

GEMİLERİN TEKNİK KURALLARI HAKKINDA YÖNETMELİK TASLAĞI	GEMİLERİN TEKNİK YÖNETMELİĞİ
TASLAK YÖNETMELİK	MEVCUT YÖNETMELİK
BİRİNCİ BÖLÜM Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar	
Amaç MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin amacı; gemilere denize elverişlilik belgesi, yükleme sınırı belgesi ve su araçlarına su aracı uygunluk belgesi düzenlenmesine esas olacak teknik kuralların, yükleme sınırlarının, sefer bölgelerinin belirlenmesi ile bunlara yönelik uygulama esasları ve belgelendirmelere ilişkin usul ve esasların belirlenmesidir.	Amaç MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin amacı; gemilere denize elverişlilik belgesi, yükleme sınırı belgesi, liman çıkış belgesi ve su araçlarına su aracı uygunluk belgesi düzenlenmesine esas olacak teknik kuralların, yükleme sınırlarının, sefer bölgelerinin belirlenmesi ile bunlara yönelik uygulama esasları ve belgelendirmelere ilişkin usul ve esasların belirlenmesidir.
Kapsam MADDE 2 – (1) Bu Yönetmelik, aksi belirtilmedikçe Türk Bayraklı ticari gemi ve su araçlarına uygulanır. (2) Bu Yönetmeliğin yeni gemilerle ilgili hükümleri, cinsi yolcu veya tehlikeli madde taşıyan gemi cinslerinden birine dönüştürülen gemilere de uygulanır. (3) Özel mevzuatı olan gemiler ve su araçları için kendi mevzuatlarında düzenlenmemiş hususlarda bu Yönetmelik hükümleri uygulanır. (4) Uluslararası sefer yapan gemilere, öncelikle uluslararası sözleşme hükümleri uygulanır. (5) Yükleme sınırı gerekleri, balık avlama gemilerine 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) Devlet, belediye ve köy ile diğer kamu tüzel kişilerine ait münhasıran bir kamu hizmetinin görülmesine özgülenmiş gemi ve su araçlarına bu Yönetmelik hükümleri talep halinde uygulanır.	Kapsam MADDE 2 – (1) Bu Yönetmelik, aksi belirtilmedikçe Türk Bayraklı ticari gemi ve su araçlarına uygulanır. (2) Bu Yönetmeliğin yeni gemilerle ilgili hükümleri, cinsi yolcu veya tehlikeli madde taşıyan gemi cinslerinden birine dönüştürülen gemilere de uygulanır. (3) Özel mevzuatı olan gemiler ve su araçları için kendi mevzuatlarında düzenlenmemiş hususlarda bu Yönetmelik hükümleri uygulanır. (4) Uluslararası sefer yapan gemilere, öncelikle uluslararası sözleşme hükümleri uygulanır. (5) Yükleme sınırı gerekleri, balıkçı gemilerine, ilkel yapıtlı gemilere, özel teknelere ve su araçlarına uygulanmaz. (6) Askeri gemi ve su araçlarına bu Yönetmelik hükümleri uygulanmaz.
Dayanak MADDE 3 – (1) Bu Yönetmelik, 10/6/1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ile 10/07/2018 tarihli ve 30474 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 1 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile 26.09.2011 tarihli ve 655 Sayılı Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararname hükümlerine dayanılarak hazırlanmıştır.	Dayanak MADDE 3 – (1) Bu Yönetmelik, 10/6/1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanununun 2 nci, 3 üncü, 4 üncü, 5 inci, 6 ncı ve 11 inci maddeleri ile 10/8/1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameye dayanılarak hazırlanmıştır.
Tanımlar MADDE 4 – (1) Bu Yönetmelikte geçen; a) Banyo: Banyo amacıyla kullanılan her türlü yapıyı, b) Benzer bir inşa aşaması: Belirli bir gemiyle ilgili inşa çalışmasının başladığı ve hangisi daha az ise; en az 50 ton ağırlıkla veya bütün yapısal malzemenin tahmini kütesinin %1iyle geminin montajının başlamış olduğu aşamayı, c) Bitişik liman: Geminin bulunduğu yerdeki Liman Başkanlığına karadan ve 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; Liman Başkanı, Liman Başkan Yardımcısı, 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	Tanımlar MADDE 4 – (1) Bu Yönetmelikte geçen; a) Banyo: Banyo amacıyla kullanılan her türlü yapıyı, b) Benzer bir inşa aşaması: Belirli bir gemiyle ilgili inşa çalışmasının başladığı ve hangisi daha az ise; en az 50 ton ağırlıkla veya bütün yapısal malzemenin tahmini kütesinin %1 iyle geminin montajının başlamış olduğu aşamayı, c) Bitişik liman: Geminin bulunduğu yerdeki Liman Başkanlığına karadan komşu olan diğer liman Başkanlıklarının idari sınırlarını kapsayan deniz alanını, ç) Bölge müdürlüğü: Denizcilik Müsteşarlığı bölge müdürlüğünü, d) Dedveyt ton: Geminin yükleme sınırına kadar alabileceği yolcu, yük, yakıt, su, kumanya gibi ağırlıklarının toplamını, e) Denetim: Ulusal mevzuat veya uluslararası sözleşme hükümlerine göre yapılan teftiş, kontrol ve muayeneyi, f) Denetim faaliyetleri: İlgili ulusal mevzuatın ve uluslararası sözleşmelerin hükümlerini yerine getirmek üzere gerçekleştirilen bütün denetimler, tanımlar, onaylar, doğrulamalar, belgelendirmeler ve diğer kontrol faaliyetlerini, g) Denetim uzmanı: Denizcilikle ilgili fakültelerden mezun olan; Gemi Sörvey Kurulu Uzmanı, Denizcilik Uzmanı, Denizcilik Uzman Yardımcısı, Mühendis ve 14/7/1965 tarihli ve 657 sayılı Devlet Memurları Kanununun 4/B maddesinde yer alan sözleşmeli personel kadrolarında görev yapan Denizcilik Müsteşarlığı personeli ile denizcilikle ilgili fakültelerden mezun olmayan, ancak denetim

Denizcilik Sörvey Mühendisi unvanlarına sahip Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı personeli,	konusunda eğitim olarak sertifikalandırılmış Gemi Sörvey Kurulu Uzmanını,
ğ) Eğlence, Organizasyon ve Tur Gemisi: Belirli bir noktadan hareket ederek gezi, eğlence ve turizm amacıyla idari liman ve bitişik liman sefer bölgesinde sefer yapan, aldığı yolculara sadece tur ve organizasyon hizmeti veren, güneşlenme ve denize girme hizmeti verilmeyen ve aynı gün içerisinde turunu tamamlayan ticari gemilerdir.	
h) En: 12/3/2009 tarihli ve 27167 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde tanımlanan genişliği,	ğ) En: 12/3/2009 tarihli ve 27167 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde tanımlanan genişliği,
ı) Fribord: Gemi veya su aracının tam yüklü su hattı ile ana güvertesi arası düşey uzaklığı,	h) Fribord: Gemi veya su aracının tam yüklü su hattı ile ana 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,	ı) Fribord boyu: Omurganın üstünden ölçülen en küçük kalıp derinliğinin %85 indeki su hattı üzerindeki toplam boyun %96 sı veya daha büyük ise, aynı su hattı üzerinde baş 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,	i) 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,	j) Gemi yaşı: Omurganın konulma veya blok inşaatının başlangıç tarihinden itibaren hesaplanan zamanı,
l) Gemiadamı: Geminin kaptanını, zabıtlarını, stajyerlerini, tayfalarını ve yardımcı hizmet personelini,	k) Gemiadamı: Geminin kaptanını, zabıtlarını, yardımcı zabıtlarını, stajyerlerini, tayfalarını ve yardımcı hizmet personelini,
m) Günübürlük Gezi 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 gemilerdir.	l) Gezinti/Tenezzüh gemisi: Belirli bir noktadan hareket ederek liman seferi bölgeleri içerisinde önceden belirlenmiş bir rotada ve aynı gün içerisinde yolcusuyla günlük turunu tamamlayan, oturma düzeneği sabit olan veya olmayan eğlence, sosyal veya kültürel aktiviteler için kullanılan denize elverişlilik belgesinde 12 den fazla yolcu taşıma kapasitesi olan yolcu gemilerini,
n) Gri su: Her çeşit banyo, mutfak ve lavabodan kaynaklı oluşan ve siyah su ile karışmamış olan pis suyu,	m) Gri su: Her çeşit banyo, mutfak ve lavabodan kaynaklı oluşan ve siyah su ile karışmamış olan pis suyu,
	n) Hat izni: Önceden belirlenmiş limanlar ve iskeleler arasında ilan edilmiş sefer programına göre, düzenli hat taşımacılığı yapacak gerçek veya tüzel kişilere İdarece verilen izni,
o) IMO: Uluslararası Denizcilik Örgütünü,	o) IMO: Uluslararası Denizcilik Örgütünü,
ö) ISO: Uluslararası Standart Örgütünü,	ö) ISO: Uluslararası Standart Örgütünü,
p) İdare: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı,	p) İdare: Denizcilik Müsteşarlığını,
r) İlkel Yapılı Ahşap Gemi: Kamarası, tuvaleti, lavabosu, mutfaklı olan, gezi, spor ve eğlence amacıyla yararlanılan; ağırlıklı olarak ahşap malzemenin ve el ustalığının kullanıldığı; taşıdığı yolcu sayısı 36’yı (dahil) geçmeyen, geleneksel ve ilkel metotlarla inşa edilmiş, özel tasarımı haiz veya tarihi bir geminin kopyası veya benzeri olarak inşa edilmiş gemilerdir.	
s) Kalıp derinliği: 12/3/2009 tarihli ve 27167 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde tanımlanan derinliği,	r) Kalıp derinliği: Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde tanımlanan derinliği,
ş) Karina: Gemi veya su aracının yüksüz durumda su kesiminden aşağıda kalan kısmını,	s) 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,	ş) 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 odası,	t) Kontrol istasyonları: Acil durum güç ve aydınlatma kaynaklarını içeren mahalleri, kaptan köşkü ve harita odasını, geminin telsiz teçhizatının bulunduğu odaları, yangın söndürme odalarını, yangın kontrol odalarını,
ü) Kontrol mühendisi: Gemi ve su araçlarının inşa veya tadilat hakkında ilgili meslek odasınca mevzuatı gereğince yetkilendirilen mühendisi,	u) Kontrol mühendisi: Gemi ve su araçlarının inşa veya tadilat işlerinin projeye uygun yapımından sorumlu gemi inşaatı mühendisi, gemi inşaatı ve gemi makineleri mühendisi, gemi inşaatı ve deniz mühendisi, deniz teknolojisi mühendisi olan Gemi Mühendisleri Odasına kayıtlı gemi mühendisini,
v) Küçük deniz aracı: Yolcu gemileri hariç, tam boyu 24 metreden küçük olan her türlü ticaret gemisini,	ü) 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,	v) Lavabo: Mutfak lavabosu, el lavabosu, çamaşır makinesi gideri, bulaşık makinesi gideri gibi yapıları,
z) Liman başkanlığı: Ulaştırma, ve Altyapı Bakanlığı Liman Başkanlıklarını,	y) Liman başkanlığı: Bölge müdürlüklerine bağlı liman başkanlıklarını,
aa) MARPOL: 3/5/1990 tarihli ve 1990/442 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olunan Gemi Kaynaklı Kirletmenin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşmesini ve taraf olunan eklerini,	z) MARPOL: 3/5/1990 tarihli ve 1990/442 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olunan Gemi Kaynaklı Kirletmenin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşmesini,
bb) Mevcut gemi: Yeni olmayan gemiyi,	aa) Mevcut gemi: Yeni olmayan gemiyi,
cc) Pis su: Genel olarak siyah su ve gri suyu,	bb) Pis su: Genel olarak siyah su ve gri suyu,

çç) Pis su tankı: Pis suların toplanması ve depolanmasında kullanılan tankı,	cc) 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,	çç) Pis su ön tankı: Arıtma ve parçalama/dezenfekte sistemlerinin etkin çalışabilmesi amacıyla öncesinde tesis edilen pis su tutma tankını,
ee) Proje mühendisi: İlgili meslek odasınınca gemi ve su aracı inşa ve tadilat projelerini hazırlama yetkisi verilen mühendisi.	dd) Proje mühendisi: Gemi Mühendisleri Odasına kayıtlı gemi inşaatı mühendisi, gemi inşaatı ve gemi makineleri mühendisi, gemi inşaatı ve deniz mühendisi, deniz teknolojisi mühendisi olan gemi mühendisini,
ff) Sefer bölgesi: Gemi ve su araçlarının teknik durumları ve çeşitli donanımlarına göre çalışabilecekleri deniz alanlarını,	ee) Sefer bölgesi: Gemi ve su araçlarının teknik durumları ve çeşitli donanımlarına göre çalışabilecekleri deniz alanlarını,
fgg) Siyah su: Her çeşit tuvaletten gelen insan veya hayvan vücudu kaynaklı pis suyu,	ff) Siyah su: Her çeşit tuvaletten gelen insan veya hayvan vücudu kaynaklı pis suyu,
ğğ) SOLAS: 6/3/1980 tarihli ve 8/522 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olunan Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesini ve taraf olunan eklerini,	gg) SOLAS: 6/3/1980 tarihli ve 8/522 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olunan Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesini,
hh) Sörvey: Gemi ve su araçlarına yönelik denizcilikle ilgili mevzuat ve/veya uluslararası sözleşme kuralları dâhilinde yapılan rapor ile sonuçlanan teftişi,	ğğ) Sörvey: Gemi ve su araçlarına yönelik denizcilikle ilgili mevzuat ve/veya uluslararası sözleşme kuralları dâhilinde yapılan denetimi,
ıı) Su aracı: Gemi dışında, suda yüzebilen ve tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılan, her türlü araç ve yapıyı,	hh) 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 Resmî Gazetede yayımlanan Gemi ve Su Araçlarının İnşa, Tadilat ve Bakım Onarım Yönetmeliğinde belirlenen işlemleri,	ıı) Tadilat: Gemi ve su araçlarının üç ana boyutundan biri veya birkaçı ile gros ve net tonilatusunun en az birinin değişimine veya geminin cinsinin yolcu taşımacılığı veya tehlikeli madde taşımacılığı yapmak üzere değiştirilmesine neden olacak yapısal değişikliği,
ll) Tam boy: 12/3/2009 tarihli ve 27167 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde tanımlanan tam boyu,	ii) Tam boy: Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde tanımlanan tam boyu,
mm) Tanker: Dökme sıvı yük taşımak için özel olarak inşa edilmiş veya dönüştürülmüş olan ticaret gemisini,	jj) Tanker : Dökme sıvı yük taşımak için özel olarak inşa edilmiş olan ticaret gemisini,
nn) Tarifeli sefer: İlgili bir kamu kurum/kuruluşu veya özel kuruluş tarafından yayımlanan tarife kapsamında yapılan seferleri,	kk) Tarifeli sefer: Herhangi bir kamu kurum/kuruluşu tarafından onaylanan 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,	ll) Tescil boyu: Baş bodoslamasının en yüksek noktasının ön yüzünden kıç bodoslamasının arka yüzüne, kıç bodoslaması bulunmayan veya balanslı dümen ile donatılmış gemilerde kıç nihayeti dümen boğazının ön yüzüne kadar olan mesafeyi veya Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesinde tarif edilen fribord boyunu,
öö) Ticaret gemisi: Suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir menfaat için kullanılan her gemi,	mm) Ticaret gemisi: Menfaat sağlamak amacıyla denizde kullanılan her gemiyi,
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 36 “yı (dahil) geçmeyen gemilerdir.	nn) Ticari yat: Ticari olarak gezi ve spor amacıyla yararlanılan, yük, yolcu veya balıkçı gemisi niteliğinde olmayan gemiyi,
	oo) Türk boğazları: 8/10/1998 tarihli ve 98/11860 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğünde tanımlanan Türk Boğazlarını,
rr) Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi: 18/5/1968 tarihli ve 6/10027 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla onaylanarak, 28/6/1968 tarihli ve 12936 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi ve taraf olunan değişikliklerini,	öö) Uluslararası yükleme sınırı sözleşmesi: 18/5/1968 tarihli ve 6/10027 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla onaylanarak, 28/6/1968 tarihli ve 12936 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi ve değişikliklerini,
ss) Y valf: Siyah su çıkış devresi ile gri su çıkış devresinin tek bir çıkıştan yapılmasını sağlayan valfi,	pp) Y vana: Siyah su çıkış devresi ile gri su çıkış devresinin tek bir çıkıştan yapılmasını sağlayan vanayı,
şşş) Yaşam mahalleri: Kamaralar, tuvaletler, ofisler, umumi mahaller, oyun ve hobi salonları, içinde pişirme cihazı bulunmayan büfeleri,	rr) 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,	ss) Yeni gemi: Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten bir yıl veya 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,	şş) Yetkilendirilmiş kuruluş: 1/10/2003 tarihli ve 25246 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik uyarınca yetkilendirilen kuruluşu,
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	tt) Yolcu: Kaptan, gemi adamı veya geminin işi gereği gemide bulunan diğer kişiler, gemiyi donatan veya işletenin eş ve çocukları ile hizmetinde olan personeli, işletenin bir görev ile yolculuk eden adamı, temsilcisi ve memurları, taşınan hayvanların çobanları, mücbir sebeplerle veya kaptanın denizde can kurtarma ödevinden dolayı

gemiye alınan kimseler ile bir yaşından küçük çocukların dışında kalan ve navlunlu veya navlunsuz taşınan herkesi,	gemiye alınan kimseler ile bir yaşından küçük çocukların dışında kalan ve navlunlu veya navlunsuz taşınan herkesi,
vv) Yolcu gemisi: On ikiden fazla yolcu taşıyan ticaret gemisini,	uu) Yolcu gemisi: On ikiden fazla yolcu taşıyan ticaret gemisini,
yy) Yüksek tehlikeli hizmet mahalleri: Kuzineler, pişirme donanımına sahip büfeler, boyahane ve fenerlikler, LPG tüpü bulunan kapalı mahaller ve saunaları,	üü) Yüksek tehlikeli hizmet mahalleri: Kuzineler, pişirme donanımına sahip büfeler, boyahane ve fenerlikler, makine mahalli parçası olmayan mahaller, LPG tüpü bulunan kapalı mahaller ve saunaları
ifade eder.	ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Belgelendirme, Sörveyler, Yükleme Sınırı, Muafiyetler ve Eşdeğer Uygulamalar

<p>Denize Elverişlilik Belgesi ve Su Aracı Uygunluk Belgesi MADDE 5 – (1) Gemiler, tahsis amacına, cinsine ve sefer bölgelerine göre; tekne, makine, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumu, seyir teçhizatı ve haberleşme sistemi, sağlık koşulları, 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.</p> <p>(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.</p>	<p>Denize elverişlilik belgesi ve su aracı uygunluk belgesi MADDE 5 – (1) Gemiler, tahsis amacına, cinsine ve sefer bölgelerine göre; tekne, makine, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumu, seyir teçhizatı ve haberleşme sistemi, sağlık koşulları, yük ve yolcu taşıma kapasiteleri, deniz kirliliğini önleme donanımları ile diğer seyir emniyeti konuları bakımından İdare tarafından bu Yönetmelik hükümlerine göre belirli aralıklarla denetlenir.</p> <p>(2) Yapılan denetleme sonucunda bu Yönetmelik hükümlerine uygunluğu anlaşılan gemiye süreli bir "Denize Elverişlilik Belgesi" ve su araçlarına "Su Aracı Uygunluk Belgesi" verilir. Uluslararası sefer yapan gemilerin Uluslararası Sözleşmeler gereğince belgelendirilmiş olmaları durumunda, söz konusu gemiler için düzenlenecek olan denize elverişlilik belgesi, mevcut yasal sertifikalarının yıldönüm tarihleri ile harmonize edilerek SOLAS kapsamında düzenlenen emniyet sertifikalarının geçerlilik tarihine kadar düzenlenir. Denize Elverişlilik Belgesi formu Ek-1 de belirlenmiştir. Tam boyu 15 metre ve üzerindeki su araçlarına formu Ek-2 de belirlenmiş olan "Su Aracı Uygunluk Belgesi" verilir. Tam boyu 15 metrenin altındaki su araçlarına ise donatanın talebi üzerine "Su Aracı Uygunluk Belgesi" verilir. Denize Elverişlilik Belgesi veya Su Aracı Uygunluk Belgesi talep üzerine yapılacak başlangıç sörveyi ile bu sörveye esas olan kara sörvey tarihinden itibaren aksi belgede belirtilmedikçe beş yıl süreli olarak düzenlenir. Belgenin geçerlilik süresi içinde niteliklerini kaybetmiş olduklarından şüphe edilen gemi ve su araçları aynı süre içinde tekrar denetlenebilir. Denize Elverişlilik Belgesinin gemide bulundurulması zorunludur.</p>
(3) Denize Elverişlilik Belgesi şekli İdare tarafından belirlenir. Denize Elverişlilik Belgesinin aslının gemide bulundurulması zorunludur.	(2) Denize Elverişlilik Belgesi formu Ek-1 de belirlenmiştir. Denize Elverişlilik Belgesinin gemide bulundurulması zorunludur.
(4) Tam boyu 15 metre ve üzerindeki su araçlarına şekli İdare tarafından belirlenmiş olan "Su Aracı Uygunluk Belgesi" verilir. Tam boyu 15 metrenin altındaki su araçlarına ise donatanın talebi üzerine "Su Aracı Uygunluk Belgesi" verilir. Su Aracı Uygunluk Belgesinin aslının su aracında bulundurulması zorunludur.	(2) Tam boyu 15 metre ve üzerindeki su araçlarına formu Ek-2 de belirlenmiş olan "Su Aracı Uygunluk Belgesi" verilir. Tam boyu 15 metrenin altındaki su araçlarına ise donatanın talebi üzerine "Su Aracı Uygunluk Belgesi" verilir.
(5) Denize Elverişlilik Belgesi veya Su Aracı Uygunluk Belgesi talep üzerine yapılacak başlangıç sörveyi ile bu sörveye esas olan kara sörvey tarihinden itibaren aksi belirtilmedikçe beş yıl süreli olarak düzenlenir.	(2) Denize Elverişlilik Belgesi veya Su Aracı Uygunluk Belgesi talep üzerine yapılacak başlangıç sörveyi ile bu sörveye esas olan kara sörvey tarihinden itibaren aksi belgede 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 sertifikalarının yıl dönüm tarihleri ile harmonize edilerek SOLAS kapsamında düzenlenen emniyet sertifikalarının geçerlilik tarihine kadar düzenlenir.	Uluslararası sefer yapan gemilerin Uluslararası Sözleşmeler gereğince belgelendirilmiş olmaları durumunda, söz konusu gemiler için düzenlenecek olan denize elverişlilik belgesi, mevcut yasal sertifikalarının yıldönüm tarihleri ile harmonize edilerek SOLAS kapsamında düzenlenen emniyet sertifikalarının geçerlilik tarihine kadar düzenlenir.
(7) Denize Elverişlilik Belgesi ve Su Aracı Uygunluk Belgesi bu yönetmelikte belirtilen sörvey ve vizelerin yapılması şartı ile geçerliliğini korur.	
(8) Denize Elverişlilik Belgesi ve Su Aracı Uygunluk Belgesi sörvey yetkisi aşağıda belirlenmiştir.	(10) Denize Elverişlilik Belgesi sörvey ve düzenlenme yetkisi ile ilgili esaslar aşağıda belirtilmiştir.
a) Tam boyu 24 metre ve üzerinde olan gemilerin Denize Elverişlilik Belgesi ve Su Aracı Uygunluk Belgesi sörveyi denetim uzmanları tarafından yapılmak zorundadır. Liman başkanlıklarında doğabilecek uzman ihtiyacı usul ve esasları İdare tarafından belirlenir.	a) Tam boyu 24 metre ve üzerinde olan gemilerin Denize Elverişlilik Belgesi sörveyi bölge müdürlükleri tarafından yapılmak zorundadır. Düzenlenen Denize Elverişlilik Belgesi bölge müdürü tarafından imzalanır.
	b) Bölge müdürlüğü ile aynı yerde bulunan Liman Başkanlığında Denize Elverişlilik Belgesi işlemleri bölge müdürlüğü tarafından yapılır.
b) Liman başkanlıklarının kendi yetki alanında bulunan ve tam boyu 24 metreye kadar olan gemilerin Denize Elverişlilik Belgesi ve Su	c) Liman başkanlıklarının kendi yetki alanında bulunan ve tam boyu 24 metreye kadar olan gemilerin Denize Elverişlilik Belgesi denetimi,

Aracı Uygunluk Belgesi denetimi, denetim konusunda eğitim alarak yetkilendirilmiş liman başkanı veya başkan yardımcısı tarafından ve tam boyu 15 metreye kadar olan gemilerin Denize Elverişlilik Belgesi ve Su Aracı Uygunluk Belgesi denetimi, denetim konusunda eğitim alarak yetkilendirilmiş personel tarafından da yapılabilir. Bünyesinde denetim uzmanı bulunan liman başkanlıklarında ise bu denetimler öncelikle denetim uzmanı tarafından yapılır.	denetim konusunda eğitim alarak yetkilendirilmiş liman başkanı tarafından ve tam boyu 15 metreye kadar olan gemilerin Denize Elverişlilik Belgesi denetimi denetim konusunda eğitim alarak yetkilendirilmiş personel tarafından da yapılabilir. Düzenlenen Denize Elverişlilik Belgesi liman başkanı tarafından imzalanır. Bünyesinde denetim uzmanı bulunan liman başkanlıklarında ise bu denetimler öncelikle denetim uzmanı tarafından yapılır.
c) Düzenlenen Denize Elverişlilik Belgeleri ve Su Aracı Uygunluk Belgeleri liman başkanı tarafından imzalanır.	
(9) Yüzer havuzlara 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 düzenlenmeyecektir. Ancak yüzer havuzun, yüzer havuz için izin almış olan tesisin dışında kullanılmak istenmesi durumunda Su Aracı Uygunluk Belgesi almak zorundadır.	
(10) Denize Elverişlilik Belgesi ve Su Aracı Uygunluk Belgesi, gemi ve su aracının seyir emniyeti ile can, mal ve çevre güvenliğine yönelik yapılan sömveyi sonucu düzenlenir.	
	(3) Sömveyler aşağıdaki hususlar çerçevesinde yapılır.
Başlangıç sömveyi MADDE 6- (1) Başlangıç sömveyi, Denize Elverişlilik Belgesi veya Su Aracı Uygunluk Belgesi düzenlenmesine yönelik olarak, kara, deniz, pervane ve şaft sömveyi ile sac kalınlık ölçümü ve demir ve zincir kontrolü yapılarak geminin veya su aracının tahsis edildiği hizmete uygun olup olmadığının sömveyidir. Bu sömvey; geminin veya su aracının karina denetimi, yapısı, su geçirmez bölme ve denge yeterliliği, mukavemet ve su geçirmezliği, makinelerin ve teçhizatın uygunluğu, fribord ve yüklenme çizgilerinin uygunluğu, yapısal yangın emniyeti ve yangın bölmeleri uygunluğu, parampet ve vardavele sistemleri ve sıvıların deniz tahliye sistemleri uygunluğu, deniz ortamının kirlenmesini önlemeye yönelik uygunluğu, 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, yüklenme donanımları uygunluğu, acil durum düzenlemeleri, yayımlar, el kitapları ve talimatların uygunluğu gibi ilk kez beş yıllık belge yayımlanması veya mevcut belgenin bitimi nedeniyle yeni beş yıllık belge yayımlanmasına esas olan sömveydir.	a) Başlangıç sömveyi, Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenmesine yönelik olarak, kara ve deniz sömveyi yapılarak geminin tahsis edildiği hizmete uygun olup olmadığını sömveyidir. Bu sömvey; geminin karina denetimi, geminin yapısı, su geçirmez bölme ve denge yeterliliği, mukavemet ve su geçirmezliği, makinelerin ve teçhizatın uygunluğu, fribord ve yüklenme çizgilerinin uygunluğu, yapısal yangın emniyeti ve yangın bölmeleri uygunluğu, parampet ve vardavele sistemleri ve sıvıların deniz tahliye sistemleri uygunluğu, deniz ortamının kirlenmesini önlemeye yönelik uygunluğu, gemide barınma yerlerinin ve yaşam alanlarının uygunluğu, yardımcı makineler, dümen donanımları, elektrik tesisat ve sistemleri, yangından korunma, yangın tespit ve yangın söndürme sistemlerinin uygunluğu, can kurtarma cihazları ve gemi üzerine yerleştirmeleri ile denize indirme donanımlarının uygunluğu, seyir teçhizatı, seyir fener ve işaretleri, haberleşme teçhizatları uygunluğu, geminin demirleme ve bağlama donanımları uygunluğu, yüklenme donanımları uygunluğu, acil durum düzenlemeleri yayımlar, el kitapları ve talimatların uygunluğu gibi ilk kez beş yıllık belge yayımlanması veya mevcut belgenin bitimi nedeniyle yeni beş yıllık belge yayımlanmasına esas olan sömveydir.
Yıllık ve ara sömveyi MADDE 7 – (1) Yıllık ve ara sömveyler, tekne, makine, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumu, seyir teçhizatı ve haberleşme sistemi, sağlık koşulları, yük ve yolcu taşıma kapasiteleri, deniz kirliliğini önleme donanımları ile diğer seyir emniyeti gibi geminin belgesinde yazan hususların devamlılığının uygunluğuna yönelik deniz ve sualtı sömveyi veya sadece deniz sömveyidir. Sömveyler 5 inci maddenin sekizinci fıkrasındaki yetkiler kapsamında yapılır.	b) Yıllık sömveyler, tekne, makine, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumu, seyir teçhizatı ve haberleşme sistemi, sağlık koşulları, yük ve yolcu taşıma kapasiteleri, deniz kirliliğini önleme donanımları ile diğer seyir emniyeti gibi geminin belgesinde yazan hususların devamlılığının uygunluğuna yönelik deniz ve sualtı sömveyi veya sadece deniz sömveyidir.
Gemilerin ve su araçlarının sömveylerin yapılış aralıkları MADDE 8 – (1) Sualtı sömveyi, karada veya kamera ile sualtında yapılır.	
(2) Tüm gemilerde Denize Elverişlilik Belgesinin ve su araçlarında Su Aracı Uygunluk Belgesinin ilk defa düzenlenmesine veya yenilenmesine yönelik başlangıç sömveyinde deniz sömveyi ve sualtı sömveyi yapılır. Başlangıç sömveyine esas olan sualtı sömveyi karada yapılır.	1) Denize Elverişlilik Belgesinin yenilenmesine yönelik başlangıç sömveyine esas olan sualtı sömveyi karada yapılır.
(3) Yıl dönümü tarihleri, yıllık sömveyler için yıl dönümü tarihi başlangıç sömveyine esas olan kara sömvey tarihinden sonraki onikinci aylara tekabül eder. Yıllık sömvey, Denize Elverişlilik Belgesinin devamlılığını ve geminin tahsis edildiği hizmet için yeterliliğinin uygunluğuna yönelik mevcut belgenin yıldönümü tarihinin 3 ay öncesi ile 3 ay sonrası aralığında yapılır. Yıllık sömveylerde su altı sömveyi yapılması gereken durumlarda su altı sömveyleri de yıllık sömvey tarihinin 3 ay öncesi veya 3 ay sonrasına kadar yapılabilir. Ara sömvey; mevcut belgenin 2 nci ve 3 üçüncü yıldönümü tarihleri arasında su altı sömveyi ve deniz sömveyi şeklinde yapılır.	c) Yıldönümü tarihleri, yıllık sömveyler için yıldönümü tarihi başlangıç sömveyine esas olan kara sömvey tarihinden sonraki onikinci aylara tekabül eder. b) Yıllık sömvey, Denize Elverişlilik Belgesinin devamlılığını ve geminin tahsis edildiği hizmet için yeterliliğinin uygunluğuna yönelik mevcut belgenin yıldönümü tarihinin 3 ay öncesi ile 3 ay sonrası aralığında yapılır.

(4) Su altı sörveyi ve deniz sörveyi aşağıda belirtilen aralıklarla yapılır;	ç) 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.	
(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. Bu gemilerdeki iki kara sörveyi aralığı 36 ayı geçemez.	2) Yolcu gemilerinde yıllık sörvey, deniz sörveyi ve sualtı sörveyi olarak her yıl yapılır. Yolcu gemilerinde 5 yıllık süredeki ikinci veya üçüncü yıldönümündeki sualtı sörveylerinden en az birisi karada yapılır. 3) Yolcu gemisi hariç diğer gemilerde yıllık sörveylere yönelik olarak deniz sörveyi her yıl, sualtı sörveyi ise 2 yılda bir yapılabilir. Bu gemilerde iki kara sörveyi aralığı 36 ayı geçemez.
(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 vize işlemleri gerçekleştirilir.	
(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 2 yılda bir yapılır.	
(d) 5 yaşına kadar su araçlarına vizeye tabi olmadan 5 yıllık Su Aracı Uygunluk Belgesi düzenlenir. 5 yaş ve üzerindeki su araçlarına 5 yıllık düzenlenen su aracı uygunluk belgesinin, su altı sörveyi ve deniz sörveyi şeklinde ara sörvey 2 nci ve 3 üncü yıldönümü tarihleri arasında yapılır.	6) 5 yaşına kadar su araçlarına vizeye tabi olmadan 5 yıllık Su Aracı Uygunluk Belgesi düzenlenir. 5 yaş ve üzerindeki su araçlarına 5 yıllık düzenlenen su aracı uygunluk belgesi, 5 yıllık süredeki ikinci veya üçüncü yıldönümlerinde kamera ile yapılan sualtı sörveyi ile geçerlidir.
(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.	4) (1), (2) ve (3) numaralı alt bentlerde belirtilen kara sörveyi dışındaki su altı sörveyleri kamera ile yapılabilir. 5) Kamera ile yapılan su altı sörveylerinde emniyeti etkileyen uygunsuzluklar tespit edilmesi durumunda su altı sörveyi karada 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.	(4) Denize Elverişlilik Belgesinin yıllık onayı, üçüncü fıkrada belirtilen denetimlerin yapılmasına müteakip, imza yetkilisince veya sörveyi yapan denetim uzmanı tarafından yapılır. Onay, özellikleri İdare tarafından belirlenen yöntemle, denetim uzmanı tarafından vize bölümüne sörvey yeri ve tarihi girilerek imzalanması ile gerçekleştirilir.
Sörveyler ile ilgili genel uygulama MADDE 10 – (1) Geminin sörvey aralığında donatanın başlangıç sörveyi talep etmesi durumunda, kara sörveyi, şaft, sac, demir ve zincir ölçümü dahil başlangıç sörveyleri yapılarak yeni belge düzenlenir.	
(2) Belgenin ilk yayımlanmasından sonra gemi veya su aracının, kaza veya olağan üstü nedenlerle karaya çekilmesi halinde donatanın başlangıç sörveyi talep etmesi durumunda, kara sörveyi, şaft, sac, demir ve zincir ölçümü dahil başlangıç sörveyleri yapılarak yeni belge düzenlenir. Başlangıç sörveyi niteliğinde olmayan kara ve deniz sörveyi yapılması durumunda ise (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 geçersiz olur.	e) Yıllık sörveylerin yıllık sörvey aralığında yapılmadığı durumlarda, Denize Elverişlilik Belgesi geçersiz olur. Yeni belge her durumda başlangıç sörveyi niteliğinde sualtı ve deniz sörveyi yapılarak düzenlenir. Yeni Denize Elverişlilik Belgesi, eski belgenin geçerlilik tarihine kadar yayımlanır.
a) Sörvey aralığı kaçırılan sörveyde sadece deniz sörveyi yapılması gerekiyor ise, sadece deniz sörveyi yapılarak eski belgenin geçerlilik tarihine kadar yeni belge yayımlanır.	e) Yıllık sörveylerin yıllık sörvey aralığında yapılmadığı durumlarda, ... Yeni belge her durumda başlangıç sörveyi niteliğinde sualtı ve deniz sörveyi yapılarak düzenlenir. Yeni Denize Elverişlilik Belgesi, eski belgenin geçerlilik tarihine kadar 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.	e) Yıllık sörveylerin yıllık sörvey aralığında yapılmadığı durumlarda, ... Yeni belge her durumda başlangıç sörveyi niteliğinde sualtı ve deniz sörveyi yapılarak düzenlenir. Yeni Denize Elverişlilik Belgesi, eski belgenin geçerlilik tarihine kadar yayımlanır.
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) bendleri kapsamında deniz sörveylerinin sörvey aralığında yapılmadığı durumlarda, yıllık sörvey aralığı dışında yapılacak deniz sörveylerinin yapılabilmesi için, DEB veya SUB sörvey harcınının 3 (üç) ilave sörvey ücretinin İdarenin Döner Sermaye İşletme Müdürlüğünün hesabına yatırılmış olması şartı aranır.	
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 gemilerde güverte ve makine jurnali tutulmasına gerek yoktur.	
(6) Özel Tüketim Vergisi düşürülmüş 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. Bu şekilde cinsi dışında faaliyette bulunan gemi ve su araçlarına program dışı denetim yapılır.	
(8) Bu yönetmelik kapsamında yapılan denetimlerde ikinci ve müteakip eksiklik kontrollerinde sörvey yapılan geminin DEB harcı kadar ilave sörvey ücreti İdarenin Döner Sermaye İşletme Müdürlüğünün hesabına yatırılır.	
Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Tarafından Yapılan Uygulamalar MADDE 11-	
(1) Ulusal ve uluslararası sefer yapan, yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından klaslanmış Türk Bayraklı gemiler 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 Sörveylerine esas olacak tüm sörveyler yapıldığında; sörveyin cinsine göre, Liman başkanlıkları tarafından 5 yıllık yeni belge düzenlenir veya 5 yıllık belgesi olup da yıllık vize gerektiren gemilerin yıllık vizesi yapılır. Belgenin Liman Başkanlığına sunulmadığı durumlarda mevcut Denize Elverişlilik Belgesinin süresini geçmeyecek yeni belge Liman başkanlıkları tarafından yayımlanır.	d) Yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından Denize Elverişlilik Sörveylerine esas olacak tüm sörveyler yapıldığında, talep hâlinde sörveyin cinsine göre 5 yıllık yeni belge düzenlenir veya 5 yıllık belgesi olup da yıllık onayı gerektiren gemilerin yıllık onayı yapılır veya belgenin İdareye sunulmadığı durumlarda mevcut Denize Elverişlilik Belgesinin süresini geçmeyecek yeni belge İdare tarafından yayımlanır.
(3) Yetkilendirilmiş kuruluşlar, yukarıda 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 düzenlenirken; Uluslararası sefer yapan gemilerde gemide bulunması gereken zorunlu emniyet belgelerinin örnekleri ve klas sörvey durum raporu, ulusal sefer yapan gemilerde yetkilendirilmiş kuruluş tarafından doldurulmuş İdarenin 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.	f) Yetkilendirilmiş kuruluşlar, yukarıda belirtilen sörvey tarihi ve uygulamalara bağlı kalmadan başlangıç ve yıllık sörvey uygulamalarını kendi kuralları doğrultusunda yaparlar. Bu kuruluşlarca yayımlanan klas sörvey durum raporunda belirtilen beş yıllık sörvey tarihinin sınırlarını belirleyen en son tarih, Denize Elverişlilik Belgesinin bitiş tarihi olarak alınır ve bu durumlarda belgenin geçerlilik süresindeki beş yıl sınırlaması dikkate alınmaz. Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenirken gemide bulunması gereken zorunlu belgelerin mevcudiyeti, klas sörvey durumları ve İdarenin sörveyleri dikkate alınır. Bu durumda yeni belge yayımlanması veya yıllık onay yapılması için zorunlu belgeler ve klas sörvey tarihlerinin süresine bakılmaksızın geçerli olmaları yeterli kabul edilir.
	(5) Yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından verilen ve hükmü olan bir belgeyi haiz gemilere, belgesinde yazılı süre ve görev için ayrıca denetleme yapılmadan, denize elverişlilik belgesi düzenlenir. Ancak yetkilendirilmiş kuruluşların kurallarının denetleme dışında bıraktıkları kısımların denetlenmesi bu Yönetmelik hükümlerine göre İdarece yapılır. Gemilerin yurt dışında bulunduğu durumlar hariç Denize Elverişlilik Belgesine esas olan sörveylerden deniz sörveyi her durumda İdare tarafından yapılır.
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 her hangi bir sebeple bu Yönetmelikte belirtilen niteliklerini kaybetmiş olan geminin de belgesi, Denize Elverişlilik Belgesi düzenlemeye yetkili birim tarafından iptal edilir.	(6) Denize Elverişlilik Belgesi olmayan yahut belgesinin süresi bitmiş olan gemilere, dokuzuncu fıkranın (a) bendinde belirtilen durumlar hariç yola çıkmasına izin verilmeyeceği gibi her hangi bir sebeple bu Yönetmelikte belirtilen niteliklerini kaybetmiş olan geminin de belgesi, Denize Elverişlilik Belgesi düzenlemeye yetkili birim tarafından iptal edilir.
(2) Yurtdışından bir Türk limanına yüklü gelip Denize Elverişlilik Belgesinin süresi yolculuğun devamı sırasında biten bir gemi yükünü bir veya birkaç limana boşaltabilir ve denetleneceği limana dönmek	(7) Yurtdışından bir Türk limanına yüklü gelip Denize Elverişlilik Belgesinin süresi yolculuğun devamı sırasında biten bir gemi yükünü bir veya birkaç limana boşaltabilir ve denetleneceği limana dönmek

koşuluyla Denize Elverişlilik Belgesi varmış gibi ticaret işlemi yapılabilir. Denetleneceği limana kadar bu gemilere yönelik yeni Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenmeyeceği gibi, emniyetle ilgili her hangi bir şüphe veya ihbar olmadığı sürece ilave bir denetim de yapılmaz.	koşuluyla Denize Elverişlilik Belgesi varmış gibi ticaret işlemi yapılabilir. Denetleneceği limana kadar bu gemilere yönelik yeni Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenmeyeceği gibi, emniyetle ilgili her hangi bir şüphe veya ihbar olmadığı sürece ilave bir denetim de yapılmaz.
	(8) Belge süresi içinde, yolculuğun devamı sırasında herhangi bir sebeple bu Yönetmeliğe uygun durumunu kaybetmiş olan ticaret gemisi, ticari işleminin tamamlanacağı limana kadar kaptan tarafından gerekli emniyet tedbirleri alınarak ve İdareye durumunu bildirerek yolculuğuna devam edebilir. Böyle bir ticaret gemisi, hiçbir ticari işlemde bulunmaksızın yolculuğunu tamamladığı limandan onarılabileceği en yakın limana gidebilir. Onarılabilecek en yakın liman, geminin güvenli bir şekilde seyrederek, İdarece uygun bulunan ve denize elverişliliğini kazanabileceği limandır.
(3) Şekli İdare tarafından belirlenecek Yazılı İzin Belgesi ile Denize Elverişlilik Belgesi olmadan veya belgede belirtilen sefer bölgesinin dışındaki bir limana aşağıdaki hususlar dahilinde gidilebilir.	(9) Denize Elverişlilik Belgesinde belirtilen sefer bölgesinin dışındaki bir limana aşağıdaki hususlar dahilinde gidilebilir.
a) Denize Elverişlilik Belgesinin süresi geçmiş veya geçerli bir Denize Elverişlilik Belgesi olup da belgesinde belirtilen sefer bölgesinin dışındaki bir limana bakım-onarımı amacıyla intikali için yapılan müracaatlarda gemi, liman başkanlığı tarafından verilen izne istinaden gideceği limana intikal edebilir. Bu sefer için Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenmez. Bakım-onarım tamamlandıktan sonra gerekli sörveylerin bakım-onarım limanında yapılması ve Denize Elverişlilik Belgesi verilmesi esastır, ancak liman başkanlığı bu hususta mevcut şartlara göre emniyet tedbirlerini aldırarak sörveylerinin ve belgelendirilmesinin başka bir limanda yapılmasına izin verebilir.	a) Denize Elverişlilik Belgesinin süresi geçmiş veya geçerli bir Denize Elverişlilik Belgesi olup da belgesinde belirtilen sefer bölgesinin dışındaki bir limana bakım-onarımı amacıyla intikali için yapılan müracaatlarda gemi, bölge müdürlüğü veya liman başkanlığı tarafından verilen yazılı izne istinaden gideceği limana intikal edebilir. Bu sefer için Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenmez. Bakım-onarım tamamlandıktan sonra gerekli sörveylerin bakım-onarım limanında yapılması ve Denize Elverişlilik Belgesi verilmesi esastır, ancak bölge müdürlüğü veya liman başkanlığı bu hususta mevcut şartlara göre emniyet tedbirlerini aldırarak sörveylerinin ve belgelendirilmesinin başka bir limanda yapılmasına izin verebilir. Gemi bu bent kapsamında yapılan seferlerde, hiçbir ticari işlemde bulunamaz.
b) Geçerli Denize Elverişlilik Belgesi olup da belgesinde belirtilen sefer bölgesinin dışındaki bir limana gitmek isteyen gemiler, bu seferlerine yönelik ticari işlemde bulunmamak koşuluyla seyir bölgesine uygun yeni Denize Elverişlilik Belgesi almadan liman başkanlığınca verilecek izne istinaden gideceği limana intikal eder.	b) Geçerli Denize Elverişlilik Belgesi olup da belgesinde belirtilen sefer bölgesinin dışındaki bir limana gitmek isteyen gemiler, bu seferlerine yönelik ticari işlemde bulunmamak koşuluyla seyir bölgesine uygun yeni Denize Elverişlilik Belgesi almadan İdarece verilecek özel izne istinaden gideceği limana intikal edebilir. Bu gemiler gittikleri limanda mevcut Denize Elverişlilik Belgesi ile çalışmaya devam ederler.
c) Yazılı İzin Belgesi ile Denize Elverişlilik Belgesinde (DEB) belirtilen sefer bölgesini aşan gemiler Yazılı İzin Belgesinde belirtilen limanda söz konusu belgenin gemide bulundurulması kaydı ile mevcut DEB ile çalışabilirler.	
d) Yazılı izin belgesi ile geldikleri limandan mevcut DEB ile belirtilen sefer bölgesini aşarak başka bir limana gitmek istemesi durumunda söz konusu belgede belirtilen liman başkanlığınca yeni DEB düzenlenerek Yazılı İzin Belgesi ile donatan tarafından talep edilen limana gidebilir.	
e) Yazılı 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 Yazılı İzin Belgesi ile yapılabilir. Bu fıkra ilgili hükümler için usul ve esaslar İdarece belirlenir.	
(5) Gemi bu madde kapsamında yapacağı seferlerde, hiçbir ticari faaliyette bulunamaz. Bu gemiler sefer yapacakları bölgeye göre gemiadamı ile donatılır.	
Sefer bölgeleri MADDE 13 – (1) 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 veya liman başkanlığı tarafından aşağıda belirtilen sefer bölgeleri kendi içerisinde kısıtlanabilir. Gemilerin Denize Elverişlilik Belgesinde sefer bölgelerini gösteren deniz alanları aşağıda belirtilmiştir.	(11) 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 bölge müdürlüğü veya liman başkanlığı tarafından aşağıda belirtilen sefer bölgeleri kendi içerisinde kısıtlanabilir. Gemilerin Denize Elverişlilik Belgesinde sefer bölgelerini gösteren deniz alanları aşağıda belirtilmiştir.
a) Liman seferi, idari liman seferi ve 100 mille sınırlı liman seferi olmak üzere ikiye ayrılır. 1) İdari liman seferi, Liman başkanlığı idari sınırları 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.	a) Liman seferi, idari liman seferi ve 100 mille sınırlı liman seferi olmak üzere ikiye ayrılır. 1) İdari liman seferi, Liman başkanlığı idari sınırları belirtilmiş deniz alanı içerisinde yapılır, 2) 100 mille sınırlı liman seferi, en yakın kıyıda 10 milden fazla açılmadan ve kalkış limanından 100 milden fazla uzaklaşmadan yapılır,
b) Kabotaj seferi, liman sefer bölgesi sınırları aşılarak Türkiye limanları arasında yapılır.	b) Kabotaj seferi, liman sefer bölgesi sınırları aşılarak Türkiye limanları arasında yapılır.

c) Yakın sefer, kabotaj sefer bölgesi sınırları aşılarak, Karadenizde, Akdenizde, Kızıldenizde ve İspanyanın Fransa sınırına kadar kuzey kıyıları da kapsayan Finistre Burnu ile Fasın Dakhla Limanı güney sınırını birleştiren çizginin doğusunda kalan deniz alanına yapılır.	c) Yakın sefer, kabotaj sefer bölgesi sınırları aşılarak, Karadenizde, Akdenizde, Kızıldenizde ve İspanyanın Fransa sınırına kadar kuzey kıyıları da kapsayan Finistre Burnu ile Moritanyanın Dakhla Limanı güney sınırını birleştiren çizginin doğusunda kalan deniz alanına yapılır.
ç) Uzak sefer, yakın sefer bölgesi sınırları aşılarak sınırsız olarak yapılır.	ç) Uzak sefer, yakın sefer bölgesi sınırları aşılarak sınırsız olarak yapılır.
Yükleme sınırı belgesi ile yükleme sınırı tespiti MADDE 14 – (1) Kabotaj seferi aşılarak uluslararası sefer yapan; fribord boyu 24 metre ve üzerinde Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi kapsamında olan gemilere ve su araçlarına, sözleşmede belirtildiği şekliyle Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesi, uluslararası sefer yapmayan fribord boyu 24 metre ve üzerindeki; gemilere ve yolcu veya yük taşıyan su araçlarına ise Ulusal Yükleme Sınırı Belgesi verilir. Fribord markasının şekli Yükleme Sınırı Belgesinde gösterilir. 17/01/2010 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.	Yükleme sınırı belgesi ile yükleme sınırı ve dedveytin tespiti MADDE 6 – (1) Kabotaj seferi aşılarak uluslararası sefer yapan fribord boyu 24 metre ve üzerinde Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi kapsamında olan gemilere, sözleşmede belirtildiği şekliyle Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesi, uluslararası sefer yapmayan fribord boyu 24 metre ve üzerinde gemi ve su araçlarından yolcu veya yük gemilerine ise Ek-3 Ulusal Yükleme Sınırı Belgesi verilir. Fribord markasının şekli Yükleme Sınırı Belgesinde gösterilir.
(2) Yükleme Sınırı Belgesinin süresi, yıllık sürveylerinin yapılması şartıyla başlangıç sürveyinden itibaren beş yıldır. Yıllık sürveylerin yapıldığına dair her defasında belge vize edilir.	(2) Yükleme Sınırı Belgesinin süresi, başlangıç sürveyinden itibaren beş yıldır. Ancak, belgenin bu süre sonuna kadar geçerli olabilmesi için yıllık sürveylerden geçirilmesi şarttır. Yıllık sürveylerin yapıldığına dair her defasında belge vize edilir.
(3) Başlangıç sürveyi, gemi formu ve üst yapı kısımlarının fribord hesaplarına ve onaylı fribord planına uygunluğu, yükleme durumlarının denge yeterliliği, menfezlerin emniyetli kapama tertibatı, lumbuzlar, kapılar ve su geçirmez bölmeler, ambar ağız ve ambar kapakları, vardevela, su ve yük lumbarları, frengiler, havalandırma düzenekleri, üst yapılara giriş kapıları ve kapama düzenekleri gibi hususların Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi ve bu Yönetmeliğin ilgili maddelerine uygunluğu kontrol edilerek yapılır.	(3) Başlangıç sürveyi, gemi formu ve üst yapı kısımlarının fribord hesaplarına uygunluğu, yükleme durumlarının denge yeterliliği, menfezlerin emniyetli kapama tertibatı, lumbuzlar, kapılar ve su geçirmez bölmeler, ambar ağız ve ambar kapakları, vardevela, su ve yük lumbarları, frengiler, havalandırma düzenekleri, üst yapılara giriş kapıları ve kapama düzenekleri gibi hususların Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi ve bu Yönetmeliğin ilgili maddelerine uygunluğu kontrol edilerek yapılır.
(4) Liman Başkanlıkları, 5 inci maddenin sekizinci fıkrasında belirlenen yetki sınırları dahilinde, fribord hesabı ve planları onayı ile Yükleme Sınırı Belgesi sürveyi yapmaya ve belge düzenlemeye yetkilidir.	
(5) UlusalYükleme Sınırı Belgesinin devamlılığını ve geminin tahsis edildiği hizmet için yeterliliğinin uygunluğuna yönelik yıllık sürvey, mevcut belgenin geçerlilik tarihi itibarıyla 12 aylık sürelerin 3 ay öncesi ile 3 ay sonrası aralığında yapılır. Su araçlarına düzenlenen Ulusal Yükleme Sınırı Belgesi, 2 nci ve 3 üçüncü yıldönümü tarihleri arasında, yıllık sürvey kapsamında vizesinin yapılması kaydıyla geçerlidir.	(4) Yıllık sürvey, Yükleme Sınırı Belgesinin devamlılığını ve geminin tahsis edildiği hizmet için yeterliliğinin uygunluğuna yönelik mevcut belgenin geçerlilik tarihi itibarıyla 12 aylık sürelerin 3 ay öncesi ile 3 ay sonrası aralığında yapılır.
(6) Yıllık sürveylerin, yapılamadığı durumlarda Yükleme Sınırı Belgesi geçersiz olur. Yeni belge yıllık fribord sürveyi yapılarak eski belgenin geçerlilik tarihine kadar yayımlanır. Ayrıca, gemi üzerinde fribord hesaplarını etkileyen bir değişikliğin olması durumunda Yükleme Sınırı Belgesi iptal edilir. Yıllık sürveylerin sürvey aralığı içerisinde yapılamadığı durumlarda sürveylerin yıllık sürvey aralığı dışında yapılabilmesi için sürvey harcının 3 (üç) katı kadar ilave ücretin İdarenin Döner Sermaye İşletme Müdürlüğünün hesabına yatırılmış olması şartı aranır.	(5) Yıllık sürveylerin, yapılamadığı durumlarda Yükleme Sınırı Belgesi geçersiz olur. Yeni belge her durumda başlangıç sürveyi kapsamında fribord sürveyi yapılarak eski belgenin geçerlilik tarihine kadar yayımlanır. Ayrıca, gemi üzerinde fribord hesaplarını etkileyen bir değişikliğin olması durumunda Yükleme Sınırı Belgesi iptal edilir.
(7) Fribord boyu 24 metre ve üzerindeki gemi ve su araçlarının yükleme sınırları ve bu sınırları gösteren fribord markasının gemi üzerine markalanması denetim uzmanları gözetiminde yapılır.	(6) Fribord boyu 24 metre ve üzerindeki gemi ve su araçlarının yükleme sınırları ve bu sınırları gösteren fribord markasının gemi üzerine markalanması Bölge müdürlükleri denetim uzmanları gözetiminde yapılır. Yükleme Sınırı Belgesinde şekli belirtilmiş olan fribord markası gemi üzerinde markalanmış olmak zorundadır. Bölge müdürlüğü denetim uzmanı tarafından yapılan sürveyler sonucunda yükleme sınırı belgesi bölge müdürü tarafından imzalanır. Yükleme sınırı belgesine yönelik yıllık sürveylerin yıldönümü aralığında yapılmasına müteakip, imza yetkilisince veya sürveyi yapan denetim uzmanı tarafından yapılır. Onay, özellikleri İdare tarafından belirlenen yöntemle, denetim uzmanı tarafından vize bölümüne sürvey yeri ve tarihi girilerek imzalanması ile gerçekleştirilir.
(8) Belgenin vizesi, Bu yönetmelik kapsamındaki denetimlerin yapılmasını müteakip, sürveyi yapan personel tarafından vize bölümüne sürvey yeri ve tarihi girilerek imzalanması ve hologram yapıştirılması ile gerçekleştirilir.	
	(7) Tam boyu 15 metre ve üzerinde ancak fribord boyu 24 metreden küçük gemi ve su araçlarının yükleme sınırları ve talep hâlinde dedveyt tonları bölge müdürlükleri veya liman başkanlıklarınca tespit edilir. Bölge müdürlükleri veya liman başkanlıkları, gerekli sürveyleri

	yaparak Denize Elverişlilik Belgesi düzenleyecekleri gemilerin yükleme sınırlarını ve dedveyt tonlarını Denize Elverişlilik Belgelerine kayıt ederler.
(9) Fribord boyu 24 metre ve üzerindeki Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi veya bu Yönetmelik kapsamındaki gemilerin her iki bordası üzerine ve güverte çizgisi altına konulacak yükleme markasının yeri ve şekli Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesine göre belirlenir.	(8) Fribord boyu 24 metre ve üzerindeki Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi veya bu Yönetmelik kapsamındaki gemilerin her iki bordası üzerine ve güverte çizgisi altına konulacak yükleme markasının yeri ve şekli Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesine göre belirlenir.
(10) 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.	(9) Yükleme sınırı markası gemi veya su aracının tescil boyu ortasında ve gemi ve su aracının her iki bordasında silinmez şekilde markalanır. Bu işaretler; sac teknelerde kabartma yapılmak, ahşap teknelerde ise boyamak koşullarıyla koyu zemin üzerine açık ya da açık zemin üzerine koyu renkte belirtilir.
(11) 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.	(10) Fribord boyu 24 metreden küçük yük veya yolcu taşıyan gemilerin asgari yükleme sınırı mesafesi tescil boyunun her metresi için; yolcu gemilerinde 2 santimetre, yük gemilerinde ise 1 santimetre olarak hesap edilir.
(12) Tam boyu 15 metre ve üzerinde ancak fribord boyu 24 metreden küçük yük veya yolcu taşıyan gemilerin güverte çizgisi ve yükleme sınırı çizgisi, gemi veya su aracının tescil boyu ortasında ve gemi ve su aracının her iki bordasında silinmez olarak çizgi boyu 300 milimetre ve eni ise 25 milimetre olacak şekilde iki çizgi olarak geminin inşa edildiği malzemeye göre silinmez şekilde markalanır veya boya ile belirtilir.	(11) Tam boyu 15 metre ve üzerinde ancak fribord boyu 24 metreden küçük yük veya yolcu taşıyan gemilerin güverte çizgisi ve yükleme sınırı çizgisi, gemi veya su aracının tescil boyu ortasında ve gemi ve su aracının her iki bordasında silinmez olarak çizgi boyu 300 milimetre ve eni ise 25 milimetre olacak şekilde iki çizgi olarak markalanır.
(13) Hesaplanan yükleme sınırı değeri, geminin çalışma alanları, geminin yapısı veya stabilitesi dikkate alınarak denetim uzmanı veya yetkilendirilmiş kuruluş tarafından artırılabilir.	(12) Hesaplanan yükleme sınırı değeri, geminin çalışma alanları, geminin yapısı veya stabilitesi dikkate alınarak denetim uzmanı veya yetkilendirilmiş kuruluş tarafından artırılabilir.
(14) Uluslararası sefer yapmayan fribord boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler için yükleme sınırları bakımından; 01 Aralık ile 15 Mart arası kış mevsimi, 16 Mart ile 30 Kasım arası yaz mevsimi olarak kabul edilir.	(13) Uluslararası sefer yapmayan fribord boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler için yükleme sınırları bakımından; 15 Mart dâhil olmak üzere 16 Aralık ile 15 Mart arası kış mevsimi, 15 Aralık dâhil olmak üzere 16 Mart ile 15 Aralık arası yaz mevsimi olarak kabul edilir.
(15) Tam boyu 15 metreden küçük gemi ve su araçlarında güverte ve yükleme sınırı çizgilerinin konulması gerekmez.	(14) Tam boyu 15 metreden küçük gemi ve su araçlarında güverte ve yükleme sınırı çizgilerinin konulması gerekmez.
	(15) Fribord boyu 24 metrenin altında olan gemi ve su aracının dedveyt tonu gemi donatısı veya kaptanı tarafından yazılı olarak talep edildiği takdirde, aşağıda belirtilen uygulama usulüyle tayin edilir.
	a) Gemi ve su araçlarının, her iki bordasına markalanmış olan yükleme sınırına kadar alabileceği yolcu, yük, yakıt, kumanya ve su gibi ağırlıkların belgelendirilmesi veya tespiti hâlinde gemi ve su aracının donatısı veya kaptanı, sömreye yetkili bölge müdürlüğü veya liman başkanlığına dilekçe ile müracaat ederek dedveyt tonunun tespiti ve Denize Elverişlilik Belgesine kaydedilmesi talebinde bulunur.
	b) Sömreye yetkili makam yük ve yükleme sınırı durumunu ve ilgili belgeleri tetkik ederek su seviyesinin her iki bordada yükleme sınırından bulunduğunu gördükten sonra bu durumda gemi ve su aracında bulunan yolcu, yük, yakıt, kumanya, su gibi ağırlıkların miktarlarını tespit ve toplamını dedveyt tonu olarak Denize Elverişlilik Belgesine kaydeder. Bu hususta düzenlenecek rapor geminin sömreye dosyasında saklanır.
(16) Gemilerin yükleme sınırı çizgisinin, geminin limanından hareketinden önce, seyir esnasında ve limana varışında hiçbir zaman suya batmamış olması gerekir.	(16) Gemilerin yükleme sınırı çizgisinin, geminin limanından hareketinden önce, seyir esnasında ve limana varışında hiçbir zaman suya batmamış olması gerekir.
(17) Liman başkanlığının bilgi ve onayı olmadan bu madde ile ilgili olarak gemi bünyesinde, teçhizatında, tertibatında ve malzemesinde hiçbir değişiklik yapılmaz.	(17) İdarenin bilgi ve onayı olmadan gemi bünyesinde, teçhizatında, tertibatında ve malzemesinde hiçbir değişiklik yapılmaz.
Sualtı sömreyi MADDE 15 –	Sualtı sömreyi MADDE 8 –
(1) Sualtı sömreyi; karada veya kamera ile sualtında yapılır.	(1) Sualtı sömreyi; karada veya kamera ile sualtında yapılır.
(2) 5 yıllık Denize Elverişlilik Belgesi veya Su Aracı Uygunluk Belgesi verilmesine esas su altı sömreyi karada yapılır .	(2) Gemilere 5 yıllık denize elverişlilik belgesi verilirken sualtı sömreyi olarak kara sömreyi yapılır.
(3) Kamera ile yapılan sualtı sömreyi aşağıdaki hususlar çerçevesinde yapılır.	(3) Kamera ile yapılan sualtı sömreyi aşağıdaki hususlar çerçevesinde yapılır.
a) Kamera ile yapılan sualtı sömreyi, İdare veya yetkilendirilmiş kuruluş sorumluluğunda yapılır. Kamera ile yapılan sualtı sömreyi, İdare veya yetkilendirilmiş kuruluş tarafından konu hakkında yetkilendirilmiş firmalarca yapılır. Yetkilendirilecek firmalara yönelik usul ve esaslar İdarece belirlenir.	a) Kamera ile yapılan sualtı sömreyi, İdare veya yetkilendirilmiş kuruluş sorumluluğunda yapılır. Kamera ile yapılan sualtı sömreyi, İdare veya yetkilendirilmiş kuruluş tarafından konu hakkında yetkilendirilmiş kişiler tarafından kamera ile yapılır.

b) Kamera ile yapılan sualtı sürveyinin, kara sürveyinde elde edilen bilgileri sağlar nitelikte olması gerekir.	b) Kamera ile yapılan sualtı sürveyinin, kara sürveyinde elde edilen bilgileri sağlar nitelikte olması gerekir.
c) Referanslamak amacıyla güvertenin su hattı altında kalan kısmı araştırma hatları ile markalanır.	c) Referanslamak amacıyla güvertenin su hattı altında kalan kısmı araştırma hatları ile markalanır.
ç) Kamera ile yapılan sualtı sürveyi, 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 karinanın temiz olması gerekir. İdarenin veya yetkilendirilmiş kuruluşun uzmanlarının, kapalı devre yayımla aktarılan görüntülerin sunum metodunun yeterli olduğunu teyit etmelidir. Dalgıçla yapılan iki yönlü iletişimin yeterli olması gerekir.	ç) Kamera ile yapılan sualtı sürveyi, 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 karinanın temiz olması gerekir. İdarenin veya yetkilendirilmiş kuruluşun uzmanlarının, kapalı devre yayımla aktarılan görüntülerin sunum metodunun tatminkar olduğunu teyit etmelidir. Dalgıçla yapılan iki yönlü iletişimin tatminkar olması gerekir.
d) Kamera ile yapılan sualtı sürveyinin başlangıcından önce ekipmanlar ve yöntem konusunda İdare, yetkilendirilmiş kuruluş, gemi donatanı veya işleticisi ve dalgıç firması temsilcilerinin mutabık kalmaları gerekir.	d) Kamera ile yapılan sualtı sürveyinin başlangıcından önce ekipmanlar ve yöntem konusunda İdare, yetkilendirilmiş kuruluş, gemi donatanı veya işleticisi ve dalgıç firması temsilcilerinin mutabık kalmaları gerekir.
(4) Gemi veya su araçlarının karada veya havuzda yapılan denetim ve kontrollerinden oluşan kara sürveyinin 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.	(4) Gemilerin karada veya havuzda yapılan denetim ve kontrollerinden oluşan kara sürveyinin yapılabilmesi için gemiler 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 sürveyinde;	(5) Kara sürveyinde;
a) Deniz suyu alıcı ve verici bağlantılarının, valflerinin ve süzgeçlerinin, borda boşaltım ağızlarının,	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,	b) Kapılar, pencereler ve lumbuzların su geçmez ve sızdırmazlığının, açma kapama sisteminin faal olarak çalıştığının,
c) Vardevelalar ve parampetlerin deformasyon ve çürüme,	c) Vardevelalar ve parampetlerin deformasyon ve çürüme,
ç) Demir, zincir, ırgat ve bağlama donanımlarının ve güverte bağlantılarının,	ç) Demir, zincir, ırgat ve bağlama donanımlarının ve güverte bağlantılarının,
d) Hava fırrar, iskandil, havalandırma, doldurma devresi ile diğer tüm boru bağlantı ve devrelerinin çürüme ve deformasyon,	d) Hava fırrar, iskandil, havalandırma, doldurma devresi ile diğer tüm boru bağlantı ve devrelerinin çürüme ve deformasyon,
e) Pervane ve kanatlarının,	e) Pervane ve kanatlarının,
f) Ana makine ve yardımcıların sabitleştirme ekipmanlarının,	f) Ana makine ve yardımcıların sabitleştirme ekipmanlarının,
g) Dümen ve yelpazesi burç ve yataklarının	g) Dümen ve yelpazesi burç ve yataklarının,
ğ) Geminin dış kaplamaları, postaları, kemereleri, tülaneleri, güverteleri, perdeleri, döşekleri gibi yapısal kısımlarda ve elemanlarında deformasyon olup olmadığının gözle kontrolü, zayıflığından şüphe edilen yerlerin yenilenmesi, ahşap teknelerde kalafatlamının yapıldıktan sonra macun ve boyası veya verniklenmesi, fiber teknelerde dış kaplama temizliği yapılması ile tüm gemilerin sualtı kesiminin deniz canlılarından koruyucu boya ile boyanarak gerekli olan tutyaların yerlerine yerleştirilmesinin,	ğ) Geminin dış kaplamaları, postaları, kemereleri, tülaneleri, güverteleri, perdeleri, döşekleri gibi yapısal kısımlarda ve elemanlarında deformasyon olup olmadığının gözle kontrolü, zayıflığından şüphe edilen yerlerin yenilenmesi, ahşap teknelerde kalafatlamının yapıldıktan sonra macun ve boyası veya verniklenmesi, fiber teknelerde dış kaplama temizliği yapılması ile tüm gemilerin sualtı kesiminin deniz canlılarından koruyucu boya ile boyanarak gerekli olan tutyaların yerlerine yerleştirilmesinin,
h) 16 nci madde hükümlerine göre sac kalınlık ölçümlerinin ve 18 uncu madde hükümlerine göre demir ve zincirlerin, kontrolü yapılır.	h) 9 uncu madde hükümlerine göre sac kalınlık ölçümlerinin kontrolü yapılır.
(6) Hava ve deniz koşullarına maruz kalan bölgelerde sacın tamirinde geçici çözüm olarak kullanılmış dablınlerin geminin ilk planlı kara sürveyinde sac değişim (insert) yöntemi kullanılarak değiştirilmesi gerekmektedir. Acil durumlarda geçici olarak yapılacak dublin için İdarenin yada 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 sürveyinde yapılır. Sac kalınlık ölçümlerinin azami süresi 5 yıldır. 10 yaşından büyük olup geçerli sac kalınlık ölçümü olmayan gemi ve su araçlarının ilk kara sürveyinde yetkili firmalarca sac ölçümü yapılır. Yetkilendirilecek firmalara yönelik usul ve esaslar İdarece belirlenir. Kalınlık ölçümleri, görünen korozyon ve kondisyon durumuna göre geminin kuşku edilen alanları da dikkate alınarak aşağıdaki gibi yapılır:	Sac kalınlık ölçümleri MADDE 9 – (1) Çelik gemilerin yapı elemanlarının kalınlık ölçümleri geminin onuncu yaşında ve akabindeki her 5 yıllık periyotlarda yapılır. Sac kalınlık ölçümleri, ultrasonik muayeneye yönelik en az seviye 1 belgesini haiz olmak koşuluyla İdare tarafından yetki verilmiş kişi veya kuruluşlarca yapılır. Ultrasonik muayene her durumda en az seviye 1 belgeli kişi tarafından yapılmak zorundadır. Kalınlık ölçümleri, görünen korozyon ve kondisyon durumuna göre geminin kuşku edilen alanları da dikkate alınarak aşağıdaki gibi yapılır:
a) 10 yaşından büyük gemilerin asgari kalınlık ölçümleri, 3 enine kesitteki tüm elemanlardan, dış kaplama saclarının tümü ile baş pik tankının perdesi ve elemanları, ambar ağız mezaraları ve ambar kapakları, ana güverte elemanlarından en az üç ana kuşaktan,	a) 10 yaşından büyük gemilerin asgari kalınlık ölçümleri, 3 enine kesitteki tüm elemanlardan, dış kaplama saclarının tümü ile baş pik tankının perdesi ve elemanları, ambar ağız mezaraları ve ambar kapakları, ana güverte elemanlarından en az üç ana kuşaktan,
b) 15 yaşından büyük gemilerin asgari kalınlık ölçümleri, dış kaplama saclarının tümü, kasara ve güvertelerin tümü, tüm su geçmez perdeler, baş ve kış pik elemanları, mezaralar ve ambar kapakları, çift dip sacları ve yapı elemanları, yük ambar/tanklarının postalarından yapılır.	b) 15 yaşından büyük gemilerin asgari kalınlık ölçümleri, dış kaplama saclarının tümü, kasara ve güvertelerin tümü, tüm su geçmez perdeler, baş ve kış pik elemanları, mezaralar 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.	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. Liman seferi bölgesinde çalışan gemilerde orijinal kalınlığın %30 unu kaybeden elemanlar, liman seferi dışında çalışan gemilerde ise %25 ini kaybeden elemanlar yenileri ile değiştirilir. Limit değerlere yaklaşmış sac ölçümünde denetleyen denetim uzmanı geminin ve kondisyonundan şüphe ettiği sacın ölçümü için yeniden ölçme talep edebilir.	ç) Kalınlık ölçümleri neticesinde ölçümü yapan tarafından ölçüm sonuçlarının belirtildiği bir rapor düzenlenir. Liman seferi bölgesinde çalışan gemilerde orijinal kalınlığın %30 unu kaybeden elemanlar, liman seferi dışında çalışan gemilerde ise %25 ini kaybeden elemanlar yenileri ile değiştirilir. Limit değerlere yaklaşmış sac ölçümünde denetleyen denetim uzmanı geminin ve kondisyonundan şüphe ettiği sacın ölçümü için yeniden ölçme talep edebilir.
Pervane ve şaftının sövreyleri MADDE 17 – (1) Şaftlar 5 yılda bir çekilerek kontrol edilir ve her başlangıç sövreyinde pervane ve şaft sövreyinin 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 çatlaklık kontrolü, pervane iç koniğinde kama yuvası ve somununda ezilme kontrolü yapılır. Dümen yelpazesinde çatlaklık, şaft ve yatak kontrolü yapılır. Diğer sevk sistemlerin de 5 yılda bir kontrolleri yapılır.	Pervane ve şaftının sövreyleri MADDE 10 – (1) Şaftlar 5 yılda bir çekilerek kontrol edilir. Çekilen şaftların kontrolü, pervane yerinden çıkarıldıktan sonra, kaplinler ve yataklar açılır, pervane ve kaplin koniklerinde, kama yuvalarında ve layner yüzeylerinde ve flenç diplerinde çatlak kontrolü yapılır. Ayrıca kovanın içten yüzeysel göz kontrolü yapılır. Pervane kanatlarında deformasyon, kavitasyon çatlaklık kontrolü, pervane iç koniğinde kama yuvası ve somununda ezilme kontrolü yapılır. Dümen yelpazesinde çatlaklık, şaft ve yatak kontrolü yapılır. Diğer sevk sistemlerin de 5 yılda bir kontrolleri yapılır.
(2) Pervane şaft çapı 100 mm. ye kadar olanlarda boşluk 2 mm. veya şaft çapı ne olursa olsun tamamı için şaft çapının % 2,5 oranından fazla boşluk olanlarda kovan yatakları yenilenir.	(2) Pervane şaft çapı 100 mm. ye kadar olanlarda boşluk 2 mm. veya şaft çapı ne olursa olsun tamamı için şaft çapının % 2,5 oranından fazla boşluk olanlarda kovan yatakları yenilenir.
Demir ve zincirlerin kontrolü MADDE 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 sövreyinde yapılır. Demir ve zincir ölçümlerinin azami süresi 5 yıldır. 10 yaşından büyük olup geçerli ölçümü olmayan gemi ve su araçlarının ilk kara sövreyinde ölçümü yapılır. 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	Demir ve zincirlerin kontrolü MADDE 11 – (1) Demir ağırlıkları onuncu yaşı ve akabindeki her 5 yıllık periyotlarda yapılan kontrollerde en fazla %15 azalabilir. Tüm zincirler salya edildikten sonra, genel kondisyon durumları kontrol edilir. Geminin onuncu yaşı ve akabindeki her 5 yıllık periyotlarda şüphe edilen zincir baklaları da dâhil olmak üzere, her bir kilit zincirde en az 3 bakladan kalınlık ölçümleri alınır. Müsaade edilen kalınlık azalması teçhizat numarasında tespit edilen kalınlığın %15 i kadardır. Kalınlık ölçümleri neticesinde ölçümü yapan tarafından ölçüleri belirtilen bir rapor düzenlenir.
(2) Demir ve zincirlerin kalınlık ölçümleri saç kalınlık ölçümü yetkisine sahip firmalar tarafından yapılır.	
(3)Yeni gemilerde bakla niteliğinde olan zincirler tip onay sertifikalı olmalıdır.	
(4) 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.	
Deniz sövreyi MADDE 19 – (1) Deniz sövreyi; gemilerin tekne, makine ve teçhizatının gerekli emniyet, çevre, sağlık, can ve mal güvenliğine uygunluğunun kontrolü için denizde yapılan denetim ve kontrollerden oluşur. Deniz sövreyi;	Deniz sövreyi MADDE 12 – (1) Deniz sövreyi; gemilerin tekne, makine ve teçhizatının gerekli emniyet, çevre, sağlık, can ve mal güvenliğine uygunluğunun kontrolü için denizde yapılan denetim ve kontrollerden oluşur. Deniz sövreyi;
a) Ana makineler ve yardımcıların,	a) Ana makineler ve yardımcıların,
b) Gemi üzerindeki kapı, pencere, lumbuz gibi teçhizatların,	b) Gemi üzerindeki kapı, pencere, lumbuz gibi teçhizatların,
c) Sabit yangın söndürme sisteminin periyodik testlerinin yapıldığı ve alarminin,	c) Sabit yangın söndürme sisteminin periyodik testlerinin yapıldığı ve alarminin,
ç) Boru devreleri ve bağlantılarının,	ç) Boru devrelerinde ve bağlantılarının,
d) Akülerin,	d) Akülerin,
e) Elektrik sisteminin ve aydınlatmalarının,	e) Elektrik sisteminin ve aydınlatmalarının,
f) Havalandırma sisteminin,	f) Havalandırma sisteminin,
g) Dümen makinesinin ve acil dümen donanımının, gemi sevk sistemleri	g) Dümen makinesinin iskele sancak operasyonunun sağlıklı yapıldığı ve acil dümen donanımının,
ğ) Bağlama halatlarının, römorkörlerde çekme kancalarının,	ğ) Bağlama halatlarının,
h) İrgatin,	h) İrgatin,
ı) Haberleşme ve seyir cihazlarının,	ı) Haberleşme ve seyir cihazlarının,
i) Seyir fenerlerinin,	i) Seyir fenerlerinin,
j) Tıbbi malzeme ve ilaçların yeterli miktarda olup olmadığı ve kullanım sürelerinin,	j) Tıbbi malzeme ve ilaçların yeterli miktarda olup olmadığı ve kullanım sürelerinin,

k) Portatif yangın söndürme cihazlarının,	k) Portatif yangın söndürme cihazlarının,
l) Yangın pompalarının,	l) Yangın pompalarının,
m) Pis su sisteminin,	m) Pis su sisteminin,
n) Yakıt tanklarının,	n) Yakıt tanklarının,
o) Fribord markasının,	o) Fribord markasının,
ö) Kişisel can kurtarma araç ve teçhizatının,	ö) Kişisel can kurtarma araç ve teçhizatının,
p) Seyir bölgesine göre bulundurulması gereken denizcilik yayımları ve haritalarının güncel durumda olduğunun,	p) Seyir bölgesine göre bulundurulması gereken denizcilik yayımları ve haritalarının güncel durumda olduğunun,
r) Hizmet botu, kurtarma botu, can salı ve can filikası gibi can kurtarma araçlarının, veya indirme donanımlarının	r) Hizmet botu, kurtarma botu, can salı ve can filikası gibi can kurtarma araçlarının,
s) Yolcu salonlarında o mahaldeki yolcu kapasitesini belirten yazıların uygun yerlere asılı olduğu ve kapasitelerinin doğruluğunun,	s) Yolcu salonlarında o mahaldeki yolcu kapasitesini belirten yazıların uygun yerlere asılı olduğu ve kapasitelerinin doğruluğunun,
ş) Yangın algılama ve alarm sisteminin,	ş) Yangın algılama ve alarm sisteminin,
	t) Benzin motorlu gemilerde motorun çalıştırılmadan önce havalandırma fanının 3 dakika çalıştırılması için uyarıcı yazının asılı olduğunun,
t) Yangın ve emniyet planlarının gemiye uygunluğunun,	u) Yangın ve emniyet planların gemiye uygunluğunun,
u) Yaşam ve çalışma mahallerinin fiziki durumları ile sağlık koşullarının	ü) Yaşam ve çalışma mahallerinin fiziki durumları ile sağlık koşullarının
kontrolü gibi hususları içerir.	kontrolü hususlarını içerir.
Belgelendirme öncesi yapılacak kontrol ve denetim şartları MADDE 20 – (1) Denetim faaliyetinin başlatılması için liman başkanlığına yapılan başvurular aşağıdaki şartları taşımak zorundadır:	Belgelendirme öncesi yapılacak kontrol ve denetim şartları MADDE 13 – (1) Denetim faaliyetinin başlatılması için bölge müdürlüğüne veya liman başkanlığına yapılan başvurular aşağıdaki şartları taşımak zorundadır:
a) Başvuru ilgili kişiler veya onların temsilcileri tarafından yapılır.	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.	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.	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.	(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.	(3) Denetim faaliyeti büyük parçaların sökülmesi, geminin hareketsizleştirilmesi veya benzer işlemler gibi yüksek bir potansiyel risk taşıyan işlemler gerektiriyor veya denetim uzmanına yönelik bir tehlike arz ediyorsa denetim yeterli emniyet şartlarının oluşması sonucunda yapılır.
(4) Denetim faaliyeti için başvuru yapan taraf, her durumda bu faaliyetin güvenli şartlarda gerçekleştirilmesini sağlamak için gerekli vasıtaları ve teçhizatı temin eder.	(4) Denetim faaliyeti için başvuru yapan taraf, her durumda bu faaliyetin güvenli şartlarda gerçekleştirilmesini sağlamak için gerekli vasıtaları ve teçhizatı temin eder.
Belgelendirme ve genel hükümler MADDE 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.	Belgelendirme ve genel hükümler MADDE 14 – (1) Ulusal sefer yapan gemilere sadece ulusal mevzuatın gerektirdiği belgeler verilir. Uluslararası sefer yapan gemilere bu Yönetmeliğe bağlı kalmadan öncelikle uluslararası sözleşmelere uygun belgeler verilir.
(2) Gemiler, bu Yönetmelikte belirtilmeyen hususlarda, İdarece yetkilendirilmiş kuruluşların veya ulusal mevzuat ve uluslararası sözleşmeler ile İdarece kabul edilmiş bir eşdeğer emniyet standardının gereklerini sağlar.	(2) Gemiler, bu Yönetmelikte belirtilmeyen hususlarda, İdarece yetkilendirilmiş kuruluşların veya ulusal mevzuat ve uluslararası sözleşmeler ile İdarece kabul edilmiş bir eşdeğer emniyet standardının gereklerini sağlar.
(3) Gemiler için 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 belgesindeki cinsle uyumlu olmak zorundadır.	(3) Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik hükümlerine göre, İdare tarafından yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından klas sertifikası düzenlenmiş gemilerde, gemiye yetkilendirilmiş kuruluş tarafından Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunun 5 inci maddesi hükmüne göre klas sörvey rapor raporu verilmesi durumunda, klas sörvey raporundaki gemi cins notasyonu, geminin tonilato belgesindeki cinsle uyumlu olmak zorundadır. Klas Sörvey Durum Raporu formu Ek-5 de belirlenmiştir.
(4) Yurt dışından satın alınan gemi ve su araçlarının yetkili makamlardan almış oldukları geçerli uluslararası belgeleri, gemi ve su aracının ilk Türk limanına varışından başlayarak yolculuğunun bitimine kadar Türk limanları arasındaki seferleri için geçerlidir. Bu süre sonuna kadar bu Yönetmeliğe göre Denize Elverişlilik Belgesi alınmasına gerek yoktur.	(4) Yurt dışından satın alınan gemi ve su araçlarının yetkili makamlardan almış oldukları geçerli uluslararası belgeleri, gemi ve su aracının ilk Türk limanına varışından başlayarak bir ay süre ile Türk limanları arasındaki seferleri için geçerlidir. Bu süre sonuna kadar bu Yönetmeliğe göre Denize Elverişlilik Belgesi alınmasına gerek yoktur.
(5) Geminin donatanı ve kaptanı, denizde can emniyetini, seyir güvenliği, sağlık koşullarının uygunluğu ve deniz kirliliğine neden	(5) Geminin donatanı ve kaptanı, denizde can emniyetini, seyir güvenliği, sağlık koşullarının uygunluğu ve deniz kirliliğine neden

olmamak üzere, gemi hizmete devam ettiği ve belgelerinin geçerliliğini koruduğu müddetçe, geminin mevzuata uygun durumda olmasını sağlamak zorundadır.	olmamak üzere, gemi hizmete devam ettiği ve belgelerinin geçerliliğini koruduğu müddetçe, geminin mevzuata uygun durumda olmasını sağlamak zorundadır.
(6) Denize Elverişlilik Belgesinde sefer bölgesi liman seferi olarak belirtilmiş gemiler, bitişik liman sahalarına sefer yapabilir. Bu gemilerin ilave teçhizat ve gemiadamı donatımına gerek olmadan liman seferi gereklerini sağlamaları yeterlidir.	(6) Denize Elverişlilik Belgesinde sefer bölgesi idari liman seferi olarak belirtilmiş gemiler, bitişik liman sahalarında da çalışabilirler ve ilave teçhizata gerek olmadan idari liman seferi gereklerini sağlamaları yeterlidir.
(7) Başvuruların yerinde sonuçlandırılması, mahallinde, süratli ve en iyi şekilde hizmetlerin sunulması amacıyla gemi ve su araçlarının sömvey ve belgelendirme işlemleri geminin bulunduğu Liman Başkanlığına karadan veya denizden komşu olan Liman Başkanlığı tarafından da yapılabilecektir.	(7) Uluslararası sefer yapan gemilere uluslararası kurallar uygulanır.
(8) Denetim uzmanı tanımında yer almayan ancak denizcilikle ilgili fakültelerden mezun olup idari kadroda görev yapan idareciler, sömvey ve denetim faaliyetlerini yapabilirler.	(8) Denetim uzmanı tanımında yer almayan ancak denizcilikle ilgili fakültelerden mezun olup idari kadroda görev yapan idareciler, sömvey ve denetim faaliyetlerini yapabilirler.
(9) Bu Yönetmelikte geçen gemi cinsleri gemi ve su araçları ile ilgili İdare veya Liman başkanlıkları tarafından düzenlenen gemi belgesinde geçen gemi cinsini ifade eder.	
(10) Bu Yönetmelikte hüküm bulunmayan hallerde İdare ulusal veya uluslararası kurallar, yetkilendirilmiş klas kuralları veya kabul görmüş uluslararası standartlara göre karar verir.	
Muafiyetler MADDE 22 – (1) İdare, her durum için ayrıca verilen özel müsaade yoluyla, denizde can ve mal emniyetinin korunmasını ve denizde kirlenmenin önlenmesi gereklerini güvence altına alacak alternatif düzenlemelere yer verilmesi şartıyla,	Muafiyetler MADDE 15 – (1) İdare, her durum için ayrıca verilen özel müsaade yoluyla, denizde can ve mal emniyetinin korunmasını ve denizde kirlenmenin önlenmesi gereklerini güvence altına alacak alternatif düzenlemelere yer verilmesi şartıyla,
a) Seferin özelliği ve maruz kalınacak deniz şartları gereği; 26, 37, 38, 40, 42, 49, 50 ve 57 nci maddeler hariç olmak üzere üçüncü bölümle ilgili,	a) Seferin özelliği ve maruz kalınacak deniz şartları gereği; 18, 29, 30, 32, 34, 40, 41 ve 48 inci maddeler hariç olmak üzere üçüncü bölümle ilgili,
b) Sınırlı seyehat süresi veya kurtarma hizmetlerinin yakınlığı gibi belirli işletim koşullarının olması durumunda ve seferin özelliği ve maruz kalınacak şartları gereği; 59, 62, 70 ve 71 inci maddeler hariç olmak üzere dördüncü bölümle ilgili,	b) Sınırlı seyehat süresi veya kurtarma hizmetlerinin yakınlığı gibi belirli işletim koşullarının olması durumunda ve seferin özelliği ve maruz kalınacak şartları gereği; 50, 53, 61 ve 62 nci maddeler hariç olmak üzere dördüncü bölümle ilgili,
c) Korunaklı sularda veya uygun iklim ya da hava koşullarında sefer yapılması, sınırlı seyehat süresi veya kurtarma hizmetlerinin yakınlığı gibi belirli işletim koşullarının olması durumunda, seferin özelliği ve maruz kalınacak şartları gereği operasyonel sınırlamalar dâhilinde 72, 76, 77, 82, 83 ve 84 üncü maddeler hariç olmak üzere beşinci bölümle ilgili,	c) Korunaklı sularda veya uygun iklim ya da hava koşullarında sefer yapılması, sınırlı seyehat süresi veya kurtarma hizmetlerinin yakınlığı gibi belirli işletim koşullarının olması durumunda, seferin özelliği ve maruz kalınacak şartları gereği operasyonel sınırlamalar dâhilinde 63, 67, 68, 69, 72, 73, 74 üncü maddeler hariç olmak üzere beşinci bölümle ilgili,
ç) 6, 7, 8, 9, 11 inci bölümlerde yer alan 86, 90 ve 92 nci maddeler hariç olmak üzere, bu bölümlerin diğer maddeleri ile ilgili muafiyet talebinde bulunulması hâlinde,	ç) 6, 7, 8, 9, 10, 11 inci bölümlerde yer alan 77, 81, 83, 104 ve 105 inci maddeler hariç olmak üzere, bu bölümlerin diğer maddeleri ile ilgili
d) İdare gerekli durumlarda bu yönetmeliğin onuncu bölümü ile ilgili hükümlerde,	
muafiyet tanıyabilir.	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.	(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 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) Marmara Adası Limanından Bandırma, Erdek Karabiga Limanları arasında, Çanakkale Limanından Bozcaada, Gökçeada, Gelibolu Limanları arasında, Gökçeada Limanından Bozcaada Limanı arasında yapılan seferler bitişik limanlar arasında yapılmış sayılır. Gemiler idari liman seferi gibi donatılarak bitişik limanlarda sefer yapabilir.
(4) Tarihi geçmiş 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.	(3) Tarihi geçmiş olan geleneksel yöntemlerle belirli bir tipte inşa edilen ve kamaralarında en fazla 36 kişi taşıyabilen ve cinsi ticari yat olan gemiler, seyir sahalarının mevsimsel deniz ve hava koşulları, seferin niteliği, yakınlığı veya sürenin kısalığı ile aynı koşullarda çalışan, aynı sınıftaki diğer ülke gemilerinin olması durumunda karşılıklı mütekabiliyet esasları dâhilinde yakın sefer bölgesinde çalışabilir.
(5) Ulusal sefer yapan gemi ve su araçlarına verilen muafiyetlerin Denize Elverişlilik Belgesi ve Su Aracı Uygunluk Belgesinde belirtilmesi zorunludur. Bu fıkra bu yönetmeliğin yürürlük tarihinde geçerli olan belgeler için uygulanmaz.	
Eşdeğerler	Eşdeğerler

<p>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.</p>	<p>MADDE 16 – (1) Bir geminin bu Yönetmelikte belirtilen belli bir donanım, malzeme, teçhizat ve cihaz veya bunların benzerleriyle donatılması gerektiğinde, İdare bunların yerine eşdeğer başka bir donanım, malzeme, teçhizat ve cihazın donatımını uygun görebilir.</p>
<p>Gemilerin sömvey 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 web sitesinde yayımlanarak güncellenebilir.</p>	<p>Gemilerin sömvey listeleri MADDE 17 – (1) Gemilerin bu Yönetmelik kapsamında belge, teçhizat ve donanım bakımından yapılan denetimlerinde;</p>
	a) Balıkçı gemileri için Ek-6 Balıkçı Gemilerinin Denetim Listesi,
	b) Yolcu gemileri/motorları ve gezinti / tenezzüh gemileri için Ek-7 Liman Seferi Bölgesindeki Yolcu Gemisi / Motoru ve Gezinti / Tenezzüh Gemisi Denetim Listesi,
	c) Ro-Ro yolcu gemileri için Ek-8 Liman Sefer Bölgesindeki Ro-Ro Yolcu Gemilerinin Denetim Listesi,
	ç) Ticari yatlar için Ek-9 Ticari Yatların Denetim Listeleri,
	d) Sportif ve gezi amaçlı kullanılan ticari sürat motorları için Ek-10 Sportif ve Gezi Amaçlı Kullanılan Ticari Sürat Motorları Denetim Listesi,
	e) Ulusal sefer yapan yük ve hizmet gemileri için Ek-11 Ulusal Sefer Yapan Yük ve Hizmet Gemileri Denetim Listesi,
	f) 500 GT den az, uluslararası sefer yapan yük ve hizmet gemileri için Ek-12 500 GT den az Uluslararası Sefer Yapan Yük ve Hizmet Gemileri Denetim Listesi,
	g) Hizmet botu için Ek-13 Hizmet Botunun Denetim Listesi,
	ğ) Su araçları için Ek-14 Su Aracı Denetim Listesi
	kullanılır.
<p>ÜÇÜNCÜ BÖLÜM İnşa, Denge Yeterliliği, Bölmeleme, Stabilité, Yolcu Kapasitesi Tespiti, Makine ve Elektrik Donanımları</p>	
<p>Dizayn ve inşa ile ilgili genel kural MADDE 25 – (1) Gemiler, İdarece yetkilendirilmiş kuruluşların veya ulusal mevzuat ve uluslararası sözleşmeler dâhilinde yapısal, mekanik ve elektrik gereksinimlerine göre dizayn, inşa ve idame ettirilir.</p>	<p>Dizayn ve inşa ile ilgili genel kural MADDE 18 – (1) Gemiler, İdarece yetkilendirilmiş kuruluşların veya bu Yönetmelik ile ulusal mevzuat ve uluslararası sözleşmeler dâhilinde yapısal, mekanik ve elektrik gereksinimlerine göre dizayn, inşa ve idame ettirilir.</p>
<p>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.</p>	<p>İnşa ve tadilat gerekleri MADDE 19 – (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.</p>
<p>(2) Tekne, güverteler ve üst yapıdaki açıklıkların, geminin yapısal bütünlüğüne engel olmaması gerekir. Deniz tesirine maruz güverteler su geçirmez olur ve tüm açıklıklar su geçmez, standarda uygun, sabit kapatma donanımları ile donatılır ve eğer bu açıklıklar yaşam/yolcu mahallerine geçiş için kullanılıyorsa, her iki taraftan kumanda edilebilen kapatma donanımına sahip olur.</p>	<p>(2) Tekne, güverteler ve üst yapıdaki açıklıkların, geminin yapısal bütünlüğüne engel olmaması gerekir. Deniz tesirine maruz güverteler su geçirmez olur ve tüm açıklıklar su geçmez, standarda uygun, sabit kapatma donanımları ile donatılır ve eğer bu açıklıklar yaşam/yolcu mahallerine geçiş için kullanılıyorsa, her iki taraftan kumanda edilebilen kapatma donanımına sahip olur.</p>
<p>(3) Günübirlik Gezi teknelerinde su kaydırağı donanımı yapılmaz ve bulundurulmaz.</p>	
<p>(4) Bu maddenin birinci ve ikinci fıkraları yeni gemilere uygulanır.</p>	<p>(3) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.</p>
<p>Gemi inşasında kullanılacak malzemeler MADDE 27 – (1) Gemi inşasında kullanılacak ahşap malzemelerin aşağıda belirtilen özelliklerde olması gerekir:</p>	<p>Gemi inşasında kullanılacak malzemeler MADDE 20 – (1) Gemi inşasında kullanılacak ahşap malzemelerin aşağıda belirtilen özelliklerde olması gerekir:</p>
<p>a) Tekne yapımında kullanılan ağaç malzemenin; hava ve suya dayanıklı, kullanım amacına uygun mekanik özellikleri taşıması gerekir.</p>	<p>a) Tekne yapımında kullanılan ağaç malzemenin; hava ve suya dayanıklı, kullanım amacına uygun mekanik özellikleri taşıması gerekir.</p>
<p>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.</p>	<p>b) Havaya açık olmayan ve suda çalışmayan kısımlarda kullanılan ağaç malzemedede daha az dayanıklılık kabul edilebilir.</p>

c) Ağaç malzeme, radyal kesilmiş, uzun elyafı, kabuksuz, çatlaksız ve mümkün olduğunca budaksız olur. Ağaçların iyi kurutulmuş olması gerekir.	c) Ağaç malzeme, radyal kesilmiş, uzun elyafı, 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. Yapıştırılmalarının hatasız olması zorunludur.	ç) Kontraplak kullanılması hâlinde en az üç kaplamanın birbirine çapraz olarak yapıştırılması gerekir. Yapıştırılmalarının hatasız olması zorunludur.
d) Tekne ana mukavemet elemanlarında kullanılan ahşap malzemeler dayanıklılığı yüksek olan malzemeden seçilir.	d) Tekne ana mukavemet elemanlarında kullanılan ahşap malzemeler dayanıklılığı yüksek olan malzemeden seçilir.
e) Tekne imalatında, büyük oranda renk değişikliği, bozulmaya yatkın ağaç malzeme ve mukavemet azaltıcı belirgin hataların olmaması gerekir.	e) Kaplama tahtalarının birleştirilmesinden oluşturulan dış tabakaların ağaç cinsi, rengi ve beneklerinin birbiriyle uyumlu olması gerekir.
(2) Gemi inşasında kullanılacak fiber takviyeli plastik (FTP) malzemelerin aşağıda belirtilen özellikleri taşıması gerekir:	f) Tekne imalatında, büyük oranda renk değişikliği, bozulmaya yatkın ağaç malzeme ve mukavemet azaltıcı belirgin hataların olmaması gerekir.
a) Sıcakta sertleşen (termoset) reçineden ve fiber şeklinde yerleştirilmiş takviye malzemesinden oluşur ve heterojen olmak zorundadır.	(2) Gemi inşasında kullanılacak fiber takviyeli plastik (FTP) malzemelerin aşağıda belirtilen özellikleri taşıması gerekir:
b) Kullanılacak ince tabaka reçine, laminanın 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.	a) Sıcakta sertleşen (termoset) reçineden ve fiber şeklinde yerleştirilmiş takviye malzemesinden oluşur ve heterojen olmak zorundadır.
c) Katkı maddelerinin reçine ile uyumlu olması gerekir. Dolgu malzemelerinin sertleşen reçineye belirgin olumsuz etkisinin olmaması gerekir.	b) Kullanılacak ince tabaka reçine, laminanın yüzeylerini mekanik hasarlardan ve ortam etkilerinden koruyacak özellikte olur. Sertleşmiş durumdaki reçine akaryakıt, deniz (tuzlu su), tatlı su ortamına, aşınmaya dayanıklı su emme kabiliyeti minimum olur.
ç) Tespit, bağlama ve perdelama maddeleri ile fiber yüzeyindeki işlemler, çevre etkilerine maruz kaldıklarında malzeme özelliklerini korumak ve reçine ile uyumlu olmak zorundadır.	c) Katkı maddelerinin reçine ile uyumlu olması gerekir. Dolgu malzemelerinin sertleşen reçineye belirgin olumsuz etkisinin olmaması gerekir.
d) Tekne imalatında kullanılan FTP malzemeler ve bileşenleri üreticisinin belirlediği şartlarda depolanır ve işlenir.	ç) Tespit, bağlama ve perdelama maddeleri ile fiber yüzeyindeki işlemler, çevre etkilerine maruz kaldıklarında malzeme özelliklerini korumak ve reçine ile uyumlu olmak zorundadır.
(3) Gemi inşasında kullanılacak metalik malzemelerin aşağıda belirtilen özelliklerde olması gerekir;	d) Tekne imalatında kullanılan FTP malzemeler ve bileşenleri üreticisinin belirlediği şartlarda depolanır ve işlenir.
a) Tekne inşasında kullanılan tüm metalik malzemeler kullanım yerlerinin ve amacının gerektirdiği mekanik ve kimyasal özelliklere sahip, standartlara uygun ve hatalardan arınmış olmak zorundadır.	(3) Gemi inşasında kullanılacak metalik malzemelerin aşağıda belirtilen özelliklerde olması gerekir:
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.	a) Tekne inşasında kullanılan tüm metalik malzemeler kullanım yerlerinin ve amacının gerektirdiği mekanik ve kimyasal özelliklere sahip, standartlara uygun ve hatalardan arınmış olmak zorundadır.
c) Metal malzemeler tanınmış yetkilendirilmiş kuruluşlarının istediği mekanik-kimyasal özellikleri sağlamak, bu özelliklerin sağlandığı test sonuç raporları veya sertifika ile ispatlanmış 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.
ç) İdare klassız inşa edilecek gemilerde kullanılacak malzemelerin boyut kontrolünü örnekleme yöntemi ile yapabilir.	c) Metal malzemeler tanınmış yetkilendirilmiş kuruluşlarının istediği mekanik-kimyasal özellikleri sağlamak, bu özelliklerin sağlandığı test sonuç raporları veya sertifika ile ispatlanmış olmak zorundadır.
d) Tekne imalatında kullanılan alüminyum alaşımlarının deniz ortamına uygun, yeterli dayanımı sağlayacak özellikte olması gerekir.	ç) İdare klassız inşa edilecek gemilerde kullanılacak malzemelerin boyut kontrolünü örnekleme yöntemi ile yapabilir.
(4) Yukarıdaki malzemeler dışında özel bir malzeme kullanılması hâlinde malzemelerin ilgili standardına uygunluğu aranır.	d) Tekne imalatında kullanılan alüminyum alaşımlarının deniz ortamına uygun, yeterli dayanımı sağlayacak özellikte olması gerekir.
(5) Bu madde yeni gemilere ve uygulanabilir olduğunda tadilat yapılan mevcut gemilere de uygulanır.	(4) Yukarıdaki malzemeler dışında özel bir malzeme kullanılması hâlinde malzemelerin ilgili standardına uygunluğu aranır.
Deniz suyu bağlantıları, borda boşaltım ağızları ve frengiler MADDE 28 –	(5) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.
(1) Borda boşaltım ağızları en az sayıda tutulur ve mümkün olduğu kadar en derin yüklü su hattının üzerinde yer alır.	Deniz suyu bağlantıları, borda boşaltım ağızları ve frengiler MADDE 21 –
(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 malzemeden olmalıdır.	(1) Borda boşaltım ağızları en az sayıda tutulur ve mümkün olduğu kadar en derin yüklü su hattının üzerinde yer alır.
(3) Makine soğutma sistemine ve yangın 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 malzemeden, sağlam olarak yapılır ve kolaylıkla açılacak durumda olması gerekir.	(2) En derin yüklü su hattının altında veya 300 mm ye kadar üstünde bulunan tüm deniz açıklıklarına kapama valfi konulur.
(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	(3) Makine soğutma sistemine ait deniz suyu alıcıları lokal takviyeli olarak dış kaplamaya bağlanan ızgaralı ve kapama valfinden sonra konulan deniz suyu filtresi ile donatılır. Deniz suyu filtresi, korozyona dayanıklı malzemeden, sağlam olarak yapılır ve kolaylıkla açılacak durumda olması gerekir.
	(4) Suyun toplanabileceği havaya açık güvertelerde, benzer şekilde su geçmez kapalı üst yapılar ve güverte evleri içinde kalan fribord güvertelerinde, suyun etkin biçimde dışarı atılmasını sağlayacak yeterli boyutta ve sayıda frengi bulunur. Fribord veya üst yapı güvertelerinin havaya açık kısımlarındaki parampetlerin havuz oluşturduğu durumlarda, suyun güvertelerden hızla atılmasını sağlayacak yeterli düzenlemeler yapılır.

300 mm. ve daha aşağı olması durumunda güvertede biriken suyun tahliyesinin frengi vasıtasıyla yapılması yeterlidir.	
Kapılar MADDE 29 – (1) Üst yapıların havaya açık perdelerindeki kapıların, deniz ve hava koşullarına karşı korunaklı olması gerekir.	Kapılar MADDE 22 – (1) Üst yapıların havaya açık perdelerindeki kapıların, deniz ve hava koşullarına karşı korunaklı olması gerekir.
(2) Bu kapıların, her iki taraftan da kapatılabilir olmalıdır. Liman seferi yapan yolcu gemilerinde açık güvertesinden doğrudan perde güvertesi altına iniş açıklıklarını koruyan kapı ve kaportaların eşik yüksekliği minimum 100 mm. olmalıdır. Liman seferi dışında sefer yapan gemiler, Yükleme Sınırı Sözleşmesine göre teçhiz edilmek zorundadır.	(2) Bu kapıların, her iki taraftan da kapatılabilir olması ve liman seferi yapan açık güverte altındaki mahallere doğrudan giriş sağlayan kapılarda en az 100 mm yüksekliğinde eşik bulunması veya bu emniyeti sağlayacak alternatif bir sistem bulunması gerekir. Liman seferi dışında sefer yapan gemiler, Yükleme Sınırı Sözleşmesine göre teçhiz edilmek zorundadır.
(3) Tam boyu 24 metre ve üzeri yolcu gemilerinde açık güverte altında veya perde güverte altındaki su geçirmez perdeler üzerindeki kapıların su geçirmez tipte olması, bu kapıların açık/ kapalı durumu kaptan köşkünden görsel veya işitsel olarak izlenebilmesi, bu kapıların seyir esnasında kapalı tutulması sağlanır.	
(4) Liman seferi bölgelerinde 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.	(3) Marmara Denizinde, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında; Ro-Ro ve Ro-Ro/yolcu gemilerinde ve belirtilen bölgelerde düzenli sefer yapan feribotlardan tekerlekli araçların emniyetli iniş binişi için aracın gemi üzerinde manevra yapmasına imkân sağlayamayan feribotlarda, yolcu ve tekerlekli araçların gemiye emniyetli iniş binişini ve yükün emniyetli yüklenmesini ve boşaltılmasını sağlayacak baş ve kıçta olmak üzere iki adet kapak/rampa olur.
Merdivenler MADDE 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.	Merdivenler MADDE 23 – (1) Kaçış yolu olarak kabul edilen merdivenlerin uygun bir meyilinin olması ve merdiven genişliği 800 mm. den az olan merdivenlerin bir taraftan tutamağı, 800 mm. ve üzerindeki her bir taraftan tutamağının bulunması gerekir. Makine dairesindeki merdivenler ve acil kaçış merdivenleri hariç diğer merdivenlerde meyil yatay zemine göre 45 dereceden fazla olamaz ve merdiven uzunluğu 3.5 m. yi geçmez. Merdiven basamak derinliğinin minimum 240 mm. olması gerekir. Uzunluğu 3.5 m. yi geçen merdivenlerin bir ya da daha fazla sahanlığı olmak zorundadır.
(2) Merdivenlerin iç kısmından ölçülen merdiven genişliği, 50 ve daha az insan için dizayn edilmiş mahallerde veya yerlerde en az 800 mm, 50-100 arasında insan için dizayn edilmiş mahallerde veya yerlerde en az 900 mm, 100 den fazla insan için dizayn edilmiş mahallerde veya yerlerde en az 1000 mm olmak zorundadır.	(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.	(3) Basamakların üst yüzeylerinin kaymayı önleyecek yapıda olması gerekir.
(4) Borda merdivenleri kullanılırken merdivenlerden düşmeyi önleyici güvenlik ağı ile donatılması zorunludur.	(4) Borda merdivenlerinin basamaklarının altının kapalı olması ve kullanılırken merdivenlerden düşmeyi önleyici güvenlik ağı ile donatılması zorunludur.
(5) Bu yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten sonra inşa edilecek veya inşa izin belgesi düzenlenmiş yada 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 yada 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 klaslı gemilerde yetkilendirilmiş kuruluşlar, klassız gemilerde İdare'nin denetim uzmanı nezaretinde yaptırılacaktır.	
(6) Bu maddenin birinci ve ikinci fıkraları sadece yeni gemilere uygulanır.	(5) Bu madde 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.	Pencere ve lumbuzlar MADDE 24 – (1) Gemideki tüm lumbuz, pencereler ve tekneye bağlanma donanımları geminin sefer bölgesi ve gemide bulunduğu konuma göre maruz kalacağı maksimum dalga ve rüzgar koşullarına dayanıklı ve bütünlük gereklerini sağlar nitelikte olmak zorundadır.
(2) Lumbuzların alt kenarları su hattından en az 500 mm yüksekte olur. Lumbuz camlarının en az 6 mm nominal kalınlıkta camdan olması gerekir. Açık güverte altında yer alan lumbuzların kalınlığı en az 6 mm olacak ve 0.16 m ² yi geçmeyecektir. 0.16 m ² yi geçen lumbuzlar için klas kuruluşu kurallarına göre hesap yapılacaktır. Camlar sertleştirilmiş cam olacak ve kırıldığında yolculara ve personele	(2) Lumbuzların alt kenarları su hattından en az 500 mm yüksekte olur. Lumbuz camlarının en az 6 mm nominal kalınlıkta camdan olması gerekir. Lumbuzlarda kullanılacak camların, kırıldığında yolculara ve personele tehlike yaratabilecek şekilde parçalanmayacak özellikte olması zorunludur.

<p>tehlike yaratabilecek şekilde parçalanmayacak özellikte olması zorunludur. Ana güverte altındaki lumbuzlar su geçmez kör kapaklı olmak zorundadır. Standart tipte seri üretim imal edilen gemilerde orijinal lumbuz yüksekliği kabul edilebilir.</p>																	
<p>(3) Gemilerde köprü üstünün görüşü denizin ve güneşin zararlı ışınlarından koruyacak şekilde dizayn edilir. Coğrafi şartlara göre camların buzlanmaya karşı korumalı olması gerekir. Aynı şekilde camlarda yağmur ve kar yağışı altında emniyetli görüş imkânı sağlamak için mekanik silecek sistemi ile donatılır.</p>	<p>(3) Gemilerde köprü üstünün görüşü denizin ve güneşin zararlı ışınlarından koruyacak şekilde dizayn edilir. Coğrafi şartlara göre camların buzlanmaya karşı korumalı olması gerekir. Aynı şekilde camlarda yağmur ve kar yağışı altında emniyetli görüş imkânı sağlamak için mekanik silecek sistemi ile donatılır.</p>																
<p>(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.</p>	<p>(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.</p>																
<p>Parampet ve vardavelalar MADDE 32 –</p> <p>(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.</p>	<p>Parampet ve vardavelalar MADDE 25 –</p> <p>(1) Parampetler ve vardavelalar açık güvertelerde düzenlenir. Parampetler sağlam yapıda ve yeterli derecede takviyeli yapılıdır. Parampetler güvertede toplanabilecek fazla miktardaki suları boşaltabilecek açıklıklara sahip olmak zorundadır.</p>																
<p>(2) Vardavela yükseklikleri gemilerde boyuna göre aşağıdaki gibi olur:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Gemi tam boyu (m)</th> <th>Vardavela yüksekliği (mm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>15 den az</td> <td>800</td> </tr> <tr> <td>15-24</td> <td>850</td> </tr> <tr> <td>24 ten büyük</td> <td>900</td> </tr> </tbody> </table>	Gemi tam boyu (m)	Vardavela yüksekliği (mm)	15 den az	800	15-24	850	24 ten büyük	900	<p>(2) Vardavela yükseklikleri gemilerde boyuna göre aşağıdaki gibi olur:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Gemi tam boyu (m)</th> <th>Vardavela yüksekliği (mm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>15 den az</td> <td>800</td> </tr> <tr> <td>15-24</td> <td>850</td> </tr> <tr> <td>24 ten büyük</td> <td>900</td> </tr> </tbody> </table>	Gemi tam boyu (m)	Vardavela yüksekliği (mm)	15 den az	800	15-24	850	24 ten büyük	900
Gemi tam boyu (m)	Vardavela yüksekliği (mm)																
15 den az	800																
15-24	850																
24 ten büyük	900																
Gemi tam boyu (m)	Vardavela yüksekliği (mm)																
15 den az	800																
15-24	850																
24 ten büyük	900																
<p>(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.</p>	<p>(3) Vardavela sisteminde en alt açıklık 230 mm. den, üst açıklıklar 380 mm. den fazla olamaz. Çocukların emniyeti için günlük tur tekneleri ve ticari yatlarda vardavela aralıkları kısa tutar veya ağ ile kaplanma gibi eşdeğer düzenlemeler olur.</p>																
<p>(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.</p>	<p>(4) Standart tipte imal edilen gemiler için parampet ve vardavelaların yüksekliği, bölgesel gereklilikler göz önünde bulundurularak İdare tarafından tespit edilir.</p>																
<p>(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 yapılır. Kılavuz kaptan çarmıhının güvenli kullanımı için uygun bağlantı yerlerinin olması gerekir.</p>	<p>(5) Kılavuz kaptan alınacak gemilerde, vardavelalar veya parampetler sancak ve iskele taraftan kılavuz kaptan gemiye çıkmasını kolaylaştıracak şekilde en az bir noktada açılır kapanır tarzda olur. Bu açıklıklara gerekli farklı renkte boyamalar yapılır. Kılavuz kaptan çarmıhının güvenli kullanımı için uygun bağlantı yerlerinin olması gerekir.</p>																
<p>Demir ve bağlama donanımları MADDE 33 –</p> <p>(1) Tüm gemiler, demirleme, bağlama ve yedekleme işlemlerini emniyetle yapabilmesini teminen yeterli mukavemette donanımlarla donatılır. Tam boyu 24 m den büyük yeni gemilerde demirleme ve bağlama teçhizatı yetkilendirilmiş kuruluşların ilgili kurallarına göre tayin edilmiş teçhizat numarasına göre seçilir.</p>	<p>Demir ve bağlama donanımları MADDE 26 –</p> <p>(1) Tüm gemiler, demirleme, bağlama ve yedekleme işlemlerini emniyetle yapabilmesini teminen yeterli mukavemette donanımlarla donatılır. Tam boyu 24 m den büyük gemilerde demirleme ve bağlama teçhizatı yetkilendirilmiş kuruluşların ilgili kurallarına göre tayin edilmiş teçhizat numarasına göre seçilir.</p>																
<p>(2) Gemilerde bağlama halatlarının volta edilebilmesi için güverteye uygun yerlere baba, kurtağzı veya koç boynuzu gibi bağlama donanımları monte edilir. Babalar, loçalar, kurtağzıları ve koç boynuzlarının halatların aşırı derecede aşınmasını önleyecek şekilde olmaları gerekir.</p>	<p>(2) Gemilerde bağlama halatlarının volta edilebilmesi için güverteye uygun yerlere baba, kurtağzı veya koç boynuzu gibi bağlama donanımları monte edilir. Babalar, loçalar, kurtağzıları ve koç boynuzlarının halatların aşırı derecede aşınmasını önleyecek şekilde olmaları gerekir.</p>																
<p>(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.</p>	<p>(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.</p>																
<p>(4) Gemilerde demir zincirlerinin yerine kopma yükü, zincirinkinden daha az olmayan tel halatlar veya sentetik lif halatlar kullanılabilir. Bu durumda tel halat ile veya sentetik lif halat ile demir arasına en az 2 metre boyunda veya demirin gözdeki konumu ile ırgat arasındaki mesafeye eşit boyda zincir kullanılır. Irgatın bulunduğu yerler ile loça ağızları yeterli surette takviye edilir. 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.</p>	<p>(4) Gemilerde demir zincirlerinin yerine kopma yükü, zincirinkinden daha az olmayan tel halatlar veya sentetik lif halatlar kullanılabilir. Bu durumda tel halat ile veya sentetik lif halat ile demir arasına en az 2 metre boyunda veya demirin gözdeki konumu ile ırgat arasındaki mesafeye eşit boyda zincir kullanılır. Irgatın bulunduğu yerler ile loça ağızları yeterli surette takviye edilir. Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde en az bir adet demir ırgatın olması gerekir.</p>																
<p>(5) Bağlama halatları tel, doğal lif, sentetik lif veya tel ile lif karışımından yapılır. Çelik tel halatların kullanılması durumunda, bu halatların esnek tip olması gerekir.</p>	<p>(5) Bağlama halatları tel, doğal lif, sentetik lif veya tel ile lif karışımından yapılır. Çelik tel halatların kullanılması durumunda, bu halatların esnek tip olması gerekir.</p>																
<p>(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.</p>	<p>(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.</p>																

	<p>Zararlı organik tutunma önleyici sistemler MADDE 27 – (1) Gemi ve su araçlarının su altında kalan karina ve faça kısımlarında, deniz canlılarının yüzeye tutunmasını önlemek için uygulanan kalay içerikli zararlı organik tutunma önleyici sistemler; çevreye, besin zinciri yoluyla bitki, hayvan ve insan sağlığına verdiği ciddi zararlar nedeniyle kullanılamaz. Bu madde hükmü, bu Yönetmeliğin yayımı tarihinden itibaren yeni gemi ve su araçları ile ilk havuz/kara sörveyi gelen mevcut gemi ve su araçlarını kapsar. Bu maddenin uygulama esasları İdare tarafından belirlenir.</p>
	<p>Koruyucu kaplama temel gerekleri MADDE 28 – (1) 500 GT ve üzerindeki tüm yeni gemilerin deniz suyu balast tankları ile tam boyu 150 metre ve üzerindeki yeni dökme yük gemilerinin çift cidar mahallerinde koruyucu kaplama temel gerekleri uygulanır. Bu maddenin uygulama esasları İdare tarafından belirlenir.</p>
<p>Denge yeterliliği MADDE 34 – (1) Gemilerin stabilite hesaplarının uygunluk değerlendirmesi aşağıdaki şekilde yapılır:</p>	<p>Denge yeterliliği MADDE 29 – (1) Gemilerin stabilite hesaplarının uygunluk değerlendirmesi aşağıdaki şekilde yapılır:</p>
a) Tam boyu 15 metreden küçük ve 12 den fazla yolcu taşıyan gemiler Ek-15 deki denge kriterlerini sağlamak zorundadır.	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.	b) Tam boyu 15-24 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.	c) Tam boyu 24 metreden küçük, yolcu kapasitesi 37-150 arası olan gemiler Ek-17 deki denge kriterlerini sağlamak zorundadır.
	ç) Tayin edilen yolcu sayısı SOLAS ın ve IMO nun ilgili kriterlerini sağlamalıdır, aksi takdirde bu kriterleri sağlayan yolcu sayısı değerleri esas alınır.
ç) Yapılacak olan stabilite hesabında geminin alabileceği maksimum yolcu sayısı hesaplanır.	d) Yapılacak olan stabilite hesabında geminin alabileceği maksimum yolcu sayısı hesaplanır.
(2) Birinci fıkranın (a), (b) ve (c) bentlerinde belirtilen denge kriterlerine yönelik meyil deneyi 12/3/2009 tarihli ve 27167 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde belirlenmiş personelin gözetimi altında, kontrol mühendisi veya proje mühendisi olarak tanımlanmış mühendis tarafından yapılır. Tam boyu 15 metreden küçük ve 12 den fazla yolcu taşıyan mevcut gemilerde ise birinci fıkranın (a) bendinde belirtilen denge kriterlerine yönelik meyil deneyi Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde belirlenmiş personel tarafından yapılabilir. Meyil raporları Liman Başkanlığı tarafından onaylanır.	(2) Birinci fıkranın (a), (b) ve (c) bentlerinde belirtilen denge kriterlerine yönelik meyil deneyi Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde uzman olarak tanımlanmış personelin gözetimi altında, kontrol mühendisi veya proje mühendisi olarak tanımlanmış mühendis tarafından yapılır. Tam boyu 15 metreden küçük ve 12 den fazla yolcu taşıyan mevcut gemilerde ise birinci fıkranın (a) bendinde belirtilen denge kriterlerine yönelik meyil deneyi Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde uzman olarak tanımlanmış personeli tarafından yapılabilir. Meyil raporları İdare tarafından onaylanır.
(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 ilgili IMO tavsiye kararları da dikkate alınarak kabul edilebilir.	
<p>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.</p>	<p>Bölmeleme MADDE 30 – (1) 15 metre ve üzerindeki tüm gemiler ile boyuna bakılmaksızın tüm yolcu gemilerinde bir baş çatışma perdesi bulunur. Genel olarak su geçirmez baş çatışma perdesi geminin su hattı hizasından itibaren su hattı boyunun %5 i ile %10 u arasında bir mesafeye konulur.</p>
(2) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki tüm gemilerde diğer perdeler 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.	(2) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki tüm gemilerde diğer perdeler 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.	(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 yeterli vasıtalar sağlanır.	(4) Su geçirmez perdedeki menfezler en az sayıda tutulur ve bu menfezlerin kapatılması için yeterli vasıtalar sağlanır.
(5) Boruların, frengilerin ve elektrik kablolarının ve benzerlerinin su geçirmez perdelerden geçmesi durumunda, perdelerin su geçirmez bütünlüğünü sağlayacak düzenlemeler yapılır.	(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 ve bu Yönetmeliğin yürürlük tarihinden sonra İnşa İzni Belgesi alan su araçlarına uygulanır.	
Stabilite bukleti MADDE 36 – (1) Fribord boyu 24 metre ve üzerindeki; gemiler, yük veya yolcu taşıyan su araçlarından stabilite gereksinimleri IMO'nun ilgili kriterlerine göre incelenir.	Stabilite bukleti MADDE 31 – (1) Fribord boyuna göre 24 metre ve üzerindeki gemilerde stabilite gereksinimleri SOLAS ın ve IMO nun ilgili kriterlerine göre incelenir.
(2) Boyuna bakılmaksızın yolcu kapasitesi 150 ve daha fazla olan gemiler ile fribord boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler ve yük veya yolcu taşıyan su araçları ve yüzer havuzlardan stabilite bukleti istenir. Onaylı bukletin gemide/su aracında bulundurulması zorunludur.	(2) Boyuna bakılmaksızın yolcu kapasitesi 150 den fazla olan gemiler ile fribord boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler ile yüzer havuzlardan stabilite bukleti istenir ve onaylı bukletin gemide/su aracında bulundurulması zorunludur.
(3) Stabilite bukleti onaylanıncaya kadar gemi veya su aracında İdarece veya yetkilendirilmiş kuruluş tarafınca onaylanmış, meyil deneyi hesaplarına uygun olarak hazırlanmış geçici ön stabilite bukleti bulundurulur.	(3) Stabilite bukleti onaylanıncaya kadar gemide geçici ön stabilite bukleti bulundurulur.
(4) Stabilite bukleti hazırlanırken yapılacak meyil deneyi 12/3/2009 tarihli ve 27167 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde uzman olarak tanımlanmış personelin gözetimi altında, kontrol mühendisi veya proje mühendisi olarak tanımlanmış mühendis tarafından yapılır.	
(5) Stabilite bukletleri;	(4) Düzenlenecek olan stabilite bukletleri;
a) Gemi veya su aracının genel bir tanıtımını,	a) Geminin genel bir tanıtımını,
b) Stabilite bukletinin kullanımı ile ilgili talimatları,	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,	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,	ç) Normal çalışma koşullarına uygun olarak belirli deplasman ve trim aralığında hesaplanmış, hidrostatik eğriler veya tablolar ve çapraz stabilite eğrilerini,
d) Kapasite planını,	d) Kapasite planını,
e) Gemi veya su aracının boş, balastlı ve tam yüklü durumda kalkış ve varış yükleme durumlarına göre stabilite verilerini,	e) Geminin 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,	f) Geminin yerine getirmesi gereken stabilite kriterlerinin sağlandığını gösteren maksimum KG veya minimum GM gibi eğriler veya tablolar gibi yükleme ile ilgili kısıtlamalarla ilgili bilgiyi,
g) Normal ve acil durumlarda geminin emniyetli çalışması için gerekli bilgiyi,	g) Normal ve acil durumlarda geminin emniyetli çalışması için gerekli bilgiyi,
ğ) Meyil deneyi raporunu içermek zorundadır.	ğ) Gemiye ait meyil deneyi raporunu içermek zorundadır.
Yolcu kapasitesi MADDE 37 – (1) Bu Yönetmelik kapsamındaki gemilerin yolcu kapasiteleri aşağıdaki kriterlere göre belirlenir:	Yolcu kapasitesi MADDE 32 – (1) Bu Yönetmelik kapsamındaki gemilerin yolcu kapasiteleri aşağıdaki kriterlere göre belirlenir:
a) Yolcu gemilerinde yolcu kapasitesi 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 gezi teknesi, eğlence organizasyon ve tur teknesi cinsi gemilerde yolcular için düzenlenen oturma yerlerinin sabit olma mecburiyeti yoktur.	1) Yolcular için düzenlenen oturma yerleri tekne üzerine sabit yerleştirilir. Yüzer gezer restoranlarda yolcular için düzenlenen oturma yerlerinin sabit olma mecburiyeti yoktur.
2) Koltukların veya oturma grubunun enine ve boyuna oturma genişliği her insan için en az 500 mm, derinlik 420 mm olması gerekir.	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.	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.	4) Oturma gruplarının sıralı olması durumunda iki koltuk arası net mesafe 400 mm olur, geçiş yerinden itibaren sabit sıranın dörtten fazla olması durumunda koltuklar arası mesafe aşağıda belirtildiği gibi artırılır.
n	n
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
Sıralı koltuk L (mm)	Sıralı koltuk L (mm)
400	400
450	450
500	500
550	550
600	600
Karşılıklı koltuk L1(mm)	Karşılıklı koltuk L1(mm)
80	80
850	850
900	900
950	950
1000	1000
L, L1: İki koltuk arası net açıklık	L, L1: İki koltuk arası net açıklık
n: Oturma gruplarındaki kişi sayısı	n: Oturma gruplarındaki kişi sayısı
5)Yolcu gemilerinde (2), (3) ve (4) numaralı alt bentlerde belirtilen yerleşim neticesinde yerleşime göre yolcu kapasitesi belirlenir.	5) Düzenli hatta toplu yolcu taşımacılığı yapan gemilerde (2), (3) ve (4) numaralı alt bentlerde belirtilen yerleşim neticesinde koltuklar arası boşluklar ve koridorlar harici kalan alanların 0,55 katsayısına bölünerek elde edilen sayı kadar yolcu kapasitesi artırılabilir.

6) Yolcu mahallerinin yüksekliği tabandan tavanın en alt kenarına kadar 2000 milimetreden az olamaz. Yolcuların sık kullanmadığı mahallerde teknik sebeplerle daha az yüksekliğe izin verilebilir.	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.	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. Ticari sürat motorlarında kapalı alan aranmaksızın yaz yolcu kapasitesi, kış yolcu kapasitesi olarak alınır. Yolcu konforunu olumsuz etkileyecek şekilde, tuvalet yakınlarına oturma grupları yerleştirilemez.	8) Kış mevsimi döneminde faaliyet gösteren yolcu gemilerinde, yolcular için açık havaya karşı korumalı kapalı mahal temin edilir. Kış mevsiminde yolcu sayısı kapalı mahal kapasitesi ile sınırlandırılır. Düzenli hatta idari liman sefer bölgesi içerisinde toplu yolcu taşımacılığı yapan gemilerde yolcuların bulunduğu kapalı mahal alanının 0,55 katsayısına bölünerek elde edilen sayı kadar yolcu kapasitesi verilir. Kapalı mahal olarak branda veya kalın saydam malzeme ile kapatılmış mahaller bölgesel iklim şartları da göz önünde bulundurularak kapalı mahal gibi değerlendirilebilir.
9) Yolcu sayılarının tespitinde (5) ve (8) numaralı alt bentlerde belirtilen kurallar dikkate alınır ve stabilite hesaplarındaki emniyetli yolcu sayısı ile karşılaştırılır, bunlardan az olanı geminin yolcu sayısı olarak tespit edilir.	9) Yolcu sayılarının tespitinde (5) ve (8) numaralı alt bentlerde belirtilen kurallar dikkate alınır ve stabilite hesaplarındaki emniyetli yolcu sayısı ile karşılaştırılır, bunlardan az olanı geminin yolcu sayısı olarak tespit edilir.
b) Ticari yatlarda yolcu kapasitesi aşağıdaki kriterlere göre belirlenir.	b) Ticari yatlarda yolcu kapasitesi aşağıdaki kriterlere göre belirlenir.
1) Ticari yatlarda yolcu kapasitesi kamaralardaki yatak sayısı kadardır. İdari liman seferinde, bu sayının 12’den az olması durumunda gemide bulunan oturma gruplarının sayıları kontrol edilmesi kaydıyla 12 kişiye kadar yolcu kapasitesi belirlenebilir.	1) Ticari yatlarda liman seferi hariç yolcu kapasitesi kamaralardaki yatak sayısı kadardır.
	2) Ticari yatlarda yolcu sayısı en fazla 36 kişidir.
c) Açık güverteli sandal tipinde yolcu motorlarında, belirli bir hat üzerinde faaliyet gösteren, 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.	c) Açık güverteli sandal tipinde yolcu motorlarında, belirli bir hat üzerinde faaliyet gösteren, sefer yaptıkları bölge itibariyle korunaklı sularda 5 milden öteye gitmeyen, en yakın karadan 1 milden fazla açılmayan, denizde çalışan açık güverteli sandal tipindeki yolcu motorlarının diğer emniyet kriterlerini sağlaması ve kısıtlamaların Denize Elverişlilik Belgelerine yazılması koşuluyla kapasiteleri en fazla 36 yolcu olmak şartı ile tam boyu dikkate alınmak suretiyle metre başına 2 yolcu olarak belirlenir.
ç) Günübirlik gezi teknelerinde yolcu kapasitesi, aşağıdaki kriterlere göre belirlenir.	ç) Gezinti/Tenezzüh teknelerinde 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. Elde edilen değere en yakın tamsayının; tek güverteli gemilerde %25 oranında azaltılmış hali, birden fazla güverteli gemiler de (yarım güverte ve teras ikinci güverte olarak kabul edilecektir) ise güverte sayısına bakılmaksızın %25 oranında artırılmış hali yolcu kapasitesi olarak belirlenir.	1) Geminin tam boyu ile eninin çarpımına en yakın tamsayı, eklerde karşılık gelen katsayıya bölünür. Elde edilen değere en yakın tamsayı yolcu kapasitesi olarak belirlenir. Yolcu Kapasitesi: <u>Tam Boy x En</u>
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.	
d) Eğlence, Organizasyon ve Tur Gemilerinde yolcu kapasitesi aşağıdaki kriterlere göre belirlenir.	
1) Tek güverteli gemilerde geminin tam boyu ile eninin çarpımına en yakın tamsayı, Ek-18 de karşılık gelen katsayıya bölünür. Elde edilen değere en yakın tamsayı yolcu kapasitesi olarak belirlenir. Birden fazla güverteli gemiler için geminin tam boyu ile eninin çarpımına en yakın tamsayı, Ek-19 de karşılık gelen katsayıya bölünür. Elde edilen değere en yakın tamsayı yolcu kapasitesi olarak belirlenir.	2) Katsayıların belirlenmesinde, tek güverteli gemiler için Ek-18 deki değerler, birden fazla güverteli gemiler için her güverte için Ek-19 daki değerler uygulanır. Çıkan yolcu sayısı ile stabilite hesaplarındaki emniyetli yolcu sayıları karşılaştırılır, bunlardan az olanı geminin yolcu sayısı olarak tespit edilir.
2) Hesaplanan yolcu sayısı ile stabilite hesaplarındaki emniyetli yolcu sayıları karşılaştırılır, bunlardan az olanı geminin yolcu sayısı kapasitesi olarak tespit edilir.	
e) Diğer gemilerde, 12 veya daha az yolcu taşıyacak gemilerin yaz ve kış kapasiteleri, mevcut şartlar ve gemi özellikleri değerlendirilerek personel hariç metre başına en fazla 1 kişi olacak şekilde denetim ve belgelendirme makamı tarafından belirlenir.	d) Diğer gemilerde, 12 veya daha az yolcu taşıyacak gemilerin yaz ve kış kapasiteleri mevcut şartlar ve gemi özellikleri değerlendirilerek denetim ve belgelendirme makamı tarafından belirlenir.
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 sayı en fazla 12 kişidir.	
f) Yolcu Gemisi/Motorundan Günübirlik Gezi Gemisi veya Eğlence, Organizasyon ve Tur Gemisi cinsine geçen gemilerde bu fıkraya göre hesaplanan yolcu kapasitesi mevcut yolcu kapasitesini geçmesi durumunda mevcut yolcu kapasitesi verilir.	
Yolcu kapasitesinin belgelendirilmesi MADDE 38 –	Yolcu kapasitesinin belgelendirilmesi MADDE 33 –

(1) Bu Yönetmelik hükümlerine göre belirlenen yolcu kapasitesi Denize Elverişlilik Belgesinde belirtilir.	(1) Bu Yönetmelik hükümlerine göre belirlenen yolcu kapasiteleri 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.	Makine ve elektrikle ilgili genel kural MADDE 34 – (1) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde makine ve elektrik donatım ve teçhizat ile ilgili tüm çizim, plan ve imalatçı firma kullanım, bakım-tutum el kitapları dâhil doküman örnekleri gemide bulundurulur. Makine dairesinde vardiya tutulan gemilerde jurnal kaydı tutulur.
(2) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde ana yürütme, kontrol, buhar borusu, yakıt, sıkıştırılmış hava, elektrik ve soğutma sistemleri, yardımcı makineler, kazanlar ve diğer basınçlı kaplar, boru ve pompa tertibatı, dümen teçhizatı ve güç iletimine yönelik dişliler, şaftlar ve kaplinler, uygun olarak tasarlanacak, inşa edilecek, test edilecek, montajı yapılacak ve bakımları yapılacaktır.	(2) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde ana yürütme, kontrol, buhar borusu, yakıt, sıkıştırılmış hava, elektrik ve soğutma sistemleri, yardımcı makineler, kazanlar ve diğer basınçlı kaplar, boru ve pompa tertibatı, dümen teçhizatı ve güç iletimine yönelik dişliler, şaftlar ve kaplinler, uygun olarak tasarlanacak, inşa edilecek, test edilecek, montajı yapılacak ve bakımları yapılacaktır. Periyodik testlerle ilgili hususlar Ek-20 de belirlenmiştir.
(3) Bakım-tutum ve periyodik testler kullanıcı kılavuzlarında belirtilen kurallara göre yapılır.	
(4) Bu madde üçüncü fıkrası hariç yeni gemilere uygulanır.	(3) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.
Makine yerleşimi MADDE 40 – (1) Makinelerin her durumda makine sistemi dışında hiçbir yardımcı almaksızın çalışır duruma getirilebilir olması gerekir.	Makine yerleşimi MADDE 35 – (1) Makinelerin her durumda makine sistemi dışında hiçbir yardımcı 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.	(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.	(3) Ana makineye bağlı güç transferinde kullanılan tüm şanzıman, şaft kaplinleri, geminin ve personelin emniyeti açısından servis şartlarında maksimum çalışma gerilmesine karşı koyacak şekilde dizayn edilir.
(4) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler, ana ve yardımcı makineler için arızaya sebep olabilecek yağlama yağ basıncının düşmesi durumunda ve yağ ve soğutma suyu sıcaklıklarının limitleri aşması durumunda alarm verir. Bu alarm geminin köprüüstünden ve makine dairesinden, duyulabilir ve görülebilir olmalıdır.	(4) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler, ana ve yardımcı makineler için arızaya sebep olabilecek yağlama yağ basıncının düşmesi durumunda ve yağ ve soğutma suyu sıcaklıklarının limitleri aşması durumunda alarm verir.
(5) Makine soğutma sistemine ve diğer yardımcı ünitelere ait deniz suyu alıcıları tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde sancak / iskelede olmak üzere en az iki adet, tam boyu 24 metreden küçük gemilerde bir adet olur.	(5) Makine soğutma sistemine ve diğer yardımcı ünitelere ait deniz suyu alıcıları tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde sancak / iskelede olmak üzere en az iki adet, tam boyu 24 metreden küçük gemilerde bir adet olur.
(6) Gemi içine monte edilmiş tüm motorlar yaşam mahallerinden ayrı bir yerde yerleştirilir ve 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.	(6) Gemi içine monte edilmiş tüm motorlar yaşam mahallerinden ayrı bir yerde yerleştirilir ve yaşam mahallerindeki dumanlar, ısı, gürültü ya da titreşim risklerinin yanı sıra yangının yayılmasını ya da yangın riskini minimize edecek şekilde tesis edilir. Motor bölümü başka amaçlar için kullanılmayacak şekilde düzenlenir.
(7) Makine bir kapak veya kendi özel muhafazası ile tecrit edilmemişse, personelin yaralanması ve zarar görmesine yol açabilecek, makinenin açıktaki hareket eden veya sıcak parçaları, etkili olarak kaplanır veya korunur.	(7) Makine bir kapak veya kendi özel muhafazası ile tecrit edilmemişse, personelin yaralanması ve zarar görmesine yol açabilecek, makinenin açıktaki hareket eden veya sıcak parçaları, etkili olarak kaplanır veya korunur.
(8) Gemilerin makine dairelerinde pencere, lumbuz gibi aydınlık veya havalandırma maksatlı açıklıklar olamaz.	(8) Gemilerin makine dairelerinde pencere, lumbuz gibi aydınlık veya havalandırma maksatlı açıklıklar olamaz.
(9) Şaft sistemi dövme çeliklerden veya haddeden geçirilerek üretilmiş bu maksata uygun çeliklerden veya eşdeğer bir malzemeden olmak zorundadır.	(9) Şaft sistemi dövme çeliklerden veya haddeden geçirilerek üretilmiş bu maksata uygun çeliklerden veya eşdeğer bir malzemeden olmak zorundadır.
(10) Pervanelerin aşağıdaki hususlara uygun olması gerekir: a) Pervaneler normal veya özel bronzdan veya çelik dökümden veya dökme demirden veya kompozit alaşımlı eşdeğer bir malzemeden yapılır. b) Kıçtan takma makinesi olan balıkçı gemilerinde pervanenin ağa dolanmasını önleyecek kalıcı özel tedbirler alınır.	(10) Pervanelerin aşağıdaki hususlara uygun olması gerekir: a) Pervaneler normal veya özel bronzdan veya çelik dökümden veya dökme demirden veya eşdeğer bir malzemeden yapılır. b) Kıçtan takma makinesi olan balıkçı gemilerinde pervanenin ağa dolanmasını önleyecek kalıcı özel tedbirler alınır.
(11) 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.	
	(11) Gemide bulunması gereken sintine seviye alarmı ve sintine pompalarının sayısı ve kapasiteleri, gemi boyuna göre Ek-21 de belirlenmiştir.
(12) Birinci, yedinci, sekizinci ve on birinci fıkralar hariç diğer fıkralar mevcut gemilere uygulanmaz.	(12) Birinci, yedinci, sekizinci ve onbirinci 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.	Makine kontrolü MADDE 36 – (1) Geminin yürütme gücü ve emniyeti için gerekli olan ana ve yardımcı makinelerin etkili bir şekilde işletimi ve kontrolü sağlanır.

(2) Normal çalışma şartlarında ana makinenin ve yardımcı makinelerin sebep olduğu titreşimlerin, gerilmelere sebep olmaması için, dizayn, konstrüksiyon ve yerleşim yönünden düzenlemeler yapılır.	(2) Normal çalışma şartlarında ana makinenin ve yardımcı makinelerin sebep olduğu titreşimlerin, gerilmelere sebep olmaması için, dizayn, konstrüksiyon ve yerleşim yönünden düzenlemeler yapılır.
(3) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.	(3) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.
Makine dairesi dışından kumandalı ana makineler MADDE 42 – (1) Ana makinesi köprü üstünden kumandalı ve makine dairesinde sürekli adam bulunması zorunlu olan gemilerde;	Makine dairesi dışından kumandalı ana makineler MADDE 37 – (1) Ana makinesi köprü üstünden kumandalı ve makine dairesinde sürekli adam bulunması zorunlu olan gemilerde;
a) Manevra dâhil tüm seyir şartlarında pervane devri ve eğer varsa pervane piçi tamamı ile makine dairesi ve köprü üstünden kontrol edilebilir olmak zorundadır.	a) Manevra dâhil tüm seyir şartlarında pervane devri ve eğer varsa pervane piçi tamamı ile makine dairesi ve köprü üstünden kontrol edilebilir olmak zorundadır.
b) Ana makinenin köprü üstünden kontrolü esnasında acil durumda stop edilebilmesi için kumanda sisteminden bağımsız bir acil stop butonu köprü üstüne yerleştirilir. 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 yapılabilen şekilde olması gerekir.	b) Ana makinenin köprü üstünden kontrolü esnasında acil durumda stop edilebilmesi için kumanda sisteminden bağımsız bir acil stop butonu köprü üstüne yerleştirilir.
c) Köprü üstünden verilen kumandaların makine dairesi kontrol odasından veya makine üzerindeki manevra platformundan görülebilmesi zorunludur.	c) Köprü üstünden verilen kumandaların makine dairesi kontrol odasından veya makine üzerindeki manevra platformundan görülebilmesi zorunludur.
ç) Köprü üstüne;	ç) Köprü üstüne;
1) Sabit piçli pervanelerde, pervane dönüş yönü ve hızını,	1) Sabit piçli pervanelerde, pervane dönüş yönü ve hızını,
2) Piç kontrollü pervanelerde pervane dönüş yönü, hızı ve açısını belirten göstergeler yerleştirilir.	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 yapılabilen şekilde dizayn edilir ve kontrol mahallerinin birinde meydana gelen kontrol arızasının diğer mahalleri etkilememesi gerekir.	(2) Köprü üstü haricinde ana makinenin uzaktan kumanda edilebileceği mahaller olabilir ancak ana makinenin uzaktan kumandası aynı anda sadece bir yerden yapılabilen şekilde dizayn edilir ve kontrol mahallerinin birinde meydana gelen kontrol arızasının diğer mahalleri etkilememesi gerekir.
(3) Ana ve yardımcı makinelerin her türlü şartta çalışmaları esnasında kontrolünün makine mahallinden ya da makine kontrol odasından devamlı olarak yapılabilmesi için gerekli düzenlemeler yapılır.	(3) Ana ve yardımcı makinelerin her türlü şartta çalışmaları esnasında kontrolünün makine mahallinden ya da makine kontrol odasından devamlı olarak yapılabilmesi için gerekli düzenlemeler yapılır.
(4) Genel olarak otomatik işletim ve kontrol sistemleri, otomatik kontrolün manuel olarak devre dışı bırakılmasını sağlayan sistemi içerir.	(4) Genel olarak otomatik işletim ve kontrol sistemleri, otomatik kontrolün manuel olarak devre dışı bırakılmasını sağlayan sistemi içerir. Sistemdeki herhangi bir aksaklık otomatik kontrolün manuel olarak iptal edilmesini önlemez.
(5) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.	(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 için SOLAS ın ilgili hükümleri uygulanır.	Köprü üstünden kumandalı, makine dairesinde sürekli adam bulundurma zorunluluğu olmayan makine dairesi MADDE 38 – (1) Periyodik olarak makine dairesinde sürekli adam bulundurma zorunluluğu olmayan makine dairesi için SOLAS ın ilgili hükümleri uygulanır.
(2) Periyodik olarak sürekli adam bulundurma zorunluluğu olmayan makine dairesine sahip gemiler için, manevra dâhil her türlü deniz koşullarında, makine dairesinde sürekli adam bulundurma zorunluluğu olan eşdeğer gemilerdeki gibi can güvenliğinin sağlandığı ve bunun dokümanlarla ispatlandığı durumda İdare, birinci fıkrada belirtilen hükümlere eşdeğer olabilecek diğer düzenlemelerin uygulanmasını kabul edebilir.	(2) Periyodik olarak sürekli adam bulundurma zorunluluğu olmayan makine dairesine sahip gemiler için, manevra dâhil her türlü deniz koşullarında, makine dairesinde sürekli adam bulundurma zorunluluğu olan eşdeğer gemilerdeki gibi can güvenliğinin sağlandığı ve bunun dokümanlarla ispatlandığı durumda İdare, birinci fıkrada belirtilen hükümlere eşdeğer olabilecek diğer düzenlemelerin uygulanmasını kabul edebilir.
(3) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.	(3) Uluslararası sefer yapmayan 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 yapılabilen şekilde olması gerekir.
(4) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.	(4) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.
Basınçlı hava sistemleri MADDE 44 – (1) Basınçlı hava sistemlerinde, hava kompresörü ve hava tüplerinde yüksek basıncı düşürebilecek ve sistem içindeki su ve yağı dreyn edebilecek düzenlemeler yapılır.	Basınçlı hava sistemleri MADDE 39 – (1) Basınçlı hava sistemlerinde, hava kompresörü ve hava tüplerinde yüksek basıncı düşürebilecek ve sistem içindeki su ve yağı dreyn edebilecek düzenlemeler yapılır.
(2) İçten yanmalı makineler vasıtası ile yürütme gücü sağlanan gemilerde hava düzeneği, geri yanma ve ilk hareket havası borularında patlamaya karşı uygun şekilde teçhiz edilir.	(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.	(3) Hava kompresörlerinin doldurma devreleri direkt olarak hava tüplerine bağlanır ve hava tüplerinden ana ve yardımcı makinelere ve servis hattına ayrı ayrı devrelerle gider.
(4) Ana ve yardımcı makinelerin ilk hareketinin hava ile sağlandığı sistemlerde ana kompresörlerin devre dışı kalması durumunda acil durum olarak devreye sokulabilecek el ile veya bağımsız güç	(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.	kaynağından beslenen bir motor ile tahrik edilen kompresör bulundurulur.
(5) Her basınçlı devre sisteminde en az iki adet emniyet valfi bulunur. Şayet kompresör basınç limit değere ulaştığı zaman otomatik olarak stop ediyorsa bu valflerden birine muafiyet verilebilir.	(5) Her basınçlı devre sisteminde en az iki adet emniyet valfi bulunur. Şayet kompresör basınç limit değere ulaştığı zaman otomatik olarak stop ediyorsa bu valflerden birine muafiyet verilebilir.
(6) 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.	(6) 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.	Gemi manevrası MADDE 40 – (1) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki yeni gemilerde makinenin, gemi en yüksek ileri servis hızında seyrederken durabilme mesafesi ve pervane dönüş yönünü tersine çevirebilme yeteneği, gemi servise girmeden önce test edilerek prosedürü belirlenecek şekilde sonuçlar kaydedilir.
(2) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki ve birden fazla pervanesi olan gemilerde, geminin bir veya daha fazla pervanesinin devre dışı kalması durumunda seyir ve manevra yeteneğinin belirlenmesi için yapılan testlerde tespit edilen gemiyi durdurma süreleri, rotası ve durdurma uzaklıkları ile test sonuçları kayıtları kaptanın veya belirlenmiş personelin yararlanabileceği şekilde gemide bulundurulur.	(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.	(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.	(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.	(5) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.
Dümen donanımı MADDE 46 – (1) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki 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.	Dümen donanımı MADDE 41 – (1) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki yeni gemiler, bir ana dümen ile bir yardımcı dümen donanımı ile donatılır. Ana ve yardımcı dümen donanımları, birinin arızalanması durumunda diğerinin devre dışı kalmasını gerektirmeyecek biçimde düzenlenir. Çift sevk sistemli gemilerde yardımcı dümen donanımı zorunlu değildir.
(2) İki veya daha fazla güç ünitesinden oluşan ana dümen donanımının olduğu yerde, güç ünitelerinden biri çalışamaz duruma geldiğinde dokuzuncu fıkra 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.	(2) İki veya daha fazla güç ünitesinden oluşan ana dümen donanımının olduğu yerde, güç ünitelerinden biri çalışamaz duruma geldiğinde dokuzuncu fıkra belirtilen gerekleri haiz olarak çalışabilen ana dümen donanımı olması durumunda bir yardımcı dümen donanımına ihtiyaç yoktur. Her kontrol ünitesi ayrı bir sistem tarafından kontrol edilir.
(3) Ana dümen donanımının, köprü üstünde, dümen açısını gösteren bir göstergesi bulunur. Dümen müşiri, dümen donanımı kontrol sisteminde bağımsızdır ve dümenin açılal konumu dairesinde rahatça görülebilir bir konumda olur. Kırlangıçlardan sevk ve idare yapılıyorsa manevra emniyeti açısından buralarda da dümen müşirinin bulunması gerekir.	(3) Ana dümen donanımının, köprü üstünde, dümen açısını gösteren bir göstergesi bulunur. Dümen müşiri, dümen donanımı kontrol sisteminde bağımsızdır ve dümenin açılal konumu dairesinde rahatça görülebilir bir konumda olur. Kırlangıçlardan sevk ve idare yapılıyorsa manevra emniyeti açısından buralarda da dümen müşirinin bulunması gerekir.
(4) Gemilerde dümen donanımı güç ünitesinde, herhangi bir arıza olması durumunda, köprü üstünde sesli ve görüntülü bir alarm bulunur.	(4) Gemilerde dümen donanımı güç ünitesinde, herhangi bir arıza olması durumunda, köprü üstünde sesli ve görüntülü bir alarm bulunur.
(5) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler dümen motorunun tüm elektrik ve elektro-hidrolik donanımlarına ait göstergeler köprü üstüne yerleştirilir.	(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.	(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.	(7) Ana dümen donanımı ve dümen rodu, geminin en yüksek servis draftında ve en yüksek servis hızında dümeni 35° diğer alabandaya geçirme kapasitesinde olur ve aynı koşullarda 35° sancak alabandadan, 35° iskele alabandaya geçiş süresi 28 saniyeyi geçmez.
(8) Ana dümen donanımı güç ünitesinde bir güç kesintisi meydana gelmesi durumunda, acil durum sistemi otomatik ya da manuel olarak yeniden çalıştırılabilir şekilde dizayn edilir.	(8) Ana dümen donanımı, güç ünitesinde bir güç kesintisi meydana gelmesi durumunda acil durum sistemi otomatik ya da manuel olarak yeniden çalıştırılabilir şekilde dizayn edilir.
(9) Yardımcı dümen donanımı yeterli dayanıklılıkta ve gemiyi seyretme hızında kontrol edebilecek kapasitede ve acil bir durumda hızlı bir şekilde acil durum pozisyonuna getirebilecek kabiliyette olur.	(9) Yardımcı dümen donanımı yeterli dayanıklılıkta ve gemiyi seyretme hızında kontrol edebilecek kapasitede ve acil bir durumda hızlı bir şekilde acil durum pozisyonuna getirebilecek kabiliyette olur.

(10) Yardımcı dümen donanımı, maksimum servis 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. Ayrıca yardımcı dümen donanımı bahsi geçen şartları yerine getirebilecek şekilde bir güç kaynağından çalışır.	(10) Yardımcı dümen donanımı, maksimum servis hızında veya 7 knotluk hızda en derin seyir draftında dümeni sancak 15° den iskele 15° ye 60 saniyenin altında getirebilecek kapasitede olur. Ayrıca yardımcı dümen donanımı bahsi geçen şartları yerine getirebilecek şekilde bir güç kaynağından çalışır.
(11) Eğer dümen için yelpaze dışında başka bir sistem mevcut ise, bu sistem de dümeni bir taraftan diğer bir tarafa 30 saniyenin altında geçirebilecek kapasitede olur.	(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.	(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.	(13) Dümen yelpazesi deniz suyuna dayanıklı malzemeden yapılır.
(14) Bu madde 9, 12 ve 13 üncü fıkraları hariç yeni gemilere uygulanır.	(14) Bu madde sadece 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 başka alanlar için gerekli iletişimi sağlayacak uygun iletişim vasıtaları bulunur. Söz konusu haberleşme sistemleri buldukları mahallerden açılıp kapatılabilir özellikle olması gerekmekte olup, sadece köprüüstünden veya diğer mahallerden açılan veya kapanabilen sistemler kabul edilmez. (3) Köprü üstü ve dümen dairesi arasında acil durumlarda etkili iletişimi sağlayacak bir iletişim vasıtası bulunur.	Köprü üstü ve makine mahalli arasında haberleşme MADDE 42 – (1) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde köprü üstünden makine dairesine veya makinelerin kontrol edildiği kontrol odasına iletişimi sağlayan düzenek bulunur. (2) Makinelerin kontrol edilebildiği diğer başka alanlar için gerekli iletişimi sağlayacak uygun iletişim vasıtaları bulunur. (3) Köprü üstü ve dümen dairesi arasında acil durumlarda etkili iletişimi sağlayacak bir iletişim vasıtası bulunur. (4) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.
Tankların doldurma, iskandil ve hava firar boruları MADDE 48 – (1) Tankların doldurma ve iskandil borularının mümkün olduğu kadar düz hatta sahip olması gerekir. Doldurma borusu çapının 1,5 katına eşit mesafe kalmıyca kadar tank içinde aşağıya doğru uzatılır. İskandil borusu tank dibine kadar uzatılır ve boru altında çarpma levhası bulunur. Boruların üst nihayetleri açık havaya uzatılır, böylece sızan yakıt veya buharların geminin içine girmesi önlenir ve bu nihayetlere virali başlık veya kapatma valfi konulur. Uygun ve ayırt edici renkte boyanır. 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. (4) Bu madde mevcut gemilere yapısal durumları göz önüne alınarak uygulanabilir olduğu ölçüde uygulanır.	Tankların doldurma ve iskandil boruları MADDE 43 – (1) Tankların doldurma ve iskandil borularının mümkün olduğu kadar düz hatta sahip olması gerekir. Doldurma borusu çapının 1,5 katına eşit mesafe kalmıyca kadar tank içinde aşağıya doğru uzatılır. İskandil borusu tank dibine kadar uzatılır ve boru altında çarpma levhası bulunur. Boruların üst nihayetleri açık havaya uzatılır, böylece sızan yakıt veya buharların geminin içine girmesi önlenir ve bu nihayetlere virali başlık veya kapatma valfi konulur. Uygun ve ayırt edici renkte boyanır. (2) Yakıt ve yağ alım istasyonları etrafına, taşan yakıt ve yağın tehlike oluşturmasını önleyecek şekilde gerekli düzenlemeler yapılır.
Yakıt ve yağ tanklarının hava firar boruları MADDE 49 – (1) Borunun ucunun, açık havada tutuşturucu veya sıcak kaynaklardan veya gemi açıklıklarından uzakta son bulması, suyun içeri girmesini önleyecek şekilde sahip olması ve ucunda korozyona dayanıklı malzemeden yapılmış değiştirilebilir alev kesici tel kafes bulunması gerekir. (2) Hava firar boruları, taşan yakıt ve yağın tehlike oluşturmasını önleyecek şekilde düzenlenir.	Yakıt ve yağ tanklarının hava firar boruları MADDE 44 – (1) Hava firar boruları tank üstünde en yüksek noktaya konulur. İç çapı doldurma borusu çapının 1,25 katından az olamaz. (2) Borunun ucunun, açık havada tutuşturucu veya sıcak kaynaklardan veya gemi açıklıklarından uzakta son bulması, suyun içeri girmesini önleyecek şekilde sahip olması ve ucunda korozyona dayanıklı malzemeden yapılmış değiştirilebilir alev kesici tel kafes bulunması gerekir. (3) Hava firar boruları, taşan yakıt ve yağın tehlike oluşturmasını önleyecek şekilde düzenlenir.
Yakıt boru devreleri MADDE 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 imal edilmiş olması gerekir. Alüminyum borular ancak dizel devrelerinde ve alüminyum gemilerde kullanılabilir. Esneklik istenen yerlerde aynı özelliklere sahip hortumlar kullanılabilir.	Yakıt boru devreleri MADDE 45 – (1) Yakıt boru devreleri metalik çekme borudan yeterli kalınlıkta ve mümkün olduğu kadar az bağlantılı olarak yapılır. Çelik borunun uygulama zorluğu olan yerlerde uygun standartta yakıt hortumları kullanılabilir. (2) Yakıt boru devreleri sıcak bölgelerden elektrik kablolarından ve elektrik armatürlerinden mümkün olduğu kadar uzak düzenlenir ve su geçirmez perdelerden sızdırmaz perde geçişleri ile geçer. (3) Yakıt devrelerinin korozyona, ısıya, tuza, titreşime ve aşınmaya dayanıklı paslanmaz malzemeden imal edilmiş olması gerekir. Alüminyum borular ancak dizel devrelerinde ve alüminyum gemilerde kullanılabilir. Esneklik istenen yerlerde aynı özelliklere sahip hortumlar kullanılabilir.

(4) Yakıt devreleri her türlü aşınmaya ve vibrasyona karşı sabitlenir ve denetimlerde görülecek şekilde monte edilir.	(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 sayısı 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 boyları 24 metreden büyük yolcu gemilerinde bir bölmenin su ile dolması durumunda başka bir bölmedeki sintine pompası ile sintine boşaltma işlemi yapılabilir olmalıdır.	
(4) Her bir sintine pompası birbirinden bağımsız çalışabilmelidir. 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 bağlanmadığı durumlarda valf ile borda arasında kalan boru, 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 donanımları ile ilgili güvenlik önlemleri MADDE 46 – (1) Elektrik donanımlarının; tüm normal operasyonel ve durgun koşullarda acil durum elektrik güç kaynağı olmaksızın gemi tesisatı için gerekli olan elektrik enerjisi ile acil durumlarda geminin emniyeti için gerekli olan elektrik enerjisini sağlayacak ve mürettebat ile gemiyi elektrik zararlarından koruyacak nitelikte olması gerekir.
(2) İdare iletkenliğe etkisi bakımından özellikle riskli olan kapalı alanlarda portatif elektrikli teçhizatın kullanılması için ek önlemler istenebilir.	(2) İdare iletkenliğe etkisi bakımından özellikle riskli olan kapalı alanlarda portatif elektrikli teçhizatın kullanılması için ek önlemler istenebilir.
(3) Ana ve yardımcı tevzi tabloları, personeli tehlikeye sokmadan gereken aygıt ve teçhizata kolayca ulaşabilecek şekilde düzenlenir. Tevzi tabloları yan ve arka tarafları gerekirse önleri uygun şekilde korunur. Gerekli görüldüğünde dağıtım tablosunun ön ve arkasına iletken olmayan paspas veya ızgaralar konulur.	(3) Ana ve yardımcı tevzi tabloları, personeli tehlikeye sokmadan gereken aygıt ve teçhizata kolayca ulaşabilecek şekilde düzenlenir. Tevzi tabloları yan ve arka tarafları gerekirse önleri uygun şekilde korunur. Gerekli görüldüğünde dağıtım tablosunun ön ve arkasına iletken olmayan paspas veya ızgaralar konulur.
(4) İdarenin izin verdiği durumlar dışında bütün kabloların kaplanabilir metal muhafazalarının ve zırhlarının elektrikselliği devamlı olur ve topraklanır.	(4) İdarenin izin verdiği durumlar dışında bütün kabloların kaplanabilir metal muhafazalarının ve zırhlarının elektrikselliği devamlı olur ve topraklanır.
(5) Teçhizatın dışındaki bütün elektrik kabloları ve telleri geç tutuşan cinstendir ve orijinal özelliği bozulmayacak şekilde tesis edilir.	(5) Teçhizatın dışındaki bütün elektrik kabloları ve telleri geç tutuşan cinstendir ve orijinal özelliği bozulmayacak şekilde tesis edilir.
(6) Acil durum güç kaynağı, aydınlatma, dâhili haberleşme veya işaretler için gerekli kablo ve teller, kuzineler, çamaşırhaneler, makine dairesi ana mahalleri ve kaportaları ile diğer yangın tehlikesi fazla olan alanlardan mümkün olduğu kadar uzak olacak şekilde döşenir. Yangın pompalarını acil durum dağıtım tablosuna bağlayan kablolar, yüksek yangın tehlikesi olan alanlardan geçmesi hâlinde, yangına karşı dirençli cinsten olur. Bütün bu kablolar, uygulanabildiği takdirde, bitişik bir mahaldeki yangının neden olacağı perdelerdeki ısınmayla çalışamaz hâle gelmeyecek şekilde döşenir.	(6) Acil durum güç kaynağı, aydınlatma, dâhili haberleşme veya işaretler için gerekli kablo ve teller, kuzineler, çamaşırhaneler, makine dairesi ana mahalleri ve kaportaları ile diğer yangın tehlikesi fazla olan alanlardan mümkün olduğu kadar uzak olacak şekilde döşenir. Yangın pompalarını acil durum dağıtım tablosuna bağlayan kablolar, yüksek yangın tehlikesi olan alanlardan geçmesi hâlinde, yangına karşı dirençli cinsten olur. Bütün bu kablolar, uygulanabildiği takdirde, bitişik bir mahaldeki yangının neden olacağı perdelerdeki ısınmayla çalışamaz hâle gelmeyecek şekilde döşenir.
(7) Kablo ve teller ısınma ve diğer hasarlardan korunacak şekilde döşenir ve desteklenir.	(7) Kablo ve teller ısınma ve diğer hasarlardan korunacak şekilde döşenir ve desteklenir.
(8) Bütün kontrollerin uç kısımları ve birleştirme bağlantıları kablonun orijinal elektrikle ilgili, mekanik, geç tutuşma ve gerekirse yangına karşı dirençli özellikleri korunacak şekilde yapılır.	(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 malzemeden yapılması ve sigorta ile teçhiz edilmesi gerekir.	(9) İdarenin aksine izin verdiği dümen donanımı elektrik devreleri dışında, tüm devreler kısa devre ve aşırı yüke karşı korunur.
(10) Aydınlatma donanımı, kablo ve tellere zarar verebilecek sıcaklık artışını ve çevredeki malzemenin aşırı ısınmasını önleyecek biçimde düzenlenir.	(10) Aydınlatma donanımı, kablo ve tellere zarar verebilecek sıcaklık artışını ve çevredeki malzemenin aşırı ısınmasını önleyecek biçimde düzenlenir.
(11) Aydınlatmaya özel olarak uyarlanmış bataryalar dışında, kamaralarda akümülatör bataryaları yerleştirilmez.	(11) Aydınlatmaya özel olarak uyarlanmış bataryalar dışında, kamaralarda akümülatör bataryaları yerleştirilmez.
(12) Hiçbir elektrik teçhizatı, İdarece bu teçhizat için aşağıdaki hususlarda yeterli bulunmadıkça, dökme olarak parlayıcı madde taşıyan tankerlerde veya barçlarda veya akümülatör bataryalarına tahsis edilmiş kompartımanlarda, boyahanelerde, asetilen depolarında veya benzer mahallerdeki parlayıcı karışımların toplanabileceği alanlara yerleştirilmez:	(12) Hiçbir elektrik teçhizatı, İdarece bu teçhizat için aşağıdaki hususlarda yeterli bulunmadıkça, dökme olarak parlayıcı madde taşıyan tankerlerde veya barçlarda veya akümülatör bataryalarına tahsis edilmiş kompartımanlarda, boyahanelerde, asetilen depolarında veya benzer mahallerdeki parlayıcı karışımların toplanabileceği alanlara yerleştirilmez:

a) İşletme amaçları için önemi,	a) İşletme amaçları için önemi,
b) Adı geçen karışımı tutuşturmayacak tipte olması,	b) Adı geçen karışımı tutuşturmayacak tipte olması,
c) İlgili mahalle uygun olması,	c) İlgili mahalle uygun olması,
ç) Karışılabilmesi toz, buhar veya gaz içinde güvenli olarak kullanılabilmesinin belgelenmiş olması.	ç) Karışılabilmesi toz, buhar veya gaz içinde güvenli olarak kullanılabilmesinin belgelenmiş olması.
(13) İletken olmayan direk ve direk tepelerine aydınlatma iletkenleri yerleştirilir. Eğer gemi iletken olmayan malzemeden inşa edilmiş ise aydınlatma iletkenleri gemi kısmında ve su hattı altında iyi çalışabilecek şekilde yerleştirilmiş bakır plakalara bağlanır.	(13) İletken olmayan direk ve direk tepelerine aydınlatma iletkenleri yerleştirilir. Eğer gemi iletken olmayan malzemeden inşa edilmiş ise aydınlatma iletkenleri gemi kısmında ve su hattı altında iyi çalışabilecek şekilde yerleştirilmiş bakır plakalara bağlanır.
(14) Kablo yolları mümkün olduğu kadar doğrusal, mekanik hasarlara maruz kalmayacak, ısı kaynaklarından uzak, özellikle yakıt ve yağlama yağı damllarına karşı korunmalı, sintinelerden uzak ve kolayca kontrol edilebilir tarzda olur.	(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.	(15) Elektrik kabloları mümkün olduğu kadar seyir cihazlarının yakınına döşenmez ve cihazları bozacak manyetik alan oluşturmalarını önleyecek tarzda yerleştirilir.
(16) Tutuşma sıcaklığı 55°C nin altında olan yakıtla beslenen motorlarda, makine ve tank dairesi veya bölümü lambalarının, alev geçirmez veya su geçirmez olması, bu yerlerin anahtarlarının bu mahallin dışında yer alması veya alev geçirmez bir yerde bulunması zorunludur.	(16) Tutuşma sıcaklığı 55°C nin altında olan, yakıtla beslenen motorlarda, makine ve tank dairesi veya bölümü lambalarının, alev geçirmez veya su geçirmez olması, bu yerlerin anahtarlarının bu mahallin dışında yer alması veya alev geçirmez bir yerde bulunması zorunludur.
(17) Aydınlatma lambalarının ampullerin kırılmasını önlemek amacıyla korumalı olması gerekir.	(17) Aydınlatma lambalarının ampullerin kırılmasını önlemek amacıyla korumalı olması gerekir.
(18) Birinci, ikinci, üçüncü, onbirinci, onikinci ve onyedinci fıkralar hariç diğer fıkraları mevcut gemilere uygulanmaz.	(18) Birinci, ikinci, üçüncü, onbirinci, onikinci ve onyedinci fıkralar hariç diğer fıkraları mevcut gemilere uygulanmaz.
Ana elektrik güç kaynağı MADDE 53 –	Ana elektrik güç kaynağı MADDE 47 –
(1) Tüm normal operasyonel koşullarda acil durum elektrik güç kaynağı olmaksızın gemi tesisatı için yeterli elektrik enerjisini sağlayacak ana elektrik güç kaynağı temin edilir.	(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.	(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.	(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.	(4) Ana elektrik aydınlatma sistemi, ana elektrik güç kaynağı, varsa transformatör, acil durum elektrik dağıtım tablosu ve ana aydınlatma dağıtım tablosu içeren mahallerdeki yangın veya başka bir kaza durumunda, 48 inci maddenin yedinci fıkrasında belirtilen acil durum elektrik aydınlatma sistemini işlemez hâle getirmeyecek şekilde düzenlenir.
(5) Jeneratörlerin ters akıma düşmesini önleyecek düzenekler bulundurulur.	(5) Jeneratörlerin ters akıma düşmesini önleyecek düzenekler bulundurulur.
(6) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.	(6) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.
Acil durum elektrik güç kaynağı MADDE 54 –	Acil durum elektrik güç kaynağı MADDE 48 –
(1) Geminin acil durumlarda elektrik enerjisi ihtiyacını karşılayabilen ana elektrik güç kaynağı mahallinden ayrı bir yere konulmuş elektrik güç kaynağı temin edilir.	(1) Geminin acil durumlarda elektrik enerjisi ihtiyacını karşılayabilen elektrik güç kaynağı temin edilir.
(2) Acil durum elektrik güç kaynağı, yeniden şarj edilebilir acil durum için kullanılacak elektrik yüklü bir akü bataryası veya bir yakıtla bağımsız olarak çalışan bir motordan tahrik alan bir jeneratör olabilir.	(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.	(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 manüel devreye alınabilmesine imkân sağlayacak acil durum aydınlatmasını besleyen batarya olması durumunda acil durum jeneratörlerinin otomatik olarak çalışmasına gerek yoktur.	(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 manüel 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.	(5) Acil durum elektrik güç kaynağının acil durum dağıtım tablosu ve acil durum aydınlatma dağıtım tablosu mümkün olduğunca üst güverte üzerine yerleştirilir. Bu kısma açık güverteden ulaşılabilmesi gerekir. Bunlar, hiçbir durumda baş çatışma perdesi önüne yerleştirilmez.

(6) Bağımsız acil durum işletmesini koruyacak uygun tedbirlerin alınması şartıyla acil durum jeneratörü nadiren, kısa sürelerle ve kayıtlara işlenmek koşulu ile acil olmayan devrelere enerji sağlamak için kullanılabilir.	(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.	(7) Elde edilebilen elektrik gücü, acil bir durumda emniyeti sağlamak için aynı anda çalıştırılması gereken sistemlere yetecek miktarda olur. Acil durum elektrik güç kaynağının kapasitesi, besleyeceği cihazların ilk hareketlerinde çekeceği akımları ve belirli elektrik yüklerinin geçici özelliklerini de dikkate alarak aşağıda belirtilen servislerin ve yine aşağıda belirtilen süreler içinde, eğer bu hizmetlerin yapılması elektrik enerjisine bağlı ise, aynı anda çalışmalarına yetecek kadar olur.
a) Acil toplanma ve biniş istasyonunda ve bordalarda, 3 saat süreyle acil olarak aydınlatılması gerekir.	a) Acil toplanma ve biniş istasyonunda ve bordalarda, 3 saat süreyle acil olarak aydınlatılması gerekir.
b) Aşağıdaki yerler 12 saat süreyle acil olarak aydınlatılacak yerlerdir:	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,	1) Bütün hizmet ve yaşam mahallerindeki koridorlar, merdivenler, çıkış ve acil kaçış yerleri,
2) Makine mahallerinde ve kontrol yerleri de dâhil olmak üzere ana jeneratör istasyonları,	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,	3) Bütün kontrol istasyonları, makine kontrol odası ve her ana acil durum dağıtım tablosu,
4) İtfaiyeci giysilerinin muhafaza edildiği bütün mahaller,	4) İtfaiyeci giysilerinin muhafaza edildiği bütün mahaller,
5) Dümen dairesi,	5) Dümen dairesi,
6) Yangın pompaları, acil durum sintine pompası ve bunların motorlarını ilk harekete geçirme mahalleri.	6) Tüm yangın pompaları, acil durum sintine pompası ve bunların motorlarını ilk harekete geçirme mahalleri.
7) Sabit yangın söndürme sistemi patlatma mahalli ve CO2 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.	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.	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.	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.	2) Yangın ihbar ve yangın alarm sistemleri.
3) Acil yangın pompaları.	3) Eğer elektrikli ise yangın pompaları.
d) Eğer İdare yolculuğun kısa olması nedeniyle gemi güvenliğinin risk altında olmadığı kanaatine varırsa yukarıda bahisleri geçen 12 saatlik sürelerin altındaki bir süreyi kabul edebilir. Fakat bu süre hiçbir şekilde 1 saatten az olamaz.	d) Eğer İdare yolculuğun kısa olması nedeniyle gemi güvenliğinin risk altında olmadığı kanaatine varırsa yukarıda bahisleri geçen 12 saatlik sürelerin altındaki bir süreyi kabul edebilir. Fakat bu süre hiçbir şekilde 1 saatten az olamaz.
(8) Bu madde hükümleri üst güvertesi veya makine dairesi bulunmayan gemilere uygulanmaz.	(8) Birinci, ikinci ve üçüncü fıkralar hariç diğer fıkraları mevcut gemilere uygulanmaz.
Akümülatörler MADDE 55 –	Akümülatörler MADDE 49 –
(1) Aküler 40 dereceye kadar olan meyillerde elektrolit taşıması olmayacak tarzda olur. Motorların çalıştırma aküleri motorlara mümkün olduğunca yakın yere yerleştirilir.	(1) Aküler 40 dereceye kadar olan meyillerde elektrolit taşıması olmayacak tarzda olur. Motorların çalıştırma aküleri motorlara mümkün olduğunca yakın yere yerleştirilir.
(2) Haberleşme sistemini besleyebilen ve bu sistemin uygun yerlerine konacak acil aydınlatmayı sağlayabilen şarj edilebilir özel bir akü bulunur. Bu aküler mümkün olan en yüksek güverteye konulur ve teknenin elektrik donanımından ayrılır.	(2) Haberleşme sistemini besleyebilen ve bu sistemin uygun yerlerine konacak acil aydınlatmayı sağlayabilen şarj edilebilir özel bir akü bulunur.
(3) Akü yatakları tiplerine göre fiber veya kurşun kaplama olur, havanın etkilerine ve üzerine herhangi bir şey düşmesine karşı korunmalı bir yere, sintineden uygun bir uzaklığa yerleştirilir.	(3) Bu aküler mümkün olan en yüksek güverteye konulur ve teknenin elektrik donanımından ayrılır.
(4) Akülerin bulunduğu bölmenin, meydana getirdiği gazların dışarı atılması için yeterli bir havalandırma tertibatına sahip olması gerekir.	(4) Akü yatakları tiplerine göre fiber veya kurşun kaplama olur, havanın etkilerine ve üzerine herhangi bir şey düşmesine karşı korunmalı bir yere, sintineden uygun bir uzaklığa yerleştirilir.
(5) Akülerin bakımı gemide yapılıyor ise akülerin bakımını yapan personel için koruyucu teçhizat bulundurulur.	(5) Akülerin bulunduğu bölmenin, meydana getirdiği gazların dışarı atılması için yeterli bir havalandırma tertibatına sahip olması gerekir.
(6) Acil durum aküleri otomatik şarj ünitesine sürekli bağlı olmalıdır.	

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Yangından Korunma, Yangın İhbar ve Yangın Söndürme

Gemilerde yangın emniyeti ve yangınla mücadele operasyonları hakkında genel kurallar MADDE 56 –	Gemilerde yangın emniyeti ve yangınla mücadele operasyonları hakkında genel kurallar MADDE 50 –
(1) Gemiler, cinsleri ve muhtemel yangın tehlikesi göz önüne alınarak uygulanabilir en etkin derecede yangından korunma, yangın algılama ve yangın söndürme sistemleri ile donatılır.	(1) Gemiler, cinsleri ve muhtemel yangın tehlikesi göz önüne alınarak uygulanabilir en etkin derecede yangından korunma, yangın algılama ve yangın söndürme sistemleri ile donatılır.
(2) Genel olarak gemi planı ve yerleştirilen donanımın tipi, yangın ve yangının yayılacağı saha dikkate alınacak şekilde düzenlemeler yapılır. Açık alev cihazlarının, sıcak alanların, makinelerin, yardımcı makinelerin, yağ ve yakıt tanklarının, korunmamış ve kaplanmamış	(2) Genel olarak gemi planı ve yerleştirilen donanımın tipi, yangın ve yangının yayılacağı saha dikkate alınacak şekilde düzenlemeler yapılır. Açık alev cihazlarının, sıcak alanların, makinelerin, yardımcı makinelerin, yağ ve yakıt tanklarının, korunmamış ve kaplanmamış

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

Yukarıdaki tablo (b) de, bölmenin üstte veya altta olduğuna bakılmaksızın aynı yangın güvenliği 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, mutfak bacaları ve diğer yerlerden gelebilecek yüksek sıcaklıklar için gerekli önlemler alınır.

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

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

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

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

Makine dairesi havalandırması

MADDE 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.

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

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 konuşlandırılır. Yaşam mahallerinden gaz geçirmez perdelerle ayrılır ve buldukları mahaller yeterince havalandırılır.

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

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

(4) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.

Yangının yayılmasını engelleme

MADDE 52 –

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

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

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

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

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

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

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

Makine dairesi havalandırması

MADDE 53 –

(1) Makine dairesi ana mahalleri, makineler, kazanlar veya pompa daireleri ağır hava şartları dâhil tüm hava şartlarında ve tam güçte çalıştığında, personel konforu ve makine işletiminin güvenliği için yeterli miktarda cebri havalandırma sağlayacak şekilde donatılır. Tam boyu 24 metreden küçük gemilerde İdare yeterli olması kaydı ile doğal havalandırmaya izin 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 damperlerle kapatılabilir durumda olur ve damperlerin açık ve kapalı konumları belirtilir.

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

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

Yakıt tankları ile ilgili kurallar

MADDE 54 –

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

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

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

(4) Yolcu mahallerinin hiçbir şekilde yakıt tank mahalline açıklıkları bulunmaz.	(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 yukarısındaki 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.	(5) Yakıt tankları uygun kapama valfli ve muhafazalı, sıcaklık ve basınca dayanıklı malzemeden yapılmış seviye göstergeleri ile donatılır. Çift dibin yukarısındaki bir mahalle yerleştirilmiş 500 litre veya daha büyük bir kapasiteye sahip yakıt tankları, tank mahallinin dışından bir yerden kapatılabilecek ve doğrudan tank üzerine konulmuş valfle donatılır.
(6) 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.	(6) Portatif depolar ve yakıt sistemleri sadece dıştan takma motorlar ile portatif motorlarda kullanılabilir.
(8) Mevcut gemiler ilk kara sözveyinde bu maddeye uygun hale getirilir.	(7) Birinci ve ikinci fıkralar hariç diğer fıkraları mevcut gemilere uygulanmaz.
Egzoz devresi MADDE 61 – (1) Egzoz boruları, tümüyle sızdırmaz ve mümkün olduğu kadar az bükümlü ve az kavisli olacak şekilde dizayn ve monte edilir ve tersten deniz suyu girişine ve yağmur suyunun motora girişine imkân vermez. Egzoz boruları mümkün olduğunca ulaşılabilir şekilde yapılır. Birden fazla sevk motorlu gemilerde her motor için bağımsız bir egzoz devresi bulunur.	Egzoz devresi MADDE 55 – (1) Egzoz boruları, tümüyle sızdırmaz ve mümkün olduğu kadar az bükümlü ve az kavisli olacak şekilde dizayn ve monte edilir ve tersten deniz suyu girişine ve yağmur suyunun motora girişine imkân vermez. Egzoz boruları mümkün olduğunca ulaşılabilir şekilde yapılır. Birden fazla sevk motorlu gemilerde her motor için bağımsız bir egzoz devresi bulunur.
(2) Egzoz borularının diğer malzemelerle temasta bulunabileceği veya insanların temasına açık olduğu tüm noktalar izolasyon kaplaması ile veya uygun muhafazalarla korunur. Egzoz devreleri üzerinde ısı gelişmeleri karşılayacak gelişme bağlantıları bulundurulur.	(2) Egzoz borularının diğer malzemelerle temasta bulunabileceği veya insanların temasına açık olduğu tüm noktalar izolasyon kaplaması ile veya uygun muhafazalarla korunur. Egzoz devreleri üzerinde ısı gelişmeleri karşılayacak gelişme bağlantıları bulundurulur.
Yangın algılama ve yangından korunma MADDE 62 – (1) Yangından korunma ve yangın söndürmeye yönelik olarak aşağıdaki şartlara uyulması zorunludur:	Yangından korunma ve yangın söndürme MADDE 56 – (1) Yangından korunma ve yangın söndürmeye yönelik olarak aşağıdaki şartlara uyulması zorunludur:
a) Yangın tehlikesi taşıyan her türlü mahallerin yangına müdahale amacıyla kolayca yaklaşılabilir şekilde tasarlanmış olması gerekir.	a) Yangın tehlikesi taşıyan her türlü mahallerin yangına müdahale amacıyla kolayca yaklaşılabilir şekilde tasarlanmış olması gerekir.
b) Bu yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten sonra omurgası kızığa konulan veya inşaa izni alan; tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler veya 36'dan fazla yolcu taşıyan 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 metre ve üzerindeki tüm gemiler yeterli sayıda ihbar butonları ile donatılır.	b) Yangın algılama ve yangın alarm sisteminin, her zaman çalışmaya hazır olması ve mürettebatın bir işlem yapmasına gerek kalmaksızın çalışabilir nitelikte olması gerekir. Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler yeterli sayıda ihbar butonları ile donatılır.
c) Tüm yangın sistemleri ve teçhizatı, uluslararası semboller ile işaretlenip, gemide belirtilen yerlere yerleştirilir.	c) 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.	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.	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) Tutuşma sıcaklığı 55 °C nin altında yakıt kullanan tam boyu 15 metre ve üzerindeki yeni gemiler veya ana makinelerin toplam gücü 736 kw ve üzeri olan yeni gemiler ile 36 dan fazla yolcu taşıyan yeni yolcu gemilerinin makinelerinin bulunduğu mahaller sulu sistemler hariç sabit yangın söndürme sistemi ile korunur. Pompa daireleri içinde aynı hükümler geçerlidir.	Yangından korunma ve yangın söndürme cihaz ve donanımları MADDE 57 – (1) Tutuşma sıcaklığı 55 °C nin altında yakıt kullanan tam boyu 15 metre ve üzerindeki yeni gemiler veya ana makinelerin toplam gücü 736 kw ve üzeri olan yeni gemiler ile 36 dan fazla yolcu taşıyan yeni yolcu gemilerinin makinelerinin bulunduğu mahaller sulu sistemler hariç sabit yangın söndürme sistemi ile korunur, bu mahaller köprü üstünden görülebilir veya duyulabilir alarm veren, ısı veya duman detektörü olan yangın algılama sistemi ile donatılır.
(2) Sabit yangın söndürme sisteminde söndürücü maddeyi içeren tüpler, korunan bölgede çıkacak bir yangında işlevini yerine getirecek şekilde konumlandırılır. Sabit yangın söndürme sisteminin harekete geçiren kumanda sistemi ile mahallin havalandırmasını sağlayan sistemleri aynı anda kapatacak kumandaların korunan mahallin dışında olması gerekir. Söndürücü madde püskürtülmeden önce sesli ve ışıklı alarm verilir. Sabit yangın söndürme tüplerinin bulunduğu mahal etkin şekilde havalandırılır. Sabit yangın söndürme sistemlerinin kurulumu ve kullanımı ile ilgili hususlar İdare tarafından belirlenir.	(2) Sabit yangın söndürme sisteminde söndürücü maddeyi içeren tüpler, korunan bölgede çıkacak bir yangında işlevini yerine getirecek şekilde konumlandırılır. Sabit yangın söndürme sisteminin harekete geçiren kumanda sistemi ile mahallin havalandırmasını sağlayan sistemleri aynı anda kapatacak kumandaların korunan mahallin dışında olması gerekir. Söndürücü madde püskürtülmeden önce sesli ve ışıklı alarm verilir. Sabit yangın söndürme tüplerinin bulunduğu mahal etkin şekilde havalandırılır.

(3) Tam boyu 15 metre ve üzerinde olan veya 36 dan fazla yolcu taşıyan gemilerde sabit yangın pompasının bulunması ve bağımsız veya sevk motoru ile tahrik edilebilir olması zorunludur.	(3) Tam boyu 15 metre ve üzerinde olan veya 36 dan fazla yolcu taşıyan gemilerde sabit yangın pompasının bulunması ve bağımsız veya sevk motoru ile tahrik edilebilir olması zorunludur.
(4) 2000 gros ton ve üzerindeki gemilerde acil durum yangın pompası bulunur. Acil durum yangın pompasının, makine dairesinin içine, baş çatışma perdesinin önüne ve kış çatışma perdesinin arkasına yerleştirilmemesi ve bir bölümde çıkan yangının sabit ve acil durum yangın pompalarının ikisini birden etkilememesi gerekir. 300 gros ton ve üzeri gemilerde taşınabilir acil durum yangın pompası, diğer gemilerde ise acil durumda yangına müdahale için su temin edebilen sistemler kabul edilebilir.	(4) Acil durum yangın pompası üçüncü fıkradaki pompa ile eş kapasitede olur. Acil durum yangın pompasının, makine dairesinin içine, baş çatışma perdesinin önüne ve kış çatışma perdesinin arkasına yerleştirilmemesi ve bir bölümde çıkan yangının sabit ve acil durum yangın pompalarının ikisini birden etkilememesi gerekir.
(5) İdari Liman Seferi hariç Ro-Ro gemilerinde araç mahallinde yağmurlama su sistemi ile yangına karşı koruma yapılır. Bu sistemin açma vanasının araç mahalli dışında olması ve suyun tahliyesi için araç güvertesinde tahliye yerlerinin olması gerekir.	(5) Ro-ro gemilerinde araç mahallinde yağmurlama su sistemi yangına karşı koruma yapılır. Bu sistemin açma vanasının araç mahalli dışında olması ve suyun tahliyesi için araç güvertesinde tahliye yerlerinin olması gerekir.
(6) Tam boyu 15 metre ve üzerinde uluslararası sefer yapan yatlar ve ilkel yapıli 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.	(6) Tam boyu 15 metre ve üzerinde uluslararası sefer yapan yatlar ile, 36 dan fazla yolcu taşıyan yolcu gemilerinin makine dairesi ile yaşam mahalli/yolcu salonu perdesi/güverte arası ısıya karşı izole edilir. Bu gemilerde kullanılacak yangına karşı izolasyon malzemeleri için minimum kriterler Ek-22 de belirlenmiştir.
(7) Uluslararası sefer yapan 150 GT ve üzerindeki ancak 500 GT altındaki yeni tankerlerde yük tanklarının korunması için güverte üzerinde sabit köpük (foam) sisteminin olması zorunludur. Sabit köpük sisteminde köpük aplikatörler vasıtası ile verilir. Kullanılacak aplikatörün kapasitesi 400 lt/dak., püskürtme menzili ise 15 metreden az olamaz.	(7) Uluslararası sefer yapan 150 GT ve üzerindeki ancak 500 GT altındaki yeni tankerlerde yük tanklarının korunması için güverte üzerinde sabit köpük sisteminin olması zorunludur. Sabit köpük sisteminde köpük aplikatörler vasıtası ile verilir. Kullanılacak aplikatörün kapasitesi 400 lt/dak., püskürtme menzili ise 15 metreden az olamaz.
(8) Sabit yangın söndürme sisteminde kullanılan borular, yangına dayanıklı çelik veya eşdeğer yanmaz malzemeden olmalıdır.	
Yangın muslukları, hortumlar ve nozullar MADDE 64 – (1) Yangın muslukları, korunan mahallerin girişlerinin yakınına yerleştirilir. İki koldan çıkan su her biri tek parça hortumdan olmak üzere korunan mahallere ulaşabilecek şekilde ayarlanacaktır. Yangın musluklarının, yangın hortumlarının kolayca birbirine bağlanabilecekleri yerlerde olması gerekir. Güvertesinde yük taşınabilen gemilerde yangın musluklarının yerleri kolayca ulaşılabilir şekilde olur. Boruların yükten zarar görmeyecek şekilde ve herhangi bir çatışma tehlikesine karşı korunaklı olması gerekir. Hortumlar uygun malzemeden yapılır.	Yangın muslukları, hortumlar ve nozullar MADDE 58 – (1) Yangın muslukları, korunan mahallerin girişlerinin yakınına yerleştirilir. Yangın musluklarının, yangın hortumlarının kolayca birbirine bağlanabilecekleri yerlerde olması gerekir. Güvertesinde yük taşınabilen gemilerde yangın musluklarının yerleri kolayca ulaşılabilir şekilde olur. Boruların yükten zarar görmeyecek şekilde ve herhangi bir çatışma tehlikesine karşı korunaklı olması gerekir. Hortumlar uygun malzemeden yapılır.
(2) Yangın pompası çalışırken herhangi bir yangın hortumunun çıkarılmasını sağlamak amacıyla her yangın hortumu için bir valf konulur. Gemide bir acil yangın pompası olması durumunda makine mahalli içindeki ana yangın devresinin ana yangın pompası veya pompalarını içeren kısmını, sistemin kalan kısmından ayırmak için konan ayırıcı valfler, makine mahalli dışında kolayca erişilebilir uygun bir yere yerleştirilir.	(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 musluklarına yangın hortumu bulundurulur. Bütün nozullar çift fonksiyonlu tipte olacak, başlık boyutları 12 mm'den daha küçük olmayacaktır. Tehlikeli yük taşıyan gemilerde ve makine mahallerindeki nozulların başlık boyutları 19 mm'den daha küçük olmayacaktır.	(3) Yangın hortumlarının, kullanılmaları gerekebilecek alanlara su püskürtmeye yetecek uzunlukta olması gerekir. Her hortuma bir başlık ve gerekli kavramalar temin edilir. Geminin boyuna, cinsine ve sefer bölgesine göre İdarenin uygun gördüğü çap ve sayıda yangın hortumu bulundurulur. (4) Tehlikeli yük taşıyan gemilerde ve makine mahallerindeki nozulların çift maksatlı olması gerekir.
Taşınabilir ve sabit yangın söndürme sistemleri testleri MADDE 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.	Taşınabilir ve sabit yangın söndürme sistemleri testleri MADDE 59 – (1) Taşınabilir ve sabit yangın söndürme sistemleri testleri aşağıda belirtilen periyotlarda İdare tarafından yetkilendirilmiş servis sağlayıcılar tarafından yapılır. Yangın söndürme sistemlerinin periyodik testlerinin uygunluğunu gösteren test belgesi servis sağlayıcılar tarafından yayımlanır. (2) Taşınabilir yangın söndürücülerin ve solunum tüplerinin testleri aşağıdaki gibi yapılır. a) Taşınabilir yangın söndürücülerin servis istasyonlarında doluluk testi iki yılda bir ve hidrostatik basınç testi on yılda bir yapılır. b) Tüm solunum tüplerinin doluluk testi iki yılda bir, hidrostatik testi on yılda bir yapılır.
(3) Sabit CO2 yangın söndürme tüplerinin doluluk, sızıntı ve sabit sistemin fonksiyonel testi iki yılda bir, hidrostatik testi on yılda bir yapılır.	(3) Sabit CO2 yangın söndürme tüplerinin doluluk, sızıntı ve sabit sistemin fonksiyonel testi iki yılda bir, hidrostatik testi on yılda bir yapılır.

(4) Sabit foam yangın söndürme sisteminde bulunan köpüğün kalite kontrolü iki yılda bir yapılır.	(4) Sabit foam yangın söndürme sisteminde foamun yerinde kalite kontrolü iki yılda bir yapılır.
	(5) Sabit yangın söndürme sistemlerinin kontrol valflerinin iç ve dış bakımları iki yılda bir yapılır.
(5) Sabit CO2 ve foam yangın söndürme sistemleri dışındaki sabit söndürme sistemleri üreticileri tarafından belirlenmiş periyotlarda test edilebilir.	(6) Sabit CO2 ve foam yangın söndürme sistemleri dışındaki sabit söndürme sistemleri üreticileri tarafından belirlenmiş periyotlarda test edilebilir.
(6) Taşınabilir CO2 yangın söndürme tüpleri yaşam mahallinde kullanılmaz.	
(7) Yolcu gemilerinde, sabit yangın söndürme sistemi ve kontrol üniteleri yolcu mahallinde bulundurulamaz.	
(8) Sabit CO2 yangın söndürme sistemlerinde tüpler makine ve pompa dairesi dışında ayrı bir kapalı mahal içerisinde bulundurulacaktır.	
(9) Açık güverteye kaportası olmayan sabit CO2 yangın söndürme mahalleri için cebri havalandırma sağlanacaktır. Açık güverteye kaportası olan sabit CO2 yangın söndürme mahallerinde ise doğal havalandırma sağlanacaktır.	
(10) Açık güverte altında bulunan CO2 tüp mahalline açık güverteden kolay ulaşım sağlanmalıdır.	
İtfaiyeci donanımları MADDE 66 – (1) İtfaiyeci donanımları ve personel teçhizatı takımları her an kullanıma hazır olacak ve kolayca ulaşılabilir şekilde düzenlenir. Birden fazla itfaiyeci donanımı veya personel teçhizatı takımı bulunması hâlinde, bunlar geniş aralıklı yerlere dağıtılır. Ayrıca aynı özelliklere haiz yedek tüp bulundurulur.	İtfaiyeci donanımları MADDE 60 – (1) İtfaiyeci donanımları ve personel teçhizatı takımları her an kullanıma hazır olacak ve kolayca ulaşılabilir şekilde düzenlenir. Birden fazla itfaiyeci donanımı veya personel teçhizatı takımı bulunması hâlinde, bunlar geniş aralıklı yerlere dağıtılır.
(2) Gemide personel teçhizatı olarak; üretici ve tip onay sertifikası olan, deriyi yangından yayılan ısıdan, yanmaktan ve buharla haşlanmaktan koruyacak bir malzemenin 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 ve bir balta bulunur.	(2) Gemide personel teçhizatı olarak; deriyi yangından yayılan ısıdan, yanmaktan ve buharla haşlanmaktan koruyacak bir malzemenin 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 ve bir balta bulunur.
(3) Gemide solunum cihazı olarak; serbest hava kapasitesi toplamda 3600 lt olan sıkıştırılmış havalı solunum cihazı olur, hava miktarını gösteren bir gösterge bulunur. Hava miktarı azaldığında sesli alarm vermek zorundadır. Her bir solunum cihazı için yeterli uzunluk ve mukavemette yanmaz malzemenin yapılmış can halatı ve emniyet kemeri sağlanır.	(3) Gemide solunum cihazı olarak; en az serbest hava kapasitesi 1200 lt olan sıkıştırılmış havalı solunum cihazı veya en az 30 dakika işlev görebilecek bir solunum cihazı olur, kullanılan solunum cihazına ait yeterli yedek tüp veya tüpler bulunur. Her bir solunum cihazı için yeterli uzunluk ve mukavemette yanmaz malzemenin yapılmış can halatı 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.	Kaçış düzenlemeleri MADDE 61 – (1) Gemide bulunan herkesin can kurtarma araçlarına emniyetli bir şekilde ulaştırılması için kaçış yolları sağlanır. Bu amaç doğrultusunda kaçış yollarının her türlü engelden arınmış olması gerekir.
(2) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler ile boyuna bakılmaksızın yolcu gemilerinde yolcu ve mürettebat mahalli için her bir bölme veya bölme grubu için kaçışa olanak verebilen birbirinden mümkün olduğunca uzak en az iki kaçış yolu bulunur.	(2) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler ile boyuna bakılmaksızın yolcu gemilerinde yolcu ve mürettebat mahalli için her bir bölme veya bölme grubu için kaçışa olanak verebilen birbirinden mümkün olduğunca uzak en az iki kaçış yolu bulunur.
(3) Kaçış yolundaki kapı ve kaportalar her iki yönden açılabilir şekilde ve kapı veya kaporta arkasında kilitlerin açılması için bir anahtar ihtiyacı olmayan yapıda olur. Kapılar ve kaportaların kaçış hareketinin yönünde açılır durumda olması zorunludur.	(3) Kaçış yolundaki kapı ve kaportalar her iki yönden açılabilir şekilde ve kapı veya kaporta arkasında kilitlerin açılması için bir anahtar ihtiyacı olmayan yapıda olur. Kapılar ve kaportaların kaçış hareketinin yönünde açılır durumda olması zorunludur. Kaçış yollarının zemini kaymaz malzeme ile donatılır.
(4) Yolcu gemilerinde yolcuların gemiye kolayca ve güvenli inip binebilecekleri alanların zemini kaymaz malzeme ile donatılır. Kaçış yollarının zemini kaymaz malzeme ile donatılır.	
(5) Uzunluğu 7 metrenin üzerinde olan hiçbir çıkmaz koridora müsaade edilmez.	(4) Uzunluğu 7 metrenin üzerinde olan hiçbir çıkmaz koridora müsaade edilmez.
(6) Yaşam mahalli ve makine dairesi dışındaki mahallerde sadece bir çıkış yeterlidir.	(5) Yaşam mahalli ve makine dairesi dışındaki mahallerde sadece bir çıkış yeterlidir.
(7) Yolcu gemilerinde kaçışlar aşağıda belirtilen şekilde düzenlenir: a) Her bir düşey ana bölme veya benzeri şekilde sınırlı her bir bölme veya bölmeler grubu için, en az bir tanesi düşey kaçış yolu oluşturan bir merdivene açılan iki adet kaçış yolu bulunur. b) Yolcu mahallerinden tahliye güvertelerine yeterli kaçış olanaklarının olması gerekir. Aynı bölme ve mahallerden kaçış olanakları arka arkaya bloklamaları 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	(6) Yolcu gemilerinde kaçışlar aşağıda belirtilen şekilde düzenlenir: a) Her bir düşey ana bölme veya benzeri şekilde sınırlı her bir bölme veya bölmeler grubu için, en az bir tanesi düşey kaçış yolu oluşturan bir merdivene açılan iki adet kaçış yolu bulunur. b) Yolcu mahallerinden tahliye güvertelerine yeterli kaçış olanaklarının olması gerekir. Aynı bölme ve mahallerden kaçış olanakları arka arkaya bloklamaları 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.	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.	ç) Ro-ro gemilerinde araç rampalarının her iki tarafında en az 600 mm genişliğinde yolcuların yürütmesine uygun yürüme koridorlarının mevcut olması gerekir.
	(7) Yük gemisi, balıkçı gemileri ve hizmet gemileri ile ticari yatlar için kaçış yolları tam boyu 24 m ve üzeri gemiler için uygulanır.
	a) Her kattaki yaşam bölmelerinde her bir kısıtlı bölme veya bölme grubu için birbirinden yeterince uzak en az iki adet kaçış yolu olur.
	b) Tehlikeli yük taşınan kargo mahallinin üzerinde çelikten imal edilmiş kedi güvertesi inşa edilir. Kedi güvertesindeki zemin sağlam ve kaymaz olacak şekilde dizayn edilir. Kedi güvertesinin her iki yanında kaçış boyunca tutamak olur.
(9) Makine dairesinden kaçış yolları için aşağıdaki hükümler uygulanır:	(8) Makine dairesinden kaçış yolları için aşağıdaki hükümler uygulanır:
a) 1000 GT ve üzerindeki gemiler için en az iki adet kaçış yolunun olması gerekir.	a) 1000 GT ve üzerindeki gemiler için en az iki adet kaçış yolunun olması gerekir.
b) Sac malzemenen inşa edilen gemilerde makine bölümündeki tüm merdiven ve koridorlar çelik veya eşdeğeri malzemenen yapılır.	b) Sac malzemenen inşa edilen gemilerde makine bölümündeki tüm merdiven ve koridorlar çelik veya eşdeğeri malzemenen 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.	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.
(10) Kargo bölümünden kaçış yollarında, 9 metre üzerinde düşey merdivenlerin etrafı personelin düşmesini engelleyici koruyucu çerçeve ile donatılır.	(9) Kargo bölümünden kaçış yollarında, 9 metre üzerinde düşey merdivenlerin etrafı personelin düşmesini engelleyici koruyucu çerçeve ile donatılır.
(11) Bu madde yeni gemilere, üçüncü ve dördüncü fıkra mevcut gemilere de uygulanır.	(10) Bu madde sadece yeni gemilere uygulanır.
Gemilerde kullanılan mutfak gazı (LPG) ile ilgili kurallar MADDE 68 –	Gemilerde kullanılan mutfak gazı (LPG) ile ilgili kurallar MADDE 62 –
(1) Gaz tüpleri yaşam mahalleri dışına, güverte üzerinde, kötü hava ve güneş ışınlarına karşı korunmuş bir bölüme yerleştirilir. Bu bölüm havalandırılır ve sızıntı hâlinde gazın dışarı çıkması için alt kısmında açıklık bulunur, gazın geminin diğer kısımlarına girmesini önleyecek konumda olur. Her tüp veya tüpler grubu ani kapama valfi ile birlikte kullanılan cihaza uygun bir basınç düşürücü ile teçhiz edilir. Tüpler gemi içinde olması hâlinde her tüpün 3 litreden az LPG içermesi, doğrudan veya kısa ve esnemez standartlara uygun bir metal boru ile bağlanması koşulu ile kuzineye konulabilir.	(1) Gaz tüpleri yaşam mahalleri dışına, güverte üzerinde, kötü hava ve güneş ışınlarına karşı korunmuş bir bölüme yerleştirilir. Bu bölüm havalandırılır ve sızıntı hâlinde gazın dışarı çıkması için alt kısmında açıklık bulunur, gazın geminin diğer kısımlarına girmesini önleyecek konumda olur. Her tüp veya tüpler grubu ani kapama valfi ile birlikte kullanılan cihaza uygun bir basınç düşürücü ile teçhiz edilir. Tüpler gemi içinde olması hâlinde her tüpün 3 kg. den az LPG içermesi, doğrudan veya kısa ve esnemez standartlara uygun bir metal boru ile bağlanması koşulu ile kuzineye konulabilir.
(2) Tüplerin kapalı mahalde ve tekne içinde bulundurulması hâlinde yeterli havalandırma sağlanır ve gaz alarm cihazı bulundurulur. Kapalı mahalde bulunan LPG tüpü ile çalıştırılan ocaklarda, gaz sızıntısında otomatik kapama sistemi olur.	(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 –	Can kurtarma araçları ile ilgili genel kurallar MADDE 63 –
(1) Can kurtarma teçhizatı geminin normal gündelik işinde kullanılamaz. Geminin gündelik operasyonu için kullanılan teçhizat, can kurtarma teçhizatından belirgin bir şekilde ayrı bulundurulur. Can kurtarma teçhizatı ve gündelik kullanılan teçhizat birbirine karışmayacak şekilde markalanır.	(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.	(2) Can kurtarma ve haberleşme teçhizatı ile ilgili tüm plan, çizim ve belgelerin Türkçe olarak her gemide mevcut olması gerekir. Bu plan, çizim ve belgeler uluslararası sefer yapan gemilerde Türkçe ve İngilizce olur.
(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 –	Can simitleri MADDE 64 –
(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 mevkilerde, 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	(1) Can simitleri gemideki kişilerin rahatça erişebileceği mevkilerde, geminin her iki tarafına mümkün olduğunca eşit sayıda dağıtılmış şekilde, hızla denize atılacak bir vaziyette

incesi olanların dışında) donatılır. Can simitleri hiçbir şekilde kalıcı olarak gemiye bağlanamaz.	bulundurulur. Can simitleri hiçbir şekilde kalıcı şekilde bağlanamaz.
	(2) Can simitlerinde, bu Yönetmeliğin eklerindeki denetim listelerinde belirlenen sayıda yüzer ışık bulunur.
(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.	(2) Geminin her bir tarafında en az bir can simidi, can simidinin yerleştirildiği mahalden yüksüz durumdaki su hattına olan mesafenin iki katından veya 30 metreden kısa olmamak üzere hangisi daha uzun ise, uygun yüzer bir el incesi ile donatılır.
(3) Gemi limanda bağlı iken veya demirde beklerken el inceli bir can simidi daimi surette lumbar ağzı yanında bulundurulur.	(3) Gemi limanda bağlı iken veya demirde beklerken el inceli bir can simidi daimi surette lumbar ağzı yanında bulundurulur.
(4) Her can simidi büyük harfler ile kalıcı şekilde geminin ve bağlama limanının adı ile markalanır. Can simitlerinin çevresinde tutma halatları bulunur.	(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 savlolu can simidi bulundurulur.	(5) 25 inci maddenin beşinci fıkrasında belirtilen vardevela veya parampet açıklıklarının yakınında bir adet 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 bağlı denize adam düştü (MOB) şamandırası ile donatılacaktır.	
Can yelekleri MADDE 71 –	Can yelekleri MADDE 65 –
(1) Her gemide, gemideki kişi sayısına yeterli miktarda can yeleği bulundurulur. Gemilerde bulundurulacak can yeleği sayısı bu Yönetmeliğin eklerindeki kontrol listelerinde belirlenmiştir.	(1) Her gemide, gemideki kişi sayısına yeterli miktarda can yeleği bulundurulur. Gemilerde bulundurulacak can yeleği 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.	(2) Çocuk can yelekleri, yetişkin can yelekleri ile karışmayacak şekilde, kolaylıkla erişilebilecek ayrı bir yerde muhafaza edilir.
(4) Can yelekleri gemide kolayca erişilecek şekilde istif edilir, yerleri ile o yerde bulunan sayıları açıkça görülecek şekilde markalanır.	(3) 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 binışı ve girişi etkilemeyecek yapı ve özellikte olur.	(4) Can yelekleri, geminin can kurtarma araçlarına binışı ve girişi etkilemeyecek yapı ve özellikte olur.
(6) Can yelekleri yansıtıcı bantlı, ışıklı ve düdüklü olur. Gemilerde IMO, TSE veya Wheel-mark onayı bulunan can yelekleri kullanılır.	(5) Can yelekleri yansıtıcı bantlı, ışıklı ve düdüklü olur.
(7) Can yeleklerinin gemideki yerleri ve nasıl giyileceği, uygun talimatlar ve şekiller ile geminin personel ve yolcu kullanımına açık yerlerinde rahatça görülecek şekilde sergilenir.	(6) Can yeleklerinin gemideki yerleri ve nasıl giyileceği, uygun talimatlar ve şekiller ile geminin personel ve yolcu kullanımına açık yerlerinde rahatça görülecek şekilde sergilenir.
Can kurtarma araçları, suya indirme donanımları ile araçlara binme ve toplanma yerleri MADDE 72 –	Can kurtarma araçları, suya indirme donanımları ile araçlara binme ve toplanma yerleri MADDE 66 –
(1) Can kurtarma araçları; can salı, can filikası, kurtarma botu ve hizmet botundan oluşur. Kabotaj hattında çalışan ve taşıdığı yolcu sayısı 12 kişiyi geçmeyen ticari yatlar ve ilkel yapıli ahşap gemilerde katı yapıli can aletleri, can sallarının muadili olarak kabul edilebilir.	(1) Can kurtarma araçları; can salı, can filikası, kurtarma botu ve hizmet botundan oluşur.
(2) Her can kurtarma aracı büyük harfler ile kalıcı şekilde geminin ve bağlama limanının adı ile aracın onaylanmış kişi kapasitesini gösterecek şekilde markalanır.	(2) Her can kurtarma aracı büyük harfler ile kalıcı şekilde geminin ve bağlama limanının adı ile aracın onaylanmış kişi kapasitesini gösterecek şekilde markalanır.
(3) Can kurtarma araçları emniyetli ve uygulanabilir olduğu ölçüde su seviyesine ve yaşam mahallerine yakın mesafede konuşlandırılır. Can kurtarma araçlarına ulaşım yolları, daimi vaziyette geçişe uygun şekilde bulundurulur. Güverteden suya olan mesafenin binışı uygun olmaması hâlinde can kurtarma araçlarına iniş binışı için uygun çarmlı düzenekleri bulundurulur.	(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 binışı uygun olmaması hâlinde can kurtarma araçlarına iniş binışı için uygun çarmlı 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.	(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.	(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 sallarını gemiye hidrostatik veya otomatik salıverme aygıtları vasıtası ile bağlı durumda istif edilir. Bu tip can sallarını aynı zamanda el ile salıverilebilecek şekilde bulundurulur.	(6) Can sallarını gemiye hidrostatik veya otomatik salıverme aygıtları vasıtası ile bağlı durumda istif edilir. Bu tip can sallarını 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	(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.	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 mevkisinin 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.	(8) Toplanma mevkilerinin binme mevkilerine yakın olması gerekir. Her toplanma mevkisinin 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 –	Can kurtarma araçlarının bakım, tutum ve kontrolleri MADDE 67 –
(1) Gemi limandan hareket etmeden önce ve sefer süresinde her zaman bütün can kurtarma cihazları çalışabilir durumda ve derhal kullanılmaya hazır tutulur. Can kurtarma cihazlarının bakım talimatlarının gemide bulunması ve bakımın bunlara göre yapılması zorunludur.	(1) Gemi limandan hareket etmeden önce ve sefer süresinde her zaman bütün can kurtarma cihazları çalışabilir durumda ve derhal kullanılmaya hazır tutulur. Can kurtarma cihazlarının bakım talimatlarının gemide bulunması ve bakımın bunlara göre yapılması zorunludur.
(2) Gemide haftalık kontrol olarak, can kurtarma araçları ve denize indirme donanımlarının gözle kontrolü yapılır ve hazır durumda olduklarının görülmesi gerekir.	(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.	(3) Gemide aylık kontrol olarak, can filikası teçhizatı dâhil olmak üzere bütün can kurtarma donanımlarının kontrolü yapılır, tam ve iyi durumda oldukları görülür.
Gemiye yerleştirilecek can filikalarının ilk testleri MADDE 74 –	Gemiye yerleştirilecek can filikalarının ilk testleri MADDE 68 –
(1) Gemiye ilk defa yerleştirilecek serbest düşmeli can filikaları ve metaforalı can filikaları kullanıma alınmadan önce, serbest düşmeli can filikalarında kızak ile filikanın uygunluğu, diğer filikalarda metaforaların uygunluğu bakımından statik ve dinamik testleri yapılır. Bu testler yapılırken gerekli tüm tedbirler tesis yetkilileri tarafından alınır. Can filikası öncelikle boş (insansız) olarak test edilir. Bu testten sonra can filikası, kapasitesinin % 110' u kadar ağırlık kullanılarak tekrar test edilir. Bu testlerden sonra kızak, metafora ve filikada bir problem yoksa son test eğitimli ve minimum sayıda gemi personeli ve eşdeğer sistemler ile tüm emniyet tedbirleri alınmış olarak yapılır. Bu testler üretici veya yetkilendirilmiş servis sağlayıcılar tarafından, İdare veya yetkilendirilmiş kuruluş gözetiminde yapılır.	(1) Gemiye ilk defa yerleştirilecek serbest düşmeli can filikaları ve metaforalı can filikaları kullanıma alınmadan önce, serbest düşmeli can filikalarında kızak ile filikanın uygunluğu, diğer filikalarda metaforaların uygunluğu bakımından test edilir. Bu testler yapılırken gerekli tüm tedbirler tesis yetkilileri tarafından alınır. Can filikası öncelikle boş (insansız) olarak test edilir. Bu testten sonra can filikası, kapasitesinin % 110 u kadar ağırlık kullanılarak tekrar test edilir. Bu testlerden sonra kızak, metafora ve filikada bir problem yoksa son test eğitimli ve minimum sayıda gemi personeli ve eşdeğer sistemler ile tüm emniyet tedbirleri alınmış olarak yapılır. Bu testler üretici veya yetkilendirilmiş servis sağlayıcılar tarafından, İdare veya yetkilendirilmiş kuruluş gözetiminde yapılır.
Can salları, can kurtarma araçları ve suya indirme donanımları periyodik testleri MADDE 75 –	Can salları ve can kurtarma araçları suya indirme donanımları periyodik testleri MADDE 69 –
(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 yetkilendirilmiş servis sağlayıcılar tarafından yapılır. Can kurtarma araçlarının periyodik testlerinin uygunluğunu gösteren belgesi servis sağlayıcılar tarafından yayımlanır.	(1) Can salları ve can kurtarma araçları suya indirme donanımları periyodik testleri aşağıda belirtilen periyotlarda İdare tarafından yetkilendirilmiş servis sağlayıcılar tarafından yapılır. Can kurtarma araçlarının periyodik testlerinin uygunluğunu gösteren test belgesi servis sağlayıcılar tarafından yayımlanır.
(2) 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.	(2) Can sallarının ve serbest bırakma donanımının servis istasyonlarında periyodik bakımı on yedi ayda bir yapılır. Ülkemizde yetkili servis sağlayıcısı bulunmayan can salı markalarının periyodik bakımı İdare tarafından yetkilendirilmiş herhangi bir servis sağlayıcısı tarafından denetim uzmanı gözetiminde yapılır.
(4) Gemilerde bulunan can kurtarma araçlarının ve serbest bırakma donanımlarının periyodik testleri 12 ayda bir yapılır. Düzenlenen test raporunun geçerlilik süresi bir sonraki 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 sövvey 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 faaliyetette	(3) Can kurtarma araçları suya indirme donanımları testi beş yılda bir toplam ağırlığın 1,1 katı ağırlık ile dinamik olarak, her yıl ise boş olarak, İdarenin veya yetkilendirilmiş kuruluşun gözetiminde yetkilendirilmiş servis sağlayıcılar tarafından yapılır.

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.	(4) 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 miyadlı 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 miyadlı malzemelerin minimum 11 aylık geçerlilik sürelerinin olmasına dikkat edilecektir.	
(9) MSC 1/Circ 1328'e uygun üretilen şişirilebilir can sallarının testleri ilgili uluslararası kuralın gereklerine 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 ve İdarece kabul edilecek şekilde yansıtıcı bantlar ile donatılır.	Can kurtarma teçhizatı için yansıtıcı bantlar MADDE 70 – (1) Tüm gemilerde bulunan kurtarma botları, can filikaları, can salları, dalma giysileri, can yelekleri ve can simitleri IMO tavsiye kararlarına uygun şekilde ve İdarece kabul edilecek şekilde yansıtıcı bantlar ile donatılır.
Payroteknik malzemeler, halat atma aleti, radar yansıtıcı ve telsiz teçhizatı MADDE 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.	Payroteknik malzemeler, halat atma aleti, radar yansıtıcı ve telsiz teçhizatı MADDE 71 – (1) Gemilerde, bu Yönetmelik gereği taşınacak payroteknik malzemeler, halat atma aleti, radar yansıtıcı ve telsiz cihazları, kumanda mahallinde kolaylıkla erişilebilecek ve kullanılacak bir şekilde, suya ve hava şartlarına dayanıklı olarak uygun koşullarda muhafaza edilir. Bu teçhizatların bulunduğu yerler uygun semboller ile markalanır. Bu teçhizatın sayıları gemilerin cinsi ve sefer bölgelerine göre bu Yönetmeliğin eklerindeki denetim listelerinde belirlenmiştir.
Role cetveli ve acil durum talimatları MADDE 78 – (1) Role cetvelleri köprü üstü, makine dairesi, mürettebat yaşam yerleri dâhil olmak üzere gemi boyunca göze çarpan yerlere asılır. Genel acil durum alarmının 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.	Role cetveli ve acil durum talimatları MADDE 72 – (1) Role cetvelleri köprü üstü, makine dairesi, mürettebat yaşam yerleri dâhil olmak üzere gemi boyunca göze çarpan yerlere asılır. Genel acil durum alarmının duyulması ile mürettebat ve yolcuların hareket tarzı role cetvelinde belirtilir. Role cetvelinde gemiyi terk emrinin nasıl verileceği belirtilir. Can kurtarma ve yangın teçhizatlarının acil durumlarda kullanımına yönelik görevlendirilen zabıtlar role cetvelinde belirtilir. Role cetvelinin hazırlanmasından sonra, mürettebat değişmesi nedeni ile role cetvelinde düzeltme yapılması gereken hâllerde, kaptan role listesini düzeltir veya yeni liste hazırlar.
Eğitim ve talimler MADDE 79 – (1) Gemiyi terk, yangın, filika indirme, acil dümen, denize adam düşü, çatışma, karaya oturma, arama kurtarma, deniz kirliliği talimleri periyotları ile usul ve esasları, gemi cins, sefer bölgesi, boyu, grostonu ve donanım durumlarına göre Ek-23'de belirlenmiştir. (2) Gemilerdeki tüm personel acil durumlarda ne yapılacağını bilmek zorundadır. Gemiye yeni katılan personele en geç 3 gün içerisinde gemiye aşinalık hususunda eğitim verilir. Yolcu gemilerindeki yolcular, acil durumda yapması gerekenler konusunda görsel veya yazılı talimatlarla bilgilendirilir. (3) Ek-23'de belirlenmiş talimler gemi tarafından kayıt altına alınır. Jurnalı bulunan gemilerde bu kayıtlar jurnale kayıt edilir.	Eğitim ve talimler MADDE 73 – (1) Gemiyi terk, yangın, filika indirme, acil dümen, denize adam düşü, çatışma, karaya oturma, arama kurtarma, deniz kirliliği talimleri periyotları ile usul ve esasları, gemi cins, sefer bölgesi, boyu, grostonu ve donanım durumlarına göre Ek-23 de belirlenmiştir. (2) Gemilerdeki tüm personel acil durumlarda ne yapılacağını bilmek zorundadır. Gemiye yeni katılan personele en geç 3 gün içerisinde gemiye aşinalık hususunda eğitim verilir. Yolcu gemilerindeki yolcular, acil durumda yapması gerekenler konusunda görsel veya yazılı talimatlarla bilgilendirilir. (3) Talimlere yönelik kayıtlar jurnale kayıt edilir.
Dâhili anons sistemleri, acil durum haberleşmesi ve genel alarm MADDE 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 iki adet taşınabilir cihazın	Dâhili anons sistemleri, acil durum haberleşmesi ve genel alarm MADDE 74 – (1) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki yolcu gemilerinde ana güç kaynağından ve acil güç kaynağından beslenecek ve geminin her tarafından duyulabilecek şekilde dâhili anons sistemi bulunur. Bu sistem yerine eşdeğer bir sistemde kullanılabilir. (2) 300 GT ve üzerindeki gemilerde acil durum toplanma istasyonu ile gemideki diğer önemli noktalar arasında iki yönlü acil durum haberleşmesini sağlayacak sabit veya iki adet taşınabilir cihazın

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

ALTINCI BÖLÜM Telsiz Haberleşmesi

Haberleşme teçhizatı, seyir teçhizatı, yayınlar, işaretler ve düzenlemeleri MADDE 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 işaretlemeyi 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) Birinci ve ikinci fıkralardaki teçhizatlar bu Yönetmeliğin eklerindeki denetim listelerinde belirlenmiştir. (4) Gemilerde sefer bölgelerine uygun, son düzeltmeleri yapılmış harita ve deniz yayınları bulundurulur. Ulusal sefer yapan gemilerde bu yayınlara eşdeğer elektronik sistemler kullanılabilir.	Haberleşme teçhizatı, seyir teçhizatı, yayınlar, işaretler ve düzenlemeleri MADDE 75 – (1) Gemiler, sefer bölgelerine uygun telsiz haberleşme teçhizatları ile donatılır. (2) Gemiler sefer bölgelerine uygun, gemi-sahil ve gemi-gemi arasında sesli ve görünür işaretlemeyi ve haberleşmeyi sağlayabilen, geminin seyrettiği rotayı gösteren, geminin kısıtlı görüş şartları ile dar ve sığ sularda emniyetli seyir yapmasına imkân veren, geminin bulunduğu mevkiyi tespit edebilen, gemi manevra imkânlarını gösteren ve gemi içi haberleşmeyi sağlayan, seyir teçhizatı ile donatılır. (3) Birinci ve ikinci fıkralardaki teçhizatlar bu Yönetmeliğin eklerindeki denetim listelerinde belirlenmiştir. (4) Gemilerde sefer bölgelerine uygun, son düzeltmeleri yapılmış harita ve deniz yayınları bulundurulur. Ulusal sefer yapan gemilerde bu yayınlara eşdeğer elektronik sistemler kullanılabilir.
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 tanıtmaya işaretleri açıkça görülecek şekilde markalanır.	Gemideki telsiz istasyonu gereksinimleri MADDE 76 – (1) Telsiz istasyonu, telsiz cihazlarının veya başka cihazların birbirlerinin çalışmasını etkilemeyecek şekilde yerleştirilir. (2) Mümkün olan en yüksek derecede emniyet ve işletim olanağı sağlayacak şekilde yerleştirilir. (3) Su, aşırı sıcaklık değişimleri ve diğer olumsuz çevre koşullarının zararlı etkilerinden korunmuş olması gerekir. (4) Güvenilir, etkili, sabit monte edilmiş ve yeterli aydınlatma ile teçhiz edilir. (5) Geminin çağrı işareti ve diğer tanıtmaya işaretleri açıkça görülecek şekilde markalanır. (6) Seyir emniyeti açısından VHF cihazı geminin kumanda mevkiinde olamaz.
Haberleşme teçhizatı bakım tutumu MADDE 83 – (1) Gemilerde bulunacak olan haberleşme teçhizatı işletim gereklerinin tam olarak sağlanması ve bu tip teçhizatın performans standartlarının karşılanması için uygun şekilde bakım ve tutum altında bulundurulması gerekir.	Haberleşme teçhizatı bakım tutumu MADDE 77 – (1) Gemilerde bulunacak olan haberleşme teçhizatı işletim gereklerinin tam olarak sağlanması ve bu tip teçhizatın performans standartlarının karşılanması için uygun şekilde bakım ve tutum altında bulundurulması gerekir.

YEDİNCİ BÖLÜM Seyir Güvenliği

Seyir güvenliği ile ilgili genel kural MADDE 84 – (1) Gemiler bu Yönetmeliğin ekinde belirtilen denetim listelerinde belirlenmiş seyir teçhizatını, cihazlarını ve neşriyatını taşırlar.	Seyir güvenliği ile ilgili genel kural MADDE 78 – (1) Gemiler bu Yönetmeliğin ekinde belirtilen denetim listelerinde belirlenmiş seyir teçhizatını, cihazlarını ve neşriyatını taşırlar.
Manyetik pusula MADDE 85 – (1) Bu Yönetmelik gereği taşınan her pusula gemide amacına uygun şekilde yerleştirilir.	Manyetik pusula MADDE 79 – (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 almetleri ve aldiz lambasını taşırlar. Tüm görünür ve ses işaretlerinin	Çatışmayı önleme işaretleri MADDE 80 – (1) Gemiler denizde çatışmayı önleme kuralları gereğince cinslerine ve boylarına göre bulundurmaları gereken görünür ve sesli işaret ve almetleri ve aldiz lambasını taşırlar. Tüm aldiz lambaları ve ses işaretleri onaylı tipte olur. Tüm görünür ve ses işaretlerinin gemideki

gemideki yerleşimleri denizde çatışmayı önleme kurallarına uygun olmak zorundadır.	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.	(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.	(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.	(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) 12/12/1977 tarihli ve 7/14561 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliğine göre gerekli sesli ve görünür işaretler bulundurulur.	(5) 12/12/1977 tarihli ve 7/14561 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğüne göre gerekli sesli ve görünür işaretler bulundurulur. (Madde 75)
Köprüüstü görüş mesafesi MADDE 87 – (1) Köprüüstünden görüş mesafesi, geminin seyir emniyetini olumsuz yönde etkilemeyecek şekilde olmak zorundadır.	Köprüüstü görüş mesafesi MADDE 81 – (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.	Kılavuz alma verme düzenlemeleri MADDE 82 – (1) Gemilerin Kılavuz Kaptan alma inme ve binme düzenlemeleri SOLAS gereklerine uygun olacaktır.
SEKİZİNCİ BÖLÜM Yük Düzenlemeleri	
Yük düzenlemeleri ile ilgili genel kurallar MADDE 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 taşınmaz.	Yük düzenlemeleri ile ilgili genel kurallar MADDE 83 – (1) Yükün uygun şekilde istif edilmesi ve güvenli taşınabilmesi bakımından ihtiyaç duyulan tüm bilgiler yükün sahibi tarafından gemi kaptanına veya acentesine yeterli bir süre önce bildirilir. (2) Güverte üstünde veya altında taşınan yüklerin istif edilmesi ve emniyete alınmasında, seferin tamamı süresince geminin kendisi ve gemide bulunanlar yönünden herhangi bir hasar veya tehlike teşkil etmeyecek şekilde bütün önlemler alınır. (3) Tehlikeli madde gruplarına mensup hiçbir patlayıcı madde, yolcu gemilerinde yük olarak taşınmaz.
Tehlikeli yük taşıyan gemiler için genel gerekler MADDE 90 – (1) Tehlikeli yük taşıyacak gemiler tasarım ve inşaa aşamasında taşınmaları planlanan tehlikeli yük veya yüklerin gereklerine uygun olarak tasarlanırlar, inşa edilir ve donatılırlar. (2) Tehlikeli yükleri taşıma uygunluğunu ifade eden sertifikalar gemide bulundurulur. Bahse konu sertifika şekli ve gerekleri İdare tarafından belirlenir. Gemide mevcut sertifika ve eklerinde belirtilenler dışında cins ve tasnife tabi yüklerin o gemi ile taşınmasına müsaade edilmez. (3) Taşınan tehlikeli yük veya yüklere ait özelliklerin belirtildiği madde emniyet bilgi dokümanı ve yük listesi sefer boyunca gemide bulundurulur. (4) Tehlikeli yükler için yükleme-boşaltma, depolama ve seyir esnasında, yüke, gemiye ve personele hiçbir şekilde zarar gelmemesi için gerekli tedbirler alınır. (5) Bu madde tehlikeli yüklerin taşınması faaliyetlerinde kullanılacak gemilere uygulanır. Tehlikeli yükler, SOLAS Bölüm VII de sınıflandırılmıştır. Bu kısımda öngörülen gereksinimler, gemilerin kendi ihtiyaçları için depolarında bulundurdukları malzeme ve ekipmanlara uygulanmaz.	Tehlikeli yük taşıyan gemiler için genel gerekler MADDE 84 – (1) Tehlikeli yük taşıyacak gemiler tasarım ve inşaa aşamasında taşınmaları planlanan tehlikeli yük veya yüklerin gereklerine uygun olarak tasarlanırlar, inşa edilir ve donatılırlar. (2) Tehlikeli yükleri taşıma uygunluğunu ifade eden belge ve sertifikalar gemide bulundurulur. Gemide mevcut sertifika ve eklerinde belirtilenler dışında cins ve tasnife tabi yüklerin o gemi ile taşınmasına müsaade edilmez. (3) Taşınan tehlikeli yük veya yüklere ait özelliklerin belirtildiği sertifika ve yük listesi sefer boyunca gemide bulundurulur. (4) Tehlikeli yükler için yükleme-boşaltma, depolama ve seyir esnasında, yüke, gemiye ve personele hiçbir şekilde zarar gelmemesi için gerekli tedbirler alınır. (5) Bu madde tehlikeli yüklerin taşınması faaliyetlerinde kullanılacak gemilere uygulanır. Tehlikeli yükler, SOLAS Bölüm VII de sınıflandırılmıştır. Bu kısımda öngörülen gereksinimler, gemilerin kendi ihtiyaçları için depolarında bulundurdukları malzeme ve ekipmanlara uygulanmaz.
Tehlikeli yüklerin paketlenmiş hâlde taşınması MADDE 91 – (1) Paket hâlinde taşınacak tehlikeli yüklerin, uygun bir şekilde paketlenmiş, işaretlenmiş, etiketlenmiş veya posterlenmiş olarak taşınmaya elverişli olduğunu gösteren imzalı bir belge bulunur. (2) Tehlikeli madde taşıyan her gemide ulusal ve uluslararası kurallarda belirtilmiş sınıflandırmaya uygun olarak, gemide bulunan tehlikeli maddelerin cinslerini ve yerlerini belirten liste veya manifesto bulundurulur. Tüm tehlikeli maddeleri belirten ayrıntılı bir yükleme planı, burada bahsedilen özel liste veya manifesto yerine kullanılabilir.	Tehlikeli yüklerin paketlenmiş hâlde taşınması MADDE 85 – (1) Paket hâlinde taşınacak tehlikeli yüklerin, uygun bir şekilde paketlenmiş, işaretlenmiş, etiketlenmiş veya posterlenmiş olarak taşınmaya elverişli olduğunu gösteren imzalı bir belge bulunur. (2) Tehlikeli madde taşıyan her gemide ulusal ve uluslararası kurallarda belirtilmiş sınıflandırmaya uygun olarak, gemide bulunan tehlikeli maddelerin cinslerini ve yerlerini belirten liste veya manifesto bulundurulur. Tüm tehlikeli maddeleri belirten ayrıntılı bir yükleme planı, burada bahsedilen özel liste veya manifesto yerine kullanılabilir.

<p>(3) Tehlikeli yüklerin kaybı veya denize düşmüş olması durumunda geminin kaptanı tarafından olayla ilgili ayrıntılar vakit kaybetmeksizin İdareye veya en yakın kıyı devletine rapor edilir.</p>	<p>(3) Tehlikeli yüklerin kaybı veya denize düşmüş olması durumunda geminin kaptanı tarafından olayla ilgili ayrıntılar vakit kaybetmeksizin İdareye veya en yakın kıyı devletine rapor edilir.</p>
<p>Tehlikeli yüklerin dökme katı hâlde taşınması MADDE 92 – (1) SOLAS Bölüm VII de tarif edilen toz, tane veya büyük parçacıklı olarak konteynerden başka doğrudan yük bölmelerine yüklenen sıvı ya da gaz hâli dışındaki yükler dökme katı hâlde taşınan tehlikeli yük kabul edilir.</p>	<p>Tehlikeli yüklerin dökme katı hâlde taşınması MADDE 86 – (1) SOLAS Bölüm VII de tarif edilen toz, tane veya büyük parçacıklı olarak konteynerden başka doğrudan yük bölmelerine yüklenen sıvı ya da gaz hâli dışındaki yükler dökme katı hâlde taşınan tehlikeli yük kabul edilir.</p>
<p>(2) Tehlikeli madde taşıyan her gemide ulusal ve uluslararası kurallarda belirtilmiş sınıflandırmaya uygun olarak, gemide bulunan tehlikeli maddelerin cinslerini ve yerlerini belirten liste veya manifesto bulundurulur. Tüm tehlikeli maddelerin mevkilerini belirten ayrıntılı bir yükleme planı, burada bahsedilen özel liste veya manifesto yerine kullanılabilir.</p>	<p>(2) Tehlikeli madde taşıyan her gemide ulusal ve uluslararası kurallarda belirtilmiş sınıflandırmaya uygun olarak, gemide bulunan tehlikeli maddelerin cinslerini ve yerlerini belirten liste veya manifesto bulundurulur. Tüm tehlikeli maddelerin mevkilerini belirten ayrıntılı bir yükleme planı, burada bahsedilen özel liste veya manifesto yerine kullanılabilir.</p>
<p>(3) Dökme katı hâlde taşınan tehlikeli yükler yükün niteliğine göre seçilecek uygun yöntemlerle yüklenir, istiflenir ve emniyete alınır. Yan yana bulunmaması gereken yükler birbirinden ayrılır.</p>	<p>(3) Dökme katı hâlde taşınan tehlikeli yükler yükün niteliğine göre seçilecek uygun yöntemlerle yüklenir, istiflenir ve emniyete alınır. Yan yana bulunmaması gereken yükler birbirinden ayrılır.</p>
<p>(4) Kendiliğinden ısınmaya, yanmaya ve buharlaşmaya eğilimli dökme katı hâlde taşınan tehlikeli yükler için havalandırmaya yönelik gerekli önlemler alınır.</p>	<p>(4) Kendiliğinden ısınmaya, yanmaya ve buharlaşmaya eğilimli dökme katı hâlde taşınan tehlikeli yükler için havalandırmaya yönelik gerekli önlemler alınır.</p>
<p>(5) Tehlikeli yüklerin kaybı veya denize düşmüş olması durumunda geminin kaptanı tarafından olayla ilgili ayrıntılar vakit kaybetmeksizin İdareye veya en yakın kıyı devletine rapor edilir.</p>	<p>(5) Tehlikeli yüklerin kaybı veya denize düşmüş olması durumunda geminin kaptanı tarafından olayla ilgili ayrıntılar vakit kaybetmeksizin İdareye veya en yakın kıyı devletine rapor edilir.</p>
<p>Dökme yük taşıyan gemiler için ilave güvenlik önlemleri MADDE 93 – (1) Gemi kaptanı tarafından dökme yükün gemi dengesi ve mukavemeti üzerine etkileri önceden hesaplanarak yükleme planı yapılır.</p>	<p>Dökme yük taşıyan gemiler için ilave güvenlik önlemleri MADDE 87 – (1) Gemi kaptanı tarafından dökme yükün gemi dengesi ve mukavemeti üzerine etkileri önceden hesaplanarak yükleme planı yapılır.</p>
<p>(2) Toksik veya yanıcı gazlar yayabilen veya kargo bölümlerinde oksijen sıkışmasına neden olabilecek yükleri taşıyan gemilerde, havadaki gaz ve oksijen konsantrasyonunu ölçmeye yarayan cihazlar gemide bulundurulur. Bu cihazın kullanımı hakkında personele eğitim verilir.</p>	<p>(2) Toksik veya yanıcı gazlar yayabilen veya kargo bölümlerinde oksijen sıkışmasına neden olabilecek yükleri taşıyan gemilerde, havadaki gaz ve oksijen konsantrasyonunu ölçmeye yarayan cihazlar gemide bulundurulur. Bu cihazın kullanımı hakkında personele eğitim verilir.</p>
<p>(3) Katı dökme yüklerin yüklenmesi veya tahliye edilmesi işleminden önce gemi üzerindeki müsaade edilebilir, kuvvet ve momentlerin aşılmasını teminen gemi kaptanı ve terminal görevlisi tarafından yük sıralamasını, miktarını ve boşaltma oranını içeren bir plan yapılır ve yük operasyonu süresince bu plana uyulur.</p>	<p>(3) Katı dökme yüklerin yüklenmesi veya tahliye edilmesi işleminden önce gemi üzerindeki müsaade edilebilir, kuvvet ve momentlerin aşılmasını teminen gemi kaptanı ve terminal görevlisi tarafından yük sıralamasını, miktarını ve boşaltma oranını içeren bir plan yapılır ve yük operasyonu süresince bu plana uyulur.</p>
<p>Petrol taşıyan tanker için ilave güvenlik önlemleri MADDE 94 – (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.</p>	<p>Petrol taşıyan tanker için ilave güvenlik önlemleri MADDE 88 – (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.</p>
<p>(2) Tehlikeli yüklerin bulunduğu mahaller ile pompa odasındaki tüm elektrik tesisatı ve kabloları kıvılcım çıkarmayacak şekilde donatılır.</p>	<p>(2) Tehlikeli yüklerin bulunduğu mahaller ile pompa odasındaki tüm elektrik tesisatı ve kabloları kıvılcım çıkarmayacak şekilde donatılır.</p>
<p>(3) Pompa dairesinde sintine seviye alarmı ile donatılır.</p>	<p>(3) Pompa dairesinde sintine seviye alarmı ile donatılır.</p>
<p>(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 tipte olmalıdır.</p>	<p>(4) Kargo pompa dairesi petrol buharını algılama dedektörü ile donatılır ve acil durumda boşaltmayı aniden kesebilecek donanım, pompa dairesinin dışında bulunur.</p>
<p>(5) Pompa odası ve tank mahallinin üstünde yaşam mahalli bulunamaz.</p>	<p>(5) Pompa odası ve tank mahallinin üstünde yaşam mahalli bulunamaz.</p>
<p>(6) Kargo alanına bakan yaşam mahalleri, hizmet mahalleri ve kontrol istasyonlarından kargo alanına doğrudan açılan açıklıklar olmamalıdır.</p>	
<p>Konteyner gemileri için ilave düzenlemeler MADDE 95 – (1) Güverteye ve ambar kapağı üzerine yüklenen konteynerler hiçbir durumda köprü üstü görüşünü engellemeyecek şekilde istif edilir.</p>	<p>Konteyner gemileri için ilave düzenlemeler MADDE 89 – (1) Güverteye ve ambar kapağı üzerine yüklenen konteynerler hiçbir durumda köprü üstü görüşünü engellemeyecek şekilde istif edilir.</p>
<p>(2) Gemi güvertesi üzerinde bordadan bordaya ve sancak iskeleden baştan kıça doğru gemi personelinin gidişine engel olmayacak şekilde istiflenir.</p>	<p>(2) Gemi güvertesi üzerinde bordadan bordaya ve sancak iskeleden baştan kıça doğru gemi personelinin gidişine engel olmayacak şekilde istiflenir.</p>
<p>(3) Güverte üstü veya ambar kapağı üzerine yüklenen konteynerlerin buldukları mahalde emniyeti etkileyecek stresin oluşmaması gerekir.</p>	<p>(3) Güverte üstü veya ambar kapağı üzerine yüklenen konteynerlerin buldukları mahalde emniyeti etkileyecek stresin oluşmaması gerekir.</p>
<p>(4) Üst üste yüklenen konteynerlerin uygun kilitleme avadanlıkları kullanılarak emniyete alınır.</p>	<p>(4) Üst üste yüklenen konteynerlerin uygun kilitleme avadanlıkları kullanılarak emniyete alınır.</p>

(5) Güverteye yüklenen konteynerlerin gemi bordası dışına taşmaması gerekir.	(5) Güverteye yüklenen konteynerlerin gemi bordası dışına taşmaması gerekir.
(6) Tüm konteynerlerin devrilmeye ve kaymaya karşı etkili bir şekilde bağlama düzeneklerinin olması 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.	(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 96 – (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. (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) 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.	Ro-Ro gemileri için ilave düzenlemeler MADDE 90 – (1) Açma kapama donanımlarından ayrı olarak kapakların kapandıktan sonra açılmasını önleyici tedbirlerin olması gerekir. (2) Yolcu ve araçların gemiye emniyetli bir şekilde giriş çıkış yapabilmeleri için gemi üzerinde uygun düzenleme yer alır. (3) Güvertede taşınan araçlar için azami aks yükü değerleri kargo bölümünün giriş yerlerinde bulunur. (4) Araçlar arasında geçişin sağlanması için araçların arası mesafe 500 mm. den az olamaz. Aracın önü ve arkası ile diğer aracın önü ve arkası arası mesafe 500 mm. den az olabilir. Araçların gemi bordasına, enine ve boyuna perdelerle mesafesi 600 mm. den az olamaz. (5) Tekerlekli araçların gemi üzerine bağlanması veya sabitlenmesi için gerekli düzenekler olmak zorundadır.
Yükleme boşaltma donanımları MADDE 97 – (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 klassız gemilerde İdare gözetiminde İdare tarafından yetkilendirilen servis sağlayıcılar, b) Kapasitesi beş tondan fazla olan klassız gemilerde TÜRKAK'tan akredite olmuş A tipi muayene kuruluşları, c) Klassız gemilerde klası gözetiminde yetkilendirilmiş servis sağlayıcılar, tarafından gerçekleştirilir. (5) Donanıma ait emniyetli çalışma yükü belirlenir ve kolay görülecek şekilde donanım üzerine markalanır.	Yükleme boşaltma donanımları MADDE 91 – (1) Gemilerin yükleme-boşaltma işlemlerini kendi imkânlarıyla yapmaları hâlinde, kreyn, vinç, bumba gibi düzenekler ile donatılır ve bu düzenekler amacına uygun olmak zorundadır. (2) Bu donanımların tüm sabit ve hareketli aksamalarının ilk statik ve dinamik testleri İdare veya yetkilendirilmiş kuruluşun gözetiminde servis sağlayıcı tarafından yapılarak kayıt altına alınır. (3) Bu donanımlar en fazla beş yıllık periyotlarla servis sağlayıcılar tarafından, İdare veya yetkilendirilmiş kuruluşun gözetiminde dinamik teste tabi tutulur. Test sonuçları ve kayıtlar bir doküman hâlinde gemide bulundurulur. (4) Donanıma ait emniyetli çalışma yükü belirlenir ve kolay görülecek şekilde donanım üzerine markalanır.
DOKUZUNCU BÖLÜM Deniz Kirliliğini Önleme	
Pis su sistemi ile donatım MADDE 98 – (1) Toplama tankı ile donatımda, toplama tankı hem siyah su hem de gri su için uygulanabilir. Tuvalet, lavabo veya mutfak atıklarından herhangi birinin doğrudan denize boşaltım bağlantısı bulunamaz. 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.	Pis su sistemi ile donatım MADDE 92 – (1) Toplama tankı ile donatımda, toplama tankı hem siyah su hem de gri su için uygulanabilir. a) Sabit toplama tankları ile donatım aşağıda belirtilen hükümlere uygun şekilde yapılır: 1) Sadece sabit pis su tankları ile donatımı yapılan gemi ve su araçlarında, siyah su ve gri su birlikte depolanabilir. 2) Parçalama/dezenfekte sistemi ile birlikte kullanılması durumunda, siyah su ile gri su ayrı ayrı depolanır. 3) Arıtma sistemi ile donatılan gemi ve su araçlarında ise siyah veya gri suyun arıtılmaması durumunda arıtılmayan pis su türü ayrı bir tankta depolanır.

b) Tam boyu 8 metrenin altında olan teknelerde seyfar toplama tankları ile donatılabilir. Bu donatım ilgili standartlara uygun olur.	b) Tam boyu 8 metrenin altında olan teknelerde seyfar toplama tankları ile donatılabilir. Bu donatım ISO 8099 standartlarına uygun olur.
(2) Dezenfekte ve parçalama sistemi ile donatım yalnızca siyah su için uygulanır. Gemi veya su aracı İdare tarafından uygunluğu kabul edilen dezenfekte ve parçalama sistemi ile donatılır. Dezenfekte ve parçalama sistemi ile ilgili gereklilikler IMO kurallarına göre belirlenir. Bu durumda gri su için yeterli büyüklükte toplama tankı bulunmalıdır.	(2) Dezenfekte ve parçalama sistemi ile donatım yalnızca siyah su için uygulanır. Gemi veya su aracı İdare tarafından uygunluğu kabul edilen dezenfekte ve parçalama sistemi ile donatılır. Dezenfekte ve parçalama sistemi ile ilgili gereklilikler İdarece belirlenir.
(3) Pis su arıtma sistemi ile donatım, hem siyah su hem de gri su için uygulanabilir. Arıtma sistemi ile donatılan gemi ve su araçlarında, sistemin herhangi bir nedenle çalışmaması durumuna karşı, yeterli kapasitede tutma tankı bulundurulur.	(3) Pis su arıtma sistemi ile donatım, hem siyah su hem de gri su için uygulanabilir. Arıtma sistemi ile donatılan gemi ve su araçlarında, sistemin herhangi bir nedenle çalışmaması durumuna karşı, yeterli kapasitede ön tutma tankı bulundurulur.
a) Gemi ve su araçlarında siyah su için kullanılacak arıtma cihazları IMO'nun siyah su arıtma cihazları ile ilgili yayınladığı test prosedürüne göre tip onay belgesi almış bir cihaz olmak zorundadır. Siyah su arıtma sistemine sahip olan gemi veya su araçlarının siyah su toplama tankı bulundurma zorunluluğu yoktur.	a) Gemi ve su araçlarında siyah su için kullanılacak arıtma cihazları IMO nun siyah su arıtma cihazları ile ilgili yayınladığı test prosedürüne göre tip onay belgesi almış bir cihaz olmak zorundadır. Siyah su arıtma sistemine sahip olan gemi veya su araçlarının siyah su toplama tankı bulundurma zorunluluğu yoktur.
b) Gri su arıtma sistemine sahip olan gemi veya su araçlarının gri su toplama tankı bulundurma zorunluluğu yoktur.	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.	(4) Gemi ve su araçları birinci, ikinci ve üçüncü fıkralardaki sistem seçeneklerinden en az biri ile donatılır.
Pis su toplama tankı kapasite hesabı MADDE 99 –	Pis su toplama tankı kapasite hesabı MADDE 99 –
(1) Siyah su toplama tankı için gerekli kapasite, $VS = [((PxAp) + (YxAy))xG]$ formülü ile hesaplanır.	(1) Siyah su toplama tankı için gerekli kapasite, $VS = [((PxAp) + (YxAy))xG]$ formülü ile hesaplanır.
(2) Gri su toplama tankı için kapasite, $Vg = [((PxAp) + (YxAy))xG]$ formülü ile hesaplanır.	(2) Gri su toplama tankı için kapasite, $Vg = [((PxAp) + (YxAy))xG]$ formülü ile hesaplanır.
(3) Hesaplama kullanılacak değerler aşağıda açıklanmıştır: a) Vs: Siyah Su Tankı Kapasitesi. b) Vg: Gri Su Tankı Kapasitesi. c) P: Gemi veya su aracında bulunabilecek en fazla personel sayısı. ç) Y: Gemi veya su aracında bulunabilecek en fazla yolcu sayısı. d) Ap: Ek-24'de yer alan personel başına günlük atık miktarı. e) Ay: Ek-24'de yer alan yolcu başına günlük atık miktarı. f) G: Gemi veya su aracının yapacağı seyirin süresi.	(3) Hesaplama kullanılacak değerler aşağıda açıklanmıştır: a) Vs: Siyah Su Tankı Kapasitesi. b) Vg: Gri Su Tankı Kapasitesi. c) P: Gemi veya su aracında bulunabilecek en fazla personel sayısı. ç) Y: Gemi veya su aracında bulunabilecek en fazla yolcu sayısı. d) Ap: Ek-24'de yer alan personel başına günlük atık miktarı. e) Ay: Ek-24'de yer alan yolcu başına günlük atık miktarı. f) G: Gemi veya su aracının yapacağı seyirin süresi.
(4) G değeri, en az Ek-24'de belirtilen gün sayısı olarak alınır.	(4) G değeri, en az Ek-24'de belirtilen gün sayısı olarak alınır.
(5) Gri su için belirlenen kapasite, tatlı su tank kapasitesinden fazla ise gri su için pis su toplama tankı kapasitesi olarak tatlı su tank kapasite değeri yeterli kapasite olarak kabul edilir. Siyah su sistemlerinde temizleme suyu olarak deniz suyu kullanılmaması durumunda tatlı su tank kapasitesi pis su tank kapasitesi için yeterli olur.	(5) Gri su için belirlenen kapasite, tatlı su tank kapasitesinden fazla ise gri su için pis su toplama tankı kapasitesi olarak tatlı su tank kapasite değeri yeterli kapasite olarak kabul edilir. Siyah su sistemlerinde temizleme suyu olarak deniz suyu kullanılmaması durumunda tatlı su tank kapasitesi pis su tank kapasitesi için yeterli olur.
(6) Gri su hesabında, banyosu bulunmayan gemi veya su araçlarında yalnız lavabodan oluşan atıklara göre kapasite hesabı yapılır.	(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.	(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.	(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.	(9) Tarifeli sefer yapan yolcu gemileri ile tam boyu 24 m. den daha az olan gemi veya su araçları için denetim görevlisi, bu maddede belirtilen hesap yöntemiyle bulunan gerekli pis su tank kapasitesinin gemi ve su aracı üzerinde yapısal sorunlar nedeniyle uygulanamayacağını tespit ettiği durumlarda, bu durumu raporunda belirtir ve uygulanabilir en yüksek kapasitede pis su tankının tesis edilmesini İdareye önerir. Bu hükme bağlanmış gemi veya su araçlarında yeterli kapasite, İdare tarafından belirlenir.
(10) Her bir pis su tahliye devresi üzerinde en az bir adet çek valf olmak zorundadır.	(10) Her bir pis su tahliye devresi üzerinde en az bir adet çek valf olmak zorundadır.
Pis su sistem planı MADDE 100 –	Pis su sistem planı MADDE 94 –
(1) Klashı 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.	(1) Yeni gemi ve su araçlarına donatılan pis su sistem seçeneğine göre ikinci ve üçüncü fıkrada yer alan hükümler doğrultusunda pis su sistem planı hazırlanır.
(2) Toplama tankı ile donatılan gemi ve su araçlarının pis su sistem planları en az sistemin kurulmasına, 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.	(2) Toplama tankı ile donatılan gemi ve su araçlarının pis su sistem planları en az sistemin kurulmasına, 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	(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 sistem boşaltılan pis suyun test sonuçlarına, sistem tarafından hangi pis su türlerinin artırıldığına, 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.	kurulumuna, sistemin işletilmesine, sistemin bakımına, sistemin doğru işletilmesi için gerekli bileşenlerin listesine, sistemin kaç kişi için dizayn edildiğine, üretici tarafından beyan edilen sistem boşaltılan pis suyun test sonuçlarına, sistem tarafından hangi pis su türlerinin artırıldığına, 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 101 – (1) Gemi veya su araçlarında, güverte tahliye bağlantıları, bağlantı üzerinde veya yakınında görünür bir şekilde yürürlükteki ISO standartlarına a uygun olarak sembolle işaretlenir ve her bir pis su tankının üzerine tankın ismi ve hacmi markalanır. (2) Gemi veya su araçlarında siyah su ve gri su sistemlerinin her ikisinde de kullanılan elektrik ve valf donanımları 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'de 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 depo girişleri de dikkate alınarak operasyonel zorluk oluşturmayacak düzende yerleştirilmiş olmak zorundadır. (5) Tam boyu 15 metreden küçük olan gemi ve su araçlarında pis su tahliye bağlantısı yüklü fribord mesafesinin orta noktasından yukarıda kalan bordası üzerinde bulunabilir. (6) Yalnızca seyfar 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.	Standartlar, işaretlemeler, pis su tahliye bağlantıları, kayıt MADDE 95 – (1) Gemi veya su araçlarında, güverte tahliye bağlantıları, bağlantı üzerinde veya yakınında görünür bir şekilde ISO 8099 a uygun olarak sembolle işaretlenir ve her bir pis su tankının üzerine tankın ismi ve hacmi markalanır. (2) Gemi veya su araçlarında siyah su ve gri su sistemlerinin her ikisinde de kullanılan elektrik ve valf donanımları ISO 9093-1, ISO 10133, ISO 13297 standartlarına uygun olmak zorundadır. ISO tarafından bu standartların kaldırılması durumunda bu hüküm, yerine getirilen standartlar için de geçerlidir. (3) Tam boyu 36 metreden küçük olan yeni gemi ve su araçlarında kullanılan siyah ve gri su sistemlerinin ilgili kısımları TSE 7787 Küçük Tekneler-Tuvalet Atıkları Alıkoyma Sistemleri hükümlerini sağlayıcı şekilde olmak zorundadır. (4) Kalıp derinliği 5 metre veya daha fazla olan gemi veya su araçlarında Ek-25 te yer alan Uluslararası Standartlar Örgütü (ISO) 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 Denizcilik Örgütü (IMO) 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 depo girişleri de dikkate alınarak operasyonel zorluk oluşturmayacak düzende yerleştirilmiş olmak zorundadır. (5) Tam boyu 15 metreden küçük olan gemi ve su araçlarında pis su tahliye bağlantısı yüklü fribord mesafesinin orta noktasından yukarıda kalan bordası üzerinde bulunabilir. (6) Yalnızca seyfar pis su tanklarının bulunduğu gemi ve su araçlarında güverte tahliye bağlantısı bulunma zorunluluğu yoktur.																								
Petrolle deniz kirliliğinin önlenmesi MADDE 102- (1) Liman sefer bölgesi hariç tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde sintine suyunu, yağ ve yakıt atıklarını toplamak için çelik veya eşdeğeri malzemedan 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.	Petrolle deniz kirliliğinin önlenmesi MADDE 96 – (1) Liman sefer bölgesi hariç tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde sintine suyunu, yağ ve yakıt atıklarını toplamak için çelik veya eşdeğeri malzemedan 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.																								
<table border="1"> <tr> <td>Dış çap</td> <td>215 mm</td> </tr> <tr> <td>İç çap</td> <td>Borunun dış çapına uygun</td> </tr> <tr> <td>Cıvata daire çapı</td> <td>183 mm</td> </tr> <tr> <td>Flençteki delikler</td> <td>22 mm çapında 6 delik</td> </tr> <tr> <td>Flenç kalınlığı</td> <td>20 mm</td> </tr> <tr> <td>Cıvata ve somun miktarı/çapı</td> <td>Her biri 20 mm çapında ve uygun uzunlukta 6 adet olacaktır.</td> </tr> </table>	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.	<table border="1"> <tr> <td>Dış çap</td> <td>215 mm</td> </tr> <tr> <td>İç çap</td> <td>Borunun dış çapına uygun</td> </tr> <tr> <td>Cıvata daire çapı</td> <td>183 mm</td> </tr> <tr> <td>Flençteki delikler</td> <td>22 mm çapında 6 delik</td> </tr> <tr> <td>Flenç kalınlığı</td> <td>20 mm</td> </tr> <tr> <td>Cıvata ve somun miktarı/çapı</td> <td>Her biri 20 mm çapında ve uygun uzunlukta 6 adet olacaktır.</td> </tr> </table>	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.
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.																								
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 ³ ten hangisi küçükse o kadar olur. (5) 150 GT ve daha büyük tankerler ile 400 GT ve daha büyük diğer gemilerde MARPOL 73/78 hükümleri uygulanır. (6) Makine sintinesinde biriken yağlı suların ikinci fıkrada belirtilen bağlantı flenci üzerinden basılmasını sağlayacak imkânlar sağlanır.	(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 ³ ten hangisi küçükse o kadar olur. (5) 150 GT ve daha büyük tankerler ile 400 GT ve daha büyük diğer gemilerde MARPOL 73/78 hükümleri uygulanır. (6) Makine sintinesinde biriken yağlı suların ikinci fıkrada belirtilen bağlantı flenci üzerinden basılmasını sağlayacak imkânlar sağlanır.																								
Yağ kayıt ve yük kayıt defteri	Yağ kayıt ve yük kayıt defteri																								

<p>MADDE 103 – (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 kayıt defteri tutulur.</p>	<p>MADDE 97 – (1) 150 GT ve daha büyük olan her petrol tankerinde Yağ Kayıt Defteri tutulur.</p>
<p>(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 zabıtlarca imzalanır. Defterde yazılan bütün yazılar Türkçe olur. Kullanılan Kayıt Defterleri her zaman gemilerde bulundurulur. Defter son kayıt tarihinden itibaren üç yıl saklanır.</p>	<p>(1) Her operasyonda gecikmeden yağ kayıt defteri tam olarak yazılır ve bu suretle o işe ait bütün kayıtların tam olması gerekir. Tamamlanan her çalışma o çalışmadan sorumlu olan zabıt veya zabıtlarca imzalanır. Yağ kayıt defterine yazılan bütün yazılar Türkçe olur, ayrıca Uluslararası Petrol ile Kirlenmesini Önleme Belgesine sahip gemilerde bu kayıtlar İngilizce yazılır. Yağ kayıt defteri makul olan her zaman tetkik edileceği bir yerde saklanır ve yedekte çekilen, içinde personel bulunmayan gemiler hariç olmak üzere gemilerde bulundurulur. Defter son kayıt tarihinden itibaren üç yıl saklanır.</p>
<p>Çöp yönetim planı ve çöp kayıt defteri MADDE 104 – (1) Tam boyu 12 metre ve üzerindeki her gemide mürettebatın ve yolcuların çöplerin atılması hususunda bilgilendirilmesi amacıyla yönelik posterler ve yazılar bulunur. Bu yazılar Türkçe ve İngilizce olmak zorundadır.</p>	<p>Çöp yönetim planı ve çöp kayıt defteri MADDE 98 – (1) Tam boyu 12 metre ve üzerindeki her gemide mürettebatın ve yolcuların çöplerin atılması hususunda bilgilendirilmesi amacıyla yönelik posterler ve yazılar bulunur. Bu yazılar Türkçe olmak zorundadır ancak uluslararası sefer yapan gemiler için ilave İngilizce yazılır.</p>
<p>(2) 100 GT ve daha büyük veya 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.</p>	<p>(2) Uluslararası sefer yapan 400 gros ton ve daha büyük ve 15 veya daha fazla personel taşıyan her gemide çöplerin atılması, işlenmesi depolanması, toplanması ile ilgili yöntemleri sağlayan zabıtın takip edeceği bir çöp yönetim planı gemide bulundurulur.</p>
<p>(3) İdari Liman Seferi hariç 400 GT ve daha büyük veya 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.</p>	<p>(3) Her boşaltım işlemi veya yanma işlemi sona erdiğinde çöp kayıt defterine kaydedilir ve boşaltımdan sorumlu zabıt tarafından boşaltım veya yanma tarihi yazılıp imzalanır. Çöp kayıt defterinin tamamlanan her sayfası geminin kaptanı tarafından imzalanır. Çöp kayıt defteri gemide bulundurulacak kontrol için kolayca ulaşılabilecek bir yerde bulundurulur. Bu doküman en son kayıt girişinden sonra iki yıllık bir süre için tutulur.</p>

ONUNCU BÖLÜM Yaşam ve Çalışma Mahalleri

<p>Mürettebatın barınacakları yerlerle ilgili kurallar MADDE 105 – (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.</p>	<p>Mürettebatın barınacakları yerlerle ilgili kurallar MADDE 99 – (1) Mürettebatın barınacakları yerlerin diğer mahallere göre konumu, giriş-çıkış yolları, yapılışı ve tanzimi yeterli düzeyde güvenlik, kötü hava ve denize karşı koruma ve sıcak, soğuk, uygunsuz gürültü ve kokulara veya geminin diğer kısımlarından gelen sızıntılara karşı yalıtım sağlayacak şekilde olur.</p>
<p>(2) Bu bölüm kapsamında hüküm bulunmayan hallerde taraf olunan Uluslararası Sözleşme hükümleri esas alınır.</p>	
<p>(3) Kamaralara, geminin yük ve makine bölümlerinden veya mutfaklardan, boya odalarından veya makine dairesinden, güverteden ve diğer ambarlardan, kurutma odalarından, genel yıkanma yerleri veya tuvaletlerden doğrudan giriş-çıkış olmaz.</p>	<p>(2) Kamaralara, geminin yük ve makine bölümlerinden veya mutfaklardan, boya odalarından veya makine dairesinden, güverteden ve diğer ambarlardan, kurutma odalarından, genel yıkanma yerleri veya tuvaletlerden doğrudan giriş-çıkış olmaz.</p>
<p>(4) Mutfak veya ısı yayan alanların ısı artışına neden olma ihtimaline karşı tüm sınır bölmelerine bitişik kamara ve koridor bölmelerinde yeterli düzeyde yalıtım yapılır. Aynı şekilde, buhar ve sıcak su borularının ısı etkilerine karşı da koruma sağlanır.</p>	<p>(3) Mutfak veya ısı yayan alanların ısı artışına neden olma ihtimaline karşı tüm sınır bölmelerine bitişik kamara ve koridor bölmelerinde yeterli düzeyde yalıtım yapılır. Aynı şekilde, buhar ve sıcak su borularının ısı etkilerine karşı da koruma sağlanır.</p>
<p>(5) Kamaralar, yemekhaneler, dinlenme salonları ve mürettebatın yaşam mahalleri ve koridorlar, yoğunlaşma ve aşırı sıcaklığı önleyecek şekilde düzenlenir.</p>	<p>(4) Kamaralar, yemekhaneler, dinlenme salonları ve mürettebatın yaşam mahalleri ve koridorlar, yoğunlaşma ve aşırı sıcaklığı önleyecek şekilde düzenlenir.</p>
<p>(6) Egzoz boruları yeterli düzeyde yalıtılır ve bunlar mürettebatın yaşam mahallerinden geçirilmez, bu mahallere giden koridorlardan mümkün olduğunca geçirilmemesi sağlanır.</p>	<p>(5) Egzoz boruları yeterli düzeyde yalıtılır ve bunlar mürettebatın yaşam mahallerinden geçirilmez, bu mahallere giden koridorlardan mümkün olduğunca geçirilmemesi sağlanır.</p>
<p>(7) Lambriyer ve kaplamalar, yüzeyinin kolayca temiz tutulabileceği bir maddeden yapılır. Geçmeli ve oluklu döşemeler veya hasarata barındırma riski taşıyan hiçbir yapı malzemesi kullanılmaz.</p>	<p>(6) Lambriyer ve kaplamalar, yüzeyinin kolayca temiz tutulabileceği bir maddeden yapılır. Geçmeli ve oluklu döşemeler veya hasarata barındırma riski taşıyan hiçbir yapı malzemesi kullanılmaz.</p>
<p>(8) Kamaraların ve yemekhanelerin iç duvarları ve tavanları kolayca temizlenecek şekilde ve eğer boyanmışlarsa açık renkte olacak ve kireçli sıva kullanılmayacaktır.</p>	<p>(7) Kamaraların ve yemekhanelerin iç duvarları ve tavanları, kolayca temiz tutulabilecek şekilde muhafaza edilir.</p>
<p>a) İç bölmeler, hasarata barındırmayacak onaylanmış bir maddeden olacaktır.</p>	
<p>b) Duvar yüzeyleri gerektiğinde yenilenecek veya tamir edilecektir.</p>	
<p>c) Mürettebatın barındığı yerlerdeki güverteler onaylanmış malzemeden ve yapıda olur, nem geçirmez ve temiz tutulması kolay bir yüzey sağlanır.</p>	

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.	(8) 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.	(9) Döşemeler yekpare değilse, duvarlarla birleştikleri yerler aralık bırakmayacak şekilde yuvarlaklaştırılır.
(11) Islak alanların yeterli drenajı yapılır.	(10) Islak alanların yeterli drenajı yapılır.
Havalandırma ve ısıtma MADDE 106 – (1) Havalandırma sistemi, kamaralar ve yemekhanelerde havayı istenilen koşullarda muhafaza eder ve her türlü hava ve iklim koşullarında yeterli taze hava akımını sağlar.	Havalandırma ve ısıtma MADDE 100 – (1) Havalandırma sistemi, kamaralar ve yemekhanelerde havayı istenilen koşullarda muhafaza eder ve her türlü hava ve iklim koşullarında yeterli hava akımını sağlar.
(2) Isıtma sistemi, her gemide buhar, sıcak su, sıcak hava veya elektrikle sağlanır.	(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.	(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.	(4) Radyatörler ve diğer ısıtma gereçleri, yangın riskini önleyecek, tehlike ve rahatsızlık kaynağı oluşturmayacak şekilde yerleştirilir.
Aydınlatma MADDE 107 – (1) Yolcu gemilerinde uygulanması mümkün olabilen özel düzenlemelere bağlı olarak, kamaralar ve yemekhaneler doğal ışıkla tam olarak aydınlatılır ve yeterli bir suni aydınlatma sağlanır.	Aydınlatma MADDE 101 – (1) Yolcu gemilerinde uygulanması mümkün olabilen özel düzenlemelere bağlı olarak, kamaralar ve yemekhaneler doğal ışıkla tam olarak aydınlatılır ve yeterli bir suni aydınlatma sağlanır.
(2) Mürettebatın kullandığı tüm mekânlar doğal ve yeterli şekilde aydınlatılır. Oturma odalarındaki 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.	(2) Mürettebatın kullandığı tüm mekânlar doğal ve yeterli şekilde aydınlatılır.
(3) Bütün gemilerde, mürettebatın barındıkları yerlerin elektrikle aydınlatılması 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 108 – (1) Kamaralar, geminin ortasında veya kıç tarafta, yüklü su hattı çizgisinin üzerinde yer alır.	Kamaraların yerleşimi ve minimum yüzölçümleri MADDE 102 – (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.	(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.	(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;	(4) Tayfalara ayrılan her kamaranın yüzölçümü;
a) 1.000 grostondan küçük gemilerde 2,50 metrekarenin,	a) 1.000 grostondan küçük gemilerde 2,50 metrekarenin,
b) 1.000 grostondan ve üzeri 3.000 grostondan küçük gemilerde 3,75 metrekarenin,	b) 1.000 grostondan büyük 3.000 grostondan küçük gemilerde 3,75 metrekarenin,
c) 3.000 grostondan ve üzeri 10.000 grostondan küçük gemilerde 4,25 metrekarenin,	c) 3.000 grostondan büyük 10.000 grostondan küçük gemilerde 4,25 metrekarenin,
ç) 10.000 grostondan ve üzeri gemilerde 4,75 metrekarenin altında olamaz.	ç) 10.000 grostondan ve daha büyük gemilerde 4,75 metrekarenin altında olamaz.
(5) Tayfalardan iki kişiye ayrılan her kamaranın kişi başına düşen yüzölçümü;	(5) Tayfalardan iki kişiye ayrılan her kamaranın kişi başı yüzölçümü;
a) 1.000 grostondan küçük gemilerde 2,25 metrekarenin,	a) 1.000 grostondan küçük gemilerde 2,25 metrekarenin,
b) 1.000 grostondan ve üzeri 3.000 grostondan küçük gemilerde 2,75 metrekarenin,	b) 1.000 grostondan büyük 3.000 grostondan küçük gemilerde 2,75 metrekarenin,
c) 3.000 grostondan ve üzeri 10.000 grostondan küçük gemilerde 3,25 metrekarenin,	c) 3.000 grostondan büyük 10.000 grostondan küçük gemilerde 3,25 metrekarenin,
ç) 10.000 grostondan ve üzeri gemilerde 3,75 metrekarenin altında olamaz.	ç) 10.000 grostondan ve daha büyük gemilerde 3,75 metrekarenin altında olamaz.
(6) Yolcu gemilerinde tayfalara ayrılan her kamaranın yüzölçümü;	(6) Yolcu gemilerinde tayfalara ayrılan her kamaranın yüzölçümü;
a) 1.000 grostondan küçük gemilerde 2,00 metrekarenin,	a) 1.000 grostondan küçük gemilerde 2,00 metrekarenin,
b) 1.000 grostondan büyük 3.000 grostondan küçük gemilerde 2,35 metrekarenin,	b) 1.000 grostondan büyük 3.000 grostondan küçük gemilerde 2,35 metrekarenin,
c) 3.000 grostondan ve daha büyük gemilerde;	c) 3.000 grostondan ve daha büyük gemilerde;
1) Tek kişilik kamaralar 3,75 metrekarenin,	1) Tek kişilik kamaralar 3,75 metrekarenin,

2) İki kişilik kamaralar 6 metrekaleden, 3) Üç kişilik kamaralar 9 metrekaleden, 4) Dört kişilik kamaralar 12 metrekaleden az olamaz.	2) İki kişilik kamaralar 6 metrekaleden, 3) Üç kişilik kamaralar 9 metrekaleden, 4) Dört kişilik kamaralar 12 metrekaleden 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 hiç bir 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 ² ve 3000 GT veya daha büyük gemilerde 7,50 m ² '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.	(7) Taban yüzölçümünün hesabına, ranzaların, dolapların, komodinlerin ve koltukların kapladığı alanlar dâhildir. Dolaşmak için kullanılan alanı gerçekten artırmayan dar veya şekilsiz alanlar ile eşya bile konamayacak yerler bu hesaba dâhil edilmez.
(14) Ranzalar, birine ulaşabilmek için diğerinin üstünden geçmek zorunda kalınacak şekilde yan yana yerleştirilmezler.	(8) Ranzalar, birine ulaşabilmek için diğerinin üstünden geçmek zorunda kalınacak şekilde yan yana yerleştirilmezler.
	(9) İki den fazla ranza üst üste konulmaz. İki ranzanın duvar kenarına yerleştirilmesi durumunda, ranzaların sadece birinin üzerinde lumbuz bulunabilir.
(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.	(10) İki katlı ranzada alttaki ranza tabandan 30 santimden aşağıya yerleştirilmez. Üstteki ranza yaklaşık olarak alttaki yatağın altı ile tavan kirişlerinin ortasında bir yere yerleştirilir.
(16) Bir ranzanın 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.	(11) Bir ranzanın asgari iç boyutları 1,98 x 0,80 metredir.
(17) Ranzaların ana iskeleti borulardan yapılmışsa, tamamen kapalı olacak ve haşerenin girebileceği delikler bulunmayacaktır. Her personele yangına dayanıklı 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.	(12) 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 ² 'dir ve bir raf ve bir asma kilit köprüsü donanımına sahip olur.	(13) Mobilya olarak her kişi için bir elbise dolabı bulunur.
(20) Kamaraların lumbuzlarına perde takılır.	(14) 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 ³ olan muadil bir alana sahip olur.	
(22) Kamaralarda, bir ayna, tuvalet malzemeleri için küçük dolaplar, bir kitap etajeri ve yeterli sayıda askı çengeli bulunur.	(15) 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.	
Yemekhane ve dinlenme salonları MADDE 109 – (1) Zabıt veya ast personele ait yemekhanelerin yüzölçümü kişi başına planlanan oturma yeri 1 m ² 'den az olmayacaktır. Yolcu gemilerinde; a) 1000 tonilatodan küçük gemilerde; 1) Kaptan ve zabitan; 2) Ast zabitan ve diğer ast mürettebat	Yemekhane ve dinlenme salonları MADDE 103 – (1) Gemilerde yemekhane bulundurulur.

<p> için ayrı yemekhaneler bulundurulur.</p> <p>b) 1000 GT veya büyük gemilerde:</p> <p>1) Kaptan ve zabitan;</p> <p>2) Ast güverte zabitanı ve diğer ast mürettebat;</p> <p>3) Makine dairesi ast zabitanı ve diğer ast mürettebat;</p> <p> için ayrı yemekhaneler bulundurulur.</p> <p>Bununla birlikte: Ast zabitan ve diğer ast mürettebatın iki yemekhanesinden biri, ast zabitan ve diğeri diğer ast mürettebata tahsis edilebilir.</p>	
<p>(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.</p>	
<p>(3) Yemekhaneler, mürettebatın kullanacağı sabit veya yerinden oynatılabilir masa ve oturma üniteleri ile donatılır.</p>	<p>(2) Yemekhaneler, mürettebatın kullanacağı sabit veya yerinden oynatılabilir masa ve oturma üniteleri ile donatılır.</p>
<p>(4) Yemekhaneler, yatakhanelerden uzak, mutfağa mümkün olduğu ölçüde yakın olur.</p>	<p>(3) Yemekhaneler, yatakhanelerden uzak, mutfağa mümkün olduğu ölçüde yakın olur.</p>
<p>(5) Masa ve sandalyelerin üstü, neme dayanıklı, çatlaksız ve kolayca silinecek bir malzemeden olur.</p>	<p>(4) Masa ve sandalyelerin üstü, neme dayanıklı, çatlaksız ve kolayca silinecek bir malzemeden olur.</p>
<p>(6) Kap-kacak ve çöp kovaları plastik malzemeden olamaz.</p>	<p>(5) Kap-kacak ve çöp kovaları plastik malzemeden olamaz.</p>
<p>(7) Kuzinelerdeki davlumbazlar yağ geçirmez filtre ile donatılır.</p>	<p>(6) Kuzinelerdeki davlumbazlar yağ geçirmez filtre ile donatılır.</p>
<p>(8) Mürettebatın gemide olduğu zamanlarda kullanıma hazır/yemekhane veya yemekhaneleri kullanacak personel sayısına yetecek kapasitede ve uygun bir şekilde koşullandırılmış buzdolabı bulundurulur.</p>	<p>(7) Gemide personelin kullanacağı buzdolabı bulundurulur.</p>
<p>(9) Gemide sıcak ve soğuk içecek makineleri bulundurulur.</p>	
<p>(10) Zabıt ve tayfalar için uygun bir şekilde konuşlandırılan ve ihtiyaca cevap verecek bir tarzda döşenmiş dinlenme yerleri sağlanır. Bu tür yerler yemekhanelerden ayrı olamıyorsa yemekhaneler bu amaca hizmet etmek üzere planlanır, düzenlenir ve tefriş edilir.</p>	<p>(8) Zabıt ve tayfalar için uygun bir şekilde konuşlandırılan ve ihtiyaca cevap verecek bir tarzda döşenmiş dinlenme yerleri sağlanır. Bu tür yerler yemekhanelerden ayrı olamıyorsa yemekhaneler bu amaca hizmet etmek üzere planlanır, düzenlenir ve tefriş edilir.</p>
<p>(11) Mevcut kilerlerden mutfağa geçiş bulunmuyorsa, mutfak malzemeleri için yeterli dolaplar ve bu malzemenin yıkanacağı donanım bulundurulur.</p>	
<p>(12) Dinlenme yerleri en az bir kütüphane ile okumayı, yazmayı ve mümkünse oyun oynamayı sağlayacak imkânları bulundurulur.</p>	
<p>(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.</p>	
<p>(14) Bu madde hükümleri uygulanabilir olduğu ölçüde 1000 GT altı gemilere uygulanır.</p>	<p>(9) Bu madde liman seferi dışında çalışan gemilere uygulanır.</p>
<p>Lavabo, banyo ve duşlar MADDE 110 –</p> <p>(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.</p>	<p>Lavabo, banyo ve duşlar MADDE 104 –</p> <p>(1) Her gemide, lavabolar, banyo veya duşların da yer aldığı yeterli temizlenme yerleri bulundurulur ve bu yerlerde sıcak su imkânı sağlanır.</p>
<p>(2) Gemilerde en az aşağıda belirtilen sayıda tuvalet bulundurulur:</p>	<p>(2) Gemilerde bulunan kişilerin ihtiyacına yetecek sayıda tuvalet bulundurulur. İki veya daha fazla tuvaleti bulunan gemilerde en az biri alaturka olur.</p>
<p>a) 200 GT'den küçük gemilerde: İki;</p>	
<p>b) 200 GT veya daha büyük ancak 800 GT'den küçük gemilerde: Üç;</p>	
<p>c) 800 GT veya daha büyük ancak 3000 GT'den küçük gemilerde: Dört;</p>	
<p>ç) 3000 GT veya daha büyük gemilerde: Altı;</p>	
<p>(3) Lavabolar ve banyolar, yeterli büyüklükte olur ve çatlamayacak, kabarmayacak veya bozulmayacak, düz yüzeyli bir maddeden imal edilmelidir.</p>	
<p>(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 indireyecek ve temizliği kolaylaştıracak şekilde takılmalıdır.</p>	
<p>(5) Birden fazla kişinin kullanımına tahsis edilen temizlenme yerleri aşağıdaki koşullara uygun olmalıdır:</p> <p>a) Döşemeler, temizlemesi kolay ve nem geçirmeyen dayanıklı bir maddeden yapılmalı ve hiç su tutmayacak şekilde olmalıdır.</p>	

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 kapatılmalıdır.	
(6) Özel bir temizlenme yeri olan kamaralarda kalmayan mürettebat için temizlenme yerleri her kategori mürettebat bakımından aşağıdaki cetvele uygun olarak sağlanır:	(3) 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,	a) Sekiz veya daha az kişi için bir banyo veya bir duş,
b) Altı veya daha az kişi için bir lavabo.	b) Altı veya daha az kişi için bir lavabo.
(7) 5000 GT veya daha büyük, ancak, 15000 GT'den küçük gemilerde en az beş zabıtın 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 zabıtların kamaralarında aynı tarzda donatılmış özel veya birbiriyle bağlantılı banyoları bulunmalıdır.	
(8) 15000 GT veya daha büyük gemilerde zabıtların 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) Kaptan köşkünden kolayca ulaşılabilen, öncelikle burada çalışanlar için, içinde bir tuvalet, kesintisiz soğuk ve sıcak suyun aktığı bir lavabo bulunan bir bölme;	
b) Makine dairesi ana yönetim merkezinin 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 mutad 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;	(4) Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerde çamaşır makinesi bulundurulur.
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 yolcu gemileri için yolcu ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde tuvalet bulundurulur.	(5) Bu madde liman seferi dışında çalışan gemilere uygulanır. Liman seferinde çalışan yolcu gemileri için yolcu ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde tuvalet bulundurulur.

(17) Bu madde hükümleri uygulanabilir olduğu ölçüde 1000 GT altı gemilere uygulanır.	
Revir MADDE 111 – (1) Kabotaj seferi dışında çalışan on beş veya daha fazla mürettebatı olan ve 3 günden fazla süreli bir yolculuğa çıkan her gemide yataklı bir revir bulunur.	Revir MADDE 105 – (1) Kabotaj seferi dışında çalışan on beş veya daha fazla mürettebatı olan ve 3 günden fazla süreli bir yolculuğa çıkan her gemide yataklı bir revir bulunur.
(2) Revir, kolayca ulaşılabilir, kalanların rahatça barınabilecekleri ve her türlü hava şartlarında gerekli tedaviyi görebilecekleri ve güverte çıkışına en yakın bir yerde olur.	(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.	(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.	(4) Özellikle revirde kalanların kullanımları için, revirin içerisinde tuvalet bulunur.
(5) Revir tıbbi amaçlar dışında kullanılamaz.	(5) Revir tıbbi amaçlar dışında kullanılamaz.
(6) Doktor bulunmayan her gemide, kolay anlaşılır kullanım talimatı olan bir ecza dolabı bulunur.	(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 Gereklere

Yolcu gemilerinde hareket yeteneği kısıtlı olan kişilerle ilgili ek emniyet gereklere ile ilgili genel kural MADDE 112 – (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 tüm yolcu gemileri hareket yeteneği kısıtlılarla ilgili ulusal mevzuatta belirtilen gereklilikleri karşılamak zorundadır.	Yolcu gemilerinde hareket yeteneği kısıtlı olanlarla ilgili ek emniyet gereklere ile ilgili genel kural MADDE 106 – (1) Bu bölümde yer alan hükümler sadece tam boyu 24 metre ve üzerinde ve 150 den fazla yolcu taşıyan yeni yolcu gemilerine uygulanır.
Gemiye erişim MADDE 113 – (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.	Gemiye erişim MADDE 107 – (1) Gemiler, tekerlekli sandalye kullanıcılarının ve diğer engelli kişilerin kolayca ve güvenli inip binebilecekleri veya yardım almadan güverteler arasında hareket edebilecekleri şekilde inşa edilir, rampalar ve asansörlerle donatılır. Tekerlekli sandalyeler için rampa eğimleri en fazla 1/20 oranında olur. Gemide engelli kişilerin ve tekerlekli sandalye kullanıcılarının kullanımına uygun en az bir giriş bulunur. Giriş merdivensiz ve basamaksız olur ve engellilere yönelik uluslararası işaretlerle belirlenir. Diğer girişlere ve gemideki gerekli yerlere bu girişleri gösteren işaretler konulur.
Güvertede araç parkı MADDE 114 – (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 kompartmanlarına kadar engelsiz geçiş bulunur.	Güvertede araç parkı MADDE 108 – (1) Ro-ro gemilerinde tekerlekli sandalyeli kişilerin araçlarından inmelerine imkân tanıyan özel park yerleri bulunur. Park yerleri tekerlekli sandalye kullanıcıları dışında diğer engelli kişilerce de kullanılabilir nitelikte olur. Tekerlekli sandalye kullanıcıları için park yerlerinden yolcu kompartmanlarına kadar engelsiz geçiş bulunur.
Asansörler MADDE 115 – (1) Araç güvertesinden yolcu bölümlerine, kamaralara ve tuvaletlere engelsiz olarak ulaşılabilirdiği bir yolcu güvertesi arasında en azından bir asansör bulunur. Asansör tabanı en az 110 cm genişlikte ve 140 cm derinlikte olur. Asansörlerin en az 90 cm genişliğinde otomatik açılan kapılara sahip olması gerekir. Her üç tarafta da 90-110 cm yükseklikte tirabzan bulunur. Kontroller yerden 90-120 cm yüksekte, kenarlardan 50 cm uzakta olur ve kontrollerin yakınında bir tutacak bulunur. Kontrollerin ulaşılabilirdiği bir yerde katlanabilir oturak bulunur. Asansör tabanı dışarıdaki güverte ile aynı seviyede olur. Asansörün önündeki bölgenin düz ve en az 150x150 cm olması gerekir. Yürüyen merdivenler asansör yerine kullanılamaz. (2) Kontrol düğmeleri 2 cm çapında ve içten aydınlatmalı olur. Düğmelerin rengi arka panel ile zıtlık oluşturacak şekilde yapılır. Acil durum ve alarm sinyalleri için kullanılan düğmeler, asansörün diğer düğmelerinden farklı bir şekilde tasarlanır. Acil durum durdurma düğmesi kırmızı, alarm sinyalinin rengi ise sarı olur. Düğmeler büyük ve kabartmalı harflerle işaretlenir.	Asansörler MADDE 109 – (1) Araç güvertesinden yolcu bölümlerine, kamaralara ve tuvaletlere engelsiz olarak ulaşılabilirdiği bir yolcu güvertesi arasında en azından bir asansör bulunur. Asansör tabanı en az 110 cm genişlikte ve 140 cm derinlikte olur. Asansörlerin en az 90 cm genişliğinde otomatik açılan kapılara sahip olması gerekir. Her üç tarafta da 90-110 cm yükseklikte tirabzan bulunur. Kontroller yerden 90-120 cm yüksekte, kenarlardan 50 cm uzakta olur ve kontrollerin yakınında bir tutacak bulunur. Kontrollerin ulaşılabilirdiği bir yerde katlanabilir oturak bulunur. Asansör tabanı dışarıdaki güverte ile aynı seviyede olur. Asansörün önündeki bölgenin düz ve en az 150x150 cm olması gerekir. Yürüyen merdivenler asansör yerine kullanılamaz. (2) Kontrol düğmeleri 2 cm çapında ve içten aydınlatmalı olur. Düğmelerin rengi arka panel ile zıtlık oluşturacak şekilde yapılır. Acil durum ve alarm sinyalleri için kullanılan düğmeler, asansörün diğer düğmelerinden farklı bir şekilde tasarlanır. Acil durum durdurma düğmesi kırmızı, alarm sinyalinin rengi ise sarı olur. Düğmeler büyük ve kabartmalı harflerle işaretlenir.
Konaklama MADDE 116 –	Konaklama MADDE 110 –

<p>(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.</p>	<p>(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.</p>
<p>(2) Geminin taşıyacağı her 100 yolcu için, en azından bir adet tekerlekli sandalye kullanıcısının diğer yolcularla beraber oturarak seyahat edebileceği alan bulunur.</p>	<p>(2) Geminin taşıyacağı her 100 yolcu için, en azından bir adet tekerlekli sandalye kullanıcısının diğer yolcularla beraber oturarak seyahat edebileceği alan bulunur.</p>
<p>(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.</p>	<p>(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.</p>
<p>Merdivenler ve tirabzanlar MADDE 117 – (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. Tirabzanların 45-50 mm çapında yuvarlak, kolay kavranabilen ve zıt renkli olması, her iki tarafta da basamakların 850 mm üzerinde sabitlenmiş olması zorunludur. Koridorların tirabzanları yerden 90 cm yukarıda ve tercihen koridorun her iki tarafında bulunur. Bu tirabzanların 3,5 - 5 cm çapında ve yuvarlak olması gerekir.</p>	<p>Merdivenler ve tirabzanlar MADDE 111 – (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. Tirabzanların 45-50 mm çapında yuvarlak, kolay kavranabilen ve zıt renkli olması, her iki tarafta da basamakların 850 mm üzerinde sabitlenmiş olması zorunludur. Koridorların tirabzanları yerden 90 cm yukarıda ve tercihen koridorun her iki tarafında bulunur. Bu tirabzanların 3,5 - 5 cm çapında ve yuvarlak olması gerekir.</p>
<p>Koridorlar ve kapılar MADDE 118 – (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.</p>	<p>Koridorlar ve kapılar MADDE 112 – (1) Yaşlı ve engelli kişiler için, özellikle uzun süreli deniz yolculuklarında, dolaşabilecekleri yeterli alanın bulunması gerekir. Koridorların tekerlekli sandalyelerin diğer kişilerin yanından geçebileceği kadar geniş olması zorunludur.</p>
<p>Güverte ve zeminler MADDE 119– (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.</p>	<p>Güverte ve zeminler MADDE 113 – (1) Güverte ve zeminlerin düz ve kaymayan malzeme ile kaplı olması gerekir. Eğer basamak konulması gerekiyorsa, basamakların yüksekliği 3 cm. den büyük olmaz veya rampa ve tutacaklar ile desteklenir.</p>
<p>Kamaralar MADDE 120 – (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 çağırma için gerekli ekipman bulunur.</p>	<p>Kamaralar MADDE 114 – (1) Kamaralı gemilerde tekerlekli sandalye kullanıcıları için kamaralar ayrılır. Yaşlı ve engelli kişiler, acil durumlarda kolay ve hızlı şekilde tahliyelerinin sağlanması için tahliye güvertesine yakın kamaralara yerleştirilir. Yatak veya dinlenme alanı önündeki serbest bölge en azından 140 cm genişliğinde olur. Engelli kişilerin oturarak giyinebilmeleri için ranza yerine yatak tercih edilir. Eğer ranzalar kullanılacaksa alt yatak üzerinde 110 cm lik bir boşluğun olması gerekir. Yataklar yerden 50 cm yukarıda olur. Yatak üzerindeki okuma lambası tekerlekli sandalyeden ya da yataktan erişilebilecek mesafede olur. Elektrik düğmeleri kolay erişilebilecek yerlerde ve yerden 90 cm yukarıda tasarlanır. Yatakta tutacaklar bulunur. Eğer kapının içeri açılmasına yeterli yer bulunmuyorsa kamara kapısının kızaklı ya da dışarı açılır olması gerekir. Kapı aralığı en azından 90 cm olur. Kamarada yardım çağırma için gerekli ekipman bulunur.</p>
<p>(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 sorun, otomatik kapı olmaması durumunda 100 cm açıklığı olan kızaklı kapılarla aşılması gerekir.</p>	<p>(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 sorun, otomatik kapı olmaması durumunda 100 cm açıklığı olan kızaklı kapılarla aşılması gerekir.</p>
<p>Lavabolar MADDE 121 –</p>	<p>Lavabolar MADDE 115 –</p>

<p>(1) Geminin büyüklük ve kullanım amacına uygun olarak belirli sayıda tekerlekli sandalye ile her güvertede bir tane kullanıma uygun tuvalet bulunur. Bu tuvaletler diğerlerinden ayrı ve her iki cinsiyet içinde kullanılabilir olabilir. Tekerlekli sandalyeli kişiler tarafından kullanıma uygun olmayan tuvaletlerin kapılarına yönlendirici işaretler asılır. Kapıların, dışa ya da yana doğru hareketli ve acil durumlarda “dolu” işareti olsa dahi bir anahtar vasıtasıyla dışarıdan açılabilmesi gerekir. Tuvaletlerin önlerinden diğer duvara kadar en azından 110 cm ve tuvaletlerin yanlarında en az 90 cm boşluk olur. Oturak, yerden 45-48 cm yüksekte olur. Tuvaletin her iki tarafında da katlanabilir veya yana itilebilir destekler bulunur. Lavabonun tuvaletten erişilebilir olması ve yerden 80 cm. den yüksek yapılmaması gerekir. Lavaboların yapısı, destek olarak kullanılmasına imkân verecek ölçüde dayanıklı olmak zorundadır. Uygun bir yüksekliğe ayna konulur, alt kenar yerden 90 cm üst kenar ise yerden 190 cm olur. Lavabo altındaki açıklığın 70-75 cm olması ve lavabo altına tekerlekli sandalye yanaştırılabilir olması gerekir. Sabun, havlu ve benzeri malzemeler yerden 90-100 cm yukarıda olur. Her tuvaletin yardım çağırma imkânına sahip olması gerekir.</p>	<p>(1) Geminin büyüklük ve kullanım amacına uygun olarak belirli sayıda tekerlekli sandalye ile her güvertede bir tane kullanıma uygun tuvalet bulunur. Bu tuvaletler diğerlerinden ayrı ve her iki cinsiyet içinde kullanılabilir olabilir. Tekerlekli sandalyeli kişiler tarafından kullanıma uygun olmayan tuvaletlerin kapılarına yönlendirici işaretler asılır. Kapıların, dışa ya da yana doğru hareketli ve acil durumlarda “dolu” işareti olsa dahi bir anahtar vasıtasıyla dışarıdan açılabilmesi gerekir. Tuvaletlerin önlerinden diğer duvara kadar en azından 110 cm ve tuvaletlerin yanlarında en az 90 cm boşluk olur. Oturak, yerden 45-48 cm yüksekte olur. Tuvaletin her iki tarafında da katlanabilir veya yana itilebilir destekler bulunur. Lavabonun tuvaletten erişilebilir olması ve yerden 80 cm. den yüksek yapılmaması gerekir. Lavaboların yapısı, destek olarak kullanılmasına imkân verecek ölçüde dayanıklı olmak zorundadır. Uygun bir yüksekliğe ayna konulur, alt kenar yerden 90 cm üst kenar ise yerden 190 cm olur. Lavabo altındaki açıklığın 70-75 cm olması ve lavabo altına tekerlekli sandalye yanaştırılabilir olması gerekir. Sabun, havlu ve benzeri malzemeler yerden 90-100 cm yukarıda olur. Her tuvaletin yardım çağırma imkânına sahip olması gerekir.</p>
<p>İşaretler MADDE 122 – (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.</p>	<p>İşaretler MADDE 116 – (1) Yolculara yardımcı olmak amacıyla kullanılan işaretlerin sınırlı hareket ve algılamaya sahip kişiler tarafından kolayca ulaşılabileceği ve okunabileceği şekilde tasarlanması ve anahtar noktalara yerleştirilmesi gerekir.</p>
<p>Alarmlar MADDE 123 – (1) Alarm sistemleri ve butonları, algı ve öğrenme engelliler de dâhil olmak üzere tüm hareket sınırlı kişileri uyarabilecek ve onlar tarafından ulaşılabilecek konumda olur.</p>	<p>Alarmlar MADDE 117 – (1) Alarm sistemleri ve butonları, algı ve öğrenme engelliler de dâhil olmak üzere tüm hareket sınırlı kişileri uyarabilecek ve onlar tarafından ulaşılabilecek konumda olur.</p>
<p>ON İKİNCİ BÖLÜM Çeşitli ve Son Hükümler</p>	
<p>Geçiş hükmü GEÇİCİ MADDE 1 – 17/11/2009 tarihli ve 27409 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Gemilerin Teknik Yönetmeliği kapsamında düzenlenmiş Denize Elverişlilik Belgeleri 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, mevcut belgenin başlangıç sözveyi geçerli kabul edilerek, yönetmelikle belirlenen gereklere uygun olarak vize aralıkları yeniden düzenlenecek şekilde, ayrıca denetime gerek olmaksızın yayımlanır.</p>	
<p>Yürürlükten kaldırılan yönetmelik MADDE 124 – (1) 17/11/2009 tarihli ve 27409 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Gemilerin Teknik Yönetmeliği yürürlükten kaldırılmıştır.</p>	<p>Yürürlükten kaldırılan yönetmelikler MADDE 118 – (1) 3/5/1967 tarihli ve 12568 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 150 Gros Tonilatodan Küçük Yolcu veya Yük Taşıyan Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırları veya Yük Hadleri Hakkında Yönetmelik ile 10/4/2007 tarihli ve 26489 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Sefer Bölgeleri Yönetmeliği yürürlükten kaldırılmıştır.</p>
	<p>Pis su boşaltım bağlantısı ile ilgili geçiş dönemi GEÇİCİ MADDE 1 – (1) Mevcut gemi veya su araçlarında tuvalet, lavabo veya mutfak atıklarından herhangi birinin doğrudan denize boşaltım bağlantısının bulunduğu yapılar bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten sonraki bir yıl içerisinde pis su tanklarına bağlanır.</p>
	<p>(2) Karina tahliye çıkışı bulunan, tam boyu 5 metre ve üzerindeki ve karasularımız dışında sefer yapma izni olmayan sadece sabit pis su tankı ile donatılan gemi ve su araçlarında bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten sonra bir yıl içerisinde, pis su sistemlerinin karina çıkışlarından boşaltım yapılmayacak şekilde düzenlemeler yapılır.</p>
	<p>İlk beş yıllık denize elverişlilik belgesi düzenleme tarihi GEÇİCİ MADDE 2 – (1) Bu Yönetmelik kapsamında geçerlilik süresi 5 yıl olacak şekilde düzenlenecek Denize Elverişlilik Belgesi, geminin ilk sualtı sözveyinden sonra düzenlenir. Mevcut Denize Elverişlilik Belgesinin geçerlilik süresi sualtı sözveyi tarihinden önce olan gemilere, sualtı sözveyine kadar geçerli Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenir.</p>
<p>Yürürlük MADDE 125 – (1) Bu Yönetmelik yayımlandığı tarihinde yürürlüğe girer.</p>	<p>Yürürlük MADDE 119 – (1) Bu Yönetmelik yayımı tarihinden iki ay sonra yürürlüğe girer.</p>

Yürütme**MADDE 126 –**

(1) Bu Yönetmelik hükümlerini Ulaştırma ve Altyapı Bakanı yürütür.

Yürütme**MADDE 120 –**

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