

TÜRK LOYDU



Kısım 58 – Açık Denizde Yedekleme Esasları Şubat 2022

Bu basım tüm kural değişimlerini içermektedir. En son revizyonlar düşey çizgi ile gösterilmiştir. Bölüm tamamen revize edildiye bölüm başlığı çerçeve içine alınır. Yayın tarihinden sonra yapılan değişimler kırmızı renkte yazılarak gösterilir.

Aksi belirtilmediği sürece bu kurallar inşa kontrat tarihi (TL- PR 29’da belirtildiği gibi) 15 Şubat 2022 ve daha sonrası olan gemilere uygulanır. İnşa kontrat tarihinden sonra yürürlüğe giren yeni kurallar ve düzeltmeler eğer bu kurallarca gerekli görülürse uygulanacaktır. Detaylar için TL Websitesi’ndeki Kural Değişim Bildirimleri’ne bakınız.

İlgili en son basımın “Genel Hükümler”i uygulanacaktır (Bakınız Klaslama Sörveyler Kuralları)

Eğer İngilizce ve Türkçe Kurallar arasında bir fark mevcutsa İngilizce Kural geçerli sayılacaktır. Bu yayın basılı ve elektronik ortamda PDF olarak mevcuttur. İndirildikten sonra bu doküman KONTROLSÜZ duruma geçer. Geçerli sürüm için aşağıdaki websitesini kontrol ediniz.

<http://www.turkloydu.org>

Tüm hakları saklıdır. Bu kurallara ait içerik Türk Loydu’nun önceden verilmiş yazılı izni olmaksızın çoğaltılamaz, yayılamaz, yayınlanamaz ya da herhangi bir şekilde ya da formda aktarılamaz.

TÜRK LOYDU

Merkez Ofis Postane Mah. Tersaneler Cad. No:26 Tuzla 34944 İSTANBUL / TÜRKİYE
Tel : (90-216) 581 37 00
Fax : (90-216) 581 38 00
E-mail : info@turkloydu.org
<http://www.turkloydu.org>

Bölgesel Ofisler

Ankara Eskişehir Yolu Mustafa Kemal Mah. 2159. Sokak No : 6/4 Çankaya - ANKARA / TÜRKİYE
Tel : (90-312) 219 56 34
Fax : (90-312) 219 68 25
E-mail : ankara@turkloydu.org

İzmir Atatürk Cad. No :378 K.4 D.402 Kavalalılar Apt. 35220 Alsancak - İZMİR / TÜRKİYE
Tel : (90-232) 464 29 88
Fax : (90-232) 464 87 51
E-mail : izmir@turkloydu.org

Adana Çınarlı Mah. Atatürk Cad. Aziz Naci İş Merkezi No:5 K.1 D.2 Seyhan - ADANA / TÜRKİYE
Tel : (90- 322) 363 30 12
Fax : (90- 322) 363 30 19
E-mail : adana@turkloydu.org

Açık Denizde Yedekleme Esasları

	Sayfa
Bölüm 1 - Kapsam	
Bölüm 2 - Açık Denizde Yedekleme Koşulları	
A. Uygulama, Değerlendirme.....	2-2
B. Ayrıntılar ve Dokümanlar.....	2-2
C. Römorkör.....	2-3
D. Sörvey.....	2-3
E. Geminin Yönetimi.....	2-3
Bölüm 3 - Yedeklenen / Çekilen Geminin Düzenleri ve Donanımı	
A. Kapatma Düzenleri.....	3-2
B. Işıklar, İşaretler, Sesli İşaret Düzenleri.....	3-2
C. Demirleme Donanımı.....	3-2
D. Yedekleme Donanımı için Takviyeli Noktalar.....	3-2
E. Dömen ve Pervanenin Emniyete Alınması.....	3-2
F. Sintine Düzenleri.....	3-3
G. Yangından Korunma ve Yangınla Mücadele Donanımı.....	3-3
H. Personeli Yedeklemede Mürettebat Donanımı.....	3-3
I. Yakıt Stoğu.....	3-3
K. Stabilite – Fribord – Trim	3-3
Bölüm 4 - Kontrollü Taşıma	
A. Tanımlar / Sertifikalandırma	4-2
B. Kontrollü Taşımaya Uygulanacak Koşullar.....	4-2
C. Mekanik Mukavemet, Kargonun Emniyete Alınması.....	4-4
Bölüm 5 - Römorkörler	
A. Römorkörün Uygunluğu.....	5-2
B. Yedekleme Donanımı.....	5-2

Ek - Statik Çekme (Bollard Pull) Test Prosedürü
--

BÖLÜM 1

KAPSAM

1. Bu Esaslar, mevcut veya sunulacak dokümanlara ve ilgili sörveylere göre yapılacak açık denizde yedekleme işlemlerinin her özel durumda değerlendirilmesi ile ilgili temel bilgileri sağlamaktadır.

2. Bu Esaslarda, yedekleme işlemleriyle ilgili taraflara, koşullar ve uygulamaya ait bilgilerin (yedeklenecek geminin sahibi, römorkör kaptanı ve sahibi, taşıyıcılar, sigortacılar ve yetkili otoriteler) verilmesi amaçlanmıştır.

3. Bu Esaslar, yüklü veya yüksüz gemilerin veya diğer yüzer vasıtaların yedeklenmesine ve ayrıca, ilgili durumlarda, klası askıya alınmış, klası sona ermiş veya, klası öngörülen servis alanını kapsamayan gemilerin kendi sevk olanakları ile çekilmesine uygulanır.

4. Prensip olarak, yedekleme işlemleri; gerekli ve mevcut uluslararası ve ulusal sertifikalar, römorkörün ve yedekleme donanımının klası çerçevesinde yapılır.

Türk Loydu, başvuru üzerine, gemide ve/veya kargoda risk artımı oluşturan özel durumlar ve faktörlerin söz konusu olduğu veya riskin yalnızca denizcilik/seyir bilgileri ve deneyimle değerlendirilemeyeceği özel durumlarda konuyla ilgilenir.

Buradaki Esaslara göre muayene, sörvey ve sertifikalandırma başvurusunun yapılması, römorkör sahibi/gemi yönetiminin kararına bağlıdır.

5. Bu Esaslar, yüzer “offshore tesisleri (deniz yapıları)” nin çekilmesine uygulanmaz.

BÖLÜM 2**AÇIK DENİZDE YEDEKLEME KOŞULLARI**

	Sayfa
A. Uygulama, Değerlendirme	2-2
B. Ayrıntılar ve Dokümanlar	2-2
1. Genel	
2. Kontrollü taşıma	
C. Römorkör	2-3
D. Sörvey	2-3
E. Geminin Yönetimi	2-3

A. Uygulama, Değerlendirme

1. Yedekleme/çekme işlemlerinin değerlendirilmesi ile ilgili başvuru TL Merkez Ofisine yapılır.

2. Değerlendirme/sörvey kapsamına ait anlaşma, her durumda, başvuru sahibi ile TL arasında yapılacaktır. Gerekğinde, gemi sahibi, geminin yönetimi, sigortacı ve yetkili otoritenin görüşü de alınacaktır.

Bu Esasların yayınlanması, bu çerçevede yapılacak muayenelerle ilgili olarak, TL'na herhangi bir yükümlülük yüklemes.

3. Tip, dizayn, donanım, kargo, vb. bakımından açık deniz hizmetine uygun olan gemilerin yedekleme/çekme işlemlerinin değerlendirilmesi, normalde Bölüm 3'e göre yapılır.

4. Örneğin; yüzey kreynler ve içsu gemileri gibi açık deniz hizmetine uygun olmayan gemilerle, kreyn yapıları, aşırı ağır kargo, vb. gibi deniz koşullarına karşı hassas özel kargoları bulunan gemilerin yedeklenmesinde özel incelemeler ve koşullar söz konusudur. İlgili hallerde, bu tür yedekleme işlemlerinde, Bölüm 4 "Kontrollü taşıma" da uygulanır.

B. Ayrıntılar ve Dokümanlar**1. Genel**

Aşağıda belirtilen ayrıntılar ve dokümanlar incelenmek üzere yeteri kadar önceden TL'na verilecektir.

1.1 Kalkış limanı, seferin öngörülen başlangıcı, rota, varış limanı, seferin öngörülen sona eriş.

1.2 Yedeklenen gemi:

İsim, tanınma numara veya harfleri, tescil limanı, yedekleme draftı, yeterli stabilitenin kanıtı (mevcut stabilite dokümanlarında yeterli stabilite olduğu anlaşılıyorsa gerekli değildir).

Sertifikalar

(Tescil belgesi,

Tonaj belgesi,

Klas Sertifikası,

Load Line Sertifikası,

Safety Construction Sertifikası,

Safety Equipment Sertifikası,

Safety Radiotelegraphy-Radiotelephony Sertifikası)

1.3 TL sınıfı olmayan yedeklenen gemi için aşağıdaki ilave ayrıntılar da TL'na verilmelidir:

Gemi tipi (genel yerleştirme planı), boyutlar, klas, demirleme donanımı, sintine aranjmanı.

1.4 Yedeklenen gemideki yedekleme donanımı:

Yedekleme braketi (takviyeli noktalar), zincirler, üçgen levhalar, geri alma düzenleri, emercensi yedekleme donanımı.

1.5 Römorkör:

Biliniyorsa; isim, tanınma numara veya harfleri ve tescil limanı.

2. Kontrollü taşıma

Aşağıda belirtilenler Madde 1'de belirtilenlere ilave olarak verilecektir:

2.1 Öngörülen rota, önerilen hız, yakıt alma limanı ve olası sığınma limanı. İlgili kuruluş tarafından sağlanan, öngörülen sefer sırasında beklenen rüzgar, deniz koşulları ve dalgalar hakkında önerilerle yedekleme/çekme sırasında önerilen rota.

2.2 Yedeklenen gemi:

Yeterli intact stabilitenin kanıtı (özel durumlarda, batmazlığın kanıtı istenebilir).

Yedekleme ve/veya bağlantılarıyla birlikte kargoya ait yapım resimleri ve mukavemet hesapları.

2.3 Römorkör:

İsim, tanınma numara veya harfleri, tescil limanı, bollard pull.

TL Klası olmayan römorkörler için ayrıca:

Gemi tipi (genel yerleştirme planı), boyutlar, klas, kalkış ve varış stabilite hesapları, bollard pull/makina gücü, pervane/kort nozul, yakıt tüketimi/yakıt stoğu, yedekleme vinci/tutma yükü/çabuk bırakma, yedekleme halatları/kopma mukavemeti.

C. Römorkör

1. Römorkör; tipi, boyutları, dizaynı, gücü, yedekleme kuvveti ve donanımı bakımından önerilen yedekleme işlemine uygun olacaktır.

2. Yedekleme kuvveti; yedeklenen gemi, rota, sefer süresi ve yılın ilgili mevsimine göre hava ve deniz koşulları dikkate alınarak belirlenecektir. Genel bilgi değeri; $v = 20 \text{ m/sn} = 8-9 \text{ Bft}$ olan baştan gelen rüzgarda ve $v = 1 \text{ m/sn}$ olan baş akıntısında bir römorkörün yedeklenen gemiyi konumunda tutabilme kuvveti olarak alınabilir (*).

D. Sörvey

1. TL merkez ofisinin dokümanları incelemesinden ve TL sörveyörünün gerekli sörveyleri tamamlamasından sonra Yedekleme Sertifikası düzenlenecektir.

2. Klası son bulmuş gemilerin yedeklenmesi /çekilmesinden önce, yıllık klas sörveyine eşdeğer bir sörvey yapılacaktır. Eğer son dip sörveyi 2,5 yıldan daha önce yapılmışsa, bu sörvey normalde kuru havuzda yapılacaktır.

3. Klassız gemilerin yedeklenmesi/çekilmesinden önce, klasa giriş sörveyine eşdeğer bir sörvey yapılacaktır. Geminin teknesi ve makina/elektrik donanımına ait resimler ve dokümanlar verilecektir.

E. Geminin Yönetimi

1. Yedekleme sertifikasının düzenlenmesi; yedekleme işleminin yeterli denizcilik bilgisiyle ve belirlenen denizcilik uygulamalarına göre yapılması

koşuluna bağlıdır. Burada, sertifikada belirtilen koşullara uygunluk da söz konusudur.

2. Eğer, sefer sırasında oluşacak özel koşullarda, gemi kaptanı, belirlenen koşullara uyamıyorsa, durumu uzman olarak değerlendirdikten sonra, bu özel duruma uygun önlemleri alınacaktır.

3. Sahiller veya sığ sular civarında, rota ve seferin güzergahı; öngörülen akıntı veya hava koşullarında, römorkör ve yedeklenen gemi ya uygun hızla emniyetli sulara (açık deniz veya sığınma limanı) yönelecek ya da sahil veya sığ sulardan uzaklaşacak şekilde seçilecektir.

4. Yedekleme işlemi sırasında, hava koşullarının insan aktarımına izin vermesi koşuluyla, yedeklenen gemi tekrarlı olarak muayene edilecektir. İlk muayene; sefer başladıktan sonra, yedeklenen gemi, kargo ve bağlantıları deniz hareketleri veya rüzgar nedeniyle oluşan meyilden kaynaklanan ilk yüklere maruz kaldığında yapılacaktır.

5. Kalkış, varış ve sefer sırasında oluşan tüm anormal durumlar TL'na bildirilecektir. Özel durumlarda, konum, yedekleme hızı, rüzgar kuvveti (Bft) ve deniz durumu (dalga yüksekliği ve periyodu) hakkında TL düzenli olarak bilgilendirilecektir.

6. Römorkörün kaptanı; römorkör, yedekleme donanımı, yedeklenen gemi, yedekleme işleminin yönetimi, rotanın seçimi ve gerekli gördüğünde rotadan sapmalar hakkında tek sorumlu olacaktır.

(*) Bu bilgi değeri, açık denizde daha yüksek rüzgarlar ve dalga sürüklenme kuvvetleri etkisi altında geriye doğru sürüklenen römorkörün ve yedeklenen geminin tehlikeye maruz olduğu şeklinde yorumlanmamalıdır. Açık denizde kontrollü sürüklenme genelde kabul edilebilir. Römorkör hizmetinde, yedekte çekmede, belirli akıntı ve hava koşullarında sürüklenme normaldir.

BÖLÜM 3**YEDEKLENEN / ÇEKİLEN GEMİNİN DÜZENLERİ VE DONANIMI**

	Sayfa
A. Kapatma Düzenleri	3-2
B. Işıklar, İşaretler, Sesli İşaret Düzenleri	3-2
C. Demirleme Donanımı.....	3-2
D. Yedekleme Donanımı için Takviyeli Noktalar.....	3-2
E. Dümen ve Pervanenin Emniyete Alınması	3-2
F. Sintine Düzenleri	3-3
G. Yangından Korunma ve Yangınla Mücadele Donanımı	3-3
H. Personelli Yedeklemede Mürettebat Donanımı	3-3
I. Yakıt Stoğu.....	3-3
K. Stabilite-Fribord-Trim.....	3-3

A. Kapatma Düzenleri

1. Ambar ve kaporta kapakları, manikalar, hava firar boruları, dış kapılar, pencereler ve geminin iç kısımlarına suyun girebileceği diğer açıklıklar su geçmez olarak kapatılacaktır.

Dış kaplamadaki lumbuzlar, kör kapaklarla güvenli olarak kapatılacaktır.

Mümkünse, sıhhi tesisat dışarılarının kapatma düzenleri kapalı konumda sabitlenecektir.

Ayrıca, çekilme sırasında çalışması gerekmeyen sistemlerin tüm deniz ve dışarıç valfleri kapatılacaktır.

2. 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Antlaşmasına tabi olmayan gemilerin kapatma düzenleri, mümkün olduğunca, yükleme sınırı koşullarına uygun olacaktır.

3. Aşağıdaki sistemler, Türk Loydu Kurallarına uygun olacaktır:

- Hava firar ve taşıntı boruları,
- Yardımcı makinalara basınçlı hava besleme,
- Egzost devrelerinin dizaynı ve yerleşimi,
- Makina dairesi havalandırma,
- Tankların, boş yerlerin, koferdamların her zaman girilmeyen mahallerin sintinelerinin iskandil boruları. TL yapım kurallarına uygun olmaması halinde, bunlar, sabit olarak kapatılacaktır.

B. Işıklar, İşaretler, Sesli İşaret Düzenleri

1. Işıkların, işaretlerin ve sesli işaret düzenlerinin dizaynı ve yerleşimi COLREG 1972'ye uygun olacaktır.

Yedeklenen gemide aşağıdakiler bulunacaktır:

- Borda fenerleri,

- Pupa feneri,

- Yedeklenen geminin boyu 200 m. den fazla ise, en iyi görülebilecek yerde bir eşkenar dörtgen işaret (diamond shape).

2. İnsanla yönetilen yedeklenen gemi, sınırlı görüş durumunda, COLREG Kural 35'de belirtilen sesli sinyalleri verecektir.

3. Yeterli bir enerji beslemesi sağlanacaktır.

C. Demirleme Donanımı

1. En az bir takım demirleme donanımı kullanıma hazır bulunacaktır. Demirler ve zincirler TL Kurallarına uygun olmalıdır.

2. Zincir yerine çelik tel halat kullanılıyorsa, çelik halatın boyu, gerekli, zincir boyunun en az 1,5 katı olacaktır.

Çelik halatın kopma mukavemeti K1 kalite zincir için gerekli olan kopma mukavemetinden az olmamalıdır.

D. Yedekleme Donanımı için Takviyeli Noktalar

1. Yedeklenen gemide en az iki adet yeterli mukavemette takviyeli nokta (yedekleme braket) ve içinden zincirlerin geçeceği uygun döner babalar bulunacaktır.

Yedeklenen gemideki uygun babalar veya demirleme donanımı da takviyeli noktalar olarak kullanılabilir.

2. Takviyeli noktalar, yedekleme halatı/zincirinin çekme kopma mukavemetinin en az 1,2 katına dayanım göstermelidir.

E. Dümen ve Pervanenin Emniyete Alınması

1. Dümen gemi ortası konumunda kilitlenecektir. Bu işlem ya dümen makinası ya da diğer mekanik düzenlerle yapılabilir.

2. Kural olarak, pervane şaftı, çalışmaz haldeki sevk makinasına kuvvet iletimini önleyici önlemlerle sabitlenecektir.

F. Sintine Düzenleri

1. Kural olarak, geminin sephiyesine etki eden tüm mahaller, tanklar ve boş mahallerde sintine düzeni bulunacaktır.

2. Yardımcı makinalı gemilerde, en az bir sintine pompası sabit olarak yer alacaktır.

3. Yardımcı makinasız gemilerde, en az bir adet taşınabilir, mekanik tahrikli sintine pompası bulunacaktır.

G. Yangından Korunma ve Yangınla Mücadele Donanımı

Yangından korunma ve yangınla mücadele donanımının tipi ve kapsamı; gemiye, kargoya ve mürettebata bağlı olarak TL ile anlaşma suretiyle belirlenecektir.

H. Personeli Yedeklemede Mürettebat Donanımı

Yaşama mahalleri, can kurtarma donanımı ve römorkör ile yedeklenen gemi arasındaki haberleşme ulusal kurallara uygun olacaktır.

Belirtilmeyen hallerde yedeklenen gemide, yeterli güç beslemeli olarak, aşağıda belirtilen asgari olanaklar bulunmalıdır.

1. Gemide bulunanların tümü için yeterli olacak şekilde; oturma odası, kuzine ve tuvalet olanakları sağlanacaktır.

2. Gemide bulunanların tümü için yeterli bir can salı ve yedeklenen geminin her iki bordasında birer düşey merdiven,

4 adet can simidi, 2 adedi ışıklı, 2 adedi can halatlı

Kişi başına 1'er adet can yeleşti,

Kişi başına 1'er adet dalma giysisi,
6 adet paraşütlü işaret,
6 adet el fişegi,
1 adet gün ışığı sinyal lambası.

3. Yedeklenen gemi ile römorkör arasında, gemiden gemiye kanalını ve kanal 16'yı kullanarak sürekli telefon haberleşmesini sağlayan bir VHF telsiz istasyonu.

4. Yedeklenen gemiye giriş

Yedeklenen gemiye römorkörden, servis botundan veya sudan binmeyi sağlamak üzere, geminin her iki bordasında giriş olanakları bulunacaktır.

Bu olanaklar, çelik düşey merdivenler, basamaklar veya şeytan çarmıkları şeklinde olabilir. Şeytan çarmığını geminin bordasına bağlayıcı önlemler de alınmalıdır.

I. Yakıt Stoğu

Yedekleme işlemi sırasında gerekli olabilecek tüketicilere yeterli olacak kapasitede yakıt stoğu sağlanacaktır.

K. Stabilite-Fribord-Trim

Yeterli intact stabilite gereklidir. Tereddüt halinde, yeterli stabilitenin kanıtı sağlanacaktır (Bölüm 2, B.1.2'ye de bakınız).

Koşullar nedeniyle gerekli bulunan hallerde, batmazlığın kanıtı da istenebilir.

Ponton-şekilli teknelerin yedeklenmesinde yedekleme hızı; aşırı yedekleme hızı nedeniyle batma ve devrilme tehlikesini önlemek üzere, teknenin hareket yönündeki baş nihayetinde yeterli fribord sağlanacak şekilde olmalıdır. Bu tehlikeyi azaltmak için, trimli tekneler, yüksekte kalan nihayeti başa bakacak şekilde yedeklenmelidir. Bu düzenleme teknenin rota tutuma davranışına olumlu etki eder.

BÖLÜM 4

KONTROLLÜ TAŞIMA

	Sayfa
A. Tanımlar / Sertifikalandırma.....	4-2
B. Kontrollü Taşımaya Uygulanacak Koşullar	4-2
1. Rota Planlaması	
2. Hareketler ve yükler	
3. Ana sınır koşulları	
C. Mekanik Mukavemet, Kargonun Emniyete Alınması	4-4
1. Kapsam	
2. Dizayn mukavemeti	
3. Kargonun emniyete alınma düzenleri	
4. Mesnetlere ve bağlantı elemanlarına etki eden yüklerin yaklaşık hesabı	

A. Tanımlar / Sertifikalandırma

1. Özellikle deniz koşullarına hassas olan yüklerin taşınmasında (Bölüm 2, A.4'e bakınız), yedekleme işleminin planlanması ve gerçekleştirilmesinin, aşağıda belirtilen özel isteklere uygun olması gereklidir. Bu husus, özellikle, normal olmayan şekiller ve/veya yüklerde veya izlenecek rota için yedeklenen geminin veya taşıyıcı geminin boyutlarının uygun olmadığı (sınırlama olmaksızın) hallerde uygulanır. Bu durumlarda, hareket davranışlarının ve deniz etkisi nedeniyle oluşan dinamik yüklerin özel olarak araştırılması gereklidir.

2. "Kontrollü taşıma" ya uygulanacak koşullara uyulması, gerekli inceleme yapılarak düzenlenecek bir sertifika ile TL tarafından belgelendirilecektir.

B. Kontrollü Taşımaya Uygulanacak Koşullar**1. Rota Planlaması**

1.1 Açık denizde yedekleme işlemlerinin rotası aşağıda belirtilen unsurları içerir:

- Kalkış ve varış limanları,
- Sığınma limanları, yakıt alma limanları,
- Sığ ve sınırlamalı sular, vb. (Bölüm 2, B.2.1'e bkz).

1.2 Rota boyunca veya rotanın bir kısmında karşılaşılan sürekli veya mevsimlere göre değişen ortam koşulları, oluşma olasılıkları dikkate alınarak istatistiksel olarak belirlenecektir. Bu husus aşağıdaki özelliklere uygulanır:

- Rüzgar kuvveti ve doğrultuları,
- Karakteristik dalga yükseklikleri h_i (karşılaşılma olasılığı $P[h_i]$ ile birlikte),
- Karakteristik dalga periyotları t_j (karşılaşılma olasılığı $P[t_j]$ ile birlikte),
- Akıntı hızı ve doğrultuları,

- Tip ve yoğunluk, vb.'ne göre aysbergler.

(Bu amaçla, karakteristik dalga yükseklikleri ve karakteristik dalga periyotları, görsel olarak izlenenlerle birleştirilebilir).

1.3 Mümkünse, karakteristik dalga yüksekliği ve dalga periyodu ($P[h_i, t_j]$)'nun birleşik karşılaşılma olasılığı da incelenmelidir. Daha çok kullanılan rotalar için, izafi karşılaşılma frekansları olarak bu olasılıkları gösteren atlaslar mevcuttur. Özel durumlarda, hidrografi enstitüleri, deniz meteoroloji ofisleri ve benzeri kuruluşlara da başvurulmalıdır.

1.4 Sefer için veya seferin bir kısmı için gerekli olan ortalama deniz seyiri süresi(leri) hesaplanacaktır (3.4'e bakınız).

2. Hareketler ve yükler

2.1 Özellikle, dalga ve akıntı koşullarına göre çeşitli deniz durumları dahil, çeşitli hızlar ve farklı ortam koşulları ile ilgili olarak yedeklenen geminin direnci hesaplanacaktır. Direnç hesabında, yedeklenen gemiye etki eden dalga sürüklenme kuvvetleri de dikkate alınmalıdır. Deniz koşulları; ilgili standart spektrum kullanılarak (h_i, t_j) değer çifti ile tanımlanır.

2.2 Römorkör itmesi, yedekleme hızı ile bağlantılı olarak ve farklı ortam koşulları dikkate alınarak hesaplanacaktır (2.1'e bakınız).

2.3 Madde 2.1 ve 2.2'yi uygulayarak elde edilen sonuçlar esas alınarak, rota için veya rotanın bir kısmı için, ortalama yedekleme hızı V_s , çeşitli ortam koşullarına bağlı olarak hesaplanacaktır. Burada itmenin dirence eşit olduğu esas alınır.

2.4 Aşırı deniz koşullarında, römorkörün manevra yeteneğinin ciddi olarak azalmaması koşuluyla, kontrollü kıça sürüklenme kabul edilebilir. Bu bağlamda, aşırı ortam koşulları aşağıdaki referans değerleri ile tanımlanır:

- Rüzgar hızı 20 m/sn'den büyük,
- Karakteristik dalga yüksekliği 7.5 m'den büyük,

- Akıntı hızı 1 m/sn'den büyük.
(Bölüm 2, C.2'ye bakınız).

Sığ sularda (1.1'e bakınız) yedekleme, deniz koşuluna bağlı olarak sınırlamalara tabidir (3.5'e bkz).

2.5 Ortam koşullarının aşırı olmadığı durumlarda, yedekleme hızı V_s , en az sıfır'a eşit olmalıdır.

2.6 Ağır deniz koşullarında V_s yedekleme hızı maksimum 2 kn. İle sınırlandırılmalıdır. Bu bağlamdaki ağır deniz koşulları aşağıdaki değerlerle tanımlanır:

- Gözlemlenen dalga boyu, yedeklenen geminin boyunun $0,7 \pm 1,1$ katına eşitse (dalga boyu [m], dalga periyodu [sn]'nin karesinin 1,5 katına eşittir),
veya
- Gözlemlenen dalga yüksekliği, gözlemlenen dalga boyunun 0,07 katından büyükse.

2.7 Yedeklenen geminin deniz koşullarındaki hareketleri, kargo bağlarına etki eden kuvvetlerin büyüklüğünün hesaplanmasında esas teşkil eder.

Hareketlerin ve kuvvetlerin hesaplanmasında önerilen standart prosedür; düzenli dalgalardaki lineer hareketler ve yük analizini ve bunların standart deniz spektrumu ile değerlendirilmesini içeren "spektral analiz"dir. Bu yöntemle; verilen bir T_s güvenli zaman süresi içinde sadece bir kez aşılabilir değer olarak tanımlanan dizayn değerinin, güvenli bağlamalar için hesap edilmesi mümkündür (T_s için 3.2'ye bakınız).

2.8 Madde 2.7'deki standart prosedürü kullanırken, genelde, aşağıdaki iki ana doğrultuda etki eden deniz koşulunun dikkate alınması yeterlidir:

- Yedekleme durumu: gemiye gelen dalgalar
- Sürüklenme durumu: bordadan gelen dalgalar

2.9 Doğal frekanslardaki (Bölüm 4, C'ye bakınız) hareketlerin esas alındığı yaklaşık yük hesapları, yalnızca ön boyutlandırma için uygun olup, yukarıdaki 2.7 ve 2.8 maddelerine göre doğrulanabilir.

3. Ana sınır koşulları

3.1 Madde 2.7 ve 2.8'de belirtilen standart prosedürün uygulamasındaki ana sınır koşulu, güvenli zaman süresi T_s 'dir (ayrıntılar için 3.2÷3.4'e bakınız). Ayrıca, belirli isteklere tabi olarak, maksimum ortam parametreleri de, ana ortam koşulları olarak tanımlanabilir (ayrıntılar için 3.5'e bakınız).

3.2 Bir sefer için veya onun bir kısmı için ortalama deniz seyri süresi T_{sm} , güvenli olarak tahmin edilebilen hava durumu süresinden fazla ise, açık denizde yedekleme işlemi; 2.8 ve 2.9'a göre bağlantıların dizayn değerlerinin, aşağıdaki şekilde hesaplanan T_s güvenli zaman süresini uygulayarak belirlenmesi koşuluyla, başlayabilir:

$$T_s = t_m \cdot 10^\gamma ; \gamma = 1,1 \cdot \log (T_{sm}/t_m)$$

t_m ve T_{sm} için 3.3 ve 3.4'e bakınız.

3.3 Rota için veya onun bir kısmı için, 1.2'de tanımlanan tüm karakteristik dalga periyotlarının ağırlıklı ortalama değeri, ortalama dalga periyodu t_m yerine kullanılacaktır.

$$t_m = \sum_{j=1}^J P[t_j] \cdot t_j$$

J sembolü, istatistiksel analizde kullanılan t_j 'nin gözlem aralığı sayısını ifade eder.

3.4 Ortalama seyir süresi, rotanın veya onun bir kısmının uzunluğu S ve bu mesafedeki ortalama hız V_{sm} 'den hesaplanır:

$$T_{sm} = S/V_{sm}$$

Ortalama hız V_{sm} ; (h_m , t_m) değer çifti ile tanımlanan ortalama deniz durumu için 2.1÷2.3'e göre, ortalama dalga periyodu t_m ve ortalama dalga yüksekliği

$$h_m = \sum_{i=1}^I P[h_i] \cdot h_i$$

esas alınarak belirlenecektir. I sembolü, istatistiksel analizde kullanılan h_i 'nin gözlem aralığı sayısını ifade eder.

3.5 Rota için veya onun bir kısmı için, ortalama deniz seyiri süresi T_{sm} , güvenli olarak tahmin edilebilen hava durumu süresinden kısa ise, hareketler ve kuvvetler karakteristik dalga yüksekliği için belirlenen maksimum değer ve diğer ortam parametreleri esas alınarak hesaplanabilir ve bağlantıların boyutlarının belirlenmesinde esas olarak kullanılabilir. Bu durumda, tüm açık deniz yedekleme işleminin bağımsız olarak izlenmesi gereklidir. Özellikle hava tahmininin, planlanan sefer süresince karakteristik dalga yüksekliğinin maksimum değeri aşılmayacak şekilde, yetkili bir kaynaktan alınmasının sağlanmasına dikkat edilmelidir. Rotanın planlanmasında, limanlardaki bekleme süreleri dikkate alınmalıdır.

C. Mekanik Mukavemet, Kargonun Emniyete Alınması

1. Kapsam

1.1 Aşağıdaki kurallar, yedeklenen geminin yapısal elemanlarının ve kargonun bağlanması veya desteklenmesi için gerekli olan yardımcı elemanların (ağaç ızgaralar, bağlama elemanları, vb.) mekanik mukavemeti ve yapısal dizaynı ile ilgilidir.

1.2 Açıklanan hususlar, ağır güverte kargolarının taşınmasında kullanılan, kendi sevk gücü ile hareket eden gemilerin elemanlarına ve donanımına da benzeşim yoluyla uygulanır.

1.3 Aşağıda özel olarak belirtilmeyen elemanlar, TL kurallarında belirtilen esaslara göre boyutlandırılacaktır.

2. Dizayn mukavemeti

2.1 Yedeklenen geminin yapısı, güverte yükü nedeniyle oluşan yük dağılımı dikkate alınmak suretiyle, toplam mukavemet (boyuna ve enine mukavemet) yönünden incelenecektir. Çok büyük ve rijid maddelerin

taşıdığı hallerde, gemi bünyesinin ve kargonun izafi rijidliği/elastisitesi nedeniyle oluşan karşılıklı etkiler dikkate alınacaktır.

2.2 Güverte altındaki lokal destekler veya yük-ileten elemanlar, belirlenen mesnet noktalarındaki gerilmeler, güverte kargosunun yük dağılımı ve öngörülen gemi hareketleri (ivmeler) dikkate alınarak kontrol edilecektir. Bu elemanlar ayrıca, lokal gövde bozulmaları veya kırışların devrilmesi gibi, dayanıklılık bakımından da kontrol edilecektir. İzin verilen gerilmeler ve gerekli olabilecek takviyelerin (destekler, kırışlar, gergiler, vb.) yapılmasında TL kuralları esas alınacaktır.

2.3 Yedekleme halatının bağlantı noktaları ve makaralar belirli yedekleme işlemleri için benimsenen yerleşimlere uygun olarak kontrol edilecektir. Boyutsal dizaynda ve gerilmelerin kontrolünde, yedekleme halatının kopma mukavemetinden %20 daha büyük bir kuvvet esas alınacaktır.

Kullanımın zorunlu olduğu hallerde, saptırma makaraları, sürtünmeyi en aza indirecek ve kenarlardaki eğilmeyi önleyecek tarzda dizayn edilecektir. Saptırma noktalarında yedekleme halatları kullanılmayacaktır (Bölüm 3, D'ye bakınız).

3. Kargonun emniyete alınma düzenleri

3.1 Taşıyıcı yapılar, bloklar

3.1.1 Güvertede yükün yayılımı için kullanılan düzenler ve donanımlar, kargoyu destekleme ve/veya taşıma parçaları, Madde 2. ve 4.'de belirtilen statik ve dinamik yüklere veya B.'ye göre boyutlandırılacaktır. Bu elemanların tekne bünyesine veya pontona kaynatıldığı hallerde, TL kuralları uygulanır.

3.1.2 Yükleri bakımından, geminin güvertesine sabit olarak bağlanan devamlı kırışlar veya diğer elemanlar gemi bünyesinin bir parçası olarak kabul edilecektir (boyuna mukavemet hesaplarına dahil edilecektir, 2.1'e bakınız).

3.1.3 Mümkün olduğunca; punteller, kırışlar, bloklar, vb. taşınan yüklere dayanımlı olan tekne bünyesine ait mukavemet elemanlarının üzerinde yer alacak ve temelde geminin meyilinden ve yedeklenen geminin yalpa ve dalıp-çıkma hareketlerinden

kaynaklanan yatay kuvvetlere dayanacak şekilde desteklenecektir. Bloklar (genelde çelik üzerinde ahşap) yatay yer değişimleri (kayma) önlenecek şekilde sabitlenecektir.

3.1.4 En olumsuz yükleme koşullarının belirlenmesinde, her durumda, kargonun elemanlarının olası yer değişimi ve elastik şekil değişimine dikkat edilecektir.

3.2 Bağlama elemanları

3.2.1 Çubuklar, halatlar, gergiler, vb. gibi temel olarak çekme gerilmelerine maruz olan bağlama ve germe elemanları madde 4'e veya B'ye göre belirlenen statik ve dinamik yüklere göre belirlenen statik ve dinamik yüklere göre boyutlandırılacaktır. Güverteye suyun gelmesi tehlikesi varsa, deniz suyunun çalkantısından ve sephiyeden oluşan kuvvetler de dikkate alınacaktır.

3.2.2 Bağlama elemanlarında kullanılan malzemeler TL Kurallarına uygun olmalı ve asgari olarak DIN 50049 – 3.1.B'ye uygun Üretici Test Sertifikasına sahip olmalıdır. Gerekirse TL, DIN 50049 – 3.1.C'ye uygun Test Sertifikasını isteme hakkına sahiptir.

3.2.3 Bağlama elemanı olarak zincirlerin kullanılması tavsiye edilmez. Halatların kullanıldığı hallerde, şekil değişimlerinden kaçınılacaktır (sıkışma ve aşınma tehlikesi, 2.3'e bkz).

3.2.4 Nihayet bağlantılarının dizaynına özel önem verilecektir. Dizayn yapıldıktan sonra, mukavemet ve/veya üretim yöntemi testlerle doğrulanmalıdır.

Bağlama elemanlarının cinsi	İvmeleri ve germe kuvvetlerini hesaplama yöntemi:	
	4'e göre yaklaşık olarak	B'ye göre dinamik davranışın bilgisayarla hesaplanması
Çelik elemanlar ve kaynakları	$\sigma_{müs} = \frac{1}{v \cdot k} R_{eH}$	
	$(\tau_{müs.})$	
	Çekme/basma/ eğilme:	v = 1,5 1,35
	kesme:	v = 2,6 2,30
	eşdeğer gerilme:	v = 1,4 1,25
	Burkulma :	$P_{müs} = \frac{1}{v_B} \cdot P_{Kr}$
		v _B = 2,8 2,50
Tel halatlar		$P_{müs} = \frac{1}{v} \cdot P_{Kopma}$
		v _B = 2,7 v = 2,40

3.2.5 Geminin güvertesindeki bağlama noktaları için 2.2 ve 3.1.3 maddeleri benzeşim yoluyla uygulanır. Kaynaklı mopalar, bağlama halkaları ve benzerleri ilgili kurallara ve kaidelere uygun olarak dizayn ve monte edilecektir.

3.2.6 Madde 3.1.4 benzeşim yoluyla bağlama elemanlarına da uygulanır. Genelde, bağlantı elemanlarının elastisitesi ve önyüklemeye de dikkate alınacaktır (3.2.7'ye bkz). Simetrik olmayan düzenlemelerden kaçınılmalıdır.

3.2.7 Bağlama elemanlarının nihayetlerinde görülen, hesaplanmış yer değişimleri ve/veya hareketler (3.1.4/3.2.6'ya bakınız), büyük kuvvetlerin oluşmasına neden oluyorsa, burkulmaya dayanımlı çubuklar veya rodlar gibi elemanlar kullanılacaktır. Sadece çekme yüklerine göre dizayn edilen bağlama elemanlarının gevşemesinden kaçınılmalıdır. Bunu önlemek için gerekli olan önyüklemeye kontrollü şekilde uygulanmalıdır.

3.2.8 Bağlama elemanlarına etki eden izin verilen gerilmeler / yükler aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

R_{eH} = Malzeme sertifikasında belirtilen en üst akma sınırı.

$$k = \frac{295}{R_{eH} + 60}$$

P_{kr} = kritik burkulma kuvveti

3.3 Kargonun kısımlarına etki eden yükler

3.3.1 Güverteye bağlanan kargo elemanları, gerek toplam mukavemet ve gerekse germe elemanlarının bağlantı noktalarındaki lokal mukavemet yönlerinden incelenerek seyir sırasında oluşacak kuvvetlere dayanım gösterecek şekilde boyutlandırılmalıdır. Kargonun taşınan elemanlarının bağlantısında kullanılan düzenlerin mukavemetinin sağlanması genelde üreticinin sorumluluğundadır.

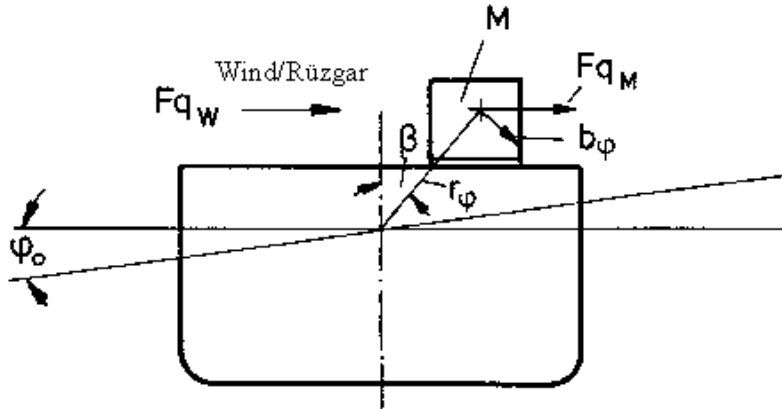
3.3.2 Kreynerlerin jib'leri gibi hassas ve uzanım gösteren kargo elemanları, mümkünse, sökülme veya alçaltılmalı ve ayrı olarak emniyete alınmalıdır.

4. Mesnetlere ve bağlantı elemanlarına etki eden yüklerin yaklaşık hesabı

4.1 Güverte yükünün mesnetlerine ve bağlantı elemanlarına etki eden kuvvetlerin hesaplanması için aşağıda belirtilen prosedür kullanılabilir. Özel durumlarda daha uygun değerler veya faktörler için TL ile anlaşmaya varılmalıdır.

4.2 Yanal doğrultuda etki eden kuvvetler

Yanal doğrultuda etki eden kuvvetler (güverteye paralel), kargonun atalet kuvvetleri ve rüzgar basıncını birlikte alarak elde edilir (Şekil 1'e bakınız):



Şekil 1

$$F_q = F_{qM} + F_{qW} \text{ (varsa, deniz basıncı, 3.2.1'e bakınız)}$$

M kargosunun merkezine etki eden ve kargoya isabet eden kısım, yaklaşık olarak aşağıdaki eşitlikten hesaplanabilir:

$$F_{qM} = M \cdot [k_{\varphi} \cdot b_{\varphi} \cdot \cos \beta + \sin \varphi_0 (g + k_{\psi} \cdot b_{\psi} \cdot \sin \delta + k_z \cdot b_z)]$$

Burada;

$$M = \text{ ilgili kargonun kütlesi}$$

$$\beta = \text{ Şekil 1'e bakınız}$$

$$\delta = \text{ Şekil 2'ye bakınız}$$

$$g = \text{ yer çekimi ivmesi (9,81 m/sn}^2\text{)}$$

$$b_{\varphi} = r_{\varphi} \cdot \frac{\varphi_0 \cdot \pi}{180} \cdot \left(\frac{2\pi}{T_{\varphi}} \right)^2 \text{ (yalpa ivmesi)}$$

Burada;

$$r_{\varphi} = \text{ Kargonun ağırlık merkezinin, su hattında olduğu kabul edilen, dönme merkezine uzaklığı (m),}$$

$$\varphi_0 = \text{ Yalpanın maksimum genliği (° olarak açılır),}$$

$$T_{\varphi} = \text{ Yalpa periyodu (sn).}$$

φ_0 ve T_{φ} için, taşıma esnasında karşılaşılma olasılığı bulunan en olumsuz kombinasyon değerleri alınacaktır. Eğer daha hassas değerler yoksa, φ_0 ve T_{φ} aşağıdaki şekilde hesaplanabilir:

$$T_{\varphi} = c \cdot \frac{B}{\sqrt{M_B G}} \quad \begin{array}{l} B = \text{ Geminin genişliği [m]} \\ M_B G = \text{ Verilen yükleme durumu için Metasantr yüksekliği [m]} \end{array}$$

	φ_0	c
Gemiler	35 – L/13	0,8
Pontonlar	15° veya maks. dalga meyil açısı *)	1,1

$$L = \text{ Gemi boyu [m]}$$

*) Büyük olan değer kullanılacaktır.

k_{φ} , k_{ψ} , k_z : İlk yaklaşım olarak, k faktörlerinde, faz durumları dikkate alınır. Aşağıdaki değerlerin kullanılabilmesi için iki durum esas alınacaktır:

	k_{φ}	k_{ψ}	k_z
Temel olarak yalpa hareketi	1	0,6	0,8
Temel olarak baş-kıç vurma ve dalıp-çıkma hareketi	0,6	1	1

b_{ψ} , b_z : baş-kıç vurma ve dalıp-çıkma ivmesi (4.3 ve 4.4'e bakınız).

Rüzgar basıncı, F_{qW} : Olası rüzgar hızlarına ait güvenilir bilgiler mevcut değilse, F_{qW} rüzgar hızınının 50 m/sn olduğu kabulüne göre hesaplanacaktır.

4.3 Boyuna doğrultuda etki eden kuvvetler

Geminin boyuna (baş-kıç) doğrultusunda etki eden F_I kuvveti de, kargonun desteklenmesi / bağlanması için önemlidir.

F_I 'nin yaklaşık değeri aşağıdaki ifadede verilmiştir:

$$F_I = F_{IM} + F_{IW} = M [k_{\psi} \cdot b_{\psi} \cdot \cos \delta + \sin \psi_0 (g + k_{\varphi} b_{\varphi} \sin \beta + k_z b_z)] + F_{IW}$$

(ayrıca varsa deniz etkisi, büyük parantez içindeki 2. terim normalde ihmal edilebilir).

$$b_{\psi} = r_{\psi} \cdot \frac{\psi_0 \cdot \pi}{180} \cdot \left(\frac{2\pi}{T_{\psi}} \right)^2 \text{ (baş-kıç vurma ivmesi)}$$

Burada;

$$\psi_p = \text{ maksimum baş-kıç vurma açısı [°]}$$

$$T_{\psi} = \text{ baş-kıç vurma periyodu [sn]} = 2\pi \cdot \sqrt{\frac{\theta'_L}{D \cdot M_L F}}$$

(veya uygun bir yaklaşım formülü kullanılır).

Θ_L = Hidrodinamik kütle dahil, kütle atalet momenti
(enine eksene göre) [kNmsn²]

D = Deplasman [kN]

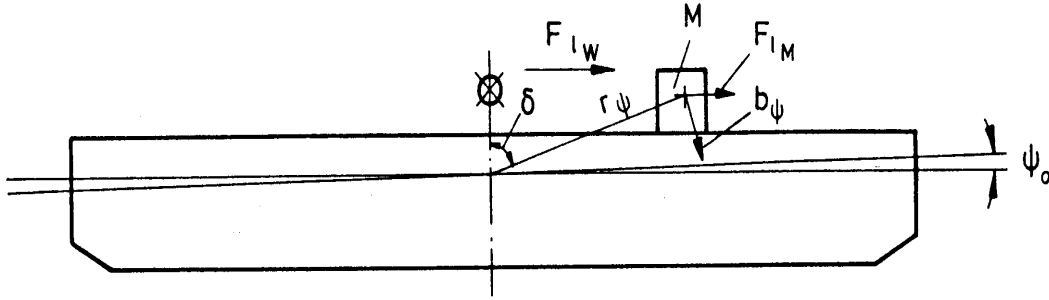
$M_L F$ = Metasantr yarıçapı (boyuna) [m]

$$\text{(Pontonlar: } D \cdot M_L F = \gamma \cdot I_L = \gamma \cdot \frac{L^3 B}{12} \text{)}$$

ψ_0 ve T_ψ için, taşıma sırasında oluşabilecek en olumsuz kombinasyon alınacaktır. Daha hassas bir değer yoksa, ψ_0 aşağıdaki şekilde alınabilir:

$\psi_0 = 5^\circ$ veya nisbeten kısa teknelerin (pontonlar) büyük dalga boylu denizde yedeklendiğinde oluşan maksimum dalga meyili.

δ, r_ψ : Şekil 2'ye bakınız.



Şekil 2

4.4 Güverteye dik doğrultuda etki eden kuvvetler

Kargonun ağırlığının yanısıra, geminin baş-kıç vurma ve batıp çıkma hareketlerinin bileşenlerine ve enine kuvvetlerin yatırma etkisine (F_q) de dikkat edilmelidir. Baş-kıç vurma ve batıp çıkma hareketlerinin bileşenleri aşağıdaki şekilde özetlenebilir (Şekil 1+3'e bakınız):

$$F_{VM} \cong M [k_\varphi \cdot b_\varphi \cdot \sin \beta + \cos \varphi_0 (g + k_\psi \cdot b_\psi \cdot \sin \delta + k_z \cdot b_z)]$$

b_φ, b_ψ, k faktörleri, vb.: 4.2 ve 4.3'de tanımlanmıştır.

$$b_z = z_0 \cdot \left(\frac{2\pi}{T_z} \right)^2 \quad \text{(batıp çıkma ivmesi)}$$

Burada z_0 = öngörülen maksimum batıp çıkma genliği,

Gemiler için: $z_0 = L/80$ L = Gemi Boyu [m]

Pontonlar için $z_0 = L/100$

z_0 için daha hassas değerler veya daha büyük bir ivme oluşturan değerler bulunmadıkça.

$$T_z \cong 2\pi \cdot \sqrt{\frac{2V}{A_{WL} \cdot g}} = 8,9 \cdot \sqrt{\frac{V}{A_{WL} \cdot g}}$$

V = Deplasman [m³]

A_{WL} = Su hattı alanı [m²]

A mesnet kuvvetleri, " esas olarak yalpa hareketi" ve "esas olarak baş-kıç vurma ve batıp-çıkma hareketi" olarak alınan iki yük durumuna göre hesaplanacaktır.

Örneğin, enine doğrultuda, aşağıdaki eşitlik uygulanır:

(Şekil 3'e bkz).

$$\sum A_q = F_{VM} \cdot \frac{a_q}{e_q} + F_{qM} \cdot \frac{h_M}{e_q} + F_{qW} \cdot \frac{h_W}{e_q}$$

Boyuna doğrultudaki kuvvetlerden oluşan mesnet kuvveti A_L , benzer tarzda hesaplanır. Belirli bir durumda en olumsuz mesnet yükü; F_q ve F_l enine ve boyuna kuvvetlerden oluşan mesnet kuvvetlerinin ve ilave olarak F_v 'nin birlikte etki ettirilmesinden elde edilir. Rüzgar kuvveti ve varsa deniz suyu etkisi sadece bir doğrultuda alınır.

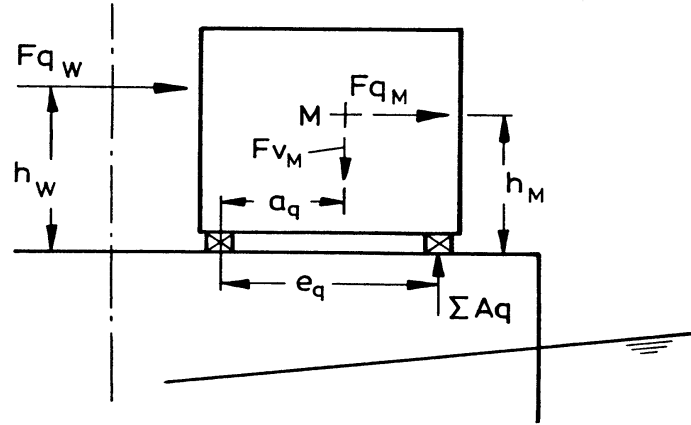
(örneğin; yükleme koşulu: "esas olarak yalpa hareketi"; yanal rüzgar; 4 mesnet noktası kabulüyle:

$$A_{\text{maks}} = F_{vM} \cdot \frac{a_q}{e_q} \cdot \frac{a_l}{e_l} + 1/2 F_{qM} \cdot \frac{h_M}{e_q} + 1/2 F_{qW}$$

$$\cdot \frac{h_W}{e_q} + 1/2 F_{lM} \cdot \frac{h_M}{e_l}$$

F_{vM} , F_{qM} , F_{lM} ; $k_\varphi = 1$, $k_\psi = 0,6$ ve $k_z = 0,8$ alınarak hesaplanır).

Yukarı kalkmayı önlemek için gerekli olabilecek önlemler nedeniyle, A_{min} olası en düşük değerlerin de incelenmesi gereklidir.



Şekil 3

BÖLÜM 5

RÖMORKÖRLER

	Sayfa
A. Römorkörün Uygunluğu	5-2
B. Yedekleme Donanımı	5-2
1. Yedekleme vinci / yedekleme kancası	
2. Yedekleme halatları	

A. Römorkörün Uygunluğu

1. Bölüm 2, C'de belirtilen kriter uygulanır.
2. Gerekli yedekleme kuvveti Bölüm 4, B.2'ye göre hesaplanır.
3. Römorkörün uygunluğunun değerlendirilmesinde, tek olmamakla birlikte, I "bollard pull" esas kriterdir.
4. Aşağıda belirtilen tüm sertifikalar mevcut ve geçerli olmalıdır:

- Tescil Belgesi,
- Tonaj Sertifikası,
- Klas Sertifikası (tekne ve makina)
- Load Line Sertifikası,
- Safety Construction Sertifikası,
- Safety Equipment Sertifikası,
- Safety Radiotelegraphy / Radiotelephony Sertifikası,
- İlave ulusal sertifikalar.

5. **TL**, aşağıdaki dokümanları isteme hakkına sahiptir.

- Stabilite bukleti,
- Genel plan,
- Yedekleme vinçleri resimleri.
- Ayrıntılı bilgilerle birlikte yedekleme donanımı aranjmanı skeci,

B. Yedekleme Donanımı**1. Yedekleme vinci / yedekleme kancası**

1.1 Yapım ve boyutlandırma **TL**'nin "Yedekleme Donanımının Yapım ve Test Kuralları" na uygun olmalıdır.

1.2 1977 veya daha sonra omurgası konulan römorkörlerde, yedekleme donanımının tutma yükü (tanburdaki ilk halat sırası), yedekleme halatının belirlenen minimum kopma mukavemetinin % 80'ine eşit olmalıdır.

Bu römorkördeki yedekleme vinçlerinin freni, kaptan köşkündeki kumanda mahallinden ve diğer bir kumanda mahallinden çabuk olarak serbest bırakılabilir.

1977'den önce omurgası konulan römorkörlerde, yedekleme donanımı mümkünse bu istekleri karşılayacaktır. Diğer uygun önlemler ve yedekleme halatı esasları dikkate alınacaktır.

1.3 Yedekleme kancalarının tutma, yükü, en az test yüküne eşit olmalıdır.

2. Yedekleme halatları

2.1 Yedekleme halatlarının boyutları, I bollard pull'a bağlı olan K kullanım katsayısına göre belirlenir.

Bollard pull I	K katsayısı
200 kN'a kadar	2,5
1000 kN'un üzeri	2,0

Bollard pull'un 200 ile 1000 kN arasındaki değerleri için K değeri, lineer interpolasyonla belirlenebilir.

2.2 En az bir yedek yedekleme halatı ve aksesuarı gemide bulunmalıdır.

EK
STATİK ÇEKME (BOLLARD PULL) TEST PROSEDÜRÜ

1. Önerilen test programı, testten önce verilecektir.
2. Devamlı statik çekme (BP) testi sırasında, ana makina (lar) üreticinin tavsiye ettiği maksimum devamlı güce karşılık gelen torkta çalıştırılacaktır. Gerçek gücün doğrulanması test sırasında talep edilmelidir.
3. Aşırı yük çekme testi sırasında, ana makineler en az 30 dakika süreyle devam ettirilen, üreticinin tavsiye ettiği maksimum devamlı güçte çalıştırılacaktır.

Aşırı yük testi yapılmayabilir.
4. Testin yapılması sırasında kullanılacak pervane (ler), geminin normal çalışmasında kullanılan pervane (ler) olacaktır.
5. Test sırasında, geminin normal çalışmasında ana makina (lar) veya pervane şaft (lar) tarafından tahrik edilen pompalar, jeneratörler vb. gibi tüm yardımcı donanım çalıştırılacaktır.
6. Geminin kıç ile test babası arasında ölçülmek üzere, yedekleme halatının boyu en az 300 m. olacaktır. Gemi boyunun en az iki katı uzunluk kabul edilebilir.
7. Test mahallindeki su derinliği, gemiden itibaren 100 m. yarıçapındaki mesafede en az 20 m. olacaktır. Test mahallinde 20 m. derinlik sağlanamazsa, geminin maksimum draftının iki katına eşit minimum bir su derinliği kabul edilebilir. Azaltılmış su derinliğinin test sonuçlarını olumsuz etkileyebileceği unutulmamalıdır.
8. Test, geminin tam balastlı ve yarım yakıtlı durumuna karşılık gelen deplasmanda yapılacaktır.
9. Gemi trimsiz veya gemi boyunun % 2'sini aşmamak üzere kıça trimli olacaktır.
10. Madde 2. veya 3.'de belirtilen çekme işlemi yapılırken, gemi en az 10 dakika sabit rotada tutulabilmelidir. Sürekli statik çekme, 10 dakikalık sürenin ortalama okumasıdır.
11. Test, 5 m/sn'yi aşmayan rüzgar hızında yapılacaktır.
12. Test mahallindeki akıntı, hiçbir yönde 0,5 m/sn'yi geçmeyecektir.
13. Test için kullanılan yük hücreleri TL tarafından onaylanacak ve ölçülecek çekme aralığı içinde ve test sırasında karşılaşılan çevre koşulları için \pm % 2 hassasiyette olacaktır.
14. Devamlı okumaları veren bir cihaz ve statik çekmeyi zamanın fonksiyonu olarak grafik halinde kaydeden bir kayıt cihazının her ikisi de yük hücresine bağlanacaktır. Cihazlar mümkünse kıyıya yerleştirilecek ve izlenecektir.

15. Yük hücresi yedekleme halatının gözü ile baba arasına konulacaktır.
16. Geminin devamlı statik çekmesi olarak belgelendirilen değer, en az 10 dakika süreyle azalma eğilimi göstermeksizin devam ettirilerek kaydedilmiş olan çekme kuvvetidir.
17. Makinalar aşırı yükte, düşük rpm'de çalışırken veya çalışan makina ya da pervane sayısı azaltılmış halde iken kaydedilen statik çekme değerleri belgelendirilebilir ve bu durum sertifikada belirtilir.
18. Gemi ile kıyıda yük hücresini ve kayıt cihazını izleyen kişi (ler) arasında, testin devamı boyunca, VHF ya da telefonla bir iletişim sistemi sağlanacaktır.