

**YOLCU GEMİLERİNİN EMNİYETİNE VE GEMİLERDEKİ YOLCULARIN KAYIT ALTINA ALINMASINA  
İLİŞKİN YÖNETMELİK**

**BİRİNCİ BÖLÜM**

**Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar**

**Amaç**

**MADDE 1 –** (1) Bu Yönetmelik; kabotaj hatlarında çalışan yeni ve mevcut yolcu gemileri ile yüksek hızlı yolcu gemilerinde; can ve mal emniyetini sağlamak, bu gemilerin tabi olduğu kuralları uluslararası sefer yapan yolcu gemilerinin kuralları ile uyumlaştırmak, yolcu gemilerindeki yolcular ile mürettebatın güvenliğine ve kurtarılmalarına ilişkin imkânları geliştirmek, oluşabilecek kazalarda arama ve kurtarma faaliyetlerinin ve kazanın olumsuz sonuçlarıyla mücadelenin daha etkin bir şekilde yapılmasını sağlamak amacıyla hazırlanmıştır.

**Kapsam**

**MADDE 2 –** (1) Bu Yönetmelik, liman sınırlarını aşmak suretiyle kabotaj seferi yapan;

- a) Yeni yolcu gemilerini,
  - b) Boyları 24 metre ve daha büyük olan mevcut yolcu gemilerini,
  - c) Yüksek hızlı yolcu gemilerini,
- kapsar.

(2) Aşağıda belirtilen gemiler bu Yönetmelik kapsamı dışındadır.

- a) Yolcu gemileri;
  - 1) Silahlı kuvvetlere ait gemiler ile asker taşımaya tahsisli gemiler,
  - 2) Makine ile yürütülmeyen gemiler,
  - 3) Çelik veya eşdeğeri dışındaki malzemelerden yapılan ve Yüksek Hızlı Tekneler (Resolution MSC.36(63)) veya Dinamik Destekli Tekneler (Resolution A.373(X)) ile ilgili standartların kapsamına girmeyen gemiler,
  - 4) İlkel yöntemlerle inşa edilen ahşap tekneler,
  - 5) 1965 yılından önce dizayn edilen ve orijinal malzemesiyle inşa edilmiş olan; orijinal veya kopya tarihli gemiler,
  - 6) Teknik özellikleri gereği veya isteğe bağlı olarak tekneyi sevk ve idare edenden başka mürettebatı bulunmayan ve ticari amaçla onikiye kadar (oniki dâhil)

yolcu taşıyabilen gezi tekneleri,

(b) Yüksek hızlı gemiler;

- 1) Silahlı kuvvetlere ait gemiler ile asker taşımaya tahsisli gemiler,

2) Teknik özellikleri gereği veya isteğe bağlı olarak tekneyi sevk ve idare edenden başka mürettebatı bulunmayan ve ticari amaçla onikiye kadar (oniki dâhil) yolcu taşıyabilen yüksek hızlı gezi gemileri.

(3) Bu Yönetmeliğin üçüncü bölümü aşağıdaki belirtilenler dışındaki denizde çalışan tüm yolcu gemilerini kapsar.

- a) Silahlı kuvvetlere ait gemiler ile asker taşımaya tahsisli gemiler,

b) Teknik özellikleri gereği veya isteğe bağlı olarak tekneyi sevk ve idare edenden başka mürettebatı bulunmayan ve ticari amaçla onikiye kadar (oniki dâhil) yolcu taşıyabilen gezi tekneleri.

**Dayanak**

**MADDE 3 –** (1) Bu Yönetmelik;

a) 10/8/1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmündeki Karamamenin 2 nci maddesinin (c) bendi ile 10/6/1946 tarihli ve 492 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun hükümlerine dayanılarak,

b) İlgili uluslararası sözleşmeler ve kurallar paralelinde, hazırlanmıştır.

**Tanımlar**

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

a) 1 Mil: 1852 metrelik mesafeyi,

b) 1 Knot: Mil/saat olarak hızı,

c) Belirgin Dalga Yüksekliği: Belirli bir sürede gözlemlenen dalgaların en yüksek %33'lük bölümünün ortalama yüksekliği,

ç) Belirlenmiş Otorite: İdareye bağlı Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezini,

d) Deniz Alanı: İdare tarafından belirlenen ve 5 inci maddede belirtilen bir alanı (Ancak, telsiz haberleşmesi ile hükümlerin uygulanmasında deniz alanları tanımı, SOLAS-1974 Sözleşmesi, Kısım IV, Kural 2'de tanımlanan şekliyle geçerlidir.),

e) Düzenli Sefer: İki veya daha fazla liman arasında yayımlanmış tarifeye göre veya belirli bir düzen veya sıklıkta yapılan gemi seferini,

f) Ev Sahibi Devlet: Türk bayrağı taşıyan bir gemi veya teknenin, Türk limanlarından kendi limanlarına veya kendi limanlarından Türk limanlarına sefer yaptığı devleti,

g) GMDSS: SOLAS-1974 Sözleşmesi, Kısım IV'de belirtilen Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemini (Global Maritime Distress and Safety System),

ğ) ISM Code: Uluslararası Denizcilik Örgütünün (IMO) 4/11/1993 tarihli ve A.741 (18) numaralı Genel Kurul Kararı ile kabul edilen Güvenli Gemi İşletimi ve Kirliğin Önlenmesine Dair Uluslararası Yönetim Kodunu,

h) İdare: Denizcilik Müsteşarlığını,

ı) Özel Nitelikli Deniz Alanları:

1) Liman Alanı: Liman sisteminin ayrılmaz bir parçasını oluşturan, sabit liman bölgesinin en dışına kadar veya bir deltayı veya benzeri korumalı alanı içeren doğal coğrafik özelliklerle tanımlanan sınırlara kadar uzanan, İdarenin tanımladığı veya mevzuatta yer aldığı şekilde, deniz alanı dışındaki alanı,

2) Korunmuş Deniz Alanı: Bir geminin, kazaya uğrayan kişilerin karaya ulaşabileceği şekilde bir sığınma yerinden hiçbir zaman 6 milden daha fazla uzaklaşmadığı ve yakın arama-kurtarma imkânlarının sağlandığı, açık deniz etkilerinden korunmalı bir deniz alanını,

3) Sığınma Yeri: Güvenliği tehlikeye düşebilecek koşullardaki bir gemi veya tekne tarafından barmak olarak kullanılabilen, doğal veya yapay her türlü korumalı alanı,

ı) Sefer Cinsleri:

1) Kabotaj Seferi: Bir Türk limanından diğer bir veya birkaç Türk limanına veya bir Türk limanından çıkarak liman sınırlarını geçmek suretiyle yeniden aynı limana yapılan; seyredilen deniz alanlarında takip edilmesi gereken rotanın istikametine göre karasuların dışına çıkmak suretiyle seyri de kapsayan her türlü deniz yolu seferini,

2) Uluslararası Sefer: Bir Türk limanından yabancı bir limana veya tersine yapılan deniz yolu seferini,

ç) Sözleşme ve Kurallar:

1) Hasarsız Stabilite Kodu Kuralları: 4/11/1993 tarihli ve A.749(18) sayılı Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Kurul Kararında yer alan, IMO kurallarının kapsamındaki tüm yolcu gemi tipleri için uygulanacak kuralları (Intact Stability Code),

2) Uluslararası Sözleşmeler: 1974 Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS-1974) ve Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi (LOAD LINE-1966) ile bunların güncel olarak yürürlükte olan protokollerini ve eklerini,

3) Yüksek Hızlı Tekne Kuralları: 20/5/1994 tarihli IMO Deniz Emniyeti Komitesinin (MSC) 36(63) sayılı kararında yer alan uluslararası yüksek hızlı teknelere ait emniyet kurallarını (MSC Code),

k) Şirket: Yolcu gemisinin sahibini veya gemi sahibinden yolcu gemisinin işletim sorumluluğunu aldığı kabul edilen işletmeciyi veya gemi kiralayıcısı gibi diğer bir kuruluşu veya kişiyi,

l) Tanınmış Kuruluş: İlgili mevzuata uygun olarak hizmet verebilmesi amacıyla İdare tarafından belirli yetkilerin devredildiği kuruluşu,

m) Yolcu Gemisi Cinsleri:

1) Gezi Teknesi: Eğlence ve spor amaçlı tasarlanmış, tekne boyu uygun uyumlaştırılmış, ulusal standarda göre ölçüldüğünde 2,5 metreden küçük ve 24 metreden büyük olmayan, sevk sistemlerine bakılmaksızın herhangi bir tipte herhangi bir tekneyi,

2) Ro-Ro Yolcu Gemisi: Bu Yönetmeliğin ekinde yer alan Ek-1, Kısım II-2, Bölüm A, Madde 2'de tanımlanan ro-ro kargo mahalleri veya özel kategori mahalleri bulunan ve onikiden fazla yolcu taşıyan gemiyi,

- 3) Yolcu Gemisi: Onikiden fazla yolcu taşıyan gemiyi,
- 4) Yüksek Hızlı Yolcu Teknesi: SOLAS-1974 Sözleşmesi, Kısım X, Kural 1'de tanımlanan ve onikiden fazla yolcu taşıyan yüksek hızlı tekneyi,
- n) Yolcu Gemisinin Diğer Ayırıcı Özellikleri:
  - 1) Baş Yüksekliği: Baş kaimede, yaz friborduna ve dizayn trimine karşılık gelen su hattı ile bordada açık güvertenin üstüne kadar olan düşey mesafeyi,
  - 2) Benzer İnşaat Safhası: İnşasına başlanan bir geminin montajının; hesaplanan bütün yapı malzemesi ağırlığının en az 50 ton'luk bölümünü veya %1'lik kısmını (hangisi küçükse) içerecek kadar ilerlemiş olmasını,
  - 3) Gemi Boyu: Omurga hattından başlayarak ölçülen en az kalıp derinliğinin %85'indeki, su hattındaki toplam boyun %96'sı veya eğer büyükse, aynı su hattında baş bodoslanmanın baş tarafından, dümen rodu eksenine kadar olan boyu (Omurgası meyilli olarak dizayn edilen gemilerde, bu boy'un ölçüldüğü su hattı, dizayn su hattına paralel olmalıdır),
  - 4) Mevcut Gemi: Yeni gemi olmayan bir gemiyi,
  - 5) Tam Güverteli Gemi: Bordalarındaki tüm açıklıkları en az su geçmez sabit kapatma donanımlarına sahip olan, alt kısımları ile havaya açık kısımlarındaki açıklıkları sabit kapatma donanımlarına sahip, hava ve deniz etkilerine maruz komple bir güvertesi bulunan gemiyi (Komple güverte su geçirmez bir güverte veya su geçirmez bütünlüğü sağlamaya yeterli mukavemette su geçirmez yapılar ile tamamen kapalı ve su geçirmez kapatma donanımlarına sahip, su geçirmez olmayan bir güverteden oluşan eşdeğer bir yapı olabilir),
  - 6) Yaş: Teslim tarihinden sonraki yıl sayısı olarak ifade edilen gemi yaşını,
  - 7) Yeni Gemi: 1 Ocak 2009 tarihinden sonra omurgası kızığa konulan veya benzer inşaat safhasında bulunan bir gemiyi,
    - o) Yolcu Kayıt Görevlisi: Bir şirket tarafından ISM Kodu yükümlülüklerini sağlamak amacıyla tayin edilmiş karada görevli sorumlu kişi veya bir şirket tarafından atanmış, şirketin yolcu gemisine binmiş olan kişilerle ilgili bilgilerin muhafazasından sorumlu olan karada görevli sorumlu kişiyi,
    - ö) Yolcu ve Diğer Kişiler:
      - 1) Hareket Yeteneği Az Olan Kişiler: Yaşlılar, fiziksel engelliler, işitme engelliler ve tekerlekli sandalye kullananlar, hamile kadınlar ve küçük çocuklu kimseler dâhil genel taşıma araçlarından faydalanırken özel olarak zorlanan kişileri,
      - 2) Kişi: Yaşlarına bakılmaksızın gemide bulunan insanları,
      - 3) Yolcu: Gemi kaptanı ve gemi adamı veya geminin işi gereği gemide bulunan veya çalışan diğer kişiler ile bir yaşından küçük çocuklar hariç, gemide bulunan her bir insanı, ifade eder.

## İKİNCİ BÖLÜM

### Kabotaj Seferlerinde Çalışan Yolcu Gemilerinin Emniyetine İlişkin Genel Hükümler

#### Yolcu gemileri sınıfları

**MADDE 5 –** (1) Yolcu gemileri, çalıştıkları deniz alanına göre aşağıdaki sınıflara ayrılırlar.

- a) A Sınıfı Gemiler: B, C, ve D sınıfları kapsamına girmeyen kabotaj seferi yapan yolcu gemileridir.
  - b) B Sınıfı Gemiler: Kazaya uğrayan kişilerin karaya ulaşabileceği kıyı çizgisinden hiçbir zaman 20 milden fazla açılmayacak şekilde kabotaj seferi yapan yolcu gemileridir.
  - c) C Sınıfı Gemiler: Tüm yıl çalışma için bir yıllık dönemde, belli bir periyotta (yaz dönemi çalışması gibi) çalışma için ise yılın özel kısıtlanmış bu bölümünde 2,5 metre belirgin dalga yüksekliğinin aşılması olasılığının %10'dan daha az olduğu deniz alanlarında çalışan, ancak bu süre zarfında hiçbir şekilde bir sığınma alanından 15 milden fazla uzaklaşmayan ve kazaya uğrayan kişilerin kıyıya çıkabilecekleri kıyı hattından 5 milden fazla açılmayacak şekilde kabotaj seferi yapan yolcu gemileridir.
  - ç) D Sınıfı Gemiler: Tüm yıl çalışma için bir yıllık dönemde, belli bir periyotta (yaz dönemi çalışması gibi) çalışma için ise yılın özel kısıtlanmış bu bölümünde 1,5 metre belirgin dalga yüksekliğinin aşılması olasılığının %10'dan daha az olduğu deniz alanlarında çalışan, ancak bu süre zarfında hiçbir şekilde bir sığınma alanından 6 milden fazla uzaklaşmayan ve kazaya uğrayan kişilerin kıyıya çıkabilecekleri kıyı hattından 3 milden fazla açılmayacak şekilde kabotaj seferi yapan yolcu gemileridir.
- (2) Yüksek hızlı yolcu gemileri için, Yüksek Hızlı Tekne Kuralları Kısım I, Kural 1.4.10 ve 1.4.11'de tanımlanan kategoriler uygulanır.
- (3) B, C veya D sınıfı deniz alanlarında kabotaj seferi yapan yolcu gemileri, aşağıdaki durumlarda yüksek hızlı yolcu teknesi olarak sayılmazlar.
- a) Dizayn su hattına karşılık gelen deplasmanları 500 metre küpten,
  - b) Yüksek Hızlı Tekneler Kodu paragraf 1.4.30'da tanımlandığı şekliyle maksimum hızları 20 knot'tan, az olanlar.
- (4) İdare; bu maddede belirtilen gemi sınıflarının tüm yıl boyunca çalışma durumu için bölgeleri sınırlayan deniz alanlarının listesini ve varsa sınırlı periyodik çalışmalarını 1 Ocak 2009 tarihini geçmeyecek bir tarihe kadar belirler ve gerektiğinde güncelleştirir. Listeyi, [www.denizcilik.gov.tr](http://www.denizcilik.gov.tr) sitesinde genel bir veri tabanında ilan eder. İlgili kuruluşların talebi hâlinde, listede yapılacak değişiklikler talep sahibine bildirilir.

#### Genel uygulama esasları

- MADDE 6 –** (1) Kabotaj seferinde çalışan yeni ve mevcut yolcu gemileri ile yüksek hızlı yolcu gemileri, bu Yönetmelikte belirtilen emniyet kurallarına uymak zorundadırlar.
- (2) İdare; yolcu gemilerinin ve yüksek hızlı yolcu teknelerinin kabotaj seferlerinde çalışmaya başlamalarından önce, bu Yönetmeliğin gereklerine tam olarak uygunluğunun sağlanması için gereken tedbirleri almakla yükümlüdür.
  - (3) İdare, kabotaj seferi yapan ve bu Yönetmelik hükümlerine uygun olduğu tespit edilen yolcu gemilerinin çalışmasını, bu Yönetmelikten kaynaklanan nedenlerden dolayı engelleyemez.
  - (4) İdare, ilgili mevzuata göre kabotaj seferi yapan bir yolcu gemisini veya yüksek hızlı bir yolcu teknesini denetleyebilir ve dokümanlarını inceleyebilir.
  - (5) İdare tarafından yürürlüğe konulmuş gemi teçhizatına ilişkin mevzuata uygun olan gemi teçhizatı, bu Yönetmelik hükümlerine de uygun kabul edilir.

#### Emniyet şartları

**MADDE 7 –** (1) Tüm sınıflardaki yeni ve mevcut yolcu gemileri aşağıdaki genel şartlara uygun olmalıdır.

- a) Teknenin ana ve yardımcı makinelerinin, elektrik ve otomasyon tesisinin yapımı ve bakımı; tanınmış bir kuruluşun klas kurallarında belirtilen standartlara veya İdare tarafından kullanılan eşdeğer kurallara uygun olmalıdır.
- b) SOLAS-1974 Sözleşmesinin, 1988 GMDSS değişiklikleri dâhil IV, V ve VI numaralı bölümlerinin hükümleri ile Kısım V, Kural 12'deki seyir donanımı ile ilgili hükümler uygulanmış olmalıdır.
- (2) İdare tarafından yürürlüğe konulmuş olan gemi teçhizatına ilişkin mevzuata uygun olan seyir donanımının, SOLAS-1974 Sözleşmesi Kısım V, Kural 18'deki tip onayı şartlarına uygun olduğu kabul edilir.
- (3) Bu maddede belirtilen yolcu gemileri için ayrıca aşağıdaki ilave şartlar aranır.
  - a) Yeni yolcu gemileri;
    - 1) Genel olarak; A sınıfı yeni yolcu gemileri, güncel şekliyle SOLAS-1974 Sözleşmesinin tamamına ve bu Yönetmelik ile Ek-1'de belirtilen özel şartlara uygun olmalıdır. SOLAS-1974 Sözleşmesinin yorumunu İdarenin kararına bıraktığı kurallar için İdare, Ek-1'de belirlediği şartları uygular. B, C ve D sınıfı yeni yolcu gemileri, bu Yönetmelik ile Ek-1'de belirtilen özel şartlara uygun olmalıdır.
    - 2) Yükleme sınırları; boyları 24 metre ve daha büyük olan yeni yolcu gemileri, LOAD LINE-1966 Sözleşmesine uygun olmalıdır. Boyları 24 metreden küçük olan yeni yolcu gemilerinde, boy ve sınıfla bağlantılı olarak, LOAD LINE-1966 Sözleşmesinde belirtilen eşdeğer emniyet düzeyi şartları uygulanır. Bu alt bentte belirtilenlerin dışında D sınıfı yeni yolcu gemileri, LOAD LINE-1966 Sözleşmesinde belirtilen minimum baş yüksekliği şartlarından muaftırlar. A, B, C, ve D sınıfı yeni yolcu gemilerinin tümü tam güverteli olmalıdır.
    - b) Mevcut yolcu gemileri;
      - 1) A sınıfı mevcut yolcu gemileri, güncel şekliyle SOLAS-1974 Sözleşmesinde tanımlanan mevcut yolcu gemileri ile ilgili kurallara ve bu Yönetmelik ile Ek-1'de belirtilen özel şartlara uygun olmalıdır. SOLAS-1974 Sözleşmesinin yorumunu İdarenin kararına bıraktığı kurallar için İdare, Ek-1'de belirlediği şartları uygular.
      - 2) B sınıfı mevcut yolcu gemileri, bu Yönetmelik ile Ek-1'deki özel şartlara uygun olmalıdır.
      - 3) C ve D sınıfı mevcut yolcu gemileri, bu Yönetmelik ile Ek-1 Kısım III'deki özel şartların belirtmediği durumlarda, İdarenin belirleyeceği esaslara uygun olmalıdır. İdarenin belirleyeceği esaslar, bu sınıflardaki gemilere; çalışabilecekleri deniz alanları ve mahalli koşullar göz önüne alınmak suretiyle, Ek-1 Kısım II-1 ve II-2'deki şartlara eşdeğer emniyet seviyesi sağlayacak düzeyde olmalıdır. Bu gemiler yurt içinde düzenli kabotaj seferlerinde çalıştırılmak istenmesi hâlinde, çalışmaya başlanmadan önce gemilerin bu paragrafta yer alan kural ve esaslara uygun olduğu hakkında İdarenin onayı gereklidir.

4) Mevcut yolcu gemilerinde yapılacak esaslı onarım, değişim ve yenilemeler ile bunlara ait donatım, İdarenin makul ve mantıklı bulduğu ölçüde, üçüncü fıkranın (a) bendinin 1 numaralı alt bendinde belirtilen yeni gemi şartlarına uygun olmalıdır. Ancak, daha yüksek bir emniyet standardı elde etmek için mevcut gemide yapılan değişimler, esaslı değişim olarak kabul edilmez.

5) Aşağıda belirtilen tarihlere göre omurgası kızığa konulan veya benzer bir yapım aşamasında bulunan mevcut gemilere; SOLAS-1974 Sözleşmesinde daha erken tarihler belirtilmedikçe, 7 nci maddenin üçüncü fıkrasının (b) bendinin (1) numaralı alt bendi hükümleri ve Ek-1'de daha erken tarihler belirtilmemişse (2) ve (3) numaralı alt bent hükümleri, aşağıda belirtilen tarihlere kadar uygulanmaz.

1 Ocak 1940 tarihinden önce olanlar; 1 Temmuz 2010 tarihine kadar,

1 Ocak 1940 tarihinde veya daha sonra, ancak 31 Aralık 1962 tarihinden önce olanlar; 1 Temmuz 2011 tarihine kadar,

1 Ocak 1963 tarihinde veya daha sonra, ancak 31 Aralık 1974 tarihinden önce olanlar; 1 Temmuz 2012 tarihine kadar,

1 Ocak 1975 tarihinde veya daha sonra, ancak 31 Aralık 1984 tarihinden önce olanlar; 1 Temmuz 2013 tarihine kadar,

1 Ocak 1985 tarihinde veya daha sonra, ancak bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten önce olanlar; 1 Temmuz 2014 tarihine kadar.

c) Yüksek hızlı yolcu gemileri;

1) 1 Ocak 2009 tarihinden sonra inşa edilen veya esaslı onarım, değişime veya yenilemeye tabi tutulan yüksek hızlı yolcu gemileri, SOLAS-1974 Sözleşmesi Kural X/3'ün şartlarına uygun olmalıdır. Ancak, 1 Ocak 2009 tarihinden önce omurgası kızığa konmuş veya benzer bir yapım aşamasında bulunan gemiler; teslim ve ilk işletim tarihi, 1 Ocak 2009 tarihinden başlayarak en geç altı ay içinde olan gemiler; 19 Mayıs 1994 tarihli Res. MSC. 37(63) ile değiştirilmiş şekilde IMO Ass. Res. A.373(X)'da yer alan Dinamik Destekli Teknelerin Güvenlik Kurallarındaki (DSC Code) hükümlerine uyan gemiler için bu şart aranmaz.

2) 1 Ocak 2009 tarihinden önce inşa edilen ve Yüksek Hızlı Tekne Kurallarına uygun olan gemiler, bu kurallara göre sertifikalandırılmış olarak çalışmaya devam ederler.

3) 1 Ocak 2009 tarihinden önce inşa edilen ve Yüksek Hızlı Tekne Kurallarına uygun olmayan gemiler yurt içinde kabotaj seferlerinde çalıştırılmazlar. Ancak, 1 Ocak 2009 tarihinde yurt içinde kabotaj seferlerinde çalışmakta olanlar için, İdare kabotaj seferlerinde çalışmaya devam etmesine izin verebilir. Bu gemiler, değiştirilmiş şekilde DSC Kod'un hükümlerine uygun olmalıdır.

4) Yüksek hızlı yolcu teknesinin ve donanımının yapımı ve bakımı, tanınmış bir kuruluşun yüksek hızlı tekne klaslama kurallarına uygun olmalıdır.

#### **Ro-ro yolcu gemilerine ilişkin şartlar**

**MADDE 8 –** (1) 1 Ocak 2009 tarihinde veya daha sonra omurgası kızığa konulan veya benzeri bir yapım aşamasında bulunan, A, B ve C sınıfı ro-ro yolcu gemileri; ro-ro yolcu gemileri ve HSC yolcu gemileri, 5/6/2006 tarihli ve 26189 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Ro-Ro Yolcu Gemileri ve Yüksek Hızlı Tekneler Yönetmeliğinin 11, 13 ve 14 üncü maddelerine uyumlu olmalıdır.

(2) 1 Ocak 2009 tarihinden önce omurgası konulan veya benzeri bir yapım aşamasında bulunan, A ve B Sınıfı tüm ro-ro yolcu gemileri; hiçbir durumda 1 Ocak 2020 tarihini geçmemek üzere, 1 Ocak 2015 veya daha sonraki bir tarihte 30 yaşına ulaşmış gemilerin hizmet dışı kalmaları hariç, 1 Ekim 2015 tarihine kadar ro-ro yolcu gemileri ve HSC yolcu gemileri, 5/6/2006 tarihli ve 26189 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Ro-Ro Yolcu Gemileri ve Yüksek Hızlı Tekneler Yönetmeliğinin 11, 13 ve 14 üncü maddelerine uyumlu olmalıdır.

#### **Hareket yeteneği az olan kişilere ilişkin şartlar**

**MADDE 9 –** (1) İdare, 1 Ekim 2010 tarihinde veya daha sonra omurgası kızığa konulan veya benzeri bir yapım aşamasında bulunan, genel taşıma amaçlı A, B, C ve D sınıfı yolcu gemilerine ve yüksek hızlı yolcu gemilerine, Ek-3'te verilen rehber esas alınarak hareket yeteneği az olan kişilerin güvenli olarak girmelerini sağlayacak önlemlerin alınmasını sağlar.

(2) İdare, Ek-3'te verilen rehberin uygulanması hususunda, hareket yeteneği az olan kişileri temsil eden kuruluşlarla işbirliği yapar ve bu kuruluşlara danışır.

(3) 1 Ekim 2010 tarihinden önce omurgası konulan veya benzeri bir yapım aşamasında bulunan, genel taşıma amaçlı, A, B, C ve D sınıfı yolcu gemilerindeki ve yüksek hızlı yolcu gemilerindeki değişiklikler bakımından İdare, Ek-3'te verilen rehberi; ekonomik bakımdan makul olma ve yapılabirlik ölçüsünde uygular.

(4) İdare; 1 Ağustos 2010 tarihinden geç olmayacak şekilde, üçüncü fıkrada sözü edilen, yine bu fıkrada bahsi geçen tekne ve gemilere nasıl uygulanacağı hususunda ulusal bir hareket planı hazırlar ve bu planı ilgili uluslararası veya bölgesel kuruluşlara gönderir.

(5) İdare, talep hâlinde, birinci fıkrada belirtilen yolcu gemilerine, üçüncü fıkrada belirtilen 400'den fazla yolcu taşımak üzere belgelendirilen yolcu gemilerine ve yüksek hızlı yolcu teknelerine uygulanmasını ilgili kuruluşlara bildirir.

#### **İlave emniyet şartları ve eşdeğer önlemler**

**MADDE 10 –** (1) İdare, özel yerel şartlar nedeniyle, uygulanan emniyet isteklerinin belirli durumlarda iyileştirilmesini gerekli bulunduğu takdirde, buna ilişkin ihtiyacı kanıtlanması kaydıyla 12 nci maddede belirtilen usullere göre emniyet şartlarını artırıcı ilave önlemleri kabul edebilir.

(2) İdare, 12 nci maddede belirtilen usullere tabi olup, asgari olarak Ek-1'deki kurallara kadar etkin olması koşuluyla, Ek-1'deki kurallara eşdeğerlik sağlayan önlemleri kabul edebilir.

#### **Muafiyet**

**MADDE 11 –** (1) İdare; emniyet düzeyinde bir azaltma yapılmaması koşuluyla ve 12 nci maddede belirtilen usullere tabi olarak; daha küçük belirgin dalga yüksekliği, sınırlı periyot, sadece gün ışığında veya uygun iklim ya da hava koşullarında sefer yapılması, sınırlı seyahat süresi veya kurtarma hizmetlerinin yakınlığı gibi belirli işletim koşullarında, açık denizden korunmalı kendi takım adaları, deniz alanları dâhil yurt içinde yapılacak kabotaj seferleri için gemileri bu Yönetmelikteki bazı şartlardan muaf tutabilir.

#### **İlave şartlar, eşdeğer önlemler ve muafiyetlerin uygulanması**

**MADDE 12 –** (1) İdare, 10 uncu ve 11 inci maddeler kapsamında aşağıdaki işlemleri yapar.

a) Talep hâlinde, emniyet düzeyinin yeterli olarak sağlandığını doğrulamaya yetecek kapsamdaki özellikler dâhil, kabul etmeyi öngördüğü önlemleri ilgili uluslararası veya bölgesel kuruluşlara bildirir.

b) Kabul edilen önlemler, ilgili ulusal mevzuatta belirtilir ve talep hâlinde bununla ilgili tüm ayrıntıları ilgili kuruluşlara bildirir.

c) Bu önlemler, aynı koşullarda çalışan, aynı sınıftaki yolcu gemilerine veya teknelere uygulanır.

ç) 11 inci maddede belirtilen muafiyetler, sadece teknenin veya geminin belirlenen koşullarda çalıştığı sürece uygulanır.

#### **Koruyucu önlemler**

**MADDE 13 –** (1) İdare, bu Yönetmelik hükümlerine uymasına rağmen kabotaj seferlerinde çalışan bir yolcu gemisinin veya teknenin; can, mal veya çevre için ciddi bir tehlike doğurduğu kanaatine varırsa, tehlike giderilinceye kadar, bu gemi veya teknenin işletimini askıya alabilir veya ek güvenlik önlemlerinin alınmasını isteyebilir. Bu gibi durumlarda İdare, talep hâlinde, sömür neticesi tespit edilmiş nedenlerini de belirterek ilgili kuruluşları bilgilendirir.

#### **Sörveyler**

**MADDE 14 –** (1) Türk gemilerinin muayenesi ve sertifikalandırılması ile ilgili genel hükümler saklı kalmak üzere;

a) Her yeni Türk yolcu gemisi, İdare tarafından aşağıda belirtilen sörveylere tabi tutulur.

1) Gemi servise çıkmadan önce yapılacak başlangıç sörveyi,

2) Her oniki ayda bir yapılacak yenileme sörveyi,

3) Gerekliğinde yapılacak ilave sörveyler.

b) Mevcut her Türk yolcu gemisi; İdare tarafından aşağıda belirtilen sörveylere tabi tutulur.

1) Bir ev sahibi devletin kabotaj seferlerinde servise çıkmadan önce veya Türkiye'de kabotaj seferlerinde çalıştıracak mevcut Türk gemileri için, bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten başlayarak oniki ay içinde yapılacak ilk (ön) sörvey,

2) Her oniki ayda bir yapılacak periyodik sörvey,

3) Gerekliğinde yapılacak ilave sörveyler.

c) 7 nci madde 3 üncü fıkrada c paragrafı hükümlerine göre;

1) HSC Kod'un hükümlerine uymak zorunda olan her yüksek hızlı Türk yolcu teknesi, İdare tarafından Yüksek Hızlı Tekne Kurallarında belirtilen sörveylere tabi tutulur.

2) Değişiklikleri ile birlikte DSC Kod'un hükümlerine uymak zorunda olan yüksek hızlı Türk yolcu tekneleri, İdare tarafından, DSC Kod'da belirtilen sörveylere tabi tutulur.

(2) Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihte geçerli olan hâliyle, harmonize sörvey ve sertifikalandırma sistemindeki sörvey esaslarına ait IMO'nun A.746 (18) sayılı Genel Kurul Kararında belirtilen Yolcu Gemisi Emniyet Sertifikası için yapılacak sörveylere ait usuller ile kılavuzlar veya aynı hedefe ulaşım ile ilgili usuller takip edilir.

(3) Bu Yönetmeliğin ilgili şartlarına uygunluğun sağlanması amacıyla yönelik olarak birinci fıkrada belirtilen sürveyler, İdarenin kendi sürveyörleri veya sürveyleri yapmak üzere İdare tarafından yetkilendirilen tanınmış kuruluşun veya ev sahibi devletin sürveyörleri tarafından yapılır.

#### **Sertifika**

**MADDE 15** – (1) Türk gemilerinin muayenesi ve sertifikalandırılması ile ilgili genel hükümler saklı kalmak üzere, her yeni ve mevcut Türk yolcu gemisi için bu Yönetmeliğe uygun Yolcu Gemisi Emniyet Sertifikası düzenlenir (Ek-2). Bu sertifika, 14 üncü maddenin birinci fıkrasının (a) bendinin (1) numaralı alt bendinde ve anılan fıkranın (b) bendinin (1) numaralı alt bendinde belirtilen sürveyler yapıldıktan sonra İdare tarafından düzenlenir.

(2) Bu sertifika oniki ayı geçmeyen bir süre için düzenlenir. Sertifikanın geçerlilik süresi, geminin teknik durumunun denizde can, mal ve çevre güvenliğini tehlikeye düşürmeyeceğinin tespiti şartıyla İdare tarafından, sertifikada belirtilen son geçerlilik tarihinden itibaren bir aya kadar uzatılabilir. Uzatma verilmişse sertifikanın yeni geçerlilik tarihi, uzatmadan önce mevcut sertifikanın son geçerlilik tarihinden itibaren başlar. Sertifikanın yenilenmesi, 14 üncü maddede belirtilen periyodik sürvey tamamlandıktan sonra yapılabilir.

(3) Yüksek hızlı tekne kuralları hükümlerine uygun olan yüksek hızlı yolcu tekneleri için, yüksek hızlı tekne kurallarının hükümlerine göre İdare tarafından, Yüksek Hızlı Tekne Emniyet Sertifikası ve Yüksek Hızlı Tekne İşletme İzni düzenlenir.

(4) Değişiklikleri ile birlikte Dinamik Destekli Gemiler Kodu (DSC Code) hükümlerine uygun olan yüksek hızlı yolcu tekneleri için, DSC Kod hükümlerine göre İdare tarafından, DSC Yapım ve Donanım Sertifikası ve DSC İşletme İzni düzenlenir.

(5) Başka bir ev sahibi devletin kabotaj seferlerinde çalışılacak Türk bayraklı yüksek hızlı bir yolcu teknesi için işletme izni düzenlenmeden önce; İdare, geminin o devletteki işletimiyle ilgili tüm işletim koşulları hakkında ev sahibi devlet ile anlaşmaya varır. Anlaşma sonucu kabul edilen koşullar, İdare tarafından işletme izninde belirtilir.

(6) 11 inci madde hükümlerine göre gemilere veya teknelere verilen muafiyetler, geminin veya teknenin sertifikasına not edilir.

### **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**

#### **Yolcu Gemilerinde Seyahat Eden Kişilerin Kaydedilmesi**

##### **Zorunluluk**

**MADDE 16** – (1) Herhangi bir yerdeki Türk yolcu gemileri ile Türk limanlarından veya Türk limanlarına kabotaj seferleri veya uluslararası seferler yapan diğer yolcu gemilerinde bulunan kişilerin sayılması ve bildirilmesi zorunludur.

(2) Bir Türk limanından kalkacak her yolcu gemisindeki kişiler, yolcu gemisi hareket etmeden önce sayılır ve gemideki kişilerin sayısı, yolcu gemisinin kaptanı ve şirketin yolcu kayıt görevlisine veya aynı işlevi gören kara esash şirket sistemine bildirilir.

##### **Yolcu kayıtları**

**MADDE 17** – (1) Bir Türk limanından kalkarak, kalkış noktasından itibaren 20 milden fazla mesafeye sefer yapacak her yolcu gemisinde bulunan kişilere ilişkin aşağıdaki bilgiler kaydedilir.

- Gemideki kişilerin soyadları,
- Bu kişilerin isimleri,
- Cinsiyetleri,
- Her kişinin ait olduğu yaş kategorilerinin (yetişkin, çocuk veya bebek) veya yaşlarının ya da doğum yıllarının kayıtları,
- Uyrukları,
- Yolcuların kendi istekleri olması hâlinde, acil durumlarda özel ilgi veya yardım gerekliliği hakkında bilgiler.

(2) Bu bilgiler hareketten önce toplanır ve yolcu gemisinin hareketinden en fazla otuz dakika sonra şirketin yolcu kayıt görevlisine veya aynı işlevi gören kara esash şirket sistemine bildirilir.

(3) İdare, birinci fıkrada belirtilen 20 millik eşiği azaltmaya yetkilidir.

##### **Bilgilerin sağlanması**

**MADDE 18** – (1) Üçüncü bir ülkede bulunan bir limandan kalkarak Türkiye içinde veya herhangi bir Avrupa Birliği üyesi ülke içinde yer alan bir limana giden bir yolcu gemisinin işleticisi, 16 ncı ve 17 nci maddede belirtilen hükümlere uygunluğun sağlanmasından ve belirtilen bilgilerin, gerektiği takdirde, arama ve kurtarma faaliyetleri ve kazanın olumsuz sonuçları ile mücadele amacıyla belirlenmiş otoriteye verilmek üzere toplanmasından ve muhafaza edilmesinden sorumludur.

(2) Türkiye dışında bulunan bir limandan kalkarak bir Türk limanına gelen bir Türk gemisine, ilgili SOLAS-1974 Sözleşmesi hükümleri çerçevesinde İdarenin yolcu bilgilerine ait bir muafiyet veya istisna vermesi hâlinde, bu muafiyet ve istisnalar sadece bu Yönetmeliğin 21 inci maddesinde belirtilen muafiyetler veya istisnalar çerçevesinde yapılabilir.

##### **Gemi kaptanının sorumluluğu**

**MADDE 19** – (1) Bir yolcu gemisinin bir Türk limanından kalkışından önce gemi kaptanı, gemideki yolcu sayısının geminin taşımasına izin verilen yolcu sayısından fazla olmamasını ve yolcuların uygun stabilite kriterlerine uygun olarak taşınmasını sağlar.

##### **Yolcu bilgilerinin kaydedilmesi**

**MADDE 20** – (1) Bir yolcu gemisinin işletim sorumluluğunu üzerine alan her şirket;

- Yolcu bilgilerinin kaydedilmesiyle ilgili olarak 22 nci maddede uygun bir kayıt sistemi kurmak zorundadır.
- Acil bir durum oluştuğunda veya bir kazanın sonuçları ile mücadelede, bu bilgilerin muhafazasından ve iletilmesinden sorumlu bir yolcu kayıt görevlisi belirlenmiş olmalıdır.

(2) Şirket; bu Yönetmelikte istenilen bilgilerin, acil bir durumda veya bir kazanın sonuçları ile mücadelede arama ve kurtarma amacıyla, belirlenmiş otoriteye iletilmeye devamlı olarak hazır olmasını sağlamalıdır.

(3) 17 nci maddede göre toplanan kişisel veriler, bu Yönetmeliğin amacı için gerekenden fazla saklanmamalıdır.

(4) Şirket; sefer sırasında meydana gelebilecek acil durumlarda kendisi için özel ilgi veya yardım gerekliliğini bildirmiş bulunan kişilerle ilgili bilgilerin doğru olarak kaydedilmesini ve yolcu gemisinin hareketinden önce gemi kaptanına bildirilmesini sağlar.

##### **İstisna ve muafiyetler**

**MADDE 21** – (1) İdare, sadece korumalı deniz alanlarında olmak üzere;

a) Uğranılan limanlar arasındaki mesafe bir saatten daha kısa olan düzenli seferlerde çalışan yolcu gemilerini, 16 ncı maddede belirtilen sorumluluktan muaf tutabilir.

b) Ara uğraklar olmaksızın, iki liman arasında veya bir limandan kalkarak aynı limana gelmek üzere sefer yapan yolcu gemilerini, 17 nci maddede belirtilen sorumluluktan muaf tutabilir.

(2) İdare, kara esash seyir yardım hizmetlerinin ve güvenilir hava tahminlerinin sağlanması ve uygun ve yeterli arama ve kurtarma imkânlarının birlikte mevcut olması koşuluyla; bu Yönetmeliğin uygulanmasında zorluklar bulunduğunu değerlendirdiği hâllerde; iki metreyi aşan belirgin dalga yüksekliğinin yıllık olasılığının %10'dan daha az olduğu kabotaj hatlarında ve alanlardaki düzenli seferlerde;

a) Seferin, kalkış noktasından itibaren yaklaşık olarak otuz mili aşmaması hâlinde veya,

b) Servisin temel amacının fiziksel nedenlerle birbirinden uzakta bulunan yerleşim yerleri arasında mutad bağlantı sağlamaya yönelik olduğu hâllerde, 17 nci maddede belirtilen bilgilerle ilgili sorumluluktan kısmen veya tamamen istisna getirebilir.

(3) İdare, muafiyet tanınması veya istisna getirilmesine dair kararını, talep hâlinde gerekçeleri ile birlikte ilgili kuruluşlara bildirir.

(4) İdare, bu Yönetmelik hükümleri çerçevesinde; Türk limanlarından sefer yapan ve SOLAS-1974 Sözleşmesine taraf olan ve SOLAS-1974 Sözleşmesinin ilgili hükümlerine göre bu muafiyetlerin uygulanmasına uygun olmayan herhangi bir yolcu gemisine muafiyet veya istisna sağlayamaz.

##### **Kayıt sistemi**

**MADDE 22** – (1) Şirketler tarafından oluşturulan kayıt sistemi İdare tarafından onaylanır. İdare, oluşturulan kayıt sisteminin doğru olarak uygulanması hususunda, Türkiye dâhilinde program dışı denetimler yapabilir. Şirketler, bu Yönetmelikte istenilen bilgileri talep edildiğinde ilgili ülkenin belirlenmiş otoritesine bildirmek zorundadır.

(2) Şirketler tarafından oluşturulacak kayıt sistemleri aşağıdaki fonksiyonel gerekleri sağlamış olmalıdır.

a) Okunabilirlik: Gerekli veriler kolayca okunabilecek düzende olmalıdır.

b) Hazır Bulunma: Gerekli veriler, ilgili belirlenmiş otoritelere sunulmak üzere hazır bulundurulmalıdır.

c) Kolaylık: Sistem, gemiye binen ve/veya gemiden inen yolcular için aşırı gecikmeye neden olmayacak şekilde tasarlanmalıdır.

- ç) Güvenlik: Veriler, kazara veya yasa dışı olarak imhalar veya kayıplara ve yetkisiz değiştirmelere, ifşaata veya ulaşımlara karşı uygun şekilde korunmalıdır.  
d) Benzerlik: Sistemler, aynı veya benzer hatlarda benzer olarak belirlenmeli, farklı şekilde belirlenmesinden kaçınılmalıdır.

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM** **Çeřitli ve Son Hükümler**

### **Türk kabotaj mevzuatının uygulanması**

**MADDE 23** – (1) Yabancı gemilerin Türk limanları arasında yük veya yolcu taşımalarında, 19/4/1926 tarihli ve 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcraı San’at ve Ticaret Hakkında Kanun ve ilgili diğer mevzuat hükümleri uygulanır.

### **Yürürlükten kaldırılan Yönetmelik**

**MADDE 24** – (1) 14/8/2006 tarihli ve 26259 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemideki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik yürürlükten kaldırılmıştır.

### **Yürürlük**

**MADDE 25** – (1) Bu Yönetmelik yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer.

### **Yürütme**

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

[Eklere görmek için tıklayınız](#)