

YOĞUNLAŞTIRILMIŞ DENETİM KAMPANYASI (CIC) “ACIL DURUM SİSTEMLERİ VE PROSEDÜRLERİ”

Paris Memorandumu (Paris MoU) ve Tokyo Memorandumu (Tokyo MoU) Üye Otoriteleri, 1 Eylül 30 Kasım 2019 tarihleri arasında "Acil Durum Sistemleri ve Prosedürleri" konusunda Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası (CIC) yürüteceklerdir.

Paris Memorandumu ve Tokyo Memorandumu'na göre, Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyasının amacı:

- Gemilerin insan hayatını korumak, deniz çevresini muhafaza etmek gemi hasarlarını asgari düzeye indirmek için, acil durumlarda uygun şekilde ve en kısa zamanda yanıt verebilmelerini;
- Gemi acil durum sistemlerinin öneminin bilincinde olmalarını sağlayarak, denizcilik şirketleri ve gemi yöneticileri gibi sorumlu paydaşlar tarafından gemilerin emniyetini doğrudan etkileyen gerekli önlemlerin alınmasını;
- Gemide kurulu olan acil durum sistemlerinin acil durumlarda uygun şekilde işletilmesini ve etkin bir biçimde yönetilmesini ve
- Gemi kaptanları ve mürettebat üyelerinin acil durum halinde ifa edecekleri görevleri anlamalarını ve oluşan durumlara aşinalıklarını artırmalarını ve bu sayede acil durum meydana geldiğinde derhal harekete geçebilmelerini

sağlamaktır.

Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası, Paris Memorandumu ve Tokyo Memorandumu Üye Otoritelerinin limanlarında Liman Devleti Denetimine elverişli gemilerde, Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası döneminde gerçekleştirilecektir. Gemilerin, ulusal Liman Devleti Denetimi otoritelerinin kullandığı normal yöntemlere uygun olarak denetlenmesi hedeflenmelidir. Bir gemi, Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası dönemi içinde standart anketin de yer aldığı tek bir denetime tabi olmalıdır.

Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası (CIC) anketinde sorulan sorular;

Soru 1:

"Hasar kontrol planı gemide mevcut mu?"

Bu soru hasar kontrol bilgilerinin gemide bulunma gerekliliğini ele almaktadır.

Hasar kontrol bilgilerine ilişkin gereklilikler SOLAS kural II-1/19'da yer almaktadır.

Hasar kontrol planlarının köprüüstünde sürekli olarak görünür yerde bulunması ya da kullanıma hazır tutulması gerekmektedir.

Hasar kontrol kitapçıkları gemi Kaptanı ve zabitlerinin kullanımına hazır tutulmalıdır.

Hasar kontrol planlarının gemide nerelere konulacağı dâhil olmak üzere hasar kontrol bilgileri hakkındaki ilgili IMO kılavuzu, Kaptana sunulacak hasar kontrol planları ve bilgilerine ilişkin kılavuz (MSC.1/Circ.1245 & MSC.1/Circ.1570) dokümanındadır.

Hazırlıklar

Gemiler:

- Hasar kontrol planlarının köprüüstünde sürekli olarak görünür yerde bulunması ya da kullanıma hazır tutulmasını ve
- Gerekli bilgileri içeren kitapçıkların Kaptan ve zabitlerin kullanımına hazır tutulmasını sağlamalıdır.

Denetim

Gemiler PSCO'ya:

- Hasar kontrol planlarının yerleştirilerek, Kaptan ve zabitlerin kullanımına hazır tutulduğu yeri;
- Gemiye ait hasar kontrol planını ve
- Gemiye ait hasar kontrol kitapçığını göstermeye hazır olmalıdır.

Ek açıklama

Kaptanlar, hasar kontrol bilgilerine ilişkin olarak geminin inşa tarihine göre belirlenen gerekliliklerin uygulanabilirliğine dayanarak, yöneltilen sorunun gemiye uygulanabilirliğini kontrol etmelidir. Örneğin, bu gereklilikler 1 Şubat 1992 tarihinden önce inşa edilmiş yük gemileri için geçerli değildir. PSCO bu tür bir gemi için sorunun yanıtını "Uygulanamaz (N/A)" olarak kayıtlara geçirmelidir.

Soru 2:

"Anons sistemi acil durum anonslarını yapabilecek özellikte mi?"

Bu soru, gemilerdeki umumi acil durum alarm sistemini tamamlamak üzere bir anons sisteminin (veya başka bir uygun haberleşme tertibatının) bulundurulması gerektiğine ilişkindir.

Anons sistemlerine (diğer uygun haberleşme tertibatlarına) ilişkin gereklilikler SOLAS kural III/6.4.2 ve LSA Kod bölüm 7.2.2'de yer almaktadır. Yolcu gemilerinde bulunan anons sistemlerine ait ek gereklilikler ise SOLAS kural III/6.5'te ifade edilmektedir.

Anons sistemleri bir hoparlör tesisatı içermekte olup, mesajların mürettebat veya yolcuların (veya her ikisinin) normal şartlarda bulunacağı tüm mahallerde ve toplanma alanlarında yayımlanmasına olanak sağlayacaktır. Bu sistemler:

- Köprüstünden ve gemideki (bayrak Devletin gerekli gördüğü) diğer mahallerden verilen mesajların yayımlanmasına imkân tanıyacak;
- Akustik olarak düşük seviyedeki koşullar dikkate alınarak kurulacak;
- Kendisine anons yapılan kişinin herhangi bir eylemde bulunmasını gerektirmeyecek ve
- İzinsiz kullanıma karşı korumalı olacaktır.

Yolcu gemilerinde, anons sistemleri bunlara ek olarak:

- Tüm mahallerde ortam gürültüsünü aşacak şekilde net olarak işitilebilir özellikte olmalı;
- İlgili mahallerdeki bir hoparlör kapatılmışsa, bir hoparlörün ses seviyesi düşürülmüşse ya da anons sistemi başka amaçlarla kullanılıyorsa tüm acil durum mesajlarının yayımlanması adına, köprüstünde ve gemideki (bayrak Devletin gerekli gördüğü) diğer mahallerdeki bir noktadan kontrol edilen bir iptal fonksiyonu ile donatılmalı;
- Uzunluğu boyunca yeterli seviyede ayrılmış en az iki devreye ve iki adet ayırık ve bağımsız amplifikatöre sahip olmalı;
- Yolcu gemilerindeki anons sistemlerine ilişkin olarak IMO tarafından tavsiye edilen performans standartları göz önünde bulundurularak bayrak Devleti tarafından onaylanmalı ve
- Gemilerdeki acil durum elektrik kaynağına bağlanmalıdır.

Yolcu gemilerinde bulunan anons sistemleri hakkındaki ilgili IMO performans standartları, Kablo tesisatı dâhil olmak üzere yolcu gemilerindeki anons sistemleriyle ilgili performans standartlarına ilişkin tavsiye (MSC/Circ. 808) dokümanında yer almaktadır.

Hazırlıklar

Gemiler:

- Anons sisteminin (veya başka bir uygun haberleşme tertibatının), mesajların mürettebat veya yolcuların (veya her ikisinin) normal şartlarda bulunacağı tüm mahallerde ve toplanma alanlarında yayımlanarak, yaşam mahalleri, çalışma mahalleri ve toplanma yerlerinde işitilmesine olanak sağlayan bir hoparlör tesisatı içerdiğinden ve
- Anons sisteminin (veya başka bir uygun haberleşme tertibatının) tamamen çalışır durumda olduğundan emin olmalıdır.

Yolcu gemileri buna ek olarak:

- Anons sisteminin gemideki acil durum elektrik kaynağına bağlanmasını sağlamalıdır.

Denetim

Gemiler PSCO'ya:

- Gemideki anons sisteminin çalışır durumda olduğunu ve ayrıca yaşam mahalleri, çalışma mahalleri ve toplanma yerlerinde işitilebildiğini göstermeye hazır olmalıdır.

PSCO bu soru için "Hayır" yanıtını kaydederse, geminin alıkonulması değerlendirilebilir.

Ek açıklama

Kaptanlar, anons sistemlerine ilişkin olarak geminin inşa tarihine göre belirlenen gerekliliklerin uygulanabilirliğine dayanarak, yöneltilen sorunun gemiye uygulanabilirliğini kontrol etmelidir. Örneğin, bu gereklilikler 1 Temmuz 1986 tarihinden önce inşa edilmiş yük gemileri için geçerli değildir (şayet gemide bir anons sistemi yoksa). PSCO bu tür bir gemi için sorunun yanıtını "Uygulanamaz (N/A)" olarak kayıtlara geçirmelidir.

Soru 3:

"Su seviye detektörleri bulunan gemilerde, sistem ve alarm tertibatları çalışıyor mu?"

Bu soru, dökme yük gemileri ve tek ambarlı yük gemilerinde su seviye detektörler için öngörülen gereklilikleri ele almaktadır.

Su seviye detektörlerinin kurulumuyla ilgili gereklilikler SOLAS kural XII/1 (dökme yük gemileri) ve SOLAS kural II-2/25 (dökme yük gemileri dışındaki tek ambarlı yük gemileri) maddelerinde ifade edilmektedir.

Dökme yük gemilerinde, su seviye detektörlerinin:

- Her kargo ambarında kurulu olması ve birinin herhangi bir ambarda iç dip üzerindeki su seviyesi 0,5 metre yüksekliğe ulaştığında, diğerinin ise 2 metreyi aşmamak kaydıyla yük ambarı derinliğinin en az %15'ine geldiğinde sesli-görsel alarmlar vermesi gerekir. Bazı dökme yük gemilerinde, yalnızca son bahsedilen alarma sahip detektörler kurulmalıdır. Su seviye detektörleri yük ambarlarının arka ucuna takılması zorunludur. Su balastı için kullanılan yük ambarlarına bir alarm iptal tertibatı kurulmalıdır. Görsel alarmların, her ambarda tespit edilen iki farklı su seviyesini net bir şekilde ayırt etmeye olanak sağlayacak özellikte olması gereklidir;

- Çatışma bölmesinin ön tarafında bulunan her balast tankında kurulu olması ve tank içindeki sıvı seviyesi tank kapasitesinin %10'unu aşmayan bir düzeye ulaştığında sesli-görsel bir alarm vermesi gerekir. Tanklar kullanımda iken devreye girecek bir alarm iptal tertibatı takılabilir;
- Herhangi bir kısmı en öndeki yük ambarının ön tarafına uzanan zincir kablo bölmesi dışındaki her kuru veya boş mahalde kurulması ve su seviyesi güvertenin 0,1 metre üzerine ulaştığında sesli-görsel alarm vermesi gerekir. Ses şiddeti geminin azami deplasman hacminin %0,1'ini aşmayan bu alarmlar kapalı mahallerde bulunmamalıdır.

Sesli-görsel alarmların köprüüstünde bulunması zorunludur.

Tek ambarlı yük gemilerinde, su seviye detektörlerinin:

- Biri, yük ambarında iç dip üzerindeki su seviyesi en az 0,3 metre yüksekliğe ulaştığında; diğeri ise, söz konusu seviye yük ambarının ortalama derinliğinin en fazla %15'ine ulaştığında köprüüstünde sesli-görsel bir alarm verecek şekilde kurulması;
- Ambarın arka ucuna ya da iç dibin dizayn su hattına paralel olmaması durumunda bunun en alçak kısmının üzerine takılması zorunludur. Destek kaplamaları veya kısmi su sızdırmaz bölmelerin iç dip üzerine yerleştirilmesi halinde, bayrak Devleti ilave detektörlerin takılmasını isteyebilir.

Su seviye detektörleriyle ilgili IMO kılavuzu, Dökme yük gemileri ve dökme yük gemisi dışındaki tek ambarlı yük gemilerinde bulunan su seviye detektörlerine ilişkin performans standartları (Resolution MSC.188(79)) dokümanında yer almaktadır.

Hazırlıklar

Gemi su seviye detektörleriyle teçhiz edilmişse:

- Su seviye detektörleriyle alakalı sesli-görsel alarmların köprüüstünde bulunması ve
- Su seviye detektörleriyle alakalı olarak köprüüstünde bulunan sesli-görsel alarmların tamamen çalışır durumda olması sağlanmalıdır.

Denetim

Gemiler PSCO'ya:

- Su seviye detektörleriyle alakalı olarak köprüüstünde bulunan sesli-görsel alarmların yerini ve
- Su seviye detektörleriyle alakalı olarak köprüüstünde bulunan sesli-görsel alarmların çalışır durumda olduğunu göstermeye hazır olmalıdır.

PSCO bu soru için "Hayır" yanıtını kaydederse, geminin alıkonulması değerlendirilebilir.

Ek açıklama

Kaptanlar, su seviye detektörlerine ilişkin olarak gemi tipi, dizayn ve inşa tarihine göre belirlenen gerekliliklerin uygulanabilirliğine dayanarak, yöneltilen sorunun gemiye uygulanabilirliğini kontrol etmelidir. SOLAS kural XII/12 inşa tarihine bakılmaksızın tüm dökme yük gemileri için geçerli olmakla birlikte, uygulama kapsamındaki tek ambarlı yük gemileri SOLAS kural II-1/25.2 ile düzenlenmiştir.

Gemide su seviye detektörlerinin bulunması zorunlu tutulmuyorsa, PSCO sorunun yanıtını "Uygulanamaz (N/A)" olarak kaydetmelidir.

Soru 4:

"Dümen donanımı sistemi ve ilgili acil durum alarmları çalışıyor mu?"

Bu soru, gemideki ana ve yardımcı dümen donanımları için öngörülen gerekliliklere ilişkindir.

Ana ve yardımcı dümen donanımlarıyla ilgili gereklilikler SOLAS kural II-1/29'da yer alır.

Ana ve yardımcı dümen donanımı güç ünitelerinin:

- Bir güç kesintisinden sonra güç beslemesi eski haline geldiğinde otomatik olarak tekrar çalışacak şekilde düzenlenmesi ve
- Köprüüstündeki bir konumdan devreye sokulabilecek özellikte olması zorunludur.

Köprüüstünde bulunan sesli-görsel alarmların:

- Dümen donanımı güç ünitelerinden herhangi birinde bir güç kesintisi olduğunu ve
- Dümen donanımı kontrol sistemine giden elektrik gücü beslemesinde bir arıza olduğunu gösterecek özellikte olması zorunludur.

Bir gemi hidrolik güçle çalıştırılan bir dümen donanımına sahip ise, bu geminin:

- Hidrolik sıvısı kaçağını mümkün olan en kısa sürede gösterebilmek için her hidrolik sıvı haznesinde bir düşük seviye alarmının bulunması ve
- Köprüüstünde ve makine dairesinde sesli-görsel alarmların mevcut olması zorunludur.

Hazırlıklar

Gemiler:

- Gemideki dümen donanımı tertibatlarıyla ilişkili sesli-görsel alarmların köprüüstünde ve makine dairesinde (duruma göre) bulunmasını ve
- Gemideki dümen donanımı tertibatlarıyla ilgili sesli-görsel alarmların tamamen çalışır durumda olmasını sağlamalıdır.

Denetim

Gemiler PSCO'ya:

- Köprüüstünde bulunanlar başta olmak üzere, gemideki dümen donanımı tertibatlarıyla ilişkili sesli-görsel alarmların yerini ve
- Gemideki dümen donanımı tertibatlarıyla ilişkili sesli-görsel alarmların çalışır durumda olduğunu göstermeye hazır olmalıdır.

PSCO bu soru için "Hayır" yanıtını kaydederse, geminin alıkonulması değerlendirilebilir.

Soru 5:

"Role cetveli SOLAS 1996-1998 Tadili, Bölüm III, Kural 37 gerekliliklerine uygun detayları içeriyor mu?"

Bu soru, gemilerin role cetvellerine ilişkin gereklilikleri ele almaktadır.

Role cetvelleriyle ilgili gereklilikler SOLAS kural III/8 ve SOLAS kural III/37'de ifade edilmektedir.

Role cetvelleri ve acil durum talimatlarının; köprüüstü, makine dairesi ve mürettebat yaşam mahalleri dâhil olmak üzere geminin her yerinde rahatlıkla görünen mahallerde asılı olmaları ve gemi denize açılmadan önce hazırlanmaları zorunludur.

Mürettebat arasında geminin role cetvelinde bir değişiklik yapılmasını gerektirecek nitelikte herhangi bir değişikliğin olması halinde, Kaptanlar revize edilmiş veya yeni bir role cetveli hazırlamalıdır.

Role cetvellerinin aşağıdaki bilgileri içermesi zorunludur:

- Gemideki umumi acil durum alarm ve anons sistemine ilişkin detaylar;
- Umumi acil durum alarmı duyulduğunda mürettebat ve yolcuların alması gereken aksiyon ve
- Gemiye terk etme talimatının nasıl verileceği.

Aşağıdakiler dâhil olmak üzere, role cetvellerinde farklı mürettebat üyelerine verilen görevlerin belirtilmesi gerekir:

- Gemideki su sızdırmaz kapılar, yangın kapıları, valfler, frengi delikleri, borda lumbuzları, kaportalar, firar kaportaları ve diğer benzeri açıklıkların kapatılması;
- Kurtarma botu ve diğer can kurtarma tertibatlarının teçhiz edilmesi;
- Kurtarma botunun hazırlanması ve suya indirilmesi;
- Diğer can kurtarma tertibatlarına ilişkin genel hazırlıklar;
- Yolcuların belirli bir alana toplanması;
- Haberleşme cihazlarının kullanılması;
- Yangın söndürme görevi verilmiş yangın ekiplerine personel istihdamı ve
- Yangın söndürme cihazları ve tesisatlarının kullanımına ilişkin verilen özel görevler.

Bunlara ek olarak role cetvellerinin aşağıdakileri içermesi zorunludur:

- Can kurtarma tertibatları ve yangın donanımlarının iyi durumda muhafaza edilmesini ve hemen kullanıma hazır olmasını sağlama görevinin hangi zabıtlere verildiği;
- Farklı acil durumların farklı aksiyonlar gerektirebileceğini göz önünde bulundurarak, hizmet dışı kalabilecek kilit personelin yedeklerinin kimler olduğu ve
- Acil durum halinde yolcularla ilgili olarak mürettebat üyelerine verilen görevler.

Yolcu gemilerinde; role cetvellerinin onaylanması gerekmekte olup, bu listeler özel kamaralarından çıkamayan yolcuların yerinin tespit edilmesi ve kurtarılmasına ilişkin prosedürleri içermelidir.

Hazırlıklar

Gemiler:

- Role cetvelinde, en azından, belirtilmesi zorunlu olan asgari detayların yer almasını;
- Role cetvelinin personel, teçhizat veya sistemlerdeki değişiklikleri göz önünde bulunduracak şekilde güncellenmiş olmasını ve
- Role cetvelinin köprüüstü, makine dairesi ve mürettebat yaşam mahalleri dâhil olmak üzere geminin her yerinde rahatlıkla görünen mahallerde asılı olmasını sağlamalıdır.

Yolcu gemileri, role cetvelinin onaylanmasını da sağlamalıdır.

Denetim

Gemiler PSCO'ya:

- Geminin role cetvelini ve
- Role cetvelinin köprüüstü, makine dairesi ve mürettebat yaşam mahalleri başta olmak üzere gemide görünür bir şekilde asıldığı yerleri göstermeye hazır olmalıdır.

Ek açıklama

Kaptanlar, gemide bir role cetveli bulunmasının zorunlu olmadığı durumlarda (örneğin geminin SOLAS Sözleşmesinde öngörülen büyüklüğün altında olması), PSCO bu sorunun yanıtını "Uygulanamaz (N/A)" olarak kaydetmelidir.

Soru 6:

"Acil durum elektrik güç kaynağı, acil bir durumda ana emniyet teçhizatına doğru bir şekilde güç sağlıyor mu?"

Bu soru, gemilerdeki acil durum elektrik güç kaynağı bulunmasına ilişkin zorunluluğu ele almaktadır.

Acil durum elektrik güç kaynağıyla ilgili gereklilikler, SOLAS kural II-1/43 (yük gemileri) ve SOLAS kural II-1/42 (yolcu gemileri) bölümlerinde sıralanmaktadır.

Gemilerde, kendi kendine yeterli acil durum elektrik güç kaynağının bulunması zorunludur.

Acil durum elektrik güç kaynağı:

- Acil bir durumda emniyet için esas teşkil eden ve eşzamanlı olarak çalıştırılması gerekebilecek tüm temel hizmetlere güç beslemesi yapabilecek yeterlilik olmalı ve
- Belirli yüklerin ilk çalıştırma akımları ve geçici niteliğini göz önünde bulundurarak, çalışmaları için bir elektrik kaynağına bağımlı olmaları halinde, en azından söz konusu hizmetlere belirlenmiş süre (yük gemileri için 18 saat ve yolcu gemileri için 36 saat) boyunca eşzamanlı olarak güç beslemesi yapabilecek özellikte olmalıdır.

Gerekliliklerde belirtilen temel hizmetler şunlardır: acil durum aydınlatma, seyrüsefer ışıkları, iletişim cihazları, gemi üstü seyrüsefer teçhizatı, yangın algılama ve yangın alarm sistemi, yangın pompaları ve dümen donanımı.

Bazı temel hizmetlere acil durum elektrik gücü sağlamak için, acil bir durumda kullanılmak üzere uygun bir mahalle yerleştirilmiş olan bir akümülatör bataryasından gelen bağımsız enerji kullanılabilir.

Otomatik çalıştırma tertibatlarının testi dâhil olmak üzere, tüm acil durum güç kaynağı sisteminin periyodik testlerinin yapılması zorunludur.

Hazırlıklar

Gemiler:

- Acil durum elektrik güç kaynaklarıyla beslenecek temel hizmetlerin (teçhizatlar dâhil), acil durum güç kaynağı sistemine gerektiği şekilde bağlanmasını;
- Gemideki acil durum aydınlatmasının uygun şekilde kurulmasını ve çalışır durumda olmasını;
- Gemideki acil durum elektrik güç kaynağının (ör. acil durum jeneratörü, akümülatör bataryası) hazır ve çalışır durumda olmasını ve
- İlgili personelin, gemideki bir elektrik kesintisi testi sırasında kendi görev ve sorumluluklarını yerine getirmelerine ilişkin prosedürlere aşina olmalarını sağlamalıdır.

İçinde bulunulan zaman veya durum müsaade ediyorsa, Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyasından önce veya geminin Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyasının yürütüldüğü bölgedeki bir limana varışı öncesinde bir elektrik kesintisi testinin yapılması düşünülebilir.

Denetim

Gemiler PSCO'ya:

- Acil durum güç kaynağı sistemi ve tertibatlarında bir elektrik kesintisi testi yapıldığını ve
- Temel hizmetlerin (teçhizatlar dâhil) gemide bulunan acil durum elektrik güç kaynağından/kaynaklarından (bağımsız acil durum güç kaynakları dâhil) beslenebileceğini göstermeye hazır olmalıdır.

PSCO bu soru için "Hayır" yanıtını kaydederse, geminin alıkonulması değerlendirilebilir.

Ek açıklama

Kaptanlar, kendi kanaatlerine göre; geminin, personelin, yolcuların veya yükün emniyetini tehlikeye atmayacağından emin olmaları şartıyla, geminin acil durum elektrik güç kaynağı ve tertibatlarında bir elektrik kesintisi testi yapma kabul etmelidir. PSCO'lar bir elektrik kesintisi testi gerçekleştirilmesi hususunda Kaptanın kanaatine güvenmelidir.

Kaptanlar, geminin yukarıda belirtilen belirli teçhizatları bulundurmasının zorun olmadığı durumlarda ya da Kaptanın bir elektrik kesintisi testi yapmanın emniyetsiz olduğu kanaatini taşıması halinde, PSCO bu sorunun yanıtını "Uygulanamaz (N/A)" olarak kaydetmelidir.

Sorun 7a

"Acil durum elektrik güç kaynağı bir jeneratör ise, bu güç kaynağı operasyonel olarak uygun durumda mı?"

Bu soru gemilerdeki acil durum jeneratörüne ilişkindir.

Acil durum elektrik güç kaynakları olarak kullanılan acil durum jeneratörleriyle ilgili gereklilikler, SOLAS kural II-1/43.3.1 (yük gemileri) ve SOLAS kural II-2/42.3.1 (yolcu gemileri) bölümlerinde sıralanmaktadır.

Acil durum elektrik güç kaynağı bir jeneratör ise, bu güç kaynağının:

- Bağımsız yakıt beslemeli (parlama noktası en az 43°C), uygun bir ana kuvvetle devreye girmesi;
- Geçici bir acil durum elektrik güç kaynağı bulunmadıkça, ana elektrik güç kaynağında kesinti olmasından sonra otomatik olarak çalışmaya başlaması;
- Acil durum kontrol panosuna otomatik olarak bağlanması;
- Temel hizmetlere (teçhizatlar dâhil) otomatik olarak bağlanması ve
- Hem zorunlu hizmetlere güç sağlayabilecek hem de otomatik devreye girerek, en fazla 45 saniye içinde, emniyetli ve uygulanabilir bir şekilde, hızlıca gerekli enerji beslemesini temin edebilecek bir acil durum jeneratörü yoksa, geçici bir acil durum güç kaynağı ile donatılması gerekir.

Hazırlıklar

Gemiler:

- Acil durum jeneratörünün çalıştırılması için kullanılan tüm araçların test edilmesini ve çalışır durumda olduklarının teyit edilmesini;
- Acil durum jeneratörünün, devreye girdikten sonra test edilerek normal şekilde çalıştığının teyit edilmesini (soğutma suyu basıncı, yağlama yağı basıncı vb. ile anlaşılabilir) ve acil durum kontrol panosunda görülen frekans, gerilim ve yalıtım direncinin normal düzeylerde olmasını ve
- Acil durum jeneratörünün otomatik olarak devreye girip girmediğini test etmek için takılan ayrı bir cihazın çalışır durumda olmasını sağlamalıdır.

Denetim

Gemiler PSCO'ya:

- Acil durum jeneratörünü çalıştırma araçlarının test edildiğini;
- Acil durum jeneratörünün devreye girdiğinde normal düzende çalıştığını ve
- Acil durum jeneratörünün otomatik olarak devreye girip girmediğini test etmek için takılan ayrı bir cihazın çalışır durumda olduğunu göstermeye hazır olmalıdır.

PSCO bu soru için "Hayır" yanıtını kaydederse, geminin alıkonulması değerlendirilebilir.

Soru 7b

"Acil durum elektrik güç kaynağı bir akümülatör bataryası ise, bataryalar ve kontrol panosu iyi durumda mı?"

Bu soru gemilerde bulunan akümülatör bataryasını ele almaktadır.

Acil durum elektrik güç kaynakları olarak kullanılan akümülatör bataryasıyla ilgili gereklilikler, SOLAS kural II-1/43.3.2 (yük gemileri) ve SOLAS kural II-2/42.3.2 (yolcu gemileri) bölümlerinde sıralanmaktadır.

Acil durum elektrik güç kaynağının bir akümülatör bataryası olması halinde, bu akümülatör bataryasının:

- Yeniden şarj etmeksizin acil durum elektrik yükünü taşıyabilecek ve aynı zamanda deşarj süresi boyunca batarya gerilimini nominal gerilimin %12 üzerinde veya altında muhafaza edebilecek;
- Ana elektrik güç kaynağında kesinti olması durumunda otomatik olarak acil durum kontrol panosuna bağlanabilecek ve
- En azından belirlenmiş hizmetlere anında güç beslemesi yapabilecek özelliklerde olması şarttır.

Hazırlıklar

Gemiler:

- Akümülatör bataryasının yerine uygun şekilde yerleştirilmesini ve batarya için kullanılan bölmelerin çalışır durumda olmasını ve iyi derecede havalandırılmasını;
- Acil durum kontrol panosuna bağlantı kabloları dâhil olmak üzere, akümülatör bataryasına ait kabloların iyi durumda olmasını;
- Akümülatör bataryasının, yeniden şarj etmeksizin acil durum elektrik yükünü taşıyabilecek ve aynı zamanda bataryanın gerilimini muhafaza edebilecek özellikte olmasını ve
- Tüm göstergeler dâhil olmak üzere, acil durum kontrol panosunun iyi durumda olmasını sağlamalıdır.

Denetim

Gemiler PSCO'ya:

- Akümülatör bataryası ve buna ait kablo ve havalandırmanın yeri ve durumunu;
- Acil durum kontrol panosunun yerini ve tüm göstergelerin çalışır durumda olduğunu ve
- Akümülatör bataryasının şarj durumunu göstermeye hazır olmalıdır.

PSCO, yukarıdaki denetim yerine ya da buna ilave olarak bir elektrik kesintisi testi isteyebilir.

PSCO bu soru için "Hayır" yanıtını kaydederse, geminin alıkonulması değerlendirilebilir.

Soru 8

"Acil durum yangın pompası tam operasyonel durumda mı?"

Bu soru, gemilerdeki acil durum yangın pompalarına ilişkin gerekliliği ele almaktadır.

Acil durum yangın pompalarıyla ilgili gereklilikler SOLAS kural II-2/10 bölümünde yer alır.

Hidrantlar; geminin, normal olarak seyir halinde iken yolcu veya mürettebat tarafından kullanılan herhangi bir bölümünün veya boş durumdaki herhangi bir kargo bölmesinin veya herhangi bir Ro-Ro bölmesinin herhangi bir yerinde; bir tanesi eklentisiz tek bir hortumdan, herhangi bir araç bölmesinin herhangi bir yerinde ise, her ikisi de eklentisiz tek bir hortumdan olmak üzere, aynı hidranttardan beslenmeyen en az iki adet su jetinin oluşturulmasına olanak verecek sayıda ve yerleşimde olacaktırlar.

Deniz iştirakleri, yangın pompaları ve güç kaynakları aşağıdaki koşullara uygun olacaktır:

- 1.000 grostonun altındaki yolcu gemilerinde ve yük gemilerinde, herhangi bir kompartımanda çıkacak bir yangın geminin bütün yangın pompalarını kullanım dışı bırakırsa, güç kaynağı ile deniz iştiraki, ana yangın pompaları ve bunların güç kaynaklarının bulunduğu bölmede olmayan ve FSS Kodu hükümlerine uygun bir acil durum yangın pompasını da içeren alternatif bir sistem mevcut olmalıdır;
- 1.000 groston ve üzerindeki yolcu gemilerinde, herhangi bir kompartımanda yangın çıkması halinde, geminin bütün yangın pompaları kullanım dışı kalmamalıdır.

Acil durum yangın pompası, elektrikle çalışan, sabit ve bağımsız tahrikli bir pompa olmalıdır.

FSS Kodu Bölüm 12, acil durum yangın pompalarına ilişkin teknik özellikleri içermektedir (kapasite, basınç vb).

Acil durum yangın pompasının kapasitesi, geminin yangın pompalarının toplam kapasitesinin en az %40'ı olmalı ve her durumda aşağıdakilerden düşük olmamalıdır:

- 1.000 grostonun altındaki yolcu gemileri ve 2.000 gros ton ve üzerindeki yük gemilerinde, 25 m³/saat;
- 2.000 grostonun altındaki yük gemilerinde, 15 m³/saat.

İki adet su jetinin kapasitesi en az 25 m³/saat olmalıdır.

Pompa yukarıda öngörülen miktarda su tevzi ederken, herhangi bir hidranttaki basıncın en az 25 m³/saat olması gerekir.

Acil durum yangın pompası bir elektrik motoruyla çalışıyorsa, bu pompa acil durum kontrol panosundan acil durum güç kaynağı ile beslenmelidir.

Acil durum yangın pompası bir dizel motorla çalışıyorsa, 0°C sıcaklığa kadar düşürülmüş durumda iken el marifetiyle (manüel) marş edilerek ya da bayrak Devletin müsaade ettiği başka bir yöntemle çalıştırılmalıdır. Bu yöntem, dizel motorlu güç kaynağının 30 dakikalık süre içinde en az altı kez ve ilk 10 dakika için en az iki kez çalıştırılabilmesini sağlayacak özellikte olmalıdır. Her servis yakıt tankında, pompayı tam yükte en az üç saat süreyle çalıştırmaya yeterli yakıtı bulunmalı ve pompanın tam yükte ilave 15 saat çalışmasını temin etmek için makine dairesinin dışında yeterli yakıt rezervi mevcut olmalıdır.

Hazırlıklar

Gemiler:

- Acil durum yangın pompasının, gerekli basınç değerinde veya üzerinde en az iki adet su jeti üretebilmesini ve
- Acil durum yangın pompasını besleyen güç kaynağının makine dairesi dışında olmasını sağlamalıdır.

Acil durum yangın pompası bir elektrik motoruyla çalışıyorsa, bu pompa acil durum kontrol panosundan acil durum güç kaynağı ile beslenmelidir.

Acil durum yangın pompası bir dizel motoru ile çalışıyorsa, bu pompa temin edilen araçlarla kolaylıkla çalıştırılabilir ve acil durum yangın pompasını çalıştırabilmek için yeterli yakıt mevcut olmalıdır.

Denetim

Gemiler PSCO'ya:

- Acil durum yangın pompasının mevcut araçlarla çalıştırılabildiğini ve gerekli basınç değerinde veya üzerinde en az iki adet su jeti üretebildiğini ve
- Acil durum yangın pompasını besleyen güç kaynağının makine dairesi dışında olduğunu göstermeye hazır olmalıdır.

PSCO bu soru için "Hayır" yanıtını kaydederse, geminin alıkonulması değerlendirilebilir.

Ek açıklama

Kaptanlar, acil durum yangın pompalarına ilişkin gerekliliklerin uygulanabilirliğine dayanarak, bu sorunun gemiye uygulanabilirliğini kontrol etmelidir. Gemide bir acil durum yangın pompasının bulunması zorunlu değilse (örneğin 1.000 groston ve üzerindeki yolcu gemileri), PSCO bu sorunun yanıtını "Uygulanamaz (N/A)" olarak kaydetmelidir.

Soru 9

"Bir yangın talimi ve/veya "gemiye terk" talimi yapılmış ise, bu talim tatmin edici bulundu mu?"

Bu soru, gemilerdeki "gemiye terk" talimleri ve yangın talimlerine ilişkin gereklilikle ilgilidir.

"Gemiye terk" talimleri ve yangın talimleriyle ilgili gereklilikler SOLAS kural III/19 bölümünde yer almaktadır.

Mürettebattan her kişi ayda en az bir defa "gemiye terk" ve bir defa yangın talimine iştirak edecektir. Eğer bir ay evvel yapılan "gemiye terk" ve yangın talimine mürettebatın %'inden fazlası iştirak etmemişse, geminin bulunduğu limanı terk ettikten sonra 24 saat içinde mürettebat ile talimler yapılacaktır.

"Gemiye terk" talimleri

Gemiye terk talimleri aşağıdaki hususları içerecektir:

- Alarm ve arkasından anons veya sair haberleşme sistemi yoluyla yapılan bir talim duyurusu ile yolcu ve mürettebatın toplanma mevkilerine çağırılması ve role cetvelinde belirtilen gemiye terk sırasından haberdar edilmesi;
- Role mevkilerine gelerek rapor verme ve role cetvelinde tarif edilen görevler için hazırlanma;
- Yolcu ve mürettebatın uygun şekilde giyinmiş olduğunu kontrol;
- Can yeleklerinin doğru şekilde olduğunu kontrol;
- İndirme hazırlıkları yapıldıktan sonra en az bir can filikasının bir miktar aşağı indirilmesi;
- Can filikası motorunun çalıştırılması;
- Can sallarnı denize indirmek için kullanılan mataforların çalıştırılması;
- Özel kamaralarından çıkamayan yolcuların yapay bir şekilde aranması ve kurtarılması;
- Telsiz can kurtarma teçhizatlarının kullanılmasına ilişkin bilgiler.

Yangın talimleri

Her yangın talimi aşağıdakileri içermelidir:

- Role listelerinde tanımlanan görevler için hazırlık ve istasyonlara rapor etme;
- Sistemin çalışmaya uygunluğunu göstermek için en az iki su jetiyle çalışan yangın pompasının devreye alınması;
- Yangın elbiseleri ve diğer kişisel kurtarma donanımlarının kontrolü;
- İlgili haberleşme teçhizatının kontrolü;
- Su geçirmez kapların, yangın kaplarının ve yangın damperlerinin çalışma kontrolü;
- Geminin sonradan terki için gerekli donanımın kontrolü.

Kayıtlar

Gemiye terk ve yangın talimlerinin tarihleri bayrak Devleti tarafından tespit edilen jurnale kayıt edilecektir. Bir talimin belirlenen zamanda yapılmaması durumunda, jurnale, içinde bulunulan şartlar ve yapılan talimin kapsamını belirtecek şekilde bir şerh düşülecektir.

Yolcu gemiler için ek gereklilikler

Yolcu gemilerinde "gemiye terk" ve yangın talimleri her hafta yapılacaktır. Tüm personelin her çalışmaya katılması gerekmez; fakat her personel, "gemiye terk" ve yangın talimine her ay katılmalıdır. Yolcular bu talimlere kesinlikle katılmaya teşvik edilmelidir.

Yangın talimlerinde, yolcuların durumdan haberdar edilmelerine ve sonrasında toplanma yerleri ile gemiden iniş güvertelerine doğru hareket etmelerine önem verilmelidir.

Hazırlıklar

Gemiler:

- "Gemiye terk" ve yangın talimlerinin mürettebat tarafından gerekli aralıklarla yapılmasını ve
- Mürettebatın, gemideki can kurtarma ve yangın söndürme teçhizatlarının uygun şekilde kullanılması dâhil olmak üzere, "gemiye terk" ve yangın söndürme acil durumları sırasında yerine getirmesi gereken görev sorumlulukları bilmesini sağlamalıdır.

Denetim

Gemiler PSCO'ya:

- "Gemiye terk" veya yangın taliminin yapıldığını ve
- Gemide gerçekleştirilen "gemiye terk" ve yangın talimlerine ilişkin kayıtları göstermeye hazır olmalıdır.

PSCO bu soru için "Hayır" yanıtını kaydederse, geminin alıkonulması değerlendirilebilir.

Soru 10

"İlgili personel yukarıdaki denetlenen acil durum teçhizatlarının nasıl çalıştırılacağını iyi derecede biliyor mu?"

Bu soru, Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası kapsamındaki tüm farklı acil durum teçhizatlarını ele almaktadır:

- Anons sistemi;
- Su seviye detektörleri ve ilişkili alarmlar;
- Dömen donanımı ve ilişkili alarmlar;
- Acil durum jeneratörü ve akümülatör bataryası ve
- Acil durum yangın pompası.

Soru 9'da ele alınan can kurtarma ve yangın söndürme teçhizatlarını da kapsamaktadır.

İlgili personelin bu husustaki eğitimlerine ilişkin gereklilikler, STCW kural I/14 ve ISM Kodu bölüm 6'da sıralanmaktadır.

Personelin, bir gemide görevlendirilmesinden sonra; spesifik görevleri ve ayrıca rutin veya acil durum görevleriyle alakalı gemi düzenlemeleri, tesisatları, teçhizatları, prosedürleri ve gemi özellikleri hakkında eğitim alması gerekir.

Şirketler, yeni personelin ve kendilerine yeni görevler verilen personelin bu görevlerle ilgili olarak uygun eğitimleri almasını sağlayacak prosedürleri oluşturmalıdır.

Hazırlıklar

Gemiler:

- Tüm mürettebat üyelerinin, spesifik görevleri ve ayrıca rutin veya acil durum görevleriyle alakalı gemi düzenlemeleri, tesisatları, teçhizatları, prosedürleri ve gemi özellikleri hakkında eğitim almasını ve
- Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası kapsamındaki acil durum teçhizatlarıyla ilgili spesifik görev ve sorumlulukları olan mürettebatın, bu teçhizatların çalıştırılması ve ilgili prosedürler hakkında bilgi sahibi olmasını sağlamalıdır.

Denetim

Gemiler PSCO'ya:

- Acil durum teçhizatlarının ilgili personel tarafından çalıştırıldığını (Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanya kapsamındaki diğer sorularda ele alınmıyorsa) ve
- Gemiye çıktıktan sonra yeni mürettebat üyelerine verilen görev bilgilendirme kayıtlarını göstermeye hazır olmalıdır.

PSCO bu soru için "Hayır" yanıtını kaydederse, geminin alıkonulması değerlendirilebilir.