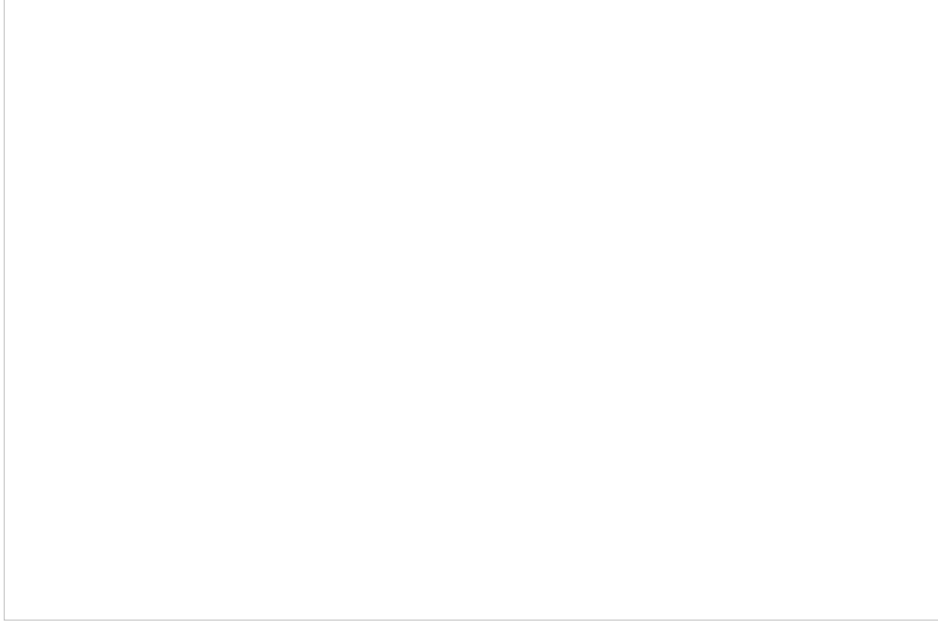
Şekil: 2



Şekil: 3



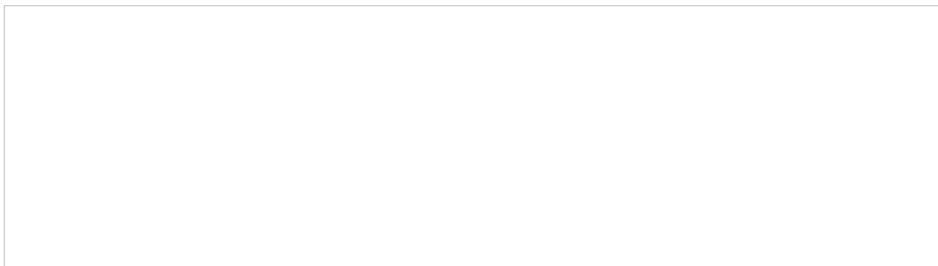
Şekil: 4



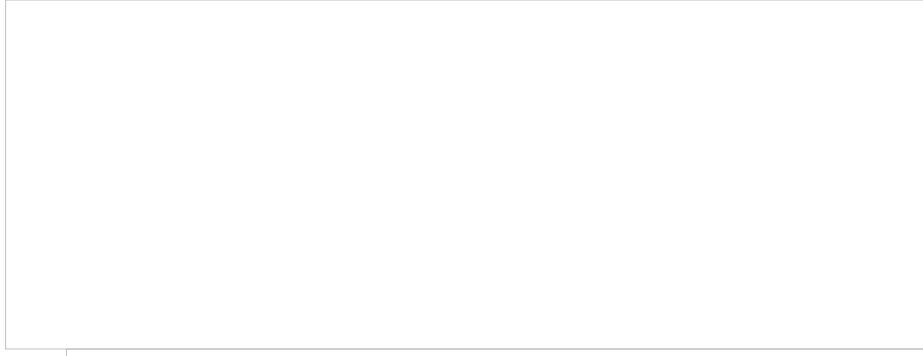
Şekil: 5



Şekil: 6



Şekil: 7



Şekil: 8



Şekil: 9

Ek-3

ŞİRKETLER TARAFINDAN YERİNE GETİRİLECEK OLAN ÖZEL ŞARTLAR

Şirketler, ro-ro yolcu gemilerinde ve yüksek hızlı yolcu gemilerinde aşağıdakileri temin etmekle yükümlüdürler:

- 1) Gemi kaptanına, kıyıya göre seyir kılavuz sistemlerinin mevcudiyetine dair uygun bilgi verilmeli, ayrıca gemi hareket etmeden önce seferi emniyetli olarak gerçekleştirilmesine yardımcı olacak diğer bilgiler de verilmeli ve İdare tarafından oluşturulan navigasyon kılavuz ve bilgilerini kullanabilmesi sağlanmalıdır.
- 2) Yolcu emniyet yönergelerine ilişkin revize esasları ihtiva eden MSC 699 numaralı sirkülerin 2 nci ve 6 ncı paragraflarının ilgili hükümleri uygulanmalıdır.
- 3) Gemi çalışma düzenlemelerini ihtiva eden bir pano kolaylıkla erişilebilen bir yere asılmalı ve aşağıdakileri ihtiva etmelidir:
 - Denizde ve limandaki hizmet çizelgesini.
 - Vardiya tutanlar için gerekli azami çalışma süresi veya asgari dinlenme süresini.
- 4) Gemi kaptanının, özellikle kötü hava ve deniz şartlarında emniyetli seyir ve operasyon esnasında profesyonel muhakemesinin gerekli olduğu durumlarda, herhangi bir karar vermesi engellenmemelidir.
- 5) Gemi kaptanı, seyir faaliyetlerinin ve seyrin emniyeti açısından önem taşıyan olayların bir kaydını tutmalıdır.
- 6) Gövde kapaklarında ve kaplamada, geminin bütünlüğünü etkileyebilecek herhangi bir hasar veya daimi bükülme ve kapaklardaki tespit tertibatlarında görülen herhangi bir aksaklık, derhal hem bayrak devleti idaresine, hem de İdareye bildirilir ve karşı tarafın onayını alacak şekilde seri olarak tamir edilir.
- 7) Ro-ro yolcu veya yüksek hızlı yolcu gemisi hareket etmeden önce, güncel bir sefer planı hazır olmalıdır. Sefer planı hazırlanırken, IMO Genel Kurulunun A.893 sayılı Kararı (Sefer Planlama Kılavuzu No: 21) içerisinde belirtilen prensipler tamamen göz önünde bulundurulmalıdır.
- 8) Gemide bulunan yaşlı ve engelli kişiler için mevcut olan hizmet ve yardımlara dair genel bilgi yolculara iletilmeli ve görme engelli yolcular için uygun formatlarda da hazır bulundurulmalıdır.

Ek-4

ÖZEL DENETİM USULLERİ

- 1) Özel sürveyler nizami şartların, bilhassa inşaat, alt bölmelemeler ve denge, makine ve elektrik tesisatları, yüklenme, denge, yangından koruma, azami yolcu adedi, can kurtarma üniteleri ve tehlikeli madde taşınması, telsiz iletişimi ve navigasyona ait şartların yerine getirilmesini ve amacına uygun olmasını temin etme amaçlıdır ve geçerli olduğu durumlarda en azından aşağıdakileri kapsmalıdır:
 - Acil durum jeneratörünün çalıştırılması.
 - Acil durum aydınlatma denetimi.
 - Telsiz tesisatı enerjisi için acil durum kaynaklarının denetimi.
 - Genel anons sisteminin test edilmesi.
 - İtfaiyeci giysilerini kullanma yeteneğini de ihtiva eden bir yangın tatbikatı.
 - Kullanımda olan ana yangın hattına bağlı iki adet yangın hortumu ile acil durum yangın pompasının çalıştırılması.
 - Kazanlara, ana ve yardımcı motorlara ve havalandırma fanlarına yakıt beslemesinin, uzaktan kumanda ile acil durumda durdurulması imkanının test edilmesi.
 - Yangın damperlerinin kapatılmasına yönelik uzaktan kumandaların ve lokal kumandaların test edilmesi.
 - Yangın tetkik ve alarm sistemlerinin test edilmesi.
 - Yangın kapılarının doğru olarak kapanıp kapanmadığının test edilmesi.

- Sintine pompalarının çalışması.
- Su geçirmez düşey bölme kapaklarının, gerek lokal gerekse uzaktan kumanda pozisyonlarında kapanıp kapanmadığının test edilmesi.
- Temel mürettebatın, hasar kontrol planından bilgisi olduğunun tespiti.
- En az bir kurtarma botunun ve bir filikanın suya indirilmesi, uskur ve manevra sistemlerinin çalıştırılması ve test edilmesi ve sudan gemideki istif konumlarına geri yerleştirilmesi.
- Tüm filikalarn ve kurtarma botlarının envantere uygun olduğunun kontrol edilmesi.
- Geminin manevra dışlılarının ve yardımcı manevra dışlılarının test edilmesi.
- 2) Özel denetimler, gemideki planlı bakım sisteminin denetimini de ihtiva etmelidir.
- 3) Özel denetimlerde, mürettebatın, emniyet, acil durum, bakım ve çalışma uygulamaları, yolcu emniyeti, köprü uygulamaları ve kargo ile araçlara yönelik operasyonları bilmesi ve bu hususlardaki faaliyetler üzerinde durulmalıdır. Mürettebat, emir ve talimatları anlayabilmeli ve gerektiğinde emir ve talimat verebilmeli ve bunlara ait ortak denizcilik lisanında rapor verebilmelidir. Bu hususlar seyir defterinde kaydedildiği şekilde kontrol edilmelidir. Mürettebatın özel bir eğitimi başari ile takip ettiği kontrol edilmeli, bilhassa aşağıdaki hususlar üzerinde durulmalıdır.
 - Topluluk yönetimi eğitimi.
 - Aşinalık eğitimi.
 - Yolcu alanlarında yolculara, bilhassa acil durumlarda yaşlı ve engellilere doğrudan emniyet yardımı sağlayan personel için emniyet eğitimi.
 - Kriz yönetimi ile insan davranışları eğitimi.
- Özel denetimler, nöbet düzenlerinin, özellikle nöbetçi elemanlar için gereksiz yorgunluğa yol açıp açmadığına dair bir değerlendirmeyi de içermelidir.
- 4) Üçüncü devletler tarafından düzenlenen geniadamı yeterlik belgeleri, sadece 1978 STCW Sözleşmesi revizyonu Bölüm I, Kural 10'a uygun olması durumunda tanınır.

Ek-5

DÜZENLİ BİR SEYİRDE DÜZENSİZ DENETİMLER GERÇEKLEŞTİREN DENETİM GÖREVLİLERİ İÇİN İLKELER

- 1) Yolcu bilgileri:
Ro-ro yolcu veya yüksek hızlı yolcu gemisinin (bundan böyle 'gemi' olarak anılacaktır) belge almış olduğu yolcu adedinin aşılmasını temin etmek üzere kullanılan yöntemlerdir. Yolcu bilgileri kayıt sisteminin yönetmeliklere uygun ve etkin olmasını temin etmek üzere kullanılan yöntemleri de ihtiva eder. Toplam yolcu adedine dair bilginin gemi kaptanına ne şekilde iletildiği ve varsa, kıyıya çıkmadan çift seyir gerçekleştiren yolcuların, dönüş seferi için toplama ne şekilde dahil edildiği bilgisini de kapsar.
- 2) Yükleme ve stabilite bilgileri:
Uygun olan durumlarda güvenilir su çekme göstergelerinin mevcut ve kullanımda olduğu, geminin aşırı yüklü olmadığını ve uygun bölme altı yük çizgisinin su altında kalmadığı, yükleme ve stabilite değerlendirmesinin gerektiği şekilde gerçekleştirildiği, gerektiği zaman, malların, araçların ve diğer yüklerin tartıldığı ve bilgilerin yükleme ve stabilite değerlendirmesinde kullanılmak üzere gemiye bildirildiği, hasar kontrol planlarının sürekli görünür durumda muhafaza edildiği ve gemi görevlileri için hasar kontrol bilgileri ihtiva eden kitapçıkların hazır bulundurulduğu tespit edilmelidir.
- 3) Deniz güvenliği:
Limandan ayrılmadan önce, geminin deniz güvenliğinin olduğunu temin etmeye yönelik prosedür; gövdedeki tüm su geçirmez ve hava geçirmez kapıların kapatıldığına yönelik pozitif bir raporlama prosedürünü de ihtiva etmelidir. Tüm araç güverte kapılarının, gemi limandan ayrılmadan önce kapatıldığı veya sadece, arka vizörün kapatılmasına olanak verecek süre boyunca açık tutulduğu, arka, ön ve yan kapılar için kapanma tertibatları, gösterge ışıklarının temini ve navigasyon köprüsünde durumlarının görüntülenmesi için TV ile izleme. Bilhassa kapılardaki şalterlere ait gösterge ışıklarının çalışmasına ilişkin zorluklar, keskinleştirilmeli ve rapor edilmelidir.
- 4) Emniyet anonsları:
Rutin emniyet anonslarının şekli ve acil durumlara ilişkin uygun dil(ler)de talimat ve yönlendirme anonslarının şekli. Seferin başlangıcında, rutin bir emniyet anonsu yapıldığı ve yolcuların erişimi bulunan açık güverteler de dahil olmak üzere, halka açık tüm alanlardan duyulabilmesi.
- 5) Seyir defteri:
Arka ve ön kapıların, diğer su ve hava geçirmez kapıların kapatıldığına, alt bölme su geçirmez kapak tatbikatlarının ve dışlıların testlerinin vs. yapıldığına yönelik kayıtların, seyir defterine işlendiğini temin etme amacı ile kontrol. Ayrıca, su çekim, deniz yüzeyinden yükseklik ve stabilite ile, mürettebata ait ortak çalışma lisanı da kaydedilir.
- 6) Tehlikeli maddeler:
Tehlikeli veya kirlenmeye yol açan maddelerden oluşan yüklerin, ilgili yönetmeliklere göre taşınmakta olduğu ve özellikle gemideki konumlarını gösteren bir gümrük beyannamesi veya istif planı ile beraber, tehlikeli veya kirlenmeye yol açan maddelerin bulunduğuna ilişkin bir beyanname, söz konusu kargonun yolcu gemilerinde taşınmasına müsaade edildiğinin teyidi, tehlikeli ve kirlenmeye yol açan maddelerin uygun şekilde işaretlendiği, etiketlendiği, istiflendiği, sabitlendiği ve ayrı olarak muhafaza edildiğinin teyidi. Tehlikeli ve kirlenmeye yol açan madde taşıyan araçların üzerinde uygun ikazlar bulunduğu ve araçların emniyetli olarak muhafazası. Tehlikeli ve kirlenmeye yol açan maddeler taşınırken, ilgili gümrük beyannamesi veya istif planının karada da mevcut olduğu. Gemi kaptanının, trafik izleme, raporlama ve bilgilendirme yönetmeliği ihbar şartlarını ve tehlikeli maddeler ya da denizde kirlenmeye yol açabilecek maddelerin de yer aldığı bir vaka olması halinde, acil durum prosedür talimatlarını ve ilk yardım esaslarını bilmekte olduğu. Araç güvertelerini havalandırma imkanlarının tüm zamanlarda kullanımda olduğu, araçlar çalışırken arttırıldığı ve köprüde, araç güverte havalandırmasının çalışmakta olduğunu gösterme imkanı.
- 7) Navlun araçlarının emniyete alınması:
Navlun araçlarının ne şekilde emniyete alındığı (örneğin blok istif mi, yoksa münferit tespit mi?) Yeterli sayıda sağlam nokta bulunup bulunmadığı. Olumsuz hava şartları mevcut veya beklenmekte ise, navlun araçlarını sabitlemek üzere yapılan düzenlemeler. Varsa, otobüslerin ve motosikletlerin sabitleme yöntemi. Gemide, yük sabitleme kılavuzunun bulunduğu.
- 8) Araç güverteleri:
Olumsuz hava şartlarında ve yolcuların müsaadesiz giriş yapması halinde, araçların hareketlerinin gözlenebilmesi amacı ile, özel kategori alanlarında ve ro-ro kargo alanlarında sürekli devriye veya TV gözetim sistemi bulunup bulunmadığı. Gemi denizde iken, yangın kapılarının ve girişlerinin kapalı tutulduğu ve yolcuların araç güvertelerine girmemeleri için yeterli sayıda işaretin mevcut olduğu.
- 9) Su geçirmez kapıların kapanması:
Alt bölüm su geçirmez kapıların çalışma talimatlarına ilişkin tespit edilen politikalara riayet edildiği. Gerekli tatbikatların yapılmakta olduğu. Su geçirmez kapılara ait köprü kumandasının, mümkün olan durumlarda, "lokal" kumanda konumunda tutulduğu. Sınırlı görüş alanı durumunda ve diğer tehlikeli durumlarda, kapıların kapalı tutulduğu. Mürettebatın, kapıları çalıştırmak üzere doğru şekilde talimat almış olduğu ve yanlış kullanım durumundaki tehlikelerden haberdar olduğu.
- 10) İtfaiye devriyeleri:
Herhangi bir yangın başlangıcının derhal tetkik edilebilmesi amacı ile, etkili bir devriyenin mevcut olduğu teyid edilmelidir. Buna, sabit bir yangın tetkik ve alarm sistemi takılmamış olan özel kategori alanları da dahil olmalıdır; zira bu alanlar, paragraf 8'de belirtilen devriye uygulamasına tabi olmayabilirler.
- 11) Acil durum esnasında haberleşme:
Numune listesine göre, bir acil durumda yolculara yardımcı olmak üzere, yeterli sayıda mürettebat olduğu ve kimliklerinin derhal anlaşılabilirdiği ve bir acil durum esnasında yolcular ile iletişim kurabildikleri; aşağıdaki faktörlerin uygun ve yeterli bir kombinasyonu göz önünde bulundurulmalıdır:
 - a) Belirli bir güzergahta taşınan yolcuları tabiyetlerine uygun lisan veya lisanslar;
 - b) Yolcu ve mürettebatın ortak bir lisan paylaşabilmesinden bağımsız olarak, yardım ihtiyacı duyan bir yolcu ile iletişim için, temel talimatlar ihtiva eden basit bir İngilizce kelime bilgisi kullanabilme imkanı;
 - c) Bir acil durum esnasında, diğer imkanlar vasıtası ile iletişim için olası bir ihtiyaç (örneğin göstermek sureti ile, el işaretleri ile, ya da sözel iletişimin geçerli olmadığı durumlarda, talimatların konumlarına, numune istasyonlarına, can kurtaran cihazlarına veya tahliye yollarına dikkat çekilmesi);

ç) Tüm emniyet talimatlarının yolculara, ana dillerinde ne ölçüde temin edildiği;
d) Yolculara kritik rehberlik sağlamak ve mürettebatın yolculara yardım etmesini kolaylaştırmak üzere, bir acil durum ya da tatbikat esnasında, acil durum anonslarında kullanılan diller.

12) Mürettebat arasında ortak bir çalışma lisansı:

Emniyet konularında etkin mürettebat performansını temin etmek üzere, bir çalışma lisansı oluşturulması ve bu çalışma lisansının, gemi seyir defterine kaydedilmesi.

13) Emniyet ekipmanı:

Can kurtarma cihazları ve yangınla mücadele ekipmanları ile yangın çıkış kapıları ve derhal teftişe hazır olan diğer yapısal yangından korunma unsurlarının muhafaza edilmekte olduğu. Yangın kontrol planlarının, sürekli olarak erişilebilir durumda olduğu veya görevlilerinin bilgilendirilebilmesi için eşdeğer bilgi ihtiva eden kitapçıkların temin edildiği. Can yeleklerin doğru olarak istiflendiği ve çocuk can yeleklerinin görsel olarak derhal ayırt edilebildiği. Araçların yüklenmesinin; yangın kumandalarının, acil durum kesintilerinin, fırtına sübaplarının ve araç güvertelerinde yer alabilecek sair cihazların çalışmasını engellemediği.

14) Navigasyon ve telsiz ekipmanı:

Navigasyon ve telsiz iletişim ekipmanları ile, acil durum pozisyon gösterge telsiz işaretlerinin çalışmakta olduğu.

15) Yardımcı acil durum aydınlatma:

Yönetmeliklerce gerekli kılınan durumlarda, yardımcı acil durum aydınlatma takılıp takılmadığı ve aksaklıklara ilişkin kayıtların tutulup tutulmadığı.

16) Çıkış yolları:

Geçerli şartlara göre yapılan işaretlendirmeler ve gerek ana enerji kaynaklarından gerekse acil durum enerji kaynaklarından gelen aydınlatma. Çıkış yollarının araç güvertelerinden geçmesi durumunda, araçların yolu kapatmaması için alınan önlemler. Çıkışların, özellikle mal fazlası ile kapanmış olan duty-free mağaza çıkışlarının önlerinin kapatılmaması.

17) Operasyon kitabı:

Gemi kaptanı ve diğer üst düzey yöneticiler ile tüm mürettebat için operasyon kitabının nüshalarının mevcut olduğu. Ayrıca deniz için ve diğer operasyonlar için hazırlıkları kapsayacak kontrol listelerinin mevcut olduğu.

18) Makine dairesinin temizliği:

Makine dairesinin, bakım prosedürlerine göre, temiz olarak tutulması.

19) Çöp bertaraf düzenlemeleri:

Çöp işleme ve bertaraf düzenlemelerinin yeterli olduğu.

20) Planlı bakım:

Tüm şirketlerin, emniyetle ilgili tüm hususlarda, spesifik ve geçerli talimatlar ile planlı bakım sistemleri olmalıdır; ön ve arka kapılar, yan çıkışlar, bunlara ait kapanma tertibatlarının yanısıra, makine dairesi bakımı ve emniyet ekipmanları da bunlara dahil olmalıdır. Emniyet standartlarının en yüksek seviyede muhafaza edilebilmesi amacı ile, düzenli kontrollere yönelik planlar bulunmalıdır. Aksaklıkları kaydetmeye ve uygun şekilde giderildiklerini teyid etmeye yönelik prosedürler hazırlanmış olmalıdır; böylece gemi kaptanı ile, şirket yönetimindeki yetkili kişi, aksaklıklardan haberdar olabilecek ve belirtilen zaman içerisinde giderildikleri zaman da tekrar haberdar edilecektir. İç ve dış arka kapı kapanma tertibatlarının düzenli kontrolleri, göstergeleri, gözetim ekipmanlarını, arka vizör ve iç kapı arasındaki boşlukta biriken suyu ve özellikle kapanma mekanizmaları ile, ilgili hidrolik sistemleri de dikkate alınmalıdır.

21) Sefer:

Bir sefer yaparken, aşırı kalabalık olma durumunu, yeterli koltuk olup olmadığını ve geçişlerin, merdivenlerin ve acil durum çıkışlarının, bagajlarla ve koltuk bulamayan yolcular ile kapanmış olup olmadığını kontrol edilmelidir. Araç güvertesinin, gemi hareket etmeden önce yolcular tarafından tahliye edildiği ve yavaşmadan hemen öncesine kadar, tekrar buraya girmedikleri de kontrol edilmelidir.