

DƏNİZDƏ İNSAN HƏYATININ MÜHAFİZƏSİNƏ DAİR 1974-CÜ İL TARİXLİ BEYNƏLXALQ KONVENSIYA

RAZILIĞA GƏLƏN HÖKUMƏTLƏR,

Dənizdə insan həyatının mühafizəsinin gücləndirilməsinə kömək etmək ARZUSU
İLƏ bu məqsədə nail olmağa yönəlmiş vahid prinsiplər və qaydaların müəyyən
edilməsinə dair ümumi razılığı ilə,

bu məqsədə çatmaq üçün Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair 1960-cı il tarixli
Beynəlxalq Konvensiyanın əvəz edilməsi üçün bir Konvensiyanın qəbulunu ən yaxşı
üsul **HESAB EDƏRƏK**, sozügedən Konvensiyanın qəbulundan sonra baş verən
irəliləyişləri nəzərə alaraq,

Aşağıdakılar barədə RAZILIĞA GƏLDİLƏR:

MADDƏ I

Konvensiya üzrə ümumi öhdəliklər

((a) Razılığa Gələn Hökumətlər bu Konvensiyanın və onun ayrılmaz hissəsini təşkil
edən Əlavənin müddəalarını yerinə yetirməyi öhdələrinə götürürlər. Bu Konvensiyaya
hər bir istinad eyni zamanda onun Əlavəsinə istinadı bildirir.

(b) Razılığa Gələn Hökumətlər bütün qanunları, qərarları, fərmanları və qaydaları
nəşr etməyi və dənizdə insan həyatının mühafizəsi və gəminin nəzərdə tutulduğu
istismar növü üçün yararlı hesab edilməsi baxımından bu Konvensiyanın
müddəalarının tam və bütöv şəkildə qüvvəyə minməsinə təmin etmək üçün lazım olan
bütün digər zərurətədbirlərin həyata keçirilməsini öhdələrinə götürür.

MADDƏ II

Tətbiqi

Bu Konvensiya, Razılığa Gələn Hökumətlərin dövlət bayrağı altında üzmək
hüququna malik olan gəmilər üçün tətbiq edilir.

MADDƏ III

Qanunlar, qaydalar

Razılığa Gələn Hökumətlər Hökumətlərarası Dəniz Məşvərət Təşkilatının (bundan
sonra "Təşkilat" adlanacaq) Baş Katibinə aşağıdakılar barədə məlumat verməyi və
ona saxlamağa təhvil verməyi öhdələrinə götürürlər:

(a) Razılığa Gələn Hökumətlərin vəzifəli şəxslərini xəbərdar etmək məqsədilə onların
adından dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair inzibati tədbirləri həyata keçirmək
səlahiyyəti verilmiş qeyri-dövlət təşkilatlarının siyahısı;

(b) bu Konvensiyanın tətbiq sahəsinə daxil olan müxtəlif məsələlərlə bağlı nəşr
ediləcək qanunların, fərmanların və qaydalarının mətnlərini;

(c) Razılığa Gələn Hökumətlərin vəzifəli şəxslərinə məlumat və xəbər çatdırılması məqsədilə onlara göndərmək üçün bu Konvensiyanın müddəalarına əsasən verilən Şəhadətnamələrin kifayət qədər nümunələrini.

MADDƏ IV

Fors-major halları

(a) Bu Konvensiyanın müddəalarının tətbiq sahəsinə aid olmayan hallarda hər hansı bir səfərə çıxdığı zaman əlverişsiz hava şəraitinin təsiri, yaxud hər hansı fors-major halının baş verməsi səbəbindən nəzərdə tutulmuş səfər zamanı hər hansı marşrutdan kənara çıxma halı ilə üzləşən gəmi üçün bu Konvensiyanın müddəaları tətbiq edilmir.

(b) Qarşısızalmaz qüvvə səbəbindən və ya kapitanın gəmi qəzasına uğramış şəxsləri daşımaq öhdəliyi səbəbindən gəmidə yerləşən şəxslər bu Konvensiyanın hər hansı müddəasının gəmi üçün tətbiqinin düzgünlüyünü yoxlamaq məqsədilə nəzərə alınmır.

MADDƏ V

Fövqəladə hallar zamanı insanların daşınması

(a) İnsanların həyatlarına qarşı təhlükənin qarşısını almaq üçün onları təxliyə etmək məqsədilə Razılığa Gələn Hökumət öz gəimlərində bu Konvensiyada nəzərdə tutulduğundan artıq sayda insan daşımağa icazə verə bilər.

(b) Bu icazə bu Konvensiyaya əsasən digər Razılığa Gələn Hökumətlərin limanlarına daxil olan qeyd olunan gəmilər üzərindəki hər hansı nəzarəti həyata keçirmək hüququndan məhrum etmir.

(c) Hər hansı qeyd olunan icazəyə dair bildiriş vəziyyətə dair bildirişlə birgə qeyd olunan icazəni verən Razılığa Gələn Hökumət tərəfindən Təşkilatın Baş Katibinə göndərilir.

MADDƏ VI

Əvvəlki sazişlər və konvensiyalar

(a) Razılığa Gələn Hökumətlərin arasındakı münasibətlərdə bu Konvensiya 17 İyun 1960-ci ildə Londonda imzalanmış Dənizdə İnsan Həyatının Mühafizəsinə dair Beynəlxalq Konvensiyanı əvəz edir və ləğv edir.

(b) Dənizdə insan həyatının mühafizəsi, yaxud ona aid olan məsələlərlə əlaqədar Hökumət tərəfləri arasında hazırda və bu Konvensiyayadək qüvvədə olan bütün digər sazişlər, konvensiyalar və razılaşmalar qüvvədə olduqları dövr ərzində öz qüvvələrini tam və bütöv formada saxlamağa davam edir:

- (i) bu Konvensiyanın tətbiq olunmadığı gəmilər;
- (ii) bu Konvensiyanın xüsusi olaraq nəzərdə tutulmadığı məsələlərlə əlaqədar tətbiq olunduğu gəmilər.

(c) Qeyd olunan sazişlər, konvensiyalar, yaxud razılaşmalar bu Konvensiyanın müddəaları ilə ziddiyyət yaratdığı təqdirdə bu Konvensiyanın müddəalarına üstünlük verilir.

(d) Xüsusi olaraq bu Konvensiyada nəzərdə tutulmayan bütün məsələlər Razılığa Gələn Hökumətlərin qanunvericilik predmeti olaraq qalır.

MADDƏ VII

Saziş üzrə müəyyən olunmuş xüsusi qaydalar

Bu Konvensiyaya uyğun olaraq Razılığa Gələn Hökumətlərin hamısı, yaxud bəziləri arasında saziş üzrə xüsusi qaydalar müəyyən edilir, qeyd olunan qaydalar Razılığa gələn Hökumətlərin hamısı arasında yaymaq məqsədilə Təşkilatın Baş Katibinə göndərilir.

MADDƏ VIII

Dəyişikliklər

(a) Bu Konvensiyaya aşağıda müəyyən olunmuş bənddəki prosedurlardan biri ilə dəyişiklik edilə bilər.

(b) Təşkilat çərçivəsində baxıldıqdan sonra:

(i) Razılığa Gələn Hökumət tərəfindən təklif olunan hər hansı bir dəyişiklik Təşkilatın Baş Katibinə təqdim edilir və sonra o, sözügedən dəyişikliyin baxılmasından (müzakirəsindən) ən azı altı ay əvvəl onu bütün Təşkilatın Üzləri və Razılığa Gələn Hökumətlərə göndərir.

(ii) Yuxarıdakı kimi, təklif edilən və göndərilən hər hansı dəyişiklik Təşkilatın Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsinə verilir.

(iii) Dövlətlərin Razılığa Gələn Hökumətləri, Təşkilat Üzvlərindən ibarət olub-olmadığından asılı olmayaraq dəyişikliklərə baxmaq və qəbul etmək üçün Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsinin işində iştirak etmək hüququna malikdir.

(iv) Dəyişikliklər səsvermə zamanı Razılığa Gələn Hökumətlərin ən azı üçdə bir hissəsinin iştirak etməsi şərti ilə və bu bəndin (iii) yarım-bəndində müəyyən olunmuş şəkildə tərkibi genişlənmiş (bundan sonra "tərkibi genişlənmiş Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi" adlanacaq) Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsində Razılığa Gələn Hökumətlərin iştirakı ilə keçirilən səsvermədə onların üçdə iki səs çoxluğu ilə qəbul edilir.

(v) Bu bəndin (iv) yarım-bəndinə uyğun olaraq qəbul edilən dəyişikliklər qəbul üçün Təşkilatın Baş Katibi tərəfindən bütün Razılığa Gələn Hökumətlərə çatdırılır.

(vi)(1) Bu Konvensiyanın Maddəsinə və ya Əlavənin I Fəslinə dəyişiklik Razılığa Gələn Hökumətlərin üçdə iki hissəsi tərəfindən qəbul edildiyi tarixdə qəbul edilmiş sayılır.

(2) I Fəsilədən başqa Əlavəyə dəyişiklik qəbul edilmiş sayılır.

(aa) Razılığa Gələn Hökumətlərə qəbul üçün çatdırılmış tarixdən sonra iki ilin sonunda; yaxud

(bb) Əgər tərkibi genişlənmiş Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsində səsvermədə iştirak edən Razılığa Gələn Hökumətlərin üçdə ikisinin səs çoxluğu ilə qəbulu zamanı müəyyən edilərsə, bir ildən az olmayan digər bir müddətin sonunda.

Halbuki, əgər Razılığa Gələn Hökumətlərin, yaxud ümumi tutumu dünya ticarət donanması gəmilərinin ümumi tutumunun əlli faizdən az olmayan hissəsini təşkil edən Razılığa Gələn Hökumətlərin üçdə bir hissəsindən çoxu müəyyən olunmuş müddətdə Təşkilatın Baş Katibinə həmin dəyişikliyə etirazlarının olduğu bildirərsə, onda sözügedən dəyişiklik qəbul edilməmiş hesab olunur.

(vii)1) Bu Konvensiyanın Maddəsinə və ya Əlavənin I Fəsilinə edilən dəyişiklik Razılığa Gələn Hökumətlərlə münasibətdə qəbul edilmiş hesab olunduğu tarixdən altı ay sonra və həmin tarixdən sonra onu qəbul edən hər bir Razılığa Gələn Hökumətlə münasibətdə, Razılığa Gələn Hökumətin qəbulu tarixindən altı ay sonra qüvvəyə minəcək.

(2) Bu bəndin (vi)(2) yarım-bəndi əsasında edilən dəyişikliyə qarşı etiraz edənlər və qəbul edildiyi sayılan tarixdən altı ay sonra bu cür etirazları geriye çəkməyənlər istisna olmaqla bu Konvensiyanın Maddəsinə və ya Əlavənin I Fəsilinə edilən dəyişiklik bütün Razılığa Gələn Hökumətlərlə münasibətdə qüvvəyə minir.

Halbuki, qüvvəyə minmə tarixi müəyyən edilməzdən öncə istənilən Razılığa Gələn Hökumət Təşkilatın Baş Katibinə bildiriş göndərə bilər və bu bildirişdə qüvvəyə minmə tarixindən sonra bir ildən çox olmayan dövr üçün, yaxud həmin dəyişiklikliyin qəbulu zamanı tərkibi genişlənmiş Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsində iştirak edən və səs verən Razılığa Gələn Hökumətlərin üçdə-iki hissəsinin səs çoxluğu ilə müəyyən oluna biləcək qeyd olunan nisbətən uzun müddət üçün həmin dəyişiklikliyin qüvvəyə minməsinə dəstəkləmək niyyətindən geri çəkiliyini bəyan edə bilər.

(c) Konfrans tərəfindən dəyişiklik:

(i) Razılığa Gələn Hökumətlərin ən azı üçdə biri tərəfindən razılaşdırılmış Razılığa Gələn Hökumətin xahişi ilə Təşkilat bu Konvensiyaya dəyişikliklərə baxmaq üçün Konfrans çağırır;

(ii) Razılığa Gələn Hökumətlərin iştirakı ilə keçirilən səsvermədə onların üçdə iki səs çoxluğu ilə qeyd olunan Konfrans tərəfindən qəbul edilmiş hər bir dəyişiklik qəbul üçün Təşkilatın Baş Katibi tərəfindən Razılığa Gələn Hökumətlərə çatdırılır.

(iii) Əgər Konfrans başqa qərar qəbul etməzsə, dəyişiklik qəbul edilmiş hesab edilir və bu Maddənin (b)(vi) və (b)(vi) yarım-bəndlərinə müvafiq olaraq bu məqsəd üçün nəzərdə tutulan prosedur şərtlərinə uyğun olaraq qüvvəyə minir və həm də nəzərə almaq lazımdır ki, tərkibi genişlənmiş Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi üçün olan bu yarım-bəndlərdəki istinadlar Konfransa olan istinadlar deməkdir.

(d)(i) Qüvvəyə minmiş bu Əlavəyə dəyişiklikliyi qəbul edən Razılığa Gələn Hökumət bu Konvensiya üzrə bu Maddənin (b)(vi)(2) yarım-bəndinin müddəalarına uyğun olaraq qeyd olunan dəyişiklikliyin əleyhinə çıxmış və qeyd olunan etirazı geri çəkməmiş bir Hökumətin Dövlət bayrağı altında üzmək hüququ olan gəmiyə verilmiş şəhadətnamələrlə əlaqədar üstünlüyü artırmaq öhdəliyinə yalnız qeyd olunan şəhadətnamələrin sual doğuran dəyişikliklə əhatə olunan məsələlərlə əlaqədar olduğu təqdirdə malik deyil.

(ii) Qüvvəyə minmiş bu Əlavəyə dəyişiklikliyi qəbul etmiş və həmin dəyişiklikliyin qüvvəyə minməsinə dəstəkləmək niyyətindən geri çəkildiyini bəyan etməsi barədə Təşkilatın Baş Katibinə bildiriş göndərmiş Razılığa Gələn Hökumət bu Konvensiya üzrə bu Maddənin (b)(vii)(2) yarım-bəndinin müddəalarına uyğun olaraq bir Hökumətin Dövlət bayrağı altında üzmək hüququ olan gəmiyə verilmiş şəhadətnamələrlə əlaqədar üstünlükləri artırır.

(e) Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda bu Maddəyə uyğun olaraq gəminin konstruksiyası ilə əlaqədar bu Konvensiyaya edilən hər hansı bir dəyişiklik onun qüvvəyə mindiyi tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra yalnız kil hissəsinin təməli qoyulmuş və yaxud eyni tikinti mərhələsində olan gəmilərə tətbiq edilir.

(f) Dəyişiklikliyin qəbulu, yaxud ona qarşı etiraz haqqında hər hansı bir bəyanat, yaxud bu Maddənin (b)(vii)(2) yarım-bəndinə müvafiq verilmiş hər hansı bir bildiriş Təşkilatın Baş Katibinə təqdim edilir, o da öz növbəsində bütün Razılığa Gələn Hökumətlərə qeyd olunan təqdimat və qəbul tarixi barədə məlumat verir.

(g) Təşkilatın Baş Katibi bütün Razılığa Gələn Hökumətlərə bu Maddə əsasında qüvvəyə minmiş hər hansı bir dəyişikliklə birgə qeyd olunan dəyişiklikliyin qüvvəyə minmə tarixi barəsində məlumat verir.

MADDƏ IX

İmzalanma, ratifikasiya etmə, qəbul etmə, təsdiq edilmə və qoşulma

(a) Bu Konvensiya 1979-cu il noyabrın 1-dən 1975-ci il iyulun 1-nə kimi Təşkilatın Qərargahında imzalanmaq üçün açıqdır və bundan sonra da qoşulmaq üçün açıq qalır. Dövlətlər bu Konvensiyanın aşağıdakı yollarla iştirakçısı ola bilər:

(i) ratifikasiya barədə qeyd-şərtsiz imzalama, qəbul və ya təsdiq etməklə; yaxud

ii) ratifikasiya, qəbul və ya təsdiq etmə barədə qeyd-şərtlə imzalama; sonradan ratifikasiya, qəbul etməklə və ya təsdiq etməklə; yaxud

(ii) qoşulma

(b) Ratifikasiya, qəbul etmə, təsdiq etmə və ya qoşulma bu barədə sənədi Təşkilatın Baş Katibinə saxlamağa təhvil vermək yolu ilə həyata keçirilir.

(c) Təşkilatın Baş Katibi bu Konvensiyanı imzalamış, yaxud ona qoşulmuş bütün Hökumətlərə hər hansı bir sənədin ratifikasiyası, qəbulu, təsdiqi, yaxud ona qoşulmaq haqqında məlumatı, həmin məlumatı saxlamaya verilməsi tarixi göstərməklə məlumat verir.

MADDƏ X

Qüvvəyə minmə

(a) Bu Konvensiya Maddə IX-yə müvafiq olaraq, ticarət gəmilərinin ümumi tutumu dünya ticarət donanması gəmilərinin ümumi tutumunun azı əlli faizini təşkil edən ən azı iyirmi beş Dövlət onun iştirakçısı olduğu tarixdən on iki ay sonra qüvvəyə minir.

(b) Bu Konvensiyanın qüvvəyə mindiyi tarixdən sonra saxlanılmaya verilmiş hər hansı ratifikasiya, qəbul, təsdiq, yaxud qoşulma sənədi saxlanmaya verildiyi tarixdən üç ay sonra qüvvəyə minir.

(c) Maddə VIII əsasında qəbul edilmiş sayılan bu Konvensiyaya dəyişiklik tarixindən sonra saxlanılmaya verilmiş hər hansı ratifikasiya, qəbul, təsdiq, yaxud qoşulma sənədi dəyişiklik edilən kimi bu Konvensiyaya tətbiq edilir.

MADDƏ XI

Denonsasiya

(a) Bu Konvensiya həmin Hökumət üçün bu Konvensiya qüvvəyə mindiyi tarixdən etibarən beş il keçdikdən sonra hər hansı vaxtda istənilən Razılığa Gələn Hökumət tərəfindən denonsasiya edilə bilər.

(b) Denonsasiya digər bütün Razılığa Gələn Hökumətlərə daxilolma tarixini, eləcə də qeyd olunan denonsasiyanın qüvvəyə minmə tarixini göstərməklə daxil olan hər hansı bir denonsasiya sənədi haqqında bildiriş verən Təşkilatın Baş katibinə denonsasiya barədə sənədi saxlamağa təhvil vermək yolu ilə həyata keçirilir.

(c) Denonsasiya bir ilə qüvvəyə minir, yaxud qeyd olunan müddət Təşkilatın Baş Katibi tərəfindən qəbul edildikdən sonra denonsasiya sənədində müəyyən oluna bilər.

MADDƏ XII

Saxlanma və qeydiyyat

(a) Bu Konvensiya onun əsl mətninin təsdiq edilmiş surətlərinin həmin Konvensiyanı imzalamış və ya ona qoşulmuş bütün Dövlətlərin Hökumətlərinə göndərir.

(b) Bu Konvensiya qüvvəyə mindikdən dərhal sonra mətn Birləşmiş Millətlər Təşkilatı Nizamnaməsinin 102-ci maddəsinə müvafiq surətdə qeydiyyatda alınmaq və dərc edilmək üçün Təşkilatın Baş Katibi tərəfindən Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Katiblinə göndərilir.

MADDƏ XIII

Dillər

Bu Konvensiya çin, ingilis, fransız, rus və ispan dillərində bir əsl nüsxədə tərtib edilmişdir və bütün mətnlər eynidir. Ərəb və alman dillərinə rəsmi tərcümələri hazırlanaraq əsl mətnlə birlikdə saxlanmağa təhvil verilir.

BUNUN TƏSDİQİ OLARAQ, öz Hökumətləri tərəfindən lazımi qaydada səlahiyyət verilmiş aşağıda imza edənlər bu Konvensiyanı imzalamışlar.
LONDONDA min doqquz yüz yetmiş dördüncü il noyabrın birinci günündə İMZALANMIŞDIR.

DƏNİZDƏ İNSAN HƏYATININ MÜHAFİZƏSİNƏ DAİR BEYNƏLXALQ KONFRANSIN YEKUN AKTI, 1974

1. A. 304 (VIII) sayılı, 23 noyabr 1973-cü il tarixli Qətnaməsi ilə Hökumətlərarası Dəniz Məşvərət Təşkilatı Assambleyası 1960-cı ilin 17 iyununda Londonda imzalanmış Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair Beynəlxalq Konvensiyanı əvəz etmək üçün yeni Konvensiyanı imzalamaq məqsədilə 1974-cü ildə beynəlxalq Konfrans çağırmaq barədə qərar qəbul etmişdir.

2. Hökumətlərarası Dəniz Məşvərət Təşkilatının dəvəti ilə bu Konfrans 1974-cü ilin 21 oktyabr tarixindən 1 noyabr tarixlərinədək Londonda keçirilmişdir. Konfransda aşağıdakı Dövlətlərin nümayəndələri iştirak etmişdir:

Əlcəzair	Yaponiya
Argentina	Küveyt
Avstraliya	Liberiya
Belçika	Liviya Ərəb Respublikası
Braziliya	Madaqaskar
Bolqarıstan	Meksika
Birma	Monako
Belarus Sovet Sosialist Respublikası	Niderland
Kanada	Yeni Zelandiya
Çili	Nigeriya
Çin	Norveç
Konqo	Pakistan
Kuba	Panama
Kipr	Peru
Çexoslovakiya	Polşa
Yəmən Demokratik Respublikası	Portuqaliya
Danimarka	Koreya Respublikası
Misir	Vyetnam Respublikası
Finlandiya	Seneqal
Fransa	Sinqapur
Qabon	İspaniya
Almaniya Demokratik Respublikası	Şri Lanka
Almaniya Federativ Respublikası	İsveç
Qana	İsveçrə
Yunanıstan	Türkiyə
Macarıstan	Ukrayna Sovet Sosialist Respublikası
İslandiya	Sovet Sosialist Respublikaları İttifaqı
Hindistan	Böyük Britaniyanın və Şimali İrlandiyanın Birləşmiş Krallıqları
İndoneziya	Tanzaniya Birləşmiş Respublikası
İran	Amerika Birləşmiş Ştatları
İrlandiya	Uruqvay
İsrail	Venesuela
İtaliya	Yuqoslaviya
Yamayka	

3. Avstraliya Konfransda Müşahidəçi tərəfindən təmsil olunmuşdur.

4. Təşkilatın Müxbir Üzvü olan Honq Konq Konfransa Müşahidəçi göndərib.

5. Təşkilatın dəvəti ilə Birləşmiş Millətlər Təşkilatı sistemindəki aşağıdakı təşkilatlar Konfransa Nümayəndələr göndərib:

Beynəlxalq Əmək Təşkilatı (BƏT)

Beynəlxalq Telekommunikasiya İttifaqı (BTİ)

6. Aşağıdakı qeyri - hökumət təşkilatları da Konfransa Müşahidəçi göndərib:

Beynəlxalq Gəmiçilik Palatası (BGP)

Beynəlxalq Elektrotexniki Komissiya (BEK)

Beynəlxalq Azad Həmkarlar İttifaqları Konfederasiyası (BAHİK)

Beynəlxalq Mayak Xidmətləri Assosiasiyası (BMXA)

Beynəlxalq Dəniz Radio Rabitə Komitəsi (BDRK)

Beynəlxalq Təsnifatlar Cəmiyyəti Assosiasiyası (BTCA)

Neft Şirkətlərinin Beynəlxalq Dəniz Forumu (NŞBDF)

Beynəlxalq Dəniz Losmanları Assosiasiyası (BDLA)

Okean Ehtiyatları üzrə Texniki Komitə (OETK)

Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası (BHNA)

7. Amerika Birləşmiş Ştatlarının nümayəndə heyətinin rəhbəri Kontr-Admiral R.Y. Edvards Konfransın Vitse-Prezidenti seçilib. Aşağıdakı Vitse-Prezidentlər seçilib:

Ə. H. Dr. M. de Ançorena (Argentina)

Cb. M. A. El-Sammak (Misir)

Dr. H. Rentner (Almaniya Demokratik Respublikası)

Kapitan S. Tardana (İndoneziya)

Cb. J. G. Senghor (Seneqal)

8. Konfransa aşağıdakı əməkdaşlar təyin olunub:

Baş Katib Cb. C. P. Srivastava

Təşkilatın Baş Katibi

Baş Katibin Müavini Cb. J. Queguiner

Təşkilatın Baş Katibinin Müavini

İcra Katibi, Kapitan A. Savelive

Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsinin Katibi

İcra Katibinin Müavini, Kapitan Z. N. Sdougos

Dəniz Təhlükəsizliyi Şöbəsinin Direktoru

9. Konfrans aşağıdakı Komitələri təsis etdi: Rəhbər Komitə

Sədr: Kontr-Admiral R.Y. Edvards (Amerika Birləşmiş Ştatları) Konfransın Prezidenti

I Komitənin Sədri: Cb. G.A.E. Longe (Nigeriya) Sədr Müavini: Komandir E. Mirtopoulos (Yunanıstan)

II Komitənin Sədri: Cb. P. Eriksson (İsveç) Sədr Müavini: Kapitan M. A Ghaffar (Pakistan)

Mandat Komissiyasının Sədri: Cb. A. Rozental (Meksika) Redaksiya Komitəsi

Sədr: Cb. G. Unkles (Avstraliya)

10. Konfrans 1960-cı il tarixli Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair Beynəlxalq Konvensiyadan əvvəl və sonra onun müzakirəsi üçün əsas kimi istifadə olunub.

- Konvensiyaya əsasən 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 və 1973-cü illərdə Təşkilatın Assambleyası tərəfindən ona dəyişikliklər qəbul edilib.

- 1960-cı il Konvensiyanın müəyyən Maddələrinə təklif edilən dəyişikliklər Təşkilatın Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən hazırlanıb

- Müəyyən Qaydalara müvafiq dəyişikliklər və redaktə,

- Maraqlı olan Hökumətlər və təşkilatlar tərəfindən Konfransa Maddələr və Qaydalar haqqında təklif və şərtlərin təqdim edilməsi.

11. Müvafiq Komitələrin hesabatlarında qeydə alınmış müzakirələrin və plenar sessiyaların hesabatlarının nəticəsi olaraq Konfrans tərəfindən 1974-cü ildə bu 1 sayılı Yekun Aktının 1 sayılı Əlavəsini təşkil edən Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair Beynəlxalq Konvensiyayı qəbul edildi.

12. Konfrans həmçinin mətnləri bu Yekun Aktına 2 sayılı Əlavəni təşkil edən bir sıra Qətnamələr qəbul edib.

13. Konfrans 1974-cü il tarixli Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair Beynəlxalq Konvensiyaya daxil edilmiş Qaydaların tətbiqi zamanı metodiki köməklik göstərmək və texniki inkişafın indiki mərhələsində diqqət tələb edən əsas problemə diqqəti çəkmək

məqsədlə bir sıra Nüvə Gəmiləri üçün Müvafiq Təvsiyələri qəbul etmişdir ki, onların da mətnləri bu Yekun Aktının 3 sayılı Əlavəsini təşkil edir.

14. Bu Yekun Aktın mətni, o cümlədən onun əlavələri Hökumətlərarası Dəniz Məşvərət Təşkilatının Baş Katibinə saxlanmaq məqsədilə təhvil verilir. Bu, çin, ingilis, fransız, rus və ispan dillərində bir əsl nüsxədə tərtib edilmişdir. Konvensiyanın ərəb, alman və italyan dilinə rəsmi tərcümələri hazırlanır və Yekun Aktla birlikdə saxlanmağa təhvil verilir.

15. Hökumətlərarası Dəniz Məşvərət Təşkilatının Baş Katibi bu Yekun Aktın təsdiqlənmiş surətlərini, Konfransın Qətnamələrini, Konvensiyanın əsl mətnlərinin təsdiqlənmiş surətlərini və hazırlanma tarixlərini və Konvensiyanın rəsmi tərcümələrini Konfransda təmsil olunur Dövlətlərə həmin Hökumətlərin arzuları əsasında göndərir.

BUNUN TƏSDİQİ OLARAQ, aşağıda imza edənlər bu Yekun Aktı imzalamışlar.

LONDONDA min doqquz yüz yetmiş dördüncü il noyabrın birinci günündə İMZALANMIŞDIR.

DƏNİZDƏ İNSAN HƏYATININ MÜHAFİZƏSİNƏ DAİR 1974-CÜ İL TARİXLİ BEYNƏLXALQ KONVENSIYAYA 1988-Cİ İL TARİXLİ PROTOKOL

BU PROTOKOLUN TƏRƏFLƏRİ

1974-cü il noyabrın 1-də Londonda imzalanmış Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair Beynəlxalq Konvensiyanın **TƏRƏFLƏRİ OLARAQ**,

yuxarıda sözügedən Konvensiyaya yoxlama və digər beynəlxalq sənədlərin müvafiq müddəaları ilə uyğunlaşdırılmış şəhadətnamələrin yoxlanması və tərtibi qaydalarının daxil edilməsi zərurətini **ETİRAF EDƏRƏK**,

bu məqsədə çatmaq üçün Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair 1974-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyaya Protokolun qəbulunu ən yaxşı üsul **HESAB EDƏRƏK**,

Aşağıdakılar barədə **RAZILIĞA GƏLDİLƏR**:

MADDƏ I

Ümumi öhdəliklər

1 Bu Protokol Tərəfləri həmin Protokolun və onun ayrılmaz hissəsini təşkil edən Əlavənin müddəalarını yerinə yetirməyi öhdələrinə götürür. Bu Protokola hər bir istinad eyni zamanda onun Əlavəsinə istinadı bildirir.

2 Dəyişikliklər edilmiş Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair 1974-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın (bundan sonra "Konvensiya" adlanacaq) müddəaları bu Protokolun Tərəfləri arasındakı münasibətlərdə həmin Protokoldakı dəyişikliklər və əlavələr nəzərə alınmaqla tətbiq olunur.

3 Konvensiyanın və bu Protokolun Tərəfi hesab edilməyən Dövlətin bayrağı altında üzmək hüququna malik olan gəmilərə münasibətdə həmin Protokolun Tərəfləri qeyd olunan gəmilərə daha əlverişli rejim yaradılmasından ötrü Konvensiyanın və bu Protokolun tələblərini nə qədər zəruridirsə tətbiq edirlər.

MADDƏ II

Əvvəlki müqavilələr

1 Bu Protokolun Tərəfləri arasındakı münasibətlərdə həmin Protokol Konvensiyaya 1978-ci il tarixli Protokolu əvəz edir və ləğv edir.

2 Bu Protokolun istənilən digər müddəalarına, Konvensiyanın qaydalarına əsasən və onlara müvafiq surətdə verilmiş hər hansı şəhadətnaməyə, Konvensiyaya 1978-ci il tarixli Protokolun qaydalarına əsasən və onlara müvafiq surətdə verilmiş qeyd olunan şəhadətnaməyə istənilən əlavəyə baxmayaraq, bu Protokol qüvvəyə minərkən, həmin şəhadətnaməni və ya əlavəni verən Tərəflərə münasibətdə onlardan qüvvədə olanları, hadisədən asılı olaraq Konvensiyanın, yaxud Konvensiyaya 1978-ci il tarixli Protokolun şərtlərinə müvafiq surətdə onun qüvvədə olma müddəti qurtaranadək qüvvədə qalır.

3 Bu Protokolun Tərəfləri 1974-cü il noyabrın 1-də qəbul olunmuş Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair Beynəlxalq Konvensiyanın müddəalarına əsasən və onlara müvafiq surətdə şəhadətnamə vermir.

MADDƏ III

İnformasiyanın göndərilməsi

Bu Protokolun Tərəfləri aşağıdakıları Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının (bundan sonra "Təşkilat" adlanacaq) Baş katibinə göndərməyi və saxlamağa təhvil verməyi öhdəyə götürürlər:

- (a) bu Protokolda toxunulan müxtəlif məsələlərə dair dərc edilmiş qanunların, qərarların, fərmanların, qaydaların və digər sənədlərin mətnlərini;
- b) dənizdə insan həyatının mühafizəsinin təmin edilməsinə dair tədbirlərin görülməsini həyata keçirən təyin olunmuş müfəttişlərin və ya onların adından müvəkkil edilən tanınmış təşkilatların siyahısını; bu siyahı təyin olunmuş həmin müfəttişlərin, yaxud tanınmış təşkilatların konkret vəzifə öhdəlikləri və onlara verilmiş səlahiyyət şərtləri barədə onların vəzifəli şəxslərinə məlumat və xəbər çatdırılması məqsədilə Tərəflərə göndərilmək üçündür;
- c) bu Protokolun müddəalarına əsasən verilən şəhadətnamələrin kifayət qədər nümunələrini.

MADDƏ IV

İmzalanma, ratifikasiya etmə, qəbul etmə, təsdiq etmə və qoşulma

1 Bu Protokol 1989-cu il martın 1-dən 1990-cı il fevralın 28-nə kimi Təşkilatın qərargahında imzalanmaq üçün açıqdır və bundan sonra da qoşulmaq üçün açıq qalır. Dövlətlər 3-cü bəndin müddəalarını nəzərə almaqla, bu Protokolun müddəalarına riayət etməyə aşağıdakı yolla razılıq verdiklərini ifadə edə bilərlər:

- a) ratifikasiya barədə qeyd-şərtsiz imzalama, qəbul və ya təsdiq etməklə; yaxud
- b) ratifikasiya, qəbul və ya təsdiq etmə barədə qeyd-şərtlə imzalama; sonradan ratifikasiya, qəbul etməklə və ya təsdiq etməklə; yaxud
- c) qoşulma.

2. Ratifikasiya, qəbul etmə, təsdiq etmə və ya qoşulma bu barədə sənədi Təşkilatın Baş katibinə saxlamağa təhvil vermək yolu ilə həyata keçirilir.

3. Konvensiyanı yalnız qeyd-şərtsiz imzalayan, ratifikasiya edən, qəbul edən, təsdiq edən və ya ona qoşulan dövlətlər bu Protokolu qeyd-şərtsiz imzalaya, ratifikasiya edə, qəbul edə, təsdiq edə və ya ona qoşula bilərlər.

MADDƏ V

Qüvvəyə minmə

1 Bu Protokol aşağıdakı şərtlərin hər ikisinin yerinə yetirildiyi tarixdən on iki ay keçdikdən sonra qüvvəyə minir:

- (a) ticarət gəmilərinin ümumi tutumu dünya ticarət donanması gəmilərinin ümumi tutumunun azı əlli faizini təşkil edən azı on beş Dövlət IV maddəyə müvafiq surətdə Protokolun müddəalarına riayət etməyə razılıqlarını bildirmişlər, və
- (b) yük markası haqqında 1966-cı il tarixli Beynəlxalq Konvensiyaya 1988-ci il tarixli Protokolun qüvvəyə minməsi üçün şərtlər yerinə yetirilmişdir,

bir şərtlə ki, bu Protokol 1992-ci il fevralın 1-dək qüvvəyə minməmiş olsun.

2 Bu Protokolu ratifikasiya etmək, qəbul etmək, təsdiq etmək və ya ona qoşulma barədə sənədi onun qüvvəyə minməsindən ötrü şərtlər yerinə yetirildikdən sonra, ancaq qüvvəyə minmə, ratifikasiya etmə, qəbul etmə, təsdiq etmə və ya qoşulma tarixinə qədər saxlamağa təhvil verən Dövlətlər üçün ratifikasiya, qəbul etmə, təsdiq etmə və ya qoşulma, hansı tarixin daha sonra gəlməsindən asılı olaraq, ya bu Protokolun qüvvəyə minmə tarixində, ya da sənədin saxlanmağa verildiyi tarixdən üç ay keçdikdən sonra qüvvəyə minir.

3 Bu Protokolun qüvvəyə mindiyi tarixdən sonra ratifikasiya etmək, qəbul etmək, təsdiq etmək və ya qoşulmaq barədə saxlanmağa verilmiş hər hansı sənəd onun saxlanmağa verildiyi tarixdən etibarən üç ay keçdikdən sonra qüvvəyə minir.

4 Bu Protokola dəyişiklikliyin VI maddəyə əsasən qəbul edildiyi tarixdən sonra ratifikasiya etmə, qəbul etmə, təsdiq etmə və ya qoşulma barədə saxlanmağa verilmiş istənilən sənəd bu Protokola edilən dəyişikliklərlə birlikdə ona aid edilir.

MADDƏ VI

Dəyişikliklər

Konvensiyanın VIII maddəsində şərh edilmiş rəsmi qaydalar bu Protokola edilən dəyişikliklərə aşağıdakı şərtlərlə tətbiq olunur:

- a) həmin maddədə Konvensiyaya və Razılığa Gələn Hökumətlərə istinadlar bu Protokola və müvafiq surətdə bu Protokolun Tərəflərinə istinadları bildirir;
- b) bu Protokolun maddələrinə və ona Əlavəyə dəyişikliklər Konvensiyanın maddələrinə və ya ona Əlavənin I fəslinə dəyişikliklərə tətbiq edilən rəsmi qaydaya (prosedura) müvafiq surətdə bəyənilməli və qüvvəyə minməlidir;
- c) bu Protokola Əlavəyə edilən əlavələrə dəyişikliklər I fəsil istisna edilməklə, Konvensiyaya Əlavəyə edilən dəyişikliklərə tətbiq olunan rəsmi qaydaya müvafiq surətdə bəyənilməli və qüvvəyə minə bilər.

MADDƏ VII

Denonsasiya

1 Bu Protokol həmin Tərəflər üçün bu Protokol qüvvəyə mindiyi tarixdən etibarən beş il keçdikdən sonra hər hansı vaxtda istənilən Tərəfdən denonsasiya edilə bilər.

2. Denonsasiya Təşkilatın Baş katibinə denonsasiya barədə sənədi saxlamağa təhvil vermək yolu ilə həyata keçirilir.

3 Denonsasiya bu barədə sənədin Təşkilatın Baş katibi tərəfindən alındığı tarixdən etibarən bir il keçdikdən və ya həmin sənəddə göstərilə bilən daha uzun müddətdən sonra qüvvəyə minir.

4 Hər hansı Tərəfdən Konvensiyanın denonsasiyası həmin Tərəfdən bu Protokolun denonsasiyası hesab edilir. Qeyd olunan denonsasiya Konvensiyanın XI maddəsinin (c) bəndinə müvafiq surətdə Konvensiyanın denonsasiyası tarixindən qüvvəyə minir.

MADDƏ VIII

Depositari

1. Bu Protokol Təşkilatın Baş katibinə (bundan sonra "Depositari" adlanacaq) saxlanmağa verilir.

2. Depozitari aşağıdakıları edir:

(a) bu Protokolu imzalamış və ya ona qoşulmuş bütün Dövlətlərin Hökumətlərinə

aşağıdakılar barədə məlumat verir:

(i) tarixləri qeyd edilməklə ratifikasiya etmə, qəbul etmə, təsdiq etmə və ya qoşulma haqqında hər yeni imzalanmış və ya saxlanmağa verilmiş sənəd barədə;

(ii) *bu Protokolun qüvvəyə minməsi tarixi barədə;*

(iii) *bu Protokolun alınması tarixi və denonsasiyasının qüvvəyə minməsi tarixi qeyd edilməklə onun denonsasiyası barədə istənilən sənədin saxlanmağa verilməsi barədə.*

(b) bu Protokolun əsl mətninin təsdiq edilmiş surətləri həmin Protokolu imzalamış və ya ona qoşulmuş bütün Dövlətlərin Hökumətlərinə göndərir.

3 Bu Protokol qüvvəyə mindikdən dərhal sonra onun əsl mətninin təsdiq edilmiş surəti Birləşmiş Millətlər Təşkilatı Nizamnaməsinin 102-ci maddəsinə müvafiq surətdə qeydiyyatı alınmaq və dərc edilmək üçün Depozitari tərəfindən Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Katibliyinə göndərilir.

MADDƏ IX

Dillər

Bu Protokol ərəb, çin, ingilis, fransız, rus və ispan dillərində bir əsl nüsxədə tərtib edilmişdir və bütün mətnlər eynidir. İtalyan dilinə rəsmi tərcümə hazırlanaraq imzalanmış əsl mətnlə birlikdə saxlanmağa təhvil verilir.

LONDONDA min doqquz yüz səksən səkkizinci il noyabrın on birində İMZALANMIŞDIR.

BUNUN TƏSDİQİ OLARAQ, öz Hökumətləri tərəfindən lazımı qaydada səlahiyyət verilmiş aşağıda imza edənlər bu Protokolu imzalamışlar*.

Yoxlama və sertifikatlaşdırmaya dair uyğunlaşdırılmış sistem haqqında Beynəlxalq Konfransın Yekun Aktı

1 Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının Assambleyasının on beşinci sessiyasında və Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsinin əlli beşinci sessiyasında qəbul edilmiş qərara müvafiq olaraq Təşkilat tərəfindən Yoxlama sistemi və şəhadətnamələrinin rəsmiləşdirilməsinin uyğunlaşdırılmasına dair beynəlxalq konfrans keçirmişdir. Bu Konfransın məqsədi yoxlama sistemi və şəhadətnamələrinin rəsmiləşdirilməsinin uyğunlaşdırılmasını və digər məsələləri təqdim etmək üçün 1974-cü il tarixli Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair Beynəlxalq Konvensiya ilə əlaqədar 1988-ci il tarixli Protokolu və Yük markası haqqında 1966-cı il tarixli Beynəlxalq Konvensiya ilə əlaqədar 1988-ci il tarixli Protokolu müzakirə və qəbul etməkdən ibarət olmuşdur.

2 Bu Konfrans 1988-ci ilin 31 oktyabr tarixindən 11 noyabr tarixinədək Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının Londonda yerləşən Qərargahında keçirilmişdir.

3 Məhz aşağıdakı 72 Dövlətin nümayəndələri bu Konfransda iştirak etmişdir:

Əlcəzair	İslandiya
Argentina	Hindistan
Avstraliya	İndoneziya
Baham adaları	İraq
Banqladeş	İrlandiya
Belçika	İsrail
Braziliya	İtaliya
Bruney Darüssəlam	Yaponiya
Bolqarıstan	Keniya
Kanada	Küveyt
Çili	Liberiya
Çin	Malayziya
Kolumbiya	Malta
Konqo	Meksika

Kotivar	Mərakeş
Kuba	Niderland
Kipr	Yeni Zelandiya
Çexoslovakiya	Nigeriya
Koreya Xalq Demokratik Respublikası	Norveç
Yəmən Demokratik Respublikası	Panama
Danimarka	Peru
Ekvador	Filippin
Misir	Polşa
Finlandiya	Portuqal
Fransa	Qətər
Almaniya Demokratik Respublikası	Koreya Respublikası
Almaniya Federativ Respublikası	Rumıniya
Qana	Seyşel adaları
Yunanıstan	Sinqapur
Macarıstan	İspaniya
Ukrayna Sovet Sosialist Respublikası	İsveç
Sovet Sosialist Respublikaları İttifaqı	İsveçrə
Birləşmiş Ərəb Əmirliyi	Türkiyə
Böyük Britaniyanın və Şimali İrlandiyanın Birləşmiş Krallıqları	Amerika Birləşmiş Ştatları
Uruqvay	Venesuela
Yuqoslaviya	Zair

4 Aşağıdakı Dövlətlər Konfransa müşahidəçi göndərib:

İran (İslam Respublikası)

Səudiyyə Ərəbistanı

Seneqal

5 Təşkilatın Müxbir Üzvü olan Honq Konq Konfransa Müşahidəçi göndərib.

6 Birləşmiş Millətlər Təşkilatı sistemindəki aşağıdakı təşkilatlar Konfransa Nümayəndələr göndərib:

Beynəlxalq Telekommunikasiya İttifaqı (BTİ)

Ümumdünya Meteorologiya Təşkilatı (ÜMT)

7 Aşağıdakı hökumətlərarası təşkilatla Konfransa müşahidəçilər göndərib:

Beynəlxalq Hidroqrafiya Təşkilatı (BHT)

Neftlə Çirklənməyə dair Beynəlxalq Kompensasiya Fondu (BNÇKF)

8 Aşağıdakı qeyri - hökumət təşkilatları da Konfransa müşahidəçilər göndərib:

Beynəlxalq Gəmiçilik Palatası (BGP)

Beynəlxalq Gəmiçilik Federasiyası, məhdud (BGF)

Beynəlxalq Azad Həmkarlar İttifaqları Konfederasiyası (BAHİK)

Beynəlxalq Dəniz Radio Rabitə Komitəsi (BDRK)

Beynəlxalq Limanlar Assosiasiyası (BLA)

Beynəlxalq Təsnifatlar Cəmiyyəti Assosiasiyası (BTCA)

Latin Amerikas Gəmi Sahibləri Assosiasiyası (LAGSA)

Neft Şirkətlərinin Beynəlxalq Dəniz Forumu (NŞBDF)

Beynəlxalq Naviqasiya İnstitutları Assosiasiyası (BNİA)

Müstəqil Tanker Sahiblərinin Beynəlxalq Assosiasiyası (İNTERTANKO)

9 Konfransı Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının Baş Katibi Cb. C. P. Srivastava açmışdır.

10 Konfransda Yemən Demokratik Respublikasının nümayəndə heyətinin rəhbəri Kapitan Saed Abdulla Hussain Yafai Konfransın Prezidenti vəzifəsinə seçilmişdir.

11 Konfransın seçilmiş Vitse-Prezidentləri aşağıdakılardır:

Ministro L. Baqueriza (Argentina)

Kapitan A. Kaloudis(Yunanıstan)

Cb.S.D.Batra (Hindistan)

Cb.K. Toda (Yaponiya)

Kapitan B.A. Anyaeji (Nigeriya)

12 Konfransın Katibliyi aşağıdakı əməkdaşlardan ibarət olub:

Baş Katib:

Cb.C.P.Srivastava
Təşkilatın Baş Katibi

İcra Katibi:

Cb. Y.Sasamura
Baş Katibin Köməkçisi/Direktor,
Dəniz Təhlükəsizliyi Şöbəsi

Baş Katibin Müavini:

Cb. F.Plaza
Senior Deputy Director,
Dəniz Təhlükəsizliyi Şöbəsi

13 Konfrans aşağıda göstərilmiş Komitəni və əməkdaşlarını təyin edib:

Komitənin tam tərkibi

Sədr: Cb. R. van der Poel (Niderland)
Sədr Müavini: Kapitan Shi Zhuanghuai (Çin) Cb.H.Pinon(Fransa)

Redaksiya Komitəsi

Sədr: Cb.J.J. Hole (Birləşmiş Krallıq)
Sədr Müavini: Cb.B.E.Stenmark (İsveç)

Mandat Komitəsi

Sədr: Cb.H.van Loocke (Belçika)

14 Konfrans öz işində Təşkilatın dəniz təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən hazırlanmış aşağıdakı sənədlərdən əsas kimi istifadə etmişdir:

- 1974-cü il tarixli Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair Beynəlxalq Konvensiya dair 1988-ci il tarixli Protokol mətninin layihəsi;
- 1974-cü il tarixli Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair Beynəlxalq Konvensiyaya dair 1988-ci il tarixli Protokol mətninin layihəsi;
- Yük markası haqqında 1966-cı il tarixli Beynəlxalq Konvensiyaya dair 1988-ci il tarixli Protokol mətninin layihəsi;
- Sərnişin gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə, Yük gəmisinin avadanlıq üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə, Yük gəmisinin avadanlıq üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə, Yük gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnaməyə əlavə olaraq avadanlığa dair hesabat qətnaməsinin layihəsi;
- sertifikatların tanınmasına dair qətnamələrin layihəsi.

15 Konfransda həmçinin Hökumətlər və maraqlı təşkilatlar tərəfindən Konfransa yuxarıdakı sözügedən təqdim olunmuş sənədlərdə qeyd olunan təklif və şərtlərə baxılıb.

16 Plenar iclasların yekun hesabatlarında qeydə alınmış müzakirələrin nəticəsi olaraq Konfrans tərəfindən aşağıdakı sənədlər qəbul edilmişdir.

a) 1974-cü il tarixli Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair Beynəlxalq Konvensiya dair 1989-cu il tarixli Protokol

(b) Yük markası haqqında 1966-cı il tarixli Beynəlxalq Konvensiyaya dair 1988-ci il tarixli Protokol.

17 Konfransda həmçinin bu Yekun Aktına Əlavədə irəli sürülən qətnamələr (1-dən 5-dək qətnamə) qəbul edilmişdir.

18 Bu Yekun Aktın mətni, o cümlədən onun Əlavəsi ərəb, çin, ingilis, fransız, rus və ispan dillərində bir əsl nüsxədə tərtib edilmişdir. Mətnin əsl Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının Baş Katibinə saxlanmağa təhvil verilir.

19 Konfrans Baş Katibə Yük markası haqqında 1966-cı il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın müəyyən edilmiş qaydada ərəb və çin dillərində rəsmi tərcüməsini hazırlamağı tapşırıb.

20 Konfrans Baş Katibə Yük markası haqqında 1966-cı il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın ispan dilində yenidən işlənmiş rəsmi tərcüməsini hazırlamağı tapşırıb ki, bu da aidiyyəti olan Hökumətlər tərəfindən baxıldıqdan sonra Konvensiyanın ispan dilindəki mövcud rəsmi tərcümə edilmiş nüsxəsini əvəz edəcək.

21 Baş Katib bu Yekun Aktın təsdiqlənmiş surətlərini və Konfransın Qətnamələrini və yuxarıdakı 16-cı bənddə sözügedən Protokolların əsl mətnlərinin təsdiqlənmiş surətlərini

Konfransa təmsil olunmaq üçün dəvət almış Dövlətlərin Hökumətlərinə onların arzuları əsasında göndərir.

BUNUN TƏSDİQİ OLARAQ, aşağıda imza edənlər* bu Yekun Aktı imzalamışlar.

LONDONDA min doqquz yüz yetmiş dördüncü il noyabrın birinci günündə İMZALANMIŞDIR.

**** İmza yerləri boş buraxılıb.***

LONDONDA min doqquz yüz səksən səkkizinci il noyabrın on birinci günündə İMZALANMIŞDIR.

I FƏSİL

ÜMUMİ MÜDDƏALAR

A HİSSƏSİNİN TƏTBİQİ, ANLAYIŞLAR VƏ S.

Qayda 1

Tətbiqi*

(a) Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, bu Qaydalar yalnız beynəlxalq reyslər həyata keçirən gəmilərə tətbiq edilir.

(b) Hər bir Fəslin tətbiq edildiyi gəmilərin sinifləri daha dəqiq müəyyən edilir və hər bir Fəsildə bu tətbiqin miqyası göstərilir.

Qayda 2

Anlayışlar

Bu qaydaların məqsədi üçün digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda:

(a) Qaydalar dedikdə bu Konvensiyaya əlavədə olan qaydalar nəzərdə tutulur.

(b) Administrasiya dedikdə Dövlət bayrağı altında üzmək hüququna malik olan gəminin aid olduğu Hökumət nəzərdə tutulur.

(c) Təsdiq olunmuş dedikdə Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmə nəzərdə tutulur.

(d) Beynəlxalq reys dedikdə bu Konvensiyanın tətbiq edildiyi ölkədən başlayaraq həmin ölkədən kənardakı limanadək olan məsafədə həyata keçirilən dəniz səfəri, yaxud əks məsafə nəzərdə tutulur.

(e) Aşağıdakılardan başqa hər bir şəxs sərnəşin hesab edilir:

(i) Kapitan və ekipaj üzvləri və ya digər şəxslər gəminin göyərtəsində işə alınmış, yaxud hər hansı bir işlə məşğul olan digər şəxslər; və

(ii) bir yaşından kiçik uşaq;

(f) On ikidən artıq sərnəşin daşıyan sərnəşin gəmisi;

(g) Sərnəşin gəmisi olmayan hər hansı bir gəmi yük gəmisidir;

(h) Tanker alışan* xassəyə malik kütlə halında olan maye yüklərin daşınması üçün inşa edilmiş, yaxud uyğunlaşdırılmış yük gəmisidir.

* **"Alışan" sözü "alovlanan" sözü ilə eyni mənaya malikdir**

(i) Balıqçı gəmisi dənizdən balıq, balina, suiti, morj və ya dənizdə yaşayan digər canlı varlıqları tutmaq üçün istifadə olunan gəmidir.

(j) Nüvə gəmisi atom elektrik stansiyası üçün nəzərdə tutulmuş gəmidir.

(k) Yeni gəmi dedikdə kil hissəsinin bünövrəsi qoyulmuş, yaxud 25 may, 1980-ci ildə, yaxud sonra eyni tikinti mərhələsində olan gəmi nəzərdə tutulur.

(l) Mövcud gəmi dedikdə yeni gəmi olmayan gəmi nəzərdə tutulur.

(m) Bir mil 1,852 metr və ya 6,080 futa bərabərdir.

(n) Yubiley tarixi dedikdə müvafiq şəhadətnamənin etibarlıq müddətinin bitdiyi hər bir ilin müvafiq günü və ayı nəzərdə tutulur.

Qayda 3

İstisnalar

(a) Bu Qaydalar digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, aşağıdakılara tətbiq edilmir:

- (i) Müharibə gəmiləri və hərbi nəqliyyat.
- (ii) Ümumi tutumu ən azı 500 tonluq yük gəmiləri.
- (iii) Mexaniki vasitələrlə hərəkət etməyən gəmilər.
- (iv) Sadə üsulla inşa edilmiş taxta gəmilər.
- (v) Ticarət reyslərini həyata keçirməyən gəzinti yaxtaları.
- (vi) Balıqçı gəmiləri.

(b) V Fəsildə xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda bu qaydaların müddəaları yalnız Şimali Amerikanın Böyük Göllərində düz xətt ilə uzaq şərq boyunca Müqəddəs Lavreniyaya, Kap des Rosiersdən Qərb Məntəqəsinədək, Antikosti Adasına və Antikosti Adasının şimal hissəsində, 63-cü Meridiana doğru üzən gəmilərə tətbiq edilmir.

Qayda 4

Azadolmalar*

(a) Normal beynəlxalq reyslər həyata keçirməyən, lakin istisna hallarda tək beynəlxalq reysə çıxmaq tələb olunan gəmi Administrasiya tərəfindən bu Qaydaların hər hansı bir tələbini yerinə yetirməkdən azad oluna bilər, bir şərtlə ki, həmin gəmi tərəfindən icra edilməli reys üzgüçülük üzrə Administrasiyasının adekvat hesab etdiyi təhlükəsizlik tələblərinə uyğun gəlsin.

(b) Administrasiya hər hansı bir gəmini bu Qaydaların II-1, II-2, III və IV Fəsillərinin hər hansı yeni növ xüsusiyyətlərindən azad edə bilər ki, onların da tətbiqi bu cür xüsusiyyətlərin inkişafını və onların beynəlxalq reyslər həyata keçirən gəmilərə tətbiqini öyrənməyə ciddi maneçilik törədə bilər. Halbuki, hər hansı qeyd olunan gəmi Administrasiyasının nəzərdə tutulmuş xidməti göstərməsi üçün adekvat hesab etdiyi, gəminin ümumi təhlükəsizliyini təmin edən və gəminin səyahət edəcəyi Dövlətin Hökuməti tərəfindən məqbul hesab edilən təhlükəsizlik tələblərinə cavab verməlidir. Hər hansı bu cür güzəştin tətbiqinə yol verən Administrasiya həmin güzəştlərin təfərrüatları və səbəbləri barədə məlumatı Təşkilata çatdırır və Təşkilat da öz növbəsində həmin məlumatları Razılığa Gələn Hökumətlər arasında yayır.

Qayda 5

Ekvivalentlər

(a) Bu Qaydalar gəmidə xüsusi avadanlığın, materialın, ləvazimatın, cihazın və ya onun hər hansı bir növünün istifadəsini və ya daşınmasını, yaxud hər hansı xüsusi müddəanın yerinə yetirilməsini tələb edərsə, qeyd olunan avadanlığın, materialın,

ləvazimatın, cihazın və ya onun hər hansı bir növünün sınaq yolu ilə ən azı bu Qaydanın tələb etdiyi kimi, effektiv nəticəsi Administrasiyanı qane etdiyi halda o, gəmidə hər hansı avadanlığın, materialın, ləvazimatın, cihazın və ya onun hər hansı bir növünün istifadəsinə və ya daşınmasına, yaxud hər hansı xüsusi müddəanın yerinə yetirilməsinə icazə verə bilər.

(b) Gəmidə avadanlıqların, materialların, ləvazimatların və hər hansı növ cihazların dəyişdirilməsi, yaxud müddəanın icrası kimi işlərə icazə verən hər hansı bir Administrasiya aparılmış hər hansı bir sınaq haqqında hesabatla birgə təfərrüatları Təşkilata bildirəcək və Təşkilat da öz növbəsində digər Razılığa Gələn Hökumətlərin vəzifəli şəxslərinə məlumat və xəbər çatdırılması məqsədilə həmin təfərrüatları onlara göndərəcək.

B HİSSƏSİ – Yoxlamalar və sertifikatlaşdırmalar*

Qayda 6

Müayinə və yoxlama

(a) Gəmilərin müayinəsi və yoxlanılması onların hansı dərəcədə bu qaydaların müddəalarının tətbiqini həyata keçirməsi və onlara verilən güzəştlər Administrasiyanın vəzifəli şəxsləri tərəfindən həyata keçirilir. Halbuki, Administrasiya müayinələri və yoxlamaları bu məqsəd üçün təyin edilmiş müfəttişlərə, yaxud onun tanıdığı təşkilatlara həvalə edə bilər.

(b) Müayinələri və yoxlamaları (a) bəndinin tələblərindən irəli gələn formada aparmaq üçün Administrasiya tərəfindən müfəttişlərin, yaxud tanınmış təşkilatların təyin edilməsi ən azı hər hansı təyin edilmiş müfəttişə, yaxud tanınmış təşkilata aşağıdakı səlahiyyətləri verəcək:

(i) gəmi üçün təmir işlərini tələb edir;

(ii) müvafiq liman dövləti tərəfindən tələb olunduqda müayinələr və yoxlamaları aparmaq.

Administrasiya təyin olunmuş müfəttişlər, yaxud tanınmış təşkilatlara həvalə olunmuş səlahiyyətə dair müəyyən vəzifə və şərtlər barədə Təşkilata məlumat verir.*

(c) Təyin olunmuş müfəttiş, yaxud tanınmış təşkilat gəmi və ya onun avadanlığının vəziyyətinin şəhadətnamənin xüsusiyyətlərinə əhəmiyyətli dərəcədə cavab vermədiyini, yaxud həmin gəminin ona, yaxud göyertəsindəki şəxslərə qarşı təhlükə yaratmadan dənizdəki fəaliyyətinə davam etməsi üçün uyğun olmadığını müəyyən edən zaman həmin müfəttiş, yaxud təşkilat dərhal nöqsanların aradan qaldırılması üçün tədbirlər gördüyünü təmin etməli və müvafiq qaydada Administrasiyaya bu barədə bildiriş verməlidir.

Əgər qeyd olunan nöqsanın aradan qaldırılması məqsədilə tədbirlər görülməzsə, müvafiq sertifikat ləğv edilməli və Administrasiya dərhal xəbərdar edilməlidir; və əgər

gəmi digər tərəfin limanında olarsa, liman dövlətinin müvafiq orqanları da dərhal xəbərdar edilməlidir.

Administrasiyanın əməkdaşı, təyin olunmuş müfəttiş, yaxud tanınmış təşkilat liman dövlətinin müvafiq orqanlarını xəbərdar etdiyi zaman aidiyyəti olan liman dövlətin Hökuməti qeyd olunan əməkdaşa, müfəttişə, yaxud tanınmış təşkilata bu qaydalar əsasında öz öhdəliklərini həyata keçirməsi üçün istənilən zəruri köməliyi göstərir.

Müvafiq olduqda, maraqlı olan liman dövlətinin Hökuməti, gəminin ona, yaxud göyertəsindəki insanlara zərər dəymədən dəniz səfərinə çıxma imkanı olmadıqda, yaxud müvafiq gəmi təmiri zavoduna getmək üçün limanı tərk edə bilmədikdə qeyd olunan reysi həyata keçirməyəcəyinə dair təminat verir.

(d) Hər bir halda Administrasiya müayinə və yoxlamanın tam və səmərəli keçirildiyinə tam zəmanət verir və bu öhdəliyin yerinə yetirilməsi üçün zəruri tədbirlərin görülməsini təmin edir.

Qayda 7

Sərnişin gəmilərinin yoxlanılması*

(a) Sərnişin gəmisini aşağıda müəyyən edilmiş hallarda yoxlamalara cəlb olunur:

(i) gəmini istismara verməzdən öncə ilkin yoxlanış;

(ii) qayda 14 (b), (e), (f) və (g) bəndlərinin tətbiq edildiyi hallar istisna olmaqla hər 12 ayda bir dəfə şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlama;

(iii) imkan düşdükdə əlavə yoxlamalar.

(b) Yuxarıda sözügedən yoxlamalar aşağıdakı kimi aparılır:

(i) İlkin müayinəyə gəminin quruluşu, maşın və avadanlıqların, o cümlədən gəminin alt hissəsinin xarici tərəfinin və qazanların daxili və xarici hissələrinin tam müayinəsi daxildir. Bu yoxlama elə aparılmalıdır ki, cihazlar, materiallar və konstruksiya elementlərinin ölçüləri, qazanlar və digər təzyiqli daşıyıcı qurğular və onların ləvazimatları, əsas və köməkçi mexanizmlər, elektrik avadanlığı, radio qurğular, o cümlədən, xilasetmə vasitələrində, yanğından müdafiə, yanğından mühafizə sistemləri və vasitələrində istifadə olunan bu tip qurğular, gəmi naviqasiya avadanlığı və qurğuları, naviqasiya nəşrləri, gəmi losmanları üçün gəmiyə yüklənən vasitələr və digər avadanlıqların bu qaydaların və habelə gəmilərin nəzərdə tutulmuş istismarına dair Administrasiya tərəfindən nəşr olunmuş qanunların, qərarların, təlimatların və qaydaların tələblərinə tam cavab verdiyi təmin edilsin. Bu yoxlama həm də elə olmalıdır ki, gəminin və onun avadanlıqlarının bütün hissələrinin hazırlanma peşəkarlığının bütün hallarda qənaətbəxş olduğuna və gəminin bu qaydaların və qüvvədə olan Dənizdə gəmilərin toqquşmasının qarşısının alınmasına dair beynəlxalq qaydaların müddəalarının tələblərinə uyğun olaraq işıqlar, nişanlar, səs siqnallarının və qəza - xəbərdarlıq siqnallarının verilməsi üçün vasitələrlə təmin olunduğuna təminat vermiş olsun.

(ii) Bu yoxlama elə aparılmalıdır ki, gəminin quruluşu, qazanlar və digər təzyiqli daşıyıcı qurğular və onların ləvazimatları, əsas və köməkçi mexanizmlər, elektrik avadanlığı, radio qurğular, o cümlədən, xilasetmə vasitələrində, yanğından müdafiə, yanğından mühafizə sistemləri və vasitələrində istifadə olunan bu tip qurğular, xilasetmə vasitələri və qurğuları, gəmi naviqasiya vasitələri, naviqasiya nəşrləri, losmanlar üçün vəsaitlər və digər avadanlıqların vəziyyəti qənaətbəxş olsun və nəzərdə tutulmuş xidmətə uyğun gəlsin və hazırkı qaydaların və Administrasiya tərəfindən nəşr olunmuş qanunların, qərarların, təlimatların və qaydaların tələblərinə tam cavab versin. Gəminin daşdığı işıqlar, nişanlar, səs siqnalı verən vasitələr və qəza siqnalları bu qaydaların tələblərinə və Dənizdə gəmilərin toqquşmasının qarşısının alınmasına dair qüvvədə olan beynəlxalq qaydaların tələblərinə cavab verdiyini təmin etmək məqsədilə yuxarıda qeyd edilən yoxlamaya cəlb olunur.

(iii) Ümumi formada və ya qismən həyata keçirilən əlavə yoxlama vəziyyətdən asılı olaraq hər hansı vacib təmir işləri, yaxud şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlamalar həyata keçirilən zaman qayda 11-də göstərilmiş araşdırmaların nəticəsi olaraq icra olunur. Bu yoxlama elə olmalıdır ki, zəruri təmir işləri və şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlamalar səmərəli şəkildə həyata keçirilmiş olsun, qeyd olunan təmir işlərinin material və peşəkarlığı, yaxud yeniləmələr hər bir cəhətdən qənaətbəxş hesab edilmiş olsun və gəmi bütün hallarda bu qaydanın və qüvvədə olan Dənizdə gəmilərin toqquşmasının qarşısının alınmasına dair beynəlxalq qaydaların və sözügedən qaydaların nəticəsində Administrasiya tərəfindən nəşr olunmuş qanunların, qərarların, təlimatların və qaydaların tələblərinə cavab versin;

(c)

i) bu qaydanın (b) bəndində sözügedən qanunlar, qərarlar, fərmanlar və qaydalar bütün münasibətlərdə elə olmalıdır ki, onlar insan həyatının mühafizəsi ilə əlaqədar gəminin nəzərdə tutulmuş bu növ istismar üçün yararlı olduğunu təmin etmiş olsun.

(ii) Onlar digər məsələlərlə yanaşı ilkin və növbəti hidravlik və ya daxili yanma mühərrikləri üçün əsas və yardımçı qazanlar, birləşdirici xətlər, buxar boruları, yüksək təzyiqli balonlar və yanacaq çənləri ilə əlaqədar təqdim edilən digər münasib alternativ testlərlə əlaqədar tələbləri, o cümlədən, əməl ediləcək test prosedurları və iki ardıcıl test arasındakı intervalı özündə əks etdir.

Qayda 8

Xilasetmə avadanlıqları və yük gəmilərinin digər avadanlıqların yoxlanılması

(a) Ümumi tutumu 500 ton və daha artıq olan yük gəmilərinin xilasetmə avadanlıqları və digər avadanlıqları (b) (i) bəndində qeyd edildiyi kimi aşağıda müəyyən edilmiş şəkildə yoxlamalara cəlb edilir:

(i) gəmi istismara buraxılmazdan öncə ilkin yoxlama;

(ii) Administrasiya tərəfindən müəyyən olunmuş vaxt intervallarında gəminin şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlama, lakin, 14 (b), (e), (f) və (g) sayılı qaydalar tətbiq edildiyi yerdə həmin intervalın 5 ildən artıq olmamağı şərti ilə;

(iii) Yük gəmisinin avadanlıq üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamənin ilinin tamam olduğu tarixdən öncə və ya sonrakı üç ay ərzində, yaxud üçüncü ilinin tamam olduğu tarixdən öncə və ya sonrakı üç ay ərzində (a) (iv) sayılı bənddə müəyyən edilmiş illik yoxlamalardan birini əvəz edəcək dövrü yoxlama;

(iv) Yük gəmisinin avadanlıq üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamənin hər bir ilinin tamam olduğu tarixdən öncə və ya sonrakı 3 ay ərzində illik yoxlama;

(v) qayda 7 (b) (iii)-də müəyyən edilmiş sərnişin gəmiləri üçün əlavə yoxlama.

(b) (a) bəndində qeyd edilən yoxlamalar aşağıdakı kimi yerinə yetiriləcək;

(i) İlkin yoxlamaya II-1, II-2, III və V fəsillərinin tətbiq edildiyi radio qurğular, gəmi naviqasiya avadanlıqları, gəmi losmanları üçün gəmiyə yüklənən vasitələr və digər avadanlıqlar istisna olmaqla yanğından mühafizə sistemləri və vasitələrinin hazırkı qaydaların tələblərinə tam cavab verməsi vəziyyətinin qənaətbəxş olması və nəzərdə tutulmuş xidmətə uyğun gəlməsin təmin edilməsi daxildir.

Yanğına nəzarət planları, naviqasiya nəşrləri, işıqlar, nişanlar, səs siqnallarının və qəza - xəbərdarlıq siqnalları vasitələri də bu qaydaların və müvafiq olduqda, qüvvədə olan Dənizdə gəmilərin toqquşmasının qarşısının alınmasına dair beynəlxalq qaydaların* tələblərinə uyğunluğuna təminat vermək məqsədilə yuxarıda qeyd olunan yoxlamaya cəlb edilir.

(i)

(ii) şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlama və dövrü yoxlamalara bu qaydaların və qüvvədə olan Dənizdə gəmilərin toqquşmasının qarşısının alınmasına dair beynəlxalq qaydaların müvafiq tələblərinə cavab verdiyini, vəziyyətinin qənaətbəxş olduğunu və gəminin nəzərdə tutulmuş istismara uyğun gəldiyini təmin etmək üçün (b) (i) bəndində qeyd edilən avadanlıqların müayinəsi daxildir.

(iii) illik yoxlamaya (b) (i) bəndində qeyd edilən avadanlıqların qayda 11 (a) əsasında texniki xidmət göstərildiyini və gəminin nəzərdə tutulmuş istismara uyğun gəldiyini təmin etmək məqsədilə aparılan ümumi müayinəsi daxildir.

(c) (a) (iii) və (a) (iv) bəndlərində qeyd edilən dövrü və illik yoxlamalar Yüklü gəmisinin avadanlıq üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamədə təsdiq edilir.

Qayda 9

Yük gəmilərinin radio qurğularının yoxlanması

(a) radio qurğuları, o cümlədən, III və IV fəsillərinin tətbiq edildiyi yük gəmilərinin xilasetmə avadanlıqlarında istifadə olunan bu tip qurğular aşağıda müəyyən edilmiş şəkildə yoxlamalara cəlb edilir:

(i) gəmi istismara buraxılmazdan öncə ilkin yoxlama;

(ii) Administrasiya tərəfindən müəyyən olunmuş vaxt intervallarında gəminin şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlama, lakin, 14 (b), (e), (f) və (g) sayılı qaydaların tətbiq edildiyi yerdə həmin intervalın beş ildən artıq olmamağı şərti ilə;

(iii) Yük gəmisinin radio avadanlıęı üzrə təhlükəsizliyi haqqında řhadtnamnin hər bir ilinin tamam olduęu tarixdən əvvəl və sonra  ay müddətində dövri yoxlama;

(iv) yük gəmiləri üçün qayda 7 (b) (iii) gstrilmiř əlavə yoxlama.

(b) (a) bəndində qeyd edilən yoxlamalar ařaęıdaki kimi yerinə yetiriləcək:

(i) ilkin yoxlamaya yük gəmilərinin radio quręuları, o cümlədən, xilasetmə avadanlıqlarında istifadə edilən eyni tip quręuların bu qaydaların tələblərinə cavab verdiyini təmin etmək məqsədilə aparılan müayinəsi daxildir;

(ii) řhadtnamnin yenilənməsi üçün yoxlama və dövri yoxlamalara yük gəmilərinin radio quręuları, o cümlədən, xilasetmə avadanlıqlarında istifadə edilən eyni tip quręuların bu qaydaların tələblərinə cavab verdiyini təmin etmək məqsədilə aparılan müayinəsi daxildir.

(a) (a) (iii) bəndində qeyd edilən dövri yoxlamalar Yük gəmisinin radio avadanlıęı üzrə təhlükəsizliyi haqqında řhadtnamd təsdiq edilir.

Qayda 10

Yük gəmilərinin strukturu, mařın v avadanlıqlarında yoxlamalar*

(a) Yük gəmisinin konstruksiyalar, mexanizmlər və avadanlıq (Yük gəmisinin avadanlıq üzrə təhlükəsizliyi haqqında řhadtnam v Yük gəmisinin radio avadanlıęı üzrə təhlükəsizliyi haqqında řhadtnam verilmiř detallardan bařqa) (b) (i) bəndində qeyd edildiyi kimi yoxlamalar v müayinələrə ařaęıda müəyyən edildiyi kimi cəlb olunur:

(i) ilkin yoxlama, o cümlədən, gəmi istismara buraxılmazdan öncə gəminin alt hissəsinin xarici tərəfinin müayinəsi*;

(ii) gəminin řhadtnamnin yenilənməsi üçün yoxlama 14 (b), (e), (f) və (g) saylı qaydalar tətbiq edildiyi hallar istisna olmaqla, Administrasiya tərəfindən müəyyən olunmuř vaxt intervallarında lakin, 5 ili keçməmək řrti ilə aparılır;

(iii) gəmisinin quruluřu üzrə təhlükəsizliyi haqqında řhadtnamnin ilinin tamam olduęu tarixdən öncə və ya sonrakı  ay ərzində, yaxud üçüncü ilinin tamam olduęu tarixdən öncə və ya sonrakı  ay ərzində (a) (iv) bəndində müəyyən edilmiř illik yoxlamalardan birini əvəz edəcək təxirəsalınmaz yoxlama;

(iv) Yük gəmisinin quruluřu üzrə təhlükəsizliyi haqqında řhadtnamnin hər bir ilinin tamam olduęu tarixdən öncə və ya sonrakı 3 ay ərzində illik yoxlama;

(v)* *Yük gəmisinin quruluřu üzrə təhlükəsizliyi haqqında řhadtnam, yaxud Yük gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında řhadtnamnin qüvvədə olduęu beř il müddətində, 14(e), yaxud 14(f) saylı qaydanın tətbiq edildiyi hallar istisna olmaqla gəminin alt hissəsinin xarici tərəfi üçün minimum iki müayinə. 14(e), yaxud 14(f) saylı qaydanın tətbiq edildiyi yerdə beř illik dvr řhadtnamnin qüvvədə olduęu dövr ilə üst-üstə dřmsi üçün artırmaq olar. Bütün hallarda hər hansı iki qeyd olunan müayinə arasındakı vaxt intervalı 36 ayı keçməli deyil;* (Qəbul edilib: Res.MSC.204(81))

*** Qəbul edilib: Res.MSC.204(81) və Protokolun Tərəflərinin üçdə iki hissəsi tərəfindən qəbul edilmiş hesab edildiyi tarixdən sonra qüvvəyə minəcək.**

(vi) 7 (b) (iii) sayılı qaydada yük gəmiləri üçün göstərilmiş əlavə yoxlama.

(b) (a) bəndində qeyd edilən yoxlamalar və müayinələr aşağıdakı kimi yerinə yetiriləcək;

(i) ilkin yoxlamaya konstruksiyalar, mexanizmlər və avadanlığın tam müayinəsi daxildir. Bu yoxlama elə aparılmalıdır ki, cihazlar, materiallar, konstruksiya elementlərinin ölçüləri və peşəkarlığı, qazanlar və təzyiqli daşıyıcı qurğular, onların ləvazimatları, əsas və köməkçi mexanizmlər, o cümlədən, sükan otürücüsü və əlaqədar idarəetmə sistemləri, elektrik qurğusu və digər avadanlıqlar bu qaydaların tələblərinə cavab versin, vəziyyəti qənaətbəxş olsun və gəminin nəzərdə tutulmuş istismarına uyğun gəlsin və tələb edilən zədəyə qarşı davamlılıq məlumatları təmin olunsun. Tankerlərlə bağlı aparılan bu cür yoxlamalara nasosxanaların, yük, bunker və havalandırma boru xətti sistemləri və əlaqədar təhlükəsizlik cihazlarının da müayinəsi bura daxil edilir.

(ii) gəminin şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlamaya (b) (i) bəndində qeyd edildiyi kimi, konstruksiyalar, mexanizmlər və avadanlıqların bu qaydaların tələblərinə cavab verdiyini, onların vəziyyətinin qənaətbəxş olduğunu və gəminin nəzərdə tutulmuş istismara uyğun gəldiyini təmin etmək məqsədilə onların müayinəsi daxildir;

(iii) təxirəsalınmaz yoxlamaya struktur, qazanlar və digər təzyiqli daşıyıcı qurğular, maşın və avadanlıq, sükan otürücüsü və əlaqədar idarəetmə sistemləri və elektrik qurğularının qənaətbəxş vəziyyətdə qaldığını və gəminin nəzərdə tutulmuş istismara uyğun gəldiyini təmin etmək məqsədilə onların müayinəsi daxildir. Tankerlərlə bağlı aparılan yoxlamaya nasosxanalar, yük, bunker və havalandırma boru xətti sistemləri və əlaqədar təhlükəsizlik cihazlarının müayinəsi və təhlükəli zonalarda elektrik qurğularının izolyasiya müqavimətinin sınağı da daxildir.

(iv) illik yoxlamaya (b) (i) bəndində qeyd edilən konstruksiyalar, mexanizmlər və avadanlığa qayda 11 (a)-ya müvafiq olaraq texniki qulluq göstərildiyini və onların qənaətbəxş vəziyyətdə qaldığını və gəminin nəzərdə tutulmuş istismara uyğun gəldiyini təmin etmək məqsədilə aparılan ümumi müayinə daxildir.

(v) gəminin alt hissəsinin xarici tərəfinin müayinəsi və eyni zamanda əlaqədar elementlərin yoxlanması gəminin qənaətbəxş vəziyyətdə olduğunu və nəzərdə tutulmuş istismara uyğun gəldiyini təmin etmək məqsədilə aparılır.

(c) a) (iii), (a) (iv) və (a) (v) sayılı bəndlərdə qeyd edilən aralıq və illik yoxlamalar və gəminin alt hissəsinin xarici tərəfinin müayinələri Yük gəmisinin quruluşu üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamədə təsdiq edilir.

Qayda 11

Yoxlamadan sonra şəraitin qorunub saxlanması*

(a) Gəminin vəziyyəti və onun avadanlıqları gəmini hər bir cəhətdən ona, yaxud göyertəsindəki insanlara qarşı heç bir təhlükə törətmədən dənizə çıxmaq üçün hazır

vəziyyətdə olduğunu təmin etmək üçün bu qaydaların müddəalarına uyğun gəlməsi məqsədilə qorunub saxlanılır.

(b) 7, 8, 9, yaxud 10 sayılı qaydalar əsasında gəminin yoxlanması başa çatdıqdan sonra struktur cihazlar, maşın, avadanlıqlara və yoxlamanın əhatə etdiyi digər elementlərə Administrasiyanın sanksiyası olmadan heç bir dəyişiklik etmək olmaz.

(c) Hər hansı bir qəza baş verdikdə, yaxud gəmidə qüsurlar aşkarlandıqda, nəticədə, gəminin təhlükəsizliyi, yaxud onun xilas etmə avadanlıqları, yaxud digər avadanlıqlarının səmərəliliyinə və ya bütövlüyünə zərər dəydikdə, gəminin kapitanı, yaxud sahibi müvafiq şəhadətnaməni vermək öhdəliyinə malik Administrasiya, təyin olunmuş müfəttiş, yaxud tanınmış təşkilata ən tez bir zamanda məruzə edir və o da öz növbəsində 7, 8, 9, yaxud 10 sayılı qaydalarda tələb olunan yoxlamanın təyin edilməsi üçün araşdırmaların başlatılmasına səbəb olur. Əgər gəmi digər Razılığa Gələn Hökumətin limanında olarsa, gəminin kapitanı, yaxud sahibi liman dövlətinin müvafiq icra qurumlarına dərhal məruzə edir və təyin olunmuş müfəttiş, yaxud tanınmış təşkilat qeyd olunan məruzənin edildiyindən əmin olur.

Qayda 12

Şəhadətnamələrin verilməsi, yaxud təsdiq edilməsi*

(a)

(i) Sərnişin gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə adlı şəhadətnamə ilkin, yaxud gəminin şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlamadan sonra II-1, II-2, III, IV və V fəsillərin müvafiq tələblərinə və bu qaydaların hər hansı digər müvafiq tələblərinə cavab verən sərnişin gəmisinə verilir;

(ii) Yük gəmisinin quruluşu üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə** adlanan şəhadətnamə ilkin, yaxud gəminin şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlamadan sonra II-1 və II-2 fəsillərin (yanğın təhlükəsizliyi sistemləri və ləvazimatları və yanğına nəzarət planları ilə bağlı olmayan) müvafiq tələblərinə və bu qaydaların hər hansı digər müvafiq tələblərinə cavab verən yük gəmisinə verilir;

(iii) Yük gəmisinin avadanlıq üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə adlanan şəhadətnamə ilkin, yaxud gəminin şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlamadan sonra II-1, II-2, III və V fəsillərin müvafiq tələblərinə və bu qaydaların hər hansı digər müvafiq tələblərinə uyğun yük gəmisinə verilən şəhadətnamədir.

(iv) Yük gəmisinin radio avadanlığı üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə adlanan sənəd ilkin, yaxud gəminin şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlamadan sonra IV fəslin müvafiq tələblərinə və bu qaydaların hər hansı digər müvafiq tələblərinə cavab verən yük gəmisinə verilir;

(v)(1) Yük gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə adlanan sənəd ilkin, yaxud gəminin şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlamadan sonra (a) (ii), (a) (iii) və (a) (iv) bəndində qeyd edilən şəhadətnamələrin əvəzinə II-1, II-2, III, IV və V fəsillərin müvafiq tələblərinə və bu qaydaların hər hansı digər müvafiq tələblərinə cavab verən yük gəmisinə verilir;

(2) bu fəsildə Yük gəmisinin quruluşu üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə, Yük gəmisinin avadanlıq üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə, yaxud Yük gəmisinin radio avadanlığı üzrə təhlükəsizlik şəhadətnaməsinə istinad edildiyi zaman əgər bu, həmin şəhadətnamələrin əvəzinə istifadə olunarsa, o halda bu, Yük gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnaməsinə tətbiq edilir.

(vi) (i), (iii), (iv) və (v) yarımbəndlərində göstərilən Sərnişin gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə, Yük gəmisinin avadanlıq üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə, Yük gəmisinin radio avadanlıq üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə və Yük gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnaməyə Avadanlıqlar haqqında Akt əlavə edilir;

(vii) bu qaydaların müddəaları əsasında gəmiyə azadolma verildiyi zaman bu bənddə göstərilmiş şəhadətnamələrə əlavə olaraq, Azadolma şəhadətnaməsi adlanan şəhadətnamə verilir;

(viii) bu qaydada göstərilən şəhadətnamələr Administrasiya, yaxud onun səlahiyyət verdiyi digər şəxs, yaxud təşkilat tərəfindən verilir, yaxud təsdiq edilir. Hər bir halda şəhadətnamələrə görə Administrasiya tam məsuliyyəti öz üzərinə götürür.

b) Razılığa Gələn Hökumət 1960, 1948, yaxud 1929-cu il tarixli Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair Beynəlxalq Konvensiyanın müddəaları əsasında və həmin müddələrə müvafiq olaraq şəhadətnamələr vermir (Hökumət tərəfindən qəbul olunmuş bu Konvensiya qüvvəyə mindiyi tarixdən etibarən).

Qayda 13

Digər Hökumət tərəfindən sertifikatların verilməsi, yaxud təsdiq edilməsi

Razılığa Gələn Hökumət Administrasiyasının müraciəti əsasında gəmini yoxlamaya cəlb edə bilər və əgər o, sözügedən qaydaların tələblərinə əməl edildiyindən əmin olarsa, gəmiyə şəhadətnamə verir və müvafiq olduqda, bu qaydalara əsasən gəmiyə verilən şəhadətnaməni təsdiq edir, yaxud təsdiq edilməsi üçün səlahiyyət verir. Bu məqsədlə verilmiş hər hansı şəhadətnamə dövlət bayrağı altında üzmək hüququna malik olan gəminin aid olduğu hökumətin müraciəti əsasında verilmiş olarsa, həmin şəhadətnaməyə bu barədə arayış daxil edilir və həmin arayış 12 sayılı qaydanın əsasında verilmiş şəhadətnamə kimi eyni qüvvəyə malik olur və eyni şəkildə tanınır.

Qayda 14

Şəhadətnamələrin etibarlıq müddəti*

(a) Sərnişin gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə 12 aydan artıq olmayan dövr üçün verilir. Yük gəmisinin quruluşu üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə, Yük gəmisinin avadanlıq üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə və Yük gəmisinin

radio avadanlığı üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə Administrasiya tərəfindən müəyyən olunmuş, beş ildən artıq olmayan dövr üçün verilir. Azadolma şəhadətnaməsi istinad olunduğu şəhadətnamənin müddətindən artıq olan dövr üçün etibarlı deyil.

(b) (i) (a) bəndinin tələblərindən asılı olmayaraq, gəminin şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlama mövcud şəhadətnamənin etibarlıq müddətinin bitdiyi tarixindən əvvəlki üç ay müddətində başa çatarsa, yeni şəhadətnamənin etibarlıq müddəti gəminin şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlamanın başa çatdığı tarixdən etibarən aşağıdakı tarixlərədək davam edəcək:

(1) mövcud şəhadətnamənin etibarlıq müddətinin bitdiyi tarixdən etibarən 12 aydan artıq olmayan müddətə sərnəşin gəmisi üçün;

(2) mövcud şəhadətnamənin etibarlıq müddətinin bitdiyi tarixdən etibarən beş ildən artıq olmayan müddətə yük gəmisi üçün;

(ii) gəminin şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlama mövcud şəhadətnamənin etibarlıq müddətinin bitdiyi tarixindən sonra başa çatarsa, yeni şəhadətnamənin etibarlıq müddəti gəminin şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlamanın bitdiyi tarixdən etibarən aşağıdakı tarixlərədək davam edəcək:

(1) mövcud şəhadətnamənin etibarlıq müddətinin bitdiyi tarixdən etibarən 12 aydan artıq olmayan müddətə sərnəşin gəmisi üçün;

(2) mövcud şəhadətnamənin etibarlıq müddətinin bitdiyi tarixdən etibarən beş ildən artıq olmayan müddətə yük gəmisi üçün;

(iii) gəminin şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlama mövcud şəhadətnamənin etibarlıq müddətinin bitdiyi tarixindən əvvəl üç aydan da artıq müddətə başa çatarsa, yeni şəhadətnamənin etibarlıq müddəti gəminin şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlamanın başa çatdığı tarixdən etibarən aşağıdakı tarixlərədək davam edəcək:

(1) gəminin şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlama başa çatdığı tarixdən etibarən 12 aydan artıq olmayan müddətə sərnəşin gəmisi üçün;

(2) gəminin şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlama başa çatdığı tarixdən etibarən beş ildən artıq olmayan müddətə yük gəmisi üçün;

(c) Əgər Sərnəşin gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamədən başqa bir şəhadətnamə beş ildən az müddət üçün verilərsə, Administrasiya həmin şəhadətnamənin etibarlıq müddətini (a) bəndində müəyyən edilmiş maksimum müddətədək artırma bilər, bir şərtlə ki, 8, 9 və 10- sayılı qaydalarda istinad edilən yoxlamalar şəhadətnamə 5 illik dövr üçün verilmiş olduqda müvafiq şəkildə yerinə yetirilmiş olsun.

(d) Əgər mövcud şəhadətnamənin etibarlıq müddəti bitməzdən əvvəl gəminin şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlama başa çatdırılmış olarsa və yeni şəhadətnaməni vermək, yaxud gəminin göyertəsində yerləşdirmək mümkün olmadıqda, Administrasiya tərəfindən səlahiyyət verilmiş şəxs, yaxud təşkilat mövcud şəhadətnaməni təsdiq edə bilər və qeyd olunan şəhadətnamənin etibarlıq müddəti bitdiyi tarixindən etibarən 5 ildən artıq olmayan müddət üçün etibarlı hesab olunur.

(e) Əgər şəhadətnamənin etibarlıq müddəti bitdiyi zaman gəmi yoxlama limanında olmadıqda, həmin şəhadətnamənin etibarlıq müddəti Administrasiya tərəfindən uzadıla bilər, lakin, qeyd olunan möhlət gəmini yoxlama limanına reysini sona çatdırmaq imkanı yaratmaq məqsədilə, yaxud bunun üçün müvafiq və məqsəduyğun hallar olduqda verilir. Heç bir şəhadətnamənin müddəti 3 aydan artıq müddətə uzadıla bilməz və möhlət verilmiş gəmi uzadılmış möhlət müddətində yoxlama limanına gəldikdən sonra həmin möhlətin qüvvədə olduğu müddətdə yeni şəhadətnamə almadan sözügedən limanı tərk etmək hüququna malik deyil. Gəminin şəhadətnamə yenilənməsi üçün yoxlaması başa çatdığı zaman yeni şəhadətnamənin etibarlıq müddəti aşağıdakı kimi olur:

(1) müddətin uzadılmasından öncə mövcud şəhadətnamənin etibarlıq müddətinin bitdiyi tarixdən etibarən 12 aydan artıq olmayan müddətə sənişin gəmisi üçün;

(ii) müddətin uzadılmasından öncə mövcud şəhadətnamənin etibarlıq müddətinin bitdiyi tarixdən etibarən 5 ildən artıq olmayan müddətə yük gəmisi üçün;

(f) Qısa reysləri həyata keçirən gəmiyə verilmiş və bu qaydanın əvvəlki müddələri əsasında müddəti artırılmamış şəhadətnaməyə etibarlıq müddəti başa çatdığı tarixdən etibarən bir ayadək möhlət müddəti verilə bilər. Gəminin şəhadətnamə yenilənməsi üçün yoxlaması başa çatdığı zaman yeni şəhadətnamənin etibarlıq müddəti aşağıdakı kimi olur:

(i) müddətin uzadılmasından öncə mövcud şəhadətnamənin etibarlıq müddətinin bitdiyi tarixdən etibarən 12 aydan artıq olmayan müddətə sənişin gəmisi üçün;

(ii) müddətin uzadılmasından öncə mövcud şəhadətnamənin etibarlıq müddətinin bitdiyi tarixdən etibarən 5 ildən artıq olmayan müddətə yük gəmisi üçün;

(g) Administrasiya tərəfindən müəyyən edilən xüsusi hallarda, (b) (ii), (e), yaxud (f) bəndlərində tələb olunduğu kimi, mövcud şəhadətnamənin etibarlıq müddətinin bitdiyi tarixdən etibarən yeni şəhadətnamənin müddətinin başlanma tarixi tələb olunmur. Bu xüsusi hallarda yeni şəhadətnamənin etibarlıq müddəti aşağıdakı kimi olur:

(i) gəminin şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlama başa çatdığı tarixdən etibarən 12 aydan artıq olmayan müddətə sənişin gəmisi üçün;

(ii) gəminin şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlama başa çatdığı tarixdən etibarən beş ildən artıq olmayan müddətə yük gəmisi üçün;

(h) Əgər illik, aralıq, yaxud dövri yoxlama müvafiq qaydalarda müəyyən edilmiş müddətdən əvvəl başa çatarsa, o halda:

(i) müvafiq şəhadətnamənin ilinin tamam olduğu tarixdə dəyişiklik yoxlamanın başa çatdığı tarixdən gec olmayaraq və üç aydan artıq olmayan müddət üçün təsdiq edilməklə həyata keçirilməlidir.

(ii) müvafiq qaydaların tələbi ilə növbəti illik, aralıq, yaxud dövri yoxlama növbəti ilin tamam olduğu tarixdən istifadə etməklə bu qaydalarda nəzərdə tutulmuş vaxt intervallarında aparılır;

(iii) etibarlıq müddəti dəyişməz qala bilər, bir şərtlə ki, bir, yaxud birdən artıq illik, aralıq, yaxud dövrü yoxlama elə aparılsın ki, yoxlamalar arasındakı maksimum vaxt intervalları müvafiq qaydalarda nəzərdə tutulduğundan artıq olmasın.

(i) 12, yaxud 13-cü qayda əsasında verilmiş şəhadətnamənin etibarlıq müddətinə aşağıdakı hallarda xitam veriləcək:

(i) müvafiq yoxlamalar və müayinələr 7 (a), 8 (a), 9 (a) və 10 (a) sayılı qaydalarda müəyyən olunmuş müddətlər çərçivəsində başa çatdırılmadıqda;

(ii) həmin şəhadətnamə bu qaydalar əsasında təsdiq edilmədikdə;

(iii) gəmi başqa Dövlətin bayrağı altında keçdikdə. Yeni şəhadətnamə yalnız o zaman verilə bilər ki, yeni şəhadətnaməni verən Hökumət sözügedən gəminin 11 (a) və (b) sayılı qaydalarının tələblərinə uyğun gəldiyindən əmin olsun. Razılığa Gələn Hökumətlər arasında təslimat baş verdiyi halda, həmin təslimatın baş verdiyi tarixdən etibarən əgər tələb olunarsa, üç ay müddətində, bayrağı altında gəmisinin üzmək üçün rəsmi hüquqa malik olduğu Dövlətin Hökuməti təslimatdan əvvəl, mümkün qədər tez bir müddətdə gəmidə saxlanan şəhadətnamələrin və əgər varsa, yoxlama hesabatlarının surətlərini Administrasiyaya göndərir.

Qayda 15

Şəhadətnamələr və avadanlıqlar haqqında qeydlərin formaları*

Şəhadətnamələr və avadanlıqlar haqqında qeydlər bu Konvensiyaya Əlavənin əlavə sənədində verilmiş müvafiq nümunələrə uyğun formada tərtib edilməlidir. Əgər ingilis, yaxud fransız dillərindən heç biri istifadə olunmazsa, mətnə bu dillərdən birinin tərcüməsi daxil edilməlidir. *

Qayda 16

Şəhadətnamələrin mövcudluğu*

12 və 13-cü qayda əsasında verilən şəhadətnamələr müayinə məqsədilə hər zaman gəminin göyertəsində hazır vəziyyətdə olmalıdır.

Qayda 17

Şəhadətnamələrin qəbulu

Razılığa Gələn Hökumətin səlahiyyəti altında verilmiş şəhadətnamələr bu Konvensiya ilə əhatə olunmuş bütün məqsədlər üçün digər Razılığa Gələn Hökumətlər tərəfindən qəbul edilir. Onlar digər Razılığa Gələn Hökumətlər həmin şəhadətnamələri özləri tərəfindən verilən şəhadətnamələr kimi eyni qüvvədə olduğunu hesab edəcək.

Qayda 18

Şəhadətnamələrə dəyişikliklər

(a) Əgər müəyyən bir reys zamanı gəminin göyertəsində Sərnişin gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamədə göstərilən ümumi saydan çox şəxs olarsa və bunun nəticəsində bu qaydaların müddəalarına uyğun olaraq gəminin Şəhadətnamədə göstərilidiyindən az sayda xilasetmə sallarını və digər xilasetmə avadanlıqlarının

daşınması hüququna dair bu Fəslin 12, yaxud 13-cü Qaydasında göstərilən Hökumət, şəxs, yaxud təşkilat tərəfindən əlavə sənəd verilə bilər.

(b) Bu əlavədə bu qaydaların müddələrinin pozulması ilə əlaqədar heç bir halının olmadığı göstərilir. O, Şəhadətnaməyə əlavə edilir və xilasetmə avadanlıqları ilə bağlı məsələlər zamanı onu əvəz edir. O, yalnız verildiyi xüsusi reys üçün qüvvədə olur.

Qayda 19

Nəzarət*

(a) Digər bir Razılığa Gələn Hökumətin limanındakı hər bir gəmi qeyd olunan Hökumət tərəfindən lazımi səlahiyyət verilmiş əməkdaşlar tərəfindən nəzarətə cəlb edilir və bu nəzarət 12-ci qayda, yaxud 13-cü qayda əsasında verilmiş şəhadətnamələrin etibarlı olduğunu yoxlamağa yönəldilir.

(b) Əgər qeyd olunan şəhadətnamələr etibarlı olarsa, o halda həmin şəhadətnamələr gəmi və ya onun avadanlıqlarının vəziyyətləri arasında əhəmiyyətli uyğunsuzluğun olmadığı və bu şəhadətnamələrin hər hansı birinin təfsilatları, yaxud gəminin və onun avadanlıqlarının 11(a) və (b) qaydasının müddələrinə uyğun gəlmədiyini barədə hər hansı bir aydın əsasın mövcud olmadığı təqdirdə qəbul edilir.

(c) (b) bəndində verilmiş hallarda əgər şəhadətnamənin müddəti bitərsə, yaxud etibarlılığına xitam verilərsə, nəzarəti aparan əməkdaş gəminin dənizə çıxmaq imkanı olmadığıda dənizə çıxmadığına, yaxud müvafiq təmir zavoduna getmək üçün limanı tərk etmədiyinə və bu zaman onun gəmiyə, yaxud göyertəsindəki insanlara təhlükə yaratmadığına təminat vermək üçün tədbirlər görməlidir.

(d) Bu nəzarətin hər hansı müdaxiləyə gətirib çıxardığı halda nəzarəti aparan əməkdaş bayrağı altında üzmək hüququna malik olan Dövlətin* Konsuluna, o olmadığıda isə ən yaxınlıqda yerləşən diplomatik nümayəndəsinə müdaxilənin zəruri hesab edildiyi hallar barədə əvvəlcədən məlumat verməlidir. Bundan əlavə, təyin olunmuş müfəttişlərə, yaxud şəhadətnamələri verməyə cavabdeh olan tanınmış təşkilatlara da bildiriş göndərilir. Müdaxilə ilə əlaqədar fakt Təşkilata məruzə edilməlidir.

(e) (d) bəndində qeyd olunan tərəflərə əlavə olaraq, (c) və (d) bəndlərində müəyyən olunduğu kimi tədbir görmək imkanı olmadığıda, yaxud gəmiyə növbəti təyinat limanına getmək icazəsi verildikdə aidiyyəti olan liman dövlətinin icra qurumu gəmi haqqındakı bütün müvafiq məlumatları növbəti təyinat limanına çatdırır.

(f) Bu qayda əsasında nəzarəti həyata keçirən zaman gəminin səbəbsiz saxlanması, yaxud yubadılması hallarının qarşısını almaq üçün bütün mümkün səylər göstərilir. Əgər gəminin səbəbsiz saxlanması, yaxud yubadılması halları baş verərsə, ona baş vermiş hər hansı bir itki, yaxud zərərin qarşılığının ödənilməsi hüququ verilir.

Qayda 20

Müstəsna hüquqlar

Bu Konvensiya üzrə müstəsna hüquqlara dair iddia müvafiq etibarlı şəhadətnamələrə sahib olmadığı təqdirdə hər hansı bir gəminin xeyrinə qaldırıla bilməz.

C HİSSƏSİ -QƏZALAR

Qayda 21

Qəzalar*

(e) Hər bir Administrasiya bu Konvensiyanın müddəalarına müvafiq olaraq qeyd olunan araşdırmanın bu Qaydalarda hansı dəyişikliklərin edilməsinə yardımçı olacağı barədə mühakimə yürütmək məqsədilə gəmilərinin hər hansı birində baş verən hər hansı bir qəzanın araşdırılmasını aparmaq üçün öhdəçilik götürür.

(b) Hər bir Razi gəlmiş Hökumət Təşkilatı qeyd olunan araşdırmaların nəticəsində əldə edilmiş faktlarla əlaqədar müvafiq məlumatla təmin etmək öhdəçiliyini götürür.

II-1 FƏSİL QURULUŞ - STRUKTUR, ARAKƏSMƏ və SABİTLİK, MAŞIN və ELEKTRİK QURĞULARI A HİSSƏSİ ÜMUMİ

Qayda 1

Tətbiqi*

1.1 Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, bu fəsil 1 yanvar, 2009-cu il tarixdə və ya bu tarixdən sonra kil hissəsinin təməli qoyulmuş və yaxud eyni tikinti mərhələsində olan gəmilərə tətbiq edilir.

1.1.1. Bir qayda olaraq başqa hal nəzərdə tutulmayıbsa, bu fəslin B, B-1, B-2 və B-4 hissələri yalnız aşağıdakı gəmilərə şamil edilir: (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib Res.MSC.436(99))

.1 tikinti müqaviləsi 1 yanvar 2020-ci il tarixində və ya bu tarixdən sonra bağlanmış; və ya

.2 tikinti müqaviləsi olmadıqda, 1 iyul 2020-ci il tarixdə və ya bu tarixdən sonra kil hissəsinin təməli qoyulmuş və yaxud eyni tikinti mərhələsində olan; yaxud

.3 tədarükü 1 iyul 2024-cü il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra baş vermiş.

1.1.2 Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, 1.1.1. yarım bəndinin tələblərinin tətbiq edilmədiyi, lakin 1 yanvar 2009-cu il tarixdə və ya bu tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər üçün Administrasiya: (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib Res.MSC.436(99))

.1 Dənizdə İnsan Həyatının Mühafizəsinə dair 1974-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın II-1 fəslinə əsasən qüvvədə olan, MSC.216(82), MSC.269(85) və MSC.325(90) sayılı qətnamələri ilə dəyişiklik edilmiş B, B-1, B-2 və B-4 hissələrinin yerinə yetirildiyindən əmin olmalıdır; və

.2 8-1.3 və 19-1 sayılı qaydaların tələblərinə əməl olunmasını təmin etməlidir.

1.2 Bu fəslin məqsədi üçün, eyni tikinti mərhələsində olan termini dedikdə aşağıdakılar nəzərdə tutulur:

.1 Asanlıqla müəyyən olunan konkret gəminin tikintisinin başlanması; və

.2 Bu gəminin yıqılmasına başlanılıb, bütün tikinti materialının ən azı 50 tonu, yaxud təxmini kütləsinin bir faizini təşkil edir (hansı daha az olarsa).

1.3 Bu fəslin məqsədi üçün:

.1 inşa edilmiş gəmilər ifadəsi kil hissəsinin təməli qoyulmuş və yaxud eyni tikinti mərhələsində olan gəmiləri nəzərdə tutur;

.2 bütün gəmilər ifadəsi 1 yanvar, 2009-cu ildən əvvəl, həmin tarixdə, yaxud sonrakı tarixdə inşa edilmiş gəmiləri nəzərdə tutur;

.3 hər hansı bir vaxtda inşa edilmiş yük gəmisi sərnişin gəmisinə çevrildiyi zaman qeyd olunan konvertasiyaya başlanma tarixində inşa olunmuş tarixdən etibarən o, sərnişin gəmisi hesab olunur;

2 Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, 1 yanvar, 2009-cu ildən öncə inşa edilmiş gəmilər üçün Administrasiya:

.1 Dənizdə İnsan Həyatının Mühafizəsinə dair 1974-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın (bu qətnamələr vasitəsilə dəyişikliklərlə: MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.13(57), MSC.19(58), MSC.26(60), MSC.27(61), 1995-ci il SOLAS Konfransının 1 sayılı Qaydası, MSC.47(66), MSC.57(67), MSC.65(68), MSC.69(69), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.151(78) və MSC.170(79)) II-1 fəslinə əsasən qüvvədə olan tələblərə əməl olunduğunu təmin etməlidir; və

.2 8-1.3 və 19-1 qaydalarının tələblərinə əməl olunduğunu təmin etməlidir. (Bu sənəd tərəfindən əvəz edilib Res.MSC.436(99))

3. Təmir, dəyişiklik, modifikasiyalar aparılmış və avadanlıqla təchiz olunmuş bütün gəmilər onlar üçün ən azı əvvəllər tətbiq olunan tələblərə davamlı olaraq cavab verməlidir. Qeyd olunan gəmilər hər hansı müvafiq dəyişiklikliyin qüvvəyə minmə tarixindən əvvəl inşa olunarsa, bir qayda olaraq, həmin gəmilərdə təmir, dəyişiklik, modifikasiyalar aparılmazdan və avadanlıqla təchiz olunmazdan əvvəl olduğu kimi, həmin tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra ən azı eyni müddətdə inşa edilmiş gəmilər üçün mövcud tələblərə cavab verməlidir. Təmir, əhəmiyyətli dərəcədə dəyişikliklər və modifikasiyalar və avadanlıqla təchizat Administrasiya tərəfindən ağılabatan və mümkün hesab edilən hər hansı müvafiq dəyişiklikliyin qüvvəyə mindiyi tarixdə, yaxud sonra inşa edilmiş gəmilər üçün tələblərə cavab verməlidir.

4 Dövlət Administrasiyası əgər reysin təhlükəsiz xassəsi və şəraitini nəzərə alaraq bu fəslin hər hansı bir tələbinin tətbiqini yersiz və ya lazımsız istifadə edildiyi qənaətinə gələrsə, bu halda, yaxınlıqdakı sahildən 20 mildən artıq olmayan məsafədən aralıda həmin Dövlətin bayrağı altında üzmək hüququna malik ayrıca bir gəmi, yaxud gəmi kateqoriyalarını qeyd olunan tələbləri yerinə yetirməkdən azad edə bilər.

5 Zəvvarlar kimi böyük sayda xüsusi daşımalar üçün istifadə olunan xüsusi kateqoriyalı sərnişin gəmiləri üçün, bayrağı altında üzmək hüququna malik olan Dövlətin Administrasiyası bu fəslin tələblərini praktikada yerinə yetirilməsinin qeyri-mümkünlüyündən əmin olarsa, qeyd olunan gəmiləri həmin tələbləri yerinə yetirməkdən azad edə bilər, bir şərtlə ki, onlar aşağıdakı müddəalara tam cavab versin:

.1 bu qaydalar Xüsusi daşımalar həyata keçirən sərnişin gəmiləri üzrə Sazişə əlavə olunsun, 1971; və

.2 Xüsusi daşımlar həyata keçirən sərnişin gəmiləri üçün yer tələbləri haqqında Protokola əlavə olunsun, 1973.

Qayda 2

Anlayışlar

Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda bu fəslin məqsədi üçün,:

1 Gəminin bölgü aralığının uzunluğu göyertə ilə eyni səviyyədə, yaxud göyertədən aşağıda yerləşən, daha çox gəminin ən böyük nəzəri proyeksiyasıdır və o, ən yüksək su xətti bölgüsünə müvafiq olaraq gəmi suya oturduğu zaman şaquli uzunluğu məhdudlaşdırır.

2 *Gəminin ortası* uzunluğunun (L) ortasıdır. (Bu sənəd tərəfindən əvəz edilib Res.MSC.421(98))

3 *Gəminin arxa terminalı* bölgü aralığının uzunluğunun arxa sərhədidir.

4 *Gəminin ön terminalı* bölgü aralığının uzunluğunun ön sərhədidir.

5 *Uzunluq (L)* is qüvvədə olan Yüklük markası haqqında Beynəlxalq Konvensiyanın müəyyən etdiyi uzunluqdur.

6 *Suüstü bortun göyertəsi* qüvvədə olan Yüklük markası haqqında Beynəlxalq Konvensiyanın müəyyən etdiyi uzunluqdur.

7 *Ön tərəf perpendikulyarı* qüvvədə olan Yüklük markası haqqında Beynəlxalq Konvensiyanın müəyyən etdiyi ön tərəf perpendikulyardır.

8 *Gəminin nəzəri eni (B)* gəminin ən böyük nəzəri eni, yaxud ən dərin bölmənin suya oturma dərəcəsinin aşağı hissəsidir.

9 *Gəminin suya oturumu (d)* kil xəttindən aşağıda göstərilənlər üzrə şaquli məsafədir:

.1 gəminin ortası, II-1/1.1.1.1 sayılı qaydanın müddəalarının tətbiq edildiyi gəmilər üçün; və

.2 bölmə uzunluğunun (L_s) orta nöqtəsi, II-1/1.1.1.1 sayılı qaydanın müddəalarının tətbiq edilmədiyi, lakin 1 yanvar 2009-cu il tarixdə və ya həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər üçün;

10 *Gəminin ən dərin bölmədə suya oturumu (d_s)* gəminin yay yük xəttinə müvafiq suya oturma dərəcəsidir. (Bu sənəd tərəfindən əvəz edilib Res.MSC.421(98))

11 *Gəminin ən az istismar olunan suya oturma dərəcəsi (d_l)* gözlənilən ən az yüklənmə və onunla əlaqədar maye ehtiyatlarına, o cümlədən, zədəyə qarşı davamlılıq və/yaxud suya batma üçün zəruri ola bilən bu tip ballasta müvafiq olan gəminin istismar olunan suya oturma dərəcəsidir.

12 *Gəminin bölmədə qismən suya oturma dərəcəsi (d_p)* gəminin az istismar olunan suya oturma dərəcəsi, üstəgəl gəminin az istismar olunan suya oturma dərəcəsi ilə ən dərin bölmənin suya oturma dərəcəsi arasındakı fərqin 60%-dir.

13 *Different* gəminin ön tərəfinin suya oturumu ilə gəminin arxa tərəfinin suya oturumu arasındakı fərqi, haradakı gəminin suya oturma ön və arxa tərəflərdə ölçülür:

.1 perpendikulyarlarda (qüvvədə olan Yük markası haqqında Beynəlxalq Konvensiyanın müəyyən etdiyi kimi), II-1/1.1.1.1 qaydasının müddəalarının tətbiq edildiyi gəmilər üçün; və

.2 terminallarda, II-1/1.1.1.1 qaydasının müddəalarının tətbiq edilmədiyi, lakin 1 yanvar 2009-cu il tarixdə və ya həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər üçün;

kilin mailliyi nəzərə alınmadan ölçülür. (Bu sənəd tərəfindən əvəz edilib Res.MSC.421(98))

14 Məkanın *nüfuzetmə qabiliyyəti* (μ) həmin məkanın su ilə tutula bilən suya batmış həcmnin hissəsidir.

15 Maşın otaqları sukeçirməyən sərhədlər arasındakı otaqdır və burada əsas enerji qurğusu, ona xidmət edən köməkçi mexanizmlər, o cümlədən, qazanlar, generatorlar və əsasən hərəkətin təmin edilməsi üçün elektrik mühərrikləri yerləşir. Qeyri-adi cihazların olduğu yerdə Administrasiya maşın otaqlarının məhdudiyyətlərini müəyyən edə bilər.

16 *Su keçirməyən* dedikdə, suyun gəmiyə nüfuz etmədiyi hər hansı bir dəniz şəraiti nəzərdə tutulur.

17 *Su keçirməyən* dedikdə, gəminin zədələnmiş və zədələnməmiş vəziyyətlərində baş vermək ehtimalı olan suyun təzyiqi altında istənilən istiqamətdə suyun daxil olmasının qarşısını almağı bacaran konstruksiya elementləri nəzərdə tutulur. Zədələnmiş vəziyyətdə su sütununun hündürlüyü ən əlverişsiz tarazlıq vəziyyətində, o cümlədən, aralıq daşqın (subasma) mərhələlərində nəzərə alınmalıdır.

18 *Layihə təzyiqi* hər bir konstruksiya və ya qurğunun zədələnmiş və zədələnməmiş vəziyyətlərdə layihəyə əsasən su keçirməyə qarşı dözümlüyü hesablanmış hidrostatik təzyiqi deməkdir.

19 Sərnişin gəmisində *arakəsmə göyərtə* ən yuxarı göyərtə deməkdir, belə ki:

.1 əsas su keçirməyən arakəsmələrə və gəminin örtüyünə qədər çatan, II-1/1.1.1.1 qaydasının müddəalarının tətbiq edildiyi gəmilər üçün; və

.2 əsas su keçirməyən arakəsmələr və gəminin örtüyünün çatdığı bölgü aralığının uzunluğunun (L_s) istənilən yerindən, həmçinin ən aşağı göyərtədən istənilən subasma zamanı zədələnmə baş verdikdə sərnişinlərin və heyətin təxliyəsinin çətin olmamalıdır (bu fəslin B-1 hissəində və 8 sayılı qayda müəyyən edildiyi kimi), II-1/1.1.1.1 qaydasının müddəalarının tətbiq edilmədiyi, lakin 1 yanvar 2009-cu il tarixdə və ya bu tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər üçün. (Bu sənəd tərəfindən əvəz edilib Res.MSC.421(98))

20 *Dedveyt* gəminin təyin olunmuş yay suüzəri bortu və boş ağırlığına müvafiq olaraq gəminin suya oturma dərəcəsinə xüsusi çəkisi 1.025 olan suda gəminin displəsmənti arasındakı tonların fərqi.

21 *Boş ağırlıq* gəminin yüksüz, yanacaq, sürtkü yağı, ballast suyu, şirin su və çənlərdə içməli su, istehlak təchizatı və sərnişinlər və ekipaj və onların təsirləri olmadan tonla displasmentidir.

22 *Neft tankeri* Dənizin gəmilərdən çirkləndirilməsinin qarşısının alınması haqqında 1973-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın 1978-ci il tarixli Potokolunun Əlavəsində 1 sayılı qaydada müəyyən olunmuş neft tankeridir.

23 *Ro-ro sərnişin gəmisi* dedikdə ro-ro otaqları ilə olan sərnişin gəmisi, yaxud II-2/3 sayılı qaydada müəyyən olunmuş xüsusi kateqoriyaya malik otaqlar nəzərdə tutulur.

24 *Qalama (balker) yük gəmisi* dedikdə, XII/1.1 sayılı qaydada müəyyən olunmuş qalama (balker) yük gəmisi nəzərdə tutulur.

25 *Kil xətti* gəmilərin orta hissəsindən keçən kilin enişinə doğru paralel xətdir:

.1 mərkəz xəttində kilin üst hissəsi, yaxud korpusun üz hissəsinin kilə daxilindəki kəsişmə xətti, əgər uzunsov kil həmin xəttin aşağısından keçərsə, gəmi üzərindəki metal korpus; yaxud

.2 taxtadan hazırlanmış və kompozit konstruksiyalı gəmilərdə məsafə kil şpuntutunun aşağı kənarından ölçülür. Gəminin orta hissəsinin aşağı tərəfindəki forma dayaz xassəli olarsa, yaxud korma hissəsi avadanlıqla təchiz edilərsə, məsafə dib hissə xəttinin yastı tərəfindən başlayaraq gəminin mərkəzindəki mərkəzi xəttin kəsişməsinədək ölçülür.

26 *2008 IS Məcəlləsi* dedikdə qətnamə MSC.267(85) ilə qəbul edilmiş Gəmilərin zədəyə qarşı davamlılığı haqqında 2008-ci il tarixli Beynəlxalq Məcəllə nəzərdə tutulur ki, bu da təqdimat haqqındakı A hissəsindən (müddəaları məcburidir) və B hissəsindən (müddəaları tövsiyə xarakterlidir) ibarətdir və aşağıdakıları müəyyən edir:

.1 Məcəllənin A və B hissələrinin müqəddiməsinə dəyişikliklər bu Konvensiyanın Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır; və

.2 Məcəllənin B hissəsinə dəyişikliklər Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən Prosedur Qaydalara uyğun olaraq qəbul edilir.

.2 Məcəllənin B hissəsinə dəyişikliklər Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən Prosedur Qaydalara uyğun olaraq qəbul edilir.

27 *Qalama (balker) yük gəmiləri və neft tankerlərinin məqsədli konstruksiyalarının standartları* dedikdə, Beynəlxalq Qalama (balker) yük gəmiləri və neft tankerlərinin məqsədli konstruksiyalarının standartları nəzərdə tutulur və o, MSC.287(87) qətnaməsi ilə, Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən qəbul edilib və burada nəzərdə tutulur ki, o, bu Konvensiyanın Əlavəsinə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır.

28 *IGF Məcəlləsi* dedikdə, Qazlar və ya alışma temperaturu aşağı olan digər növ yanacaqdan istifadə edən gəmilərin təhlükəsizliyi haqqında beynəlxalq məcəllə

nəzərdə tutulur ki, bu da MSC.391(95) qətnaməsi ilə, Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən qəbul edilib və burada nəzərdə tutulur ki, o, bu Konvensiyanın Əlavəsinə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır. (Əlavə edilib Res.MSC.392(95))

29 *Alışma temperaturu aşağı olan yanacaq* dedikdə, II-2/4.2.1.1 sayılı qaydada icazə verilən parametrlərdən də aşağı alışma temperaturuna malik qazaoxşar, yaxud maye yanacaq nəzərdə tutulur (Əlavə edilib Res.MSC.392(95))

Qayda 3

C, D və E hissələri ilə əlaqədar anlayışlar

Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, C, D və E hissələrinin məqsədi üçün:

1 *Sükan ötürücüsünü idarəetmə sistemi* dedikdə, elə avadanlıqlar nəzərdə tutulur ki, onların vasitəsilə komandalar naviqasiya körpüsündən güc aqreqlarına ötürülür. Sükan ötürücüsünü idarəetmə sistemlərinə ötürücülər, qəbuledicilər, hidravlik idarəetmə nasoslari və onların əlaqədar mühərrikləri, mühərik idarəetmə elementləri, borular və kabellər daxildir.

2 *Əsas sükan ötürücüsü* , mexanizmlər, sükanı istiqamətləndirən güc ötürücüləri, sükan ötürücüsü, güc aqreqları, əgər olarsa, köməkçi avadanlıqlar və gəminin normal istismar şərtləri altında idarə etmək məqsədilə sükanın hərəkətinə təsir etmək üçün zəruri olan və sükan ballerinə fırlanma anını tətbiq etmək üçün vasitələrdən (məsələn, rumpel, yaxud sektor) ibarətdir.

3 *Sükan ötürücüsü güc aqreqları* aşağıdakılardan ibarətdir:

.1 elektrik sükan ötürücüsü olduqda, elektrik mühərriki və onun əlaqədar elektrik avadanlıqları;

.2 elektrik-hidravlik sükan ötürücüsü olduqda, elektrik mühərriki və onun əlaqədar elektrik avadanlıqları və qoşulmuş nasos; yaxud

.3 digər hidravlik sükan ötürücüsü olduqda, ötürücü mühərik və ona qoşulmuş nasos.

4 *Köməkçi sükan ötürücüsü*, əsas sükan ötürücüsü sıradan çıxdığı halda gəmini idarə etmək üçün zəruri olan əsas sükan ötürücüsünün hər hansı bir hissəsindən başqa, rumpel, sektor, yaxud eyni məqsədə xidmət edən komponentlər istisna olmaqla digər avadanlıqlardan ibarətdir.

5 *Normal istismar və yaşayış şəraiti* elə bir şəraitdir ki, burada gəmi bütövlükdə, maşın, xidmətlər, hərəkəti təmin edən vasitə və avadanlıqlar, sükanı idarəetmə bacarığı, təhlükəsiz dəniz üzgüçülüüyü, yanğın və subasmadan mühafizə, daxili və xarici kommunikasiya vasitələri və siqnallar, xaricə çıxma vasitələri və xilasətmə sallarının bucurqadları, eləcə də yaşayış üçün konstruksiya olunmuş rahat şəraitlər bütöv şəkildə işləyən vəziyyətdə olur və normal fəaliyyət göstərir.

6 *Qəza şəraiti* elə bir şəraitdir ki, elektrik enerjisinin əsas mənbəyinin sıradan çıxması nəticəsində burada normal istismar və yaşayış şəraitləri üçün lazım olan xidmətlər işlək vəziyyətdə olmur.

7 *Elektrik enerjisinin əsas mənbəyi*, gəminin normal istismar və yaşayış şəraitini təmin etmək üçün zəruri olan bütün xidmətlərin paylanması üçün əsas paylayıcı şiti elektrik enerjisi ilə təchiz etmək məqsədilə nəzərdə tutulmuş bir mənbədir.

8 *Gəminin işlək vəziyyətdə olmamağı*, enerji kəsintisinə görə əsas hərəkətverici qurğu, qazanlar və köməkçi mexanizmlərin işləmədiyi bir şəraitdir.

9 *Əsas elektrik stansiyası*, elektrik enerjisinin əsas mənbəyinin yerləşdiyi məkandır.

10 *Əsas paylayıcı şiti*, elektrik enerjisinin əsas mənbəyindən birbaşa təchiz olunan və elektrik enerjisini gəminin xidmətlərinə paylamaq üçün nəzərdə tutulmuş bir paylayıcı şitdir.

11 *Qəza paylayıcı şiti dedikdə*, burada əsas elektrik enerjisi təchizatı sistemi sıradan çıxdığı halda təchizat sistemi qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi, yaxud qəza halları üçün aralıq (müvəqqəti) elektrik enerjisi mənbəyindən qidalandırılır və o, elektrik enerjisini gəminin qəza xidmətlərinə paylamaq üçün nəzərdə tutulur.

12 *Qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi*, təchizat elektrik enerjisinin əsas mənbəyindən sıradan çıxdığı halda elektrik enerjisidir və qəza paylayıcı şitini enerji ilə təchiz etmək üçün nəzərdə tutulub.

13 *Hərəkətverici güc sistemi*, sükan ötürücüsü güc aqreqatı, yaxud aqreqatlar, əlaqədar borular və fitinqlər və sükanı istiqamətləndirən güc ötürücüsü ilə birgə sükan ballerini çevirmək üçün olan hidravlik avadanlıqlar. Hərəkətverici güc sistemləri ümumi mexaniki komponentlərdən (yəni, rumpel, sektor və sükan balleri), yaxud eyni məqsədə xidmət edən komponentlərdən birgə istifadə edə bilər.

14 *İrəli gedişin maksimal istismar sürəti*, ən dərin açıq dənizdə suya oturma dərəcəsinə istismarı təmin etmək üçün hazırlanmış ən yüksək sürətdir.

15 *Maksimal geriye gediş sürəti*, gəminin ən dərin açıq dənizdə suya oturma dərəcəsinə layihə üzrə hesablanmış maksimal geriye gediş gücündə əldə edilə bildiyi sürətdir.

16 *Maşın otaqları*, bütün A kateqoriyalı maşın otaqları və digər bütün otaqlardan ibarətdir və burada əsas mexanizmlər, qazanlar, maye yanacaq aqreqatları, buxar və daxili yanma mühərrikləri, elektrik generatorları və əsas elektrik mexanizmləri, yanacaq qəbulu stansiyaları, soyuducu, sabitləşdirici, ventilyasiya və hava kondisioneri sistemləri və oxşar otaqlar və qeyd olunan otaqlara gedən şaxtalar yerləşir.

17 *A kateqoriyalı maşın otaqları*, aşağıda göstərilən otaqlara gedən məkanlar və bu şaxtalardan ibarətdir:

- .1 əsas mühərrik qurğusu kimi istifadə edilən daxili yanma mühərriki;
- .2 əsas mühərrik qurğusundan başqa, digər məqsədlər üçün istifadə edilən daxili yanma mühərriki, qeyd olunan mühərriklərin ümumi gücü ən azı 375 kvv təşkil edir; yaxud
- .3 hər hansı maye yanacaq ilə işləyən qazan, yaxud maye yanacaq qurğusu.

18 *İdarəetmə postları*, gəminin radio, yaxud əsas naviqasiya avadanlığı və ya qəza enerji mənbəyinin yerləşdiyi, yaxud yanğın xəbərdarlığı və ya yanğına nəzarət avadanlıqlarının mərkəzləşdiyi otaqlardır.

19 *Kimyəvi maddələr daşıyan tanker*, aşağıdakı sənədlərin hər hansı birində sadalanan, hər hansı birinin məqsədəuyğun hesab edildiyi, qalama şəklində istənilən maye məhsulun daşınması üçün inşa edilən, yaxud uyğunlaşdırılan və istifadə olunan yük gəmisidir:

.1 Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsinin MSC.4(48) sayılı qətnaməsi ilə qəbul edilmiş, Təşkilat tərəfindən dəyişiklik edilməsi mümkün olan və bundan sonra "qalama kimyəvi yüklər haqqında beynəlxalq məcəllə" adlanacaq Təhlükəli kimyəvi yükləri qalama şəklində daşıyan gəmilərin konstruksiya və avadanlıqları haqqında Beynəlxalq Məcəllənin 17-ci fəslə; yaxud

.2 Təşkilatın Assambleyasının A.212(VII) sayılı qətnaməsi ilə qəbul edilmiş, Təşkilat tərəfindən dəyişiklik edilməsi mümkün olan və bundan sonra "qalama kimyəvi yüklər haqqında məcəllə" adlanacaq Təhlükəli kimyəvi yükləri qalama şəklində daşıyan gəmilərin konstruksiya və avadanlıqları haqqında Məcəllənin VI fəslə; yaxud

20 *Qaz daşıyıcısı*, aşağıdakı sənədlərin hər hansı birində sadalanan, hər hansı birinin məqsədəuyğun hesab edildiyi, qalama şəklində istənilən sıxılmış qaz məhsulunun, yaxud digər məhsulların daşınması üçün inşa edilən, yaxud uyğunlaşdırılan və istifadə olunan yük gəmisidir:

.1 Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsinin MSC.5(48) sayılı qətnaməsi ilə qəbul edilmiş, Təşkilat tərəfindən dəyişiklik edilməsi mümkün olan və bundan sonra "Qaz daşıyıcısı haqqında beynəlxalq məcəllə" adlanacaq Sıxılmış qazları qalama şəklində daşıyan gəmilərin konstruksiya və avadanlıqları haqqında Beynəlxalq Məcəllənin 19-cu fəslə; yaxud

.2 Təşkilatın MSC.5(48) sayılı qətnaməsi ilə qəbul edilmiş, Təşkilat tərəfindən dəyişiklik edilməsi mümkün olan, yaxud bu formada istifadə olunan və bundan sonra "Qaz daşıyıcısı haqqında məcəllə" adlanacaq Sıxılmış qazları qalama şəklində daşıyan gəmilərin konstruksiya və avadanlıqları haqqında Məcəllənin XIX fəslə; yaxud

A-1 HISSƏSİ

GƏMİLƏRİN QURULUŞU

Qayda 3-1

Gəmilər üçün quruluş, mexaniki və elektrik avadanlıqlarına dair tələblər

Bu qaydaların digər hissələrində verilmiş tələblərə əlavə olaraq, gəmilər XI-1/1 sayılı qaydanın müddəalarına, yaxud Administrasiyanın bərabər təhlükəsizlik səviyyəsini təmin edən ölkə standartlarına uyğun olaraq Administrasiya tərəfindən tanınmış təsnifat cəmiyyətinin quruluş, mexaniki və elektrik avadanlıqlarına dair tələblərinə uyğun formada layihələndirilməli, inşa edilməli və texniki xidmət göstərilməlidir.

(Bu qayda, bu sənədlə qəbul edilmişdir: Res.MSC.194(80))

Qayda 3-2

Gəmilərin bütün növlərində və qalama (balker) yük gəmilərinin qoşa örtüklü bortları arasında dəniz suyu üçün xüsusi olaraq təyin edilmiş ballast çənlərinin qoruyucu təbəqələri

1 Bu qaydanın 2-ci və 4-cü bəndləri ümumi tutumu 500 tondan az olmayan gəmilərə tətbiq edilir:

.1 tikinti müqaviləsi 1 iyul, 2008-ci il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra bağlanmış; yaxud

.2 1 yanvar, 2009-cu il tarixdə və ya bu tarixdən sonra kil hissəsinin təməli qoyulmuş və yaxud eyni tikinti mərhələsində olan; yaxud

.3 tədarükü 1 iyul, 2012-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra baş vermiş.*

2 MSC.215(82) qətnaməsi ilə Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən qəbul edilmiş, Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklərlə (bir şərtlə ki, həmin dəyişikliklər bu Konvensiyanın Əlavəsinə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa, VIII maddəsinin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilsin, qüvvəyə minsin və qüvvədə qalsın) gəmilərin bütün növlərində və qalama (balker) yük gəmilərinin qoşa örtüklü bortları arasında dəniz suyu üçün xüsusi olaraq təyin edilmiş ballast çənlərinin qoruyucu təbəqələrinə dair Normativ Göstəricilərə müvafiq olaraq, gəmilərdə quraşdırılmış dəniz suyu üçün xüsusi olaraq təyin edilmiş ballast çənlərinin və uzunluğu 150 metr və daha böyük olan (balker) yük gəmilərində quraşdırılmış qoşa örtüklü bortların hamısına tikinti zamanı qoruyucu təbəqələr vurulur.

3 2-ci bəndin tətbiq edilmədiyi, 1 iyul, 1998-ci il tarixində, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş neft tankerləri və qalama (balker) yük gəmilərində quraşdırılmış dəniz suyu üçün xüsusi olaraq təyin edilmiş ballast çənlərinin hamısı MSC.47(66) sayılı qətnamə ilə qəbul edilmiş II-1/3-2 sayılı qaydanın tələblərinə uyğun gəlməlidir.

4 Qoruyucu təbəqə sistemində texniki qulluğun göstərilməsi gəminin ümumi texniki qulluq və təmir cədvəlinə daxil edilir. Qoruyucu təbəqə sisteminin effektivliyi Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlar əsasında Administrasiya tərəfindən, yaxud Administrasiya tərəfindən tanınmış təşkilat tərəfindən, yoxlanılır.*

(Bu qayda bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.216(82) və bu tarixdə qüvvəyə minir: 1 iyul, 2008-ci il).

Qayda 3-3

Tankerlərin burun hissələrinə təhlükəsiz çıxış

1 Bu qaydanın və 3-4-cü qaydanın məqsədi üçün 2 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, tankerlərə neft tankerləri, VII/8.2 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, kimyəvi maddələr daşıyan tankerlər və VII/11.2 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, qaz daşıyan gəmilər daxildir.

2 Hər bir tanker hətta sərt hava şəraitində ekipajın gəminin burun hissəsinə təhlükəsiz çıxışına imkan yaratmaq üçün vasitələrlə təchiz edilməlidir. Qeyd olunan çıxış vasitələri Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlar əsasında Administrasiya tərəfindən təsdiq edilməlidir.*

(Bu qayda, bu sənədlə qəbul edilmişdir: Res.MSC.194(80))

Qayda 3-4

Qəza zamanı yedəyə alma qurğuları və prosedurları

1 Tankerlərdə qəza zamanı yedəyə alma qurğuları

1.1 Qəza zamanı yedəyə alma qurğuları çəkisi 20,000 ton dedveytdən az olmayan hər bir tankerin göyertəsinin hər bir sonluğuna quraşdırılır.

1.2 1 iyul, 2002-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş tankerlər üçün:

.1 qurğular gəmidə əsas güc mənbəyinin olmadığı hallarda, hər zaman gəminin yedəyə alınması və yedək gəmisinə tez bir zamanda qoşulması üçün hazır vəziyyətdə olmalıdır. Tez bir zamanda hərəkətə keçmək üçün qəza zamanı yedəyə alma qurğularının ən azı biri əvvəlcədən yığılmış və hazır vəziyyətdə olmalıdır; və

.2 qəza zamanı yedəyə alma qurğularının hər iki ucu uyğun möhkəmiyə malik olmalı, gəminin ölçüsünü və dedveytini və əlverişsiz hava şəraitində gözlənilən qüvvələri nəzərə almalıdır. Qəza zamanı yedəyə alma qurğularının layihəsinin və konstruksiyasının və prototipinin sınağı Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlar əsasında Administrasiya tərəfindən həyata keçirilməlidir.*

1.3 1 iyul 2002-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş tankerlər üçün qəza zamanı yedəyə alma qurğularının layihəsi və konstruksiyası Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlar əsasında Administrasiya tərəfindən həyata keçirilməlidir.*

(Yuxarıdakı bəndlər bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.256(84))

2 Gəmilərdə qəza zamanı yedəyə alma prosedurları

2.1 Bu bənd aşağıdakılara tətbiq edilir:

.1 1 yanvar 2010-cu ildən gec olmayan bütün sərnişin gəmiləri;

.2 1 yanvar 2010-cu il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş yük gəmiləri; və

.3 1 yanvar 2010-cu ildən əvvəl və 1 yanvar 2012-ci ildən gec olmayaraq inşa edilmiş yük gəmiləri.

2.2 Gəmilər onlar üçün spesifik olan qəza zamanı yedəyə alma proseduru ilə təmin edilir. Qeyd olunan prosedur qəza hallarında istifadə üçün gəminin göyertəsində həyata keçirilməli və gəminin göyertəsində olan mövcud cihazlar və avadanlıqlara əsaslanmalıdır.

2.3 Bu prosedura** daxildir:

.1 mümkün qəza zamanı yedəyə alma qurğularını əks etdirən burun və arxa göyertədə yerləşən çertyojlar;

.2 qəza zamanı yedəyə alma üçün istifadə edilə biləcək göyertədəki

avadanlıqların inventarı;
.3 rabitə vasitələri və metodları; və
.4 qəza zamanı yedəyə alma əməliyyatlarına hazırlıq və onların həyata keçirilməsini asanlaşdırmaq üçün prosedurların nümunələri.
(*Bu qayda bu sənəd ilə bu yaxınlarda əlavə edilib Res.MSC.256(84))*)

Qayda 3-5

Asbest tərkibli materiallardan hazırlanmış yeni qurğular *

1 Bu qayda, bu Konvensiya ilə əhatə olunmuş konstruksiyalar, mexanizmlər, elektrik qurğuları və avadanlıqları üçün istifadə olunan materiallara tətbiq edilir.

2 1 yanvar 2011-ci il tarixdən etibarən, tərkibində asbest olan yeni qurğular bütün gəmilər üçün qadağan edilir. (Əvəz edilib: Res.MSC.282(86))

Qayda 3-6

Neft tankerləri və qalama (balker) yük gəmilərinin yük zonalarına, otaqlarının daxilinə və forpikinə giriş

1 Tətbiqi

1.1 1.2-ci bənddə göstərilən hallar istisna olmaqla, bu qayda ümumi tutumu 500 və daha çox olan neft tankerləri üçün və IX/1 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, ümumi tutumu 20,000 ton və daha çox olan, 1 yanvar 2006-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş qalama (balker) yük gəmiləri üçün tətbiq edilir

1.2 1 oktyabr 1994-cü il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra, lakin, 1 yanvar 2005-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan neft tankerləri MSC.27(61) sayılı Qətnamə ilə qəbul olunmuş, II-1/12-2 sayılı qaydanın müddəalarına uyğun olmalıdır.

2 Yük və digər otaqlara giriş vasitələri

2.1 IX/1 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, gəminin bütün istismar dövrü boyunca Administrasiya, şirkət və gəminin personalı və lazım olduqda, digər şəxslər tərəfindən həyata keçiriləcək gəminin strukturunun ümumi və müfəssəl müayinəsi və metal qalınlığının ölçülməsinin aparılmasına imkan yaratmaq üçün hər bir otaq giriş vasitələri ilə təchiz edilir. Qeyd olunan giriş vasitələri 5-ci bəndin, MSC.133(76) sayılı qətnamə ilə Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən qəbul edilmiş, Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklərlə (bir şərtlə ki, həmin dəyişikliklər bu Konvensiyanın Əlavəsinə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa, VIII maddəsinin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilsin, qüvvəyə minsin və qüvvədə qalsın) Müayinələr üçün giriş vasitələrinə dair texniki müddəaların tələblərinə uyğun gəlməlidir.

2.2 Administrasiya daimi giriş vasitələrinin əvəzinə, Texniki müddələrdə müəyyən olunduğu kimi, daşınar və ya səyyar vasitələrin istifadəsinə icazə verə bilər, bir şərtlə ki, həmin səyyar qurğuların bərkidilməsi, quraşdırılması, asılması, yaxud dəstəklənməsi gəmi korpusunun ayrılmaz hissəsini təşkil etsin. Bütün portativ avadanlıqlar gəminin personalı tərəfindən asan şəkildə quraşdırılma və yerləşdirilmə imkanlarına malik olmalıdır.

2.3 Bütün giriş vasitələrinin hazırlandığı konstruksiya və materiallar və onları gəminin korpusuna bərkitmə qurğuları Administrasiyanın tələblərini ödəməlidir. Bu giriş vasitələri I/10 sayılı qaydaya müvafiq olaraq yoxlamalardakı istifadəsindən öncə, onlarla əlaqədar və onlardan istifadə zamanı yoxlamaya cəlb edilir.

3 Yük anbarları, yük çənləri, ballast çənləri və digər otaqlara təhlükəsiz giriş

3.1 Yük zonasındakı yük anbarları, kofferdamlar, ballast çənləri, yük çənləri və digər otaqlara təhlükəsiz giriş* birbaşa açıq göyertə vasitəsilə və həmin yerlərin tam müayinəsini təmin etməklə həyata keçirilməlidir. İkiqat dibli otaqlar, yaxud forpik ballast çənlərinə təhlükəsiz giriş nasosxana, dərin kofferdam, boru tuneli, yük anbarı, gövdəsi ikiqat otaq vasitəsilə və ya neft, yaxud təhlükəli yüklərin daşınması üçün nəzərdə tutulmamış buna bənzər kupelər vasitəsilə həyata keçirilməlidir.

3.2 35 m və ya daha uzun olan çənlər və çənlərin bölmələri bir-birindən mümkün qədər uzaq olmaqla ən azı iki giriş pilləkəni və nərdivanı ilə təchiz edilməlidir. Uzunluğu 35 m-dən kiçik olan çənlərə ən azı bir pilləkən və nərdivan xidmət etməlidir. Çənin arası bir, yaxud daha çox sayda sındırıcı arakəsmə ilə bölünərsə, yaxud hazır giriş vasitələrinin çənin digər hissələrinə oxşar maneələr üzündən girişinə imkan verilməzsə, bu halda ən azı iki pilləkən və nərdivan quraşdırılmalıdır.

3.3 Hər bir yük anbarı bir-birindən mümkün qədər uzaq olmaqla ən azı iki giriş vasitəsi ilə təchiz edilməlidir. Ümumiyyətlə, bu giriş vasitələri diaqonal şəkildə yerləşməlidir, məsələn, bir giriş vasitəsi sol borddan burun arakəsmə divarı, digəri isə sağ bordda arxa arakəsmə divarı yaxınlığında yerləşdirilməlidir.

4 Gəminin konstruksiyasına giriş üzrə təlimat

4.1 Gəminin strukturunun ümumi və müfəssəl müayinəsi və metal qalınlığının ölçülməsinin aparılması üçün gəminin giriş vasitələri Administrasiya tərəfindən təsdiq olunmuş Gəminin konstruksiyasına giriş üzrə təlimatda təsvir edilməli və onun yenilənmiş nüsxəsi gəmidə saxlanmalıdır. Gəminin konstruksiyasına giriş üzrə təlimata hər bir otaq üçün aşağıdakılar daxil olmalıdır:

- .1 müvafiq texniki spesifikasiyalar və ölçülərlə birgə otağa giriş vasitələrini əks etdirən planlar;
- .2 ümumi müayinənin aparılmasına imkan yaratmaq məqsədilə müvafiq texniki spesifikasiyalar və ölçülərlə birgə hər bir otağa giriş vasitələrini əks etdirən planlar. Bu planlar otaqda müayinə aparıla bilən hər bir ərazini əks etdirməlidir;
- .3 müfəssəl müayinənin aparılmasına imkan yaratmaq məqsədilə müvafiq texniki spesifikasiyalar və ölçülərlə birgə otağa giriş vasitələrini əks etdirən planlar. Bu planlara giriş vasitələrinin daimi, yaxud portativ olub-olmadığından asılı olmayaraq, mühüm olan quruluş ərazilərinin və ərazinin yoxlamaq imkanını əks etdirən mövqelər əks etdirilməlidir;
- .4 Otağın daxilində hər hansı aşındırıcı atmosferi nəzərə alaraq bütün giriş vasitələri və korpusa bərkitmə vasitələrinin quruluş gücünü müayinə etmək və təmin etmək üçün təlimatlar;
- .5 müfəssəl müayinələr və metal qalınlığının ölçülməsi üçün platformadan istifadə edilən zaman təhlükəsizlik texnikası üzrə təlimatlar;
- .6 istənilən portativ giriş vasitələrini təhlükəsiz şəkildə quraşdırmaq və istifadə üçün təlimatlar;
- .7 bütün portativ giriş vasitələrinin inventarı; və
- .8 gəminin giriş vasitələrinin dövri müayinələri və texniki qulluğuna dair aktları.

4.2 Bu qaydanın məqsədləri üçün konstruksiya elementlərinin "böhranlı quruluş sahələri" hamıya məlum olan oxşar gəmilərin, yaxud eyni tipli gəmilərin istismarı təcrübəsinə əsasən tələb olunan hesablamalar nəticəsində aşkar edilmiş, gəminin konstruksiyasını tamamilə korlaya biləcək çatlağa, əyilməyə, deformasiya və ya korroziyaya məruz qoyan sahələr aiddir.

5 Ümumi texniki spesifikasiyalar

5.1 Keçid üçün heç bir maneə olmadan üfüqi dəliklər, bacalar, yaxud lyuklar vasitəsilə müstəqil tənəffüs aparatı və qoruyucu avadanlıq geyinmiş bir şəxsin hər hansı bir nərdivanla qalxmağa, yaxud enməyə və otağın aşağı hissəsindən yaralı şəxsi qaldırmağa imkanları yetərli olmalıdır. Açıq dəliyin minimum ölçüsü 600 mm x 600 mm kiçik olmalı deyil. Yük anbarına giriş yük lyuku vasitəsilə təşkil olunduğu zaman nərdivanın üst hissəsi lyukun kominqsinə mümkün qədər yaxın yerləşdirilməlidir. 900 mm-dən böyük giriş lyuku kominqsin bayırda nərdivanla birləşən pilləkənləri olmalıdır.

5.2 məhəccərlər, yaxud ayaqaltı dayaq qurğuları təmin olunmazsa, otağın uzunluğu və gəminin nəzəri eni vasitəsilə keçidi təmin edən sındırıcı arakəsmələr, döşəmələr, strinqerlər və çərçivə şpanqoutlarında şaquli dəliklər, yaxud lyuklar vasitəsilə giriş üçün minimum dəliyin ölçüsü dib hissədə korpusun üzündən 600 mm-dən artıq olmayan hündürlükdə 600 mm x 800 mm-dən az olmalı deyil.

5.3 5,000 ton dedveytdən az olan neft tankerləri üçün xüsusi hallarda Administrasiya 5.1 və 5.2 bəndlərində qeyd edilən dəliklər üçün nisbətən kiçik ölçüləri təsdiq edə bilər və qeyd olunan dəliklərin kəsilməsi, yaxud yaralı şəxsin çıxarılması Administrasiyanın razılığı ilə təsdiq oluna bilər.

(Bu qayda, bu sənədlə qəbul edilmişdir: Res.MSC.194(80))

Qayda 3-7

Gəmidə və sahildə saxlanan tikinti cizgiləri

1 Hər hansı ardıcıl konstruksiya dəyişikliklərini göstərən inşaat üçün icra cizgiləri toplusu* 1 yanvar 2007-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəminin göyertəsində saxlanmalıdır.

2 IX/1.2 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, qeyd olunan cizgilərin əlavə toplusu Şirkət tərəfindən sahildə saxlanmalıdır.

(Bu qayda, bu sənədlə qəbul edilmişdir: Res.MSC.194(80))

Qayda 3-8

Yedəyə alma və yanalma (bağlama) avadanlıqları

1 Bu qayda 1 yanvar 2007-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilərə tətbiq edilir, lakin, 3-4 sayılı qaydaya müvafiq olaraq qəza zamanı yedəyə alma qurğularına tətbiq edilmir.

2 Gəmilər bütün yedəyə alma və yanalma əməliyyatlarına gəminin normal istismarı ilə əlaqədar olaraq təhlükəsiz şəkildə imkan yaratmaq üçün yetərli işçi yükünə malik cihazlar, avadanlıqlar və qurğularla təmin edilir.

3 2-ci bəndə müvafiq olaraq təchiz edilən cihazlar, avadanlıqlar və qurğular Administrasiyanın, yaxud I/6 sayılı qayda əsasında Administrasiya tərəfindən tanınmış təşkilatın müvafiq tələblərini qarşılmalıdır.

4 Bu qayda əsasında təchiz edilmiş hər bir qurğu, yaxud avadanlığın hissəsi onun gücünü və gəminin konstruksiyasına bərkidilməsini nəzərə alaraq onun təhlükəsiz istismarı ilə əlaqədar hər hansı məhdudiyyət barədə aydın şəkildə işarələnməlidir.

(Bu qayda, bu sənədlə qəbul edilmişdir: Res.MSC.194(80))

Qayda 3-9

Gəmiyə yükləmə və boşaltma vasitələri

1 2-ci bəndə müvafiq olaraq, Administrasiya sözügedən uyğunluğu xüsusi bir müddə əsasında əlverişsiz, yaxud səmərəsiz olmadığını hesab edərsə, 1 yanvar 2010-cu il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər limanda və limanla bağlı əməliyyatlarda istifadə üçün gəmiyə yükləmə və gəmidən boşaltma avadanlıqları ilə təchiz edilir, məsələn, körpülər, söykəmə nərdivanlar*.

* Uyğunluğun əlverişsiz, yaxud səmərəsiz hesab edilməsi mümkün hallara gəminin aşağıdakı vəziyyətləri daxildir:

.1 kiçik suüzəri bortlu var və eniş apparelləri (rampaları) ilə təchiz olunub; yaxud
.2 təyin olunmuş limanlar arasında dəniz səfərinə çıxıb ki, burada da müvafiq sahilə yerləşdirmə/yükləmə nərdivanları (platformaları) təchiz olunub.

2 1-ci bənddə tələb edilən yükləmə və boşaltma vasitələri Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlar əsasında inşa edilir və quraşdırılır**.

3 Bütün gəmilər üçün yükləmə və boşaltma vasitələri təhlükəsiz yükləmə ilə əlaqədar hər hansı məhdudiyyəti nəzərə alaraq, nəzərdə tutulmuş məqsədləri üçün münasib vəziyyətdə müayinə edilməli və saxlanmalıdır.** Yükləmə və boşaltma vasitələrini dəstəkləmək üçün istifadə edilən bütün burazlara III/20.4 sayılı qaydalara uyğun olaraq texniki qulluq göstərilməlidir.

(Bu qayda bu sənəd ilə bu yaxınlarda əlavə edilib Res.MSC.256(84))

Qayda 3-10 (Əlavə edilib: Res.MSC.290(87))

Qalama (balker) yük gəmiləri və neft tankerlərinin məqsədli konstruksiyalarının standartları

1 Bu qayda filiz daşıyan gəmilər və kombinə edilmiş gəmilər istisna olmaqla, uzunluğu 150 m olan neft tankerlərinə və yük yeri tək göyertəli, göyertə altı çənləri və bunker çənləri olan 150 m və daha uzun qalama (balker) yük gəmilərinə tətbiq edilir

.1 tikinti müqaviləsi 1 iyul 2016-cı il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra bağlanmış;

.2 tikinti müqaviləsi olmadıqda, 1 iyul 2017-ci il tarixdə və ya bu tarixdən sonra kil hissəsinin təməli qoyulmuş və yaxud eyni tikinti mərhələsində olan; yaxud

.3 tədarükü 1 iyul 2020-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra baş vermiş.

2 Gəmilər elə bir müəyyən edilmiş layihə-istismar dövrü üçün layihələndirilməli və inşa

edilməlidir ki, onlar təsbit olunmuş istismar şəraitlərinə və müəyyən edilmiş ekoloji şərtlərə əməl etməklə bütün istismar dövrü ərzində zədəsiz və müəyyən zədə almış hallarda müvafiq istismar, texniki xidmət və təmir zamanı ətraf mühitə təhlükə törətməsin və mənfi təsir göstərməsin.

2.1 Təhlükəsiz və ətraf mühitə mənfi təsir göstərməyən dedikdə, konstruksiyanın qırılması, o cümlədən, dağılması, su altında qalması (subasma), yaxud su keçirtmə qabiliyyətinin itirilməsinə görə gəminin sıradan çıxması, yaxud dəniz mühitin çirklənməsi hallarının minimuma endirilməsi məqsədilə gəminin kifayət qədər möhkəm, bütöv və ləpəyə davamlı olması nəzərdə tutulur.

2.2 Ətraf mühitə mənfi təsir göstərməyən hallara həmçinin gəminin inşa edildiyi materialların ətraf mühitin mühafizəsi baxımından təkrar emal üçün məqbul hesab edilməsi halları da aiddir.

2.3 Təhlükəsizlik hallarına həmçinin gəminin quruluşuna, qurğularına və cihazlarına təhlükəsiz giriş, onlara müayinə və tam uyğun texniki qulluq göstərilməsi və təhlükəsiz istismarının asanlaşdırılması halları daxildir.

2.4 Müəyyən edilmiş istismar və ekoloji şərtlər gəminin bütöv istismar dövrü ərzində gəmi üçün nəzərdə tutulmuş istismar sahəsi tərəfindən müəyyən edilir və limanda, su yollarında və dənizdəki yük və ballast əməliyyatlarının nəticəsi olaraq şəraitləri və aralıq şəraitlərini əhatə edir.

2.5 Müəyyən edilmiş layihə-istismar dövrü gəminin istismar və/yaxud ekoloji şərtlərə və/yaxud korroziya mühitinə məruz qalması nəzərdə tutulan normal dövrüdür və ondan müvafiq gəmi layihəsi parametrlərinin seçilməsi üçün istifadə edilir. Halbuki, gəminin faktiki xidmət müddəti faktiki istismar şəraitlərindən və istismar dövründə göstərilən texniki qulluqdan asılı olaraq daha uzun, yaxud qısa ola bilər.

3 2 –dən 2.5-dək olan bəndlərin tələblərini Administrasiya tərəfindən tanınmış bu qaydanın müddəalarına uyğun olaraq təşkilatın müvafiq quruluş tələblərinə, yaxud Qalama (balker) yük gəmiləri və neft tankerlərinin məqsədli konstruksiyalarının standartlarının funksional tələblərinə uyğun olaraq Administrasiyanın ölkə standartlarını qarşılamaqla nail olmaq lazımdır.

4 Gəminin inşası faylı Qalama (balker) yük gəmiləri və neft tankerlərinin məqsədli konstruksiyalarının standartlarının funksional tələblərinin gəminin layihələndirilməsi və inşasında necə tətbiq edildiyi barədə spesifik informasiya ilə birlikdə yeni gəminin tədarükü zamanı təqdim edilməli və müvafiq olaraq yeniləməli və gəminin xidmət dövrü boyunca gəmidə və/yaxud sahilə* saxlanmalıdır. Gəminin inşası faylının məzmunu ən azı Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlara müvafiq olmalıdır.*

Qayda 3-11 (Əlavə edilib: Res.MSC.291(87))

Xam neft tankerlərinin neft yükü çənlərinin korroziyadan mühafizəsi

1 Dənizin gəmilərdən çirkləndirilməsinin qarşısının alınması haqqında 1973-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın I Əlavəsinin 1 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi və bununla əlaqədar 1978-ci il Protokolu ilə dəyişiklik edilmiş 5,000 ton və daha yuxarı dedveytə malik xam neft tankerlərinə* 3-cü bənd tətbiq edilir:

.1 tikinti müqaviləsi 1 yanvar 2013-cü il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra bağlanmış; yaxud

.2 tikinti müqaviləsi olmadıqda, 1 iyul 2013-cü il tarixdə və ya bu tarixdən sonra kil hissəsinin təməli qoyulmuş və yaxud eyni tikinti mərhələsində olan; yaxud

.3 tədarükü 1 yanvar 2016-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra bař vermiř.
2 3-c  bənd Dənizin gəmilərdən çirkləndirilməsinin qarřısının alınması haqqında 1973-c  il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın I və II saylı  lav lərin  müvafiq olaraq, bununla əlaqədar 1978-ci il Protokolu ilə d yiřiklik edilmiř, 1 saylı qaydada müəyyən edildiyi kimi, kombinə edilmiř gəmilərə, yaxud kimyəvi maddələr dařıyan tankerlərə tətbiq edilmir. Bu qaydanın məqsədi  c n, kimyəvi maddələr dařıyan tankerlərə həmçinin neft dařımaq  c n sertifikatlařdırılmıř kimyəvi maddələr dařıyan tankerlər daxildir.

3 Bütün xam neft tankerlərinin neft y k   enl rin  daxildir:

.1 MSC.288(87) qətnaməsi ilə Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən qəbul edilmiř, T řkilat tərəfindən mümkün d yiřiklikl rl  (bir ř rtl  ki, həmin d yiřiklikl r bu Konvensiyanın  lav sin  tətbiq edilən d yiřiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən bařqa, VIII maddəsinin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilsin, qüvvəyə minsin v  qüvvədə qalsın) Xam neft tankerlərinin neft y k   enl ri  c n qoruyucu təbəqələrə dair Normativ Göstəricilərə müvafiq olaraq gəminin inřası zamanı təbəqə vurulmuř.

.2 MSC.288(87) qətnaməsi ilə Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən qəbul edilmiř, T řkilat tərəfindən mümkün d yiřiklikl rl  (bir ř rtl  ki, həmin d yiřiklikl r bu Konvensiyanın  lav sin  tətbiq edilən d yiřiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən bařqa, VIII maddəsinin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilsin, qüvvəyə minsin v  qüvvədə qalsın) Xam neft tankerlərinin neft y k   enl rinin korroziyadan mühafizəsinə dair alternativ vasitələrə dair Normativ Göstəricilərə müvafiq olaraq 25 il tələb olunan quruluřu qoruyub saxlamaq məqsədilə korroziyadan mühafizəyə dair alternativ vasitələrlə, yaxud korroziyaya davamlı materialın utilizasiyası vasitəsi ilə mühafizə olunmuř.

4 Administrasiya xam neft tankerini 3-c  bəndin tələblərindən azad edə bilər və 3.1 bəndində müəyyən edilmiř təbəqə sisteminin sınađı məqsədilə yeni prototip alternativlərin istifadəsinə icazə verə bilər, bir ř rtl  ki, əgər sistem sıradan çıxarsa, yaxud sıradançıxma əlamətlərini təzahür etdirərsə, onlar dərhal aradanqaldırma tədbirləri məqsədilə mütəmadi ř kild  qiym tl ndirilsin və bu cür ehtiyacın olduđunu qəbul etsin.

5 Əgər gəmi yalnız yük dařınması  c n nəzərdə tutularsa v  y kdařıma əməliyyatları korroziyaya** səbəb olmazsa, Administrasiya xam neft tankerini 3-c  bəndin tələblərindən azad edə bilər. Qeyd olunan azadetm  və onun verilmə ř rti Azadolma ř had tnam sind  qeyd olunur.

Qayda 3-12 ( lav  edilib: Res.MSC.338(91))

Səs-küydən m dafie

1 Bu qayda ümumi tutumu 1,600 ton və daha çox olan gəmilərə tətbiq edilir:

.1 tikinti müqaviləsi 1 iyul 2014-c  il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra bađlanmıř; yaxud

.2 tikinti müqaviləsi olmadıqda, 1 yanvar 2015-ci il tarixdə və ya bu tarixdən sonra kil hissəsinin təməli qoyulmuş və yaxud eyni tikinti mərhələsində olan gəmilərə tətbiq edilir; yaxud

.3 tədarükü 1 iyul 2018-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra baş vermiş, Administrasiya həmin uyğunluğu xüsusi bir müddə ilə əlverişsiz, yaxud səmərəsiz olduğunu hesab etməzsə, maşın otaqlarında mexanizmlərin səs-küyünü Administrasiya tərəfindən müəyyən olunmuş qəbuletmə səviyyələrə azaltmaq üçün tədbirlər görülməlidir. Əgər səs-küyün yetərinə azaldılması mümkün olmazsa, həddən artıq səs-küy mənbəyi müvafiq şəkildə təcrid edilməli və ya əgər həmin otağın idarə edilməsi tələb olunarsa, həmin səs-küydən mühafizə məqsədilə sığınacaq verilməlidir. Əgər lazım olarsa, qeyd olunan otaqlara daxil olmaq tələb edilən personal qulaqların fərdi mühafizə vasitələri ilə təchiz edilməlidir.*

2 1 iyul 2018-ci il tarixdən əvvəl tədarük edilən gəmilərdə və:

.1 tikinti müqaviləsi 1 iyul 2014-cü il tarixdən əvvəl bağlanmış, 1 yanvar 2009-cu il tarixdə və ya bu tarixdən sonra kili qoyulmuş və yaxud eyni tikinti mərhələsində olan gəmilərə tətbiq edilir; yaxud

.2 tikinti müqaviləsi olmadıqda, 1 yanvar, 2009-cu il tarixdə və ya bu tarixdən sonra, lakin, 1 yanvar 2015-ci il tarixdən əvvəl kil hissəsinin təməli qoyulmuş və yaxud eyni tikinti mərhələsində olan gəmilərə tətbiq edilir.

3 Gəmilər eyni formada inşa edilməlidir ki, MSC.337(91) sayılı qətnamə ilə Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən qəbul edilmiş, Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklərin edilməsi mümkün olan (bir şərtlə ki, həmin dəyişikliklər bu Konvensiyanın Əlavəsinə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa, VIII maddəsinin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilsin, qüvvəyə minsin və qüvvədə qalsın) Gəmilərdə səs-küy səviyyələrinə dair məcəlləyə əsasən göyertədəki səs-küyü azaltmaq və personalı səs-küydən qorumaq mümkün olsun. Bu qaydanın məqsədi üçün, Gəmilərdə səs-küy səviyyələrinə dair məcəllənin məcburi bir sənəd kimi hesab edildiyinə baxmayaraq, bu Məcəllənin I fəslində müəyyən edilmiş tövsiyə xarakterli hissələri qeyri-məcburi hesab edilməlidir, bir şərtlə ki, qeyd olunan tövsiyə xarakterli hissələr Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən Prosedur Qaydalara uyğun olaraq qəbul edilsin.

4 1-ci bəndin tələblərindən asılı olmayaraq, bu qayda Gəmilərdə səs-küy səviyyələrinə dair məcəllənin 1.3.4-cü bəndində sadalanan gəmi növlərinə tətbiq olunmur.

B HISSƏSİ

Arakəsmə və zədəyə qarşı davamlılıq

Qayda 4

Ümumi

1 Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, B-1 və B-4 hissələrinin tələbləri sərnişin gəmilərinə tətbiq edilir.

2 Yük gəmiləri üçün B-1 və B-4 hissələrinin tələbləri aşağıdakı kimi tətbiq edilir:

2.1 B-1 hissəsində:

- .1 Əgər xüsusilə başqa hal nəzərdə tutulmayıbsa, onda 5 sayılı qayda yük gəmilərinə və 5-1 sayılı qayda isə I/2(h) qaydasında müəyyən edildiyi kimi tankerlərdən fərqli yük gəmilərinə tətbiq edilir;
- .2 6 və 7-3 aralığındakı qaydalar uzunluğu (L) 80 metr və daha uzun olan yük gəmiləri üçün tətbiq edilir, lakin aşağıdakı sənədlərin tətbiq dairəsinə aid olan və gəminin şöbələrə bölünməsi və zədəyə qarşı davamlılıq tələbləri olan növdə sənədə əməl etməli olan gəmilər istisna edilə bilər:
 - .1 MARPOL-a I Əlavənin, istisna kimi B tipli suüstü borta malik olan kombinə edilmiş gəmilər (SOLAS Konvensiyasının II-2/3.14 sayılı qaydasında müəyyən edildiyi kimi) 6 və 7-3 aralığındakı qaydalara riayət etməlidirlər; və ya
 - .2 Təhlükəli kimyəvi yükləri qalama şəklində daşıyan gəmilərin inşası və avadanlıqları haqqında Beynəlxalq Məcəllə (IBC Code); və ya
 - .3 Maye halında qazları qalama şəklində daşıyan gəmilərin inşası və avadanlıqları haqqında Beynəlxalq Məcəllə (IGC Code); və ya
 - .4 A.320(IX) və A.514(13) sayılı qətnamələrə uyğun olaraq tətbiq edilmiş Yük markası haqqında 1966-cı il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın 27 sayılı qaydasının zədəyə qarşı davamlılıq tələbləri yük gəmiləri, hansılara ki, 27(9) sayılı qayda tətbiq edilir, effektiv hesab olunur, bir şərtlə ki, əsas eninə sukeçirməyən arakəsmələr A.320(IX) sayılı qətnamənin (12)(f) bəndinə uyğun olaraq uzaqlıqda olsun, istisna kimi

göyertə yükü daşımaq üçün təyin olunmuş gəmilər 6 və 7-3 aralığındakı qaydalara əməl etməlidirlər; və ya

- .5 Yük markası haqqında 1966-cı il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın 27 sayılı qaydasının tələbləri, istisna kimi göyertə yükü daşımaq üçün təyin olunmuş gəmilər 6 və 7-3 aralığındakı qaydalara əməl etməlidirlər; və ya
- .6 Arakəsmə və zədəyə qarşı davamlılığı standartlarına dair Təşkilat tərəfindən hazırlanmış digər sənədlər**.

2.2 Əgər xüsusilə başqa hal nəzərdə tutulmayıbsa B-2 və B-4 hissəsindəki tələblər yük gəmilərinə tətbiq edilir. (Əlavə edilib. Res.MSC.421(98))

3 Sözügedən qaydaların ən azı eyni səviyyədə təhlükəsizliyi təmsil etmə səviyyəsinə dair nailiyyəti Administrasiyanı qane edərsə, o, konkret bir gəmi və ya gəmi qrupu üçün alternativ metodologiyayı qəbul edə bilər. Qeyd olunan alternativ metodologiyalara icazə verən Administrasiya onun təfərrüatlarını Təşkilata çatdırır.

4 Gəmilərdə aralıq bölgüləri mümkün qədər səmərəli şəkildə aparılmalı və bu zaman onlar üçün nəzərdə tutulan xidmətin xassəsi nəzərə alınmalıdır. Bölmənin dərəcəsi gəminin bölgü aralığının uzunluğu (Ls) ilə və xidmət ilə elə fərqli olmalıdır ki, bölmənin ən yüksək dərəcəsi əsasən sənişin daşınmasını həyata keçirən gəminin ən böyük bölgü aralığının uzunluğuna (Ls) uyğun gəlsin.

5 Əgər su axınıni ciddi şəkildə məhdudlaşdırma biləcək və kifayət kiçiyə malik göyertələrin, daxili bortların və ya uzununa arakəsmələrin quraşdırılması nəzərdə tutulularsa, Administrasiya qeyd olunan konstruksiyaların müsbət və mənfi təsirlərinin nəzərə alındığından əmin olmalıdır.

B-1 HISSƏSİ DAVAMLILIQ Qayda 5

Zədəyə qarşı davamlılıq*

1 Ölçüsündən asılı olmayan hər bir sənişin gəmisini və 24 m (L) və daha uzun ölçülü hər bir yük gəmisinin inşası tamamlandıqdan sonra yana əyilməlidir. Üzən mayakın (yerdəyişməsi və ağırlıq mərkəzinin uzununa, eninə və şaquli mövqeyi müəyyənləşdirilməlidir. Bu qaydaların hər hansı birinin tələblərinə əlavə olaraq, 24 m (L) və daha uzun ölçülü gəmilər ən azı 2008-ci il IS Məcəlləsinin A hissəsinin tələblərinə cavab verməlidir.

2 Zədəyə qarşı davamlılıq üzrə əsas məlumatların eyni seriyadan olan digər gəminin yana əyilmə testindən əldə etməyin və qeyd olunan test sınağından azad edilmiş gəmi üçün zədəyə qarşı davamlılıq üzrə etibarlı informasiyanın 5-1 sayılı qaydada tələb olunduğu kimi, qeyd olunan əsas məlumatdan əldə etməyin mümkünlüyü Administrasiyaya göstərilərək onu əmin etdikdən sonra Administrasiya tərəfindən fərdi

olaraq hər hansı bir yük gəminin yan tərəfə əyilməsinə dair test sınağı tələb edilməyə bilər. Gəminin inşası başa çatdığı zaman ağırlıq yoxlaması aparılır və gəmi hər dəfə yana əyilir, belə ki eyni seriyadan olan digər gəmidən əldə edilmiş məlumatlarla müqayisə aparılarkən 160 m və daha artıq gəmilər üçün üzən mayakın (boş gəminin) su tutumundan kənarlaşma 1%-i keçərsə, yaxud 50 m və daha qısa gəmilər üçün kənarlaşma 2%-i keçərsə, aralıq uzunluqları (məsafələri) üçün kənarlaşma, xətti interpolyasiya tərəfindən müəyyən edilir, yaxud üzən mayakın (boş gəminin) uzunluq üzrə ağırlıq mərkəzindən, hansı ki L-in 0.5%-nindən artıqdır, kənarlaşma müəyyən edilir. (Əvəz edilib. Res.MSC.421(98))

3 İstinad edilən mövcud məlumatlarda gəminin proporsiya və cihazlarına görə kifayət edəcək miqdardan daha çox metasentrik hündürlüyün bütün mümkün yükləmə şərtlərində mövcud olduğunu aydın şəkildə gördüyü təqdirdə Administrasiya fərdi olaraq hər hansı bir gəminin, yaxud xüsusi olaraq maye və ya qalama filiz daşımaq üçün nəzərdə tutulmuş gəmi sinfinin yan tərəfə əyilmə testini tələb etməyə bilər.

4 Əgər gəmiyə edilmiş hər hansı bir dəyişiklik kapitana təqdim edilmiş zədəyə qarşı davamlılıq haqqındakı məlumatlara əhəmiyyətli dərəcədə təsir edərsə, zədəyə qarşı davamlılıq haqqında məlumatlara dəyişiklik edilərək kapitana təqdim edilməlidir. Əgər proqnozlaşdırılan kənarlaşmalar 5-ci bənddə müəyyən edilmiş kəmiyyətlərdən birini keçərsə, gəmi təkrar yan tərəfə əyilmə testinə cəlb edilir.

5 Beş ili keçməyən dövrü intervallarda üzən mayakın (boş gəminin) su tutumu və uzunluq üzrə ağırlıq mərkəzində baş verən hər hansı bir dəyişikliyi müəyyən etmək məqsədilə bütün sərnişin gəmilərində boş ağırlıq yoxlaması aparılmalıdır. Təsdiq edilmiş davamlılıq haqqında informasiya ilə müqayisə zamanı üzən mayakın (boş gəminin) su tutumundan kənarlaşma 2%-i keçdiyi, yaxud uzunluq üzrə ağırlıq mərkəzindən kənarlaşma *L-in* 1%-ni keçdiyi aşkar olunarsa və ya qabaqcadan bilinərsə, gəmi təkrar yan tərəfə əyilmə testinə cəlb edilir. (Əvəz edilib. Res.MSC.421(98))

6 Hər bir gəminin burun və quyruq hissəsində aydın şəkildə suya oturma dərəcələri şkalaları işarələnməlidir. Əgər gəminin suya oturma dərəcəsini göstərən işarələr asanlıqla oxunan yerdə yerləşdirilməzsə, yaxud xüsusi bir ticarət üçün əməliyyat məhdudyyətləri üzündən gəminin suya oturma dərəcəsini göstərən işarələri oxumaq çətinliyi yaranarsa, bu halda gəmi onun burun və quyruq hissələrinin suya oturma dərəcələrinin müəyyən edilməsinin mümkün olduğunu göstərən suya oturma dərəcələrinə dair etibarlı işarələrlə təchiz edilməlidir.

Qayda 5-1

Zədəyə qarşı davamlılıq haqqında informasiyanın kapitana verilməsi*

1 Kapitan Administrasiyanın tələblərini təmin edəcək şəkildə qeyd olunan informasiya ilə təmin edilməlidir, çünki, bu, xidmətin dəyişən şəraitləri altında kapitana gəminin davamlılığa dair sürətli və sadə proseslərlə düzgün təlimatları əldə etmək imkanı vermək üçün zəruridir. Zədəyə qarşı davamlılıq haqqında informasiyanın nüsxəsi Administrasiyaya təqdim edilməlidir. (Əvəz edilib. Res.MSC.421(98))

2 Bu informasiyaya aşağıdakılar daxil olmalıdır:

.1 müvafiq zədələnməmiş və zədələnmiş halda davamlılıq tələblərinə uyğunluğu təmin edən minimum istismar metasentrik hündürlüyünün (GM) ayrılıqları yaxud cədvəlləri və yolverilən maksimum ballastın tarazlaşdırılması ilə müqayisədə gəminin suya oturma dərəcəsi, alternativ olaraq müvafiq şaquli ağırlıq mərkəzinin (KG) suya oturma dərəcəsinin ayrılıqları yaxud cədvəlləri ilə müqayisədə yolverilən maksimal ballastın tarazlaşdırılması ilə müqayidə gəminin suya oturma dərəcəsi, yaxud bu ayrılıqların və ya cədvəllərin hər hansı birinin ekvivalentləri;

.2 çarpaz subasma qurğularının işləməsi ilə bağlı təlimatlar;

.3 zədə aldıqdan sonra tələb olunan zədəyə qarşı davamlılığı qoruyub saxlamaq üçün zəruri ola biləcək digər başqa köməkçi vasitələr və məlumatlar.

3 5-1.2 sayılı qaydanın tələb etdiyi zədələnməmiş və davamlılıq haqqında informasiya birləşmiş məlumatlar şəklində təqdim edilməli və gəminin suya oturma dərəcəsi və differenti barədə tam istismar dairəsini əhatə etməlidir. Tətbiq edilən diferent anlayışı gəmidə istifadə edilməsi üçün nəzərdə tutulmuş bütün informasiya ilə üst-üstə düşməlidir. Davamlılığın və diferentin sərhədlərinin müəyyənləşdirilməsi üçün nəzərdə tutulmayan informasiya bu məlumatdan çıxarılmalıdır.

4 Əgər davamlılıq 6 - 7-3 sayılı qaydalara, mümkün olduqda isə 8 və 9.8 sayılı qaydalara uyğun olaraq hesablanarsa, davamlılığın hədd əyrisi üç suya oturma (d_s , d_p və d_l) üçün minimum tələb edilən GM arasında xətti interpolasiya istifadə etməklə müəyyən edilir. Əlavə arakəsmə indeksləri müxtəlif diferentlər üçün hesablanarsa, bu hesablamaların nəticəsində əldə edilmiş minimum dəyərlər əsasında bir əyri müəyyən olur. Maksimum icazə verilən KG əyrilərinin işlənməsi nəzərdə tutulursa, nəticədə yaranan maksimum KG əyrilərinin GM-in xətti dəyişkənliyinə uyğun olması təmin edilməlidir.

5 Tək bir zərf əyrisinə alternativ olaraq, əlavə diferentlər üçün hesablamalar hər bölmənin suya oturma dərəcəsi üçün qəbul edilmiş bütün diferentlər üçün ümumi bir GM ilə aparıla bilər. Bu diferentlər üzrə hər bir A_s , A_p və A_l natamam indeksinin ən aşağı qiymətləri 7.1 sayılı qaydaya uyğun olaraq əldə edilmiş bölmə indeksi A-nın cəmlənməsində istifadə ediləcəkdir tənzimləmə 7.1. Bu, hər suya oturma dərəcəsinə istifadə olunan GM əsasında bir GM həddi əyrisi ilə nəticələnəcəkdir. Fərz edilən diferent diapazonunu göstərən diferent həddi diaqramı hazırlanmalıdır. (Əvəz edilib. Res.MSC.421(98))

6 Minimum istismar metasentrik hündürlüyünün (GM) ayrılıqları, yaxud cədvəlləri gəminin suya oturma dərəcəsi ilə müqayisədə uyğun gəlməzsə, kapitan istismar şəraitinin məlum yüklənmə vəziyyətindən kənarlaşmadığını təmin etməli, yaxud hesablama nəticəsində davamlılıq meyarlarının bu yüklənmə vəziyyəti üçün qənaətbəxş olduğunu təsdiq etməlidir. (Əvəz edilib. Res.MSC.421(98))

Qayda 6

Tələb olunan arakəsmə indeksi R*

1 Əgər 7 sayılı qaydaya müvafiq olaraq təyin olunan əldə edilmiş arakəsmə indeksi A, bu qaydaya müvafiq olaraq hesablanmış tələb olunan arakəsmə indeksi R-dən kiçik olmazsa və əgər qismən indekslər A_s , A_p və A_l sərnişin gəmiləri üçün 0.9R-dan kiçik olmazsa və yük gəmiləri üçün 0.5R-dən kiçik olmazsa o halda gəminin arakəsməsi yetərli hesab olunur.

2 Bu hissənin davamlılıq tələblərinin tətbiq edildiyi bütün gəmilər üçün təqdim olunacaq arakəsmə tələb olunan arakəsmə indeksi R tərəfindən aşağıdakı kimi təyin edilir: (Əvəz edilib. Res.MSC.421(98))

.1 100 m-dən uzun olan (L_s) gəmilər üçün:

$$R = 1 - \frac{128}{L_s + 152}$$

.2 uzunluğu (L) 80 m-dən kiçik olmayan və uzunluğu (L_s) 100 m-dən böyük olmayan yük gəmiləri üçün:

$$R = 1 - [1 / (1 + \frac{L_s}{100} \times \frac{R_0}{1 - R_0})]$$

R_0 olduqda, R qiyməti 1-ci yarımbənddəki düstura uyğun hesablanır.

.3 Sərnişin gəmiləri üçün:

Göyertədə olan insanların sayı	R
$N < 400$	$R = 0.722$
$400 \leq N \leq 1,350$	$R = N / 7,580 + 0.66923$
$41,350 < N \leq 6,000$	$R = 0.0369 \times \ln(N + 89.048) + 0.579$
$N > 6,000$	$R = 1 - (852.5 + 0.03875 \times N) / (N + 5,000)$

Burada:

N = göyertədə olan cəmi adamların sayıdır.

Qayda 7

Əldə edilmiş arakəsmə indeksi A

1 Əldə edilmiş arakəsmə A indeksi, qismi A_s , A_p və A_l indekslərinin cəmlənməsi ilə əldə olunur (göstərdiyi kimi, çəkisi təyin edilmiş) və suya oturma dərəcələri d_s , d_p və d_l üçün 2 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi aşağıdakı düstura müvafiq olaraq hesablanır: (Əvəz edilib Res.MSC.421(98))

$$A = 0.4 A_s + 0.4 A_p + 0.2 A_l$$

Hər bir indeks qismən nəzərə alınmış bütün zədələnmə hadisələrindən əldə olunan nəticələrin cəmindən ibarətdir və burada o, aşağıdakı düstur istifadə olunur:

$$A = \sum p_i s_i$$

olduqda:

i - hər bir şöbəni, yaxud nəzərdə tutulmuş şöbə qruplarını təmsil edir,

p_i - 7-1 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, hər hansı üfüqi arakəsməni nəzərə almadan nəzərdə tutulmuş şöbə, yaxud şöbə qruplarının subasma ehtimalını göstərir,

s_i - nəzərdə tutulmuş şöbə, yaxud şöbə qruplarının subasmadan sonra sağ qalma ehtimalını göstərir və buraya 7-2 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, hər hansı üfüqi arakəsmənin təsiri daxildir.

2 A-nın hesablanması zamanı ən azından gəminin ən dərin bölmədə suya oturma dərəcəsi *d_s* və qismən bölmənin suya oturma dərəcəsi *d_p* üçün diferent səviyyəsində aparılır. Az istismar olunan suya oturma üçün hesablanmış istismar diferenti istifadə edilir. Əgər hər hansı bir istismar şəraitində hesablanmış diferent ilə müqayisədə diferent fərqi L-in 0.5%-dən böyük olarsa, yaxud eyni suya oturma dərəcələri *d_s* və *d_p* aralığı üçün A-nın əlavə hesablamalarını, lakin, fərqli diferentlərlə təqdim etmək lazım gələrsə, o halda, sorğu diferenti ilə müqayisədə bir hesablama üçün istifadə olunmuş diferent fərqi bütün istismar şərtləri üçün L-in 0.5%-dən az olacaq. A-nın hər bir əlavə hesablanması 6.1 sayılı qaydaya uyğun olmalıdır.

3 Davamlılıq əyrisinin qalığının müsbət qolunu (*GZ*) müəyyən edən zaman su basmanın aralıq və son mərhələsində istifadə edilmiş su tutumu zədə almamış vəziyyətdə olmalıdır. Bütün hesablamalar gəminin sərbəst diferenti ilə aparılmalıdır. (Əvəz edilib. Res.MSC.421(98))

4 Yuxarıdakı düsturla göstərilmiş cəmləmə tək bir şöbəni, yaxud iki şöbəni və ya daha çox sayda qonşu şöbələrə əhatə edən bütün subasma hadisələri üçün gəminin bölgü aralığının uzunluğunda (*L_s*) baş verir. Qeyri-simmetrik yerləşmə baş verdiyi halda hesablanmış *A* qiyməti hər iki bortu əhatə edən hesablamalardan əldə olunmalıdır. Alternativ olaraq, ehtimal qəbul etmək lazımdır ki, şübhəsiz ki, o, ən əlverişsiz nəticəyə gətirib çıxaran bort üçün uyğun gəlsin.

5 Bort şöbələrinin yerləşdiyi yerlərdə subasma variantları nəzərə alındığı zaman həmişə bu şöbələr daxil olmaqla, onların subasma hadisəsi zamanı göstərilən düstura uyğun cəmləmə nəzərə alınmalıdır. Bundan əlavə, gəminin nəzəri eni B-nin yarısından böyük ölçüdə olan transvers (yan tərəf) ölçüsü, dəyən zədə istisna olmaqla, bort şöbəsində, yaxud şöbə qruplarında və bitişik yerləşən daxili şöbədə, yaxud şöbə qruplarında eyni zamanda baş verən subasma hadisələri əlavə edilə bilər. Bu qaydanın məqsədi üçün yan tərəf ölçüsü ən dərin bölmənin suya oturma dərəcəsi səviyyəsində, sağ bucaqda, gəminin bortundan mərkəz xəttinə tərəf gəminin daxilindən ölçülür.

6 Bu qaydalara müvafiq olaraq subasma hesablamalarında korpusda yalnız bir zədənin və yalnız bir boş səthin olduğunu təxmin etmək kifayətdir. Zədənin təxmin edilən şaquli sahəsi əsas xətdən yuxarıya doğru su səviyyəsinin yuxarisında, yaxud daha yüksəyə doğru hər hansı su keçirməyən üfüqi arakəsmə istiqamətində genişlənir. Halbuki, zədənin daha kiçik sahəsi daha ciddi nəticə verəcək və qeyd olunan sahə təxmin edilməlidir.

7 Əgər borular, kanallar, yaxud tunellər ehtimal edilən zədələnmə sahəsində yerləşərsə, qurğular elə hazırlanmalıdır ki, subasma ehtimal edilən şöbələrdən başqa davamlı subasma digər şöbələrə yayıla bilməsin. Halbuki, Administrasiya kiçik ölçülü davamlı subasmaya yol verə bilər, bir şərtlə ki, həmin subasmanın təsirlərini asanlıqla nəzarətə almaq mümkün olsun və gəminin təhlükəsizliyinə xələl gəlməsin.

Qayda 7-1

pi amilinin hesablanması

1 Şöbə, yaxud şöbə qrupları üçün *pi* amili 1.1 və 1.2-ci bəndlərə müvafiq olaraq aşağıdakı işarələr sistemindən istifadə etməklə hesablanır:

j = kormada 1 rəqəmi ilə başlayan zədələnməyə məruz qalmış zonanın nömrəsi;

n = zədələnməyə məruz qalmış qonşu zonaların sayı;

k = transverzin zədələnmə zonasına nüfuz etməsi üçün bortun haşiyəsindən mərkəz xəttinə doğru hesablanmış maneə kimi konkret uzununa arakəsmənin nömrəsidir. Bortun haşiyəsinin qiyməti budur: $k = 0$;

k = nömrədir

$x1$ = gəminin Ls arxa terminalından nəzərdə tutulan zonanın kormasının sonunadək olan məsafə;

$x2$ = gəminin Ls arxa terminalından nəzərdə tutulan zonanın ön tərəfinin sonunadək olan məsafə;

b = bortun haşiyəsi (korpusu) ilə *pi* amilinin hesablanması üçün istifadə edilən və təxmin edilən uzunluq arakəsmənin mərkəzdən uzaqda yerləşən hissəsinin hamısına, yaxud bir qisminə toxunan uzunluq hədləri arasında uzanan təxmini şaquli müstəvi arasındakı ən dərin arakəsmə yük xəttindəki mərkəz xəttinə doğru sağ bucaqlarda metrle ölçülən orta eninə məsafəsi. Şaquli müstəvi elə istiqamətlənməlidir ki, bortun haşiyəsindək olan eninə məsafə maksimal olsun, lakin, müstəvi ilə bortun haşiyəsi arasındakı ən az məsafənin ikiqatından artıq olmasın. Əgər uzununa arakəsmənin yuxarı hissəsi ən dərin arakəsmənin yük xəttindən aşağı olarsa, onda b –nin təyin edilməsi üçün istifadə edilən şaquli müstəvinin ən dərin arakəsmənin yuxarisına doğru genişləndiyi ehtimal olunur. İstənilən halda b , $B/2$ -dən böyük qəbul edilməli deyil. (Əvəz edilib Res.MSC.421(98))

Əgər zədələnmə yalnız tək zonaya toxunarsa:

$p_i = p(x_{1j}, x_{2j}) \cdot [r(x_{1j}, x_{2j}, b_k) - r(x_{1j}, x_{2j}, b_{k-1})]$
 Əgər zədələnmə iki qonşu zonaya toxunarsa:

$$p_i = p(x_{1j}, x_{2j+1}) \cdot [r(x_{1j}, x_{2j+1}, b_k) - r(x_{1j}, x_{2j+1}, b_{k-1})] - p(x_{1j}, x_{2j}) \cdot [r(x_{1j}, x_{2j}, b_k) - r(x_{1j}, x_{2j}, b_{k-1})] - p(x_{1j+1}, x_{2j+1}) \cdot [r(x_{1j+1}, x_{2j+1}, b_k) - r(x_{1j+1}, x_{2j+1}, b_{k-1})]$$

Əgər zədələnmə üç, yaxud daha çox qonşu zonaya toxunarsa:

$$p_i = p(x_{1j}, x_{2j+n-1}) \cdot [r(x_{1j}, x_{2j+n-1}, b_k) - r(x_{1j}, x_{2j+n-1}, b_{k-1})] - p(x_{1j}, x_{2j+n-2}) \cdot [r(x_{1j}, x_{2j+n-2}, b_k) - r(x_{1j}, x_{2j+n-2}, b_{k-1})] - p(x_{1j+1}, x_{2j+n-1}) \cdot [r(x_{1j+1}, x_{2j+n-1}, b_k) - r(x_{1j+1}, x_{2j+n-1}, b_{k-1})] + p(x_{1j+1}, x_{2j+n-2}) \cdot [r(x_{1j+1}, x_{2j+n-2}, b_k) - r(x_{1j+1}, x_{2j+n-2}, b_{k-1})]$$

və burada $r(x_1, x_2, b_0) = 0$

1.1 $p(x_1, x_2)$ amili aşağıdakı düsturlara uyğun olaraq hesablanmalıdır:

Ümumi normallaşmış maksimal zədələnmə uzunluğu: $J_{\max} = 10/33$

Paylanmada əyilmə nöqtəsi: $J_{kn} = 5/33$

Cəmi ehtimal $J_{kn} : p_k = 11/12$

Maksimal mütləq zədələnmə uzunluğu: $l_{\max} = 60 \text{ m}$

Normallaşmış paylamanın sona çatdığı uzunluq: $L^* = 260 \text{ m}$

Fərz edilən sıxlıq $J = 0$:

$$b_0 = 2 \left(\frac{p_k}{J_{kn}} - \frac{1-p_k}{J_{\max} - J_{kn}} \right)$$

$L_s \leq L^*$ olduğu zaman:

$$J_m = \min \left\{ J_{\max}, \frac{l_{\max}}{L_s} \right\}$$

$$J_k = \frac{J_m}{2} + \frac{1 - \sqrt{1 + (1 - 2p_k)b_0 J_m + \frac{1}{4}b_0^2 J_m^2}}{b_0}$$

$$b_{12} = b_0$$

$L_s > L^*$: olduğu zaman

$$J_m^* = \min \left\{ J_{\max}, \frac{l_{\max}}{L^*} \right\}$$

$$J_k^* = \frac{J_m^*}{2} + \frac{1 - \sqrt{1 + (1 - 2p_k)b_0 J_m^* + \frac{1}{4}b_0^2 J_m^{*2}}}{b_0}$$

$$J_m = \frac{J_m^* \cdot L^*}{L_s}$$

$$J_k = \frac{J_k^* \cdot L^*}{L_s}$$

$$b_{12} = 2 \left(\frac{p_k}{J_k} - \frac{1 - p_k}{J_m - J_k} \right)$$

$$b_{11} = 4 \frac{1 - p_k}{(J_m - J_k)J_k} - 2 \frac{p_k}{J_k^2}$$

$$b_{21} = -2 \frac{1 - p_k}{(J_m - J_k)^2}$$

$$b_{22} = -b_{21}J_m$$

Zədənin ölçüyə gəlməyən uzunluğu:

$$J = \frac{(x_2 - x_1)}{L_s}$$

Şöbə, yaxud şöbə qruplarının normallaşmış uzunluğu:

J_n, J və J_m -dən az qəbul edilməlidir.

1.1.1 Təxmin edilən şöbə, yaxud şöbə qruplarının heç bir həddi gəminin arxa, yaxud ön terminalları ilə üst-üstə düşmədikdə:

$J \leq J_k$:

$$p(x_1, x_2) = p_1 = \frac{1}{6} J^2 (b_{11}J + 3b_{12})$$

$J > J_k$:

$$p(x_1, x_2) = p_2 = -\frac{1}{3} b_{11} J_k^3 + \frac{1}{2} (b_{11}J - b_{12}) J_k^2 + b_{12} J J_k - \frac{1}{3} b_{21} (J_n^3 - J_k^3) + \frac{1}{2} (b_{21}J - b_{22}) (J_n^2 - J_k^2) + b_{22} J (J_n - J_k)$$

1.1.2 Təxmin edilən şöbə, yaxud şöbə qruplarının gəminin təxmin edilən arxa terminalı, yaxud şöbənin və ya şöbə qruplarının ön sərhədi gəminin ön terminalı ilə üst-üstə düşdükdə:

$$J \leq J_k: \\ p(x1, x2) = \frac{1}{2}(p_1 + J)$$

$$J > J_k: \\ p(x1, x2) = \frac{1}{2}(p_2 + J)$$

1.1.3 Şöbə, yaxud şöbə qrupları ümumi bölgü aralığının uzunluğu (Ls) üzərindən uzunluqları nəzərə aldıqda:

$$p(x1, x2) = 1$$

1.2 r(x1, x2, b) amili aşağıdakı düsturlarla müəyyən edilir:

$$r(x1, x2, b) = 1 - (1 - C) \cdot \left[1 - \frac{G}{p(x1, x2)} \right]$$

olduğu yerdə:

$$C = 12 \cdot J_b \cdot (-45 \cdot J_b + 4), \text{ where}$$

$$J_b = \frac{b}{15 \cdot B}$$

1.2.1 Şöbə, yaxud şöbə qrupları ümumi bölgü aralığının uzunluğu (Ls) üzərindən uzunluqları nəzərə aldıqda:

$$G = G_1 = \frac{1}{2} b_{11} J_b^2 + b_{12} J_b$$

1.2.2 Təxmin edilən şöbə, yaxud şöbə qruplarının heç bir limiti gəminin arxa, yaxud ön terminalları ilə üst-üstə düşmədikdə:

$$G = G_2 = -\frac{1}{3} b_{11} J_0^3 + \frac{1}{2} (b_{11} J - b_{12}) J_0^2 + b_{12} J J_0, \text{ where}$$

$$J_0 = \min(J, J_b)$$

1.2.3 Təxmin edilən şöbə, yaxud şöbə qruplarının arxa sərhədi gəminin arxa terminalı ilə üst-üstə düşərsə və ya təxmin edilən şöbə, yaxud şöbə qruplarının gəminin ön terminalı ilə üst-üstə düşərsə:

$$G = \frac{1}{2} \cdot (G_2 + G_1 \cdot J)$$

Qayda 7-2

s_i amilinin hesablanması

1 s_i amili bu qaydadakı işarə qrupları və müddəalara müvafiq olaraq şöbə, yaxud şöbə qruplarında ehtimal edilən hər bir subasma hadisəsi üçün müəyyən edilir.

θ_e hər hansı subasma mərhələsində dərəcələrlə göstərilən tarazlıq üzrə yana əyilmə bucağı;

θ_v müsbət qolun mənfiiyə çevrildiyi, yaxud dəliyin bağlanması mümkün olmayan, sukeçirməzliyin pozulduğu subasmanın hər hansı mərhələsindəki bucaqdır;

GZ_{max} maksimal müsbət qoldur, metrə, θ_v bucağınadək;

Diapazon dedikdə θ_e bucağından ölçülən, dərəcələrlə göstərilən müsbət qollar ölçməsi nəzərdə tutulur. Müsbət diapazon θ_v bucağınadək artırılmalıdır;

Subasma mərhələsi. Subasma prosesi zamanı hər hansı ayrıca mərhələdir, o cümlədən, yekun (final) tarazlılığa nail olanadək bərabərləşdirmə (əgər olarsa) mərhələsindən əvvəlki mərhələdir.

1.1 s_i amili hər hansı ilkin yükləmə vəziyyətində, d_i , hər hansı zədələnmə hadisəsi üçün bu düstur vasitəsilə əldə edilir:

$S_i = \text{minimum} \{S_{intermediate, i}, \text{yaxud } S_{final, i}, S_{mom, i}\}$
olduqda:

$S_{intermediate, i}$ yekun tarazlıq mərhələsinədək bütün aralıq subasma mərhələlərində sağ qalma ehtimalıdır və 2-ci bəndə müvafiq olaraq hesablanır;

$S_{final, i}$ subasmadan sonra tarazlıq mərhələsinə sağ qalma ehtimalıdır. O, 3-cü bəndə müvafiq olaraq hesablanır;

$S_{mom, i}$ yana əyilmə anlarının təsiri zamanı sağ qalma ehtimalıdır və 4-cü bəndə müvafiq olaraq hesablanır;

2 Subasma qurğuları ilə təchiz edilmiş sərnişin gəmiləri və yük gəmiləri üçün $S_{intermediate, i}$ amili subasmanın bütün mərhələlərində əldə edilmiş, ən kiçik s -amili kimi tətbiq edilir, o cümlədən, əgər olarsa, bərabərləşmə mərhələsindən əvvəlki mərhələdən əldə edilir və aşağıdakı kimi hesablanmalıdır:

$$S_{intermediate, i} = \left[\frac{GZ_{max}}{0.05} \times \frac{Diapazon}{7} \right]^{\frac{1}{4}}$$

Burada GZ_{max} 0.05 m-dən artıq qəbul etmədiyi halda və $Diapazon$ isə 7° -dən artıq götürülmür.

$S_{intermediate, i} = 0$, əgər sərnişin gəmilərində aralıq yana əyilmə bucağı 15° -i və yük gəmiləri üçün isə 30° -ni ötdükdə.

Çarpaz subasma qurğularının quraşdırılmadığı yük gəmiləri $S_{intermediate, i}$ amili vahid kimi götürülür, belə ki əgər Administrasiya hesab edərsə ki, davamlılıq subasmanın aralıq mərhələlərində kifayət qədər ola bilər, onda bu əlavə təhqiqat tələb edə bilər.

Çarpaz subasma qurğularının quraşdırıldığı sərnişin və yük gəmilərində bərabərləşdirmə üçün vaxt 10 dəqiqəni keçməməlidir.

3 $S_{final, i}$ amili bu düsturdan əldə edilir:

$$S_{final,i} = K + \left[\frac{GZ_{max}}{TGZ_{max}} \times \frac{Diapazon}{T Diapazon} \right]^{\frac{1}{4}}$$

Burada:

GZ_{max} , TGZ_{max} -un dəyərindən artıq götürülməməlidir;

Diapazon, T Diapazon dəyərindən artıq götürülməməlidir;

$TGZ_{max} = 0.20$ m, hər zədələnmə hadisəsi zamanı ro-ro məsafəsi olan ro-ro sənişin gəmiləri üçün;

$TGZ_{max} = 0.12$ m, əks təqdirdə;

T Diapazon = 20° , hər zədələnmə hadisəsi zamanı ro-ro məsafəsi olan ro-ro sənişin gəmiləri üçün;

T Diapazon = 16° , əks təqdirdə;

$K = 1$, əgər $\theta_e \leq \theta_{min}$ olduqda;

$K = 0$, əgər $\theta_e \geq \theta_{min}$ olduqda;

$$K = \sqrt{\frac{\theta_{max} - \theta_e}{\theta_{max} - \theta_{min}}}, \text{ əks təqdirdə,}$$

Burada:

θ_{min} sənişin gəmiləri üçün 7° və yük gəmiləri üçün 25° -dir; və

θ_{max} sənişin gəmiləri üçün 15° və yük gəmiləri üçün 30° dir .

4 $S_{mom,i}$ amili yalnız sənişin gəmiləri üçün tətbiq olunur (yük gəmiləri üçün $S_{mom,i}$ vahid kimi qəbul edilir) və yekun tarazlıq vəziyyətində bu düsturla hesablanır:

$$S_{mom,i} = \frac{(GZ_{max} - 0.04) \times Su \text{ basımı}}{M_{heel}}$$

Burada:

Su basımı - bölmənin suya oturmuna zədə almamış vəziyyətdə olan su basımı;

M_{heel} 4.1 sayılı yarım-bəndə müvafiq olaraq hesablanmış fərz edilən maksimal yana əyilmə anıdır; və

$$S_{mom,i} \leq 1$$

4.1 Yana əyilmə anı M_{heel} aşağıdakı kimi hesablanmalıdır:

$$M_{heel} = \text{maksimum } (M_{passenger}, \text{ ya } M_{wind}, \text{ ya } M_{survivalcraft})$$

4.1.1 $M_{passenger}$ sənişinlərin hərəkəti nəticəsində maksimal fərz edilən yana əyilmə anıdır və aşağıdakı kimi əldə edilməlidir:

$$M_{passenger} = (0.075 \times N_p) \times (0.45 \times B) \text{ (tm)}$$

Burada:

N_p , təxmin edilən ən dərin arakəsmədə gəminin suya oturmuna uyğun olaraq istismar şəraitində gəmidə yerləşməyə icazə verilən maksimal sərnişin sayıdır; və

B –gəminin enidir, 2.8 sayılı qayda müəyyən edildiyi kimi.

Alternativ olaraq, yana əyilmə anı toplaşma məntəqələrinin yerləşdiyi göyertələrin bir tərəfinə doğru olan və bu yolla ən əlverişsiz yana əyilmə anını yaratmağın mümkün olduğu mövcud göyertə sahəsində hər kvadrat metrə 4 nəfər paylandığını fərz edərək hesablanıla bilər. Qeyd olunan hər bir sərnişinin çəkisi 75 kq nəzərdə tutulur.

4.1.2 M_{wind} zədələnmə vəziyyətində hərəkət edən küləyin gücüdür:

$$M_{wind} = (P \times A \times Z) / 9,806 \text{ (tm)}$$

Burada:

$$P = 120 \text{ N/m}^2;$$

A = su səviyyəsindən yuxarıdakı yan səthin proyeksiyasıdır;

Z = yan səthin proyeksiya sahəsinin mərkəzindən başlayaraq su səviyyəsindən yuxarıdakı $T/2$ -yə kimi olan məsafə; və

T = gəminin müvafiq suya oturma dərəcələri (d_s , d_p və ya d_l). (Əvəz edilib Res.MSC.421(98))

4.1.3 $M_{survivalcraft}$ gəminin bir bortunda tam yüklənmiş, xilasetmə salının kran-bloklara suya endirilməsi nəticəsində maksimal fərz edilən yana əyilmə anıdır. O, aşağıdakı fərziyyələri nəzərə almaqla hesablanmalıdır:

.1 zədələnmə hadisəsindən sonra yana əyilmiş gəminin bir bortunda yerləşdirilmiş bütün xilasetmə sallarını və növbətçi xilasetmə qayıqlarını tam yüklənmiş və suya endirmək üçün asılı və hazır vəziyyətdə olduğu fərz edilməlidir.

.2 quraşdırıldığı mövqelərdən tam yüklənmiş halda suya endirmək üçün hazır vəziyyətə gətirilmiş xilasetmə sallarını üçün suya endirilən zaman maksimal yana əyilmə anı qəbul edilməlidir;

.3 zədələnmə hadisəsindən sonra yana əyilmiş gəminin bir bortunda yerləşdirilmiş tam yüklü xilasetmə salı plot-balka ilə suya endirmək üçün asılı və hazır vəziyyətdə olduğu fərz edilməlidir;

.4 bortdan asılı vəziyyətdə olan xilasetmə avadanlıqlarında insanlar olmadıqda əlavə yana əyilmə, yaxud müsbət anı nəzərə alınmır; və

.5 Yana əyilmiş gəminin əks bortundakı gəminin bortunda olan xilasetmə avadanlıqları quraşdırılmış vəziyyətdə olduğu fərz edilməlidir.

5 Qeyri-simmetrik subasma səmərəli cihazların köməyi ilə minimum endirilməlidir. Böyük yana əyilmə bucaqlarını kiçiltmək lazım gələrsə, bunun üçün qəbul edilmiş tədbirlər mümkün olduğu yerdə avtomatik şəkildə işə düşmək funksiyasına malik olmalıdır, lakin, istənilən halda, bərabərləşdirici cihazlar idarəetmə vasitələri ilə təchiz edilərsə, onları sərnişin gəmilərinin arakəsmə göyertəsindən və yük gəmilərinin suüstü göyertəsindən idarə etmək mümkün

olmalıdır. Bu qurğular idarəetmə vasitələri ilə birgə Administrasiya üçün məqbul vəziyyətdə olmalıdır. Bərabərləşdirmə cihazlarının istifadəsi ilə əlaqədar uyğun məlumat gəminin kapitanına təqdim edilməlidir. (Əvəz edilib Res.MSC.421(98))

5.1 Qeyd olunan bərabərləşdirmədə iştirak edən tanklar və şöbələr bərabərləşdirmə şöbələrinə daxil olan su axınının gecikməməsini təmin etmək üçün hava boruları, yaxud yetərli çarpaz kəsiliş vasitələrinin ekvivalentləri ilə təchiz edilməlidir.

5.2 s_i amili gəminin su kəsiminin son olaraq suya batdığı hallarda sıfıra bərabər qəbul edilməlidir və bu zaman suya düşmə, yana əyilmə və diferent qiymətləri nəzərə alınır: (Əvəz edilib. Res.MSC.421(98))

.1 davamlı şəkildə subasmanın baş verə biləcəyi olan dəliklərin aşağı kənarı və qeyd olunan subasma s_i amilin hesablanmasında nəzərə alınmır. Bu dəliklərə su keçirməyən qapılar, yaxud baca örtükləri vasitəsilə bağlanan hava boruları, ventilyatorlar və dəliklər daxildir; və

.2 sərnişin gəmilərində arakəsmə göyertənin hər hansı bir hissəsi II-2 sayılı fəslə uyğunluq məqsədilə üfüqi təxliyə marşrutunu nəzərdə tutur.

5.3 Hər hansı aralıq mərhələdə, yaxud yekun subasma mərhələsində s_i amili sıfır kimi qəbul edilir və bu zaman suya düşmə, yan əyilmə və diferentkol qiymətləri və aşağıdakılardan hər hansı biri nəzərə alınır:

- .1 II-2 fəslin tələblərinə cavab vermək üçün nəzərdə tutulmuş sərnişin gəmilərinin arakəsmə göyertəsində və yük gəmilərinin suüstü bortun göyertəsində olan hər hansı şaquli çıxış lyukunun suya batması;
- .2 Girişi, yaxud istismarı mümkün olmayan, arakəsmə göyertənin və yük gəmilərinin suüstü bortunun göyertəsinin yuxarisında yerləşən, su keçirməyən arakəsmələrin bütövlüyünü təmin etmək üçün nəzərdə tutulmuş su keçirməyən qapılar, bərabərləşdirmə cihazları, boru xətləri, yaxud ventilyasiya kanalları üzərindəki klapanların istismarı üçün nəzərdə tutulmuş hər hansı idarəetmə vasitələri; və
- .3 guman edilən uzununa zədələnmənin sərhədləri daxilində yerləşən və sukeçirməyən məhdudlaşdırıcı qurğudan keçən boru kəmərləri, yaxud ventilyasiya kanallarının hər hansı bir hissəsinin suya batması, əgər bu su basması hesab edilməyən bölmələrin progressiv su basmasına gətirib çıxarsa. (Əvəz edilib. Res.MSC.421(98))

5.4 Halbuki, davamlı şəkildə subasma nəticəsində şöbələrdəki subasma zamanı zədələnmə və zədəyə qarşı davamlılıq hesablamalarında əlavə subasma fazalarındakı bərabərləşdirmə nəzərə alınmaqla $S_{intermediate, i}$ - nin çoxsaylı qiymətlərini hesablamaq olar.

5.5 5.3.1 bəndində nəzərdə tutulanlar istisna olmaqla, su keçirməyən lyuk qapaqları və göyertə illüminatorları, kiçik su keçirməyən baca örtükləri, məsafədən idarə olunan su keçirməyən sürüşən qapılar, açılmayan tipli bort illüminatorları, eləcə də su keçirməyən giriş qapıları və baca örtükləri vasitəsilə gəmi dənizdə olduğu

zaman bağlamaq lazım olan dəliklər nəzərdə tutulmur. (Əvəz edilib. Res.MSC.421(98))

6 Üfüqi su keçirməyən sərhədlər təxmin edilən suyun səviyyəsindən yuxarıda quraşdırılırsa, aşağı şöbə, yaxud şöbə qrupları üçün hesablanmış s-qiyməti 1.1-ci bənddə müəyyən edilmiş qiymətini 6.1-ci bəndə uyğun olaraq üfüqi arakəsmənin yuxarisindəki otaqların su basmayacağı ehtimalını əks etdirən v_m azaltma amilinə vurmaqla əldə edilir.

6.1 v_m amili bu düsturdan əldə edilir:

$$v_m = v(H_j, n, m, d) - v(H_j, n, m-1, d)$$
 olduğu yerdə:

H_j, n, m təxmin edilən zədələnmiş şöbələr üçün subasmanın şaquli sahəsini məhdudlaşdırmağı nəzərdə tutan m^{th} üfüqi sərhədin $x_{1(j)} \dots x_{2(j+n-1)}$ uzunluq diapazonu daxilində metrlərlə göstərilən ana xəttin yuxarisindəki ən kiçik hündürlükdür.

$H_j, n, m-1$ təxmin edilən zədələnmiş şöbələr üçün subasmanın şaquli sahəsini məhdudlaşdırmağı nəzərdə tutan $(m-1)^{\text{th}}$ üfüqi sərhədin $x_{1(j)} \dots x_{2(j+n-1)}$ uzunluq diapazonu daxilində metrlərlə göstərilən ana xəttin yuxarisindəki ən kiçik hündürlükdür.

j gəminin arxa terminalında təxmin edilən zədələnmiş şöbələri ifadə edir;

m təxmin edilən suyun səviyyəsindən yuxarıya doğru hesablanmış hər bir üfüqi sərhədi təmsil edir;

d 2 saylı qaydada müəyyən edildiyi kimi, müzakirə edilən gəminin suya oturma dərəcəsidir;

x_1 və x_2 7-1 saylı qaydada nəzərdə tutulmuş şöbə, yaxud şöbə qruplarının terminallarını ifadə edir.

6.1.1 $v(H_j, n, m, d)$ və $v(H_j, n, m-1, d)$ amilləri bu düsturdan əldə edilir:

$$v(H, d) = 0.8 \frac{(H - d)}{7.8}, \text{ if } (H_m - d) \text{ is less than, or equal to, } 7.8 \text{ m;}$$

$$v(H, d) = 0.8 + 0.2 \left[\frac{(H - d) - 7.8}{4.7} \right] \text{ in all other cases,}$$

olduğu yerdə:

$v(H_j, n, m, d)$ 1 kimi qəbul edilməlidir, əgər H_m $x_{1(j)} \dots x_{2(j+n-1)}$ diapazonu daxilində gəminin su keçirməyən sərhədinin üst hissəsi ilə üst-üstə düşərsə $v(H_j, n, 0, d)$, 0 kimi qəbul edilməlidir.

Heç bir halda v_m sıfırdan kiçik, yaxud 1-dən böyük qəbul edilməli deyil.

6.2 Ümumiyyətlə, üfüqi arakəsmələr üçün dA –nın A-ya hər bir qiyməti bu düsturdan əldə edilir:

$dA = p_i \cdot [v_1 \cdot S_{min1} + (v_2 - v_1) \cdot S_{min2} + \dots + (1 - v_{m-1}) \cdot S_{mim}]$
 olduğu yerdə:

$v_m = 6.1$ -ci bəndə müvafiq olaraq hesablanmış v -qiyməti;
 $S_{min} =$ fərz edilən zədələnmə, fərz edilən zədələnmə hündürlüyündən H_m aşağıya doğru genişlənsə, əldə edilmiş bütün zədələnmə kombinasiyaları üçün ən kiçik s -amili.

Qayda 7-3

Nüfuzetmə qabiliyyəti

1 Bu qaydalarda arakəsmə və zədələnmə və zədəyə qarşı davamlılıq hesablamalarının məqsədi üçün hər bir ümumi şöbə, yaxud şöbənin bir hissəsinin nüfuzetmə qabiliyyəti aşağıdakı kimi olacaq:

Otaqlar	Nüfuzetmə qabiliyyəti
Anbarlar üçün müvafiq	0.60
Yerləşdirmə ilə doldurulub	0.95
Mexanizmlərlə doldurulub	0.85
Boş otaqlar	0.95
Mayelər üçün nəzərdə tutulub	0, yaxud 0.95*

* **Daha ciddi tələbdəki nəticələrin hər hansı biri.**

2 Bu qaydalarda arakəsmə və zədələnmə və zədəyə qarşı davamlılıq hesablamalarının məqsədi üçün hər bir yük şöbəsi, yaxud şöbənin bir hissəsinin nüfuzetmə qabiliyyəti aşağıdakı kimi olacaq:

Otaqlar	Gəminin suya oturma dərəcəsində nüfuzetmə qabiliyyəti d_s	Gəminin suya oturma dərəcəsində nüfuzetmə qabiliyyəti d_p	Gəminin suya oturma dərəcəsində nüfuzetmə qabiliyyəti d_l
Quru yük otaqları	0.70	0.80	0.95
Konteyner otaqları	0.70	0.80	0.95
Ro-ro otaqları	0.90	0.90	0.95
Maye yüklər	0.70	0.80	0.95

3 Əgər hesablamalar nəticəsində əsaslandırılırsa, nüfuzetmə qabiliyyəti üçün digər ədədlərdən istifadə etmək olar.

Qayda 8

Sərnişin gəmisinin zədəyə qarşı davamlılığı ilə əlaqədar xüsusi tələblər

1 400, yaxud daha çox insan daşımaq üçün nəzərdə tutulmuş sərnişin gəmisində onun arxasındakı toqquşma arakəsməsi hissəsində su keçirməyən arakəsmə olmalıdır, belə ki, ön tərəf perpendikulyarından ölçülmüş $s_1=1$ əldə edilmiş A arakəsmə indeksi hesablamasına əsasən üç yüklənmə vəziyyətləri üçün və 0.08L daxilində bütün şöbələrə toxunan zədələnmə üçün istifadə edilir. Əgər A müxtəlif differentlər üçün hesablanarsa, bu tələbə həmin yüklənmə vəziyyətləri üçün də əməl edilməlidir.

2 36, yaxud daha çox insan daşımaq üçün nəzərdə tutulmuş sərnişin gəmisi 3-cü bənddə müəyyən edilmiş müddətə bortun korpusu boyunca zədələnməyə davam gətirə bilmək qabiliyyətinə malik olmalıdır. Bu qaydaya əməl edildiyinə qeyd olunan şəkildə nümayiş etməklə nail olmaq mümkündür ki, burada 7-2 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi s_1 üç yüklənmə vəziyyətləri üçün 0.9-dan az olmasın, hansı ki əldə edilmiş A arakəsmə indeksinin hesablanması üçün istifadə edilir. Əgər əldə edilmiş A indeksi müxtəlif differentlər üçün hesablanarsa, bu tələbə həmin yüklənmə vəziyyətləri üçün də əməl edilməlidir.

3 2-ci bəndə əməl edildiyini nümayiş etdirən zaman dəyən zərərin həcmi daşınan insanların cəmi sayından və L-dən asılı olmalıdır, belə ki: (Əvəz edilib. Res.MSC.421(98))

.1 2 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, zədənin şaquli məsafəsi gəminin nəzəri bazisindən başlayaraq ən dərin arakəsmənin suya oturma dərəcəsi 12.5 m yuxarıya uzanmalıdır və zədənin nisbətən kiçik şaquli məsafəsi s_1 –nin daha kiçik qiymətini verməli olduqda bu azaldılmış uzunluqdan istifadə edilməlidir.

2 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, zədənin şaquli məsafəsi gəminin nəzəri bazisindən başlayaraq ən dərin arakəsmə üzrə gəminin suya oturma dərəcəsinin mövqeyindən 12.5 m-dək yuxarıya uzadılır və əgər zədənin nisbətən kiçik şaquli məsafəsi nisbətən kiçik s_1 qiymətini verməli olarsa, həmin halda bu azaldılmış məsafə istifadə edilməlidir;

.2 400 və daha artıq sayda insan daşınmalı olduqda, 0.1B nüfuzetmə ilə əlaqədar, lakin gəminin bortundan gəminin daxilinə, ən dərin bölmənin suya oturma səviyyəsindən mərkəz xəttinədək sağ bucaq altında ölçülmüş 0.75 m-dən az olmamaqla, zədələnmənin uzunluğu 3 m-dən az olmamaq şərti ilə 0.03L hesab edilir;

.3 400-dən az sayda insan daşınmalı olduqda, su keçirməyən transvers arakəsmələr arasında bortun korpusu boyunca istənilən mövqedə zədələnmə dərinliyi ehtimal edilməlidir, bir şərtlə ki, qonşu su keçirməyən transvers arakəsmələr arasındakı məsafə ehtimal edilən zədələnmə dərinliyindən az olmasın. Əgər su keçirməyən transvers arakəsmələr arasındakı məsafə ehtimal edilən zədələnmə dərinliyindən az olarsa, bu halda 2-ci bəndə əməl edildiyini nümayiş etdirmək məqsədilə həmin arakəsmələrin yalnız birində səmərəlilik nəzərə alınmalıdır;

.4 36 nəfər insan daşınmalı olduqda, 0.75 m-dən az olmamaqla, 0.05B nüfuzetmə ilə əlaqədar olaraq zədələnmənin uzunluğu 3 m-dən az olmamaq şərti ilə 0.015L ehtimal edilməlidir; və

.5 Əgər 36-dan çox, lakin, 400-dən az sayda insan daşınmalı olarsa, zədələnmə dərinliyi və gəminin daxilinə nüfuzetmə qiymətləri .4 və .2. sayılı yarım-bəndlərdə müəyyən edildiyi kimi, 36 nəfər və 400 nəfər daşıyan gəmilər üçün tətbiq edilən zədələnmə dərinliyi və nüfuzetmə qiymətləri arasındakı xətti interpolyasiya vasitəsilə əldə edilməlidir.

Qayda 8-1 (Bununla əvəz olunub Res.MSC.436(99))

Sərnişin gəmilərini subasma hadisəsindən sonra sistemin imkanları və operativ informasiya

1 Tətbiqi

II-1/2.5 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, 120 m və daha böyük uzunluqda olan, yaxud üç və ya daha çox əsas şaquli zonalara malik sərnişin gəmiləri bu qaydanın müddəalarına cavab verməlidir.

2 Subasma nəticəsində zədələnmə halı baş verdikdə mühüm sistemin işləmə qabiliyyəti

Sərnişin gəmisi elə layihələndirilməlidir ki, II-2/21.4 sayılı qaydada müəyyən edilmiş sistemlər gəminin hər hansı bir su keçirməyən şöbəsi subasmaya məruz qaldıqda işlək vəziyyətdə qala bilsin.

3 Subasma hadisəsindən sonra operativ məlumatlar

3.1 Subasma hadisəsindən sonra limana sağ-salamat qayıtması üçün kapitana operativ məlumat vermək məqsədilə sərnişin gəmiləri 1-ci bəndə müəyyən edildiyi kimi aşağıdakılara malik olmalıdır:

.1 gəmi davamlılıq kompüterini; yaxud

.2 sahilə yerləşmiş dəstək,

Təşkilat tərəfindən işlənilmiş hazırlanmış təlimatlara əsaslanıb.

3.2 1 yanvar 2014-cü il tarixdən əvvəl inşa edilmiş sərnişin gəmiləri 1 yanvar 2025-ci ildən sonra ilk yenilənmə yoxlamasından gec olmayaraq 3.1-ci bəndin müddəalarına əməl etməlidir.

B-2 HISSƏSİ ARAKƏSMƏ, HERMETİKLİK və SUKEÇİRMƏZLİYİN BÜTÖVLÜYÜ Qayda 9

Tankerlərdən başqa ikiqat dibli sərnişin gəmiləri və yük gəmiləri

1 Gəminin normal istismarı və konstruksiyasına yararlı və uyğunluğunu təmin edəcək şəkildə, toqquşma arakəsmədən uzanaraq axterpik arakəsməsinədək ikiqat dibli hissə quraşdırılmalıdır.

2 İkiqat dibli hissənin yerləşdirilməsi tələb olunduqda, daxili dib hissəsi gəminin bortlarına doğru elə genişlənməlidir ki, dib hissəni alması dōngəsində mūhafizə etmək mōmkōn olsun. Əgər daxili dib hissəsi kil xətti ilə dōz paraleldən hər hansı səviyyənin aşağısında olmadıqda, qeyd olunan mūhafizə qənaətbəxş hesab edilir və şaquli məsafədən az yerləşdikdə, bu düsturda hesablandığı kimi, h , kil xəttindən ölçölür:

$$h = B/20$$

Halbuki, heç bir halda h qiyməti 760 mm-dən kiçik olmamalı və onun 2,000 mm-dən böyük olmağına ehtiyac yoxdur.

3.1 Drenaj qurğuları ilə əlaqədar ikiqat dibdə tikilmiş kiçik quyular lazım olduğundan aşağıya doğru uzanmamalıdır. Belə bir quyunun dibindən kil xətti ilə üst-üstə düşən müstəviyə qədər olan şaquli məsafə $h/2$ və ya 500 mm-dən az olmamalıdır, hansının daha böyük olması və ya bu qaydanın 8-ci bəndinə uyğunluğu gəminin həmin hissəsi üçün göstərilməlidir.

3.2 Bu qurğuların bu qaydaya uyğun olaraq ikiqat dibli hissədən əldə edilmiş eyni mūhafizəni təmin etdiyindən Administrasiya əmin olduğu zaman o, digər quyulara (məsələn, əsas mühərrikin altında sürtkü yağı üçün) icazə verə bilər.

3.2.1 Uzunluğu 80 m və daha yuxarı olan yük gəmisi və ya sərnişin gəmisi üçün, 8-ci bənddə göstərilədiyi kimi gəminin dib hissəsinin zədələnmələrə davam gətirmək bacarığını nümayiş etdirərək, ekvivalent qorunmaya sübut göstərilməlidir. Alternativ olaraq, əsas mühərriklərin altında sürtkü yağı üçün quyular h məsafəsi ilə müəyyən olunmuş sərhəd xəttinin altındakı ikiqat dibə uzana bilər, o şərtlə ki quyunun dibi və müstəvi arasındakı kil xətti ilə üst-üstə düşən şaquli məsafənin $h/2$ hissəsindən və ya 500 mm-dən az olmasın, hansının daha böyük olması nəzərə alınmaqla.

3.2.2 Uzunluğu 80 m-dən az olan yük gəmiləri üçün qurğular Administrasiyanın razılığını təmin edən təhlükəsizlik səviyyəsini təmin etməlidir. (Əvəz edilib. Res.MSC.421(98))

4 İkiqat dibli hissəni su keçirməyən tankların, yaxud orta ölçülü quru çənlərin yolunda quraşdırmaq olmaz, bir şərtlə ki, dib hissəsi, yaxud bort zədələndiyi halda gəminin təhlükəsizliyi zəifləməsin.

5 Administrasiya ikiqat dib hissələrini gəminin həmin hissəsində quraşdırılması nəticəsində gəminin konstruksiyası və tam müvafiq şəkildə istismarına uyğun gəlmədiyindən əmin olduqda, 1.5-ci qaydanın müddəaları tətbiq edilən və qısa beynəlxalq reyslər çərçivəsində mütəmadi daşımalar həyata keçirən sərnişin gəmiləri üçün III/3.22 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, Administrasiya ikiqat dib hissələrin quraşdırılmasına icazə verməyə bilər.

6 2-ci bənddə göstərilədiyi kimi 1, 4, yaxud 5-ci bəndlərə müvafiq olaraq ikiqat dib hissəsinin quraşdırılmadığı sərnişin gəmisinin, yaxud uzunluğu 80 m və daha çox olan yük gəmisinin hər hansı bir hissəsi 8-ci bənddə müəyyən edildiyi kimi, gəminin həmin hissəsindəki dibin zədələnməsinə qarşı davam gətirmək bacarığına malik olmalıdır. Uzunluğu 80 m-dən az olan yük gəmiləri üçün alternativ qurğular Administrasiyanın razılığını ala bilən təhlükəsizlik səviyyəsini təmin etməlidir.

7 Sərnişin gəmisi, yaxud uzunluğu 80 m və daha yuxarı olan yük gəmisində qeyri-adi dib qurğuları yerləşdiyi halda 8-ci bənddə müəyyən edildiyi kimi, gəminin dib hissələrinin zədələnmələrə qarşı davam gətirmək bacarığını nümayiş etdirmək tələb olunur. Uzunluğu 80 m-dən az olan yük gəmiləri üçün alternativ qurğular Administrasiyanın razılığını ala bilən təhlükəsizlik səviyyəsini təmin etməlidir.

8 Əgər gəminin ehtimal edilən hər hansı bir dib hissəsinin zədələnməsi baş verərsə və zədənin ölçüsü aşağıdakı 2-ci yarım-bənddə müəyyən edilmiş olarsa, 3.1, 3.2.1, 6 yaxud 7-ci bəndlərin tələblərinə uyğunluğun sübuta yetirilməsinə o zaman nail olmaq mümkündür ki, s_i , 7-2 sayılı qaydaya müvafiq olaraq hesablandığı zaman bütün yükləmə-istismar şəraitləri üçün 1-dən kiçik olmasın.

.1 Bu cür otaqlarda subasma halları gəminin digər hissələrindəki qəza elektrik enerji və işıqlandırma mənbəyini, daxili rabitə, siqnalları yaxud digər qəza avadanlıqlarının sıradan çıxarmamalıdır.

.2 Ehtimal edilən zədənin ölçüsü aşağıdakı kimi olacaq:

	Gəminin burun perpendikulyarından 0.3 L üçün	Gəminin hər hansı digər hissəsi
Uzununa məsafədə	$1/3 L^{2/3}$, yaxud 14.5 m, hansı daha kiçik olarsa	$1/3 L^{2/3}$, yaxud 14.5 m, hansı daha kiçik olarsa
Yan tərəf ölçüsü	$B/6$, yaxud 10 m, hansı daha kiçik olarsa	$B/6$, yaxud 5 m, hansı daha kiçik olarsa
Şaquli məsafədə, kil xəttindən ölçülən	$B/20$, 0.76 m-dən az olmamaq və 2 m-dən çox olmamaqla	$B/20$, 0.76 m-dən az olmamaq və 2 m-dən çox olmamaqla

.3 Əgər .2-ci yarım-bənddə müəyyən edilmiş maksimal zədələnmədən kiçik ölçüdə olan hər hansı zədələnmə daha ağır nəticələrə gətirib çıxararsa, qeyd olunan zədələnmə nəzərə alınmalıdır. (Əvəz edilib. Res.MSC.421(98))

9 Sərnişin gəmilərində iri ölçülü aşağı anbarlar üçün Administrasiya kil xəttindən ölçülən ikiqat dibli hissənin hündürlüyünü $B/10$, yaxud 3 m-dən böyük olmamaq şərti ilə, hansı daha kiçik olarsa, artırılmasını tələb edə bilər. Alternativ olaraq, 8-ci bəndə müvafiq olaraq, şaquli məsafəni artırmağı nəzərdə tutmaqla dib zədələnmələrini həmin sahələr üçün hesablamaq olar.

Qayda 10

Su keçirməyən arakəsmələrin inşası

1 Hər bir su keçirməyən arakəsmə, istər transvers, istərsə də uzununa olsun, 2.17-ci qaydada müəyyən edildiyi kimi, konstruksiya elementlərindən istifadə etməklə inşa olunmalıdır. Bütün hallarda, su keçirməyən arakəsmələr ən azı sərnişin gəmisinin arakəsmə göyertəsinə və yük gəmisində suüstü bortun göyertəsinə kimi yüksələn təzyiqli dəstəkləmək imkanına malik olmalıdır. (Əvəz edilib. Res.MSC.421(98))

2 Su keçirməyən arakəsmələrdə girintili-çıxıntılı (reseslər) hissələr onların hər birinin baş verdiyi yerdə arakəsmə kimi möhkəm olmalıdır.

Qayda 11

Su keçirməyən arakəsmələrin və s. ilkin sınağı

1 Maye saxlamaq üçün nəzərdə tutulmamış su keçirməyən otaqları və ballastı saxlamaq üçün nəzərdə tutulmuş yük anbarlarının su ilə doldurularaq sınaqdan keçirilməsi məcburidir. Su ilə doldurularaq sınaq aparılmadıqda, praktiki cəhətdən mümkün olduğu yerdə su şlanqı şırnağı testi aparılmalıdır. Bu sınaq gəminin quraşdırılmasının ən son mərhələsində həyata keçirilməlidir. Əgər su şlanqı şırnağı testinin aparılması mexanizm, elektrik avadanlıqlarının izolyasiyası, yaxud avadanlığın ayrı-ayrı hissələrinin zədələnməsi nəticəsində praktik cəhətdən mümkün olmazsa, bu cür testlər qaynaq birləşmələrinin mükəmməl olaraq vizual şəkildə yoxlanması ilə əvəz edilə bilər və lazım gələrsə, bu cür yoxlamalar boya indikatoru və ya sızmanın ultrasəs sınağı, yaxud bu kimi ekvivalent yoxlama vasitələri ilə müşayiət edilə bilər. İstənilən halda, su keçirməyən arakəsmələrin diqqətlə yoxlanması həyata keçirilməlidir.

2 Forpik, ikiqat dibli (o cümlədən, tağşəkilli killər) və daxili bortlar 10.1 sayılı qaydanın tələblərinə uyğun olaraq suyu təzyiqlə vurmaqla sınaqdan keçirilməlidir.

3 Maye saxlamaq üçün nəzərdə tutulmuş və gəminin su keçirməyən arakəsməsinin bir hissəsini təşkil edən tanklar layihə təzyiqinə müvafiq olaraq hermetiklik və quruluş möhkəmliyinə dair suyu təzyiqlə vurmaqla sınaqdan keçirilməlidir. Suyun təzyiqli heç bir halda hava borularının üst hissəsindən, yaxud tankın üst hissəsində 2.4 m yuxarı səviyyədə (hansı daha böyük olarsa) az olmamalıdır.

4 2 və 3-cü bəndlərinə qeyd edilən sınaqlar arakəsmə struktur cihazlarının su keçirmədiyinə, yaxud maye neft məhsullarını daşımaq üçün və ya xüsusi məqsədlər üçün olan hər hansı bir şöbənin yararlılıq sınağı kimi nəzərdə tutulmadığına təminat vermək üçündür, çünki, mayenin çənə, yaxud onun birləşdiricilərinə daxilolma hündürlüyündən asılı olaraq bu cür şöbələr və avadanlıqlar üçün daha sərt xassəli sınaqlar lazım gələ bilər.

Qayda 12 (Bununla əvəz olunub Res.MSC.421(98))

Pik və maşın otağı arakəsmələri, avarlı val tunelləri və s.

1 Sərnişin gəmilərində arakəsmə göyertəyə və yük gəmilərində isə suüstü bortun göyertəsinədək su keçirməyən toqquşma (taran) arakəsməsi quraşdırılır. Bu arakəsmə ön tərəf perpendikulyarından 0.05L, yaxud 10 m-dən kiçik olmayan məsafədə (hansı nisbətən kiçik olarsa), 0.08L, yaxud 0.05L + 3 m-dən böyük olmayan (hansı nisbətən böyük olarsa) məsafədə (Administrasiyanın müvafiq icazəsi istisna olmaqla) yerləşir.

2 Gəmi elə layihələndirilməlidir ki, 7-2 sayılı qaydaya əsasən hesablanan s₀ ön dərin bölmədə suya oturma şəraitində, diferent səviyyəsində və ya istənilən diferent yüklənmə şəraitində 1-dən az olmasın, əgər gəminin taran arakəsməsindən ön tərəfində istənilən hissəsini şaquli sərhədlər olmadan su altında qalmışdır.

3 Suyun kəsimindən aşağıda gəmi korpusunun istənilən hissəsi ön tərəf perpendikulyarı istiqamətinə uzanarsa, məsələn, bulbos burun kimi, 1-ci bənddə nəzərdə tutulmuş məsafələr aşağıdakı nöqtələrdən birindən ölçülməlidir (ən kiçik ölçünü hansı verərsə):

.1 qeyd olunan çıxıntının orta uzunluğunda;

.2 ön tərəf perpendikulyarından 0.015L irəlindəki məsafədə; yaxud

.3 ön tərəf perpendikulyarından 3 m irəlindəki məsafədə.

4 Arakəsmədə çıxıntılı (reseslər) hissələr ola bilər, bir şərtlə ki, onlar 1-ci yaxud 3-cü bənddə təsvir edilmiş məhdudiyyətlər çərçivəsində olsun.

5 Heç bir qapılar, lyuklar, giriş dəlikləri, ventilyasiya kanalları, yaxud hər hansı digər dəliklər sənişin gəmilərində arakəsmə göyertəsindən və yük gəmilərində suüstü bortun göyertəsindən aşağıda yerləşən toqquşma arakəsməsində quraşdırılmamalıdır.

6.1 6.2-ci bənddə nəzərdə tutulmuş hallar istisna olmaqla, sənişin gəmilərində arakəsmə göyertədən və yük gəmilərində suüstü bortun göyertəsindən aşağıda, forpik tankdan mayeni daşımaq üçün toqquşma arakəsməsindən yalnız bir boru keçə bilər, bir şərtlə ki, qeyd olunan boru, sənişin gəmilərində arakəsmə göyertədən və yük gəmilərində suüstü bortun göyertəsindən yuxarıda yerləşən vintli klapanla təchiz olunsun və klapanın qutusu isə forpik tankının daxilindən toqquşma arakəsməsinə bərkidilsin. Halbuki, Administrasiya bu klapanı toqquşma arakəsməsinin korma hissəsində quraşdırılmasına icazə verə bilər, bir şərtlə ki, həmin klapanın quraşdırıldığı bölmə yük otağı olmasın və o, istənilən istismar şəraitində asan əlçatımlı olsun. Bütün klapanlar polad, bürünc, yaxud digər təsdiq olunmuş özlü materialdan hazırlanmalıdır. Boz çuqun və oxşar materiallardan hazırlanmış klapanların istifadəsinə icazə verilmir.

6.2 Əgər forpik iki müxtəlif növlü mayeni saxlamaq üçün bölünərsə, Administrasiya sənişin gəmilərində arakəsmə göyertədən və yük gəmilərində suüstü bortun göyertəsindən aşağıda toqquşma arakəsməsi vasitəsilə, hər biri 6.1-ci bəndin tələb etdiyi kimi quraşdırılmış iki borunun keçməsinə icazə verə bilər, bir şərtlə ki, Administrasiya forpikdə əlavə arakəsmənin olduğunu və gəminin təhlükəsizliyinin təmin edildiyini nəzərə alaraq ikinci borunun quraşdırılmasından başqa həll yolunun praktiki şəkildə mümkünsüzlüyündən əmin olsun.

7 Əgər burun hissədə uzun üst tikili olarsa, toqquşma arakəsməsi, Administrasiya sənişin gəmilərində arakəsmə göyertədən və yük gəmilərində suüstü bortun göyertəsindən yuxarıdakı növbəti göyertəyədək sukeçirməyən şəkildə uzadılmalıdır. Bu uzadılma birbaşa arakəsmənin üstündə yerləşməyə də bilər, bir şərtlə ki, o, 8-ci bəndin icazə verdiyi hallar istisna olmaqla, 1 yaxud 3-cü bənddə təsvir edilən hədlər çərçivəsində olsun və çıxıntı yaradan göyertənin həmin hissəsi su keçirməyən formada səmərəli hazırlansın. Bu uzadılma elə bir formada quraşdırılmalıdır ki, zədələnmə,

yaxud ayrılma baş verdikdə, burun qapısı və ya apparelin hər hansı hissəsi ilə ona ziyan dəyməsin.

8 Əgər burun qapıları quraşdırılmış olarsa və maili yük appareli sərnişin gəmilərində arakəsmə göyertənin və yük gəmilərində suüstü bortun göyertəsinin yuxarisında toqquşma arakəsməsinin uzunluğunun bir hissəsini təşkil edirsə, həmin apparel tam uzunluğu boyunca su keçirməməlidir. Yük gəmilərində suüstü bortun göyertəsindən yuxarıda yerləşən apparelin 2.3 m-dən böyük çıxıntı əmələ gətirən hissəsi 1, yaxud 3-cü bənddə müəyyən edilmiş limitdən irəliyə uzadıla bilər. Yuxarıdakı tələblərə cavab verməyən apparellər toqquşma arakəsməsinin davamı kimi nəzərə alınmır.

9 Suüstü bortun göyertəsinin üzərində toqquşma arakəsməsinin davamındakı dəliklərin sayı gəminin konstruksiyası və normal istismarına uyğun olaraq minimuma endirilməlidir. Bütün qeyd olunan dəliklər sukeçirməzlik qabiliyyətinə malik qapanma imkanı olmalıdır.

10 Arakəsmələr maşın bölməsində ayrıca, yük və yaşayış otaqları otaqlarından gəminin burun və korma hissəsində quraşdırılır və onların sərnişin gəmilərində arakəsmə göyertəyə və yük gəmilərində suüstü bortun göyertəsində sukeçirməzliyi təmin olunmalıdır. Axterpik arakəsmə göyertəsinə və suüstü bortun göyertəsində su keçirməyən formada hazırlanmalıdır. Halbuki, arakəsmə göyertəsindən və suüstü bortun göyertəsindən aşağıda axterpik arakəsmə çıxıntılı hissəyə malik olmalıdır, bir şərtlə ki, arakəsmə ilə əlaqədar gəminin təhlükəsizlik səviyyəsi buna görə aşağı düşməsin.

11 Bütün hallarda arxa hissədəki borular orta həcmli su keçirməyən otaqlarda yerləşdirilməlidir. Sərnişin gəmilərində korma kipgəci su keçirməyən avarlı val tunelində, yaxud digər su keçirməyən otaqda yerləşdirilməlidir ki, əgər korma kipgəcindən sızma nəticəsində subasma baş verərsə, arakəsmə göyertə suya batmasın. Yük gəmilərində korma borusu cihazlarının zədələnməsi nəticəsində gəmiyə suyun daxil olması təhlükəsini minimuma endirmək üçün Administrasiyanın razılığı əsasında digər tədbirləri görülməlidir.

Qayda 13

Sərnişin gəmilərin su keçirməyən arakəsmələrdə arakəsmə göyertəsindən aşağıda dəliklər

1 Gəminin konstruksiyası və uyğun şəkildə işləməsinə müvafiq olaraq su keçirməyən arakəsmələrdəki dəliklərin sayı minimuma endirilməlidir.

2.1 Su keçirməyən arakəsmələrdən borular, şpiqatlar, elektrik kabelləri və s. çəkən zaman arakəsmələrin sukeçirməzliyin bütövlüyünə təminat vermək lazımdır.

2.2 Boru xətləri sisteminin bir hissəsini təşkil etməyən klapanlara su keçirməyən arakəsmələrdə quraşdırmağa yol verilməməlidir.

2.3 Qurğuşun, yaxud digər istiyə həssas materiallar su keçirməyən arakəsmələrə nüfuz edən sistemlərdə istifadə edilməməlidir, çünki, yanğın hadisəsi baş verdiyi zaman qeyd olunan sistemlər arakəsmələr sukeçirməzlik bütövlüyünü poza bilər.

3 9.1-ci bənddə və 14-cü qaydada nəzərdə tutulmuş hallar istisna olmaqla, yük otağının bitişik yük otağından ayıran su keçirməyən transvers arakəsmələrdə heç bir qapı, lyuk, yaxud giriş dəliklərin quraşdırılmasına icazə verilmir.

4 10-cu bəndə müvafiq olaraq, avarlı val tunellərinə gedən qapılardan başqa, əsas və köməkçi əsas mühərrikləri, o cümlədən, güc ehtiyaclarını qarşılayan qazanların yerləşdiyi otaqların hər birində birdən artıq qapı quraşdırmağa icazə verilmir. Əgər daha çox sayda val quraşdırılırsa, tunellərin arasında daxili keçidlər quraşdırılmalıdır. İki valın yerləşdiyi tunel otaqları ilə maşın otağı arasında yalnız bir qapı, yaxud ikidən artıq val olan gəmilərdə isə iki qapı quraşdırılmalıdır. Bu qapıların hamısı sürüşən tipli olmalı və onların kominqləri mümkün qədər yüksəkdə yerləşdirilməlidir. Bu qapıları arakəsmə göyertədən yuxarıda yerləşən yerdə əl ilə idarə etmək üçün ötürücü avadanlıq, mexanizmlər yerləşən otaqların xaricində yerləşdirilməlidir.

5.1 9.1-ci bənddə, yaxud 14-cü qaydada nəzərdə tutulmuş hallar istisna olmaqla, 7- ci bəndin tələblərinə uyğun olaraq, su keçirməyən qapılar enerji mənbəyi ilə idarə edilən sürüşən tipli olmalı, gəmi şaquli mövqedə olduğu zaman naviqasiya körpüsündə yerləşən mərkəzi idarəetmə postundan 60 s-dən gec olmamaq şərti ilə, eyni zamanda bağlanmaq qabiliyyətinə malik olmalıdır.

5.2 İstər enerji mənbəyi, istərsə də əl ilə idarə edilsin, enerji mənbəyi ilə idarə edilən sürüşən tipli su keçirməyən qapı, gəminin hər hansı bortunda 15° əyilmə bucağı olduğu zaman bağlanmaq imkanına malik olmalıdır. Həmçinin, qapının hər bir tərəfinə təsir edə biləcək güc nəzərə alınmalıdır; təcrübədə rast gəlinədiyi kimi, su dəlikdən içəriyə axan zaman hidrostatik təzyiq, su sütununun ekvivalent təzyiqi qapının mərkəzi xəttində kominqsdən ən azı 1 m yuxarıda qəbul edilir.

5.3 Su keçirməyən qapının idarəetmə elementləri, o cümlədən, hidravlik boru xətləri və elektrik kabelləri gəmidə baş verən hər hansı zədələnmə zamanı onların da korlanma ehtimalını azaltmaq məqsədilə qapıların yerləşdiyi arakəsməyə mümkün qədər yaxın yerdə saxlanmalıdır. Su keçirməyən qapılar və onların idarəetmə elementləri, 2 saylı qaydada müəyyən edildiyi kimi, gəminin nəzəri eninin beşdə bir hissəsi çərçivəsində olmalıdır ki, gəmi zədələnməyə məruz qalarsa (qeyd olunan məsafə ən dərin bölmənin suya oturma dərəcəsi səviyyəsində mərkəz xətti istiqamətində sağ bucaqlarda ölçülür), gəminin zədələnməmiş hissəsi su keçirməyən qapıların idarə edilməsi üçün heç bir xətdən yaratmasın.

6 Bütün məsafədən idarəetmə məntəqələri enerji mənbəyi ilə idarə edilən sürüşən tipli su keçirməyən bütün qapıların açıq, yaxud bağlı olduğunu göstərən vasitələrlə təchiz edilməlidir. Məsafədən idarəetmə məntəqələri 7.1.5-ci bəndin tələb etdiyi kimi, yalnız naviqasiya körpüsündə, yaxud 7.1.4-cü bəndin tələb etdiyi kimi, arakəsmə göyertədən yuxarıda əl ilə idarəetmə məkanında olmalıdır.

7.1 Hər bir enerji mənbəyi ilə idarə edilən sürüşən tipli su keçirməyən qapı:

.1 şaquli, yaxud üfüqi hərəkətə malik olmalı;

.2 10- cu bəndin tələblərinə əməl etməklə, bir qayda olaraq, 1.2 m maksimal maneəsiz açılma eninədək məhdudlaşmalıdır. Administrasiya səmərəli istismar məqsədilə nisbətən böyük qapıların quraşdırılmasına icazə verə bilər, bir şərtlə ki, digər təhlükəsizlik texnikası tədbirləri, o cümlədən, aşağıdakılar nəzərə alınsın:

.1 Sızmaların qarşısını almaq məqsədilə qapının və onun bağlayıcı ləvazimatlarının möhkəmliyinə xüsusi diqqət verilməlidir; və

.2 Qapı B/5 ziyan sahəsindən kənarında yerləşməlidir;

.3 Elektrik enerjisi, hidravlik enerji, yaxud Administrasiya tərəfindən məqbul hesab edilən hər hansı digər enerji mənbəyindən istifadə etməklə qapı açılıb-bağlanması üçün zəruri avadanlıqlarla təchiz edilməlidir;

.4 Əl ilə idarə olunan fərdi mexanizmlə təchiz edilməlidir. Hər iki tərəfdən qapını əl ilə açıb-bağlamaq və bundan əlavə, nazim çarx, yaxud bu cür təhlükəsizlik səviyyəsini təmin etmək məqsədilə Administrasiya üçün məqbul hesab edilən digər vasitələrlə, arakəsmə göyertədən yuxarıda giriş imkanı olan yerdən qapını bağlamaq imkanları nəzərə alınmalıdır. Fırlanma istiqaməti, yaxud digər hərəkət bütün idarəetmə məntəqələrində aydın şəkildə göstərilməlidir. Əl ilə idarə edildikdə qapının tam bağlanması üçün zəruri vaxt, gəmi şaquli vəziyyətdə olduğu zaman 90 saniyəni keçməməlidir.

.5 Qapını hər iki tərəfdən enerji mənbəyi ilə açıb-bağlamaq üçün və naviqasiya körpüsündə mərkəzi idarəetmə postundan elektrik enerji mənbəyi ilə qapını açıb-bağlamaq üçün idarəetmə elementləri təchiz edilməlidir.

.6 Ərazidəki hər hansı digər qəza-xəbərdarlıq siqnalından ayrıca yerləşdirilmiş səsli qəza-xəbərdarlıq siqnalına malik olmalıdır ki, qapı enerji mənbəyi ilə məsafədən bağlandığı zaman səsli siqnal işə düşməli və ən azı 5 saniyə səslənməli, lakin, o, qapı hərəkət etməyə başlamazdan əvvəl 10 saniyədən çox səslənməməli və qapı tamamilə bağlananadək səslənməyə davam etməlidir. Əl ilə məsafədən idarə edildiyi zaman qəza-xəbərdarlıq siqnalının yalnız qapı hərəkət edərkən səslənməsi kifayətdir. Bundan əlavə, sərnəşinlərin yerləşdiyi ərazilərdə və səs-küyün yüksək olduğu ərazilərdə Administrasiya qapıda səsli qəza xəbərdarlıq siqnalına əlavə olaraq sayrışan vizual siqnalı da quraşdırmağı tələb edə bilər; və

.7 Enerji altında təxminən oxşar bağlanma sürəkliyinə malik olmalıdır. Qapının hərəkətə başlamasından tam bağlanma mövqeyinə çatanaqədək istənilən halda, gəmi şaquli vəziyyətdə olduğu zaman bağlanma vaxtı 20 sn., yaxud 40 sn-dək olmalıdır.

7.2 Enerji mənbəyi ilə idarə edilən sürüşən tipli su keçirməyən qapılar üçün tələb edilən elektrik enerjisi, birbaşa qəza paylayıcı şitindən, yaxud arakəsmə göyertədən yuxarıda yerləşmiş xüsusi təyinatlı paylayıcı şitdən təchiz edilməlidir. Müvafiq idarəetmə, göstərici və qəza-xəbərdarlıq şəbəkələri birbaşa qəza paylayıcı şitindən, yaxud arakəsmə göyertədən yuxarıda yerləşmiş xüsusi təyinatlı paylayıcı şitdən qidalanmalı və əsas, yaxud qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyindən hər hansı biri sıradan çıxdığı zaman 42.3.1.3-cü qaydanın tələbinə uyğun olaraq, müvəqqəti qəza- elektrik enerjisi mənbəyindən avtomatik şəkildə enerji ilə təchiz edilmək qabiliyyətinə malik olmalıdır.

7.3 Enerji mənbəyi ilə idarə edilən sürüşən tipli su keçirməyən qapılar aşağıdakılardan hər hansı birinə malik olmalıdır:

.1 Hər biri bütün qapıları eyni zamanda bağlamaq qabiliyyətinə malik mühərrik və nasoslarla təchiz olunmuş iki müstəqil elektrik enerjisi mənbəyinə malik mərkəzləşmiş hidravlik sistem. Bundan əlavə, bütün qurğular 15° əks təmayül üzrə ən azı üç dəfə - bağlamaq-açmaq-bağlamaq funksiyalarını icra etmək üçün kifayət qədər potensialı olan hidravlik akkumulyatorlara malik olmalıdır. Bu iş mərhələsi nasosda təzyiq olmadığı zaman akkumulyatorları təmin etməlidir. Hidravlik sistemdə istifadə edilən maye qurğusunun quraşdırıldığı zaman rast gəlmək mümkün olan temperaturları nəzərə alaraq seçilməlidir. İstismar sisteminin konstruksiyası enerji mənbəyi ötürücüsü ilə birgə hidravlik sistemin birdən artıq qapının işləməsinə mənfi təsir göstərən tək bir imtina ehtimalını azaltmalıdır. Enerji mənbəyi ilə idarə edilən sistemə və qaz səviyyəsinin azaldığını bildirən qəza-xəbərdarlıq siqnalına, yaxud hidravlik akkumulyatorlarda saxlanan enerji itkisinə nəzarət edən digər effektiv vasitələrə xidmət göstərən hidravlik sistemi, hidravlik yağı çənləri üçün səviyyənin azaldığını bildirən qəza-xəbərdarlıq siqnalı ilə təchiz edilməlidir. Bu qəza-xəbərdarlıq siqnalları həm audio, həm də vizual olmalı və naviqasiya körpüsündəki mərkəzi idarəetmə postunda yerləşməlidir; yaxud

.2 Hər bir qapı üçün müstəqil hidravlik sistemi (hər biri elektrik enerjisi mənbəyinə malik və qapını açib-bağlamaq üçün mühərrik və nasoslarla təchiz olunmuş şəkildə). Bundan əlavə, orada 15° əks təmayül üzrə ən azı üç dəfə - bağlamaq-açmaq-bağlamaq funksiyalarını icra etmək üçün kifayət qədər potensiala malik hidravlik akkumulyator olmalıdır. Bu iş mərhələsi nasosda təzyiq olmadığı zaman akkumulyatorları təmin etməlidir. Hidravlik sistemdə istifadə edilən maye qurğusunun quraşdırıldığı zaman rast gəlmək mümkün olan temperaturları nəzərə alaraq seçilməlidir. Qaz təzyiqinin azaldığını bildirən qrup qəza-xəbərdarlıq siqnalı, yaxud hidravlik akkumulyatorlarda saxlanan enerji itkisinə nəzarət edən digər effektiv vasitələrin naviqasiya körpüsündə, mərkəzi idarəetmə postunda yerləşdirilməsi təmin edilməlidir. Saxlanmış enerji itkisini göstərən siqnal hər bir yerli idarəetmə məntəqəsi üçün də təchiz edilməlidir; yaxud

.3 hər bir enerji mənbəyi qapını açib-bağlamaq bacarığına malik mühərrikdən ibarət olan hər bir qapı üçün müstəqil elektrik sistemi və mühərriki. Əsas, yaxud qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyindən hər hansı biri sıradan çıxdığı zaman 42.4.2 -ci qaydanın tələbinə uyğun olaraq, enerji təchizatı mənbəyi müvəqqəti qəza- elektrik enerjisi mənbəyindən avtomatik şəkildə enerji ilə təchiz edilmək qabiliyyətinə malik olmalıdır və o, 15° əks təmayül üzrə ən azı üç dəfə - bağlamaq-açmaq-bağlamaq funksiyalarını icra etmək üçün kifayət qədər potensiala malik olmalıdır. 7.3.1, 7.3.2 və 7.3.3 sayılı bəndlərdə müəyyən edilmiş sistemlər üçün aşağıdakıları nəzərə alınmalıdır: Enerji mənbəyi ilə idarə edilən su keçirməyən sürüşən tipli qapılar üçün enerji sistemləri hər hansı digər enerji sistemindən ayrı olmalıdır. Hidravlik ötürücülər istisna olmaqla, elektrik, yaxud hidravlik enerji mənbəyi ilə idarə edilən sistemlərdə baş verən tək bir sıradançıxma halı hər hansı qapının əl ilə idarə edilməsinə maneçilik törətməməlidir.

7.4 Döşəmədən minimum 1.6 m yuxarıda, arakəsmənin hər bir iki tərəfində idarəetmə dəstəkləri təchiz olunmalı və onlar elə yerləşməlidir ki, qapıdan keçən hər hansı şəxs hər iki dəstəyi açıq vəziyyətdə tuta bilsin və enerjini bağlama mexanizminin qəfil işə sala bilməsin. Qapının açılıb-bağlanması zamanı dəstəklərin hərəkət istiqaməti qapının hərəkət istiqamətində olmalı və aydın şəkildə göstərilməlidir.

7.5 Praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər, su keçirməyən qapılar üçün elektrik avadanlıqları və komponentlər arakəsmə göyertədən yuxarıda və təhlükəli sahələr və otaqların xaricində yerləşdirilməlidir.

7.6 Zərurət üzündən arakəsmə göyertəsindən aşağıda yerləşən elektrik komponentlərinin qutuları suya düşmək əleyhinə müvafiq mühafizə ilə təchiz edilməlidir.*

7.7 Elektrik enerjisi, idarəetmə şəbəkəsi, əlamət-göstərici və qəza-xəbərdarlıq şəbəkələri sıradançıxma hallarına qarşı elə mühafizə olunmalıdır ki, bir qapıda baş verən sıradançıxma halı hər hansı digər qapı şəbəkəsinin sıradan çıxmasına səbəb olmasın. Qəza-xəbərdarlıq signalında baş verən qısaqapanmalar, yaxud digər sıradançıxma halları və ya qapının əlamət-göstərici şəbəkələri həmin qapıda enerjinin kəsilməsi ilə nəticələnməməlidir. Cihazlar elə olmalıdır ki, su sızması arakəsmə göyertəsindən aşağıda yerləşən elektrik avadanlıqlarının daxilinə keçməsin.

7.8 Elektrik enerjisində, yaxud enerji mənbəyinin idarəetmə sistemi ilə idarə edilən sürüşən tipli su keçirməyən qapıda baş verən tək bir xəta bağlı qapının açılması ilə nəticələnməməlidir. 7.3-cü bənddə tələb edilən mühərriklərin hər birinə praktik cəhətdən mümkün ola bilən qədər yaxınlıqda - elektrik şəbəkəsinə qoşulma nöqtəsində enerji verilişinin mövcudluğunun davamlı şəkildə monitorinqi tələb olunur. Qeyd olunan enerji verilişində baş verən hər hansı bir itki naviqasiya körpüsündə mərkəzi idarəetmə postundakı səsli və görüntülü qəza-xəbərdarlıq signalını işə salmalıdır.

8.1 Naviqasiya körpüsündə mərkəzi idarəetmə postu iki idarəetmə rejiminə malik "imtiyaz rejimi" adlanan dəyişdirici açar olmalıdır: "Yerli idarəetmə postu" rejimi yerli postdan avtomatik bağlanması istifadə etmədən istənilən qapını açıb-bağlamağa imkan verir və "qapılar bağlıdır" rejimi isə açıq olan istənilən qapını bağlayır. "Qapılar bağlıdır" rejimi isə açıq olan istənilən qapını bağlayır. "Qapılar bağlıdır" rejimi qapılara yerində açmaq və yerli idarəetmə mexanizmini buraxdıqdan sonra qapıları avtomatik bağlamaq icazəsini verir. "İmtiyaz rejimi" dəyişdirici açarı adətən "yerli idarəetmə postu" rejimində olur. "qapılar bağlıdır" rejimi isə fəvqəladə vəziyyətdə, yaxud sınaq məqsədləri üçün istifadə olunur. "imtiyaz rejimi" dəyişdirici açarının etibarlığına xüsusi diqqət verilməlidir. Naviqasiya körpüsündə mərkəzi idarəetmə postu hər bir qapının açıq, yaxud bağlı olduğunu göstərmək üçün vizual indikatorlarla birgə hər bir qapının yerləşdiyi yeri göstərən diaqramla təchiz olunmalıdır. Qırmızı işıq qapının tam açıq olduğunu göstərir və yaşıl işıq isə qapının tam bağlı olduğunu göstərir. Qapı məsafədən bağlanarsa, qırmızı işıq yanib-sönərək aralıq mövqeyi göstərir. Əlamət-göstərici şəbəkəsi hər bir qapı üçün müstəqil idarəetmə şəbəkəsinə malik olmalıdır.

8.3 Mərkəzi idarəetmə postundan pult ilə hər hansı qapını açmaq mümkün olmamalıdır.

9.1 Əgər Administrasiya qeyd olunan qapıların mühüm olduğundan əmin olarsa, göyertə ilə yük otaqları arasında su keçirməyən arakəsmələrdə etibarlı su keçirməyən qapılar quraşdırmaq olar. Qeyd olunan qapılar asma, diyircəkli, yaxud sürüşən tipli ola bilər, amma onlar məsafədən idarə olunmamalıdır. Onlar mümkün qədər korpusun üzündən yuxarıda və praktiki cəhətdən mümkün qədər uzaqda yerləşdirilməlidir; lakin, heç bir halda, borta yaxın şaquli kənarlar 2 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, gəminin nəzəri enindən beşdə bir qədər kiçik, korpusun üzündəki məsafədə yerləşdirilməməlidir; qeyd olunan məsafə ən dərin bölmənin suya oturma dərəcəsində mərkəz xəttinədək sağ bucaqlarda ölçülür.

9.2 Əgər reys vaxtı qeyd olunan qapıdan hər hansı birinə çıxışı təmin etmək lazımdırsa, qapının icazəsiz açılmasına mane olan bir cihaz quraşdırılmalıdır. Qeyd olunan qapıları quraşdırmaq tələb olunarsa, onların sayı və yerləşmə mövqeləri xüsusi olaraq Administrasiya tərəfindən nəzərdən keçirilməlidir.

10 Maşın otaqları istisna olmaqla, arakəsmələrdə çıxarılıb-taxılan vərəqələrə icazə verilməməlidir. Administrasiya hər bir su keçirməyən arakəsmədə 7.1.2 sayı bənddə müəyyən edilmiş ölçülərə nisbətən daha böyük, birdən artıq enerji mənbəyi ilə idarə edilən sürüşən tipli su keçirməyən qapının həmin çıxarılıb-taxılan vərəqələrlə əvəz edilməsinə icazə verə bilər, bir şərtlə ki, bu qapılar dəniz üzgüçülüüyü zamanı bağlı vəziyyətdə saxlansın (kapitanın razılığı ilə təcili zərurət halları istisna olmaqla). Bu qapıların 90 saniyə ərzində əl ilə idarə olunan ötürücü ilə tam bağlanmaqla əlaqədar 7.1.4-cü bəndin tələblərinə cavab verməyə bilər.

11.1 Ekipajın yerləşdiyi otaqlardan qazanxanaya daxil olmaq üçün şaxtalar, yaxud tunellər boru xətlərinin çəkilişi, yaxud digər məqsədlər üçün su keçirməyən arakəsmələrdən keçir və onlar 16-1 sayılı qaydanın tələblərinə uyğun olaraq sukeçirməz olmalıdır. Qeyd olunan tunel, yaxud şaxtanın ən azı bir ucuna giriş, əgər dənizdə olarkən keçid kimi istifadə olunarsa, qeyd olunan hündürlüyə malik su keçirməyən şaxta vasitəsilə icra edilməlidir ki, arakəsmə göyertədən yuxarıda ona girişi təmin etmək mümkün olsun. Şaxtanın, yaxud tunelin digər ucuna giriş gəmidəki yerin tələbinə görə su keçirməyən qapı vasitəsilə icra edilməlidir. Qeyd olunan şaxtalar, yaxud tunellər toqquşma arakəsmədən kormaya birinci arakəsmədən keçməməlidir. (Bununla əvəz olunub Res.MSC.421(98))

11.2 Tunelləri su keçirməyən arakəsmələrdən keçməsi nəzərdə tutularsa, bunlar Administrasiya tərəfindən xüsusi olaraq nəzərə alınmalıdır.

11.3 Əgər dondurulmuş mövcud yük ilə əlaqədar nəzərdə tutulmuş ventilyasiya şaxtaları və kanalları, yaxud təbii və məcburi ventilyasiya üçün kanalların çəkilməsi birdən artıq su keçirməyən arakəsmədən keçərsə, o halda, qeyd olunan dəliklərin bağlanması üçün vasitə enerji mənbəyinin köməyi ilə idarə olunmalı və arakəsmə göyertədən yuxarıda, mərkəzi idarəetmə postundan bağlanmaq imkanına malik olmalıdır.

Qayda 13-1

Yük gəmilərində su keçirməyən arakəsmələrdə və daxili göyertələrdə dəliklər

1 Su keçirməyən arakəsmələrdə dəliklərin sayı gəminin konstruksiyası və uyğun şəkildə işləməsinə müvafiq olaraq saxlanmalıdır. Su keçirməyən arakəsmələr və daxili göyertələrdən boru xətləri, ventilyasiya kanalları, elektrik kablələri və s. cihazların keçməsi zəruri olarsa, o halda sukeçirməzliyin bütövlüyünü qoruyub saxlamaq üçün tədbirlər görülməlidir. Administrasiya suüstü bortun göyertəsindən yuxarıda yerləşən dəliklərin su keçirməzliyi ilə əlaqədar tələblərin yerinə yetirilməsini azalda bilər, bir şərtlə ki, davamlı şəkildə subasmanı asanlıqla nəzarətə almaq mümkün olsun və gəminin təhlükəsizliyi zəifləməsin.

2 Dənizdə olarkən korpus daxilindəki dəliklərin sukeçirməzliyinin bütövlüyünü təmin etmək üçün nəzərdə tutulmuş qapılar sürüşən tipli su keçirməyən qapılar olmalı və naviqasiya körpüsündən məsafədən bağlanmaq qabiliyyətinə malik olmalı və onları həmçinin yerində (postdan) arakəsmənin hər iki tərəfindən idarə etmək mümkün olmalıdır. İdarəetmə postu qapıların açıq, yaxud bağlı olduğunu göstərən indikatorlarla təchiz edilməlidir və qapının bağlanması prosesi isə səsli qəza xəbərdarlıq signalı ilə təchiz edilməlidir. Əsas elektrik enerjisi mənbəyi sıradan çıxdığı zaman elektrik enerjisinin verilişi, qapıların idarə olunması və indikatorların işi təmin olunmalıdır. İdarəetmə sisteminin sıradan çıxmasının təsirini azaltmağa xüsusi diqqət yetirilməlidir. Hər bir enerji mənbəyi ilə idarə edilən sürüşən tipli su keçirməyən qapı əl ilə idarə olunan fərdi mexanizm ilə təchiz edilməlidir. Qapını hər iki tərəfindən əl ilə açmaq və bağlamaq mümkün olmalıdır.

3 Gəmi dənizdə olarkən adətən bağlı saxlanan korpus daxilindəki dəliklərin sukeçirməzliyinin bütövlüyünü təmin etmək üçün nəzərdə tutulmuş giriş qapıları və giriş bacasının örtüklərinin açıq, yaxud bağlı olduğunu yerində göstərmək məqsədilə naviqasiya körpüsü indikator vasitələri ilə təchiz olunmalıdır. Həmin qapı, yaxud baca örtüyünün üzərinə onların açıq saxlanmasının qadağan edildiyini göstərən bildiriş yerləşdirilməlidir.

4 Böyük yük otaqlarının daxili bölməsi üçün qaneedici konstruksiyaya malik su keçirməyən qapılar, yaxud apparellər quraşdırıla bilər, bir şərtlə ki, Administrasiya qeyd olunan qapılar, yaxud apparellərin mühüm əhəmiyyətindən əmin olsun. Bu qapılar, yaxud apparellər asma, diyircəkli, yaxud sürüşən tipli, yaxud apparellər ola bilər, amma onlar məsafədən idarə olunmamalıdır. Əgər reys zamanı bu qapılar, yaxud apparellərin hər hansı birinə girişi təmin etmək vacib olarsa, onların icazəsiz açılmasının qarşısını alan cihaz nəzərdə tutulmalıdır.

5 Dənizdə olarkən korpus daxilindəki dəliklərin sukeçirməzliyinin bütövlüyünü daimi şəkildə təmin etmək üçün digər bağlayıcı vasitələrin üzərində onların bağlı saxlanmasının vacibliyini göstərən bildirişlər yerləşdirilməlidir. Bir-birinə yaxın yerləşən boltlarla bərkidilmiş lyukların üzərinə qeyd olunan işarə (bildiriş) vurmağa ehtiyac yoxdur.

Qayda 14

Yük nəqliyyatı vasitələri və müşayiətedici personalı daşıyan sənişin gəmiləri

1 Bu qayda yük nəqliyyatı vasitələri və müşayiətedici personalın daşınması üçün nəzərdə tutulmuş, yaxud uyğunlaşdırılmış sənişin gəmilərinə tətbiq edilir.

2 Əgər qeyd olunan gəmidəki sənişinlərin, o cümlədən nəqliyyat vasitələrini müşayiət edən personalın sayı $12 + Ad/25$ -i keçməzsə, yük nəqliyyatı vasitələrinin yerləşdirilməsi üçün göyərtə otaqlarının ümumi sahəsi $Ad =$ olduqda və yaşayış otaqları mövqeyində və qeyd olunan otaqların girişindəki faydalı hündürlük 4 m-dən az olmazsa, su keçirməyən qapılarla (bu qapıların istənilən səviyyədə, yük otaqlarını bölən sukeçirməz arakəsmələrdə quraşdırılmaq mümkünlüyü istisna olmaqla) əlaqədar 13.9.1 və 13.9.2 sayılı qaydaların müddəaları tətbiq olunur. Bundan əlavə, hər bir qapının bağlı olduğunu

və bütün qapıların tam bərkidildiyini avtomatik şəkildə göstərmək üçün naviqasiya körpüsündə indikatorların quraşdırılması tələb olunur.

3 Əgər bu qaydaya müvafiq olaraq gəmidə su keçirməyən qapı quraşdırılmazsa, gəmiyə 2-ci bənddə nəzərdə tutulduğundan çox sayda sərnişin daşımaq üçün şəhadətnamə verilməyə bilər.

Qayda 15

Sərnişin gəmilərinin arakəsmə göyertəsindən aşağıda və yük gəmilərinin suüstü bortunun göyertəsindəki dəliklər

1 Gəminin konstruksiyası və uyğun şəkildə işləməsinə müvafiq olaraq, korpusun üzündəki dəliklərin sayı minimuma endirilməlidir.

2 Korpusun üzündə hər hansı dəliyi bağlamaq və açmaq üçün vasitələrin quraşdırılması və səmərəliliyi nəzərdə tutulmuş məqsəddə uyğun olmalı və onların quraşdırıldığı yerlər isə bütövlükdə, Administrasiyanın razılığına əsasən həyata keçirilməlidir.

3.1 Qüvvədə olan Yük markası haqqında Beynəlxalq Konvensiyanın tələblərinə müvafiq olaraq, illüminatorların aşağı kənarı borddan arakəsmə göyertəsində çəkilmiş və ən dərin bölmənin suya oturma dərəcəsi, yaxud 500 mm-dən yuxarıda (hansı daha böyük olarsa) gəminin nəzəri eninin ən aşağı 2.5% nöqtəsinə malik paralel xətdən aşağıda yerləşdirilməməlidir.

3.2 Aşağı kənarları sərnişin gəmilərinin arakəsmə göyertəsindən və yük gəmilərinin suüstü bortun göyertəsindən aşağıda yerləşən bütün bort illüminatorları 3.1-ci bənddə icazə verildiyi kimi, elə bir konstruksiyadan ibarət olmalıdır ki, gəmi kapitanının razılığı olmadan hər hansı bir şəxsin onu açmağının qarşısını effektiv şəkildə almaq mümkün olsun.

4 Bortun arakəsmə göyertəsində paralel çəkilmiş ən dərin bölmənin suya oturma dərəcəsi yuxarıda, 3.7 m hündürlükdə və üstəgəl 2.5% gəminin nəzəri enində ən aşağı nöqtəyə malik gəminin burun perpendikulyarından səkkizdə bir məsafədə yerləşən bort illüminatorları istisna olmaqla, asanlıqla və etibarlı şəkildə bağlanan və su keçirməz şəkildə örtülən bütün bort illüminatorlarında davamlı, asma tipli daxili fırtına qapaqları quraşdırılmalıdır; və sərnişin otaqları çıxarıla bilən fırtına qapaqlarına malik ola bilər, bir şərtlə ki, qüvvədə olan Yük markası haqqında Beynəlxalq Konvensiyanın tələb etdiyi fırtına qapaqları öz yerlərinə daimi bərkidilmiş vəziyyətdə olsun. Çıxarıla bilən qeyd olunan fırtına qapaqları onların nəzərdə tutulduğu bort illüminatorlarının yaxınlığında yerləşdirilməlidir.

5.1 Xüsusi olaraq yük daşımaq üçün nəzərdə tutulmuş hər hansı otaqda bort illüminatorları quraşdırılmamalıdır. (Bununla əvəz olunub Res.MSC.421(98))

5.2 Halbuki, yük, yaxud sərnişin daşınması üçün nəzərdə tutulmuş otaqlarda alternativ olaraq bort illüminatorları quraşdırıla bilər, lakin, onlar, yaxud onların fırtına qapaqları

elə bir konstruksiyaya malik olmalıdır ki, kapitanın razılığı olmadan hər hansı bir şəxs tərəfindən açılması əngəllənsin.

6 Administrasiyanın heç bir qadağası olmadan sərnişin gəmilərinin arakəsmə göyertəsindən və yük gəmilərinin suüstü bortun göyertəsindən aşağıda, korpusun üzündə avtomatik havandırıcı bort illüminatorları quraşdırılmalıdır.

7 Korpusun üzündə şpiqatlar, sanitar tullantılar və bu kimi digər dəliklərin sayı hər bir dəlik üçün mümkün qədər çox sayda sanitar və digər boru xətlərindən, yaxud digər istənilən təmin edici yollardan istifadə etməklə minimuma endirilməlidir.

8.1 Korpusun üzündəki bütün giriş və xaricətmə dəlikləri gəmiyə təsadüfən suyun daxil olmasının qarşısını almaq üçün səmərəli və əlçatımlı cihazlarla təchiz edilməlidir.

8.2.1 Qüvvədə olan Yük markası haqqında Beynəlxalq Konvensiyanın tələblərinə müvafiq olaraq və 8.3-cü bənddə nəzərdə tutulmuş hallar istisna olmaqla, sərnişin gəmilərinin arakəsmə göyertəsindən aşağıda və yük gəmilərinin suüstü bortunun göyertəsində yerləşən bölmələr korpusun üzü ilə gələn hər bir ayrıca axıntı xətti, arakəsmə göyertədən yuxarıda yerləşən, məcburi yerində bağlama qurğusuna malik tək istiqamətli bir ədəd avtomatik klapan ilə, yaxud məcburi yerində bağlama qurğusuna malik olmayan tək istiqamətli iki ədəd avtomatik klapan ilə təchiz olunmalıdır, bir şərtlə ki, gəminin ən dərin arakəsməsinin suya oturmunda yerləşən diametral müstəvisinin yaxınlığında yerləşən klapan istismar şəraitlərində baxış üçün hər zaman əlçatımlı olsun. Əgər klapan məcburi yerində bağlama qurğusu ilə təchiz olunarsa, arakəsmə göyertədən yuxarıda yerləşən idarəetmə postu hər zaman asanlıqla əlçatımlı olmalı və həmin klapanın bağlı, yaxud açıq olduğunu göstərən indikatora malik olmalıdır. (Bununla əvəz olunub Res.MSC.421(98))

8.2.2 Qüvvədə olan Yük markası haqqında Beynəlxalq Konvensiyanın tələbləri sərnişin gəmilərinin arakəsmə göyertəsindən aşağıda və yük gəmilərinin suüstü bortunun göyertəsində yerləşən otaqlardan korpusun üzü ilə gələn hər bir ayrıca axıntı dəlikləri üçün tətbiq olunur.

8.3 Mexanizmlərin işləməsi ilə əlaqədar mexanizmlər otağında əsas və köməkçi bort kənarı giriş və axıntı dəlikləri, borularla xarici üz arasında, yaxud borularla kingston qutusu arasında yerləşmiş, korpusun üz hissəsinə birləşdirilmiş və asanlıqla əlçatımlı klapanlara malik olmalıdır. Daimi növbətçiyə malik maşın otaqlarında klapanları postdan idarə etmək olar və həmin klapanlar bağlı, yaxud açıq olduğunu göstərən indikatora malik olmalıdır.

8.4 Gəminin ən dərin arakəsməsinin suya oturma dərəcəsiindən aşağıda korpusun üzünə nüfuz edən hərəkətli hissələr Administrasiya tərəfindən məqbul hesab edilən sukeçirməz kipləşdirici qurğularla təchiz edilməlidir. Gəminin daxili kippəci elə tutumlu otaqda yerləşdirilməlidir ki, subasma baş verdiyi zaman sərnişin gəmilərində arakəsmə göyertə və yük gəmilərində suüstü bortun göyertəsi suya batmasın. Qeyd olunan şöbəni su basdığı halda Administrasiya gəminin digər hissələrində mühüm elektrik enerjisi qidalandırıcıları və qəza elektrik enerji və işıqlandırma mənbəyi, daxili rabitə, siqnallar, yaxud digər qəza cihazlarının saxlanması tələb edə bilər. (Bununla əvəz olunub Res.MSC.421(98))

8.5 Bu qaydanın tələb etdiyi bütün bort kənarı dəliklər və klapanlar poladdan, bürüncdən, yaxud təsdiq edilmiş digər özlü materiallardan hazırlanmalıdır. Boz çuqun və oxşar materiallardan hazırlanmış klapanların istifadəsinə yol verilmir. Bu qaydada adı çəkilən bütün borular polad, yaxud Administrasiyanın razılığına əsasən digər ekvivalent materialdan hazırlanmalıdır.

9 Sərnişin gəmilərinin arakəsmə göyertəsindən və yük gəmilərinin suüstü bortun göyertəsindən aşağıda lasportlar, yük və bunker limanları elə yerləşdirilməlidir ki, heç bir halda onların ən aşağı nöqtəsi ən dərin bölmənin suya oturma dərəcəsiindən aşağıda yerləşməsin.

10.1 Gəmidaxili kül xortumları, zibil xortumları və s.-in hər biri etibarlı qapaqla təchiz olunmalıdır.

10.2 Əgər gəmi daxili dəliklər, sərnişin gəmilərinin arakəsmə göyertəsindən və yük gəmilərinin suüstü bortun göyertəsindən aşağıda yerləşsə, qapaq sukeçirməz olmalıdır və ən dərin bölmənin suya oturma dərəcəsiindən yuxarıda asanlıqla əlçatımlı mövqedə avtomatik tək istiqamətli klapan quraşdırılacaq.

Qayda 15-1

Yük gəmilərinde xarici dəliklər

1 Gəminin zədələnmə təhlili zamanı zədə almadığı hesab olunan şöbələrə nüfuz edən, gəminin zədələnmiş vəziyyətində sonuncu su xəttindən aşağıda yerləşən bütün xarici dəliklərin sukeçirməz olması tələb edilir.

2 1-ci bəndə müvafiq olaraq, yük baca örtükləri istisna olmaqla, sukeçirməz olması tələb edilən xarici dəliklər körpüdə indikatorlarla təchiz edilməlidir.

3 Zədənin şaquli məsafəsini məhdudlaşdıran göyertədən aşağıda korpusun üzündəki dəliklər reys zamanı əlçatan olarsa, onların icazəsiz açılma hallarının qarşısını alan cihazlar təchiz edilməlidir.

4 Xarici dəliklərin sukeçirməzliyinin bütövlüyünü təmin etmək üçün dənizdə olarkən daimi şəkildə bağlı saxlanan digər bağlayıcı vəsaitlərin üzərinə bağlı saxlanması tələbinin qüvvədə olduğu müddətdə bildiriş vurulmalıdır. Yaxınlıqda yerləşən boltlarla bərkidilən lyukların işarələnməsinə ehtiyac yoxdur.

Qayda 16

Su keçirməyən qapaqların inşası və ilkin sınağı (Bununla əvəz olunub Res.MSC.421(98))

1.1 Bu qaydalarda adı çəkilən su keçirməyən bütün qapaqlar, məsələn qapılar, bort illüminatorları, lasport və yük limanları, klapanlar, borular, kül xortumları və zibil xortumlarının konstruksiyası, materialları və inşası Administrasiyanın razılığına əsasən həyata keçirilməlidir.

1.2 Belə klapanlar, qapılar, lyuklar və mexanizmlər maksimal təhlükəsizliyi təmin etmək üçün tam uyğun şəkildə işarələnməlidir; və

1.3 Şaquli su keçirməyən qapıların çərçivələrinin aşağısında nov olmamalıdır, çünki, həmin yerə zibil toplanma bilər və qapının tam uyğun şəkildə bağlanması əngəllənə bilər.

2 Su keçirməyən qapılarda və ya lyuklarda yekun, yaxud aralıq subasma mərhələsində təzyiqlə su şlanqı şırnağı testi aparılmalıdır. Zədəyə davamlılıq tələblərinin əhatə etmədiyi yük gəmiləri üçün təzyiqli dəliyin daha aşağı kənarından suüstü bortun göyertəsindən bir metr yuxarıdak qalxan suyun təzyiqinə bərabər su şırnağı ilə test edilir. Əgər su şlanqı şırnağı testinin aparılması mexanizm, elektrik avadanlıqlarının izolyasiyası, yaxud avadanlığın ayrı-ayrı hissələrinin zədələnməsi nəticəsində praktik cəhətdən mümkün olmazsa, ayrı-ayrı qapıların və ya lyukların sınaqdan keçirilməsi qapının və ya lyukun hər bir növü və ölçüsü üzrə prototip test təzyiqli ilə əvəz edilməli və ən azı nəzərdə tutulmuş yer üçün tələb edilən təzyiqlə müvafiq olmalıdır. Bu prototip sınağı qapı quraşdırılmazdan öncə həyata keçirilməlidir. Gəmidə qapının quraşdırılacağı üçün quraşdırma üsulu və proseduru həmin prototip sınağına uyğun gəlməlidir. Gəmidə quraşdırılan zaman hər bir qapı və ya lyuk arakəsmə, çərçivə və qapı və ya göyertə, kominqs və lyuk arasında tam uyğun yerləşməsi məqsədilə yoxlanmalıdır

Qayda 16-1

Su keçirməyən göyertələr, şaxtalar və s.-in inşası və sınağı

1 Su keçirməyən göyertələr, şaxtalar, tunellər, tağ şəkilli killər və ventilyatorlar müvafiq səviyyələrdə su keçirməyən arakəsmələr kimi eyni möhkəmiyə malik olmalıdır. Onları sukeçirməz etmək üçün istifadə edilən vasitələr və onlarda dəlikləri bağlamaq üçün qəbul edilmiş cihazlar Administrasiyanın razılığına əsasən müəyyən edilməlidir. Su keçirməyən ventilyatorlar və şaxtalar sərnişin gəmilərinə ən azı arakəsmə göyertəyədək, yük gəmilərində isə suüstü bortun göyertəsinə kimi aparılmalıdır.

2 Sərnişin gəmilərində 7-2 sayılı qaydaya müvafiq olaraq, daşqın zamanı yol verilən maksimal yana əyilmə bucağını nəzərə aldıqdan sonra üst tikilidən keçən ventilyasiya şaxtası arakəsmə göyertəyə nüfuz edərsə, şaxta öz içərisində ola bilən suyun təzyiqinə davam gətirmək bacarığına malik olmalıdır.

3 Ro-ro sərnişin gəmilərində arakəsmə göyertənin nüfuzetməsinin bütöv, yaxud bir hissəsi əsas ro-ro göyertəsinin üzərində olarsa, o halda şaxta ro-ro göyertəsinin üzərinə dolmuş suyun daxili su hərəkətləri nəticəsində yaranan təzyiqli zərbəsinə davam gətirmək bacarığına malik olmalıdır. (Bununla əvəz olunub Res.MSC.421(98))

4 Tamamlandıqdan sonra su keçirməyən göyertələr üçün şlanqla şırnaq, yaxud subasma testi və su keçirməyən şaxtalar, tunellər və ventilyatorlar üçün isə şlanqla şırnaq testi tətbiq edilməlidir.

Qayda 17

Sərnişin gəmilərinin arakəsmə göyertəsindən yuxarıda daxili sukeçirməzliyin bütövlüyü

1 Administrasiya arakəsmə göyertədən yuxarıda suyun daxil olması və yayılmasını məhdudlaşdırmaq üçün bütün ağılabatan və praktik tədbirlərin həyata keçirilməsini tələb edə bilər. Qeyd olunan tədbirlərə qismən arakəsmələr, yaxud çərçivə tirləri daxildir. Arakəsmə göyertə üzərində, su keçirməyən arakəsmələrin yuxarisında, yaxud lap yaxınlığında qismən su keçirməyən arakəsmələr və çərçivə tirləri quraşdırılırsa, onlar su keçirməyən korpusa və arakəsmə göyertə birləşmələrinə malik olmalıdır ki, gəmi zədələnmiş vəziyyətdə yana əyildiyi zaman göyertə boyunca su axınıni məhdudlaşdırmaq mümkün olsun. Əgər qismən su keçirməyən arakəsmə, arakəsmədən aşağıda yerləşən sahə ilə üst-üstə düşməzsə, onların arasındakı arakəsmə göyertə sukeçirməz olmalıdır. Dəlirlər, borular, şpiqatlar, elektrik kabelləri və s. qismən su keçirməyən arakəsmələrdən, yaxud arakəsmə göyertələrin suya batmış hissəsindən keçərsə, arakəsmə göyertədən yuxarıda üst tikilinin sukeçirməzliyinin bütövlüyünü təmin etmək üçün hazırlıqlar aparılmalıdır. *

2 Açıq göyertədə bütün dəlirlər kifayət hündürlüyə və gücə malik kominqlərə malik olmalı və su keçirməməsi üçün onları bağlamaq məqsədilə operativ şəkildə səmərəli vasitələrlə təchiz olunmalıdır. İstənilən hava şərtləri altında tez bir zamanda göyertəni sudan təmizləmək üçün zəruri olduqda fırtına portları, açıq relslər və şpiqatlar quraşdırılmalıdır.

3 Su keçirməyən bağlayıcı vasitələr ilə təchiz olunmayan üst tikilədə qurtaran hava boruları 7-2.6.1.1 sayılı qayda tətbiq edilərkən mühafizə olunmayan dəlirlər sayılır. (Bununla əvəz olunub Res.MSC.421(98))

4 Arakəsmə göyertədən yuxarıda, korpusun üz hissəsində bort illüminatorları, lasportlar, yük və bunker limanları və dəlirləri bağlamaq üçün digər vasitələr quraşdırıldığı otaqlar və ən dərin bölmənin suya oturma dərəcəsi ilə əlaqədar mövqeyi nəzərə almaqla kifayət qədər möhkəmiyə malik olmalıdır.**

5 Birbaşa arakəsmə göyertələrdə yerləşmiş bütün otaqların bort illüminatorları üçün asanlıqla və etibarlı şəkildə bağlanan və su keçirməyən, möhkəm daxili fırtına qapaqları nəzərə alınmalıdır.

Qayda 17-1

Ro-ro tipli sərnəşin gəmilərində korpus və üst tikililərin bütövlüyü, korlanmaqdan mühafizəsi və nəzarəti

1.1 1.2 və 1.3-ci bəndlərin müddəalarını nəzərə alaraq, arakəsmə göyertədən aşağıda yerləşən otaqlara bütün girişlərin ən aşağı nöqtəsi arakəsmə göyertədən yuxarıda 2.5 m-dən kiçik olmamalıdır.

1.2 Əgər avtomobillər üçün apparellər arakəsmə göyertəsindən aşağıda yerləşən otaqlara girişi olan formada quraşdırılırsa, otaqlardan aşağıya su keçməsinin qarşısını almaq üçün qeyd olunan giriş sukeçirməz olmalı və naviqasiya körpüsündən səslə və görüntülü siqnalizasiyaya malik olmalıdır.

1.3 Administrasiya gəminin vacib işləri üçün zəruri hesab edildiyi təqdirdə arakəsmə göyertəsindən aşağıda yerləşən otaqlara mexanizmlər və ya ehtiyat hissələrin yerdəyişməsi üçün konkret girişlərin quraşdırılmasına icazə verə bilər, bir şərtlə ki, qeyd

olunan girişlər tamamilə sukeçirməz olmalı və naviqasiya körpüsündən səsli və görüntülü siqnalizasiyaya malik olmalıdır.

2 Açıq saxlanmış, yaxud tam şəkildə örtülməmiş olarsa və Administrasiyanın fikrincə, xüsusi kateqoriyalı otaq, yaxud ro-ro otağının subasmasına gətirib çıxara biləcək gəminin üz qabığındakı qapılar, yükləmə-boşaltma üçün qapıları və digər bağlayıcı vasitələr üçün naviqasiya körpüsündə indikatorlar nəzərdə tutulmalıdır. Indikator sistemi təhlükəsizliyə keçid prinsipi üzərində layihələndirilməli və əgər qapı tam örtülməzsə, yaxud, bağlayıcı cihazların hər hansı biri yerində olmazsa və vasitələrdən hər hansı biri tam kilidlənərsə, bunlar vizual qəza-xəbərdarlıq siqnalları vasitəsilə göstərməli və əgər qeyd olunan qapı, yaxud bağlayıcı vasitələr açıq qalarsa, yaxud bağlayıcı qurğuların bağlanması mümkün olmazsa, onlar səsli qəza xəbərdarlıq siqnalları ilə bildirilməlidir. Naviqasiya körpüsü indikator lövhəsi ilə təchiz edilməli və "liman/dəniz reysi" rejimi ilə qurulmalıdır ki, əgər gəmi burun qapıları, daxili qapılar, korma appareli, yaxud bortun korpusundakı digər qapıların bağlanmamış, yaxud bağlayıcı cihazların hər hansı birinin düzgün mövqedə yerləşmədiyi vəziyyətdə limanı tərk edərsə, naviqasiya körpüsünə səsli qəza xəbərdarlıq siqnalı verilsin. Indikator sistemi üçün enerji verilişi qapıları idarə etmək və bağlamaq üçün enerji verilişi mənbəyindən müstəqil olmalıdır.

3 Televiziya müşahidə sistemi və su sızmasını aşkarlayıcı sistem ehtiva edən bir vəziyyətdə quraşdırılmalıdır ki, burun qapılarının daxili və xarici hissəsindən, korma qapıları, yaxud gəminin xüsusi kateqoriyalı otaqlar, yaxud ro-ro otaqlarının su basmasına gətirib çıxara bilən üz qabığındakı digər qapılardan hər hansı sızma halı baş verərsə, bu barədə naviqasiya körpüsünə və əsas mühərrikin idarə edilməsi məntəqəsinə görüntünü təmin edə bilsin.

B-3 HISSƏSİ

SƏRNIŞIN GƏMİLƏRİNDƏ ARAKƏSMƏLƏR ÜZRƏ YÜK XƏTİNİN TƏYİN EDİLMƏSİ

Qayda 18

Sərnişin gəmiləri üçün arakəsmə üzrə yük xətlərinin təyin edilməsi, işarələnməsi və qeyd edilməsi

1 Tələb olunan arakəsmə səviyyəsinə əməl etmək məqsədilə gəminin suya oturma dərəcəsinin təsdiq olunmuş arakəsməsinə müvafiq yük xətti təyin edilməli və gəminin bortlarında işarələnməlidir. Sərnişin və yüklərin dəyişən daşımalarını həyata keçirmək məqsədilə nəzərdə tutulmuş gəmi üçün sahibkarın arzusu ilə bir, yaxud daha çox sayda əlavə yük xətlərini, dəyişən istismar konfigurasiyaları üçün Administrasiya tərəfindən təsdiq edilə bilən bölmənin suya oturma dərəcələrinə uyğun olaraq, təyin etmək, işarələmək və qeydə almaq mümkündür. Bu şəkildə təsdiq olunmuş hər bir istismar konfigurasiyası digər istismar rejimləri üçün əldə edilmiş nəticələrdən asılı olmayaraq, bu fəslin B-1 hissəsinə uyğun olmalıdır.

2 Arakəsmə üzrə təyin edilmiş və işarələnmiş yük xətləri Sərnişin gəminin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamədə qeyd edilməli və əsas sərnişin xidməti konfigurasiyası üçün P1 işarələr sistemi ilə fərqləndirilməlidir. əsas sərnişin

konfigurasiyası, tələb olunan arakəsmə indeksi R-in ən yüksək qiymətə malik olduğu istismar rejimi kimi götürülməlidir.

3 Bu yük xətlərinin hər birinə müvafiq olan suüzəri bortu eyni mövqedə ölçülməli və eyni göyertə xəttindən suüzəri bortu qüvvədə olan Yük markası haqqında Beynəlxalq Konvensiyaya uyğun olaraq müəyyən edilməlidir.

4 Təsdiq olunmuş yük xətlərinin hər birinə və onun üçün təsdiq edilmiş istismar konfigurasiyasına müvafiq olan suüzəri bortu Sərnişin gəminin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamədə aydın şəkildə göstərilməlidir.

5 Heç bir halda hər hansı arakəsmə yük xətti markası, gəminin uzunluğu ilə və yaxud qüvvədə olan Yük markası haqqında Beynəlxalq Konvensiya ilə təyin edilmiş duzlu sularda ən dərin yük xəttindən yuxarıda yerləşdirilməməlidir.

6 Arakəsmə yük xətti markalarının mövqeyindən asılı olmayaraq, gəmi heç bir halda, qüvvədə olan Yük markası haqqında Beynəlxalq Konvensiyaya müvafiq olaraq müəyyən edilmiş fəsil və məkana uyğun yük xətti markasının suya batmasına gətirib çıxaracaq şəkildə yüklənməli deyil.

7 Gəmi heç bir halda, duzlu suda xüsusi reys və istismar konfigurasiyasına müvafiq olaraq, arakəsmə yük xətti markasının suya batmasına gətirib çıxaracaq şəkildə yüklənməli deyil.

B-4 HİSSƏSİ

ZƏDƏYƏ QARŞI DAVAMLILIĞIN İDARƏ OLUNMASI

Qayda 19

Zədələnmə halının nəzarətə götürülməsi haqqında informasiya*

1 Kapitanın növbə köməkçisinin yardımı ilə naviqasiya körpüsündə hər bir göyertə və anbar, su keçirməyən şöbələrin sərhdətlərini, bağlayıcı vasitələr və hər hansı idarəetmə elementləri ilə birlikdə onların üzərində yerləşmiş dəlikləri, o cümlədən, subasmaya gətirib çıxaran hər hansı ayrılıqın aradan qaldırılması üçün qurğuları aydın təsvir edən sxemlər daimi şəkildə sərgilənməli və yaxud hazır şəkildə əl altında olmalıdır. Bundan əlavə, yuxarıda adı çəkilən informasiyadan bəhs edən bukletlər hazır şəkildə gəminin komanda heyətinin sərəncamında olmalıdır.

2 Ümumi xassəli ehtiyat tədbirlərinə sukeçirməzliyin bütövlüyü gəminin normal istismarı üzrə Administrasiya tərəfindən zəruri hesab edilən avadanlıqların siyahısı, vəziyyətləri və istismar prosedurları daxil edilməlidir.

3 Spesifik ehtiyat tədbirlərinə Administrasiya tərəfindən gəminin, sərnişinlərin və ekipajın sağ qalması üçün həyati cəhətdən önəmli hesab edilən elementlərin siyahısı (yəni, bağlayıcı vasitələr, yükün bərkidilməsi vasitələri, qəza-xəbərdarlıq siqnalları vasitələri və s.) daxil edilməlidir.

4 B-1 hissəsinin zədələnmə və zədəyə qarşı davamlılıq tələblərinin tətbiq edildiyi gəmilər üçün zədələnmə və zədəyə qarşı davamlılıq haqqında məlumat gəminin şöbə,

yaxud şöbə qruplarında baş verən bütün zədələnmə halları zamanı gəminin yaşamaq qabiliyyətini qiymətləndirmək məqsədilə kapitana sadə və başa düşülən yolla verilməlidir.

Qayda 19-1 (Bu sənədlə əlavə edilib Res.MSC.421(98))

Sərnişin gəmiləri üçün zədələnmə nəzarətinə dair təlim məşqləri

- 1 Bu qayda 1 yanvar 2020-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş sərnişin gəmilərinə tətbiq edilir.
- 2 Zədələnmə nəzarətinə dair təlim məşqləri ən azı hər üç ayda bir dəfə keçirilir. Hər bir təlim məşqində bütün gəmi heyəti deyil, yalnız zədələnmə halının nəzarətə götürülməsi üzrə öhdəlikləri olan heyət üzvləri iştirak edirlər.
- 3 **Zədələnmə nəzarətinə dair təlim məşqlərinin** ssenariləri zədələnmə halı ilə bağlı fəvqəladə şərtlərin müxtəlif zədələnmə halı şərtləri üçün modelləşdirilməsi və mümkün olduğu qədər real fəvqəladə vəziyyətin mövcudluğu halında həyata keçirilməsi məqsədilə hər bir təlim məşqi üçün müxtəlif olur.
- 4 Hər bir zədələnmə nəzarətinə dair təlim məşqlərinə aşağıdakılar daxildir:
 - .1 zədələnmə nəzarəti üzrə öhdəlikləri olan heyət üzvləri üçün toplanış yerinə gəlmə və III/8 sayılı qayda ilə tələb edilən həyəcan signalı cədvəlində izah edilən vəzifələrə hazırlaşma;
 - .2 zədələnmə nəzarəti haqqında informasiyadan və davamlılığa dair qiymətləndirmələrin aparılması üçün quraşdırıldığı halda gəminin zədəyə qarşı davamlılıq kompüterindən modelləşdirilmiş zədələnmə nəzarətinin şərtləri üçün istifadə;
 - .3 təchiz edilmiş olarsa, gəmi ilə sahilə yerləşən vasitələri əlaqələndirən rabitənin yaradılması;
 - .4 su keçirməyən qapılar və digər su keçirməyən qapalı yerlərin istismarı;
 - .5 həyəcan signalı cədvəli üzrə vəzifələrə uyğun şəkildə quraşdırıldığı halda subasmanı müəyyən edən sistemdən istifadə bacarığının nümayişi;
 - .6 həyəcan signalı cədvəli üzrə vəzifələrə uyğun şəkildə quraşdırıldığı halda çarpaz subasma və bərabərləşdirmə sistemlərindən istifadə bacarığının nümayişi;
 - .7 qəza quruducu nasoslardan istifadə və quruducu signalizasiyanın və avtomatik quruducu nasoslara başla sistemlərinin yoxlanışı; və
 - .8 zədələnmə halının sorğusu təlimatı və gəminin zədələnmə nəzarəti sistemlərdən istifadə.
- 5 Hər il ən azı bir zədələnmə nəzarəti təlim məşqinə modelləşdirilmiş zədələnmə şərtləri üçün davamlılığa dair qiymətləndirmənin aparılması məqsədilə II-1/8-1.3 sayılı

qaydaya uyğun şəkildə təchis edilmiş olarsa sahilə yerləşən vasitələrin aktivləşdirilməsini daxil edilir.

6 Zədələnmə nəzarəti üzrə öhdəlikləri müəyyənləşdirilmiş hər bir heyət üzvü səyahət başlamamışdan öncə vəzifələri və zədələnmə halının nəzarətə götürülməsi haqqında informasiya ilə tanış edilir.

7 Hər bir zədələnmə nəzarəti üzrə qeyd III/19.5 sayılı qaydada digər təlim məşqləri üçün göstəriləyi kimi eyni metodla aparılır.

Qayda 20

Gəmilərin yüklənməsi

1 Gəminin yüklənməsi işlərinin tamamlanması və yola düşməsindən öncə kapitan gəminin diferent və zədəyə qarşı davamlılıq qabiliyyətini müəyyən etməli və həmçinin gəminin müvafiq qaydalardakı zədəyə qarşı davamlılıq meyarları ilə uyğun gəldiyindən əmin olmalı və həmin faktı qeyd etməlidir. Gəminin zədəyə qarşı davamlılıq faktının müəyyən edilməsi hər zaman hesablama və ya zədəyə qarşı davamlılıq haqqında təsdiq olunmuş informasiya çərçivəsində gəminin öncədən hesablanmış yükləmə şərtlərindən birinə əsasən yüklənməsinin təmin edilməsi yolu ilə həyata keçirilir. Administrasiya bu məqsədlə elektron yüklənmə və zədəyə qarşı davamlılıq kompüterindən və ekvivalent vasitələrdən istifadəni qəbul edə bilər. (Bununla əvəz olunub Res.MSC.421(98))

2 Su ballastı ümumiyyətlə, maye yanacaq üçün nəzərdə tutulmuş çənlərdə daşınmamalıdır. Maye yanacaq çənlərinə su vurulmasının qarşısını almaq üçün praktiki cəhətdən mümkün olmadıqda, neft qarışığını ayırmaq üçün Administrasiyanın tələblərinə cavab verən avadanlıq quraşdırılmalı, yaxud çirklənmiş neftin su ballastından çıxarılması və eləcə də onun sahil qəbul bazalarına ötürülməsinə dair Administrasiya üçün məqbul hesab edilən digər üsullar nəzərdə tutulmalıdır.

3 Bu qaydanın müddəaları qüvvədə olan Dənizin gəmilərdən çirkləndirilməsinin qarşısının alınması haqqında Beynəlxalq Konvensiyanın müddəalarına məhdudiyət yaratmır.

Qayda 21

Sərnişin gəmilərində su keçirməyən qapılar və s.-in dövrü istismarı və müayinə

1 Su keçirməyən qapılar, bort illüminatorları, klapanlar və şpiqatlar, kül xortumları və zibil xortumlarının bağlayıcı mexanizmlərinin istismarına dair həftəlik yoxlanışlar keçirilməlidir. Səfər müddəti bir həftədən artıq olan gəmilərdə tam miqyaslı yoxlanışlar gəmi limanı tərk etməzdən əvvəl və digər yoxlanışlar isə səfər müddətində həftədə ən azı bir dəfə keçirilməlidir (Bununla əvəz olunub Res.MSC.421(98))

2 Dənizdə istifadə edilən həm asma, həm də enerji mənbəyi ilə işləyən bütün su keçirməyən qapılar gündəlik işlədilməlidir.

3 Su keçirməyən qapılar və onlara qoşulmuş bütün mexanizmlər və indikatorlar, şöbənin su keçirməzliyini təmin etmək üçün zəruri olan bütün klapanlar, zədələnmə halının nəzarətə götürülməsi üçün zəruri olan bütün klapanların çarpaz birləşmələri dənizdə olan zaman ən azı həftədə bir dəfə dövrü şəkildə müayinə edilməlidir.

4 Bu qaydanın tələb etdiyi istismara dair yoxlanışlar və müayinələrin qeydiyyatı aşkar edilə bilən bütün qüsurlar ətraflı şəkildə göstərilməklə gəmi jurnalında aparılmalıdır. (Bununla əvəz olunub Res.MSC.421(98))

Qayda 22

Gəmiyə su daxil olması və s. halların qarşısının alınması və nəzarətə götürülməsi

1 3-cü bənddə müəyyən edildiyi kimi, dəniz üzgüçülüüyü zamanı açıla bilən su keçirməyən qapılar istisna olmaqla digər su keçirməyən qapılar bağlı saxlanmalıdır. 13.10-cu qaydanın icazə verdiyi kimi, maşın otaqlarında eni 1.2 m-dən böyük su keçirməyən qapılar yalnız həmin qaydada təfərrütləndirilmiş hallarda açıla bilər. Bu bəndə müvafiq olaraq açılan hər hansı bir qapı dərhal bağlanmaq üçün hazır olmalıdır.

2 Sərnişin gəmilərində arakəsmə göyertəsindən və yük gəmisində suüstü bortun göyertəsindən aşağıda yerləşən maksimal eni 1.2 m-dən böyük olan su keçirməyən qapılar Administrasiya tərəfindən müəyyən olunan mütləq zərurət halları istisna olmaqla, gəmi dənizdə olduğu zaman bağlı saxlanmalıdır (Bununla əvəz olunub Res.MSC.421(98))

3 Su keçirməyən qapını dəniz üzgüçülüüyü müddətində sərnişinlər, yaxud ekipajın keçməsinə icazə vermək və ya zərurətdən açıq qalması qapının olduqca yaxınlığında işləyən zaman açmaq olar. Qapıdan giriş tamamlandıqdan sonra, yaxud onun açılması zərurəti yaradan tapşırıq sona çatdıqdan dərhal sonra o, bağlanmalıdır. Beləliklə, su keçirməyən qapının açıq saxlanması üçün verilən icazə gəminin zədəyə qarşı davamlılıq haqqındakı məlumatında aydın şəkildə göstərməli və dərhal bağlanmaq üçün hazır vəziyyətdə olmalıdır. Administrasiya belə su keçirməyən qapıların dəniz üzgüçülüüyü müddətində açıq qalmasına icazə qərarını yalnız gəminin Təşkilat tərəfindən verilmiş təlimatlara əsasən istismarı və yaşamaq qabiliyyətinin təsirini diqqətlə nəzərə aldıqdan sonra qəbul etməlidir. (Bununla əvəz olunub Res.MSC.421(98))

4 Arakəsmələr üzərində portotativ lövhəciklər gəmi limanı tərk etməzdən əvvəl hər zaman yerində olmalı və kapitanın razılığı ilə təcili zərurət yarandığı hallar istisna olmaqla, dəniz üzgüçülüüyü müddətində yerindən çıxarılmamalıdır. Birləşmələrin sukeçirməzliyini təmin etmək üçün zəruri ehtiyat tədbirləri görülməlidir. 13.10 sayılı qaydaya müvafiq olaraq maşın bölmələrində icazə verilən enerji mənbəyi ilə idarə edilən sürüşən tipli su keçirməyən qapılar gəmi limanı tərk etməzdən əvvəl bağlanmalı və kapitanın razılığı ilə təcili zərurət yarandığı hallar istisna olmaqla, dəniz üzgüçülüüyü müddətində bağlı saxlanmalıdır.

5 13.9.1 sayılı qaydaya müvafiq olaraq göyertə arasındakı yük otaqlarını ayıran su keçirməyən arakəsmələrdə quraşdırılmış su keçirməyən qapılar reys başlamazdan əvvəl bağlanmalı və dəniz üzgüçülüüyü müddətində bağlı saxlanmalıdır; Qeyd olunan

qapıların açılma və bağlanma vaxtı Administrasiya tərəfindən verilmiş təlimatlara əsasən gəmi jurnalında qeyd edilməlidir.

6 Sərnişin gəmilərində arakəsmə göyertədən və yük gəmilərində suüstü bortun göyertəsindən aşağıda quraşdırılmış gəzdirmə körpülər, yük və bunker limanları gəmi limanı tərk etməzdən əvvəl səmərəli şəkildə bağlanmalı və sukeçirməz şəkildə bərkidilməli və dəniz üzgüçülüüyü müddətində bağlı saxlanmalıdır.

7 Sərnişin gəmilərində arakəsmə göyertədən və yük gəmilərində suüstü bortun göyertəsindən yuxarıda yerləşmiş aşağıda sadalanan qapılar gəmi hər hansı bir reysə başlamazdan öncə bağlanmalı və gəmi növbəti yanalma limanına çatanaqədək kilidli saxlanmalıdır:

- .1 Gəminin korpus üzündə, yaxud qapalı üst tikililərdəki yük qapıları;
- .2 7.1-ci bəndində göstərilən yerlərdə quraşdırılmış burun günlükləri;
- .3 Toqquşma arakəsməsində yüklərin yüklənmə qapıları; və
- .4 7.1-dən 7.3-dək olan bəndlərdə müəyyən edilmiş alternativ örtüyü formalaşdıran apparellər. (Bununla əvəz olunub Res.MSC.421(98))

8 Gəmi yanalma körpüsündə olduğu zaman, yaxud yanalma körpüsündən uzaqlaşan zaman, lakin, həmin qapını dərhal idarə etmək üçün imkan vermək zərurəti yarana bildiyi təqdirdə, qapını açmaq, yaxud bağlamaq mümkün olmadığı hallarda, qeyd olunan qapını gəmi yaxınlaşan zaman açmaq, yaxud açıq saxlamaq olar. İstənilən halda, daxili burun qapısı bağlı saxlanmalıdır.

9 7.1 və 7.4-cü bəndlərin tələblərindən asılı olmayaraq, gəminin istismarı üçün zəruri olduqda, yaxud gəmi təhlükəsiz şəkildə lövbərdə dayanan zaman sərnişinlərin gəmiyə minməyi və gəmidən düşməyi üçün Administrasiya, kapitanın razılığı ilə konkret qapıların açılmasına icazə verə bilər, bir şərtlə ki, gəminin təhlükəsizliyinə xələl gəlməsin.

10 Kapitan 7-ci bənddə qeyd edildiyi kimi, gəmidə qapıların açılıb-bağlanmasına dair effektiv nəzarət və hesabat sisteminin həyata keçirilməsini təmin etməlidir.

11 Gəmi hər hansı bir səfərə çıxmazdan öncə kapitan 12-ci bənddə müəyyən edilmiş şəkildə qapıların sonuncu dəfə bağlandığına dair vaxtın və 13-cü bəndə müvafiq olaraq hər hansı konkret bir qapının açılması barədə məlumatı Administrasiya tərəfindən müəyyən edildiyi kimi sözügedən gəmi jurnalına daxil edildiyini təmin etməlidir.

12 Bu qaydaların tələb etdiyi kimi, dəniz üzgüçülüüyü müddətində bağlı saxlanması tələb olunan asma qapılar, çıxarılıb-taxılan lövhəciklər, bort illüminatorları, gəzdirmə körpülər, yük və bunker limanları və digər dəliklər gəmi səfərə çıxmazdan əvvəl bağlanmalıdır. Bağlanma vaxtı və açılma vaxtı (əgər bu qaydalar əsasında icazə verilərsə) Administrasiya tərəfindən müəyyən edildiyi kimi, sözügedən gəmi jurnalına qeyd edilməlidir.

13 15.3.2 sayılı qaydada adı çəkilən bort illüminatorlarının hər hansı birinin göyertələr arasında kominqləri, sərnişin gəmilərinin bortunda arakəsmə göyertəyə və yük gəmilərinin bortunda suüstü bortun göyertəsinə paralel çəkilmiş xətdən aşağıda

yerləşərsə və gəminin nəzəri eninin 1.4 m üstəgəl 2.5% ən aşağı nöqtəsinə malik olarsa, gəmi səfərə çıxmazdan öncə göyertələr arasındakı bütün bort illüminatorları su keçirməyən şəkildə bağlanmalı və kilidlənməli və onlar gəmi növbəti limana gəlməzdən öncə açılmamalıdır. Bu bəndin tətbiqi zamanı imkan olduqda şirin su üçün müvafiq keçid yaradılmalıdır.

.1 Qeyd olunan bort illüminatorlarının limanda açılması və gəmi səfərə çıxmazdan əvvəl onların bağlanması və kilidlənməsi Administrasiya tərəfindən müəyyən edildiyi kimi, gəmi jurnalına daxil edilməlidir.

.2 Ən dərin bölmənin suya oturma dərəcəsinə üzduyü zaman 13-cü bəndin tələblərinin tətbiq ediləcəyi bir, yaxud daha çox sayda bort illüminatorlarına malik hər hansı gəmi üçün Administrasiya həmin bort illüminatorlarının malik olduğu kominqslərin sərnəşin gəmilərinin bortunda arakəsmə göyertəyə və yük gəmilərinin bortunda suüstü bortun göyertəsinə çəkilməmiş paralel xətdən yuxarıda yerləşən və suyun səviyyəsindən yuxarıda, gəminin nəzəri eninin 1.4 m üstəgəl 2.5% ən aşağı nöqtəsinə malik orta dəyər həddini (suya oturma dərəcəsinin orta dəyər həddinə müvafiq olaraq) göstərə bilər və buna görə də burada onların limanı tərk etməsi üçün əvvəlcədən bağlamadan və kilidləmədən yola düşməsinə və dənizdə olarkən növbəti limana üzduyü zaman açılmasına kapitanın cavabdehliyi altında icazə verilir. Tropik zonalarda, qüvvədə olan Yük markası haqqında Beynəlxalq Konvensiyada müəyyən edildiyi kimi, gəminin suya oturma dərəcəsinə dair bu hədd 0.3 m-dək artırıla bilər.

14 Dəniz üzgüçülüüyü müddətində əlçatmayan bort illüminatorları və onların fırtına qapaqları gəmi səfərə çıxmazdan əvvəl bağlanmalı və bərkidilməlidir.

15 Əgər yük 15.5.2 sayılı qaydada adı çəkilən bölmələrdə daşınarsa, bort illüminatorları və onların fırtına qapaqları Administrasiya tərəfindən müəyyən edildiyi kimi, yük yola salınmazdan öncə su keçirməyən şəkildə bağlanmalı və kilidlənməlidir və onların qeyd olunan bağlanması və kilidlənməsi gəminin sözügedən gəmi jurnalına qeyd edilməlidir. (Bununla əvəz olunub Res.MSC.421(98))

16 Zibil xortumu və s. istifadədə olmadığı zaman 15.10.2 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi həm qapaq, həm də klapan bağlı saxlanmalı və bərkidilməlidir.

Qayda 22-1

36, yaxud daha çox insan daşıyan sərnəşin gəmiləri üçün subasma aşkarlayıcı sistemləri

Su keçirməyən arakəsmə göyertəsindən aşağıda yerləşən otaqlar üçün subasma aşkarlayıcı sistemi Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatlar əsasında nəzərdə tutulmalıdır. *

Qayda 23

Ro-ro tipli sərnişin gəmiləri üçün xüsusi tələblər

(Bununla əvəz olunub Res.MSC.421(98))

1 Xüsusi kateqoriyalı bölmələr və ro-ro bölmələrinə televiziya müşahidəsi kimi effektiv vasitələrlə davamlı şəkildə nəzarət ediləcək və ya onların monitorinqi aparılacaqdır ki, əlverişsiz hava şəraitlərində avtomobillərin hər hansı hərəkəti və sərnişinlərin icazəsiz girişini gəmi yola düşərkən aşkar etmək mümkün olsun.

2 Administrasiyanın rəyincə, açıq saxlanılarsa, yaxud tam şəkildə bağlanmazsa, xüsusi kateqoriyalı otaq, yaxud ro-ro otağının subasmasına gətirib çıxara biləcəyi və gəminin üz qabığında yerləşən bütün qapıları, yükləmə üçün qapılar və digər bağlayıcı vasitələri bağlamaq və bərkitmək üçün sənədləşdirilmiş istismar prosedurları gəmidə saxlanmalı və müvafiq yerdə sərgilənməlidir.

3 Arakəsmə göyertəsindən aşağıda yerləşən otaqlara aparan ro-ro göyertəsi və avtomobil üçün apparellərdən gələn bütün girişlər gəmi səfərə çıxmazdan öncə bağlanmalı və gəmi növbəti yanalma körpüsünə çatanadək bağlı qalmalıdır.

4 Gəminin kapitanı 3-cü bənddə qeyd olunan girişlərin bağlanması və açılması haqqında effektiv nəzarət və məlumatlandırma sisteminin həyata keçirildiyini təmin edəcək.

5 Gəminin kapitanı gəmi səfərə çıxmazdan öncə 22.12 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, gəmi jurnalına 3-cü bənddə qeyd edilmiş girişlərin sonuncu dəfə bağlanmasına dair qeydin daxil edildiyinə dair təminat verəcək.

6 Administrasiya 3-cü bəndin tələblərindən asılı olmayaraq, səfər zamanı, lakin, keçid üçün yetərli müddətə və əgər tələb olunarsa, gəminin mühüm işinin icrası müddətinə bəzi girişlərin açıq saxlanmasına icazə verə bilər.

7 Ro-ro göyertəsində dəniz suyunun toplanmasını məhdudlaşdırmaq üçün effektiv vasitə kimi nəzərə alınan bütün eninə, yaxud uzununa arakəsmələr gəmi yanalma körpüsündən çıxmazdan öncə yerində olmalı və bərkidilməlidir və gəmi növbəti yanalma körpüsünə çatanadək yerində qalmalı və bərkidilmiş olmalıdır.

8 Administrasiya 7-ci bəndin tələblərindən asılı olmayaraq, reys zamanı, lakin, keçid üçün yetərli müddətə və əgər tələb olunarsa, gəminin mühüm işinin icrası müddətinə qeyd olunan arakəsmələrin daxilindəki bəzi girişlərin açıq saxlanmasına icazə verə bilər.

9 Bütün ro-ro tipli sərnişin gəmilərində kapitan, yaxud tərəfindən təyin edilmiş şəxs, gəmi yola düşən zaman kapitanın, yaxud təyin edilmiş şəxsin şifahi razılığı olmadan heç bir sərnişinin qapalı ro-ro göyertəsinə çıxmağa icazə verilmədiyini təmin etməlidir.

Qayda 24

Yük gəmilərində suyun dolması və sairin qarşısının alınması və nəzarətə götürülməsinə dair əlavə tələblər

1 Göyertədən aşağıda, korpusun üzündə yerləşən zədənin şaquli məsafəsini məhdudlaşdıran dəliklər dənizdə olarkən daimi şəkildə bağlı saxlanmalıdır. (Bununla əvəz olunub Res.MSC.421(98))

2 Administrasiya 3-cü bəndin tələblərindən asılı olmayaraq, kapitanın razılığı ilə əgər gəminin istismarı üçün zəruri olarsa, müəyyən qapıların açılmasına icazə verə bilər, bir şərtlə ki, gəminin təhlükəsizliyinə xələl gəlməsin.

3 İri yük bölmələrini ayırmaq üçün daxilə quraşdırılmış su keçirməyən qapılar, yaxud apparellər səfərə başlamazdan əvvəl bağlanmalı və dəniz üzgüçülüüyü müddətində bağlı saxlanmalıdır. Qeyd olunan qapıların açılma və bağlanma vaxtı Administrasiya tərəfindən müəyyən edildiyi kimi sözügedən gəmi jurnalına qeyd edilməlidir

4 Korpus daxilindəki dəliklərin sukeçirməzliyinin bütövlüyünü təmin etmək üçün giriş qapıları və baca örtüklərinin istifadəsinə icazə növbə rəisi tərəfindən verilməlidir.

Qayda 25

Qalama (balker) yük gəmilərindən başqa, bir anbarlı yük gəmilərində su səviyyəsi aşkarlayıcıları

1 Qalama (balker) yük gəmilərindən başqa, 1 yanvar 2007-ci il tarixdən öncə inşa edilmiş bir anbarlı yük gəmiləri 31 Dekabr 2009-cu il tarixdən gec olmayaraq bu qaydaların tələblərinə cavab verməlidir.

2 80 m-dən, yaxud 100 m-dən kiçik olan gəmilər 1 iyul 1998-ci il tarixdən öncə inşa edilmiş olarsa və suüstü bortun göyertəsindən aşağıda tək yük anbarına malik olarsa, yaxud yük anbarları suüstü bortun göyertəsindən aşağıda olarsa və həmin göyertəyədək ən azı bir arakəsmə ilə ayrılarsa, qeyd olunan otaq, yaxud otaqlar su səviyyəsi aşkarlayıcıları ilə təchiz olunur*.

3 2-ci bəndin tələb etdiyi su səviyyəsi aşkarlayıcıları aşağıdakı kimi olmalıdır:

.1 yük anbarında daxili dibdən yuxarıdakı suyun səviyyəsi 0.3 m-dən az olmayan yüksəkliyə çatarsa və digər qeyd olunan səviyyə yük anbarının orta dərinliyinin 15%-dən çox səviyyəsinə çatarsa, naviqasiya körpüsündə səsli və görüntülü qəza-xəbərdarlıq siqnalı verilir;

.2 anbarın korma ucunda, yaxud daxili dibin layihə su xəttinə paralel olmadığı onun ən aşağı hissəsindən yuxarıda quraşdırılmış olduqda.

Çərçivə tirləri, yaxud qismən su keçirməyən arakəsmələr daxili dibdən yuxarıda quraşdırılırsa, Administrasiyalar əlavə aşkarlayıcıların quraşdırılmasını tələb edə bilər.

4 2-ci bəndin tələb etdiyi su səviyyəsi aşkarlayıcılarının XII/12 sayılı qaydaya uyğun olan gəmilərdə, yaxud ən azı daxili dibdən suüstü bortun göyertəsindək şaquli şəkildə uzanan yük anbarının hər bir bortunda yerləşən su keçirməyən şöbələrə malik gəmilərdə quraşdırılmasına ehtiyac yoxdur.

C Hissəsi - MEXANİKİ QURĞULAR
(Digər xüsusi qaydada nəzərdə tutulmuş hallar istisna olmaqla C
hissəsi sərnişin gəmiləri və yük gəmiləri üçün tətbiq edilir)
Qayda 26

Ümumi

1 Mexaniki, qazanlar və digər təzyiqli daşıyıcı qurğular, əlaqədar boru xətləri sistemləri və qurğuları nəzərdə tutulmuş olduğu xidmət üçün adekvat şəkildə layihələndirilməsi və inşası həyata keçirilməli və elə quraşdırılmalı və mühafizə edilməlidir ki, gəmidəki hər hansı bir şəxsə qarşı təhlükə yaranmasın və hərəkətdə olan hissələr, qaynar səthlər və digər təhlükələrin qarşısı vaxtında və diqqətə alınsın. Konstruksiya, avadanlıqların nəzərdə tutulduğu məqsədini, cəlb ediləcəyi iş mühitlərini və gəmidəki ekoloji şərtləri və inşaat zamanı istifadə edilmiş materialları nəzərə almalıdır*.

2 Administrasiya ən mühüm güc mexanizmlərinin komponentlərinin hər birinin etibarlılığına xüsusi diqqət verməli və üzmək üçün lazımi sürət, xüsusilə də qeyri-ənənəvi avadanlıq sxemlərinin olduğu yerdə gəmiyə üzmək üçün lazımi sürəti yığmaq məqsədilə kifayət edəcək qədər güc mexanizmi üçün ayrıca enerji mənbəyi ilə təchiz etməlidir.

3 Çox mühüm köməkçi mexanizmlərdən biri sıradan çıxdığı halda belə, əsas mühərriklərinin normal işini təmin etmək məqsədilə vasitələrin işi möhkəmləndirilməli, yaxud bərpa edilməlidir. Aşağıdakı qurğuların nasaz işinə xüsusi diqqət yetirilməlidir:

- .1 elektrik enerjisinin əsas mənbəyi kimi xidmət göstərən elektrik enerjisi generatoru dəsti;
- .2 buxar təchizatı mənbələri;
- .3 içməli su sistemlər qazanı;
- .4 qazanlar, yaxud mühərriklər üçün neft yanacağı təchizatı sistemləri;**
- .5 sürtgü yağı mənbələrinin təzyiqli;
- .6 su mənbələrinin təzyiqli;
- .7 kondensatların daxilində vakuumu saxlamaq üçün kondensator nasosu və cihazları;
- .8 qazanlar üçün mexaniki hava təchizatı;
- .9 işəsalma, yaxud idarəetmə məqsədləri üçün hava kompressoru və balonu;
- .10 Mühərrik qurğusu mexanizmi o cümlədən, avarlı vintlərinin addımları nizamlandığı halda hidravlik, pnevmatik elektrik nəzarət vasitələri. Halbuki, Administrasiya, gəminin ümumi təhlükəsizliyini nəzərə alaraq hərəkətverici güc

mexanizminin gücünü normal istismar qiymətlərinə nisbətən qismən azaldılmasına yol verə bilər.

4 Gəminin işlək vəziyyətdə olmadığı müddətdə kənardan kömək olmadan onun mexanizmlərini hərəkətə gətirilməsini təmin etmək üçün vasitələr nəzərdə tutulmalıdır.

5 Daxili təzyiq altında olan bütün qazanlar, mexanizmin bütün hissələri, bütün buxar, hidravlik, pnevmatik və digər sistemlər və onların əlaqədar qurğuları ilk dəfə istismara verilməzdən öncə müvafiq testlərə, o cümlədən, təzyiqin yoxlanması testinə cəlb edilməlidir.

6 Güc mexanizmi və gəminin təhlükəsizliyi üçün çox mühüm olan əsas mühərrik qurğusu mexanizmi və bütün köməkçi mexanizmlər elə bir konstruksiyaya malik olmalıdır ki, onlar quraşdırıldıqdan sonra belə, gəminin sabit şərtlər altında əyilmə bucağı 15° -dək, dinamik şərtlər (bort kaçıması) altında əyilmə bucağı 22° -dək və eyni zamanda, dinamik diferent altında əyilmə bucağı burun və kormada $7,5^{\circ}$ olduğu zaman istənilən tərəfə əyildikdə kil vəziyyətində olduğu kimi istismarı mümkün olsun. Administrasiya gəminin növü, ölçüsü və istismar şərtlərini nəzərə alaraq, bu bucaqlardan kənarlaşmaya icazə verə bilər.

7 Əsas mühərrik qurğusu və köməkçi mexanizm o cümlədən, qazanlar və təzyiq daşıyıcı qurğuların müayinə və texniki qulluğunu asanlaşdırmaq məqsədilə tədbirlər görülməlidir.

8 Əsas mühərriklərin sistemlərinin konstruksiyası, hazırlanması və montajına xüsusi diqqət verilməlidir ki, normal istismar şəraitində onların hər hansı rejimdə titrəyişi mexanizmin normal istismar şəraitində həddindən artıq gərginliyin yaranmasına səbəb olmasın.

9 Gəminin bortundan keçən boru xətləri sistemlərindəki qeyri-metal kompensasiya birləşməsi və ən dərin yük su xəttindən aşağıda yerləşən qeyri-metal kompensasiya birləşməsi I/10(a) sayılı qaydada təsvir edilmiş yoxlamaların bir hissəsi olaraq, yaxud istehsalçının tövsiyə etdiyi vaxt intervalında müayinə edilməli, yaxud zəruri olarsa, dəyişdirilməlidir.

10 Gəminin təhlükəsiz şəkildə istismarı üçün çox mühüm əhəmiyyət kəsb edən gəmi mexanizmi və avadanlıqları üçün istismar və texniki qulluq üzrə göstərişlər və mühəndis-layihə cizgiləri həmin məlumatları vəzifələrinin icrası üçün tələb edən komanda heyəti üzvləri və ekipaj üzvlərinin başa düşdüyü bir dildə yazılmalıdır.

11 Neft yanacağı sərfi və durulducu çənləri və sürtgü yağı çənlərinin ventilyasiya boruları elə olmalıdır ki, ventilyasiya boruları qırıldığı halda bu, dəniz suyu, yağış suyu və maye sıçrayışının onların daxilinə dolmaq təhlükəsi ilə qarşı-qarşıya qoymasın. Hər bir gəmidə əsas mühərriki və mühüm sistem üçün istifadə edilən hər bir yanacaq növü üçün iki sərfiyat çəni, yaxud ekvivalent tədbirlər və cihazlar olmalıdır ki, onların vasitəsilə əsas mühərriki maksimal istismar yükü altında və elektrik generatorunu adi yük altında dənizdə ən azı 8 saat işlətmək mümkün olsun.* Bu bənd yalnız 1 iyul 1998 il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər üçün tətbiq edilir.

Qayda 27

Mexanizmlər

1 Mexanizmin normadan yüksək fırlanma sürəti baş verdiyi halda təhlükəsiz fırlanma sürətinin daha da artmasına yol verməyən vasitələr nəzərdə tutulmalıdır.

2 Əsas, yaxud köməkçi mexanizm o cümlədən, təzyiqlə daşıyıcı qurğular, yaxud qeyd olunan mexanizmin hər hansı bir hissəsi daxili təzyiqlə məruz qalarsa və təhlükəli normadan yüksək təzyiqlə məruz qalma ehtimalı olarsa, bu cür normadan yüksək təzyiqləndən mühafizə məqsədilə praktiki cəhətdən mümkün olan yerdə vasitələr təchiz edilməlidir.

3 Enerjini mexanizmə ötürmək üçün istifadə edilən bütün dişli ötürücülər, eləcə də hər bir val və mufta gəminin təhlükəsizliyi və eləcə də gəmidəki insanların təhlükəsizliyi üçün elə konstruksiya edilməli və hazırlanmalıdır ki, onlar bütün istismar müddətində məruz qala biləcəyi maksimal işləmə gərginliyinə davam gətirə bilsin və onların ötürülməsi işini icra edən mühərriklərin növünə, yaxud malik olduğu hissəyə lazımı diqqət yetirilsin.

4 Silindrinin diametri 200 mm, yaxud daha böyük olan, yaxud karterinin həcmi 0.6 m³, yaxud daha böyük olan daxili yanma mühərrikləri kifayət qədər buraxılış deşikləri sahəsi olan, karterdə partlayışın qarşısını alan müvafiq qoruyucu klapanlarla təchiz edilməlidir. Qoruyucu klapanlar elə formada yerləşməlidir, yaxud vasitələrdə təchiz edilməlidir ki, onlardan xaric edilmə elə istiqamətlənməlidir ki, personalın bədən xəsarəti alması ehtimalını minimuma endirilmiş olsun.

5 Əsas turbinlərin əsas mühərrikləri və müvafiq olduqda, əsas daxili yanma mühərrikləri və köməkçi mexanizmlər avtomatik söndürücü cihazlarla təchiz edilməlidir ki, avadanlığın ümumi sıradan çıxma halı, ağır zədələnmə, yaxud partlayışla nəticələnən hallara gətirib çıxara biləcək sürtgü yağı təchizatı sıradan çıxdığı zaman qeyd olunan halların qarşısını almaq mümkün olsun.

Qayda 28

Geri gediş vasitələri*

1 Bütün normal şəraitlər altında gəminin etibarlı şəkildə idarə edilməsinə təmin etmək üçün geri gediş üçün yetərli güc.

2 Mexanizmlərin avarlı vintin dayağının istiqamətini dəyişmək və məqbul məsafə çərçivəsində maksimal istismar sürəti ilə irəli gedən gəmini bu yolla dayandırmaq bacarığı kifayət qədər az bir zamanda nümayiş etdirilməli və qeydə alınmalıdır.

3 Gəminin tormozlama vaxtı və məsafəsi və gəminin istiqamət hərəkətinin dəyişməsi barədə gəmidə sınaq zamanı bir neçə avarlı vinti olan, bir, yaxud bir neçə işləməyən avarlı vint ilə gedən, yaxud manevr edən gəminin qabiliyyətinin müəyyən edilməsi üzrə sınaqların nəticələri ilə birlikdə kapitanın istifadəsi, yaxud təyin edilmiş personal üçün qeydə alınmış məlumatlar olmalıdır.

4 Əgər gəmi manevr etmək və ya tormozlamaq üçün əlavə vasitələrlə təchiz edilərsə, onların effektivliyi 2 və 3-cü bəndlərdə qeyd edildiyi kimi, nümayiş etdirilməli və qeydə alınmalıdır.

Qayda 29

Sükan ötürücüsü*

1 Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, hər bir gəmi Administrasiyanın razılığına uyğun olaraq, əsas sükan ötürücüsü və köməkçi sükan ötürücüsü ilə təchiz edilməlidir. Əsas sükan ötürücüsü və köməkçi sükan ötürücüsü elə quraşdırılmalıdır ki, onlardan birinin sıradan çıxması digərini istismar edilməz vəziyyətə gətirib çıxarmasın.

2.1 Bütün sükan ötürücüsü komponentləri və sükan balleri Administrasiyanın razılığına əsasən sağlam və etibarlı quruluşa malik olmalıdır. Təkrarlanmayan hər hansı çox mühüm komponentin uyğunluğuna xüsusi diqqət verilməlidir. Hər hansı çox mühüm komponent müvafiq olduqda, daimi şəkildə yağlanan, yaxud yağlama qurğuları ilə təchiz edilmiş toplu diyircəkli yastıqlar, rolikli diyircəkli yastıqlar, yaxud sürüşən diyircəkli yastıqlar kimi sürtünmə əleyhinə diyircəkli yastıqlardan istifadə etməlidir.

2.2 Daxili hidravlik təzyiqlə məruz qalmış boru xətləri və digər sükan ötürücüsü komponentlərinin konstruksiya elementlərini müəyyən etmək məqsədilə hesablamalar üçün layihə təzyiqləri sistemin aşağı təzyiqlər tərəfində hər hansı təzyiqlərin mövcudluğunu nəzərə almaqla, 3.2-ci bənddə müəyyən edilmiş istismar şərtləri altında gözlənilən ən azı 1.25 dəfə maksimal işçi təzyiqlərdən ibarət olmalıdır. Administrasiyanın razılığı əsasında, dinamik yüklərə görə vurucu təzyiqləri nəzərə almaqla, boru xətlərinin layihələndirilməsi və komponentlər üçün yorğunluq meyarları tətbiq edilməlidir.

2.3 Qoruyucu klapanlar, təcrid edilməsi mümkün və enerji mənbəyindən, yaxud xarici qüvvələrin təsirindən təzyiqlərin yaranması mümkün olan hidravlik sistemin hər hansı hissəsində quraşdırılmalıdır. Qoruyucu klapanların parametrləri layihə təzyiqlərini keçməməlidir. Klapanlar adekvat ölçüyə malik olmalı və elə yerləşdirilməlidir ki, təzyiqlərin layihə təzyiqlərindən yuxarıda həddindən artıq qalxmasının qarşısını almaq mümkün olsun.

3 Əsas sükan ötürücüsü və sükan balleri aşağıdakılardan ibarət olmalıdır:

.1 Etibarlı möhkəmliyə və maksimal irəli gediş istismar sürəti ilə idarə etmək imkanına malik olmalı və bunlar praktiki olaraq sübut edilməlidir.

.2 ən dərin açıq dənizdə suya oturma dərəcəsində gəminin istismarı zamanı və irəli gedişin maksimal istismar sürəti ilə 28 saniyədən çox olmayan bir müddətdə sükanı 35° bir bortdan 35° digər borta dəyişmək imkanına və həmçinin eyni vəziyyətdə 35° bir bortdan 30° digər borta dəyişmək imkanına malik olmalıdır. Ən dərin açıq dənizdə gəminin suya oturma dərəcəsində və əsas mühərrikin sürəkli olaraq maksimal fırlanma tezliyinə və maksimal yerisinə (addım) uyğun sürətdə irəliyə hərəkəti zamanı əgər gəminin dənizdə istismar sınaqlarına bu tələblərin uyğunluğunu sübut etmək səmərəsiz olarsa, o halda, inşa edildiyi tarixdən asılı olmayaraq, gəmilərin aşağıdakı metodlardan birinin tələbinə uyğunluğu sübut edilə bilər: (Əlavə edilib Res.MSC.365(93))

.1 gəminin dənizdə istismar sınaqları müddətində əsas mühərrikin sürəkli olaraq maksimal fırlanma tezliyinə və maksimal yerişinə (addım) uyğun sürətdə irəliyə hərəkəti zamanı gəmi hətta kil vəziyyətində və sükan isə tam yüklənmiş vəziyyətdə olur; yaxud

.2 dənizdə istismar sınaqları müddətində əgər sükanın tam yüklənmiş vəziyyətinə nail olmaq mümkün olmazsa, gəminin dənizdə istismar sınağı müddətində təklif edilən tam yüklənmiş sükan perosu sahəsindən istifadə etməklə müvafiq irəli gediş sürəti təyin edilməlidir. Hesablanmış irəli sürət, əsas sükan ötürücüsünə tətbiq edilmiş güc və fırlanma anı ilə nəticələnməlidir və bu göstərici ən azı ən dərin açıq dənizdə gəminin suya oturma dərəcəsi və əsas mühərrikin sürəkli olaraq maksimal fırlanma tezliyinə və maksimal yerişinə (addım) uyğun sürətdə irəliyə hərəkəti zamanı olduğu kimi böyük olmalıdır; yaxud

.3 gəminin yüklənmiş vəziyyətdə dənizdə istismar sınağı zamanı sükanın gücü və fırlanma anı etibarlı şəkildə proqnozlaşdırılıb və tam yüklü vəziyyət üçün nəzərdə tutulub. Gəminin sürəti əsas mühərrikin sürəkli olaraq maksimal fırlanma tezliyinə və avarlı pərin maksimal yerişinə (addım) uyğun gəlməlidir.

.3 3.2 sayılı bəndin tələblərini qarşılamaq zəruri olduqda enerji mənbəyindən istifadə etməklə və Administrasiyanın tələbinə uyğun olaraq istənilən halda rumpel sahəsində sükan balleri 120 mm diametrdən böyük olduğu zaman işlədikdə, buzda üzgüçülüyn gücləndirilməsi istisna olmaqla; və

.4 Elə konstruksiya edilməlidir ki, onlar maksimal geriye gediş sürətində zədə almasın; halbuki, bu konstruksiya tələbini sınaq yoxlamaları zamanı maksimal geriye gediş sürəti və maksimal sükan bucağında sübuta yetirmək lazımdır.

4 Köməkçi sükan ötürücüsü aşağıdakı kimi olmalıdır:

.1 gəmiyə üzmək üçün lazımi sürətlə idarə edilmək və fəvqəladə vəziyyətlərdə tez bir zamanda sürəti artırmaq üçün etibarlı və davamlı olmalıdır;

.2 ən dərin açıq dənizdə suya oturma dərəcəsinə gəminin istismarı zamanı və irəli gedişin maksimal istismar sürəti ilə 60 saniyədən çox olmayan bir müddətdə sükanı 15° -dən çox bir bortdan 15° digər borta dəyişmək imkanına və irəli gedişin maksimal istismar sürətinin bir yarım qədərində, yaxud 7 uzel olmaqla (hansı daha böyük olarsa) istismarına malik olmalıdır;

Ən dərin açıq dənizdə gəminin suya oturma dərəcəsinə və əsas mühərrikin sürəkli olaraq maksimal fırlanma tezliyinə və maksimal yerişinə (addım), yaxud 7 uzelə (hansı daha böyük olarsa) uyğun sürətdə irəliyə hərəkəti zamanı əgər gəminin dənizdə istismar sınaqlarına bu tələblərin uyğunluğunu sübut etmək səmərəsiz olarsa, o halda, inşa edildiyi tarixdən asılı olmayaraq, o cümlədən, 1 yanvar 2009-cu il tarixdən əvvəl inşa olunmuş gəmilərin aşağıdakı metodlardan birinin tələbinə uyğunluğu sübut edə bilər: (Əlavə edilib Res.MSC.365(93))

.1 gəminin dənizdə istismar sınaqları müddətində əsas mühərrikin sürəkli olaraq maksimal fırlanma tezliyinə və maksimal yerişinə (addım), yaxud 7 uzelə (hansı daha böyük olarsa) uyğun sürətdə irəliyə hərəkəti zamanı gəmi hətta kil vəziyyətində və sükan isə tam yüklənmiş vəziyyətdə olur; yaxud

.2 dənizdə istismar sınaqları müddətində əgər sükanın tam yüklənmiş vəziyyətinə nail olmaq mümkün olmazsa, gəminin dənizdə istismar sınağı müddətində təklif edilən tam yüklənmiş sükan perosu sahəsindən istifadə etməklə müvafiq irəli gediş sürəti təyin edilməlidir. Hesablanmış irəli sürəti, əsas sükan ötürücüsünə tətbiq edilmiş güc və fırlanma anı ilə nəticələnməlidir və bu göstərici ən azı ən dərin açıq dənizdə gəminin suya oturma dərəcəsi və əsas mühərrikin sürəkli olaraq maksimal fırlanma tezliyinə və maksimal yerişinə (addım), yaxud 7 uzele (hansı daha böyük olarsa) uyğun sürətdə irəliyə hərəkəti zamanı olduğu kimi böyük olmalıdır; yaxud

.3 gəminin yüklənmiş vəziyyətdə dənizdə istismar sınağı zamanı sükanın gücü və fırlanma anı etibarlı şəkildə proqnozlaşdırılıb və tam yüklü vəziyyət üçün nəzərdə tutulub.

.3 4.2 sayılı bəndin tələblərini qarşılamaq zəruri olduqda enerji mənbəyindən istifadə etməklə və Administrasiyanın tələbinə uyğun olaraq istənilən halda rumpel sahəsində sükan balleri 230 mm diametrdən böyük olduğu zaman işlədikdə, buzda üzgüçülüğün gücləndirilməsi istisna olmaqla; və

5 Əsas və köməkçi sükan ötürücüsü güc aqreqları aşağıdakı kimi olmalıdır:

.1 enerji verilişi itdikdən sonra enerji verilişi bərpa olunduğu zaman avtomatik şəkildə yenidən işə düşə bilsin; və

.2 naviqasiya körpüsündəki postdan işə salınmaq imkanına malik olsun. Sükan ötürücüsü güc aqreqlarından hər hansı birinə gedən enerji verilişinin kəsilməsi baş verdiyi halda naviqasiya körpüsündə səsli və görüntülü qəza-xəbərdarlıq signalı verilməlidir.

6.1 əsas sükan ötürücüsü iki, yaxud daha çox sayda analogi güc aqreqlarına malik olarsa, köməkçi sükan ötürücüsünün təchiz edilməsinə ehtiyac yoxdur, bir şərtlə ki:

.1 sərnişin gəmisində, 3.2-ci bəndin tələb etdiyi kimi, güc aqreqlarından hər hansı biri sıradan çıxarsa, əsas sükan ötürücüsü sükanı idarə etmək bacarığına malik olsun;

.2 yük gəmisində, 3.2-ci bəndin tələb etdiyi kimi, bütün güc aqreqlarını idarə etməklə əsas sükan ötürücüsü sükanı idarə etmək bacarığına malik olsun;

.3 əsas sükan ötürücüsü elə quraşdırılır ki, onun boru xətləri sistemində, yaxud güc aqreqlarının birində baş verən tək bir sıradançıxma hadisəsindən sonra qüsuru təcrid etmək mümkün olsun ki, sükanın idarəetmə səmərəliliyini qoruyub saxlamaq və yaxud sürətin təkrar yığılması mümkün olsun.

6.2 1 Sentyabr 1986-cı il tarixədək Administrasiya 6.1.3 -cü bəndin tələblərinə cavab verməyən, lakin işdə etibarlılığı sübut edilmiş sükan ötürücülərinin quraşdırılmasını qəbul edə bilər.

6.3 Hidravlik növdən başqa sükan ötürücüləri Administrasiyanın razılığına əsasən bu bəndin tələblərinə uyğun standartlara nail olmalıdır.

7 Sükan ötürücüsünün idarə olunması aşağıdakıları təchiz etməlidir:

.1 Həm naviqasiya körpüsündə, həm də sükan ötürücüsü şöbəsində əsas sükan ötürücüsü

.2 6-cı bəndə müvafiq olaraq iki müstəqil idarəetmə sistemi tərəfindən yerləşdirilmiş (hər ikisini naviqasiya körpüsündən idarə etmək mümkün olan) əsas sükan ötürücüsü.

Bu, sükan çarxı (şturval), yaxud sükan dəstəyinin təkrarlanmasını tələb etmir.

Əgər idarəetmə sistemi hidravlik telemühərrikdən ibarət olarsa, burada ikinci müstəqil sistemin quraşdırılmasına ehtiyac yoxdur (ümumi tutumu 10,000 ton və daha çox olan kimyəvi maddələr daşıyan tanker, yaxud qaz daşıyan tanker istisna olmaqla).

.3 Əgər sükan ötürücüsü şöbədə köməkçi sükan ötürücüsü enerji mənbəyi ilə işləyərsə, onun naviqasiya körpüsündən idarə etmək mümkün olacaq və əsas sükan ötürücüsü üçün idarəetmə sistemindən müstəqil olacaq.

8 naviqasiya körpüsündən işləməyi mümkün olan hər hansı əsas və köməkçi sükan ötürücüsünün idarəetmə sistemi aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir:

.1 Əgər elektrik enerjisi ilə olarsa, onda o, sükan ötürücüsü şöbənin daxilindəki nöqtədəki sükan ötürücüsü güc şəbəkəsindən gələn öz ayrıca şəbəkəsindən enerji almalı, yaxud da sükan ötürücüsü güc şəbəkəsi təchizatına bitişik paylayıcı şit üzərindəki nöqtədəki sükan ötürücüsü güc şəbəkəsini qidalandıran paylayıcı şit şinindən gələn enerji ilə qidalanmalıdır.

.2 naviqasiya körpüsündən işləməyi mümkün olan hər hansı idarəetmə sistemini onu qidalandıran sükan ötürücüsünü ayırmaq üçün vasitələr təchiz edilməlidir.

.3 bu sistem naviqasiya körpüsündəki postdan işə salmaq imkanına malik olmalıdır;

.4 idarəetmə sisteminə gələn elektrik enerjisi təchizatında kəsilmə baş verdiyi halda naviqasiya körpüsündə səsli və görüntülü qəza-xəbərdarlıq siqnalı verilməlidir; və

.5 qısaqapanmadan mühafizə yalnız sükan ötürücüsünün idarə edilməsi təchizatı şəbəkələri üçün təchiz edilməlidir.

9 Bu qayda və 30 sayılı qaydanın tələb etdiyi elektrik enerjisi şəbəkələri və sükan ötürücüsünün idarəetmə sistemləri və onların əlaqədar komponentləri, kabelləri və boruları ilə birlikdə praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər ümumi məsafələri boyu birbirindən ayrı çəkilməlidir.

10 Naviqasiya körpüsü və sükan ötürücüsü şöbəsi arasında rabitə vasitələri təchiz edilməlidir.

11 Sükan bucağının mövqeyi aşağıdakı kimi olmalıdır:

.1 əgər əsas sükan ötürücüsü enerji mənbəyi ilə işləyərsə, bu, naviqasiya körpüsündə göstərilməlidir. Sükan bucağı göstəricisi, sükan ötürücüsünün idarəetmə sistemindən müstəqil vəziyyətdə olmalıdır;

.2 sükan ötürücüsü şöbədə tanına bilən şəkildə olmalıdır.

12 Hidravlik enerji mənbəyi ilə idarə edilən sükan ötürücüsü üçün aşağıdakılar nəzərə alınmalıdır:

.1 hidravlik sistemin növü və konstruksiyasını nəzərə almaqla hidravlik mayenin təmizliyini qoruyub saxlayan cihazlar;

.2 hər bir hidravlik maye rezervuarı üçün hidravlik maye sızmasını praktiki olaraq göstərən aşağı səviyyəli qəza-xəbərdarlıq signalı. Səsli və görüntülü qəza-xəbərdarlıq signalı naviqasiya körpüsündə və maşın otağında asanlıqla görülə bilən yerlərdə verilməlidir; və

.3 əsas sükan ötürücüsünün enerji mənbəyi ilə işləməsi tələb olunduqda, ən azı bir hərəkətverici güc sistemi o cümlədən, rezervuarı doldurmaq üçün yetərli gücə malik stasionar çən. Boru xətləri bu çənə elə bir formada qoşulmalıdır ki, hidravlik sistemləri, sükan ötürücüsü şöbəsi daxilindəki mövqedən asanlıqla doldurmaq mümkün olsun; çən, işçi maye səviyyəsi göstəricisi ilə təchiz edilməlidir.

13 Sükan ötürücüsü şöbəsi (rumpel şöbəsi) aşağıdakı kimi olmalıdır:

.1 asanlıqla giriş imkanına malik olsun və maşın otaqları praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər ayrı olsun; və

.2 sükan ötürücüsü mexanizmləri və idarəetmə elementlərinə işçi girişi təmin etmək üçün uyğun cihazlarla təchiz edilsin. Bu cihazlara hidravlik maye sızması baş verdiyi halda uyğun iş şəraitini təmin etmək üçün məhəccərlər və tutacaqlar, yaxud digər sürüşməyən səthlər daxil edilməlidir.

14 Buzda üzgüçülüyn gücləndirilməsini nəzərə almadan, sükan ballerinin, rumpel sahəsində 230 mm diametrdən böyük olmağı tələb edilərsə, 4.2-ci bəndin tələblərinə uyğun olaraq ən azı sükan ötürücüsü güc aqreقاتını, onun əlaqədar idarəetmə sistemini və sükan bucağı indikatorunu təchiz etmək üçün yetərli olan alternativ enerji verilişi ya qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyindən, yaxud da sükan ötürücüsü şöbəsinə yerləşmiş müstəqil enerji mənbəyindən 45 saniyə içərisində avtomatik şəkildə işə salınması nəzərə alınmalıdır. Müstəqil enerji mənbəyi yalnız bu məqsəd üçün istifadə edilməlidir. Ümumi tutumu 10,000 ton və daha çox olan hər bir gəmidə alternativ enerji verilişi potensialı davamı istismar üçün ən azı 30 dəqiqə, hər hansı digər gəmi üçün isə ən azı 10 dəqiqə olmalıdır.

15 Hər bir tankerdə ümumi tutumu 10,000 ton və daha çox olan kimyəvi maddələr daşıyan tanker, yaxud qaz daşıyan tankerdə və ümumi tutumu 70,000 ton və daha çox olan digər gəmilərdə əsas sükan ötürücüsü 6-cı bəndin müddəalarına cavab verən iki və ya daha çox sayda analoji güc aqreقاتlarından ibarət olmalıdır.

16 Ümumi tutumu 10,000 ton və daha çox olan kimyəvi maddələr daşıyan hər bir tanker, yaxud qaz daşıyan tanker 17-ci bəndin tələblərinə əməl etməklə aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir:

.1 əsas sükan ötürücüsü elə quraşdırılmalıdır ki, rumpel, sektor, yaxud eyni məqsədə xidmət edən digər komponentlər istisna olmaqla və həmçinin, sükanı istiqamətləndirən güc ötürücülərinin pərçimlənməsi istisna olmaqla, əsas sükan ötürücüsünün hərəkətverici güc sistemlərindən hər hansı birinin tək bir dəfə sıradan

çıxması səbəbindən sükan idarəetmə səmərəliliyinin itməsi baş verdikdə, hərəkətverici güc sisteminin birinin itirilməsindən sonra 45 saniyədən gec olmamaqla sükan idarəetmə səmərəliliyinə təkrar şəkildə nail olmaq lazımdır;

.2 əsas sükan ötürücüsü aşağıdakılardan hər hansı biri ilə təchiz edilməlidir:

2.1 hər biri 3.2-ci bəndin tələblərini qarşılayan səviyyədə olan iki müstəqil və ayrı-ayrı hərəkətverici güc sistemləri; yaxud

2.2 normal istismar müddətində eyni zamanda işləyən ən azı iki analoji hərəkətverici güc sistemləri, onların hər biri 3.2 -ci bəndin tələblərinə cavab vermək imkanına malik olmalıdır;

Bu tələbə cavab vermək zəruri olduğu yerdə, hidravlik hərəkətverici güc sistemlərinin qarşılıqlı birləşmələri nəzərdə tutulmalıdır. Bir sistemdən hidravlik maye itkisini aşkar etmək imkanı olmalı və qüsurlu sistem avtomatik şəkildə elə təcrid olunmalıdır ki, digər işəsalma sistemi, yaxud sistemləri tam işlək vəziyyətdə qala bilsin.

.3 hidravlik növlü sükan ötürücülərindən başqa, digər növlər ekvivalent standartlara nail olmalıdır.

17 Ümumi tutumu 10,000 ton və daha çox olan, lakin, 100,000 tondan az dedveytə malik tankerlər, kimyəvi maddələr daşıyan tankerlər, yaxud qaz daşıyan tankerlər üçün 16-cı bənddə qeyd edilmiş həll yollarından başqa vahid uğursuzluq meyarının tətbiq edilməsi lazım gəlməyən sükan istiqamətləndirici güc ötürücüsü, yaxud güc ötürücülərinə icazə verilə bilər, bir şərtlə ki, təhlükəsizlik standartına nail olunsun ki:

.1 vahid uğursuzluq nəticəsində sükanın idarəetmə səmərəliliyinin itirilməsindən sonra boru xətləri sisteminin hər hansı bir hissəsində, yaxud güc aqreqlarının birində sükan idarəetmə səmərəliliyinə 45 saniyə içərisində təkrar nail olmaq lazımdır; və

.2 sükan ötürücüsünə tək bir sükanı istiqamətləndirən güc ötürücüsü daxil edildikdə, konstruksiyanın gərginlik (davamlılıq) təhlilinə, yorğunluq təhlilinə və dağılma mexanikasının təhlilinə, müvafiq olduqda, istifadə edilmiş materiala, kipləşdirici cihazların quraşdırılmasına və test sınaqlarına və müayinəyə və effektiv texniki xidmətə xüsusi diqqət verilir. Yuxarıda sadalananları nəzərə alaraq, Administrasiya, Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş ümumi tutumu 10,000 ton və daha çox olan, lakin, 100,000 tondan az dedveytə malik tankerlər, kimyəvi maddələr daşıyan tankerlər, yaxud qaz daşıyan tankerlər üçün dublikatsız sükanı istiqamətləndirən güc ötürücülərinin qəbuluna dair təlimatların müddəalarını özündə əks etdirən qaydaları qəbul etməlidir*.

18 Ümumi tutumu 10,000 ton və daha çox olan, lakin, 70,000 tondan az dedveytə malik tankerlər, kimyəvi maddələr daşıyan tankerlər, yaxud qaz daşıyan tankerlər üçün Administrasiya 16-1 Sentyabr 1986-cı il tarixədək 16-cı bənddə hidravlik sistem üçün tələb olunan vahid uğursuzluq meyarına uyğun olmayan, işdə etibarlılığı sübut edilmiş sükan ötürücüsü sistemini qəbul edə bilər.

19 1 Sentyabr 1984-cü il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, ümumi tutumu 10,000 ton və daha çox olan kimyəvi maddələr daşıyan tanker, yaxud qaz daşıyan tanker, 1 Sentyabr 1986-cı il tarixdən gec olmayaraq, aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir:

.1 7.1, 8.2, 8.4, 10, 11, 12.2,12.3 və 13.2 -ci bəndlərin tələbləri;

.2 naviqasiya körpüsündən idarə edilməsi mümkün olan iki müstəqil sükan ötürücüsünün idarəetmə sistemləri nəzərdə tutulmalıdır. Bu, sükan çarxının (şturval) yaxud sükan dəstəyinin dublikatını tələb etmir.

.3 əgər sükan ötürücüsünün idarəetmə sistemi istismar zamanı sıradan çıxarsa, naviqasiya körpüsündən ikinci sistemi dərhal işə salınmaq imkanı olmalıdır; və

.4 hər bir sükan ötürücüsünün idarəetmə sistemi, əgər elektrik olarsa, sükan ötürücüsünün ayrıca güc şəbəkəsindən enerji almalı, yaxud da sükan ötürücüsünün güc şəbəkəsi təchizatına bitişik paylayıcı şit üzərindəki nöqtədəki sükan ötürücüsünün güc şəbəkəsini qidalandıran paylayıcı şit şinindən gələn enerji ilə qidalanmalıdır.

20 19-cu bəndin tələblərinə əlavə olaraq, 1 Sentyabr 1984-cü il tarixdən əvvəl, lakin, 1 Sentyabr 1988-ci il tarixdən gec olmayaraq inşa edilmiş, ümumi tutumu 40,000 ton və daha çox olan hər bir tankerdə - kimyəvi maddələr daşıyan tanker, yaxud qaz daşıyan tankerdə sükan ötürücüsü ehtiva etməlidir ki, boru xətlərinin, yaxud güc aqreqlərinin birinin vahid uğursuzluğu baş verdiyi halda sükan idarəetmə səmərəliliyini qoruyub-saxlamaq mümkün olsun, yaxud sükanın hərəkəti ehtiva etməli ki, sükan idarəetmə səmərəliliyinə sürətlə yenidən nail olmaq mümkün olsun.

Buna aşağıdakı yollarla nail olmaq lazımdır:

.1 sükanı məhdudlaşdıran müstəqil vasitələr; yaxud

.2 sabit və müstəqil enerji mənbəyi ilə idarə edilən nasos və boru xətləri sistemi tərəfindən güc ötürücülərini birbaşa yenidən doldurmaq üçün vasitələrlə birləşən xarici hidravlik boru xətlərindən güc ötürücüsünü, yaxud güc ötürücülərini təcrid etmək üçün əl ilə idarə edilə bilən tez hərəkətli klapanlar, yaxud

.3 hidravlik enerji sistemlərinin daxili əlaqəyə malik olduğu qeyd olunan quruluşun mövcud olduğu yerdə sistemdən hidravlik maye itkisi aşkar edilməli və qüsurlu sistem ya avtomatik şəkildə, yaxud da naviqasiya körpüsündən təcrid edilməlidir ki, digər sistem tam işlək vəziyyətdə qalsın.

Qayda 30

Elektrik və elektro-hidravlik sükan ötürücüsü üçün əlavə tələblər

1 Elektrik və elektro-hidravlik sükan ötürücüsü mühərriklərinin işlək vəziyyətdə olduğunu göstərmək üçün vasitələr naviqasiya körpüsündə və əsas maşın idarəetmə postunun uyğun yerində quraşdırılmalıdır.

2 Bir, yaxud daha çox sayda güc aqreqlərindən ibarət hər bir elektrik, yaxud elektro-hidravlik sükan ötürücüsünə enerji təchizatı ən azı iki eksklüziv şəbəkə vasitəsilə birbaşa əsas paylayıcı şitdən təmin edilməlidir, halbuki, şəbəkələrin biri qəza paylayıcı şitindən təchiz edilə bilər. Əsas elektrik, yaxud elektro-hidravlik sükan ötürücüsü ilə əlaqədar köməkçi elektrik, yaxud elektro-hidravlik sükan ötürücüsü bu əsas sükan

ötürücüsünü təchiz edən şəbəkələrdən birinə qoşula bilər. Elektrik, yaxud elektrohidravlik sükan ötürücüsünü təchiz edən şəbəkələr eyni zamanda onlara qoşula bilən və eyni zamanda istismarı tələb edilə bilən bütün mühərrikləri təchiz etmək üçün adekvat reytingə malik olmalıdır.

3 Qeyd olunan şəbəkələr və mühərriklər üçün qısaqapanmadan mühafizə və həddən artıq yüklənmə barədə qəza-xəbərdarlıq siqnalı nəzərdə tutulmalıdır. Cərəyan şiddətinə qarşı, əgər nəzərə alınarsa, o cümlədən, işəsalma cərəyanından, yaxud cərəyandan mühafizə, mühərrikin tam yüklü cərəyanın iki misindən az olmamalı və müvafiq işəsalma cərəyanlarının keçidinə imkan yaratmaq üçün qurulmalıdır. Üç fazlı enerji təchizatından istifadə edildiyi yerdə qəza-xəbərdarlıq siqnalı nəzərdə tutulmalıdır ki, enerji təchizatı fazalarından hər hansı birinin sıradan çıxdığı baş verdikdə bunu göstərmək mümkün olsun. Bu bənddə tələb edilən qəza-xəbərdarlıq siqnalları həm səsli və görüntülü olmalı və əsas maşın otağında, yaxud mərkəzi idarəetmə postunda görünən yerdə yerləşdirilməlidir ki, oradan 51 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, normal şəkildə idarə edilə bilsin. IACS UI SC 187

4 Gəminin ümumi tutumu 1,600 tondan az olarsa, 29.4.3 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, köməkçi sükan ötürücüsü enerji ilə idarə edilməli olarsa, yaxud elektrik enerjisi ilə işlədilsə və ya əsasən digər xidmətlər üçün nəzərdə tutulmuş elektrik mühərriki ilə işə salınsa, əsas sükan ötürücüsünü paylayıcı şitdən bir şəbəkə vasitəsilə qidalandırmaq mümkün olur. Əgər digər xidmətlər üçün nəzərdə tutulmuş qeyd olunan elektrik mühərriki qeyd olunan köməkçi sükan ötürücüsünü işlətmək üçün istifadə edilərsə, Administrasiya 3-cü bəndin tələblərini yerinə yetirməyi tələb etməyə bilər, bir şərtlə ki, mühafizə qurğusu Administrasiyanın tələblərinə cavab versin və o, köməkçi sükan ötürücüsü üçün tətbiq edilən 29.5.1 və .2 və 29.7.3 sayılı qaydaların tələblərinin kifayət qədər yerinə yetirildiyindən əmin olsun.

Qayda 31

Mexanizmləri idarəetmə elementləri

1 Gəminin hərəkətini, idarə olunmasını və təhlükəsizliyi təmin edən əsas və köməkçi mexanizmlər onların işini və idarə olunmasını təmin etmək üçün effektiv vasitələrlə təchiz etməlidir.

2 Əgər əsas mexanizmi naviqasiya körpüsündən idarə edilməsi nəzərdə tutulmuşsa və maşın otaqlarındakı növbə vəzifəsi nəzərdə tutularsa, aşağıdakı hallar tətbiq edilməlidir:

.1 bütün dəniz üzgüçülüüyü şərtləri altında, o cümlədən manevr edən zaman avarlı vinti fırlanma tezliyi (sürəti), dayağın istiqaməti və əgər tətbiq olunarsa, gedişi (addımı) naviqasiya körpüsündən tam şəkildə tənzimlənməlidir.

.2 hər bir müstəqil avarlı vint üçün idarəetmə qurğusu ilə məsafədən idarəetmə həyata keçirilməlidir və o, elə konstruksiya və inşa edilməlidir ki, mexanizmin istismarına xüsusi diqqət tələb edilməsin. Çoxsaylı avarlı vintlər elə konstruksiya edilməlidir ki, onları eyni zamanda bir idarəetmə qurğusu tərəfindən idarə etmək mümkün olsun;

.3 əsas mühərrik qurğusu, naviqasiya körpüsündə, naviqasiya körpüsünün idarəetmə sistemindən müstəqil şəkildə çalışan qəza dayanma qurğusu ilə təchiz edilməlidir;

.4 naviqasiya körpüsü əsas mühərriklərini idarə etmək üçün verilən komandalar hadisədən asılı olaraq əsas mexanizmlərin mərkəzi idarəetmə postunda, yaxud yerli idarəetmə postunda görünməlidir.

.5 əsas mühərriklərinin məsafədən idarə edilməsi yalnız bir dəfəyə bir yerdən mümkündür; qeyd olunan yerlərdə qarşılıqlı əlaqəli idarəetmə postlarına icazə verilir. Hər bir postda əsas mühərriklərinin nəzarətində hansı yerin olduğuna dair bir göstərici olmalıdır. Naviqasiya körpüsü və maşın otaqları arasında nəzarətin ötürülməsi yalnız əsas maşın otağında, yaxud əsas mexanizmlərin mərkəzi idarəetmə postunda mümkün olmalıdır. Bu sistemə, idarəetməni bir postdan digər posta ötürdüyü zaman avarlı vintin dayağındakı mühüm dərəcədə dəyişikliyin qarşısını almaq daxil olmalıdır.

.6 əsas mühərriklərinin yerində idarə edilməsi məsafədən idarəetmə sistemində hətta sıradançıxma halı baş verdikdə də mümkün olmalıdır;

.7 məsafədən idarəetmə sisteminin konstruksiyası elə olmalıdır ki, o, sıradan çıxdığı halda qəza-xəbərdarlıq signalı verilsin. Əgər Administrasiya bunu praktiki cəhətdən mümkünsüz olduğunu hesab etməzsə, avarlı vintin dayaqlarının verilmiş tezliyi və istiqaməti yerli idarəetməyə keçiddən əvvəl qorunub saxlanmalıdır.

.8 naviqasiya körpüsündə indikatorlar aşağıdakı məqsədlərlə quraşdırılmalıdır:

- 8.1 *vintlərin addımları təsbit edildiyi halda avarlı vint fırlanma tezliyi və istiqaməti;*
- 8.2 *avarlı vintlərinin addımları nizamladığı halda avarlı vintin tezliyi və addımının mövqeyi;*

.9 işəsalma havasının təzyiqinin aşağı düşdüyünü göstərmək üçün (mühərrikin yenidən işə salınması səviyyəsində quraşdırılmış) naviqasiya körpüsündə və maşın otağında qəza-xəbərdarlıq signalı nəzərdə tutulmalıdır. Əgər əsas mühərriklərinin məsafədən idarəetmə sistemi avtomatik şəkildə işə salınmaq üçün konstruksiya edilərsə, ardıcıl işə salınma uğursuzluqlarının sayı yerində işə salınma üçün kifayət qədər işəsalma hava təzyiqini qoruyub saxlamaq məqsədilə məhdudlaşdırılmalıdır.

.10 *bu sənəd tərəfindən ləğv edilib: (Res.MSC.194(80))*

3 Əsas mühərrik qurğusu və əlaqədar mexanizmlər, o cümlədən, əsas elektrik enerjisi təchizatı mənbələri müxtəlif dərəcəli avtomatik, yaxud məsafədən idarəetmə səviyyələrinə malik olarsa və onlar mərkəzi idarəetmə postundan davamlı şəkildə əl ilə idarəetmə nəzarəti altında olarsa, cihazlar və idarəetmə elementləri elə konstruksiya edilməlidir və avadanlıqlarla təchiz edilməli və quraşdırılmalıdır ki, mexanizmlərin işləməsi təhlükəsiz və effektiv olsun və birbaşa nəzarət altında olsun; bu məqsəd üçün 46-dan 50-dək olan qaydalar müvafiq şəkildə tətbiq edilməlidir. Qeyd olunan otaqların yanğın və subasma əleyhinə mühafizəsinə xüsusi diqqət verilməlidir.

4 Ümumiyyətlə, avtomatik işəsalma, istismar və idarəetmə sistemlərinə bir qayda olaraq, avtomatik idarəetmə elementlərini əl ilə söndürmək üçün vasitə daxil edilməlidir. Qeyd olunan sistemlərin hər hansı birinin sıradan çıxması əl ilə söndürülmə üçün əngəl yaratmamalıdır.

5 1-dən 4-dək olan bəndlərin tələblərindən asılı olmayaraq, 1 iyul 1998-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir:

.1 Gəminin hərəkətini, idarə edilməsini və təhlükəsizliyini təmin etmək üçün əsas və köməkçi mexanizmlər onların işini və idarə edilməsini təmin edən effektiv vasitələrlə təchiz edilməlidir. Gəminin hərəkətini, idarə edilməsini və təhlükəsizliyini təmin etmək üçün zəruri olan bütün idarəetmə sistemləri müstəqil olmalı, yaxud elə quraşdırılmalıdır ki, bir sistemin sıradan çıxması digər sistemin işini pisləşdirməsin.

.2 Naviqasiya körpüsündən məsafədən əsas mühərriklərin idarə edilməsi nəzərdə tutulduğu halda aşağıdakılar tətbiq edilməlidir:

2.1 Bütün dəniz üzgüçülüüyü şərtləri altında, o cümlədən, manevr edərkən, naviqasiya körpüsündən fırlanma tezliyi, dayağın istiqaməti və müvafiq olduqda, avarlı vintin gedişini (addımı) tam şəkildə idarə etmək mümkün olmalıdır;

2.2 İdarəetmə hər bir müstəqil avarlı vint üçün vahid idarəetmə qurğusu ilə icra edilməlidir və bu, bütün əlaqədar xidmətlərin avtomatik icrası ilə, o cümlədən, zəruri olduqda, əsas mühərriklərin həddən artıq yüklənməsinin qarşısının alınması vasitələri ilə birgə həyata keçirilməlidir.

2.3 Əsas mühərrik qurğusu mexanizmi naviqasiya körpüsü idarəetmə sistemindən müstəqil şəkildə naviqasiya körpüsündə qəza dayanma qurğusu ilə təchiz edilməlidir.

2.4 Naviqasiya körpüsündən əsas mühərriklərə dair komandalar əsas mexanizmlərin mərkəzi idarəetmə postunda və yerli idarəetmə postunda göstərilməlidir.

2.5 Əsas mühərriklərinin məsafədən idarə edilməsi yalnız eyni zamanda bir postdan mümkün olmalıdır; qeyd olunan postlarda qarşılıqlı əlaqəli idarəetmə postlarına icazə verilir. Hər bir postda əsas mühərriklərin nəzarətində olan postları təsvir edən bir indikator olmalıdır. Naviqasiya körpüsü və maşın otaqları arasında idarəetmənin bir yerdən başqa yerə köçürülməsi yalnız əsas maşın otağında, yaxud əsas mexanizmlərin mərkəzi idarəetmə postunda mümkün olmalıdır. Bu sistemə idarəetməni bir postdan digərinə köçürən zaman avarlı vintlərin dayağını əhəmiyyətli dərəcədə dəyişikliyə qorumaq üçün vasitələr daxil edilməlidir;

2.6 Əsas mühərriklərinin yerində idarə edilməsi məsafədən idarəetmə sistemində hətta sıradan çıxma halı baş verdikdə də mümkün olmalıdır; Aid olduğu mexanizmin yanında və ya yaxınlığında güc mexanizmi üçün və gəminin təhlükəsizliyi üçün çox mühüm olan köməkçi mexanizmi idarə etmək də mümkün olmalıdır.

2.7 Məsafədən idarəetmə sisteminin konstruksiyası elə olmalıdır ki, o, sıradan çıxdığı halda qəza-xəbərdarlıq signalı verilsin. Əgər Administrasiya bunu praktiki cəhətdən mümkünsüz olduğunu hesab etməzsə, avarlı vintin dayaqlarının verilmiş tezliyi və istiqaməti yerli idarəetməyə keçiddən əvvəl qorunub saxlanmalıdır.

2.8 naviqasiya körpüsündə, əsas mexanizmlərin mərkəzi idarəetmə postu və yerli idarəetmə postunda aşağıdakılar üçün indikatorlar quraşdırılmalıdır:

2.8.1 vintlərin addımları təsbit edildiyi halda avarlı vint fırlanma tezliyi və istiqaməti; və

2.8.2 avarlı vintlərinin addımları nizamladığı halda avarlı vintin tezliyi və addımının mövqeyi;

2.9 İşəsalma havasının təzyiqinin aşağı düşdüyünü göstərmək üçün (mühərrikin yenidən işə salınması səviyyəsində quraşdırılmış) naviqasiya körpüsündə və maşın otağında qəza-xəbərdarlıq signalı nəzərdə tutulmalıdır. Əgər əsas mühərriklərinin məsafədən idarəetmə sistemi avtomatik işəsalma üçün konstruksiya edilərsə, ardıcıl işə salınma uğursuzluqlarının sayı yerində işə salınma üçün kifayət qədər işəsalma hava təzyiqini qoruyub saxlamaq məqsədilə məhdudlaşdırılmalıdır.

.3 Əsas mühərrik qurğusu və əlaqədar mexanizmlər, o cümlədən, əsas elektrik

enerjisi təchizatı mənbələri müxtəlif dərəcəli avtomatik, yaxud məsafədən idarəetmə səviyyələrinə malik olarsa və onlar mərkəzi idarəetmə postundan davamlı şəkildə əl ilə idarəetmə nəzarəti altında olarsa, cihazlar və idarəetmə elementləri elə konstruksiya edilməli və avadanlıqlarla təchiz olunmalı və quraşdırılmalıdır ki, mexanizmlərin işləməsi təhlükəsiz və effektiv olsun və birbaşa nəzarət altında olsun; bu məqsəd üçün 46-dan 50-dək olan qaydalar müvafiq şəkildə tətbiq edilməlidir. Qeyd olunan otaqların yanğın və subasma əleyhinə mühafizəsinə xüsusi diqqət verilməlidir.

.4 Ümumiyyətlə, avtomatik işəsalma, istismar və idarəetmə sistemlərinə bir qayda olaraq, avtomatik idarəetmə elementlərini əl ilə söndürmək üçün vasitə daxil edilməlidir. Qeyd olunan sistemlərin hər hansı birinin sıradan çıxması əl ilə söndürülmə üçün əngəl yaratmamalıdır.

6 1 iyul 2004-cü il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər aşağıdakı kimi, 1-dən 5-dək olan bəndlərin tələblərinə uyğun gəlməlidir:

.1 .10 sayılı yeni yarım-bənd 2-ci bəndə daxil edilir və aşağıdakı mənanı ifadə edir:

".10 avtomatlaşmış sistemlər elə konstruksiya edilməlidir ki, fəvqəladə hallarda naviqasiya vəziyyətini qiymətləndirə bilmək üçün kapitanın növbə köməkçisinə işin təhlükə doğuracaq dərəcədə, yaxud yaxınlaşan zəifləmə, yaxud güc mexanizm sisteminin bağlanması barədə xəbərdarlıq göndərsin. Xüsusi olaraq, bu sistemlər nasazlıqları idarə etməli, izləməli, barəsində məruzə etməli, xəbərdarlıq etməli və güc mexanizminin yavaşlatmaq, yaxud dayandırmaq üçün təhlükəsizlik tədbirlərini görməli və mühərrik və/yaxud güc mexanizmi avadanlıqlarının qısa müddət ərzində tamamilə sıradan çıxmasına səbəb olan, məsələn, sürətin artması, hallara gətirib çıxaran fiziki müdaxilə halları istisna olmaqla, eyni zamanda kapitanın növbə köməkçisinə fiziki müdaxilə imkanını verməlidir. " (Qəbul edilib: Res.MSC.194(80))

Qayda 32

Buxar qazanları və qazanı təchiz edən qidalandırma sistemləri

1 Hər bir buxar qazanı və hər bir utilizasiya buxar generatoru iki ədəddən az olmayan və uyğun gücə malik qoruyucu klapanla təchiz edilməlidir. Halbuki, istənilən buxar qazanının, yaxud utilizasiya buxar generatorunun məhsuldarlığını, yaxud hər hansı digər xassəsini nəzərə alaraq, Administrasiya yalnız bir qoruyucu klapanın quraşdırılmasına icazə verə bilər, bir şərtlə ki, o, normadan artıq təzyiqdən mühafizə məqsədilə etibarlı müdafiənin mövcud olduğundan əmin olsun.

2 Fiziki nəzarətdən kənar istismar edilmək üçün nəzərdə tutulmuş hər bir maye yanacaq ilə işləyən qazan, suyun səviyyəsi aşağı düşdüyü halda, hava təchizatının sıradan çıxdığı halda və yaxud məşəl qopmağı baş verdikdə yanacaq təchizatını dayandıran və qəza-xəbərdarlıq signalını verən qoruyucu cihazlara malik olmalıdır.

3 Əsas turbinə xidmət edən qazanlar su səviyyəsinin yüksəldiyini göstərən qəza-xəbərdarlıq signalı ilə təchiz edilməlidir.

4 Gəminin təhlükəsizliyi üçün xidmətlərlə təmin edən, yaxud su təchizatı verilişinin sıradan çıxması nəticəsində təhlükə yarada bilən hər bir buxar istehsal edən sistem ən azı iki ədəd ayrı-ayrılıqda su verilişi (qidalandırıcı) sistemi, o cümlədən, qidalandırıcı nasoslarla təchiz edilməli, bu zaman buxar kollektoruna bir girişə icazə verilir. Əgər nasosun konstruksiyası artıq təzyiqin qarşısını almaq imkanına malik deyilsə, onda sistemin istənilən hissəsində artıq təzyiqin qarşısını almaq üçün vasitə nəzərdə tutulmalıdır.

5 Qazanlar tələb olunan keyfiyyətdə içməli suya nəzarət və onunla təchiz etmək üçün qurğu ilə təchiz edilməlidir. Qazanın işinə mənfi təsir edə biləcək neftin və digər çirkəndirici maddələrin praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər qazana daxil olmasının qarşısını almaq üçün onlar müvafiq cihazlarla təchiz edilməlidir.

6 Gəminin təhlükəsizliyini təmin etmək üçün mühüm olan və konstruksiyası müəyyən edilmiş su səviyyəsində onun işini nəzərdə tutan hər bir qazan ən azı iki su göstəricisi ilə təchiz olunmalıdır ki, onlardan ən azı biri bilavasitə səviyyə göstəricisi ilə suölçən şüşəyə malik olmalıdır.

Qayda 33

Buxar borusu sistemləri

1 Buxarın keçə biləcəyi hər bir buxar borusu və ona birləşdirilən hər bir armatur elə konstruksiya, inşa və montaj edilməlidir ki, məruz qala biləcəyi maksimal işləmə gərginliyinə qarşı davam gətirmək imkanına malik olsun.

2 Hər bir buxar borusunun drenajı məqsədilə vasitələr nəzərdə tutulmalıdır ki, əks halda baş verəcək təhlükəli hidravlik zərbənin qarşısını almaq mümkün olsun.

3 Əgər buxar boru xəttinin borusuna, yaxud armaturuna konstruksiyaya uyğun olmayan hər hansı bir yüksək təzyiqli yerdən buxar daxil olarsa, reduksiya klapanı, qoruyucu klapan və manometr quraşdırılmalıdır.

Qayda 34

Hava təzyiqi sistemləri

1 Hər bir gəmidə sıxılmış hava sistemlərinin hər hansı bir hissəsindəki və su köynəkləri, yaxud hava kompressorları və soyuducuların kojuxlarına hava təzyiqi daşıyan hissələrdən baş verən sızma nəticəsində artıq qalan təzyiqin təhlükəsinə məruz qala biləcəyi hər bir yerdə artıq qalan təzyiqin qarşısını almaq üçün vasitələr nəzərdə tutulmalıdır. Bütün sistemlər üçün uyğun təzyiq azaldıcı cihazlar təchiz edilməlidir.

2 Daxili yanma mühərrikli əsas mühərrik qurğusu üçün əsas işəsalma hava cihazları, işəsalma hava borularında alovun geriye atılması (alov qopması) və partlayış hallarından etibarlı şəkildə qoruna biləcək şəkildə olmalıdır.

3 Bütün xaricətmə boruları işəsalma hava kompressorlarından birbaşa işəsalma hava balonlarına getməlidir, hava balonlarından əsas və ya köməkçi mühərriklərə gələn bütün işəsalma havasının boru xətləri isə kompressorun xaricətmə boru xəttindən tamamilə müstəqil şəkildə çəkilməlidir.

4 Sıxılmış hava sisteminə və həmin sistemləri qurudan sistemə yağ daxil olması hallarını minimuma endirmək üçün tədbirlər görülməlidir.

Qayda 35

Maşın otaqlarında ventilyasiya sistemləri

A kateqoriyalı maşın otaqları adekvat şəkildə havalandırılmalıdır ki, bütün hava şəraitlərində, o cümlədən, qasırgalı havada həmin otaqlardakı mexanizmlər tam gücü ilə və qazanlar isə tam məhsuldarlığı ilə işlədiyi zaman həmin otaqlara verilən havanın həcmi personalın təhlükəsizliyi və normal iş şəraitlərini təmin etmək və həmçinin, mexanizmlərin işini təmin etmək üçün yetərli olsun. Hər hansı digər maşın otağı təyinatı üzrə etibarlı şəkildə havalandırmaya malik olmalıdır.

Qayda 35-1

Quruducu nasos vasitələri

1 Bu qayda gəmilərə tətbiq edilir 1 yanvar 2009-cu il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş.

2 Sərnişin gəmiləri və yük gəmiləri

2.1 Daimi şəkildə şirin su, su ballastı, neft yanacağı, yaxud maye yükün daşınması üçün nəzərdə tutulmuş və bütün praktiki şərtlər altında digər səmərəli nasoslama vasitələrinin nəzərdə tutulduğu otaqdan başqa digər hər hansı su keçirməyən şöbədən mayenin nasosla çıxarılması və qurudulması bacarığına malik səmərəli quruducu nasos sistemi nəzərdə tutulmalıdır. İzolə edilmiş tryumların qurudulması üçün effektiv vasitələr nəzərdə tutulmalıdır.

2.2 Müstəqil enerji mənbəyinə qoşulmuş quruducu nasoslar (əgər quruducu nasos sistemi zəruri birləşmələrlə təchiz edilərsə) kimi sanitar, ballast və ümumi təyinatlı nasoslar nəzərdə tutula bilər.

2.3 İstifadə edilmiş, yaxud kömür bunkerlərinin, yaxud yanacaq çənlərinin, yaxud qazanın, yaxud maşın otaqlarının, o cümlədən, neft çökdürücü çənlərin, yaxud neft yanacağı nasos qurğularının yerləşdiyi otaqların altında olan bütün quruducu borular poladdan, yaxud digər uyğun materialdan hazırlanmalıdır.

2.4 Quruducu və ballast sistemi qurğusu elə formada olmalıdır ki, o, dənizdən və ballast otaqlarından suyun yük və maşın otaqlarına, yaxud bir şöbədən digərinə keçməsinin qarşısını ala bilmək imkanlarına malik olsun. Hər hansı diptankın quruducu və ballast birləşmələrinin yük daşıyarkən dənizdən gələn, yaxud su ballastı daşıyarkən quruducu nasosdan xaric edilən su nəticəsində qəfil su basmasının qarşısını almaq üçün tədbirlər görülməlidir.

2.5 Bütün paylayıcı qutular və əl ilə idarə edilən klapınlar quruducu nasos cihazları ilə əlaqədar adi vəziyyətdə əlçatımlı olan mövqelərdə yerləşməlidir.

2.6 Sərnişin gəmisinin arakəsmə göyertəsində və yük gəmisində isə suüstü bortun göyertəsində yerləşmiş qapalı yük otaqlarının drenajı üçün tədbirlər görülməlidir, bir şərtlə ki, Administrasiya hər hansı bir gəminin, yaxud gəmi sinfinin müəyyən şöbəsində nəzərdə tutulmalı drenaj vasitələrinin istifadəsinə icazə versin (əgər o, gəminin təhlükəsizliyinə həmin otaqların ölçüsünün, yaxud daxili arakəsməsinin xələl gətirmədiyindən əmin olarsa). II-1/1.1.1.1 sayılı qaydanın müddələrinin tətbiq edildiyi gəmilər üçün stasionar təzyiqli su püskürdücü yanğınsöndürən sistemləri ilə təchiz edildikdə zədəyə qarşı davamlılığın itirilməsi ilə əlaqəli xüsusi təhlükələrə dair II-2/20.6.1.4 sayılı qaydalara istinad edilir. (Əlavə edilib Res.MSC 421(98))

2.6.1 Əgər suüzəri bortun arakəsmə göyertədə, yaxud suüstü bortun göyertəsində hündürlüyü, müvafiq olaraq, gəmi 5° -dən yuxarı yana əyildiyi zaman gəminin kənarı suya batarsa, qurudulma müvafiq ölçüyə malik, kifayət miqdarda şpiqatların köməyi ilə birbaşa bordan kənara xaric etmə yolu ilə həyata keçirilməli və sərnişin gəmisi olduğu halda 15 sayılı qaydanın tələblərinə uyğun olaraq, yük gəmisi olduğu halda isə Yük markası haqqında Beynəlxalq Konvensiyanın şpiqatlar, giriş və axıntı xətlərinə dair tələblərinə uyğun olaraq yerləşməlidir.

2.6.2 Əgər suüzəri bort, arakəsmə göyertənin kənarı, yaxud suüstü bortun göyertəsinin kənarı gəmi 5° və daha az dərəcədə yana əyildiyi zaman gəminin kənarı suya batarsa, arakəsmə göyertədə və ya suüstü bortun göyertəsində bağlı yük otaqlarının qurudulması yuxarı su səviyyəsini bildirən qəza-xəbərdarlıq signalı ilə və suyu bordan kənara xaric etmək üçün müvafiq avadanlıqlarla təchiz edilmiş uyğun otaq, yaxud kifayət qədər sahəsi olan otaqda həyata keçirilməlidir. Bundan başqa, aşağıdakıları təchiz etmək zəruridir:

.1 Şpiqatların sayı, ölçüsü və yerləşməsi elə olmalıdır ki, hədsiz miqdarda suyun yığılmasının qarşısını ala bilsin.

.2 sərnişin gəmiləri, yaxud yük gəmiləri üçün bu qaydanın tələb etdiyi nasoslama qurğuları vəziyyətdən asılı olaraq, hər hansı sabit yanğınsöndürmə sistemini nəzərə alır.

.3 Benzinlə, yaxud digər təhlükəli maddələrlə çirkləndirilmiş su, maşın otaqlarından drenaj yolu ilə çəkilmədikdə, yaxud alışma mənbələrinin olduğu digər otaqlar mövcud olduqda; və

.4 əgər qapalı yük otağı karbon-dioksid yanğınsöndürmə sistemi ilə mühafizə edilərsə, göyərtə şpiqatları karbon qazının sızmasının qarşısını almaq üçün vasitələrlə təchiz edilir.

2.6.3 Nəqliyyat vasitələrinin qapalı otaqları və ro-ro otaqları və xüsusi kateqoriyalı otaqlar da II-2/20.6.1.4 və II-2/20.6.1.5. sayılı qaydalara cavab verməlidir (Əlavə edilib Res.MSC.282(86))

3 Sərnışin gəmiləri

3.1 2.1 sayılı bəndin tələb etdiyi quruducu nasos sistemi gəmi qəzadan sonra ya düz vəziyyətdə, yaxud yana əyilmiş vəziyyətdə olduqda belə, praktiki cəhətdən bütün mümkün vəziyyətlərdə istismar imkanına malik olmalıdır. Bu məqsəd üçün qəbuledici qol boruları adətən bir borunun yetərli olduğu gəminin sonunda yerləşən ensiz şöbələr istisna olmaqla quraşdırılmalıdır. Qeyri-adi formaya malik şöbələrdə əlavə qol borular tələb olunur. Cihazlar elə hazırlanmalıdır ki, şöbənin daxilindəki su qəbulu qol borularına doğru öz yolunu tapa bilsin. Xüsusi şöbələr üçün Administrasiya qurutma vasitələrinin quraşdırılmasının arzu edilməz olduğundan əmin olarsa, o, 7 və 8-ci qaydalara müvafiq olaraq yerinə yetirilən hesablamalar üzrə gəminin yaşama qabiliyyətinin azalmamağı üçün qeyd olunan vasitələri nəzərə almamağa dair icazə verə bilər.

3.2 Quruducu magistral xəttinə ən azı üç nasos quraşdırılmalı və onlardan birini əsas mühərrikləri vasitəsilə hərəkətə gətirmək olar. Əgər quruducu nasosun meyarı 30, yaxud daha çox olarsa, əlavə bir müstəqil enerji mənbəli nasos nəzərdə tutulmalıdır. Quruducu nasos meyarı aşağıdakı kimi hesablanmalıdır:

$$P_1 \text{ P-dən böyük olarsa: quruducu nasosun ədədi} = 72 \cdot \left[\frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \right]$$

$$\text{Digər hallarda: quruducu nasosun ədədi} = 72 \cdot \left[\frac{M + 2P}{V} \right]$$

olduğu yerdə:

L = gəminin uzunluğu (metr), 2 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi;

M = maşın otağının həcmi (kub metr), 2 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, yeni ki, arakəsmə göyərtəsindən aşağıda; daxili dibdən yuxarıda və maşın otağının burun və ya korma hissəsində yerləşə bilən hər hansı daimi neft yanacağı bunkerlərinin tutumuna əlavə olunmuş;

P = baqaj, anbar və təchizat otaqları istisna olmaqla sərnəşinlər və ekipajın yaşayışı üçün istifadələrində olan sərnəşin və ekipaj arakəsmə göyərtəsindən aşağıda yerləşən otaqların (kub metr) ümumi tutumu; (Əvəz edilib Res.MSC 421(98))

V = gəmi arakəsmə göyərtəsindən aşağıdakı ümumi tutum (kub metr);

$P1 = KN$,
olduğu yerdə:

N = gəmidə şəhadətnamə üzrə icazə verilən sərnəşin sayı; və

$K = 0.056L$

Halbuki, KN qiyməti P cəmindən böyük olduqda, arakəsmə göyərtədən yuxarıda yerləşən faktiki sərnəşin otaqlarının ümumi tutumu, $P1$ kimi götürülən ədəd cəmdir, yaxud KN -in üçdə-ikisidir (hansı daha böyük olarsa).

3.3 Praktiki cəhətdən mümkün olduğu yerdə, enerji mənbəyi ilə hərəkətə gətirilən quruducu nasoslar ayrı-ayrı su keçirməyən şöbələrdə yerləşdirilməli və elə quraşdırılmalı, yaxud yerləşdirilməlidir ki, həmin şöbələr eyni ziyan nəticəsində su basmasın. Əgər əsas mühərrik qurğusu mexanizmi, köməkçi mexanizm və qazanlar iki, yaxud daha çox sayda su keçirməyən şöbələrdə yerləşərsə, qurutma xidməti üçün mövcud olan nasoslar bu şöbələr arasında mümkün qədər uzaqda paylanmalıdır.

3.4 Uzunluğu L 91.5 metr və daha böyük olan və ya 3.2-ci bəndə müvafiq olaraq 30 və ya daha çox sayda modelləşdirilmiş quruducu nasosa sahib gəmidə tədbirlər elə görülməlidir ki, gəminin davam gətirməsi tələb olunan bütün subasma şəraitlərində istifadə üçün ən azı bir enerji mənbəyi ilə hərəkətə gətirilən quruducu nasos mövcud olsun və II-1/1.1.1.1 sayılı qaydanın müddələrinin tətbiq edildiyi gəmilər üçün isə 8 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi kiçik zərərlər nəzərə alınması nəticəsində yaranan bütün subasma şəraitlərində aşağıdakılar olsun: (Əvəz edilib Res.MSC 421(98))

3.5 Yalnız axırncı şöbələr üçün nəzərdə tutula bilən əlavə nasoslar istisna olmaqla, hər bir tələb olunan quruducu nasos elə quraşdırılmalıdır ki, 2.1-ci bəndin tələb etdiyi hər hansı şöbədən suyu çəkə bilsin.

3.6 Hər bir enerji mənbəyi ilə hərəkətə gətirilən quruducu nasos tələb edilən əsas quruducu borudan suyu 2 m/s-dən az olmayan sürətlə vurmaq qabiliyyətinə malik olsun. Maşın otaqlarında yerləşmiş müstəqil enerji mənbəyi ilə hərəkətə gətirilən

quruducu nasoslar bu otaqlardan suyu birbaşa sormağ imkanına malik olmalıdır (ikidən artıq qeyd olunan sorucu qol borusundan hər bir otaqda yerləşdirmək tələbi istisna olmaqla). Əgər iki, yaxud daha artıq sorucu qol borusu nəzərdə tutularsa, gəminin hər bir bortunda ən azı bir ədəd bundan olmalıdır. Administrasiya digər otaqlarda ayrı-ayrı birbaşa sorucu qol borularına malik müstəqil enerji mənbəyi ilə hərəkətə gətirilən quruducu nasosların quraşdırılmasını tələb edə bilər. Birbaşa sorucu qol boruları uyğun şəkildə yerləşdirilməli və maşın otağında olan qol boruları isə quruducu magistral üçün tələb olunan diametrdən az olmayan ölçüyə malik olmalıdır.

3.7.1 3.6 sayılı bəndin tələb etdiyi birbaşa quruducunun sorucu qol borusu, yaxud sorucu qol borularına əlavə olaraq, maşın otağının qurudulmasına imkan yaradan drenajın səviyyəsini saxlayan və tək istiqamətli klapan ilə təchiz edilmiş, maşın otağında əsas dövretmə nasosundan gələn birbaşa sorucu qol borusu nəzərdə tutulmalıdır. Birbaşa sorucu qol borusunun diametri teploxodlarda nasos girişinin ən azı üçdə ikisi qədər olmalı və mühərrikli gəmilərdə isə nasos girişi ilə eyni diametr ölçüsündə olmalıdır.

3.7.2 Administrasiyanın fikrincə, əsas dövretmə nasosu bu məqsəd üçün uyğun olmazsa, mövcud olan ən böyük müstəqil enerji mənbəyi ilə hərəkətə gətirilən nasosdan maşın otağının drenaj səviyyəsindən birbaşa qəza quruducunun sorucu qol borusu çəkilməlidir; sorucu qol borusunun diametri istifadə edilmiş nasosun əsas girişi ilə eyni ölçüdə olmalıdır. Qeyd olunan qol boru ilə qoşulmuş nasosun məhsuldarlığı Administrasiyanın yetərli hesab etdiyi kimi, quruducu nasosun tələb edilən miqdarından artıq olmamalıdır.

3.7.3 Kinqstonların sualtı ştokları və klapanları və birbaşa sorucu qol boruları maşın şöbəsindən olduqca yuxarıda yerləşdirilməlidir.

3.8 Bütün quruducunun sorucu qol borusunun boru xətləri, nasoslardək olan birləşməyədək digər boru xətlərindən müstəqil şəkildə yerləşməlidir.

3.9 Quruducu magistralın diametri d aşağıdakı düstura uyğun olaraq hesablanmalıdır. Halbuki, quruducu magistralın faktiki daxili diametri Administrasiya tərəfindən məqbul hesab edilən ən yaxın standartlara uyğun olaraq yuvarlaqlaşdırıla bilər:

$$d = 25 + 1.68\sqrt{L(B + D)}$$

olduğu yerdə:

d - quruducu magistralın daxili diametridir (millimetr);

L və B isə 2 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, gəminin uzunluğu və nəzəri enidir (metr); və

D Gəmidən arakəsmə göyertəyədək olan bortun nəzəri hündürlüyüdür (metr), bir şərtlə ki, 2.6.2 sayılı bəndin tələblərinə müvafiq olaraq daxildən drenaj edilmiş və gəminin tam məsafəsi boyunca uzanan arakəsmə göyertə üzərində qapalı yük otağına malik D , arakəsmə göyertədən yuxarıdakı növbəti göyertəyə uyğun ölçülsün.

Qapalı yük otaqları nisbətən kiçik məsafəni əhatə edərsə, D arakəsmə göyertəyədək olan bortun nəzəri hündürlüyü kimi qəbul edilməli, üstəgəl lh/L , yəni, l və h qapalı yük otaqlarına müvafiq olaraq ümumi uzunluq və hündürlükdür (metr). Quruducu çıxıntı boruların diametri Administrasiyanın tələblərinə cavab verməlidir.

3.10 Hər hansı quruducunun sorucu qol borusu tərəfindən bir şöbədə işlək vəziyyətdə, yaxud toqquşma və ya saya oturma nəticəsində hər hansı şöbədə baş verən zədələnmə nəticəsində subasmanın qarşısını almaq üçün tədbirlər görülməlidir. Bu məqsədlə borunun hər hansı hissəsi gəminin nəzəri eninin beşdə bir hissəsinə nisbətən gəminin bir bortuna yaxın yerləşmiş olarsa (2 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi və ən dərin arakəsmə yük xəttinin səviyyəsində mərkəz xəttinə doğru sağ bucaqda ölçülür), yaxud tağ səkilli kildə olarsa, açıq ucu özündə daşıyan şöbədəki boruya tək istiqamətli klapan quraşdırılmalıdır. II-1/1.1.1.1 sayılı qaydanın müddəalarının tətbiq edildiyi gəmilər üçün ən dərin yük su xətti alt bölməsi ən dərin alt bölmə cizgisi olaraq qəbul edilir. (Əlavə edilib Res. MSC 421(98))

3.11 Quruducu nasos sisteminə qoşulmuş paylayıcı qutular, kranlar və klapanlar elə quraşdırılmalıdır ki, subasma halı baş verdikdə, quruducu nasoslardan birinin hər hansı şöbədə işlək vəziyyəti təmin olunsun. Bundan əlavə, əgər gəminin nəzəri eninin beşdə bir hissəsindən kiçik məsafədə yerləşərsə, quruducu magistrala qoşulan nasos, yaxud boru xəttinin korlanması quruducu sistemlərin sıradan çıxmasına gətirib çıxarmamalıdır. Əgər nasosların hamısı üçün yalnız bir sistem mövcud olarsa, quruducunun sorucu qol borularını idarə etmək üçün zəruri klapanlar arakəsmə göyertədən yuxarıdan istismar edilə bilmək bacarığına malik olmalıdır. Əgər əsas quruducu nasos sistemi üçün qəza quruducu nasos sistemi nəzərdə tutularsa, o, əsas sistemdən müstəqil olmalı və elə düzəldilməlidir ki, subasma şəraitində nasosu 3.1- ci bənddə müəyyən edildiyi kimi, hər hansı şöbədə istismar etmək imkanı olsun. Bu halda tələb olunur ki, qəza sistemində istismar edilən klapan arakəsmə göyertədən yuxarıdakı bir yerdə quraşdırılsın.

3.12 3.11 sayılı bənddə qeyd edilən bütün kranlar və klapanlar arakəsmə göyertədən yuxarıda istismar edilmək bacarığına malik olmalı və həmin yerlərdən təyinatları barədə aydın şəkildə göstərilmiş işarələri olmalı və onların açıq, yaxud bağlı olduğunu göstərən vasitələrlə təchiz edilməlidir.

4 Yük gəmiləri

Əsas quruducu sistemə qoşulmuş enerji mənbəyi ilə hərəkətə gətirilən ən azı iki nasos nəzərdə tutulmalı, onlardan birini əsas mühərrikləri vasitəsilə hərəkətə gətirmək olar. Əgər Administrasiya gəminin təhlükəsizliyinə xələl gəlmədiyindən əmin olarsa, quruducu nasos cihazları nəzərdə tutulmaya bilər.

Qayda 36 (**KR**: Bu sənəd tərəfindən ləğv edilib: Res.MSC.338(91))

Səs-küydən mühafizə*

~~* Gəmilərdə səs-küy səviyyələrinə dair məcəlləyə istinad edilir, Təşkilat tərəfindən bu qətnamə ilə qəbul edilmişdir: qətnamə A.468(XII)~~

~~**KR**: IACS UI SG 82~~

~~Maşın otaqlarında səs-küyü Administrasiya tərəfindən müəyyən olunmuş məqbul səviyyələrə uyğun azaltmaq üçün tədbirlər görülməlidir.~~

~~Əgər səs-küyü yetərincə azaltmaq mümkün olmazsa, artıq səs-küy mənbəyi uyğun şəkildə təcrid olunmalı, yaxud izolə edilməli və ya əgər həmin otağı istismar etmək tələb olunarsa, onda həmin otaq sığınacaq təmin edilməlidir.~~

~~Qeyd olunan otaqlara daxil olmaq zəruri olarsa, onda bu məqsədlə personalın qulaq~~

mühafizə avadanlıqları nəzərdə tutulmalıdır.

Qayda 37

Naviqasiya körpüsü və maşın otağı arasında rabitə əlaqəsi

IACS UI SC 95

1 Naviqasiya körpüsündən maşın otağındakı posta və ya mühərrikləri normal şəkildə istismar olunan mərkəzi idarəetmə postunda komandaları çatdırmaq üçün ən azı iki müstəqil vasitə nəzərdə tutulmalıdır: bunun biri maşın otağı teleqrafı olmalıdır (onun vasitəsilə komandaların vizual görüntüləri təchiz edilir və cavablar həm maşın otağında, həm də naviqasiya körpüsündə əks edilir). Mühərriklərin idarə edilə biləcəyi hər hansı digər postdan müvafiq rabitə vasitələri nəzərdə tutulmalıdır.

2 1 oktyabr 1994-cü il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər üçün 1-ci bəndin müddəaları əvəzinə, aşağıdakı tələblər tətbiq edilməlidir: naviqasiya körpüsündən maşın otağındakı posta və ya avarlı vintin dayaqlarının tezliyi və istiqamətinin normal şəkildə idarə olunan mərkəzi idarəetmə postunda komandaları çatdırmaq üçün ən azı iki müstəqil vasitə nəzərdə tutulmalıdır: bunun biri maşın otağı teleqrafı olmalıdır (onun vasitəsilə komandaların vizual görüntüləri təchiz edilir və cavablar həm maşın otağında, həm də naviqasiya körpüsündə əks edilir). naviqasiya körpüsündən maşın otağındakı posta və ya avarlı vintin dayaqlarının tezliyi və istiqamətinin normal şəkildə idarə olunan mərkəzi idarəetmə postunda komandaları çatdırmaq üçün müvafiq rabitə vasitələri nəzərdə tutulmalıdır:

Qayda 38

Mexaniklərin qəza-çağırış siqnalları

Mexaniklərin qəza-xəbərdarlıq siqnalı mühərrikin mərkəzi idarəetmə postu, yaxud yerli idarəetmə postunda müvafiq şəkildə idarə edilməsi məqsədilə nəzərdə tutulmalı və həmin siqnallar mexaniklərin yaşayış otaqlarında aydın şəkildə eşidilməlidir.

Qayda 39

Sərnişin gəmilərində qəza qurğularını yerləşdiyi məkan

Xüsusi olaraq, toqquşma arakəsməsinin burun hissəsində yerləşmiş otaqlara xidmət göstərən quruducu nasoslar istisna olmaqla, qəza elektrik enerjisi mənbələri, yanğınsöndürmə nasosları, quruducu nasoslar, II-2-ci Fəslin tələb etdiyi hər hansı stasionar yanğınsöndürən sistem və braşpillər istisna olmaqla, gəminin təhlükəsizliyi üçün çox mühüm olan digər qəza qurğuları toqquşma arakəsməsinin burun hissəsində yerləşdirilməməlidir.

D HİSSƏSİ - ELEKTRİK QURĞULARI

(Digər xüsusi qaydada nəzərdə tutulmuş hallar istisna olmaqla D hissəsi sərnişin gəmiləri və yük gəmiləri üçün tətbiq edilir)

Qayda 40

Ümumi şərtlər

1 Elektrik qurğuları təmin etməlidir:

.1 qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyinə müraciət etmədən, gəminin normal istismar və yaşayış şəraitini təmin etmək üçün zəruri olan bütün elektrik köməkçi xidmətlər təmin edilməlidir;

.2 təhlükəsizlik üçün çox mühüm olan elektrik xidmətləri müxtəlif qəza şəraitlərində təchiz edilməlidir; və

.3 gəminin elektrik enerjisi təhlükələrindən sərnişinlər, ekipaj və gəminin təhlükəsizliyi təmin edilməlidir.

2 Administrasiya tərəfindən bu Hissənin elektrik qurğuları ilə əlaqədar müddəalarının birtipli şəkildə həyata keçirilməsi və tətbiq edilməsini təmin etmək üçün müvafiq addımlar atılmalıdır *.

Qayda 41

Elektrik enerjisinin əsas mənbəyi və işıqlandırma sistemləri

1.1 40.1.1 sayılı qaydada qeyd edilmiş bütün xidmətləri təchiz etmək üçün kifayət qədər gücə malik elektrik enerjisinin əsas mənbəyi nəzərdə tutulmalıdır. Bu elektrik enerjisinin əsas mənbəyi iki generator aqreqatından ibarətdir.

1.2 Bu generator aqreqatlarının gücü elə olmalıdır ki, hər hansı bir generator aqreqatı dayandırıldığı zaman gəminin hərəkəti üçün güc mexanizmi və gəminin təhlükəsizliyi üçün normal istismar şərtlərini təmin etmək üçün zəruri olan həmin xidmətləri təmin etməyi yenə də mümkün olsun. Həmçinin yaşayış üçün minimum rahat şəraitləri təmin edilməli, o cümlədən, ən azı yemək hazırlamaq və istilik üçün müvafiq qurğu və sistemlər, məişət soyuducuları, mexaniki ventilyasiyanın işinin, həmçinin sanitariya ehtiyacları üçün su təchizatı və şirin su təchizatının təmin edilməsi həyata keçirilməlidir.

1.3 gəminin elektrik enerjisinin əsas mənbəyi üçün qurğular elə olmalıdır ki, fırlanma tezliyi və istiqaməti əsas mühərrikləri, yaxud valın hərəkətindən asılı olmayaraq, 40.1.1 sayılı qaydada adı çəkilən xidmətləri təmin etmək mümkün olsun.

1.4 Bundan əlavə, generator aqreqatları elə olmalıdır ki, hər hansı bir generator, yaxud onun əsas enerji mənbəyi sıradan çıxarsa, yerdə qalan generator aqreqatları gəminin işlək vəziyyətdə olmadığı zaman əsas hərəkətverici qurğunu işə salmaq üçün zəruri elektrik xidmətləri ilə təmin etmək bacarığına malik olsun. Qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyindən gəminin işlək vəziyyətdə olmadığı zaman işə salmaq məqsədilə istifadə edilə bilər, bir şərtlə ki, onun ayrılıqda, yaxud hər hansı elektrik enerji mənbəyi ilə birlikdə olan gücü eyni zamanda qurğu və sistemlərin işini 42.2.1 –dən 42.2.3-dək, yaxud 43.2.1 –dən 43.2.4-dək olan qaydaların tələb etdiyi xidmətlər üçün təmin etmək üçün yetərli olsun.

1.5 Transformatorlar bu bəndin tələb etdiyi elektrik təchizatı sisteminin çox mühüm bir hissəsini təşkil edərsə, sistem elə quraşdırılmalıdır ki, təchizatın eyni davamlılığı bu bənddə göstəriləni kimi təmin edilsin.

2.1 Gəminin adətən girişi və sərnişinlər, yaxud ekipaj tərəfindən istifadə edilən bütün

hissələrində işıqlandırmanı təmin edəcək əsas elektrik işıqlandırma sistemi elektrik enerjisinin əsas mənbəyindən təchiz edilməlidir.

2.2 Əsas elektrik işıqlandırma sisteminin tərtibatı elə olmalıdır ki, elektrik enerjisinin əsas mənbəyi, əlaqədar transformator avadanlıqları yerləşmiş otaqlarda yanğın, yaxud digər qəza hadisəsi baş verərsə və əgər onun əsas paylayıcı şiti və əgər olarsa, əsas işıqlandırma şiti varsa, qeyd olunan hallar 42.2.1 və 42.2.2, yaxud 43.2.1, 43.2.2 və 43.2.3 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi qəza elektrik işıqlandırma sistemini sıradan çıxmasına səbəb olmasın.

2.3 Qəza elektrik işıqlandırma sisteminin tərtibatı elə olmalıdır ki, qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi, əlaqədar transformator avadanlıqları yerləşmiş otaqlarda yanğın, yaxud digər qəza hadisəsi baş verərsə və əgər onun qəza paylayıcı şiti və əgər olarsa, qəza işıqlandırma şiti varsa, qeyd olunan hallar bu qaydanın tələb etdiyi kimi əsas elektrik işıqlandırma sistemini sıradan çıxmasına səbəb olmasın.

3 Bir əsas elektrik stansiyasına nisbətdə əsas paylayıcı şit elə yerləşdirilməlidir ki, praktiki cəhətdən mümkün olduqda, elektrik təchizatının normal fasiləsizliyinin bir otaqda yalnız yanğın, yaxud digər qəza hadisəsi nəticəsində pozulması mümkün olsun. Bir otağın əsas sərhədləri çərçivəsində yerləşmiş mexanizmlərin mərkəzi idarəetmə postu üçün nəzərdə tutulmuş əsas paylayıcı şiti həmin otaq daxilində ayıran bu tip çəpər, generatorlardan ayrıca paylayıcı şitlər kimi nəzərdə tutulmamalıdır.

4 Əgər əsas generator aqreqlarının ümumi layihə elektrik enerjisi gücü 3 millivatdan çox olarsa, əsas şin ən azı iki hissəyə bölünməlidir ki, onlar da adətən çıxarılan tağlar vasitəsilə, yaxud digər təsdiq olunmuş vasitələrlə qoşulsun; generator aqreqları və digər dublikat avadanlıqların qoşulması, praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər, bərabər hissələrə bölünməlidir. Administrasiyanın razılığına əsasən ekvivalent cihazlara icazə verilə bilər.

5 1 iyul 1998-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər :

.1 1-dən 3-dək bəndlərə əlavə olaraq, aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir :

1.1 elektrik enerjisinin əsas mənbəyi güc mexanizmi və gəminin idarə edilməsi üçün zəruri olarsa, sistem elə quraşdırılmalıdır ki, istismar olunan elektrik generatorlarından hər hansı biri sıradan çıxdığı halda güc mexanizmi və idarəetmə üçün və gəminin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üçün zəruri olan avadanlıqlar üçün elektrik təchizatını dərhal bərpa etmək mümkün olsun.

1.2 bu qaydanın tələb etdiyi kimi, elektrik generatorlarını davamlı olaraq həddən artıq yüklənmədən mühafizə etmək üçün yüklənmənin azalması, yaxud digər ekvivalent cihazlar nəzərdə tutulmalıdır;

1.3 elektrik enerjisinin əsas mənbəyi gəminin güc mexanizmi üçün zəruri olduqda, əsas şin ən azı iki hissəyə bölünməlidir ki, onlara da adətən titrək söndürücülər vasitəsilə, yaxud digər təsdiq olunmuş vasitələrlə qoşulsun; generator aqreqları və digər dublikat avadanlıqların qoşulması, praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər, bərabər hissələrə bölünməlidir; və

.2 4-cü bəndin tələblərinə cavab verməyə bilər.

6 1 iyul 2010-cu il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş sərnişin gəmilərində (Bu sənəd tərəfindən daxil edilib: *Res.MSC.308(88)*) kayutlarda sərnişinlərin qapıya kimi yolu tapmağına imkan yaradacaq və onlara çıxışı aydın şəkildə göstərəcək əlavə işıqlandırma təchiz edilməlidir. Qeyd olunan işıqlandırma, qəza enerji mənbəyinə, yaxud hər bir kayutda müstəqil elektrik enerjisi mənbəyinə qoşula bilər və normal kayuta gələn elektrik enerjisi kəsildiyi zaman avtomatik şəkildə sahəni işıqlandırmalı və ən azı 30 dəqiqə işıqlı qalmalıdır.

Qayda 42

Sərnişin gəmilərində qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi

(Bu qaydanın 2.6.1 və 4.2 sayılı bəndləri 1 fevral 1992-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər üçün tətbiq edilir)

1.1 Qəza halları üçün müstəqil elektrik enerjisi mənbəyi nəzərdə tutulmalıdır.

1.2 Qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi, əgər olarsa, əlaqədar transformator avadanlıqları, qəza halları üçün aralıq elektrik enerjisi mənbəyi, qəza işıqlandırma paylayıcı şiti arasıkəsilməz göyertənin üst hissəsində yerləşməli və açıq göyertədən asanlıqla giriş imkanına malik olmalıdır. Onlar toqquşma arakəsməsinin burun hissəsində yerləşməməlidir.

1.3 Qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi və əlaqədar transformator avadanlıqları, əgər varsa, qəza halları üçün aralıq elektrik enerjisi mənbəyi, qəza paylayıcı şiti və qəza elektrik işıqlandırma paylayıcı şitləri, əlaqədar elektrik enerjisinin əsas mənbəyi, əlaqədar transformator avadanlıqları, əgər varsa, əsas paylayıcı şitin yerləşdiyi yer elə olmalıdır ki, elektrik enerjisinin əsas mənbəyi, əlaqədar transformator avadanlıqları, əgər varsa və əsas paylayıcı şit, yaxud hər hansı A kateqoriyalı maşın otağı yerləşmiş otaqlarda yanğın, yaxud digər qəza hadisəsi baş verərsə, Administrasiyanı əmin etmək üçün qəza elektrik enerjisinin təchizatı, idarə edilməsi və paylanması maneçilik törətməsin. Qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyinin yerləşdiyi otaq, əlaqədar transformator avadanlıqları, əgər varsa, qəza elektrik enerjisinin müvəqqəti mənbəyi və qəza paylayıcı şiti, praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər, A kateqoriyalı maşın otaqları, yaxud elektrik enerjisinin əsas mənbəyinin yerləşdiyi otaqlar, əlaqədar transformator avadanlıqları, əgər varsa, yaxud əsas paylayıcı şitin sərhədlərinin qonşuluğunda olmamalıdır.

1.4 Müstəsna hallarda, qəza generatorundan qeyri-qəza şəbəkələrini qidalandırmaq üçün qısa müddət ərzində istifadə etmək olar, bir şərtlə ki, bütün şəraitlər altında qəza rejimində müstəqil işləmə imkanlarını təmin etmək üçün uyğun tədbirlər həyata keçirilsin.

2 Mövcud olan elektrik enerjisi qəza hallarında gəminin təhlükəsizliyi üçün çox mühüm əhəmiyyət kəsb edən bütün xidmətləri təchiz etmək üçün yetərli olmalı, eyni zamanda istismar edildiyinə görə qeyd olunan xidmətlərə lazımı diqqət yetirilməlidir. Qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi, işəsalma cərəyanlarını və müəyyən yüklərin keçid xassəsini nəzərə alaraq, onların istismarı üçün elektrik mənbəyindən asılı olarsa, eyni zamanda, burada müəyyən edilmiş müddətlər üçün ən azı aşağıdakı xidmətləri təchiz etmək bacarığına malik olmalıdır:

2.1 36 saat qəza işıqlandırması üçün:

- .1 III/11.4 və III/16.7 sayılı qaydaların tələb etdiyi kimi, hər bir toplanış və yükləmə məntəqəsi və bortlar üzərində;*
- .2 III/11.5 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, toplaşma və yükləmə məntəqələrinə girişi təmin edən dəhlizlər, nərdivanlar və çıxışlarda;*
- .3 bütün xidmət və yaşayış otaqlarının dəhlizlərində, nərdivanlarda və çıxışlarda, personal üçün lift kabinələrində;*
- .4 maşın otaqları və əsas elektrik stansiyalarında, o cümlədən, onların idarəetmə postlarında;*
- .5 bütün idarəetmə postları, mexanizmlərin mərkəzi idarəetmə postlarında və hər bir əsas və qəza paylayıcı şitində;*
- .6 bütün yanğınsöndürənlərin ləvazimatların saxlanma yerlərində;*
- .7 sükan ötürücüsündə; və*
- .8 2.4 sayılı bənddə qeyd edilən yanğınsöndürmə nasosunda, sprinkler nasosunda və qəza quruducu nasosda və onların mühərriklərinin işəsalma postunda.*

2.2 36 saat müddətində:

- .1 siqnal-fərqləndirici işıqlar və digər işıqlar, Dənizdə gəmilərin toqquşmasının qarşısının alınmasına dair beynəlxalq qaydaların tələbinə uyğun olaraq; və*
- .2 1 fevral 1995-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər və IV/7.1.1 və IV/7.1.2 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi VHF radio qurğusu; və əgər tətbiq olunarsa,
 - 2.1 IV/9.1.1, IV/9.1.2, IV/10.1.2 və IV/10.1.3 sayılı qaydaların tələb etdiyi kimi MF radio qurğusu*
 - 2.2 IV/10.1.1 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi gəmi yer stansiyası; və*
 - 2.3 IV/10.2.1, IV/10.2.2 və IV/11.1 sayılı qaydaların tələb etdiyi kimi MF/HF radio qurğusu.**

2.3 36 saat müddətində:

- .1 qəza zamanı tələb edilən bütün daxili rabitə avadanlıqları;*
- .2 V/12 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi gəmi naviqasiya avadanlıqları*; qeyd olunan müddəə ağılabatmaz, yaxud qeyri-praktiki hesab olunarsa, Administrasiya bundan ümumi tutumu 5,000 tondan az olan gəmilər üçün imtina edə bilər;*
- .3 yanğın aşkarlayıcı və yanğın qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi və yanğından mühafizə qapılarının saxlanma və buraxılma sistemi; və*

.4 qəzada tələb olunan gündüz siqnalizasiya lampası, gəmi fiti, əl ilə idarə edilən çağırış məntəqələri və bütün daxili siqnalların qeyri-müntəzəm işi üçün;

Əgər qeyd olunan xidmətlər qəza zamanı uyğun yerdə yerləşmiş akkumulyator batareyasından gələn müstəqil enerji təchizatı ilə 36 saat işləyर्सә.

2.4 36 saat müddətində:

*.1 II-2/4.3.1 və 4.3.3 sayılı qaydaların tələb etdiyi kimi yanğın nasoslarından biri **;*

.2 avtomatik sprinkler nasosu, əgər hər hansı biri varsa; və

.3 elektrik enerjisi ilə hərəkətə gətirilən məsafədən idarə edilən quruducu sistemin klapanlarının istismarı üçün mühüm olan qəza quruducu nasos və bütün avadanlıqlar.

2.5 29.14 sayılı qaydanın tələb etdiyi zaman müddətində kimi, sükən ötürücüsü - əgər onun qidalandırılması qəza elektrik enerjisi təchizatı mənbəyi hesabına nəzərdə tutularsa.

2.6 yarım saat müddətində:

.1 15 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi hər hansı su keçirməyən qapılar, enerji mənbəyi ilə idarə edilən onların indikatorları və xəbərdarlıq siqnalı ilə birgə;

.2 İnsanların təxliyəsi üçün lift kabinələrini göyertə səviyyəsinə gətirmək üçün qəza cihazları. Sərnişin lift kabinələrini qəza zamanı eyni vaxtda göyerti səviyyəsinə gətirmək olar.

2.7 Mütəmadi olaraq qısamüddətli reysə çıxan gəmidə Administrasiya təhlükəsizlik səviyyəsinə kifayət qədər nail olduğundan əmin olarsa, 2.1-dən 2.5-dək olan bəndlərdə müəyyən edildiyi kimi, zaman müddətini 36 saatdan az qəbul edə bilər, lakin, bu, 12 saatdan az olmamalıdır.

3 qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi ya generator, yaxud da akkumulyator batareyası ola bilər və bunlar aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir:

3.1 Qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi generator olduğu halda ondan tələb olunur:

.1 alışma temperaturu (qapalı puta testi ilə) 43 °C-dən az olmayan, müstəqil yanacaq təchizatına malik olan uyğun əsas mühərriklə hərəkətə gətirilən;

.2 elektrik təchizatı elektrik enerjisinin əsas mənbəyindən kəsildiyi zaman avtomatik şəkildə işə düşməli və qəza paylayıcı şitine avtomatik şəkildə qoşulmalıdır; 4-cü bənddə qeyd edilən xidmətlər sonra avtomatik şəkildə qəza generator aqreqatına ötürülməlidir. Avtomatik işəsalma sistemi və əsas mühərrikin xassəsi elə olmalıdır ki, qəza generatoruna tam nominal yükünü təhlükəsiz və praktiki cəhətdən mümkün olduqda maksimal olaraq 45 saniyəyə müvafiq daşımaq üçün imkan versin; qəza generator aqreqatı üçün ikinci müstəqil işəsalma vasitələri nəzərdə tutularsa, avtomatik işəsalma sistemi tərəfindən onun tamamilə tükənməsinin qarşısını almaq üçün vahid ehtiyat enerji təchizatı qorunub saxlanmalıdır; və

.3 4-cü bəndə müvafiq olaraq, qəza elektrik enerjisinin keçid mənbəyi ilə təchiz edilməlidir.

3.2 qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi akkumulyator batareyası olarsa, o, aşağıdakıları etmək bacarığına malik olmalıdır:

.1 enerji doldurmadan və batareyanın gərginliyini aşağı-yuxarı 12%, yaxud onun nominal gərginliyinə nisbətən az boşalma müddətində qoruyub saxlamaqla qəza elektrik yükünü daşımaq bacarığı;

.2 elektrik enerjisinin əsas mənbəyi sıradan çıxdığı halda qəza paylayıcı şitinə avtomatik şəkildə qoşulma

.3 ən azı 4-cü bənddə müəyyən edilmiş xidmətlərin dərhal təmin edilməsi.

3.3 3.1.2 sayılı bənddə aşağıdakı müddəa 1 oktyabr 1994-cü il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər üçün tətbiq edilmir:

Əgər ikinci müstəqil işəsalma vasitələri üçün qəza generator aqreqatı nəzərdə tutularsa, avtomatik işəsalma sistemi tərəfindən onun tamamilə tükənməsinin qarşısını almaq üçün vahid ehtiyat enerji təchizatı qorunub saxlanmalıdır.

3.4 1 iyul 1998-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər üçün güc mexanizmini bərpa etmək üçün digər mexanizmlərlə əlaqədar, müvafiq olduqda, cərəyan kəsildikdən sonra gəminin işlək vəziyyətdə olmadığı 30 dəqiqə ərzində elektrik enerjisi zərurəti yaranarsa, gəmi üçün güc mexanizmini bərpa etmək üçün onun gərginliyi kifayət etməlidir.

4 qəza elektrik enerjisinin keçid mənbəyi 3.1.3 sayılı bəndin tələb etdiyi kimi, enerji doldurmadan və batareyanın gərginliyini aşağı-yuxarı 12%, yaxud onun nominal gərginliyinə nisbətən az boşalma müddətində qoruyub saxlamaqla akkumulyator batareyasından ibarət olmalı və qəza zamanı uyğun şəkildə istifadə üçün yerləşdirilməli və kifayət qədər gücə malik olmalıdır və elə qurulmalıdır ki, əsas, yaxud qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi sıradan çıxdığı (gərginlik kəsildiyi) halda, istismarı elektrik enerji mənbəyindən asılı olan ən azı aşağıdakı xidmətləri enerji ilə təchiz etmək mümkün olsun.

4.1 Yarım saat müddətində:

.1 2.1 və 2.2 sayılı bəndlərin tələb etdiyi işıqlandırma;

.2 2.3.1, 2.3.3 və 2.3.4 sayılı bəndlərin tələb etdiyi bütün xidmətlər, əgər qeyd olunan xidmətlər qəza zamanı istifadə üçün uyğun şəkildə yerləşmiş akkumulyator batareyasından müəyyən edilmiş müddət üçün müstəqil təchizatla təmin edilmiş olarsa.

4.2 15.7.3.3 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, su keçirməyən qapıların istismarı üçün kifayət edən enerji gərginliyi; lakin, əgər müstəqil müvəqqəti ehtiyat enerji mənbəyi təchiz edilməzsə, onların hamısının eyni zamanda istismarı tələb olunmur.

15.7.2 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, indikator və qəza-xəbərdarlıq signalı şəbəkələrinin yarım saat müddətində işləməsi üçün kifayət edən gərginlik.

5.1 Qəza paylayıcı şiti praktik cəhətdən mümkün qədər qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyinin yaxınlığında yerləşməlidir.

5.2 Əgər qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi generator olarsa, onda qəza paylayıcı şitinin işinin çətinləşdirilmədiyi halda o, eyni otaqda yerləşməlidir.

5.3 Qəza paylayıcı şiti kimi heç bir akkumulyator batareyası bu qaydaya müvafiq olaraq eyni otaqda yerləşdirilməməlidir. Batareyaların 3.2, yaxud 4-cü bənddə qeyd edildiyi kimi, qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi, yaxud qəza elektrik enerjisinin müvəqqəti mənbəyindən başladığını göstərmək üçün əsas paylayıcı şitin üzərində, yaxud mexanizmlərin mərkəzi idarəetmə postunda indikator montaj edilməlidir.

5.4 Əsas paylayıcı şitdə həddən artıq yüklənmə və qısaqapanmaya qarşı adekvat şəkildə mühafizə edilən və elektrik enerjisinin əsas mənbəyinin sıradan çıxması baş verdikdə qəza paylayıcı şitində avtomatik şəkildə şəbəkədən ayrılan qəza paylayıcı şiti normal istismar müddətində birləşdirici fider vasitəsilə əsas paylayıcı şitdən qidalandırılmalıdır. Əgər sistemdə geri qidalandırma nəzərdə tutularsa, birləşdirici fider həmçinin qəza paylayıcı şitdə qısaqapanmadan mühafizə olunmalıdır.

5.5 Qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyinin istifadə üçün hazır vəziyyətdə olduğunu təmin etmək məqsədilə qəza şəbəkələri üçün elektrik enerjisinin mövcud olduğunu təmin etmək üçün zəruri olduqda, qəza paylayıcı şitindən qeyri-qəza şəbəkələri avtomatik şəkildə ayrılmalıdır.

6 Qəza generatoru və onun əsas mühərriki və hər hansı qəza akkumulyator batareyası elə konstruksiya edilməli və yerləşdirilməlidir ki, gəmi düz mövqeyə yerləşdikdə, hər bir borda yana əyilmə $22,5^\circ$, yaxud burun və ya korma hissəsində diferent 10° -dək, yaxud həmin limitlər çərçivəsində bucaqların birləşməsində həmin avadanlıqlar tam nominal gücdə işləyə bilsin.

7 Bütöv qəza sisteminin dövrü sınağı aparılmalı və avtomatik işəsalma cihazlarının test sınağı da buraya əlavə edilməlidir.

Qayda 42-1

Ro-ro tipli sərnişin gəmiləri üçün əlavə qəza işıqlandırma sistemi

(Bu qayda 22 oktyabr 1989-cu il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilər istisna olmaqla, ro-ro yük otaqlarına, yaxud II-2/3 sayılı qaydada müəyyən edilmiş xüsusi kateqoriyalı otaqlara malik bütün sərnişin gəmiləri üçün tətbiq edilir, bu qayda 22 oktyabr 1990-cı il tarixdən sonra tətbiq edilmir). 42.2 sayılı qaydanın tələbinə əlavə olaraq, hər bir ro-ro yük otaqlarına, yaxud II-2/3 sayılı qaydada müəyyən edilən xüsusi kateqoriyalı otaqlara malik hər bir sərnişin gəmisində qəza işıqlandırılması:

.1 bütün digər elektrik enerjisi mənbələri sıradan çıxdığı zaman və gəminin hər hansı yana əyilmə vəziyyətində sərnişinlər üçün bütün ictimai otaqlar və dəhlizlər ən azı üç saat işləyə biləcək əlavə elektrik işıqlandırma ilə təchiz edilməlidir. Təchiz edilən işıqlandırma elə olmalıdır ki, xaricə çıxma vasitələrinə yanaşmanı asanlıqla görmək mümkün olsun. Əlavə işıqlandırma üçün enerji mənbəyi, işıqlandırma qurğularının daxilində yerləşən və praktiki cəhətdən mümkün olan yerdə, qəza paylayıcı şitindən davamlı şəkildə enerji yığan akkumulyator batareyalardan ibarət olmalıdır. Alternativ olaraq, ən azı bu səviyyədə effektiv olan hər hansı digər işıqlandırma vasitələri Administrasiya tərəfindən qəbul edilə bilər. Əlavə işıqlandırma elə olmalıdır ki, hər hansı lampanın sıradan çıxmasını dərhal müəyyən etmək mümkün olsun. Hər hansı qeyd olunan akkumulyator batareyası təyin edilmiş istismar müddətinə uyğun olaraq adi istismar şərtləri altında zaman intervallarında əvəz edilməlidir.

.2 .1 sayılı yarım-bənddə tələb olunan əlavə qəza işıqlandırması nəzərdə tutulmadığı halda, hər bir ekipaj üçün otağın dəhlizində, adətən insanların yerləşdiyi

istirahət otağında və hər bir iş otağında enerji dolan batareya ilə işləyən lampa nəzərdə tutulmalıdır.

Qayda 43

Yük gəmilərində qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi

1.1 Qəza halları üçün müstəqil elektrik enerjisi mənbəyi nəzərdə tutulmalıdır.

1.2 Qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi, əgər olarsa, əlaqədar transformator avadanlıqları, qəza halları üçün aralıq elektrik enerjisi mənbəyi, qəza işıqlandırma paylayıcı şiti arasıkəsilməz göyertənin üst hissəsində yerləşməli və açıq göyertədən asanlıqla giriş imkanına malik olmalıdır. Onlar Administrasiya tərəfindən icazə verilən hallar istisna olmaqla, toqquşma arakəsməsinin burun hissəsində yerləşməməlidir.

1.3 Qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi və əlaqədar transformator avadanlıqları, əgər varsa, qəza halları üçün aralıq elektrik enerjisi mənbəyi, qəza paylayıcı şiti və qəza işıqlandırma paylayıcı şiti, əlaqədar elektrik enerjisinin əsas mənbəyi, əlaqədar transformator avadanlıqları, əgər varsa, əsas paylayıcı şitin yerləşdiyi yer elə olmalıdır ki, elektrik enerjisinin əsas mənbəyi, əlaqədar transformator avadanlıqları, əgər varsa və əsas paylayıcı şit, yaxud hər hansı A kateqoriyalı maşın otağı yerləşmiş otaqlarda yanğın, yaxud digər qəza hadisəsi baş verərsə, Administrasiyanı əmin etmək üçün qəza elektrik enerjisinin təchizatı, idarə edilməsi və paylanmasına maneçilik törətməsin. Qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyinin yerləşdiyi otaq, əlaqədar transformator avadanlıqları, əgər varsa, qəza elektrik enerjisinin müvəqqəti mənbəyi və qəza paylayıcı şiti, praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər, A kateqoriyalı maşın otaqları, yaxud elektrik enerjisinin əsas mənbəyinin yerləşdiyi otaqlar, əlaqədar transformator avadanlıqları, əgər varsa, yaxud əsas paylayıcı şitin sərhədlərinin qonşuluğunda olmamalıdır.

1.4 Müstəsna hallarda, qəza generatorundan qeyri-qəza şəbəkələrini qidalandırmaq üçün qısa müddət ərzində istifadə etmək olar, bir şərtlə ki, bütün şəraitlər altında qəza rejimində müstəqil işləmə imkanlarını təmin etmək üçün uyğun tədbirlər həyata keçirilsin.

2 Mövcud olan elektrik enerjisi qəza hallarında gəminin təhlükəsizliyi üçün çox mühüm əhəmiyyət kəsb edən bütün xidmətləri təchiz etmək üçün yetərli olmalı, eyni zamanda istismar edildiyinə görə qeyd olunan xidmətlərə lazımı diqqət yetirilməlidir. Qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi, işəsalma cərəyanlarını və müəyyən yüklərin keçid xassəsini nəzərə alaraq, onların istismarı üçün elektrik mənbəyindən asılı olarsa, eyni zamanda, burada müəyyən edilmiş müddətlər üçün ən azı aşağıdakı xidmətləri təchiz etmək bacarığına malik olmalıdır:

2.1 III/11.4 və III/16.7 sayılı qaydaların tələb etdiyi kimi, 3 saat qəza işıqlandırma müddətində hər bir toplanış və yükləmə məntəqəsi və bortlar üzərində;

2.2 18 saat müddətində qəza işıqlandırması üçün:

.1 bütün xidmət və yaşayış otaqları, dəhlizlər, nərdivanlar və çıxışlar, personalın lift kabinələri və personalın lift şaxtalarında;

.2 maşın otaqları və əsas elektrik stansiyaları o cümlədən, onların idarəetmə postlarında;

.3 bütün idarəetmə postları, mexanizmlərin mərkəzi idarəetmə postları və hər bir əsas və qəza paylayıcı şitində;

.4 bütün yanğınsöndürənlərin ləvazimatların saxlanma yerlərində;

.5 sükan ötürücüsündə;

.6 yanğın nasosunda, 2.5-ci bənddə qeyd edilən, sprinkler nasosunda, əgər varsa və qəza quruducu nasosda, əgər varsa və onların mühərriklərinin işəsalma postlarında; və

.7 1 iyul 2002-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş tankerlərin bütün yük nasosxanalarında.

2.3 18 saat müddətinə:

.1 siqnal-fərqləndirici işıqlar və digər işıqlar, Dənizdə gəmilərin toqquşmasının qarşısının alınmasına dair beynəlxalq qaydaların tələbinə uyğun olaraq;

.2 1 fevral 1995-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər və IV/7.1.1 və IV/7.1.2 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi VHF radio qurğusu; və əgər tətbiq olunarsa;

2.1 IV/9.1.1, IV/9.1.2, IV/10.1.2 və IV/10.1.3 sayılı qaydaların tələb etdiyi kimi MF radio qurğusu;

2.2 IV/10.1.1 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi gəmi yer stansiyası; və

2.3 IV/10.2.1, IV/10.2.2 və IV/11.1 sayılı qaydaların tələb etdiyi kimi MF/HF radio qurğusu.

2.4 18 saat müddətinə:

.1 qəza zamanı tələb edilən bütün daxili rabitə avadanlıqları;

.2 V/12 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi gəmi naviqasiya avadanlıqları; qeyd olunan müddəə ağılabatmaz, yaxud qeyri-praktiki hesab olunarsa, Administrasiya bundan ümumi tutumu 5,000 tondan az olan gəmilər üçün imtina edə bilər;*

.3 yanğın aşkarlayıcı və yanğın qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi; və

.4 qəzada tələb olunan gündüz siqnalizasiya lampası, gəmi fiti, əl ilə idarə edilən çağırış məntəqələri və bütün daxili siqnalların qeyri-müntəzəm işi üçün;

Əgər qeyd olunan xidmətlər qəza zamanı uyğun yerdə yerləşmiş akkumulyator batareyasından gələn müstəqil enerji təchizatı ilə 18 saat işləyərsə.

2.5 Öz enerji mənbəyi üçün qəza generatorundan asılı olarsa, II-2/4.3.1 və 4.3.3** sayılı qaydaların tələb etdiyi yanğın nasoslarının biri 18 saat müddətində.

2.6.1 29.14 sayılı qaydanın tələb etdiyi zaman müddətində kimi, sükan ötürücüsü - əgər onun qidalandırılması qəza elektrik enerjisi təchizatı mənbəyi hesabına nəzərdə tutularsa.

2.6.2 Mütəmadi olaraq qısamüddətli reysə çıxan gəmidə Administrasiya təhlükəsizlik səviyyəsinə kifayət qədər nail olunduğundan əmin olarsa, 2.2-dən 2.5-dək olan bəndlərdə müəyyən edildiyi kimi, zaman müddətini 18 saatdan az qəbul edə bilər, lakin, bu, 12 saatdan az olmamalıdır.

3 qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi ya generator, yaxud da akkumulyator batareyası ola bilər və bunlar aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir:

3.1 Qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi generator olduğu halda ondan tələb olunur:

.1 alışma temperaturu (qapalı putə testi ilə) 43 °C-dən az olmayan, müstəqil yanacaq təchizatına malik olan uyğun əsas mühərriklə hərəkətə gətirilən;

.2 elektrik təchizatı elektrik enerjisinin əsas mənbəyindən kəsildiyi zaman avtomatik şəkildə işə düşməlidir (qəza elektrik enerjisinin keçid mənbəyi 3.1.3-cü bəndə müvafiq olaraq nəzərdə tutularsa); Əgər qəza generatoru avtomatik şəkildə işə düşərsə, o, avtomatik şəkildə qəza paylayıcı şitinə qoşulmalıdır; 4-cü bənddə qeyd edilən həmin xidmətlər avtomatik şəkildə qəza generatoruna qoşulmalıdır; qəza generator aqreqatı üçün ikinci müstəqil işəsalma vasitələri nəzərdə tutularsa, avtomatik işəsalma sistemi tərəfindən onun tamamilə tükənməsinin qarşısını almaq üçün vahid ehtiyat enerji təchizatı qorunub saxlanmalıdır; və

.3 Əgər bu bənddə qeyd edilmiş xidmətləri və sistemi elektrik təchizatı ilə qidalandıran və praktiki cəhətdən mümkün formada və təhlükəsiz şəkildə, maksimum 45 saniyə ərzində avtomatik işə düşən və tələb edilən yükü təchiz etmək bacarığına malik qidalandırıcı generator nəzərdə tutulmazsa, 4 sayılı bənddə göstərilən müvəqqəti (keçid) elektrik enerjisi mənbəyini təchiz etdin.

3.2 Qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi akkumulyator batareyası olarsa, o, aşağıdakıları etmək bacarığına malik olmalıdır:

.1 enerji doldurmadan və batareyanın gərginliyini aşağı-yuxarı 12%, yaxud onun nominal gərginliyinə nisbətən az boşalma müddətində qoruyub saxlamaqla qəza elektrik yükünü daşımaq bacarığı;

.2 elektrik enerjisinin əsas mənbəyi sıradan çıxdığı halda qəza paylayıcı şitinə avtomatik şəkildə qoşulma; və

.3 ən azı 4-cü bənddə müəyyən edilmiş xidmətlərin dərhal təmin edilməsi.

3.3 3.1.2 sayılı bənddə aşağıdakı müddəa 1 oktyabr 1994-cü il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər üçün tətbiq edilmir: Əgər ikinci müstəqil işəsalma vasitələri üçün qəza generator aqreqatı nəzərdə tutularsa, avtomatik işəsalma sistemi tərəfindən onun tamamilə tükənməsinin qarşısını almaq üçün vahid ehtiyat enerji təchizatı qorunub saxlanmalıdır.

3.4 1 iyul 1998-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər üçün güc mexanizmini bərpa etmək üçün digər mexanizmlərlə əlaqədar, müvafiq olduqda, cərəyan kəsildikdən sonra gəminin işlək vəziyyətdə olmadığı 30 dəqiqə ərzində elektrik enerjisi zərurəti yaranarsa, gəmi üçün güc mexanizmini bərpa etmək üçün onun gərginliyi kifayət etməlidir.

4 Qəza elektrik enerjisinin keçid mənbəyi 3.1.3 sayılı bəndin tələb etdiyi kimi, enerji doldurmadan və batareyanın gərginliyini aşağı-yuxarı 12%, yaxud onun nominal gərginliyinə nisbətən az boşalma müddətində qoruyub saxlamaqla akkumulyator batareyasından ibarət olmalı və qəza zamanı uyğun şəkildə istifadə üçün yerləşdirilməli və kifayət qədər gücə malik olmalıdır və elə qurulmalıdır ki, əsas, yaxud qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi sıradan çıxdığı (gərginlik kəsildiyi) halda, istismarı elektrik enerji mənbəyindən asılı olan ən azı aşağıdakı xidmətləri enerji ilə təchiz etmək mümkün olsun:

.1 2.1, 2.2 və 2.3.1 sayılı bəndlərin tələb etdiyi işıqlandırma, maşın otağı və yaşayış otaqları və xidmət otaqları ilə əlaqədar bu keçid fazası üçün tələb olunan qəza elektrik işıqlandırmasını daimi şəkildə sabit, fərdi, avtomatik şəkildə enerji dolan və rele ilə işləyən akkumulyator lampaları ilə təchiz etmək olar; və

.2 2.4.1, 2.4.3 və 2.4.4 sayılı bəndlərin tələb etdiyi bütün xidmətlər, əgər qeyd olunan xidmətlər qəza zamanı istifadə üçün uyğun şəkildə yerləşmiş akkumulyator batareyasından müəyyən edilmiş müddət üçün müstəqil təchizatla təmin edilmiş olarsa.

5.1 Qəza paylayıcı şiti praktik cəhətdən mümkün qədər qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyinin yaxınlığında yerləşməlidir.

5.2 Əgər qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi generator olarsa, onda qəza paylayıcı şitin işinin çətinləşdirilmədiyi halda o, eyni otaqda yerləşməlidir.

5.3 Qəza paylayıcı şiti kimi heç bir akkumulyator batareyası bu qaydaya müvafiq olaraq eyni otaqda yerləşdirilməməlidir. Batareyaların 3.2, yaxud 4-cü bənddə qeyd edildiyi kimi, qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi, yaxud qəza elektrik enerjisinin müvəqqəti mənbəyindən başladığını göstərmək üçün əsas paylayıcı şitin üzərində, yaxud mexanizmlərin mərkəzi idarəetmə postunda indikator montaj edilməlidir.

5.4 Əsas paylayıcı şitdə həddən artıq yüklənmə və qısaqapanmaya qarşı adekvat şəkildə mühafizə edilən və elektrik enerjisinin əsas mənbəyinin sıradan çıxması baş verdikdə qəza paylayıcı şitində avtomatik şəkildə şəbəkədən ayrılan qəza paylayıcı şiti normal istismar müddətində birləşdirici fider vasitəsilə əsas paylayıcı şitdən qidalandırılmalıdır. Əgər sistemdə geri qidalandırma nəzərdə tutularsa, birləşdirici fider həmçinin qəza paylayıcı şitdə qısaqapanmadan mühafizə olunmalıdır.

5.5 Qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyinin istifadə üçün hazır vəziyyətdə olduğunu təmin etmək məqsədilə qəza şəbəkələri üçün elektrik enerjisinin mövcud olduğunu təmin etmək üçün zəruri olduqda, qəza paylayıcı şitindən qeyri-qəza şəbəkələri avtomatik şəkildə ayrılmalıdır.

6 Qəza generatoru və onun əsas mühərriki və hər hansı qəza akkumulyator batareyası elə konstruksiyaya edilməli və yerləşdirilməlidir ki, gəmi düz mövqedə yerləşdikdə, hər bir bortda yana əyilmə 22,5°, yaxud burun və ya korma hissəsində diferent 10°-dək, yaxud həmin limitlər çərçivəsində bucaqların birləşməsində həmin avadanlıqlar tam nominal gücdə işləyə bilsin.

7 Bütöv qəza sisteminin dövrü sınağı aparılmalı və avtomatik işəsalma cihazların test sınağı da buraya əlavə edilməlidir.

Qayda 44

Qəza generator aqreqları üçün işəsalma cihazları

1 Qəza generator aqreqları soyuq vəziyyətdə olduğu zaman 0° temperaturda asanlıqla işə salınmaq bacarığına malik olmalıdır. Əgər bu, praktiki cəhətdən mümkünsüz olarsa, yaxud daha aşağı temperaturda üzləşmək ehtimalı yaranarsa, onda, generator aqreqlarının tez bir zamanda işə salınması məqsədilə Administrasiya tərəfindən məqbul hesab edilən qızdırıcı vasitələrin təmin edilməsi üçün tədbirlər həyata keçirilməlidir.

2 avtomatik şəkildə işə salınması nəzərdə tutulan hər bir qəza generator aqreqları ən azı üç ardıcıl işəsalma üçün kifayət edən ehtiyat enerji ilə birgə Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş işəsalma cihazları ilə təmin edilməlidir. Əgər əl ilə işə salmanın effektivliyini sübut etmək mümkün olmazsa, 30 dəqiqə içərisində əlavə üç dəfə işəsalmanı həyata keçirmək üçün ikinci enerji mənbəyi nəzərdə tutulmalıdır.

2.1 1 oktyabr 1994-cü il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər, 2-ci bəndin ikinci cümləsinin müddələrinin əvəzinə, aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir:

İkinci müstəqil işəsalma vasitələri təchiz edilənədək ehtiyat enerji mənbəyi avtomatik işəsalma sistemi tərəfindən baş verən ifrat tükənməyə qarşı mühafizə edilməlidir. Bundan əlavə, əgər əl ilə işə salmanın effektivliyini sübut etmək mümkün olmazsa, 30 dəqiqə içərisində əlavə üç dəfə işəsalmanı həyata keçirmək üçün ikinci enerji mənbəyi nəzərdə tutulmalıdır.

2 Saxlanmış enerji hər zaman aşağıdakı kimi təmin edilməlidir:

.1 elektrik və hidravlik işəsalma sistemlərinə qəza paylayıcı şiti xidmət göstərməlidir;

.2 əgər elektrik enerjisi ilə hərəkətə gətirilərsə, qəza paylayıcı şitindən təchiz olunan müvafiq tək istiqamətli klapan, yaxud qəza hava kompressoru vasitəsilə əsas, yaxud köməkçi sıxılmış hava balonları sıxılmış hava işəsalma sistemlərini qidalandıra bilər.

.3 bütün bu işəsalma, enerji doldurma və akkumulyator cihazları qəza generator otağında yerləşdirilməlidir; bu cihazlar qəza generator aqreqlarının istismarından başqa digər hər hansı məqsədlə istifadə olunmamalıdır. Bu, qəza generator otağında quraşdırılmış tək istiqamətli klapan vasitəsilə əsas, yaxud köməkçi sıxılmış hava sistemindən qəza generator aqreqlarının hava balonuna təchizatı istisna etmir.

4.1 Avtomatik işəsalma tələb olunmazsa, əl ilə işə salmağa icazə verilərsə, ətalət starterləri, əl ilə doldurulan hidravlik akkumulyatorlar, yaxud enerji doldurma kartricləri kimi effektiv olduğu sübuta yetirildikdə əl ilə işə salmağa yol verilir.

4.2 Əl ilə işəsalma praktiki olmazsa, onda 2 və 3-cü bəndlərin tələblərinə əməl edilməlidir (işəsalma ola bilsin ki, əl işə icra ediləcəyi istisna olmaqla).

Qayda 45

Şok, yanğın və elektrik mənşəli digər təhlükələrə qarşı ehtiyat tədbirləri

(Bu qaydanın 10 və 11- sayılı bəndləri 1 yanvar 2007-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilərə tətbiq edilir)

1.1 Gərginlik altında olmayan, lakin, onların nasazlığı şəraitində gərginlik daşıya bilən elektrik maşın və avadanlıqların üzəri açıq metal hissələri torpaqlanmalıdır (maşın və avadanlığın aşağıdakı hallar istisna olmaqla):

.1 naqillər arasında ortalama kvadrat kök qiyməti 50 voltu keçməyən, 50 volt sabit cərəyan, yaxud dəyişən cərəyanla qidalandırılır; bu gərginliyi almaq üçün avtotransformatordan istifadə edilməməlidir; yaxud

.2 yalnız bir istehlak cihazını qidalandıran ayırıcı transformatorlardan gərginliyi 250 voltu keçməyən cərəyanla qidalandırılır; yaxud

.3 ikiqat izolyasiya prinsipinə müvafiq inşa edilmiş.

1.2 Administrasiya elektrik keçiriciliyi səbəbindən müəyyən risklərin mövcud olduğu qapalı, yaxud son dərəcə nəm otaqlarda portativ elektrik avadanlıqlarının istifadəsinə dair əlavə ehtiyat tədbirləri tələb edə bilər.

1.3 Bütün elektrik aparatları elə inşa və montaj edilməlidir ki, onları normal şəraitdə daşıyan, yaxud onlara toxunan zaman yaralanma hadisəsinə səbəb olmasın.

2 Əsas və qəza paylayıcı şitləri elə quraşdırılmalıdır ki, personalın heç bir təhlükə olmadan aparatlar və avadanlıqlara lazım olduqda asan əlçatımığı təmin olunsun. Şitlərin yan və arxa tərəflər və əgər lazım olarsa, üz tərəfləri etibarlı çəpərlə təchiz edilməlidir. Yer ilə münasibətdə cərəyan gücü Administrasiya tərəfindən müəyyən olunmuş həddi keçən enerji daşıyan üzəri açıq hissələr bu cür paylayıcı şitlərin üz tərəfində quraşdırılmalıdır. Zəruri olan yerdə paylayıcı şitin üz və arxa tərəfi üçün cərəyankeçirməz müşəmbələr, yaxud tutacaqlar nəzərdə tutulmalıdır.

3.1 Gəminin korpusunda ikinci naqıl qismində istifadə edilən cərəyan paylayıcı sistemindən ümumi tutumu 1,600 ton və daha çox olan hər hansı bir tanker gəmisində enerji gücü, qızdırıcı, yaxud işıqlandırma kimi hər hansı bir məqsəd üçün istifadə edilməməlidir.

3.2 3.1 sayılı bəndin tələbi Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş şərtlər altında aşağıdakılardan istifadəni istisna etmir:

.1 doldurulmuş cərəyanla katod mühafizə sistemi;

.2 Məhdudlaşdırılmış, yaxud yerində torpaqlanmış sistemlər; yaxud

.3 İzolyasiya səviyyəsinin monitorinqi cihazları ən əlverişsiz şəraitdə 30 mA-nı keçməmək şərti ilə.

3.2-1 1 oktyabr 1994-cü il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər üçün 3.1 sayılı bəndin tələbləri məhdudlaşdırılmış, yaxud yerində torpaqlanmış sistemlərin istifadəsini istisna etmir, bir şərtlə ki, hər hansı mümkün nəticəyə malik cərəyan hər hansı təhlükəli otaqlardan keçməsin.

3.3 Əgər gəminin korpusundan ikinci naqıl qismində istifadə edilərsə, bütün terminal şəbəkələr, yəni, sonuncu qoruyucu cihazdan sonra qoşulan bütün şəbəkələr iki naqıldən ibarət olmalı və Administrasiyanın razılığına əsasən onlar üçün xüsusi ehtiyat tədbirləri görülməlidir.

4.1 Torpaqlanmış cərəyan paylayıcı sistemlərindən tankerlərdən istifadə edilməməlidir. İstisna hallarda Administrasiya 3,000V (xətdən-xəttə gərginlik) və daha yüksək gərginlikdə dəyişən cərəyan şəbəkəsi üçün neytral naqıldən istifadə etmək üçün razılıq verə bilər, bir şərtlə ki, hər hansı mümkün nəticəyə malik cərəyan hər hansı təhlükəli otaqlardan keçməsin.

4.2 Elektrik enerjisi, qızdırıcı, yaxud işıqlandırma məqsədləri üçün torpaqla birləşməmiş, istər əsas, istərsə də ikinci dərəcəli paylayıcı sistemdən istifadə edildiyi zaman izolyasiyanın aşağı göstəricilərinə dair anormallıqlar haqqında səsli və görüntülü signal verən, izolyasiyanın torpağadək səviyyəsinə davamlı nəzarət edən bir cihaz nəzərdə tutulmalıdır.

4.3 1 oktyabr 1994-cü il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər 4.1-ci bəndin müddəaları əvəzinə, aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir:

.1 4.3.2-ci bənddə verilən icazələr istisna olmaqla, torpaqlanmış paylayıcı sistemlərdən tankerdə istifadə edilməməlidir:

.2 4.3.1 sayılı bəndin tələbləri torpaqlanmış qığılcıma qarşı təhlükəsiz şəbəkələrdən istifadəni və bundan əlavə, Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş şərtlər altında aşağıdakı torpaqlanmış sistemlərin istifadəsini istisna etmir:

2.1 Texniki səbəblər, yaxud təhlükəsizlik səbəblərindən sistemin torpaqla birləşməsi olmadan istifadə edildiyi yerdə enerji təchizəti, idarəetmə şəbəkələri və nəzarət-ölçü cihazları şəbəkələri, bir şərtlə ki, gəminin korpusundakı cərəyan həm normal, həm də qüsurlu vəziyyətlərdə 5 amperdən yuxarı olmasın; yaxud

2.2 Məhdudlaşdırılmış və yerində torpaqlanmış sistemlər, bir şərtlə ki, hər hansı mümkün nəticəyə malik cərəyan hər hansı təhlükəli otaqlardan keçməsin; yaxud

2.3 Ortalama kvadrat kök (xətdən-xəttə) qiyməti 1,000V və daha yüksək olan dəyişən cərəyanlı elektrik enerjisi şəbəkələri, bir şərtlə ki, hər hansı mümkün nəticəyə malik cərəyan hər hansı təhlükəli otaqlardan keçməsin.

5.1 Administrasiya tərəfindən icazə verilən hallar istisna olmaqla, istisna hallarda kabellərin bütün metal hörgüləri və zirehlərinin elektrik sahəsi kəsintisiz hazırlanmalı və torpaqlanmalıdır.

5.2 Bütün elektrik kabelləri və xarici avadanlıqların üzərində yerləşmiş elektrik naqilləri ən azı alov gecikdirici növlü olmalı və elə çəkilməlidir ki, onların əsl alov gecikdiricilik xassəsi korlanmasın. Zəruri olduqda, xüsusi tətbiqlər üçün Administrasiya yuxarıdakı tələblərə cavab verməyən radio tezlik kabelləri kimi xüsusi növlü kabellərdən istifadəyə icazə verə bilər.

5.3 Çox mühüm məqsədlərə xidmət edən kabellər və elektrik naqilləri, yaxud qəza enerji təchizəti, işıqlandırma, daxili kommunikasiya, yaxud signalizasiya vasitələri, praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər kambuz və camaşırxana, A kateqoriyalı maşın otaqları və onların şaxtaları və digər yüksək yanğın riski olan sahələrdən kənarında

çəkilməlidir. Ro-ro sənişin gəmilərdə 1 iyul 1998-ci il tarixində, yaxud bu tarixdən sonra quraşdırılmış qəza-xəbərdarlıq siqnalları və səsucaldan avadanlıqlar üçün kabel çəkilişləri Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış tövsiyələri nəzərə almaqla Administrasiya tərəfindən təsdiq edilməlidir.*

Yanğın nasoslarını qəza paylayıcı şitə birləşdirən kabellərin yanğın riski yüksək olan ərazilərdən keçən hissələri odadavamlı olmalıdır. Praktiki cəhətdən mümkün olduğu yerdə bütün qeyd olunan kabellər elə çəkilməlidir ki, onlar bitişik otaqdan baş verməsi mümkün yanğın nəticəsində arakəsmələrin qızması səbəbindən sıradan çıxmasın.

5.4 Təhlükəli ərazilərdə çəkilmiş kabellər həmin ərazilərdə elektrik sistemində baş verən sıradançıxma halları nəticəsində yanğın, yaxud partlayış təhlükəsi yaradarsa, Administrasiyanın razılığına əsasən qeyd olunan risklərə qarşı xüsusi ehtiyat tədbirləri görülməlidir.

5.5 Kabellər və elektrik naqilləri elə bir şəkildə montaj edilməli və dəstəklənməlidir ki, sürtünmə nəticəsində dağılma, yaxud digər zərəri kənarlaşdırmaq mümkün olsun.

5.6 Naqillərin bütün birləşmə və qoşulmaları elə hazırlanmalıdır ki, kabelin əsl elektrik, mexaniki, alov gecikdiricilik və zəruri olduqda odadavamlılıq özəlliklərini qoruyub saxlamaq mümkün olsun.

6.1 Hər bir ayrıca elektrik şəbəkəsi qısaqapanma və həddən artıq yüklənməyə qarşı mühafizə edilməlidir (29 və 30 sayılı qaydalarda yol verilən hallar, yaxud Administrasiya tərəfindən müstəsna şəkildə icazə verilən hallar istisna olmaqla).

6.2 Hər bir dövrə üçün həddən artıq yüklənmə əleyhinə mühafizə qurğusunun nominal qiyməti, yaxud müvafiq quruluşu mühafizə qurğusunun yerləşdiyi yerdə daim göstərilməlidir.

7 İşıqlandırma qurğuları elə quraşdırılmalıdır ki, kabelləri və naqilləri korlaya bilən temperaturun qarşısını almaq və ətrafdakı materialların həddindən artıq qızmasının qarşısını almaq mümkün olsun.

8 Bunkerdə, yaxud yük otağı sona çatan bütün işıqlandırma və elektrik enerjisi (güc) şəbəkələrini cərəyandan ayırmaq üçün həmin otaqların xaricində çox qütblü işəsalma açarı təchiz edilməlidir.

9.1 Akkumulyator batareyalarının üzəri uyğun şəkildə örtülməli və əsasən onların yaşayış otaqları üçün istifadə edilən şöbələr etibarlı şəkildə inşa edilməli və səmərəli şəkildə havalandırılmalıdır.

9.2 Tezalışan buxarlardan alışma mənbəyi ola bilən elektrik, yaxud digər avadanlıqların 10 sayılı bənddə icazə verilən hallar istisna olmaqla, bu şöbələrdə yerləşdirilməsinə icazə verilməməlidir.

9.3 Akkumulyator batareyaları Administrasiyanın tələblərinə müvafiq olaraq hermetik şəkildə kipləşdirilmədiyi halda yataq otaqlarında yerləşdirilməməlidir.

10 Tezalışan qarışıqların toplandığı labüd olan hər hansı yerdə, xüsusilə, akkumulyator batareyaları üçün ayrılmış şöbələrdə, boya anbarlarında, aseton anbarlarında, yaxud analoji otaqlarda elektrik avadanlıqları quraşdırılmamalıdır (Əgər Administrasiya qeyd

olunan avadanlıqların aşağıdakı kimi olmadığı ilə razılaşmazsa): (Bu sənəd tərəfindən əvəz edilib: Res.MSC.170(79))

.1 istismar məqsədləri üçün çox mühüm;

.2 sözügedən qatışığı alıxdırmayan növdə;

.3 sözügedən otağa müvafiqliyi; və

.4 təhlükəsiz istifadəsi müvafiq şəkildə təsdiq edilmiş toz, buxar, yaxud, rast gəlinən qazlarda.

11 Standartları Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş standartlardan aşağı olduqda, tankerlərin təhlükəli yerlərində elektrik avadanlıqları, kabellər və elektrik naqilləri quraşdırılmamalıdır.* Halbuki, qeyd olunan standartların əhatə etmədiyi yerlər üçün standartlara uyğun olmayan elektrik avadanlıqları, kabellər və elektrik naqilləri Administrasiyanın razılığına əsasən risk qiymətləndirilməsi əsasında təhlükəli yerlərdə ekvivalent təhlükəsizlik səviyyəsini təmin etmək məqsədilə quraşdırıla bilər. (Qəbul edilib: Res.MSC.170(79))

12 Sərnişin gəmisində, cərəyan paylayıcı sistemlər II-2/3.32 sayılı qaydada müəyyən olunduğu kimi elə quraşdırılmalıdır ki, hər hansı əsas şaquli zonada baş verən yanğın hadisəsi hər hansı digər bu kimi zonda yerləşmiş təhlükəsizlik üçün çox mühüm olan xidmətlərə əngəl törətməsin. Əgər bu kimi zonalardan keçən əsas və qəza fiderləri həm üfüqi, həm də şaquli şəkildə praktik cəhətdən mümkün qədər bir-birindən aralı olduğu zaman bu tələb yerinə yetirilmiş hesab ediləcəkdir.

**E HISSƏSİ - DÖVRÜ ŞƏKİLDƏ
NÖVBƏSİZ MAŞIN ŞÖBƏLƏRİ ÜÇÜN ƏLAVƏ TƏDBİRLƏR
(E Hissəsi sərnişin gəmilərinə aid olan 54-cü qayda istisna olmaqla,
yük gəmiləri üçün tətbiq edilir)
Qayda 46**

Ümumi

1 Nəzərdə tutulmuş cihazlar elə olmalıdır ki, bütün üzgüçülük şəraitlərində, o cümlədən, manevr edərkən, gəminin növbə təchiz edilmiş maşın otaqlarında olduğu vəziyyətlə bərabər olsun.

2 Administrasiyanın razılığına əsasən, avadanlıqların etibarlı şəkildə işləməsi və mütəmadi müayinələr üçün cihazların qənaətbəxş olmasının təmin edilməsi və etibarlı istismarın davam etdirilməsini təmin etmək üçün adi yoxlamaları aparmaq məqsədilə tədbirlər görülməlidir.

3 Administrasiyanın razılığına əsasən, hər bir gəmidə onun dövrü şəkildə növbəsiz maşın şöbələri ilə istismara yararlı olduğunu sübut edən sənəd olmalıdır.

Qayda 47

Yanğın əleyhinə ehtiyat tədbirləri

1 Yanğın hadisəsi baş verdiyi halda erkən mərhələdə yanğının aşkarlanması və qəza-xəbərdarlıq siqnallarının verilməsi üçün vasitələr nəzərdə tutulmalıdır:

.1 Qazanların hava yolu və qaz yolu (tüstü bacaları); və

.2 Əsas mühərriklərin yelçəkən hava kəmərləri, əgər Administrasiya bunu xüsusi halda qeyri-zəruri hesab edərsə.

2 2250 kilovat və yuxarı olan, yaxud silindrlərinin ölçüsü 300 mm-dən böyük olan daxili yanma mühərrikləri karterdə yağ dumanı aşkarlayıcıları, yaxud mühərrikin diyircəkli yastıq temperaturunu göstərən monitorları, yaxud ekvivalent cihazlarla təchiz edilməlidir.

Qayda 48

Subasmaya qarşı mühafizə

1 Dövrü şəkildə növbəsiz maşın şöbələrində quruducu quyular elə yerləşdirilməli və nəzarət edilməlidir ki, mayelərin toplaşmasını normal diferent və yana əyilmə bucaqlarında aşkar etmək mümkün olsun və həmin quyular növbəsiz dövrdə normal drenajı asanlıqla yerləşdirmək üçün kifayət qədər geniş olsun.

2 Əgər quruducu nasoslar avtomatik şəkildə işə düşmək bacarığına malik olarsa, nasosa daxil olan maye nasosun gücündən böyük olduğunu, yaxud nasosun adətən gözlənilmədiyindən daha tez işlədiyini göstərmək üçün vasitələr nəzərdə tutulmalıdır. Bu hallarda məqbul vaxt çərçivəsində mayenin yığılmasını təmin edən nisbətən kiçik ölçülü quruducu quyuların istifadəsinə icazə verilə bilər. Quruducu nasosların avtomatik şəkildə idarə edilməsi nəzərdə tutularsa, onda neftlə çirkləndirilmənin qarşısını almağa xüsusi diqqət verilməlidir.

3 Bort arxası suların girişinə xidmət edən hər hansı bir klapanın idarəetmə elementlərinin yerləşməsi, su xəttindən aşağıda xaric edilmə, quruducu injektor sistemi elə olmalıdır ki, otağa su daxil olduğu zaman bu cür idarəetmə elementlərinə çatıb onları idarə etmək üçün tələb olunan vaxtı nəzərə almaqla onlardan istifadəyə kifayət qədər vaxt qalsın. Gəmi tam yüklü olduğu şəraitdə otağa müvafiq səviyyədə su dolduqda həmin səviyyədə yuxarıda idarəetmə elementlərini istisna etmək üçün tədbirlər görülməlidir.

Qayda 49

Naviqasiya körpüsündən əsas mühərriklərin idarə edilməsi

1 Bütün dəniz üzgüçülüüyü şərtləri altında, o cümlədən manevr edən zaman avarlı vinti fırlanma tezliyi (sürəti), dayağın istiqaməti və əgər tətbiq olunarsa, gedişi (addımı) naviqasiya körpüsündən tam şəkildə tənzimlənməlidir.

1.1 İdarəetmə hər bir müstəqil avarlı vint üçün vahid idarəetmə qurğusu ilə icra edilməlidir və bu, bütün əlaqədar xidmətlərin avtomatik icrası ilə, o cümlədən, zəruri olduqda, əsas mühərriklərinin həddən artıq yüklənməsinin qarşısının alınması vasitələri ilə birgə həyata keçirilməlidir.

1.2 əsas mühərrik qurğusu mexanizmi naviqasiya körpüsü idarəetmə sistemindən müstəqil şəkildə naviqasiya körpüsündə qəza dayanma qurğusu ilə təchiz edilməlidir.

2 Naviqasiya körpüsündən əsas mühərriklərə dair komandalar əsas mexanizmlərin mərkəzi idarəetmə postunda və yerli idarəetmə postunda göstərilməlidir.

3 Əsas mühərriklərinin məsafədən idarə edilməsi yalnız eyni zamanda bir postdan mümkün olmalıdır; qeyd olunan postlarda qarşılıqlı əlaqəli idarəetmə postlarına icazə verilir.

Hər bir postda əsas mühərriklərinin nəzarətində olan postları təsvir edən bir indikator olmalıdır. Naviqasiya körpüsü və maşın otaqları arasında idarəetmənin bir yerdən başqa yerə köçürülməsi yalnız əsas maşın otağında, yaxud əsas mexanizmlərin mərkəzi idarəetmə postunda mümkün olmalıdır. Bu sistemə idarəetməni bir postdan digərinə köçürən zaman avarlı vintlərin dayağının mühüm dərəcədə dəyişməkdən qorumaq üçün vasitələr daxil edilməlidir;

4 Bütün mexanizmlərin yerli postdan idarə edilməsi avtomatik, yaxud məsafədən idarəetmə sistemlərinin hər hansı bir hissəsində sıradançıxma halı baş verdikdə də gəminin təhlükəsiz şəkildə istismarı üçün mümkün olmalıdır.

5 Məsafədən idarəetmə sisteminin konstruksiyası elə olmalıdır ki, o, sıradan çıxdığı halda qəza-xəbərdarlıq signalı verilsin. Əgər Administrasiya bunu praktiki cəhətdən mümkünə hesab etməzsə, avarlı vintin dayaqlarının verilmiş tezliyi və istiqaməti yerli idarəetməyə keçiddən əvvəl qorunub saxlanmalıdır.

6 Aşağıdakı məqsədlər üçün naviqasiya körpüsündə indikatorlar quraşdırılmalıdır:

.1 vintlərin addımları təsbit edildiyi halda avarlı vint fırlanma tezliyi və istiqaməti; yaxud

.2 avarlı vintlərinin addımları nizamlandığı halda avarlı vintin tezliyi və addımının mövqeyi

7 İşəsalma üçün ardıcıl avtomatik səylərin sayı kifayət qədər işəsalma hava təzyiqini mühafizə etmək üçün məhdudlaşdırılmalıdır. İşəsalma havasının təzyiqinin aşağı düşdüyünü göstərmək üçün (mühərrikin yenidən işə salınması səviyyəsində quraşdırılmış) qəza-xəbərdarlıq signalı nəzərdə tutulmalıdır.

Qayda 50

Rabitə

Əsas mexanizmlərin mərkəzi idarəetmə postu, yaxud, müvafiq olduqda əsas mühərrikləri idarəetmə postu ilə mexaniklərin yaşayış otaqları arasında etibarlı danışıq rabitəsi nəzərdə tutulmalıdır.

Qayda 51

Qəza-xəbərdarlıq signalı sistemi

1 Diqqət tələb edən hər hansı sıradançıxma halını göstərən qəza-xəbərdarlıq signalı sistemi nəzərdə tutulmalı və o, aşağıdakılara qadir olmalıdır:

.1 Əsas mexanizmlərin mərkəzi idarəetmə postunda, yaxud əsas mühərrikləri idarəetmə postunda səsli qəza xəbərdarlıq signalı işə düşməli və müvafiq yerdə hər bir ayrı-ayrılıqda qəza-xəbərdarlıq signalını vizual şəkildə göstərməlidir;

.2 Mexaniklərin ictimai otaqlarına, eləcə də mexaniklərin hər birinin kayutuna selektorlu dəyişdirici açar vasitəsilə qoşulmalıdır (həmin kayutların ən azı biri ilə əlaqəni təmin etmək üçün); Administrasiyalar ekvivalent cihazlara icazə verə bilər;

.3 Növbətçi köməkçinin hərəkətini, yaxud diqqətini tələb edən hər hansı bir vəziyyət meydana çıxdığı zaman səsli və görüntülü qəza-xəbərdarlıq signalı naviqasiya körpüsündə işə düşməlidir;

.4 praktiki cəhətdən mümkün olduqda elə bir şəkildə konstruksiya edilməlidir ki, ayrı-ayrı elementlər sıradan çıxdığı zaman nəzarət qurğularının təhlükəsizliyi təmin olunsun;

.5 8-ci qaydanın tələb etdiyi kimi, əgər mexaniklərin qəza-xəbərdarlıq signalı funksiyası məhdud zaman çərçivəsində yerində diqqəti cəlb etmədiyi halda onun aktivləşdirilməsi.

2.1 Qəza-xəbərdarlıq signalı sistemi davamlı olaraq enerji ilə təchiz olunmalı və normal enerji verilişinin itkisi baş verərsə, ehtiyat enerji verilişində avtomatik dəyişdirici elementi quraşdırılmalıdır.

2.2 Normal enerji verilişi kəsildikdə, qəza-xəbərdarlıq signalı sistemi vasitəsilə signal göstərilməlidir.

3.1 Qəza-xəbərdarlıq signalı sistem eyni zamanda birdən artıq qüsuru göstərə bilər və hər hansı qəza-xəbərdarlıq signalının qəbul edilməsi digər qəza-xəbərdarlıq signalına mane olmamalıdır.

3.2 1-ci bənddə qeyd edilən hər hansı qəza-xəbərdarlıq signalının postda qəbul edilməsi zamanı onun vizual görüntü ilə baş verdiyi yer də göstərilməlidir. Qəza-xəbərdarlıq signalı qəbul edilənə kimi verilməlidir və qüsurlardan qaldırılanadək işlək vəziyyətdə saxlanılmalıdır və bundan sonra qəza-xəbərdarlıq signalı sistemi avtomatik şəkildə normal istismar şəraitinə qayıtmalıdır.

Qayda 52

Mühafizə sistemləri

Mexanizmin, yaxud qazanın işində bilavasitə təhlükə yaradan ciddi nasazlıq meydana çıxdığı zaman onun avtomatik şəkildə dayandırılması və qəza-xəbərdarlıq signalının işə salınmasını təmin etmək məqsədilə mühafizə sistemi nəzərdə tutulmalıdır. Ağır xəsərlərə, tamam sıradançıxma hadisəsinə və ya partlayışa gətirib çıxara bilən hadisələr istisna olmaqla, güc mexanizmi sistemi avtomatik şəkildə işə salınmamalıdır. Əgər əsas mühərriki dayandırmaq üçün cihaz nəzərdə tutularsa, onların təsadüfi istismarının qarşısı alınmalıdır. Dayandırma qurğusunun işə düşdüyünü göstərən vizual vasitə nəzərdə tutulmalıdır.

Qayda 53

Mexaniki, qazan və elektrik qurğuları üçün xüsusi tələblər

1 Mexaniki, qazan və elektrik qurğuları üçün xüsusi tələblər Administrasiyanın tələblərinə cavab verməli və ən azı bu qaydanın tələblərini özündə ehtiva etməlidir.

2 Elektrik enerjisinin əsas mənbəyi aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir:

2.1 Elektrik enerjisini bir qayda olaraq bir generator təchiz edərsə, gəminin hərəkəti və idarə edilməsi və eləcə də təhlükəsizliyinin tələb etdiyi xidmətlər üçün təchizatın bütövlüyünü təmin etmək məqsədilə yüklənmənin azalması üçün müvafiq cihazlar nəzərdə tutulmalıdır. İşlək vəziyyətdə olan generator sıradan çıxdığı halda gəminin hərəkətini, idarə edilməsi üçün kifayət qədər güclə təmin etmək üçün və çox mühüm köməkçi mexanizmlər, o cümlədən, növbəti əməliyyatların (zəruri olduqda) avtomatik şəkildə təkrar başlatılması üçün yetərli gücə malik qəza generatorunun əsas paylayıcı şitinin avtomatik işə salınması və qoşulma məqsədilə lazımi tədbirlər görülməlidir. Administrasiya ümumi tutumu 1,600 tondan az olan gəmini bu tələbi yerinə yetirməkdən azad edə bilər. Əgər elektrik enerjisi bir qayda olaraq eyni zamanda işlək və paralel qoşulmuş birdən artıq generator ilə təchiz edilərsə, generator aqreqlarının biri sıradan çıxdığı halda həddən artıq yüklənmə olmadan gəminin hərəkətinə və idarə edilməsinə imkan vermək üçün və təhlükəsizliyini təmin etmək üçün yerdə qalan generatorların işlək vəziyyətdə saxlanması kimi halları təmin etmək məqsədilə yüklənmənin azalması üçün tədbirlər görülməlidir. Əgər gəminin hərəkətini təmin etmək üçün zəruri olan digər köməkçi mexanizmləri ehtiyatda saxlamaq tələb olunarsa, avtomatik dəyişdirici cihazları nəzərdə tutulmalıdır.

4 Avtomatik idarəetmə və qəza-xəbərdarlıq signalı sistemi

4.1 İdarəetmə sistemi elə olmalıdır ki, əsas mühərrik qurğusu mexanizmi və onun köməkçi mexanizmlərinin zəruri avtomatik cihazlar vasitəsilə istismarı üçün lazım olan xidməti təmin etmək mümkün olsun.

4.2 Avtomatik dəyişdirici element şəbəkəyə qoşulduğu zaman qəza-xəbərdarlıq signalı verilməlidir.

4.3 51 sayılı qaydanın tələblərinə cavab verən qəza-xəbərdarlıq signalı sistemi bütün vacib təzyiqlər, temperaturlar və maye səviyyələri və digər çox mühüm parametrlər üçün nəzərdə tutulmalıdır.

4.4 Zəruri qəza-xəbərdarlıq signalı panelləri və hər hansı qəza-xəbərdarlıq signalını göstərən nəzarət-ölçü cihazları ilə birgə mərkəzləşmiş idarəetmə postu nəzərdə tutulmalıdır.

5 Əgər əsas mexanizmlər qismində daxili yanma mühərriklərindən istifadə edilərsə, işəsalma hava təzyiqini tələb olunan səviyyədə saxlamaq üçün vasitələr nəzərdə tutulmalıdır.

Qayda 54

Sərnişin gəmiləri ilə əlaqədar xüsusi tədbirlər

Sərnişin gəmilərinin maşın otaqlarına növbəsiz dövrü şəkildə xidmət göstərilib-göstərilmədiyi məsələsi və əgər belə olarsa, bir qayda olaraq, maşın otaqlarında növbənin olduğu kimi eyni təhlükəsizlik səviyyəsinə nail olmaq üçün bu qaydalarda şərtləşdirilmiş əlavə tələblərin zəruriliyi Administrasiya tərəfindən xüsusi olaraq nəzərə alınmalıdır.

F HİSSƏSİ ALTERNATİV KONSTRUKSIYA və CİHAZLAR Qayda 55

Alternativ konstruksiya və cihazlar

1 Məqsəd (Bu sənəd ilə əvəz olunub: Res.MSC.392(95))

Bu qaydanın məqsədi mexaniki, elektrik qurğuları və alışma temperaturu aşağı olan yanacaq çənləri və paylayıcı sistemləri üçün alternativ konstruksiya və cihazlara dair metodologiyanı təmin etməkdən ibarətdir.

2 Ümumi

2.1 Mexaniki, elektrik qurğu və alışma temperaturu aşağı olan yanacaq çənləri və paylayıcı sistemlərinin konstruksiya və cihazları C, D, E, yaxud G hissələrində qeyd edilmiş tələblərdən fərqlənə bilər, bir şərtlə ki, alternativ konstruksiya və cihazlar sözügedən tələblərin məqsədinə cavab versin və bu fəsildə bəhs edilən təhlükəsizlik səviyyəsini təmin etsin.

2.2 Alternativ konstruksiya, yaxud cihazlar, D, E, yaxud G hissələrində qeyd edilmiş tələblərdən kənarlaşdıqda, bu qaydaya müvafiq olaraq konstruksiya və cihazlarının Mühəndis-layihə təhlili (texniki təhlil), qiymətləndirilməsi və təsdiqi həyata keçirilməlidir.

3 Mühəndis-layihə təhlili (texniki təhlil)

Mühəndis-layihə təhlili (texniki təhlil) Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlar əsasında* hazırlanmalı və Administrasiyaya təqdim edilməli və ən azı aşağıdakı elementlərdən ibarət olmalıdır:

- .1 Müvafiq gəminin növü, mexaniki, elektrik qurğuları, alışma temperaturu aşağı olan yanacaq çənləri və paylayıcı sistemlər və otaq(lar);
- .2 Mexaniki və elektrik qurğuları və alışma temperaturu aşağı olan yanacaq çənləri və paylayıcı sistemlərin uyğun gəlməyəcəyi göstərilmiş tələb(lər)in müəyyən edilməsi;
- .3 Təklif edilən konstruksiyanın digər tanınmış mühəndis-layihə, yaxud sənaye standartları ilə dəstəklənən göstərilmiş tələblərə cavab verməməyi səbəbinin göstərilməsi;
- .4 Müvafiq göstərilmiş tələb(lərə) uyğun olaraq, gəmi, mexaniki, elektrik qurğuları, alışma temperaturu aşağı olan yanacaq çənləri və paylayıcı sistem, yaxud otaq(lar) üçün fəaliyyət meyarlarının təyin edilməsi:

- .1 fəaliyyət meyarları C, D, E, yaxud G hissələrində göstərilmiş tələblərdən aşağı olmamaqla təhlükəsizlik səviyyəsini təmin etməlidir.
- .2 fəaliyyət meyarları kəmiyyət və ölçülərlə ifadə olunmalıdır;
- .5 alternativ konstruksiya və cihazların, o cümlədən, təklif edilən hər hansı əməliyyat məhdudiyyətləri, yaxud konstruksiyada və hər hansı təklif edilən istismar məhdudiyyətlərində, yaxud şərtlərində istifadə edilmiş ehtimalların siyahısının müfəssəl təsviri;
- .6 alternativ konstruksiya və cihazların fəaliyyət üzrə təhlükəsizlik meyarlarına uyğun gəldiyini nümayiş etdirən texniki əsaslandırılması; və
- .7 təkliflə əlaqədar potensial sıradançıxma halları və təhlükələrin müəyyənləşdirilməsi əsasında risk qiymətləndirməsi.

4 Alternativ konstruksiya və cihazların qiymətləndirilməsi

4.1 Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatlar nəzərə alınmaqla, 3-cü bənddə tələb edilən mühəndis-layihə təhlili (texniki təhlil) Administrasiya tərəfindən qiymətləndirilməli və təsdiq edilməlidir.*

4.2 Alternativ konstruksiya və cihazların bu qaydanın tələblərinə cavab verdiyini göstərməklə bu sənədin nüsxəsi gəmidə daşınmalıdır.

5 Məlumat mübadiləsi

Administrasiya alternativ konstruksiya və cihazlarla əlaqədar onlar tərəfindən təsdiq edilmiş münasib məlumatları bütün Razılığa Gələn Hökumətlər arasında yaymaq üçün Təşkilata çatdırmalıdır.

6 Şərtlər dəyişdiyi üçün təkrar qiymətləndirmə

Əgər alternativ konstruksiya və cihazlarda şərtləşdirilmiş ehtimallar və istismar məhdudiyyətləri dəyişərsə, dəyişmiş şərtlər altında mühəndis-layihə təhlili (texniki təhlil) həyata keçirilməli və Administrasiya tərəfindən təsdiq edilməlidir.”

G Hissəsi (Əlavə edilib: Res.MSC.392(95))
Alışma temperaturu aşağı olan yanacaqlardan istifadə edilən gəmilər
Qayda 56

Tətbiqi

1 4 və 5 sayılı bəndlərdə nəzərdə tutulmuş hallar istisna olmaqla, bu hissə alışma temperaturu aşağı olan yanacaqları işlədən gəmilər üçün tətbiq edilməlidir:

.1 tikinti müqaviləsi 1 yanvar 2017 tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra bağlanmış;

.2 tikinti müqaviləsi olmadıqda, 1 iyul 2017-ci il tarixdə və ya bu tarixdən sonra kil hissəsinin təməli qoyulan və yaxud eyni tikinti mərhələsində olan gəmilərə tətbiq edilir; yaxud

.3 tədarükü 1 yanvar 2021 tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra baş verəcək. Bu qaydaların hər hansı birinin tələbləri əlavə olaraq, alışma temperaturu aşağı olan yanacaqlardan istifadə edən qeyd olunan gəmilər bu hissənin tələblərinə cavab verməlidir.

2 4 və 5 sayılı bəndlərdə nəzərdə tutulmuş hallar istisna olmaqla, inşaat tarixindən asılı olmayaraq, o cümlədən, 1 yanvar 2009-cu il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, 1 yanvar 2017-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra alışma temperaturu aşağı olan yanacaqlardan istifadəyə konvertasiya edilmiş gəmilər qeyd olunan konvertasiyanın başladığı tarixdən etibarən alışma temperaturu aşağı olan yanacaqlardan istifadə edən gəmilər hesab olunacaq.

3 4 və 5 sayılı bəndlərdə nəzərdə tutulmuş hallar istisna olmaqla, alışma temperaturu aşağı olan yanacaqlardan istifadə edən gəmi, inşaat tarixindən asılı olmayaraq, o cümlədən, 1 yanvar 2009-cü il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmi, əslən 1 yanvar 2017-ci il tarixdən əvvəl təsdiq edilmiş alışma temperaturu aşağı olan yanacaqlardan fərqli yanacaqlardan istifadəyə dair 1 Yanvar 2017-ci il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra öhdəçilik götürən gəmi qeyd olunan öhdəçiliyin başladığı tarixdə alışma temperaturu aşağı olan yanacaqlardan istifadə edən gəmi hesab olunur.

4 Bu hissə VII/11.2 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, qaz daşıyan tankerlər üçün tətbiq edilmir:

.1 onların yüklərindən yanacaq kimi istifadə edən və VII/11.1 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, IGC Kodunun tələblərinə cavab verən; yaxud

.2 digər aşağı alışma temperaturu qazaoxşar yanacaqlardan istifadə edən, bir şərtlə ki, qeyd olunan qazaoxşar yanacaqlar üçün yanacaq çəni və paylayıcı sistemlərin konstruksiyası və cihazları qaz və yük üçün IGC Kodunun tələblərinə uyğun gəlsin.

5 Bu hissə razılığa gələn hökumətə aid olan, yaxud bu müddət ərzində onun tərəfindən yalnız Hökumətin qeyri-kommersiya məqsədləri üçün istismar edilən və istifadə edilən gəmilər üçün tətbiq edilmir. Halbuki, razılığa gələn hökumətə aid olan, yaxud bu müddət ərzində onun tərəfindən yalnız Hökumətin qeyri-kommersiya məqsədləri üçün istismar edilən və istifadə edilən gəmilərin bu hissə ilə mümkün qədər yetərli və praktiki cəhətdən mümkün qədər tez bir müddətdə uyğunlaşması təşviq edilir.

Qayda 57 (Əlavə edilib: Res.MSC.392(95))

Alışma temperaturu aşağı olan yanacaqlardan istifadə edən gəmilər üçün tələblər

56.4 və 56.5 sayılı qaydalarda nəzərdə tutulan hallar istisna olmaqla, alışma temperaturu aşağı olan yanacaqlardan istifadə edən gəmilər IGF Kodunun tələblərinə cavab verməlidir.

II-2 FƏSİL TİKİNTİ (İNŞAAT) – YANGINDAN MÜHAFİZƏ, YANGININ AŞKARLANMASI VƏ YANGININ SÖNDÜRÜLMƏSİ A HİSSƏSİ - ÜMUMİ Qayda 1*

Tətbiqi

Tətbiq tarixi

1 Tətbiqi

1.1 Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, bu fəsil 1 iyul 2012 il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş (Bununla əvəz olunub Res.MSC.308(88)) gəmilərə tətbiq edilir.

1.2 Bu fəslin məqsədi üçün:

- .1 inşa edilmiş gəmilər ifadəsi dedikdə, kil hissəsinin təməli qoyulmuş və yaxud eyni tikinti mərhələsində olan gəmilər nəzərdə tutur;
- .2 bütün gəmilər ifadəsi dedikdə, növündən asılı olmayaraq 1 iyul, 2012-ci ildən əvvəl, həmin tarixdə, yaxud sonrakı tarixdə inşa edilmiş gəmiləri nəzərdə tutulur (Bununla əvəz olunub: Res.MSC.308(88)); və
- .3 Hər hansı bir vaxtda inşa edilmiş yük gəmisi sərnişin gəmisinə çevrildiyi zaman qeyd olunan konvertasiyaya başlanma tarixində inşa olunmuş tarixdən etibarən o, sərnişin gəmisi hesab olunur.

1.3 Bu fəslin məqsədi üçün, eyni tikinti mərhələsi ifadəsi aşağıdakı mərhələdə olan gəmiləri nəzərdə tutur:

- .1 Asanlıqla müəyyən olunan konkret gəminin tikintisinin başlanması; və
- .2 Bu gəminin yığılmasına başlanılıb, bütün tikinti materialının ən azı 50 tonu, yaxud təxmini kütləsinin bir faizini, hansı daha az olarsa, təşkil edir.

2 Mövcud gəmilər üçün tətbiq edilən tələblər

2.1 Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, 1 iyul 2012-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, gəmilər üçün Administrasiya MSC.1(45), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61), MSC.3

1(63), MSC.57(67), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.194(80), MSC.201(81), MSC.216(82), MSC.256(84), MSC.269(85) və MSC.291(87) qətnamələr vasitəsilə dəyişiklik edilmiş 1974-cü il tarixli Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair Beynəlxalq Konvensiyanın II-2 fəslinin tələblərinə əməl olunduğunu təmin etməlidir. (Bununla əvəz olunub: Res.MSC.308(88))

2.2. 1 iyul 2002 -ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilər həm də aşağıdakılara uyğun gəlməlidir:

- .1 3, 6.5 və 6.7 sayılı bəndlər, müvafiq olaraq;
- .2 13.3.4.2 –dən 13.3.4.5, 13.4.3-dək olan qaydalar və E Hissəsi, 16.3.2.2 və 16.3.2.3 sayılı qaydalar istisna olmaqla, müvafiq olduqda, birinci yoxlama tarixindən gec olmayaraq* 1 iyul 2002-ci il;
- .3 10.4.1.3 və 10.6.4 sayılı qaydalar yalnız yeni qurğular üçün;
- .4 10.5.6 sayılı qayda 1 oktyabr 2005-ci il tarixdən gec olmayaraq ümumi tutumu 2,000 ton və daha çox olan sərnişin gəmiləri üçün;
- .5 5.3.1.3.2 və 5.3.4 sayılı qaydalar 1 iyul, 2008-ci il tarixdən sonra birinci yoxlama tarixindən sonra gec olmayaraq. və
- .6 4.5.7.1 sayılı qayda.

2.3 1 iyul 2002-ci tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra və 1 iyul 2010-cu il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilər MSC.99(73) sayılı qətnamə ilə qəbul edilmiş 9-cu qaydanın 7.1.1, 7.4.4.2, 7.4.4.3 və 7.5.2.1.2 bəndlərinə uyğun gəlməlidir.

2.4 Qablaşdırılmış təhlükəli yüklərin daşınması üçün nəzərdə tutulmuş yük otaqlarına malik aşağıdakı gəmilər 19.1 və 19.3 sayılı cədvəllərə uyğun olaraq, 1 yanvar 2011-ci il gəminin ilk şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlama tarixində və həmin tarixdən sonra 6.2 və 7-ci siniflər kimi göstərilmiş təhlükəli yüklərin məhdud miqdarda* və boşaldılan miqdarda** daşınması halları istisna olmaqla, 19.3 sayılı qaydaya uyğun gəlməlidir.

.1 1 Sentyabr 1984-cü il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra, lakin, 1 yanvar 2011-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan yük gəmiləri və sərnişin gəmiləri

.2 1 fevral 1992-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra və 1 yanvar 2011-ci il tarixindən əvvəl inşa edilmiş, ümumi tutumu 500 tondan az olan yük gəmiləri

və bu müddəalara baxmayaraq:

.3 1 sentyabr 1984-cü il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra, lakin, 1 iyul 1986-ı il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan yük gəmiləri və sərnişin gəmilərinin 19.3.3 sayılı qaydaya uyğun gəlməsinə ehtiyac yoxdur, bir şərtlə ki, onlar MSC.1(45) sayılı qətnamə ilə qəbul edilmiş 54.2.3 sayılı qaydaya uyğun gəlsin;

.4 1 iyul 1986-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra, lakin, 1 fevral 1992-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan yük gəmiləri və sərnişin gəmilərinin 19.3.3 sayılı qaydaya uyğun gəlməsinə ehtiyac yoxdur, bir şərtlə ki, onlar MSC.6(48) sayılı qətnamə ilə qəbul edilmiş 54.2.3 sayılı qaydaya uyğun gəlsin;

.5 1 sentyabr 1984-cü il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra, lakin, 1 iyul 1998-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan yük gəmiləri və sərnəşin gəmilərinin 19.3.10.1 və 19.3.10.2 sayılı qaydalara uyğun gəlməsinə ehtiyac yoxdur; və

.6 1 fevral 1992-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra, lakin, 1 iyul 1998-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, ümumi tutumu 500 tondan az olan yük gəmilərinin 19.3.10.1 və 19.3.10.2 sayılı qaydalara uyğun gəlməsinə ehtiyac yoxdur.

.7 1 fevral 1992-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra, lakin, 1 iyul 2002-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan yük gəmiləri və sərnəşin gəmilərinin 19.3.3 sayılı qaydaya uyğun gəlməsinə ehtiyac yoxdur, bir şərtlə ki, onlar MSC.13(57) sayılı qətnamə ilə qəbul edilmiş 54.2.3 sayılı qaydaya uyğun gəlsin;

.8 1 Sentyabr 1984-cü il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra, lakin, 1 iyul 2002-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan yük gəmiləri və sərnəşin gəmilərinin 19.3.1, 19.3.5, 19.3.6, 19.3.9 sayılı qaydalara uyğun gəlməsinə ehtiyac yoxdur, bir şərtlə ki, onlar MSC.1(45) sayılı qətnamə ilə qəbul edilmiş 54.2.1, 54.2.5, 54.2.6, 54.2.9 sayılı qaydalara uyğun gəlsin;

2.5 1 iyul 2012-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilərin MSC.338(91) sayılı qətnamə ilə qəbul olunmuş 10.10.1.2 sayılı qaydaya da uyğun gəlməlidir.

2.6 1 yanvar 2016-cı il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, o cümlədən, 1 iyul 2012-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş avtomobil bərələri MSC.365(93) sayılı qətnamə ilə qəbul edilmiş 20-1 sayılı qaydanın 2.2 sayılı bəndinə uyğun gəlməlidir.

2.7 1 yanvar 2016-cı il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, o cümlədən, 1 iyul 2012-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş tankerlər 16.3.3.3 sayılı qayda istisna olmaqla, 16.3.3 sayılı qaydaya uyğun gəlməlidir.

2.8 4.5.5.1.1 və 4.5.5.1.3 sayılı qaydalar 1 yanvar 2002-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra, lakin, 1 yanvar 2016-cı il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilər üçün tətbiq edilir və 4.5.5.2.1 sayılı qayda 1 yanvar 2016-cı il tarixdən əvvəl inşa edilmiş bütün gəmilər üçün tətbiq edilir (Əlavə edilib Res.MSC.365(93)).

2.9 MSC.409(97) sayılı qətnamə ilə dəyişiklik edilmiş 10.5.1.2.2 sayılı qayda 1 yanvar 2020-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, o cümlədən 1 iyul 2012-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilərə tətbiq edilir. (Əlavə edilib Res.MSC.409(97))

3 Təmir işləri, dəyişikliklər, modifikasiyalar və avadanlığın ayrı-ayrı hissələri

3.1 Təmirilər, dəyişikliklər, modifikasiyalar və avadanlığın ayrı-ayrı hissələrində müvafiq dəyişikliklərə məruz qalan bütün gəmilər ən azı bu gəmilər üçün əvvəllər tətbiq edilən tələblərə sürəkli cavab verməlidir. Əgər qeyd olunan gəmilər 1 iyul 2012-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş olarsa (Bununla əvəz olunub Res.MSC.308(88)), bir qayda olaraq, həmin tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra və ya təmir, dəyişikliklər, modifikasiyalar, yaxud avadanlığın ayrı-ayrı hissələrində müvafiq dəyişikliklərin baş verdiyi tarixə qədər inşa edilmiş gəmilər üçün mövcud olan tələblərə cavab verməlidir.

3.2 Gəminin, yaxud sərnişin yaşayış otaqlarının ölçülərini xeyli dəyişən və ya gəminin istismar müddətini artıran təmirlər, dəyişikliklər və modifikasiyalar və ya avadanlığın ayrı-ayrı hissələrində edilmiş müvafiq dəyişikliklər 1 iyul 2012-ci il (Bununla əvəz olunub Res.MSC.308(88)) il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər üçün mövcud olan tələblərə Administrasiyanın yetərli hesab etdiyi və praktiki cəhətdən mümkün olan şəkildə cavab verməlidir.

4 Azadolmalar

4.1 Administrasiya əgər reysin təhlükəsiz xassəsi və şəraitini nəzərə alaraq bu fəslin hər hansı bir tələbinin tətbiqini yersiz və ya lazımsız istifadə edildiyi qənaətinə gələrsə, bu halda, yaxınlıqdakı sahilədən 20 mildən artıq olmayan məsafədə aralanan həmin Dövlətin bayrağı altında üzmək hüququna malik ayrıca bir gəmi, yaxud gəmi kateqoriyalarını qeyd olunan tələbləri yerinə yetirməkdən azad edə* bilər.

4.2 Zəvvarlar kimi böyük sayda xüsusi daşımalar üçün istifadə olunan xüsusi kateqoriyalı sərnişin gəmiləri üçün, bayrağı altında üzmək hüququna malik olan dövlətin Administrasiyası bu fəslin tələblərini praktiki icrasının qeyri-mümkünlündən əmin olarsa, qeyd olunan gəmiləri həmin tələbləri yerinə yetirməkdən azad edə bilər, bir şərtlə ki, onlar aşağıdakı müddəalara tam cavab versin:

.1 qaydalar Xüsusi daşımalar həyata keçirən sərnişin gəmiləri üzrə Sazişə əlavə olunsun, 1971; və

.2 xüsusi daşımalar həyata keçirən sərnişin gəmiləri üçün yer tələbləri haqqında Protokola əlavə olunsun, 1973.

5 Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, gəminin növündən asılı olaraq tətbiq edilən tələblər:

.1 .2 "tankerlərə" aid olan tələblər aşağıdakı 6-cı bənddə müəyyən edilmiş şəkildə tankerlər üçün tətbiq edilməlidir.

6 Tankerlər üçün tələblərin tətbiqi

6.1 Bu fəsildə tankerlər üçün tələblər alışma temperaturu 60°C-dən (qapalı puta testi ilə) yüksək olmayan xam neft, yaxud neft məhsulları daşıyan tankerlər üçün təsdiq edilmiş alışma temperaturu aparatları və atmosfer təzyiqindən yaxud analoji yanğın təhlükəsi olan digər maye məhsullarının təzyiqindən aşağı olan Reyd buxar təzyiqi ilə müəyyən edildiyi kimi, tətbiq edilməlidir.

6.2 Əgər maye yükləri 6.1 sayılı bənddə qeyd edilən yüklərdən fərqli olarsa, yaxud əlavə yanğın təhlükəsi törədən maye qazların daşınması nəzərdə tutularsa, o halda, VII/8.1 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, qalama kimyəvi yüklər haqqında beynəlxalq məcəllənin və VII/11.1 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, Qalama kimyəvi yüklər haqqında məcəllə, Qaz daşıyıcısı haqqında beynəlxalq məcəllə və Qaz daşıyıcısı haqqında məcəllənin müddəalarını lazımi şəkildə nəzərə almaqla müvafiq əlavə təhlükəsizlik tədbirlərinin görülməsi tələb olunur (Bu sənədə istinad edin: IACS UI SC 131).

6.2.1 Əgər Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəlləyə uyğun olan sadə yanğınsöndürən köpük sistemindən istifadənin alışma temperaturu 60 C dərəcədən

aşağı olan maye yükə heç bir təsiri olmazsa, bu halda həmin yük əlavə yanğın təhlükələri yaradan yük hesab edilir. Aşağıdakı əlavə tədbirlər tələb olunur:

.1 bu köpük alkoqola qarşı davamlı növə malik olur;

.2 kimyəvi maddələr daşıyan tankerlərdə istifadə olunan bu köpük konsentratının növü Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatları nəzərə alaraq Administrasiyanın tələblərini qarşılayır;* və

3 Fəaliyyət testləri əsasında nisbətən aşağı istifadə əmsallarının qəbul edilməsinin mümkün olduğu hallar istisna olmaqla, köpüklü yanğınsöndürən sisteminin gücü və istifadə əmsalları Qalama kimyəvi yüklər haqqında beynəlxalq məcəllənin 11-ci fəslinə uyğun gəlməlidir. Təsirsiz qaz sistemlərinin təchiz edilmiş olduğu tankerlərdə 20 dəqiqə ərzində köpük hazırlamaq üçün kifayət edəcək miqdarda köpük konsentratının istifadəsinə yol vermək olar*.

* Nə İBC Məcəlləsi (Təhlükəli kimyəvi yükləri qalama şəklində daşıyan gəmilərin konstruksiya və avadanlıqları haqqında Beynəlxalq Məcəllə), nə də BCH Məcəlləsinin (Təhlükəli kimyəvi yükləri qalama şəklində daşıyan gəmilərin konstruksiya və avadanlıqları haqqında BDT-nin Məcəlləsi) tətbiq edilmədiyi alışma temperaturu haqqında və tövsiyə olunan yanğınsöndürmə reagentləri haqqında məlumat (MSC/Circ.553).

6.2.2 Bu qaydanın məqsədi üçün 37.8 C dərəcədə baş verən mütləq buxar təzyiqi 1.013 bardan yuxarı olan maye yük, əlavə yanğın təhlükələri yaradan yük hesab olunur. Qeyd olunan maddələri daşıyan gəmilər İBC Məcəlləsinin 15.14 sayılı bəndinin tələblərinə cavab verməlidir. Əgər gəmilər məhdud müddət ərzində məhdud ərazilərdə istismar edilərsə, aidiyyəti olan Administrasiya Qalama kimyəvi yüklər haqqında beynəlxalq məcəllənin 15.14.3 sayı bəndinə müvafiq olaraq soyuducu sistemlərin tələb edilməməsi variantı ilə razılaşa bilər.

6.3 Qalama kimyəvi yüklər haqqında beynəlxalq məcəllənin tələblərinə müvafiq olan digər neft məhsulları, yaxud maye yüklərdən başqa, alışma temperaturu 60 C dərəcəni keçən maye yüklər stasionar köpüklü yanğınsöndürən sisteminin mühafizəsini tələb etməyən və yanğın təhlükəsi səviyyəsi aşağı olan yüklər hesab edilir.

6.4 Alışma temperaturu aparatları tərəfindən müəyyən edildiyi kimi, alışma temperaturu 60 C dərəcəni keçən (qapalı puta testi ilə) neft məhsullarını daşıyan tankerlər 10.2.1.4.4. və 10.10.2.3 sayılı qaydalarda nəzərdə tutulmuş tələblərə və tankerlərdən başqa, digər yük gəmilərinin tələblərinə cavab verməlidir və burada istisna hal ondan ibarətdir ki, 10.7 sayılı qaydada tələb olunan stasionar yanğınsöndürən sistemin əvəzinə, onlar Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq, göyertədə quraşdırılan stasionar yanğınsöndürən köpük sistemi ilə təchiz edilir.

6.5 Əgər bütün yük otaqları qazdan təmizlənməzsə, yaxud hər bir konkret halda təmin edilən tədbirlər və cihazlar Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatları nəzərə almaqla Administrasiya tərəfindən təsdiq edilməzsə, o halda, 1 iyul 2002-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa olunmuş, kombinə edilmiş gəmilər neftdən başqa digər yüklər daşımamalıdır.*

6.6 Administrasiyanın razılığına əsasən alternativ və əlavə tədbirlər və cihazlarla təchiz edilən hallar istisna olmaqla, Kimyəvi maddələr daşıyan tankerlər və qaz

daşıyan tankerlər, müvafiq şəkildə, Qalama kimyəvi yüklər haqqında beynəlxalq məcəllənin və Qaz daşıyıcısı haqqında beynəlxalq məcəllənin müddəalarına lazımı diqqət yetirməklə, tankerlər üçün mövcud tələblərə cavab verməlidir.

6.7 1 iyul 2002-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş bütün tankerlərdə 4.5.10.1.1 və 4.5.10.1.4 sayılı qaydaların və karbohidrogen qazlarının konsentratının davamlı monitorinqi üçün sistemin tələbləri 1 iyul 2002-ci il tarixinədək, lakin, 1 iyul 2005-ci il tarixdən gec olmamaq şərti ilə quru körpülərində həyata keçirilən ilkin planlaşdırılan yoxlama tarixinə kimi təyin edilməlidir. Potensial sızma təhlükəsi olan yerləri asanlıqla aşkar etmək məqsədilə uyğun mövqelərdə nümunə götürmə ucluqları və ya detektorları yerləşdirilməlidir. Karbohidrogen qaz konsentratı nisbətən aşağı alovlanma qabiliyyəti həddinin 10%-dən yuxarı olmayan, əvvəlcədən təyin edilmiş səviyyəsinə çatdığı zaman personalın potensial təhlükə haqqında xəbərdar edilməsi məqsədilə nasosxanada və yüklərin mərkəzi idarəetmə postunda səsli və görüntülü qəza-xəbərdarlıq siqnalı işə düşür. Halbuki, nisbətən aşağı alovlanma qabiliyyətinin 30%-dən artıq olmayan və əvvəlcədən təyin edilmiş səviyyəyə malik olan, gəmidə artıq qurulmuş mövcud monitorinq sistemlərinin tətbiqi məqbul hesab edilə bilər.

Qayda 2

Yanğın təhlükəsizliyinin məqsədləri və funksional tələbləri

1 yanğın təhlükəsizliyinin məqsədləri

1.1 Bu fəsildə yanğın təhlükəsizliyinin məqsədləri aşağıdakılardan ibarətdir:

- .1 yanğın və partlayışın baş verməsinin qarşısının alınması;
- .2 insan həyatına qarşı yanğının səbəb olduğu təhlükəni azaltmaq;
- .3 gəmiyə, onun yükünə və ətraf mühitə qarşı yanğının səbəb olduğu təhlükəni azaltmaq;
- .4 yanğının mənşəyi olan otaqda yanğının və partlayışın yayılmasının qarşısını almaq, nəzarətə götürmək və ram etmək; və
- .5 sənişinlər və ekipaj üçün adekvat və asanlıqla giriş imkanına malik xaricə çıxma vasitələrini təchiz etmək.

2 Funksional tələblər

2.1 Yuxarıdakı 1 sayılı bənddə şərh edilmiş yanğın təhlükəsizliyi məqsədlərinə nail olmaq üçün aşağıdakı funksional tələblər müvafiq şəkildə bu fəslin qaydalarına daxil edilir:

- .1 istilik (izolyasiya) və struktur məhdudlaşdırıcı konstruksiyalarından istifadə etməklə gəmini əsas şaquli və üfüqi zonalara bölmək;
- .2 istilik və struktur məhdudlaşdırıcı konstruksiyalardan istifadə etməklə gəmidəki yaşayış otaqlarını gəminin yerdə qalan digər otaqlarından ayırmaq;
- .3 tezalışan materialların istifadəsini məhdudlaşdırmaq;
- .4 hər hansı yanğının baş verdiyi zonanı aşkar etmək;
- .5 yanğının baş verdiyi hər hansı otaqdan alovun digər otaqlara keçməsinin qarşısını almaq və alovu ram etmək;
- .6 xaricə çıxış vasitələrinin və yanğınla mübarizə yollarının mühafizəsi;
- .7 yanğınsöndürən vasitələrin təcili istifadə məqsədilə hər zaman hazır vəziyyətdə

olması; və

.8 tezalısan yüklərin buxarından alışma ehtimalını minimuma endirmək.

3 Yanğın təhlükəsizliyi məqsədlərinə nail olmaq

Yuxarıdakı 1 sayılı bənddə şərh edilmiş yanğın təhlükəsizliyi məqsədlərinə B, C, D, E, yaxud G hissəsində müəyyən edilmiş tələblərə, yaxud F hissəsində göstərilmiş alternativ konstruksiya və cihazların tələblərinə cavab verməklə nail olmaq mümkündür. Aşağıdakı hallarda gəmi 2 sayılı bənddə şərh edilmiş funksional tələblərini və 1 sayılı bənddə şərh edilmiş yanğın təhlükəsizliyi məqsədlərini qarşılımış hesab edilir:

.1 gəminin tədbirləri və cihazları bütövlükdə B, C, D, E, yaxud G hissəsində göstərilmiş müvafiq tələblərə cavab verirsə;

.2 gəminin tədbirləri və cihazları bütövlükdə F hissəsinə müvafiq olaraq nəzərdən keçirilmiş və təsdiq edilmiş olduqda;

.3 gəminin tədbirləri və cihazlarının bir hissəsi(ləri) F hissəsinə müvafiq olaraq nəzərdən keçirilmiş və təsdiq edilmiş olduqda və gəminin yerdə qalan hissələrinin B, C, D, E, yaxud G hissəsində şərh edilmiş müvafiq tələblərə cavab vermiş olduqda.

Qayda 3

Anlayışlar

Bu fəslin məqsədi üçün, digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, aşağıdakı anlayışlar tətbiq edilir:

1 Yaşayış otaqları - dəhlizlər, tualetlər, kayutlar, ofislər, hospitallar, kinozallar, oyun və əyləncə otaqları, bərbərxanalar, isti xörək hazırlamaq üçün ləvazimatların olmadığı anbarlar və buna bənzər otaqlar hesab olunur.

2 "A" sinifli taxtapuşlar - aşağıdakı meyarlara uyğun olan arakəsmələr və göyərtələr vasitəsilə formalaşan bölmələr hesab olunur:

.1 onlar polad və ya digər ekvivalent materialdan hazırlanmış olmalıdır;

.2 müvafiq bərklik elementlərinə malik olmalıdır;

.3 Onlar təsdiq edilmiş, tez alışmayan materiallarla elə izolə edilir ki, yanğına məruz qalmayan üzün orta temperaturu aşağıda sadalanan zaman çərçivələrində başlanğıc temperatur ilə müqayisədə 140 C dərəcədən yuxarı qalxmasın və istənilən nöqtədəki, o cümlədən, istənilən birləşmədəki temperatur 140 C dərəcəni keçməsin:

sinif «A-60» 60 dəqiqə

sinif "A-30" 30 dəqiqə

sinif "A-15" 15 dəqiqə

sinif «A-0» 0 dəqiqə

.4 onlar elə inşa edilməlidir ki, bir saatlıq standart Odadavamlılığın test sınağı müddətində tüstü və alovun keçməsinin qarşısını almaq bacarığına malik olsun; və

.5 Administrasiya odadavamlılıq və temperatur artımına dair yuxarıdakı tələblərin qarşılandığını təmin etmək məqsədilə Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məcəlləyə müvafiq olaraq prototip arakəsmənin, yaxud göyərtənin test sınağını

aparmağı tələb edir.

3 Atrium üç, yaxud daha çox sayda açıq göyertədən keçən əsas şaquli zonanın hüdudlarındakı ictimai otaqdır.

4 "B" sinifli bölmələr aşağıdakı meyarlara uyğun gələn arakəsmələr, göyertələr, tavanlar, yaxud tikişlər tərəfindən hazırlanmış bölmələrdir:

.1 bu fəslin digər müvafiq tələbləri qarşılandığı halda, tezalısan üzlüklərin istifadəsinə icazə verilməsinin şərtləndirildiyi hal istisna olmaqla, onlar təsdiq edilmiş tez alışmayan materiallardan hazırlanır və «B» sinifli taxtapuşların tikintisində və montaj edilməsində istifadə edilmiş materiallar odadavamlı olur.

.2 Onlar təsdiq edilmiş tez alışmayan materiallarla elə izolə edilir ki, yanğına məruz qalmayan uzun orta temperaturu aşağıda sadalanan zaman çərçivələrində başlanğıc temperatur ilə müqayisədə 140 C dərəcədən yuxarı qalxmasın və istənilən nöqtədəki, o cümlədən, istənilən birləşmədəki temperatur 225 C dərəcəni keçməsin:

sinif "B-15" 15 dəqiqə

sinif "B-0" 0 dəqiqə

.3 onlar elə inşa edilməlidir ki, bir saatlıq standart Odadavamlılığın test sınağı müddətində alovun digər yerlərə keçməsinin qarşısını almaq bacarığına malik olsun; və

.4 Administrasiya odadavamlılıq və temperatur artımına dair yuxarıdakı tələblərin qarşılandığını təmin etmək məqsədilə Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məcəlləyə müvafiq olaraq prototip arakəsmənin test sınağını aparmağı tələb edir.

5 Arakəsmə göyertə - transvers su keçirməyən arakəsmələrin keçdiyi üst göyertədir.

6 Yük zonası – gəminin yük anbarlarından, yük çənlərindən, çirkab axıntılar üçün çənlərindən və yük nasosxanalarından, o cümlədən, nasosxanalarından, kofferdamlarından, ballastından və yük çənlərinə bitişik boş otaqlarından ibarət bir hissəsi və habelə, gəminin bütün uzunluğu və eni boyunca yuxarıda qeyd edilən otaqların üzərində yerləşən göyertənin sahələrindən ibarətdir.

7 Yük gəmisi I/2 (g) sayılı qaydada müəyyən edilmiş yük gəmisidir.

8 Yük otaqları - yük, neft yükü tankları, digər maye yüklər üçün tanklar və qeyd edilən otaqların şaxtaları üçün istifadədə olan otaqlardır.

9 Mərkəzi idarəetmə postu - aşağıdakı idarəetmə və indikator funksiyalarının mərkəzləşdiyi idarəetmə postudur.

.1 stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemləri;

.2 avtomatik sprinkler, yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemləri;

.3 yanğından mühafizə qapısının indikator şitləri;

.4 yanğından mühafizə qapısının bağlayıcı elementi;

.5 su keçirməyən qapının indikator şitləri;

- .6 su keçirməyən qapının bağlayıcı elementləri;
- .7 ventilyatorlar;
- .8 ümumi/yanğın - qəza-xəbərdarlıq siqnalları;
- .9 rabitə sistemləri o cümlədən, telefonlar; və
- .10 səs ucaldıcı sistemlər üçün mikrofonlar.

10 "C" sinif taxtapuşları təsdiq edilmiş tez alışmayan materiallardan inşa edilmiş bölmələrdir. Onlar tüstü və alovun keçməsi nisbətində, yaxud temperatur yüksəlişi nisbətində məhdudiyyətlərin tələblərinə cavab verməyə bilər. Tezalışan üzlüklərin istifadəsinə bu fəslin tələbləri qarşıladığı şərti ilə icazə verilə bilər.

11 Kimyəvi maddələr daşıyan tanker - Qalama kimyəvi yüklər haqqında beynəlxalq məcəllənin 17-ci fəslində, VII/8.1 sayılı qaydasında siyahısı verilmiş tezalışan xassəli hər hansı bir maye məhsulun qalama şəklində daşınması üçün inşa edilən, uyğunlaşdırılan və ya istifadə edilən yük gəmisidir.

12 Qapalı ro-ro otaqları – ya açıq ro-ro otaqlarına, ya da açıq göyertələrə malik olmayan ro-ro otaqlarıdır.

13 Nəqliyyat vasitələri üçün qapalı otaqlar - ya nəqliyyat vasitələri üçün açıq otaqlara, ya da açıq göyertələrə malik olmayan nəqliyyat vasitələri üçün olan otaqlardır.

14 Kombinə edilmiş gəmi – həm neft, həm də bərk yükləri qalama şəklində daşımaq üçün nəzərdə tutulmuş yük gəmisidir.

15 Tezalışan material - odadavamlı materialdan başqa, hər hansı digər materialdır.

16 Kəsintisiz «B» sinifli tavanlar, yaxud tikişlər - A", yaxud «B» sinifli taxtapuşda sona çatan «B» sinifli tavanlar, yaxud tikişlərdən ibarətdir.

17 Fasiləsiz şəkildə növbə çəkilən mərkəzi idarəetmə postu dedikdə, ekipajın məsul üzvü tərəfindən fasiləsiz şəkildə növbə çəkmək nəzərdə tutulur.

18 İdarəetmə postları - gəminin radio, yaxud əsas naviqasiya avadanlıqlarının, yaxud qəza-enerji mənbəyinin yerləşdiyi, yanğın xəbərdarlığı, yaxud yanğına nəzarət avadanlıqlarının mərkəzləşmiş olduğu otaqdır. Yanğın xəbərdarlığı, yaxud yanğına nəzarət avadanlıqlarının mərkəzləşmiş olduğu otaqdır da yanğına mübarizə məntəqəsi (postu) hesab edilir.

19 Xam neft - Nəql edilməsini asanlaşdırmaq məqsədilə uyğun şəkildə işlənilmiş işlənmədiyindən asılı olmayaraq, bir neçə distillə olunmuş fraksiyanı tərkibindən çıxarmaq və ya tərkibinə əlavə etmək mümkün olan xam nefti özündə daşıyan və yerin təkində təbii şəkildə rast gəlinən hər hansı xam neft.

20 Təhlükəli yüklər - İMDG Məcəlləsində şərh edilən, VII/1.1 sayılı qaydada müəyyən edilən yüklərdən ibarətdir.

21 Dedveyt gəminin təyin olunmuş yay suüzəri burtu və boş ağırlığına müvafiq olaraq gəminin suya oturma dərəcəsində xüsusi çəkisi 1.025 olan suda gəminin displəsmənti arasındakı tonların fərqi.

22 Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllə dedikdə, Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, Təşkilatın Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən MSC.98(73) sayılı qətnamə ilə qəbul edilmiş Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında beynəlxalq məcəllə nəzərdə tutulur və burada qeyd edilir ki, sözügedən məcəllə bu Konvensiyanın VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır. (Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa).

23 Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məcəllə dedikdə, Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, MSC.307(88) sayılı qətnaməsi ilə Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən qəbul edilmiş Odadavamlılığın test sınağına dair qaydaların tətbiq edilməsi üçün beynəlxalq məcəllə 2010 (2010 FTP Məcəlləsi)

nəzərdə tutulur və burada qeyd olunur ki, sözügedən konvensiya VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır (Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa).

24 Alışma temperaturu Selsi (qapalı puta testi ilə) ilə ifadə edilən ən aşağı temperaturdur ki, burada məhsuldan alışma temperaturu aparatları tərəfindən müəyyən edildiyi kimi tez alışmaq üçün kifayət miqdarda buxar ayrılır.

25 Qaz daşıyan tanker dedikdə, Qaz daşıyıcısı haqqında beynəlxalq məcəllənin 19-cu fəslində sadalanan, VII/11.1 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, hər hansı maye şəklində olan qaz, yaxud digər tezalışan xassəli məhsulları daşımaq üçün inşa edilən, yaxud uyğunlaşdırılan və istifadə edilən yük gəmisi nəzərdə tutulur.

26 Vertolyot meydançası dedikdə, gəmidə məqsədli şəkildə inşa edilmiş vertolyot enmə ərazisi və vertolyotların təhlükəsiz şəkildə istismarı üçün zəruri olan bütün struktur, yanğın əleyhinə vasitələr və digər avadanlıqlar nəzərdə tutulur.

27 Vertolyotlara xidmət vasitəsi dedikdə, vertolyot meydançası, o cümlədən, hər hansı yanacaq doldurma və anqar qurğuları nəzərdə tutulur.

28 Boş ağırlıq - yanacaq, sürtgü yağı, ballast suyu, şirin su və çənlərdəki içməli su, istehlak təchizatı və sərnişinlər və ekipaj və onların təsirləri olmadan gəminin tonla ifadə edilən yüksüz displeysmentidir.

29 Alovun yavaş-yavaş yayılması dedikdə, uyğun şəkildə xarakterizə edilən səthin yetərli dərəcədə alovun yayılmasını məhdudlaşdırılması nəzərdə tutulur və bu, Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məcəlləyə müvafiq olaraq müəyyən edilir.

30 Maşın otaqları dedikdə, A kateqoriyalı maşın otaqları və əsas mühərrikləri, qazanlar, maye yanacaq aqreqləri, buxar və daxili yanma mühərrikləri, elektrik generatorları və əsas elektrik mexanizmləri, yanacaq qəbulu stansiyaları, soyuducu, sabitleşdiriciləri, ventilyasiya və hava kondisioneri sistemləri və analoji otaqlar və qeyd edilən otaqların şaxtaları nəzərdə tutulur.

31 A kateqoriyalı maşın otaqları aşağıdakılardan hər hansı birini özündə daşıyan həmin otaqlar və qeyd olunan otaqların şaxtalarıdır.

.1 əsas mühərrik qurğusu üçün istifadə edilən daxili yanma mühərriki;

.2 əsas mühərrik qurğusu kimi istifadə edilməyən daxili yanma mühərriki (əgər onların ümumi gücü 375 kvtdən az olmazsa); yaxud

.3 Qazanlar istisna olmaqla, hər hansı maye yanacaq ilə işləyən qazan, yaxud maye yanacaq qurğusu, yaxud təsirsiz qaz generatorları, insineratorlar və s. kimi hər hansı maye yanacaq ilə işləyən avadanlıqlar.

32 Əsas şaquli zonalar hər hansı bir göyertədə orta uzunluğu və eni bir qayda olaraq 40 m-i keçməyən "A" sinif taxtapuşları ilə bölünən korpus, üst tikili və budkalarıdır.

33 Odadavamlı material, təxminən 750° C dərəcəyədək qızdırıldıqda yanmır və ondan öz-özünə alışmaq üçün kifayət edəcək miqdarda qaynar qazlar ayrılmır və Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məcəlləyə müvafiq olaraq müəyyən edilir.

34 Maye yanacaq qurğusu - maye yanacaq ilə işləyən qazana verilməzdən əvvəl maye yanacağın hazırlanması üçün istifadə edilən avadanlıqdır, yaxud daxili yanma mühərrikinə verilməzdən əvvəl qızdırıcı yanacağın hazırlanması üçün istifadə edilən avadanlıqdır və buraya 0.18 N/mm²-dən artıq bütün yanacaq təzyiqli nasoslari, süzgəcləri və qızdırıcıları daxildir. (Bu sənədə istinad edin: IACS UI SC16).

36 Nəqliyyat vasitələri üçün açıq otaqlar – hər iki ucu, yaxud bir ucu bütün uzunluğu boyunca effektiv təbii havalandırma üçün açıq sahə ilə təchiz olunmuş və bortun üzü, yaxud göyertənin altı, yaxud yuxarıdan otağın bort üzünün sahəsinin ən azı 10%-i ölçüsündə daimi dəliklərin paylandığı otaqlardır.

37 Sərnişin gəmisi I/2(f) sayılı qaydada müəyyən edilmiş gəmidir.

38 Göstərilmiş tələblər dedikdə B, C, D, E, yaxud G hissəsində müəyyən edilmiş inşaat xassələri, məhdud ölçülər, yaxud yanğın təhlükəsizliyi sistemləri nəzərdə tutulur.

39 İctimai otaqlar dedikdə, zalllar, yeməxanalar, salonlar və buna oxşar daimi şəkildə qapalı məkanlar kimi istifadə edilən yaşayış otaqları nəzərdə tutulur.

40 Məhdud yanğın təhlükəsi yaradan mebel və interyerlərin yerləşdiyi otaqlar dedikdə, 9 sayılı qaydanın məqsədi üçün aşağıda qeyd edilən məhdud yanğın təhlükəsi yaradan mebel və interyerlərin yerləşdiyi otaqlar nəzərdə tutulur (kayutlar, ictimai otaqlar, ofislər, yaxud yaşayış otaqlarının digər növləri):

.1 Masalar, qarderoblar, tualet masaları, büro, paltar şkafları kimi qutu tipli mebellərin hamısı təsdiq edilmiş tez alışmayan materiallardan hazırlanmış, lakin, qeyd olunan əşyaların işlək səthi üçün 2 mm qalınlıqda tezalışan üzlükdən istifadə edilməsi istisna hallar hesab edilir.

.2 Stullar, divanlar, masalar kimi heç bir yerə bərkidilməmiş mebellər tez alışmayan materiallardan ibarət çərçivələrdən inşa edilir:

.3 Draper üzləyicilər, pərdələr və digər asılan parça materialları alovun yayılmasına qarşı kütləsi 0,8 kq/m-yə bərabər yun materialdan hazırlanır və bu, Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məcəlləsinə müvafiq olaraq müəyyən edilir.

.4 döşəmə örtükləri aşağı alov yayma xassələrinə malikdir;

.5 arakəsmələrin, tikişlərin və tavanların açıq səthləri aşağı alov yayma xassələrinə malikdir;

.6 Yaşayış otaqları üçün olan mebellər oda və alova davamlı və aşağı alov yayma xassələrinə malikdir və bunlar Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məcəlləyə müvafiq olaraq müəyyən edilir; və

.7 Yataq otaqlarının komponentləri oda və alova davamlı və aşağı alov yayma xassələrinə malikdir və bunlar Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məcəlləyə müvafiq olaraq müəyyən edilir.

41 Ro-ro otaqları adətən hər hansı bir yolla bölünmüş və bir qayda olaraq, gəminin mühüm hissəsini, yaxud ümumi uzunluğunun əhatə edən otaqlardan ibarətdir ki, həmin ərazilərdə adətən öz gücü ilə və/yaxud yük ilə birgə qoşqularda, konteynerlərdə, taralarda, demontaj edilən tanklarda, yaxud uyğun məkanlarda və ya digər konteynerlərdə (qablaşdırılmış, yaxud qalama şəklində, dəmir yolu vaqonlarında və ya avtomobillərdə, nəqliyyat vasitələrində, o cümlədən, avtomobil üçün nəzərdə tutulmuş dəmir yolu çənərində yerləşmiş formada) hərəkət etmək üçün mühərrikli avto-nəqliyyat vasitələrinin, onların yanacaq çənərinin yüklənməsi və boşaldılması əməliyyatlarının adi formada, yaxud üfüqi vəziyyətdə həyata keçirilməsi mümkün olur.

42 Ro-ro sərnişin gəmisi dedikdə, ro-ro otaqları, yaxud xüsusi kateqoriyalara malik sərnişin gəmisi nəzərdə tutulur.

43 Polad, yaxud digər ekvivalent material dedikdə, hər hansı odadavamlı material nəzərdə tutulur, belə ki, standart odadavamlılıq sınağı zamanı yanğına məruz qaldıqdan sonra o, öz-özünə, yaxud izolyasiyası sayəsində polad kimi konstruktiv özəllikləri və odadavamlılıq xassələrini özündə saxlayır (məsələn, müvafiq izolyasiyaya malik alüminium xəlitəsi).

44 Sauna dedikdə, isti səth nəticəsində (məsələn, elektrik sobası ilə) istiliyin təchiz edildiyi, 80 C dərəcə ilə 120 C dərəcə arasında adətən dəyişən temperatura malik otaq nəzərdə tutulur. Bu tip otaqlara həmçinin, sobanın yerləşdiyi məkan və bitişik vanna otaqları da daxildir.

45 Xidməti otaqlar dedikdə, kambuzlar, xörək bişirən avadanlıqlar yerləşən anbarlar, şkaflar, poçt və saxlanc otaqları, anbarlar, o cümlədən, maşın otaqlarının bir hissəsini təşkil edən otaqlardan başqa, digər emalatxanalar və eyni tip otaqlar və qeyd olunan məkanların şaxtaları nəzərdə tutulur.

46 Xüsusi kateqoriyalı otaqlar dedikdə, nəqliyyat vasitələrinin sürülərək gətirilməsi və sərnişinlərin girişinin mümkün olduğu, arakəsmə göyertəsindən yuxarıda və aşağıda yerləşən otaqlar nəzərdə tutulur. Xüsusi kateqoriyalı otaqlar birdən artıq göyertə üzərində yerləşə bilər, bir şərtlə ki, onların avtonəqliyyat vasitələri üçün ümumi faydalı hündürlüyü 10m-i keçməmiş olsun.

47 Standart odadavamlılığın test sınağı dedikdə, arakəsmələrdən, yaxud göyertələrdən alınan müvafiq nümunələrin təxmini standart zaman temperaturu əyriliyi rejimində Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məcəllədə müəyyən edilmiş test üsuluna uyğun olaraq sınaq sobasında sınağının aparılması nəzərdə tutulur.

48 Tanker I/2(h) sayılı qaydada müəyyən edilmiş gəmidir.

49 Nəqliyyat vasitələri üçün otaqlar dedikdə, çənlərində yanacaq olan və öz gücü ilə hərəkət edə bilən nəqliyyat vasitələrinin daşınması üçün yük otaqları nəzərdə tutulur.

50 Açıq göyertə dedikdə, yuxarı hissədən və ən azı iki borddan tamamilə açıq havaya məruz qalan göyertə nəzərdə tutulur.

51 Təhlükəsiz ərazi dedikdə, məskunlaşma perspektivindən, hər hansı bir ərazi(lər) nəzərdə tutulur, belə ki, həmin ərazini(ləri) su basmasın, onlar əsas şaquli zonadan(lardan) xaricdə yerləşsin ki, burada yanğın baş verdiyi təqdirdə, bütün personalın həyatı və səhhəti üçün yaranan təhlükələrdən onları qorumaq və onlara əsas xidmətləri göstərmək məqsədilə göyertədə yerləşdirmək mümkün olsun.

52 Təhlükəsizlik mərkəzi dedikdə, qəza hallarının idarə edilməsi üçün ayrılmış idarəetmə postu nəzərdə tutulur. Mühafizə sistemlərinin istismarı, nəzarəti və/yaxud monitorinqi təhlükəsizlik mərkəzinin ayrılmaz tərkib hissəsini təşkil edir.

53 Kayutun balkonu dedikdə, tək bir kayutun sakinləri tərəfindən eksklüziv istifadə məqsədilə və qeyd olunan kayutdan birbaşa girişə malik açıq göyertə otağı nəzərdə tutulur.

54 Yanğından mühafizə qapağı, mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, MSC.365(93) sayılı qətnamə ilə qəbul edilmiş, 9.7 sayılı qaydanın tələblərinin həyata keçirilməsi məqsədi ilə ventilyasiya kanalında montaj edilmiş bir qurğudur, belə ki, bu qurğu normal şərtlər altında açıq qalır və kanaldakı hava axınına imkan yaradır və yanğın zamanı isə həmin qurğu qapanır və kanalın daxilindən keçən hava axınıni əngəlləyir və yanğının digər ərazilərə keçməsinə məhdudlaşdırır. Yuxarıda sözügedən anlayış aşağıdakı terminlərlə əlaqədar istifadə edilə bilər:

.1 avtomatik yanğından mühafizə qapağı, tüstü və ya isti qazların təsiri altında avtomatik şəkildə bağlanan yanğından mühafizə qapağıdır;

.2 əl ilə idarə edilən yanğından mühafizə qapağı isə ekipaj tərəfindən əl ilə qapağın özündən açılıb-bağlanmaq məqsədi ilə nəzərdə tutulub; və

.3 məsafədən idarə olunan yanğından mühafizə qapağı idarə olunan qapaqdan kənar məsafədə yerləşmiş idarəetmə pultu vasitəsilə ekipaj tərəfindən bağlanan yanğından mühafizə qapağıdır.

55 Tüstü qapağı, mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, MSC.365(93) sayılı qətnamə ilə qəbul edilmiş, 9.7 sayılı qaydanın tələblərinin həyata keçirilməsi məqsədi ilə ventilyasiya kanalında montaj edilmiş bir qurğudur, belə ki, bu qurğu normal şərtlər altında açıq qalır və kanaldakı hava axınına imkan yaradır və yanğın zamanı isə həmin qurğu qapanır və kanalın daxilində hava axınıni əngəlləyir və yanğının digər ərazilərə

keçməsinə məhdudlaşdırır. Güman etmək olmaz ki, ventilyasiya kanalının nüfuz etmiş olduğu arakəsmənin tüstü qapağı vasitəsilə odadavamlılıq qabiliyyətini təmin etmək mümkün olsun. Yuxarıda sözügedən anlayış aşağıdakı terminlərlə əlaqədar istifadə edilə bilər:

.1 avtomatik tüstü qapağı, tüstü və ya isti qazların təsiri altında avtomatik şəkildə bağlanan yanğından mühafizə qapağıdır;

.2 əl ilə idarə edilən tüstü qapağı isə ekipaj tərəfindən əl ilə qapağın özündən açılıb-bağlanmaq məqsədi ilə nəzərdə tutulub; və

.3 məsafədən idarə olunan tüstü qapağı idarə olunan qapaqdan kənar məsafədə yerləşmiş idarəetmə pultu vasitəsilə ekipaj tərəfindən bağlanan tüstü qapağıdır.

56 Nəqliyyat vasitəsini daşıyan gəmi dedikdə, yalnız ro-ro bölmələrində və ya maşın bölmələrində yük daşıyan və yüksüz boş minik maşınlarını yük kimi daşımaq üçün layihələndirilmiş yük gəmisi nəzərdə tutulur. (Bu sənəd tərəfindən əvəz edilib Res.MSC 421(98))

57 Helikopter üçün enmə meydançası gəmidə hər hansı bir hadisə (təsadüfi) və ya qəza hallarında enmək üçün layihələndirilmiş bir sahədir (ərazidir), lakin həmin sahə (ərazi) helikopterlərin planlı şəkildə istismarı üçün nəzərdə tutulmur. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib Res.MSC.404(96))

58 Bucurqad meydançası helikopter göyərəninin üzərində dövrə vuran zaman heyətin helikopter vasitəsilə dəyişdirilməsi (köçürülməsi) və ya ehtiyatların (səbətlərin) gəmidən götürülməsi və ya gətirilməsi üçün nəzərdə tutulmuş qaldırma meydançasıdır. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib Res.MSC.404(96))

B HİSSƏSİ – YANGIN VƏ PARTLAYIŞIN QARŞISININ ALINMASI *

Qayda 4

Alovlanma ehtimalı

1 Məqsəd

Bu qaydanın məqsədi tezalıyan materiallar, yaxud tezalıyan mayələrin alovlanmasının qarşısını almaqdan ibarətdir. Bu məqsədlə, aşağıdakı funksional tələblər qarşılanmalıdır:

.1 tezalıyan mayələrdən baş verən sızıntıları nəzarətə götürmək üçün vasitələr təchiz edilməlidir;

.2 tezalıyan buxarların yığılmasını (toplaşmasını) məhdudlaşdırmaq üçün vasitələr təchiz edilməlidir;

.3 tezalıyan materialların alovlanma qabiliyyəti məhdudlaşdırılmalıdır;

.4 alovlanma mənbələri məhdudlaşdırılmalıdır;

.5 alovlanma mənbələri, tezalıyan materiallar və tezalıyan mayələrdən ayrı yerlərdə yerləşdirilməlidir; və

.6 yük çənlərindəki atmosfer partlayış diapazonunun əhatə dairəsindən kənar saxlanmalıdır.

2 Neft yanacağı, sürtgü yağı və digər tezalısan yağlar üçün cihazlar

2.1 neft məhsullarından yanacaq kimi istifadə zamanı məhdudiyətlər

Neft məhsullarından yanacaq kimi istifadə zamanı aşağıdakı məhdudiyətlər tətbiq edilir:

.1 Bu bənddə digər hallar nəzərdə tutulmadıqda, alışma temperaturu 60 C dərəcədən aşağı heç bir neft yanacağından istifadə edilmir;*

*Bu sənədə istinad edin: Aşağı alışma temperaturuna malik neft məhsullarından ibarət yükdən qanunsuz yolla, yaxud təsadüfi şəkildə yanacaq kimi istifadə edilməsinin qarşısını almaq məqsədilə tövsiyə edilən prosedurlar. Təşkilat tərəfindən bu qətnamə ilə qəbul edilmişdir: qətnamə A.565(14).

.2 Qəza elektrik generatorlarında 43 C dərəcədən aşağı olmayan neft yanacağından istifadə etmək olar;

.3 Alışma temperaturları 60 C dərəcədən aşağı olan, lakin, 43 C dərəcədən aşağı olmayan neft yanacağından istifadəyə aşağıda sadalanan bəndlərə əməl etməklə icazə verilə bilər (məsələn, A kateqoriyalı maşın otaqlarında yerləşməyən qəza yanğınsöndürən nasosun mühərrikləri və köməkçi mexanizmlərinin qidalandırılması üçün):

3.1 ikiqat dibli şöbələrdə yerləşdirilmiş tanklar istisna olmaqla, neft yanacağı tankları A kateqoriyalı maşın otaqlarının xaricində yerləşdirilir;

3.2 neft yanacağı nasosunun qəbul borusunda yanacağın temperaturunun ölçülməsi nəzərdə tutulur;

3.3 neft yanacağı süzgəclərinin giriş və çıxışlarında dayandırıcı ventillər və/yaxud kranlar təchiz olunur; və

3.4 boru kəmərinin birləşmələrində mümkün olduğu qədər çox sayda qaynaq edilmiş konstruksiyalardan, yaxud dairəvi konus formalı və ya kürəşəkilli konstruksiyalardan istifadə olunur;

.4 II-1 sayılı fəslin G hissəsinin tətbiq edilmədiyi yük gəmilərində nisbətən aşağı alışma temperaturuna malik neft yanacağından (məsələn, xam neft) istifadəyə icazə verilə bilər, bir şərtlə ki, qeyd olunan yanacaq hər hansı maşın otağında saxlanmamış olsun və bütün qurğu bütövlükdə Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş olsun; və

.5 2.1.1 sayılı bənddə müəyyən edilmiş yanacaqlardan başqa, II-1 sayılı fəslin G hissəsinin tətbiq edildiyi gəmilərində nisbətən aşağı alışma temperaturuna malik neft yanacağından istifadəyə icazə verilir. (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.392(95))

Neft yanacağından istifadə edilən gəmidə neft yanacağının saxlanması, paylanması və utilizasiyası üçün cihazlar elə olmalıdır ki, gəminin və göyertədəki insanların təhlükəsiliyini təmin etmək mümkün olsun və onlar azı aşağıdakı müddələrin tələblərini qarşılasın.

2.2.1 Neft yanacağı sistemlərinin yeri

0.18 N/mm² -dən yüksək təzyiqdə qızdırılmış neft məhsullarını daşıyan neft yanacağı sisteminin hissələri praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər, qüsurları və sızmaları

asanlıqla müşahidə etməyi mümkünsüz edən bağlı yerdə yerləşdirilməməlidir. Neft yanacağı sisteminin qeyd olunan hissələrinin yolunda yerləşən maşın otaqları uyğun şəkildə işıqlandırılmalıdır.

2.2.2 Maşın otaqlarının ventilyasiyası

Neft buxarının yığılmasının qarşısını almaq üçün normal şərtlər altında maşın otaqlarının ventilyasiyası yetərli olmalıdır.

2.2.3 Neft yanacağı tankları

2.2.3.1 Neft yanacağı, sürtgü yağı və digər tezalısan yağlar forpik tanklarında daşınmamalıdır.

2.2.3.2 Neft yanacağı tankları praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər gəmilərin strukturunun bir hissəsini təşkil etməlidir və A kateqoriyalı maşın otaqlarından kənarında yerləşdirilməlidir. İkiqat dibli tanklar istisna olmaqla, neft yanacağı tankları zərurət nəticəsində A kateqoriyalı maşın otaqlarının yanında, yaxud daxilində yerləşərsə, ən azı şaquli məhdudlaşdırıcı konstruksiyalardan biri maşın otağının məhdudlaşdırıcı konstruksiyaları ilə yanaşı olmalı, maşın otağı ilə ümumi yerdə yerləşən tankın məhdudlaşdırıcı konstruksiyasının sahəsi isə minimal olmalıdır.* Qeyd olunan tanklar A kateqoriyalı maşın otaqlarının hüdudları daxilində yerləşərsə, onlar alışma temperaturu 60 C dərəcədən aşağı neft yanacağını daşımamalıdır. Ümumiyyətlə, əlavə yerləşdirilmiş neft yanacağı tanklarının istifadəsindən uzaq durmaq lazımdır. Qeyd olunan tankların istifadəsi baş verərsə, onlardan sərnişin gəmilərinin A kateqoriyalı maşın otaqlarında istifadəsi qadağan edilməlidir. Əgər əlavə yerləşdirilmiş neft yanacağı tanklarının istifadəsinə icazə verilərsə, onlar neft sızmasına qarşı kifayət ölçüyə malik hermetik məcməyidə yerləşdirilməlidir və həmin məcməyi isə dağılmış neft çəninə gedən uyğun ölçülü drenaj borusuna malik olmalıdır.

2.2.3.3 Neft yanacağı tankından baş verən sızma, yaxud dağılma nəticəsində qaynar səthin üzərinə düşməklə yanğın, yaxud partlayış təhlükəsi yarana biləcək yerdə qeyd olunan heç bir neft yanacağı tankı yerləşdirilməməlidir.

2.2.3.4 Əgər korlanarsa, 500 l və daha iri tutumlu tankdan, saxlanc çənindən və sərfiyat çənindən yanacağın sızmasının səbəb ola biləcək, ikiqat dibdən yuxarıda yerləşmiş neft yanacağı boru xətləri birbaşa çənin üzərində quraşdırılmış kran, yaxud klapanla təchiz edilməlidir; belə ki, qeyd olunan çənlərin yerləşdiyi otaqda yanğın baş verdiyi halda sözügedən otağın təhlükəsiz yerindən həmin kranı, yaxud klapanı bağlamaq mümkün olsun. Diptanklar hər hansı avarlı val, yaxud boru xətləri tunelində, yaxud buna bənzər məkanda yerləşdiyi xüsusi halda diptankların üzərində klapanlar quraşdırılmalıdır, lakin, tunelin xaricində, yaxud digər bənzər məkanda boru xəttinin və ya boru xətlərinin üzərində quraşdırılmış əlavə klapanların yanğın hadisəsi baş verdiyi halda idarə edilməsi imkanları da nəzərdə tutulmalıdır. Əgər qeyd olunan klapan maşın otağında yerləşərsə, o, otağın xaricində yerləşən yerdə idarə edilməlidir. Qəza generatorun yanacaq tankı üçün klapanın məsafədən istismarı üçün idarəetmə elementləri maşın otaqlarında yerləşmiş digər klapanların məsafədən istismarı üçün idarəetmə elementlərindən ayrı yerdə yerləşdirilməlidir.

2.2.3.5 Hər hansı neft yanacağı tankının daşdığı neft yanacağının miqdarından əmin olmaq üçün təhlükəsiz və səmərəli vasitələr nəzərdə tutulmalıdır.

2.2.3.5.1 Əgər ölçü borularından istifadə edilərsə, onların yuxarı ucları ölçü borusundan baş verən hər hansı dağılmanın alışması təhlükəsinə gətirib çıxaran yerdə çəkilməməlidir. Xüsusi olaraq, onlar sərnişin, yaxud ekipaj otaqlarında çəkilməməlidir. Ümumi qayda olaraq, onlar maşın otaqlarından çəkilməməlidir.

Halbuki, əgər Administrasiya sonuncu tələbin icrasını qeyri-mümkün hesab edərsə, o, aşağıdakı tələblər yerinə yetirildiyi təqdirdə ölçü borularının maşın otaqlarında çəkilməsinə icazə verə bilər.

.1 yanacaq səviyyəsi göstəricisi 2.2.3.5.2-ci bəndin tələblərinə uyğun quraşdırılmalıdır;

.2 Ölçü borularının uclarında dağılma baş verdikdə alışma mənbəyi ilə təmasının qarşısını almaq üçün etibarlı ekranların quraşdırılması kimi ehtiyat tədbirlərinin görüldüyü hallar istisna olmaqla, ölçü borularının ucları alışma mənbələrindən uzaqda çəkilir.

.3 Özübağlanan cihaz açıldıqda yanacağın olmadığına əmin olmaq məqsədilə ölçü borularının uc hissəsi özübağlanan cihaz ilə və özübağlanan cihazın aşağısında yerləşən kiçik diametrlili özü bağlanan prob kranı ilə təchiz edilməlidir. Prob kranından sızan yanacağın alışma təhlükəsinin baş verməməsinə təmin etmək üçün tədbirlər görülməlidir.

2.2.3.5.2 aşağıdakı şərtlərə əməl etməklə ölçü borularının əvəzinə digər yanacaq səviyyəsi göstəricilərindən istifadə edilə bilər:

.1 sərnişin gəmilərində qeyd olunan vasitələr üçün tankın üst müstəvisində dəliyin yerləşdirilməsi tələb edilməməlidir və onların korlanması və ya tankın daşması yanacağın sızmasına səbəb olmamalıdır.

.2 yük gəmilərində qeyd olunan vasitələrin zədələnməsi və ya tankın daşması otağa yanacağın sızmasına gətirib çıxarmamalıdır. Göstərilən səviyyədə silindr formalı şüşələrin istifadəsi qadağandır. Administrasiya səviyyə göstərən cihazlarla yanacaq çənlərinin arasında yanacağın səviyyəsini göstərmək üçün yastı şüşələrin və özü bağlanan klapanların tətbiqinə icazə verə bilər.

2.2.3.5.3. Administrasiya tərəfindən məqbul hesab edilən, 2.2.3.5.2-ci bənddə göstərilmiş vasitələr istismar prosesində onların fasiləsiz və dəqiq işləməsinə təmin etmək məqsədi ilə lazımı vəziyyətdə dəstəklənməlidir.

2.2.4 Artıq qalan təzyiqin qarşısının alınması

Hər hansı yanacaq tankında, yaxud neft yanacağı sisteminin hər hansı bir hissəsində, o cümlədən, gəmidə yanacaq doldurmaq üçün istifadə edilən borularda artıq qalan təzyiqin qarşısını almaq üçün tədbirlər görülməlidir.

Hava və daşma boru xətləri və qoruyucu klapanlar elə bir yerə axını xaric etməlidir ki, həmin yerdə yanğın təhlükəsi, yaxud yanacaq və buxarın əmələ gəlməsindən yanğın və partlayış təhlükəsi yaranmasın və onlar ekipaj otaqlarına, sərnişin otaqlarına, yaxud xüsusi kateqoriyalı otaqlara, qapalı ro-ro yük otaqlarına, maşın otaqlarına və ya analoji otaqlara yayılmasın.

2.2.5 Neft yanacağı üçün boru xətləri

2.2.5.1 Neft yanacağı boruları və onların klapanları və qurğuları poladdan, yaxud təsdiq olunmuş digər materialdan hazırlanmalıdır, lakin, Administrasiyanın zəruri hesab etdiyi yerlərdə elastik boruların istifadəsinə məhdud hallarda yol verilə bilər. *

Qeyd olunan elastik borular və birləşdirici ucluqlar Administrasiyanın razılığına əsasən uyğun uzunluqda təsdiq edilmiş odadavamlı materiallardan hazırlanmalıdır.

Neft yanacağı tanklarına quraşdırılmış və sabit təzyiq altında olan klapanlar üçün poladdan, yaxud yumru formalı qrafitlə çuqunun istifadəsinə yol verilə bilər. Halbuki, layihə təzyiqi 7 bardan aşağı olan və layihə temperaturu 60 C dərəcədən aşağı olan boru xətləri sistemlərində adi boz çuqun klapanlardan istifadə edilə bilər.

2.2.5.2 Yüksək təzyiqli yanacaq nasoslarından yanacaq injektorlarınadək olan sahədə yerləşən yüksək təzyiqli xarici yanacaq boru xətləri yüksək təzyiqli xətt sıradan çıxdığı zaman yanacaq daşmağı bacaran qapalı xətlərlə mühafizə edilməlidir. Mühafizə olunan (qapalı) boru ayrılmaz konstruksiya yaradan, yüksək təzyiqli yanacaq borusunun yerləşdiyi xarici boru kəməmindən ibarətdir. Qapalı xətlər sistemində sızmaları toplayan vasitə daxildir və yanacaq xəttinin sıradan çıxdığı halda qəza-xəbərdarlıq siqnalı verən vasitə və cihazlar nəzərdə tutulmalıdır.

2.2.5.3 Neft yanacağı xətləri yüksək temperatura malik qurğulardan, o cümlədən, qazanlar, buxar boru xətləri, xaricəmə kollektorları, səsboğucular, yaxud 2.2.6-cı bəndin tələb etdiyi kimi quraşdırılacaq digər avadanlıqlardan birbaşa yuxarıda, yaxud onların yaxınlığında yerləşdirilməməlidir. Praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər, neft yanacağı xətləri qaynar səthlərdən, elektrik qurğularından, yaxud digər alışma mənbələrindən mümkün qədər uzaqda yerləşdirilməli, yaxud uyğun neft sıçrayışı və ya alışma mənbələrinə qarşı neft sızmasından etibarlı şəkildə çəpərlənməli və ya əks halda, mühafizə edilməlidir. Qeyd olunan boru xətləri sistemlərində birləşmələrin sayı azaldılmalıdır.

2.2.5.4 dizel mühərrikinin yanacaq sisteminin komponentləri istismar zamanı gözlənilən maksimal pik təzyiqini, o cümlədən, yanacaq injektor nasoslarının fəaliyyəti nəticəsində yanacaq təchizatı və ayırıcı xətlərdə hər hansı yüksək təzyiqli impulsların yaranması və geriyyə ötürülməsini nəzərə almaqla konstruksiya edilir. Yanacaq təchizatı və ayırıcı xətlər daxilindəki birləşmələr istismarda olarkən və texniki xidmətdən sonra təzyiq altında olan neft yanacağı sızmalarını əngəlləmək bacarığını nəzərə alaraq inşa edilməlidir.

2.2.5.5 Əgər bir neçə daxili yanma mühərrikində yanacağın verilişi vahid bir mənbədən gələrsə, hər bir mühərrik üçün yanacaq təchizatı və sızmanı toplayan boru xətlərini təcrid edən vasitələr nəzərdə tutulmalıdır. Təcridmə vasitələri digər mühərriklərin işinə mənfəi təsir göstərməməli və istənilən mühərriklərin hər hansı birində yanğın baş verdiyi halda çıxışı mümkün olan yerdən idarə edilmək imkanına malik olmalıdır.

2.2.5.6 Əgər Administrasiya neft məhsulları və tezalışan mayeləri daşıyan boru xətlərini yaşayış otaqları və xidməti otaqlardan çəkilməsinə icazə verərsə, o halda neft məhsulları və tezalışan mayeləri daşıyan boru xətləri yanğın təhlükəsini nəzərə almaqla Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş materialdan hazırlanmalıdır.

2.2.6 Yüksək temperatura malik səthlərin mühafizəsi

2.2.6.1 Yanacaq sisteminin sıradan çıxması nəticəsində üzərinə yanacaq düşməsi mümkün olan, 220 C dərəcədən yuxarı temperaturda olan səthlər etibarlı şəkildə izolyasiya ilə örtülməlidir.

2.2.6.2 Hər hansı nasosda, filtdə və ya yanacaq qızdırıcısında istənilən təzyiq altında baş verən sızma nəticəsində neft məhsullarının qaynar səthin üzərində düşməsinin qarşısını almaq üçün ehtiyat tədbirləri görülməlidir.

2.3 Sürtgü yağları üçün tədbir və cihazlar

2.3.1 Təzyiqli yağlama sistemlərdə istifadə edilmiş saxlama, paylama və utilizasiya üçün tədbir və cihazlar elə olmalıdır ki, gəminin və gəmidəki şəxslərin təhlükəsizliyini təmin etmək mümkün olsun. A kateqoriyalı maşın otaqlarındakı və praktiki cəhətdən mümkün olan hər hansı digər maşın otaqlarında hazırlanmış cihazlar, istisna olmaqla, ən azı 2.1, 2.2.3.3, 2.2.3.4, 2.2.3.5, 2.2.4, 2.2.5.1, 2.2.5.3 və 2.2.6 sayılı bəndlərin müddəalarına uyğun olmalıdır.

.1 bu, yağlayıcı sistemlərdə axara baxış şüşələrinin istifadəsini əngəlləmir, bir şərtlə ki, onlar sınaq yoxlaması nəticəsində müvafiq odadavamlılıq dərəcəsinə malik olsun; və

.2 ölçü borularına maşın otaqlarında icazə verilə bilər; halbuki, 2.2.3.5.1.1 və 2.2.3.5.1.3 -cü bəndlərin tələblərinin tətbiq edilməsinə ehtiyac yoxdur, bir şərtlə ki, ölçü boruları müvafiq bağlayıcı vasitələrə təmin edilsin.

2.3.2 Gəminin normal istismarı müddətində klapanları bağlanan, 500 l-dən az tutuma malik saxlama çənləri istisna olmaqla, yaxud sürtgü yağı çəninin üzərindəki tezbağlanan klapanın qeyri-ixtiyari şəkildə işə düşməsi nəticəsində əsas mühərrik qurğusunun və çox mühüm köməkçi mexanizmlərin işinə təhlükə yarada biləcəyi hallar müəyyən edildikdə, 2.3.4 sayılı bəndin müddəaları sürtgü yağı tankları üçün tətbiq edilir.

2.4 Digər tezalısan yağlar üçün cihazlar

Enerji ötürücü sistemləri, idarəetmə və işəsalma sistemləri və qızdırıcı sistemlərdə digər tezalısan yağları saxlamaq, paylamaq və istifadə etmək üçün tətbiq olunan cihazlar elə olmalıdır ki, gəminin və gəmidəki şəxslərin təhlükəsizliyini təmin etmək mümkün olsun. Hidravlik klapanlar və silindrlərin aşağısında sızan neft məhsullarını toplayan cihazlar quraşdırılmalıdır. Alışma mənbələrinin mövcud olduğu yerlərdə belə cihazlar ən azı 2.2.3.3, 2.2.3.5, 2.2.5.3 və 2.2.6 sayılı bəndlərin müddəalarına uyğun olmalı və möhkəmlik və konstruksiya cəhətdən isə 2.2.4 və 2.2.5.1 sayılı bəndlərin müddəalarının tələblərinə cavab verməlidir.

2.5 Dövrü şəkildə növbəsiz xidmət göstərilən maşın şöbələrində neft yanacağı üçün cihazlar

2.1 –dən 2.4-dək bəndlərin tələblərinə əlavə olaraq, maşın otağında neft yanacağı və sürtgü yağı sistemləri növbəsiz və dövrü şəkildə xidmət göstərən zaman aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir:

.1 əgər gündəlik sərfiyat neft yanacağı tankları avtomatik şəkildə, yaxud məsafədən idarəetmə vasitəsilə doldurularsa, daşma nəticəsində ətrafa dağılma hallarının qarşısını almaq üçün vasitələr təchiz edilməlidir. Avtomatik şəkildə tezalısan mayeləri emal edən digər avadanlıqlar (məsələn, neft yanacağı separatorları) praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər, separatorlar və onların qızdırıcıları üçün ayrılmış xüsusi otaqlarda quraşdırılmalı və daşma nəticəsində ətrafa dağılma hallarının qarşısını almaq üçün cihazlara malik olmalıdır; və

.2 gündəlik sərfiyat neft yanacağı tankları, yaxud durulducu tanklar qızdırıcı cihazlarla təchiz edildikdə neft yanacağının alışma temperaturu artarsa, yüksək temperaturu bildirən qəza-xəbərdarlıq signalı nəzərdə tutulmalıdır.

3 Təsərrüfat ehtiyacları üçün istifadə edilən qazaoxşar yanacaq üçün cihazlar

Təsərrüfat ehtiyacları üçün istifadə edilən qazaoxşar yanacaq sistemləri Administrasiya tərəfindən təsdiq edilməlidir. Qaz balonlarının saxlanma yeri açıq göyertədə və ya yalnız açıq göyertəyə acılan, yaxşı havalandırılmış otaqda yerləşir.

4 Alovlanma mənbələri və alovlanma qabiliyyəti ilə bağlı məsələlərə dair müxtəlif suallar

4.1 Elektrik radiatorları

Elektrik radiatorları, əgər istifadə olunarsa, elə bir yerdə bərkidilməli və elə quraşdırılmalıdır ki, yanğın təhlükələrini minimuma endirmək mümkün olsun. Bu qızdırıcılar geyim əşyalarını, pərdələri və ya digər buna bənzər materialları öz istisi ilə yandıra bilən açıq qızdırıcı elementlərlə təchiz edilməməlidir.

4.2 Tullantılar üçün kiçik baklar

Tullantılar üçün kiçik baklar ətraflarında və ya dib hissəsində heç bir dəliyi olmayan, tez alışmayan materiallardan inşa edilməlidir.

4.3 Neft məhsullarının daxil olmasının qarşısını alan təcridedici mühafizə təbəqəsi

Neft məhsullarının nüfuz etməsinin mümkün olduğu otaqlarda izolyasiya təbəqəsi neft məhsulları və ya neft məhsullarının buxarlarını keçirməməlidir.

4.4 İlk göyertə örtükləri

İlkin göyertə örtükləri 1 iyul, 2008-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş sərnişin gəmilərinin yaşayış otaqlarında və xidməti otaqlarında və idarəetmə postlarında tətbiq edilərsə, yaxud kayutların eyvanlarında tətbiq edilərsə, onlar Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məcəlləyə müvafiq olaraq (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82)) müəyyən edilmiş asanlıqla alışmayan, təsdiq edilmiş materialdan hazırlanmalıdır.

5 Tankerlərin yük zonaları

5.1 Neft yükü tanklarının bölməsi

5.1.1 Yük nasosxanalari, yük çənləri, çirkab axıntılar üçün çənlər və kofferdamlar maşın otaqlarının burun hissəsində yerləşdirilir. Halbuki, neft yanacağı tanklarını maşın otaqlarının burun hissəsində yerləşdirməyə ehtiyac yoxdur. Yük çənləri və çirkab axıntılar üçün çənlər kofferdamlar, yük nasosxanalari, maye yanacaq tankları, yaxud ballast çənləri vasitəsilə maşın otaqlarından təcrid edilməlidir. Yük çənlərinin və çirkab axıntılar üçün çənlərin və eləcə də neft yanacağını vuran (nəql edən) nasosların yanında yerləşən otaqların ballastı üçün nasoslar və onların aksesuarlarının yerləşdiyi nasosxanalar bu qayda əsasında yük nasosu otağına ekvivalent kontekstdə nəzərdə tutulur, bir şərtlə ki, qeyd olunan nasosxanalar yük nasosxanalari üçün tələb edilən eyni təhlükəsizlik səviyyəsinə malik olsun. Yalnız ballast üçün, yaxud neft yanacağının vurulması (nəqli) üçün nəzərdə tutulmuş nasosxanalardan 10.9 sayılı qaydanın tələblərinə cavab verməyi tələb olunmur.

Nasosxananın aşağı hissəsində nasosları yerləşdirmək üçün A kateqoriyalı maşın otaqlarında taxça quraşdırıla bilər, bir şərtlə ki, taxçanın göyertədəki daxil üz (hündürlüyü) bir qayda olaraq, kildən yuxarıda, bortun nəzəri hündürlüyünün üçdə-bir hissəsindən çox olmasın və 25,000 tondan ağır olmayan dedveytə malik gəmilərdə boru xətlərinin əlverişli və rəşional yerləşməsi mülahizələrinə görə bunun praktiki cəhətdən mümkün olmadığı üzə çıxarsa, Administrasiya qeyd olunan taxçanın

hündürlüyünü artırmağa icazə verə bilər, lakin həmin hündürlük kildən yuxarıda, bortun nəzəri hündürlüyünün yarısından çox olmalı deyil.

5.1.2 Əsas yükü idarəetmə postları, idarəetmə postları, yaşayış otaqları və xidməti otaqlar (təcrid edilmiş yükləmə ləvazimatları üçün anbar istisna olmaqla) yük, yaxud çirkab axıntılar üçün çənləri maşın otaqlarından təcrid edən yük çənlərinin, çirkab axıntılar üçün çənlərin və otaqların korma hissəsində yerləşir və onların neft yanacağı tanklarının və ballast çənlərinin burun hissəsində yerləşdirilməsi tələb olunmur və onlar elə yerləşməlidir ki, göyərtədə, yaxud arakəsmədə baş verən hər hansı bir zədələnmə hadisəsi nəticəsində yük çənlərindən qaz, yaxud buxar yaşayış otaqlarına, yükü idarəetmə postlarına, idarəetmə postuna, yaxud xidməti otaqlara daxil ola bilməsin. Bu otaqların yerləşmə mövqeyi müəyyən olunarkən 5.1.1-ci bəndə müvafiq olaraq göstərilmiş taxçanın nəzərə alınması tələb olunmur.

5.1.3 Halbuki, zəruri hesab edildiyi halda, Administrasiya yük və çirkab axıntılar üçün olan çənləri maşın otaqlarından təcrid edən yük çənlərinin, çirkab axıntılar üçün çənlərin və otaqların burun hissəsində əsas yük idarəetmə postlarını, idarəetmə postlarını, yaşayış otaqlarını və xidməti otaqların yerləşməsinə icazə verə bilər, lakin, onların neft yanacağı tanklarının, yaxud ballast çənlərinin burun hissəsində yerləşməsi tələb olunmur. A kateqoriyalı maşın otaqlarından başqa, digər maşın otaqlarını yük çənlərinin və çirkab axıntılar üçün çənlərin burun hissəsində yerləşdirilməsinə icazə verilə bilər, bir şərtlə ki, onlar kofferdamlar, yük nasosxanaları, neft yanacağı tankları, yaxud ballast çənləri vasitəsilə yük çənlərindən və çirkab axıntılar üçün çənlərdən təcrid edilmiş olsun. Maşın otaqlarında daxili yanma mühərriki yerləşərsə, portativ yanğınsöndürənlərə əlavə olaraq, ən azı 45 l və ya ekvivalent həcmdə bir ədəd təsdiq edilmiş köpük növlü yanğınsöndürən yerləşdirilməlidir. Əgər yarım-portativ yanğınsöndürənin istismarı praktiki cəhətdən əlverişli olmazsa, bu yanğınsöndürən iki əlavə portativ yanğınsöndürən ilə əvəz edilməlidir. Yaşayış otaqları, əsas yüklərə nəzarət otaqları, idarəetmə postları və xidməti otaqlar elə yerləşməlidir ki, göyərtədə və ya arakəsmədə baş verən hər hansı bir zədələnmə hadisəsi yük çənlərindən qeyd olunan otaqlara qaz və buxarın daxil olmasına imkan verməməlidir.

Bundan əlavə, zəruri hesab edildiyi halda, gəminin təhlükəsizliyi və idarə edilməsi üçün Administrasiya əsas mühərrik olmayan, 375 kVt-dan böyük gücə malik daxili yanma mühərrikinin yerləşdiyi maşın otağını yük zonasının burun hissəsində yerləşməsinə icazə verə bilər, bir şərtlə ki, belə bir yerləşmə bu bəndin müddəalarına müvafiq olsun.

5.1.4 Yalnız kombinə edilmiş gəmilərdə:

.1 Quru yüklərlə həyata keçirilən reyslər zamanı çirkab axıntılar daşıya biləcək çirkab axıntılar üçün çənlərin məhdudlaşdırıcı konstruksiyaları korpusdan, əsas yük göyərtəsindən, yük nasosxana arakəsməsindən, yaxud neft yanacağı tankından ibarət olduğu hallar istisna olmaqla, çirkab axıntılar üçün çənlər kofferdamlarla əhatə olunur. Bu kofferdamlar iqiqat dib hissəsinə, boru xətləri tunelinə, nasosxanaya və ya digər qapalı məkana açıq olmamalı, yaxud da yük qəbulu və ya ballast suları üçün istifadə edilməməli və neft yükü və ya ballast üçün istifadə edilən boru xətləri sistemlərinə qoşulmamalıdır. Kofferdamların su ilə doldurulması və onların qurudulması üçün vasitələr nəzərdə tutulmalıdır. Əgər çirkab axıntılar üçün çənin məhdudlaşdırıcı konstruksiyaları yük nasosxana arakəsməsinin bir hissəsini təşkil edərsə, həmin nasosxana iqiqat dib hissəsinə, boru xətləri tunelinə və ya digər qapalı məkana açıq olmamalıdır; halbuki, burada qazkeçirməz boltlara malik örtüklü dəliklərə icazə verilə bilər;

.2 Nasosxananı 5.1.4.1 sayılı bənddə qeyd edilmiş çirkab axıntılar üçün cənrlərlə birləşdirən boru xətlərini təcrid etmək üçün vasitələr nəzərdə tutulmalıdır. Təcridmə vasitələri klapanndan və ondan sonra quraşdırılmış aşırma bilərziyindən, yaxud müvafiq boş bilərziqləri olan siyirmə qol borudan ibarətdir. Bu tərtibat (qurğu) çirkab axıntılar üçün çənlərin yaxınlığında yerləşir, lakin, əgər bu, ağlabatmaz, yaxud praktiki cəhətdən mümkünsüz olarsa, onda o, birbaşa boru xətlərinin arakəsmədən keçdiyi yerdəki nasosxananın daxilində yerləşə bilər. Gəmi quru yük rejimində olduğu zaman çirkab axıntılar üçün çənlərdəki maddələri birbaşa sahil-qəbul bazalarına boşaltmaq üçün klapan qutusundan ibarət ayrı-ayrı stasionar nasos və boru xətləri tərtibatı, bağlayıcı klapan və boş bilərziq nəzərdə tutulur. Əgər quru yük rejimində çənin içərisindəki maddələri nasosla vurmaq üçün ötürücü sistemdən istifadə edilərsə, onun digər sistemlərlə bağlantısı olmamalıdır. Siyirmə qol borularının çıxarılması vasitəsilə digər sistemlərdən ayrılmaya yol verilə bilər;

.3 çirkab axıntılar üçün çənlərə açılan bacalar və tank təmizləyici dəliklərə yalnız açıq göyertədə icazə verilir və onlar bağlayıcı cihazlarla təchiz edilir. İstehkamı su keçirməzliklə təmin edən, məsafədə yerləşən bu istehkamların boltla bərkidilmiş vərəqələrə malik olduğu hallar istisna olmaqla, bu bərkidici cihazların quraşdırılması gəminin komanda heyətinə cavabdeh şəxsən nəzarəti altında nəzərdə tutulur.

.4 Əgər bort yükü tankları nəzərdə tutularsa, bu tankların daxilində neft məhsulları üçün göyertə altı yük boru xətləri quraşdırılır. Halbuki, Administrasiya neft məhsulları üçün yük boru xətlərinin xüsusi kanallarda yerləşdirilməsinə icazə verə bilər, bir şərtlə ki, onları Administrasiyanın razılığına əsasən adekvat şəkildə təmizləmək və havalandırmaq mümkün olsun. Əgər bort yükü tankları nəzərdə tutulmazsa, neft məhsulları üçün göyertə altı yük boru xətləri xüsusi kanallarda yerləşdirilir.

5.1.5 Əgər naviqasiya körpüsünün yük zonasının yuxarisında yerləşməsi zəruri olarsa, o, yalnız naviqasiya məqsədilə istifadə olunur və ən azı 2 m hündürlüyə malik açıq otaq vasitəsilə yük tankları göyertəsindən ayrı yerlərdə yerləşdirilir. Qeyd olunan naviqasiya körpüsü üçün yanğından mühafizə tələbləri idarəetmə postları üçün 9.2.4.2 sayılı qaydanın tələblərinə və müvafiq olduqda, tankerlər üçün digər müddəaların tələblərinə cavab verməlidir.

5.1.6 Yükün göyertəyə dağılma hallarını yaşayış otaqları və xidməti ərazilərdən uzaqlaşdırmaq üçün vasitələr nəzərdə tutulmalıdır . Buna bir bortdan digərinə uzanan və hündürlüyü ən azı 300 mm olan daimi və fasiləsiz kominqsin quraşdırılması yolu ilə nail olmaq mümkündür. Kormadan yükləmə ilə əlaqədar tədbir və cihazlara xüsusi diqqət verilməlidir.

5.2 Məhdudlaşdırıcı konstruksiyalardakı dəliklərdən istifadəyə dair məhdudiyyətlər

5.2.1 5.2.2 sayılı bənddə icazə verilən hallar istisna olmaqla, yaşayış otaqlarının ərazilərinə, xidməti otaqlara, idarəetmə postlarına və maşın otaqlarına açılan giriş qapıları, nəfəsliklər və dəliklər yük zonası tərəfdən olmamalıdır. Onlar yük zonası istiqamətinə baxmayan transvers arakəsmədə, yaxud gəminin ən azı 4% uzunluğuna bərabər məsafədəki üst tikilinin, yaxud budkanın bort hissəsində (lakin, yük zonası istiqamətinə baxan üst tikilinin, yaxud budkanın kənarından 3 m –dən az olmayan məsafədə) yerləşməlidir. Bu məsafənin 5 m-dən artıq olmasına ehtiyac yoxdur. (Bu sənədə istinad edin:

5.2.2 Administrasiya əsas yük idarəetmə postlarına çıxan və təchizat otağı, anbar, yaxud inventar otağı kimi istifadə olunan, qeyd olunan xidməti otaqlara çıxan və yük zonası istiqamətinə baxan məhdudlaşdırıcı arakəsmələrində, yaxud 5.2.1 sayılı bənddə müəyyən edilmiş 5 m çərçivəsində giriş qapılarına icazə verə bilər, bir şərtlə ki, onlar yaşayış otağından ibarət olan, yaxud yaşayış üçün nəzərdə tutulan otaqdan ibarət olan, idarəetmə postları və ya tərkibi buxar alışı mənbələrindən ibarət kambuzlar, bufetlər və ya emalatxanalar, yaxud buna bənzər otaqlar kimi qeyd olunan xidməti otaqlardan ibarət hər hansı digər otağa birbaşa və ya dolayı yolla girişə malik olmasın. Yük zonasına tərəf istiqamətlənən məhdudlaşdırıcı konstruksiya (sərhəd) istisna olmaqla, qeyd olunan otağın məhdudlaşdırıcı konstruksiyası (sərhədi) «A-60» sinifli standarta uyğun izolə edilməlidir. 5.2.1 sayılı bənddə müəyyən edilmiş məsafələr çərçivəsində mexanizmlərin çıxarılması üçün boltlu lövhələrin quraşdırılmasına yol verilir. Sükan budkalarının qapılarını və pəncərələrini 5.2.1 sayılı bənddə müəyyən edilmiş məsafələr çərçivəsində yerləşdirmək mümkündür, bir şərtlə ki, onlar elə qurulmalıdır ki, sükan budkalarının qaz və buxar keçirməzliyi tez və effektiv şəkildə təmin edilsin. (Bu sənədə istinad edin:)

5.2.3 Yük zonası tərəfə istiqamətlənmiş və 5.2.1-ci bənddə müəyyən edilmiş məhdudluqlar çərçivəsində üst tikililər və budkaların bort hissələrindəki pəncərələr və bort illüminatorları stasionar (açılmayan) növdə olmalıdır. Sükan budkasının pəncərələri istisna olmaqla qeyd olunan pəncərələr və bort illüminatorları «A-60» sinif standartına uyğun inşa edilir ("A-0" sinif standartının 9.2.4.2.5 sayılı qaydada müəyyən edilmiş məhdudluqlar xaricində pəncərələr və bort illüminatorları üçün məqbul hesab edilməsi halı istisna olmaqla). (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82))

5.2.4 Əgər boru xətləri tunelindən əsas nasosxanaya daimi çıxış mövcuddursa, aşağıdakı tələblərə əlavə olaraq, II-1/13-1.2 sayılı qaydanın tələblərinə uyğun olaraq su keçirməyən qapı quraşdırılmalıdır: (Bu sənəd vasitəsilə dəyişiklik edilib: Res.MSC.194(80))

- .1 körpüdən idarəetməyə əlavə olaraq, su keçirməyən qapı, əsas nasosxananın girişinin bayır tərəfindən əl ilə bağlana bilmək imkanına malik olmalıdır; və
- .2 boru xətləri tunelinə giriş tələb olunduğu hal istisna olmaqla, gəminin normal istismarı zamanı su keçirməyən qapı bağlı saxlanmalıdır.

5.2.5 Yük nasosxanaları və digər otaqları ayıran arakəsmələrdə və göyertələrdə yük nasosxanalarını işıqlandırmaq üçün təsdiq edilmiş daimi qazkeçirməz işıqlandırma üçün hasarlanmış yerlərin quraşdırılmasına icazə verilə bilər, bir şərtlə ki, onlar kifayət qədər möhkəmiyə malik olsun və arakəsmənin, yaxud göyertənin odadavamlılığı və qazkeçirməzliyi qorunub saxlansın.

5.2.6 Ventilyasiya dəlikləri və çıxışlarının və məhdudlaşdırıcı konstruksiyalara malik digər budka və üst tikili otaqların dəlikləri elə olmalıdır ki, onlar 5.3 sayılı maddənin və 11.6 sayılı qaydanın müddəalarının tələblərinə cavab versin. Qeyd olunan dəliklər, xüsusilə maşın otaqları üçün, praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər kormadan uzaqda yerləşməlidir. Gəmi kormadan yükləmə və boşaltma təyinatlı avadanlıqlarla təchiz edildiyi zaman bu məsələlərlə əlaqədar lazımi diqqət yetirilməlidir. Elektrik avadanlıqları kimi alışma mənbələrinə malik avadanlıqlar elə quraşdırılmalıdır ki, onlar partlayış təhlükəsindən uzaq olsun.

5.3 Yük tankından qazın kənarlaşdırılması

5.3.1 Ümumi tələblər

Yük çənlərinin qaz kənarlaşdırıcı sistemləri gəminin digər şöbələrindəki hava borularından tamamilə ayrı şəkildə yerləşməlidir. Tezalışan buxarların emissiyası baş verə bilən yük tanklarının göyertəsindəki dəliklərin cihazları və mövqeyi elə olmalıdır ki, alışma mənbəyi daşıyan qapalı otaqlara nüfuz edən, yaxud alışma təhlükəsi yarada bilən göyertə mexanizmlərinin və avadanlıqlarının yerləşdiyi ərazilərə bitişik sahələrdə tezalışan buxarların yığılmasını minimuma endirmək mümkün olsun. Bu ümumi prinsipə müvafiq olaraq, 5.3.2-dən 5.3.5-dək olan bəndlərdə və 11.6 sayılı qaydadakı meyarlar tətbiq ediləcək.

5.3.2 Qazkənarlaşdırıcı cihazlar

5.3.2.1 Hər bir yük tankındakı qazkənarlaşdırıcı cihazlar digər yük çənlərindən müstəqil olmalı, yaxud onlarla birləşməlidir və onları təsirsiz qaz boru xətlərinə qoşmaq mümkün olmalıdır.

5.3.2.2 Əgər bu cihazlar digər yük çənləri ilə birləşmiş olarsa, hər bir yük tankını təcrid etmək üçün dayandırıcı ventillər, yaxud digər məqbul hesab edilən vasitələr təchiz edilməlidir. Əgər dayandırıcı ventillər quraşdırılırsa, onlar gəminin komanda heyətinə cavabdeh şəxsın nəzarəti altında kilidləyici cihazlarla birgə nəzərdə tutulmalıdır. Klapanların, yaxud digər məqbul hesab edilən vasitələrin istismar statusuna dair aydın vizual göstəricisi olmalıdır. Tanklar təcrid edilərsə, yükün doldurulmasına, yaxud ballastla yükləməyə, yaxud həmin tankların boşaldılmasına başlamazdan əvvəl müvafiq təcridedicilərin klapanların açılmağı təmin edilməlidir. 1 yanvar 2017-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş tankerlər üçün 11.6.1.2 sayılı qaydaya müvafiq olaraq, yükün doldurulması və ballastla yükləmə, yaxud boşaldılma müddətində hər hansı izolyasiya iri həcmli buxarın, havanın, yaxud təsirsiz qaz qarışıqlarının keçidinə imkan verməyə davam edəcək. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.392(95))

11.6.1.1 sayılı qaydaya müvafiq olaraq, hər hansı izolyasiya yük tankında istilik temperaturunun enib-qalxma hallarının səbəb olduğu axına imkan verməyə davam etməlidir.

5.3.2.3 Əgər yükün doldurulması və ballastla yükləmək, yaxud ümumi qaz kənarlaşdırıcı sistemdən təcrid olunmuş yük tankının, yaxud yük tankları qrupunun boşaldılması nəzərdə tutularsa, həmin yük tankına, yaxud yük tankları qrupuna 11.6.3.2 sayılı qaydada tələb olunduğu kimi, artıq təzyiq, yaxud aşağı təzyiqdən mühafizə vasitələri quraşdırılmalıdır.

5.3.2.4 Qazkənarlaşdırıcı cihazlar hər bir yük tankının üst hissəsinə birləşdirilir və gəminin bütün normal diferent və yana əyilmə vəziyyətlərində yük çənlərini özü qurudur. Özü quruducu boru xətlərini quraşdırmaq mümkün olmadığı halda yük tankına gedən ventilyasiya xətlərinin qurutmaq üçün daimi cihazlar nəzərdə tutulur.

5.3.3 Qazkənarlaşdırıcı sistemlərdə mühafizə cihazları

Tüstünün yük çənlərinə keçməsinin qarşısını almaq üçün qaz kənarlaşdırıcı sistem nəzərdə tutulmalıdır. Bu cihazların konstruksiyası, sınağı və yerləşdiyi yeri Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlar əsasında, Administrasiya tərəfindən təyin edilmiş tələblərə cavab verməlidir.* Yük üzərindəki boş dəliklərdən təzyiqli

bərabərləşdirmək üçün istifadə edilməməlidir. Özü bağlanan və tam kipləşdirici örtüklər nəzərdə tutulmalıdır. Bu dəliklərdə alov kəsicilərə və torlara yol verilmir.

5.3.4 Yük əməliyyatları və ballastla yükləmə əməliyyatları zamanı qazın kənarlaşdırılması üçün çıxış dəlikləri

5.3.4.1 Yükün doldurulması, boşaldılması və ballastla yükləmə əməliyyatları zamanı 11.6.1.2 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, qazın kənarlaşdırılması üçün çıxış dəlikləri aşağıdakılara imkan verir:

1.1 buxar qarışıqlarının sərbəst axınına imkan verir; yaxud

1.2 30 m/s-dən az olmayan sürətə çatmaq üçün buxar qarışıqlarının drossellə xaric edilməsinə imkan verir;

.2 elə yerləşir ki, buxar qarışığı şaquli şəkildə yuxarıdan xaric olunur;

.3 əgər çıxış dəliyi bu körpüdən təxminən 4 m məsafədə və yaxınlıqdakı hava çəpərlərindən və dəliklərindən ən azı 10 m üfqi məsafədə yerləşərsə, alışma mənbəyi daşıyan qapalı məkanlara aparan və həmçinin, göyertə mexanizmlərindən alışma təhlükəsi yarada bilən braşpil və zəncir qutusunun klüzləri və avadanlığı yük tankları göyertəsindən, yaxud keçid körpüsündən ən azı 6 m yüksəkdə yerləşən buxar qarışıqlarının sərbəst çıxışına dair metodun qəbul edildiyi zaman; və

.4 alışma mənbəyi daşıyan qapalı məkanlara aparan və həmçinin, göyertə mexanizmlərindən alışma təhlükəsi yarada bilən braşpil və zəncir qutusunun klüzləri və avadanlığı 2 m yüksəkdə və yaxınlıqdakı hava çəpərlərindən və dəliklərindən ən azı 10 m üfqi məsafədə yerləşərsə, yüksək sürətli çıxış metodunun qəbul edildiyi zaman. Bu xaricəmə dəlikləri təsdiq edilmiş növdə yüksək sürətli cihazlarla birgə nəzərdə tutulmalıdır.

5.3.4.2 Yükləmə və ballastla yükləmə əməliyyatları zamanı yük çənlərindən çıxan buxarların kənarlaşdırılması üçün cihazlar 5.3 sayılı bəndin və 11.6 sayılı qaydanın tələblərinə cavab verməli və bir, yaxud daha çox sayda dayaqlardan və ya bir sıra yüksək sürətli klapanlardan ibarət olmalıdır. Qeyd edilən qazkənarlaşdırıcı üçün təsirsiz qaz təchizatından da istifadə etmək olar.

5.3.5 Kombinə edilmiş gəmilərdə çirkab axıntılar üçün çənlərin təcrid edilməsi

Kombinə edilmiş gəmilərdə çirkab axıntılar üçün nəzərdə tutulmuş, neft məhsulları, yaxud neft məhsullarının qalıqlarını daşıyan çənlərin təcrid edilməsi üçün cihazlar 1.6.1 sayılı qaydada adı çəkilən maye yüklərdən başqa, digər yüklərin daşındığı bütün vaxtlarda öz mövqeyində qalan boş bilərziklərdən ibarət olur.

5.4 Ventilyasiya

5.4.1 Yük nasosxanalarında ventilyasiya sistemləri

Yük nasosxanaları mexaniki olaraq havalandırılmalı və sorucu ventilyatorların çıxış dəlikləri açıq göyertədə təhlükəsiz yerə gətirilməlidir. Bu otaqların ventilyasiyası tezalışan buxarların toplanması ehtimalını minimuma endirmək üçün yetərli gücə malik olmalıdır. Hava dəyişmələrin sayı otağın ümumi tutumu əsasında hər saat üçün

ən azı 20 dəfə olmalıdır. Hava kanalları elə quraşdırılır ki, bütün otaq səmərəli şəkildə havalandırılır. Ventilyasiya qığılcım saçmayan növlü ventilyatorlardan istifadə etməklə sorucu növə malik olmalıdır.

5.4.2 Kombinə edilmiş gəmilərdə ventilyasiya sistemləri

Kombinə edilmiş gəmilərdə yük otaqları və yük otaqlarına bitişik hər hansı qapalı otaq mexaniki olaraq havalandırılma qabiliyyətinə malik olmalıdır. Mexaniki ventilyasiyanı portativ ventilyatorlar vasitəsilə təchiz etmək olar. 5.1.4 sayılı bənddə qeyd edildiyi kimi, çirkab axıntıları üçün çənlərə bitişik yük nasosxanaları, boru kanalları və kofferdamlarda tezalısan buxarları monitorinq etmək bacarığına malik təsdiq edilmiş stasionar qaz xəbərdarlıq sistemi nəzərdə tutulmalıdır. Yük zonası daxilində digər bütün otaqlarda tezalısan buxarların ölçülməsini asanlaşdırmaq üçün uyğun cihazlar hazırlanır. Qeyd olunan ölçmələrin aparılması açıq göyertədən, yaxud asan çıxışa malik yerdən mümkün olmalıdır.

5.5 Təsirsiz qaz sistemləri (Bu sənəd ilə əvəz olunub: Res.MSC.365(93))

5.5.1 Tətbiqi

5.5.1.1 1 iyul 2002-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra, lakin, 1 yanvar 2016-cı il tarixdən əvvəl inşa edilmiş 20,000 ton və daha çox dedveytə malik tankerlər üçün yük çənlərinin mühafizəsi MSC.98(73) sayılı qətnamə ilə qəbul olunmuş Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə müvafiq olaraq, stasionar təsirsiz qaz sistemi vasitəsilə təmin edilir, lakin, istisna hal budur ki, Administrasiya 5.5.4 sayılı bənddə təsvir edildiyi kimi, digər ekvivalent sistemləri, yaxud cihazları qəbul edə bilər.

5.5.1.2 5.5.4. sayılı bənddə təsvir edildiyi kimi, Administrasiya tərəfindən digər ekvivalent sistemlərin, yaxud cihazların qəbul edilməsi halları istisna olmaqla, 1 yanvar 2016-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, 8,000 ton və daha çox dedveytə malik tankerlər üçün 1.6.1, yaxud 1.6.2 sayılı qaydada təsvir edilmiş yükləri daşıyan zaman yük çənlərinin mühafizəsi Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə müvafiq olaraq stasionar təsirsiz qaz sistemi vasitəsilə təmin edilir.

5.5.1.3 Yük tankı xam neft vasitəsilə yuyulmaqla təmizlənən tankerlər Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə cavab verən təsirsiz qaz sistemi ilə və həmçinin stasionar tank yuyucu maşınları ilə təchiz edilməlidir. Halbuki, 1 iyul 2002-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra, lakin, 1 yanvar 2016-cı il tarixdən əvvəl inşa edilmiş tankerlərdə quraşdırılmış təsirsiz qaz sistemləri MSC.98(73) sayılı qətnamə ilə qəbul edilmiş Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə cavab verməlidir.

5.5.1.4 Təsirsiz qaz sistemləri ilə təchiz edilməsi tələb olunan tankerlər aşağıdakı müddəaların tələblərinə cavab verməlidir:

.1 təsirsiz qazla təchiz etmək üçün uyğun birləşdiricilərlə birgə iki korpuslu otaqlar quraşdırılmalıdır;

.2 Əgər korpusun sahələri daimi şəkildə montaj edilmiş təsirsiz qaz paylayıcı sistemə birləşsə, karbohidrogen qazlarının yük çənlərindən sistem vasitəsilə gövdəsi ikiqat otaqlara daxil olmasının qarşısını almaq üçün vasitələr təchiz edilməlidir; və

.3 qeyd olunan otaqlar daimi şəkildə təsirsiz qaz paylayıcı sistemə birləşmədiyi halda təsirsiz qaz magistralına birləşmək imkanı yaratmaq üçün müvafiq vasitələr təchiz edilməlidir.

5.5.2 Təsirsiz qaz sistemlər of kimyəvi maddələr daşıyan tankerlər və qaz daşıyan tankerlər (Bu sənəd ilə əvəz olunub: Res.MSC.365(93))

5.5.2.1 Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllədə sözügedən təsirsiz qaz sistemləri üçün tələblərin 1 yanvar 2016-cı il tarixdən əvvəl inşa edilmiş kimyəvi maddələr daşıyan tankerlər üçün və 1 iyul 2012-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş bütün qaz daşıyan tankerlər üçün tətbiq edilməsi tələb olunmur:

.1 1.6.1 sayılı qaydada təsvir edilmiş yükləri daşıyan zaman, bir şərtlə ki, onlar Administrasiya tərəfindən təyin edilmiş, Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatlar əsasında kimyəvi maddələr daşıyan tankerlərdə təsirsiz qaz sistemlərinin tələblərinə uyğun gəlsin*; yaxud

.2 Qalama kimyəvi yüklər haqqında beynəlxalq məcəllənin 17 və 18-ci fəsilərində xam neft, yaxud neft məhsullarından əlavə, sadalanan digər tezalısan yükləri daşıyan zaman, bir şərtlə ki, onların daşınması üçün istifadə edilən tankların tutumu 3,000 m³-dən artıq olmasın və tank yuyucu maşının hər bir ucluğu 17.5 m³/saatdan artıq olmasın və yük tankından istifadə edilən hər bir maşının ümumi məhsuldarlığı istənilən vaxt 110 m³/saatdan artıq olmasın.

5.5.3 Təsirsiz qaz sistemləri üçün ümumi tələblər (Bu sənəd ilə əvəz olunub: Res.MSC.365(93))

5.5.3.1 Təsirsiz qaz sistemi boş tankların təsirsizləşdirilməsi, üfləməsini və qazsızlaşdırılmasını həyata keçirmək və yük çənlərindəki atmosferi tələb olunan oksigen maddəsi ilə təmin edilməsi bacarığına malik olmalıdır.

5.5.3.2 Stasionar təsirsiz qaz sistemi ilə təchiz olunmuş tankerlər mayenin səviyyəsinin ölçülməsi üçün qapalı sistemlə təchiz olunmalıdır.

5.5.4 Ekvivalent sistemlər üçün tələblər (Bu sənəd ilə əvəz olunub: Res.MSC.365(93))

5.5.4.1 Administrasiya gəminin tertibatını və avadanlıqlarını nəzərdən keçirdikdən sonra, I/5 sayılı qaydaya və 5.5.4.3 sayılı bəndə müvafiq olaraq digər stasionar qurğuları qəbul edə bilər.

5.5.4.2 1 yanvar 2016-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, 8,000 ton və daha çox dedveytə, lakin, 20,000 tondan az dedveytə malik gəmilər 5.5.4.1 sayılı bəndin tələb etdiyi stasionar qurğuların əvəzinə, I/5 sayılı qaydaya və 5.5.4.3 sayılı bəndə müvafiq olaraq, digər ekvivalent cihazları, yaxud mühafizə vasitələrini qəbul edə bilər.

5.5.4.3 Ekvivalent sistemləri, yaxud cihazlar aşağıdakı kimi olmalıdır:

.1 zədələnməmiş yük çənlərində normal istismar müddətində ballast keçidi dövründə və tanklarda zəruri işlər zamanı partlayıcı qarışıqların təhlükəli şəkildə yığılması hallarının qarşısını almaq bacarığına malik olmalıdır; və

.2 sistemin özü tərəfindən sabit elektrik cərəyanının əmələ gəlməsi nəticəsində alışma təhlükəsinin yaranmasını minimuma endirmək üçün konstruksiyaya malik olmalıdır.

5.6 Təsirsizləşdirmə, üfləmə və qazsızlaşdırma

5.6.1 Üfləmə və/yaxud qazsızlaşdırılma üçün cihazlar elə olmalıdır ki, tezalısan buxarların atmosfərə və tezalısan qarışıqların yük tanklarına səpələnməsi səbəbindən baş verəcək təhlükələri minimuma endirmək mümkün olsun.

5.6.2 Yük tankını üfləmə və/yaxud qazsızlaşdırılma üçün prosedur 16.3.2 sayılı qaydaya müvafiq olaraq yerinə yetirilir.

5.6.3 Boş tankların təsirsizləşdirməsi, üfləməsi, yaxud qazsızlaşdırılması üçün tədbirlər

və cihazlar 5.5.3.1 sayılı bənddə tələb olunduğu kimi, Administrasiyanın tələblərini qarşılamalıdır və elə olmalıdır ki, ciblərdə karbohidrogen buxarlarının tankdakı daxili konstruksiya elementləri tərəfindən əmələ gəlməsi halları minimuma endirilsin və:

.1 əgər quraşdırılırsa, fərdi yük çənlərinin üzərində qaz çıxışı boru xətti 5.3 sayılı bəndə və 11.6 sayılı qaydaya müvafiq olaraq, təsirsiz qaz/hava dəliyi (nəfəslik)dən praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər uzaqda yerləşir. Qeyd olunan çıxış borularının girişi ya göyertə səviyyəsində, yaxud da tankın dib hissəsindən 1 m yuxarıda yerləşə bilər;

.2 5.6.3.1 sayılı bənddə qeyd edilən qaz çıxışı boru xətti elə olmalıdır ki, üç tankdan hər hansı biri təsirsiz qazla təchiz edilən zaman çıxış sürətini 20 m/s təmin etmək mümkün olsun. Onların çıxış dəlikləri göyertə səviyyəsindən yuxarıda 2 m-dən az olmayaraq uzanmalıdır.

.3 hər bir qaz çıxışı dəliyi 5.6.3.2 sayılı bənddə qeyd edilən müvafiq özü bağlanan cihazlarla birgə quraşdırılmalıdır.

5.7 Qaz konsentratının ölçülməsi və aşkarlaması (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.291(87))

5.7.1 Portativ (səyyar) alət

Tankerlər oksigeni ölçmək üçün ən azı bir portativ alət ilə və tezalısan buxar konsentrantlarını ölçmək üçün bir portativ alət ilə və kifayət sayda ehtiyat alətlər dəsti ilə təchiz edilir. Qeyd olunan ölçü cihazlarını kalibrləmək üçün müvafiq vasitələr təchiz edilir.

5.7.2 İki korpuslu və qoşa dibli otaqlarda qaz konsentratının ölçülməsi üçün cihazlar

5.7.2.1 İki korpuslu otaqlarda və qoşa dibli otaqlarda oksigenin və tezalısan buxar konsentrantlarının ölçülməsi üçün müvafiq portativ alətlər nəzərdə tutulmalıdır. Bu alətlərin (cihazların) seçilməsi zamanı 5.7.2.2 sayılı bənddə qeyd edilən stasionar qaz nümunəsi götürən xətt sistemləri ilə birgə onların istifadəsinə lazımi diqqət yetirilməlidir.

5.7.2.2 Əgər iki korpuslu otaqlarda qaz nümunəsi götürən elastik şlanq vasitəsilə atmosferi düzüst şəkildə ölçmək mümkün mümkünsüz olarsa, qeyd olunan otaqlar daimi qaz nümunəsi götürən boru xətləri ilə təchiz edilir. Qaz nümunəsi götürən boru xətlərinin konfigurasiyası qeyd olunan otaqların konstruksiyasına uyğunlaşdırılır.

5.7.2.3 Qaz nümunəsi götürən boru xətlərinin inşası üçün istifadə edilən materiallar elə olmalıdır ki, onların istifadəsindəki məhdudiyətlərin qarşısı alınmış olsun. Plastik materiallardan istifadə edilərsə, onlar elektrik keçiriciliyinə malik olmalıdır.

5.7.3 Neft tankerlərinin iki korpuslu və qoşa dibli otaqlarında stasionar karbohidrogen qaz aşkarlayıcı sistemləri üçün cihazlar

5.7.3.1 5.7.1 və 5.7.2 sayılı bəndlərin tələblərinə əlavə olaraq, 1 yanvar 2012-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, 20,000 ton və daha yuxarı dedveytə malik neft tankerlərində stasionar karbohidrogen qaz aşkarlayıcı sisteminin quraşdırılması nəzərdə tutulmalıdır və bu sistem yük çənlərinə bitişik olan iki korpuslu və qoşa dibli otaqların bütün ballast çənlərində və boş otaqlarında yerləşən, o cümlədən, yük çənlərinə bitişik olan arakəsmə göyertənin altında yerləşən forpik tankında və hər hansı digər tanklarda karbohidrogen qaz konsentratlarını ölçmək üçün Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə uyğun olmalıdır.

5.7.3.2 Qeyd olunan otaqlar üçün daimi işlək olan təsirsizləşdirmə sistemləri ilə birgə təchiz edilmiş neft tankerlərini stasionar karbohidrogen qaz aşkarlayıcı avadanlıqlarla təchiz etməyə ehtiyac yoxdur.

5.7.3.3 Yuxarıdakılara baxmayaraq, 5.10 sayılı bəndin müddələrinin obyekt olaraq, yük nasosxanalarının bu bəndin tələblərinə cavab verməsinə ehtiyac yoxdur.

5.8 Gövdəsi ikiqat və ikiqat dibli otaqlar üçün hava təchizatı

Gövdəsi ikiqat və ikiqat dibli otaqlar hava ilə təchiz edilməsi məqsədilə uyğun birləşdiricilərlə birgə quraşdırılır.

5.9 Yük zonasının mühafizəsi

Klapın qutusunun altında boru və şlanq birləşmələri sahəsində yük boru xətləri və şlanqlarda yük qalıqlarını toplamaq üçün altlıqlar nəzərdə tutulur. Yük şlanqları və tank yuyucu şlanqları bütöv uzunluqları boyu, o cümlədən, mufta birləşmələri və biləziklər elektrik keçiriciliyinə malik olmalı (sahil birləşmələri istisna olmaqla) və elektrostatik yükləri çıxarmaq üçün torpaqlanmalıdır.

5.10 Yük nasosxanalarının mühafizəsi

5.10.1 Tankerlərdə:

.1 yük nasosxanalarında quraşdırılmış və nasosxana arakəsmələrindən keçən vallar vasitəsilə hərəkətə gətirilən yük nasoslari, ballast nasoslari və təmizləyici nasoslari arakəsmə ötürücü valın salnikləri, diyircəkli yastıqlar və nasoslariin kojuxlari üçün temperatur datçikləri ilə təchiz edilir. Yüklərin mərkəzi idarəetmə postunda, yaxud nasos idarəetmə postunda fasiləsiz səsli və görüntülü qəza-xəbərdarlıq siqnalı avtomatik şəkildə işə düşür;

.2 qəza işıqlandırması istisna olmaqla, yük nasosxanalarındaki işıqlandırma sistemi ventilyasiya ilə elə qarşılıqlı əlaqə yaratmalıdır ki, işıqlandırma sistemini işə salan zaman ventilyasiya hərəkətə gəlsin. Ventilyasiya sisteminin sıradan çıxması baş verdikdə işıqlandırma dayanmamalıdır;

.3 karbohidrogen qazlarının konsentratının fasiləsiz monitorinqi üçün sistem quraşdırılır. Nümunəgötürmə yerləri və ya aşkarlayıcı cihazın başlıqları potensial təhlükəli sızma hallarını asanlıqla aşkarlamaq məqsədilə müvafiq məkanlarda yerləşdirilir. Karbohidrogen qaz konsentratı nisbətən aşağı alovlanma qabiliyyəti həddinin 10%-dən yüksək olmayan və əvvəlcədən təyin edilmiş səviyyə çatdığı zaman nasosxanada, mühərrikin mərkəzi idarəetmə postunda, yüklərin mərkəzi idarəetmə postunda və naviqasiya körpüsündə potensial təhlükə barədə personalı xəbərdar etmək üçün fasiləsiz səsli və görüntülü qəza-xəbərdarlıq siqnalı işə düşür; və

.4 bütün nasosxanalar müvafiq şəkildə yerləşmiş qəza-xəbərdarlıq siqnalları ilə birgə quruducu səviyyənin monitorinqi cihazları ilə təchiz edilir.

Qayda 5

Yanğının yayılma təhlükəsinin azaldılması üçün tədbirlər

1 Məqsəd

Bu qaydanın məqsədi gəminin hər bir otağında potensial yanğının yayılma təhlükəsinin məhdudlaşdırmaqdan ibarətdir. Bu məqsədlə, aşağıdakı funksional tələblər qarşılanmalıdır:

- .1 otağın hava təchizatı üçün idarəetmə vasitələri təchiz edilir;
- .2 otaqda tezalısan mayelər üçün idarəetmə vasitələri təchiz edilir; və
- .3 tezalısan materialların istifadəsi məhdudlaşdırılır.

2 Havanın daxil olmasını idarə etmək və tezalısan mayelərə nəzarət

2.1 Ventilyasiyanı bağlayıcı vasitələr və dayandırıcı cihazlar

2.1.1 Bütün ventilyasiya sistemlərinin əsas giriş və çıxış dəlikləri havalandırılan otaqların bayır tərəfindən bağlanmaq imkanına malik olmalıdır. Bağlayıcı vasitələr asan şəkildə əlçatımlı olmalı, nəzərəcarpacaq dərəcədə və daimi şəkildə işarələnməli və açıq, yaxud bağlı mövqedə olduğunu göstərən daimi nişan ilə işarələnməlidir.

2.1.2 Yaşayış otaqlarının ərazilərinin, xidməti otaqların, yük otaqlarının, idarəetmə postlarının və maşın otaqlarının məcburi ventilyasiyası onların xidmət göstərdiyi otağın bayır hissəsində asanlıqla əlçatımlı yerdən dayandırmaq imkanına malik olmalıdır. Bu mövqe xidmət göstərilən otaqlarda yanğın baş verdiyi halda asanlıqla kəsilməlidir.

2.1.3 36 nəfərdən artıq sənişin daşıyan sənişin gəmilərində məcburi ventilyasiyaya (8.2 sayılı qayda əsasında tələb oluna bilən maşın otağının və yük otağının ventilyasiyası və hər hansı alternativ sistem istisna olmaqla) idarəetmə elementləri quraşdırılır və o, elə qruplaşdırılır ki, bütün ventilyatorları bir-birindən praktiki cəhətdən mümkün qədər uzaqda yerləşdirməklə iki ayrı-ayrı yerdən dayandırmaq mümkün olsun. Yük otaqlarının məcburi ventilyasiyası sistemlərinə xidmət göstərən ventilyatorlar qeyd olunan otaqların bayır hissəsində yerləşən təhlükəsiz yerdən dayandırılmalı bilmək bacarığına malik olmalıdır.

2.2 Maşın otaqlarında idarəetmə vasitələri

2.2.1 Bir qayda olaraq, sorucu ventilyasiya və ventilyator qapaqlarının bağlanmasına imkan yaradan işıq lyuklarının açılması və bağlanması üçün və tüstü borularının kojuxları üzərindəki ventilyasiya dəliklərinin bağlanması üçün idarəetmə vasitələri təchiz edilir.

2.2.2 Ventilyatorların dayandırılması üçün idarəetmə vasitələri təchiz edilir. Maşın otaqlarına xidmət göstərən məcburi ventilyasiyaya elə qruplaşdırılır ki, onları iki ayrı-ayrı yerdən idarə etmək mümkün olsun və onlardan biri qeyd olunan otaqların bayır hissəsində yerləşsin. Maşın otaqlarının məcburi ventilyasiyasını dayandırmaq üçün təchiz edilən vasitələr digər otaqların ventilyasiyasını dayandırmaq üçün təchiz edilən vasitələrdən tamamilə ayrı şəkildə yerləşməlidir.

2.2.3 Vurucu və sorucu ventilyatorların, neft yanacağıının vurulması (nəqli) üçün nasosların, maye yanacaq qurğusu nasoslarının, sürtgü yağı sistemləri üçün nasosların, qaynar yağın dövretməsi üçün nasosların və yanacaq seperatorlarının (təmizləyici separatorlar) fəaliyyətini dayandırmaq üçün idarəetmə vasitələri təchiz edilir. Halbuki, 2.2.4 və 2.2.5 sayılı bəndlərin neftli su separatorlarına tətbiq edilməsinə ehtiyac yoxdur.

2.2.4 2.2.1 –dən 2.2.3 –dək sayılı bəndlərdə tələb olunan idarəetmə elementləri sözügedən otağın bayır hissəsində elə yerləşdirilir ki, onların xidmət göstərdiyi otaqda yanğın baş verdiyi halda qeyd olunan idarəetmə elementlərində kəsinti halı baş verməsin.

2.2.5 Sənişin gəmilərində 2.2.1 –dən 2.2.4-dək sayılı bəndlərdə və 8.3.3 və 9.5.2.3

sayılı qaydalarda tələb edilən idarəetmə elementləri və hər hansı tələb edilən yanğınsöndürən sistemi üçün idarəetmə elementləri bir idarəetmə postunda yerləşdirilir və Administrasiyanın razılığına əsasən qruplaşdırılır. Qeyd olunan yerlər açıq göyertədən təhlükəsiz girişə malik olmalıdır.

2.3 Dövrü şəkildə növbəsiz xidmət göstərilən maşın şöbələrində idarəetmə vasitələri üçün əlavə tədbirlər

2.3.1 Dövrü şəkildə növbəsiz xidmət göstərilən maşın şöbələri üçün Administrasiya maşın otaqlarının, yanğınsöndürən sistemin idarəetmə elementlərinin yerləşməsinin və mərkəzləşməsinin, tələb olunan dayandırıcı cihazların (məsələn, ventilyasiya, yanacaq nasoslar və s.) odadavamlılığının qorunub saxlanmasına xüsusi diqqət verməlidir və bununla yanaşı, həm də əlavə yanğınsöndürmə vasitələri və digər yanğınla mübarizə avadanlıqları və tənəffüs aparatları tələb oluna bilər.

2.3.2 sərnişin gəmilərindəki bu tələblər adi növbəli maşın otaqlarındakı tələbləri əvəz edə bilər.

3 Yanğından mühafizə materialları

3.1 Tez alışmayan materiallardan istifadə

3.1.1 İzolyasiya materialları

İzolyasiya materiallarının yük otaqlarında, poçt şöbələrində, baqaj otaqlarında və xidməti otaqların soyuducu şöbələrində istifadəsi istisna olmaqla, odadavamlı olmalıdır. İzolyasiyalı birləşmələrdə buxar maneələri və yapışqanların istifadəsi, eləcə də soyuducu sistemlər üçün boru armaturunun izolyasiyası tez alışmayan materiallardan olmaya da bilər, lakin, onların miqdarı praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər minimuma endirilməli və onların açıq səthləri alov gecikdiricilik xassəsinə malik olmalıdır.

3.1.2 Tavanlar və tikişlər

3.1.2.1 Sərnişin gəmilərində yük otaqları istisna olmaqla, bütün tikişlər, döşəmələr, istinad dirəkləri və tavanlar odadavamlı materialdan hazırlanmalıdır (onların poçt şöbələrində, baqaj otaqlarında, saunalarda, yaxud xidməti otaqların soyuducu şöbələrində istifadəsi istisna olmaqla). (Sonuncu cümlə: "Otaqdan kommunal xətləri hissələrə bölmək və bədii tərtibat üçün istifadə edilən qismən arakəsmələr də tez alışmayan materiallardan hazırlanmalıdır." bu sənəd tərəfindən ləğv edilib: Res.MSC.216(82))

3.1.2.2 Yük gəmilərində bütün tikişlər, tavanlar, istinad dirəkləri və onların əlaqədar döşəmələri aşağıdakı otaqlarda tez alışmayan materiallardan hazırlanır:

.1 9.2.3.1 sayılı qaydada adı çəkilən IC metodunun müəyyən edildiyi gəmilər üçün yaşayış otaqlarında və xidməti otaqlarda və idarəetmə postlarında; və

.2 9.2.3.1 sayılı qaydada adı çəkilən IIC və IIIC metodlarının müəyyən edildiyi gəmilər üçün yaşayış otaqları və xidməti otaqlar və idarəetmə postları üzrə xidmət göstərən dəhlizlərdə və nərdivan üçün hasarlanmış yerlərdə.

3.1.3 Sərnişin gəmilərində qismən arakəsmələr və göyertələr

3.1.3.1 Otaqdan kommunal xətləri hissələrə bölmək və bədii tərtibat üçün istifadə edilən qismən arakəsmələr də tez alışmayan materiallardan hazırlanmalıdır. (Bu bənd bu

sənəd ilə əlavə edilib: Res.MSC.216(82).)

3.1.3.2 Bitişik kayutların eyvanlarını hasarlamaq, yaxud ayırmaq üçün istifadə edilən tikişlər, tavanlar və qismən arakəsmələr, yaxud göyertələr tez alışmayan materiallardan hazırlanır. 1 iyul, 2008-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş sərnişin gəmilərində 1 iyul, 2008-ci il tarixli ilk yoxlamaya kimi kayutların eyvanları bu bəndin tələblərinə cavab verməlidir. (Bu bənd bu sənəd ilə əlavə edilib: Res.MSC.216(82).)

3.2 Tezalısan materiallardan istifadə

3.2.1 Ümumi

3.2.1.1 Sərnişin gəmilərində tezalısan materiallarla, xarici üz qatları ilə, moldinqlərlə, dekorasiyalarla və üzlüklərlə üzlənmiş yaşayış otaqlarında və xidməti otaqlarda və kayutların eyvanlarında "A", "B", yaxud "C" sinif taxtapuşları 3.2.2-dən 3.2.4-dək olan bəndlərin və 6 sayılı qaydanın müddəalarına uyğun olmalıdır. Halbuki, saunalarda arakəsmələr və tavanlarda ənənəvi ağacdan hazırlanmış rəflərin və ağacdan hazırlanmış tikişlərin istifadəsinə yol verilə bilər və qeyd olunan materialların 3.2.2 və 3.2.3. sayılı bəndlərdə göstərilmiş hesablamalara uyğun gəlməsi tələb olunmur. Halbuki, kayutların eyvanları üçün 3.2.3 sayılı bəndin müddəalarını tətbiq etmək tələb olunmur. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82))

3.2.1.2 Yük gəmilərinin yaşayış otaqlarında və xidməti otaqlarında quraşdırılmış odadavamlı arakəsmələr, tavanlar və tikişlər tezalısan materiallarla, xarici üz qatları ilə, moldinqlərlə, dekorasiyalarla və üzlüklərlə üzlənə bilər, bir şərtlə ki, qeyd olunan otaqlar 3.2.2-dən 3.2.4-dək bəndlərin və 6 sayılı qaydanın müddəalarına müvafiq olaraq odadavamlı arakəsmələr, tavanlar və tikişlər vasitəsilə hasarlansın.

3.2.2 Tezalısan materialların maksimal istilikötərmə qabiliyyəti

3.2.1 sayılı bənddə müəyyən edilmiş səthlər və tikişlər üzərində istifadə olunan tezalısan materiallar istifadə olunmuş qalınlıq sahəsi üçün 45 MC/m^2 -dən artıq olmayan istilikötərmə qabiliyyətinə* malik olmalıdır. Bu bəndin tələbləri tikişlər, yaxud arakəsmələrə bərkidilmiş mebellərin sahəsi üçün tətbiq olunmur.

3.2.3 Tezalısan materialların ümumi həcmi

3.2.1 sayılı bəndə müvafiq olaraq tezalısan materiallardan istifadə edilərsə, onlar aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir:

.1 Yaşayış otaqlarında və xidməti otaqlarda olan tezalısan xarici üz qatlarının, moldinqlərin, dekorasiyaların və üzlüklərin ümumi həcmi divar və tavan tikişlərinin ümumi sahəsindəki üzlüyün 2.5 mm -ə bərabər ölçüsündən böyük olmalı deyil. Tikişlərə, arakəsmələrə, yaxud göyertələrə bərkidilmiş mebellərin tezalısan materialların ümumi həcmi üçün aparılmış hesablamaya daxil edilməsinə ehtiyac yoxdur.

.2 Gəmilər avtomatik sprinkler sistemi ilə təchiz edildiyi halda Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq, yuxarıda göstərilmiş həcmə "C" sinif taxtapuşlarının montaj edilməsində istifadə edilmiş bir neçə tezalısan materialı daxil etmək olar.

3.2.4 Xarici səthlərin alovun yayılmasını gecikdirmə xassələri

Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məcəlləyə müvafiq olaraq, aşağıdakı səthlər alovun yayılmasını gecikdirmə xassələrinə malikdir:

3.2.4.1 sərnişin gəmilərində:

.1 yaşayış otaqlarında və xidməti otaqlarda (saunalar istisna olmaqla) və idarəetmə postlarında dəhlizlərin və nərdivan üçün hasarlanmış yerlərin və arakəsmənin və tavan tikişlərinin xarici səthləri; və

.2 yaşayış otaqlarında və xidməti otaqlarda və idarəetmə postlarında gizli, yaxud əlçatmaz otaqların səthləri və döşəmələri.

.3 təbii bərk ağac növündən hazırlanmış göyertə sistemləri istisna olmaqla, kayutların eyvanlarının xarici səthləri. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82))

3.2.4.2 Yük gəmilərində:

.1 yaşayış otaqlarında və xidməti otaqlarda və idarəetmə postlarında (saunalar istisna olmaqla) dəhlizlərin və nərdivan üçün hasarlanmış yerlərin və tavanların xarici səthləri; və

.2 yaşayış otaqlarında və xidməti otaqlarda və idarəetmə postlarında gizli, yaxud əlçatmaz otaqların səthləri və döşəmələri.

3.3 Sərnişin gəmilərinin nərdivan üçün hasarlanmış yerlərində mebel Nərdivan üçün hasarlanmış yerlərdəki mebellər yalnız əyləşmək üçün oturacaqlarla məhdudlaşdırılmalıdır. O, hər bir nərdivan üçün hasarlanmış yerdə altı oturacaqla məhdudlaşmalı və Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məcəlləyə müvafiq olaraq müəyyən edilmiş məhdud yanğın təhlükəsinə malik olmalı və sərnişinlər üçün çıxış yolunu məhdudlaşdırmamalıdır. Administrasiya nərdivan üçün hasarlanmış yerin hüdudlarında əsas vestibül sahəsində əlavə oturacağın yerləşdirilməsinə icazə verə bilər, bir şərtlə ki, həmin oturacaq oraya bərkidilsin, odadavamlı olsun və sərnişinlər üçün çıxış yolunu məhdudlaşdırmınsın. Kayut ərazilərində çıxış yollarını formalaşdıran sərnişin və ekipaj dəhlizlərində mebellərin quraşdırılmasına icazə verilmir. Yuxarıdakılara əlavə olaraq, bu qaydaların tələb etdiyi təhlükəli olmayan təhlükəsizlik texnikası avadanlıqlarını saxlamaq üçün odadavamlı materialdan inşa edilmiş anbarlara icazə verilə bilər. Dəhlizlərdə içməli su dispenserlərinin və buz kubikləri hazırlayan qurğuların yerləşdirilməsinə icazə verilə bilər, bir şərtlə ki, onlar stasionar olsun və çıxış yollarının eni üçün məhdudiyət yaratmasın. Bu, həmçinin gül və ya bitkilər üçün dekorativ qurğular, heykəllər, yaxud rəsm əsərləri və qobelenlər kimi digər incəsənət əşyaları üçün tətbiq edilir.

3.4 Sərnişin gəmilərinin kayutların eyvanlarında mebel və interyerlər

Əgər qeyd olunan eyvanlar 7.10 və 10.6.1.3 sayılı qaydanın tələblərinə cavab verən stasionar təzyiqli su forsunkalı və stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza- xəbərdarlıq signalı sistemləri ilə mühafizə olunarsa, sərnişin gəmilərində - kayutların eyvanlarında mebel və interyerlər 3.40.1, 3.40.2, 3.40.3, 3.40.6 və 3.40.7 sayılı qaydaların tələblərinə cavab verməlidir. 1 iyul, 2008-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş sərnişin gəmiləri 1 iyul, 2008-ci il tarixli ilk yoxlamaya kimi bu bəndin tələblərinə cavab verməlidir. (Bu bənd bu sənəd ilə əlavə edilib: Res.MSC.216(82))

Qayda 6

Tüstünün əmələ gəlməsi potensialı və zəhərlik

1 Məqsəd

Bu qaydanın məqsədi insanların bir qayda olaraq işlədiyi, yaxud yaşadığı otaqlarda yanğın hadisəsi zamanı tüstü və zəhərli məhsulların insan həyatına qarşı baş verən təhlükəni azaltmaqdan ibarətdir. Bu məqsədlə, yanğın zamanı tezalısan materiallardan, o cümlədən, üz işləmələrindən ayrılan tüstünün və zəhərli məhsulların miqdarı məhdudlaşdırılmalıdır.

2.1 Boyalar, laklar və digər işləmə materialları

Daxili otaqların xarici səthlərindəki boyalar, laklar və digər işləmələr Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məcəlləyə müvafiq olaraq müəyyən edilmiş miqdardan artıq tüstü və zəhərli məhsulları əmələ gətirmək imkanına malik olmalı deyil.

2.2 1 iyul, 2008-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş sərnişin gəmilərində kayutların eyvanlarının xarici səthlərində istifadə edilmiş boyalar, laklar və digər işləmələr, təbii bərk ağac materialından hazırlanmış göyertə sistemləri istisna olmaqla, Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məcəlləyə müvafiq olaraq müəyyən edilmiş miqdardan artıq tüstü və zəhərli məhsulları əmələ gətirmək imkanına malik olmamalıdır. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82))

3.1 İlkin göyertə örtükləri

İlkin göyertə örtükləri əgər yaşayış otaqlarında və xidməti otaqlarda və idarəetmə postlarında istifadə edilərsə, temperaturun artdığı şəraitdə Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məcəlləyə müvafiq olaraq müəyyən edilmiş hallarda tüstü, zəhər və ya partlayış təhlükələrini əmələ gətirməyən, təsdiq edilmiş materialdan olmalıdır.

3.2 1 iyul, 2008-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş sərnişin gəmilərində kayutların eyvanlarındakı ilkin göyertə örtükləri temperaturun artdığı şəraitdə Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məcəlləyə müvafiq olaraq müəyyən edilmiş hallarda tüstü, zəhər və ya partlayış təhlükələrini əmələ gətirməməlidir. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82))

C HİSSƏSİ – YANGININ RAM EDİLMƏSİ

Qayda 7

Aşkarlama və xəbərdarlıq siqnalı

1 Məqsəd

Bu qaydanın məqsədi yanğının baş verdiyi otaqda onu aşkar etməkdən və təhlükəsiz çıxış və yanğınlı mübarizə fəaliyyətini qəza-xəbərdarlıq siqnalı ilə təmin etməkdən ibarətdir. Bu məqsədlə aşağıdakı funksional tələblər qarşılanmalıdır:

.1 stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi qurğuları məkanın xassəsi, yanğının yayılması mümkünlüyü və tüstü və qazların yayılması mümkünlüyünə müvafiq olmalıdır;

.2 bildiriş vasitələrinə asanlıqla əlçatımlığı təmin etmək üçün əl ilə idarə olunan çağırış məntəqələri effektiv şəkildə yerləşdirilir; və

.3 yanğın patrul xidməti yanğının baş verdiyi yeri effektiv şəkildə aşkarlayır və müəyyənləşdirir və naviqasiya körpüsünü və yanğınlı mübarizə komandalarını xəbərdar edir.

2 Ümumi tələblər

2.1 Bu qaydanın müddəalarına müvafiq olaraq stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi təchiz edilir.

2.2 Bu hissənin bu qaydasında və digər qaydalarında tələb olunan stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi və tüstü aşkarlayıcısı ilə nümunə yığma sistemi təsdiq edilmiş növdə olmalı və Yanğın təhlükəsizliyi

sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə cavab verməlidir.

2.3 Stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq signalı sistemi 5.1 sayılı bənddə müəyyən edilmiş sistemlərdən başqa, digər sistemlərin mühafizəsi üçün tələb olunarsa, qeyd olunan otaqların hər birində Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə cavab verən ən azı bir aşkarlayıcı cihaz quraşdırılır.

2.4 Sərnişin gəmiləri üçün stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq signalı sistemi hər bir aşkarlayıcı cihaz və əl ilə idarə olunan çağırış məntəqəsini məsafədən və fərdi şəkildə müəyyən etmək imkanına malik olmalıdır .
(Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82))

3 İlkin və dövri test yoxlamaları

3.1 Bu fəslin müvafiq qaydalarının tələb etdiyi stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq signalı sistemlərinin işi müxtəlif ventilyasiya rejimlərində yoxlanılır.

3.2 Stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq signalı sistemlərinin işi Administrasiyanın razılığına əsasən, müvafiq temperaturda isti hava, yaxud müvafiq sıxlıq spektrinə, yaxud hissəcik ölçüsünə malik tüstü və ya aerosol hissəcikləri istehsal edən və ya aşkarlayıcı cihazın cavab verməsi səviyyəsi üçün konstruksiya edilmiş ilkin yanğın mərhələsi ilə əlaqədar digər fenomeni yaradan avadanlıqlar vasitəsilə dövrü şəkildə yoxlanılır.

4 Maşın otaqlarının mühafizəsi

4.1 Quraşdırılma

Stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq signalı sistemi aşağıdakı yerlərdə və şəraitlərdə quraşdırılır:

.1 dövrü şəkildə növbəsiz xidmət göstərilən maşın şöbələrində; və (Bu sənəd tərəfindən ləğv edilib: Res.MSC.308(88))

.2 aşağıdakı maşın otaqlarında:

2.1 otaqda fasiləsiz növbənin əvəzinə avtomatik və məsafədən idarəetmə sistemlərinin və avadanlıqlarının quraşdırılması təsdiq edildikdə; və

2.2 əsas mühərrik qurğusu və əlaqədar mexanizmlər, o cümlədən, elektrik enerjisi mənbələrinin əsas mənbəyi avtomatik, yaxud məsafədən idarəetmənin müxtəlif dərəcələri ilə təchiz edildikdə və mərkəzi idarəetmə postundan fasiləsiz növbə ilə təmin edildikdə; və (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.308(88))

.3 qapalı otaqlarda insineratorlar yerləşdikdə (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.308(88))

4.2 Konstruksiya

4.1.1 sayılı bənddə tələb olunan stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq signalı sistemi elə tərtib edilir və elə yerləşdirilir ki, otaqların hər hansı birində və mexanizmlərin hər hansı normal istismar şəraitində və ətraf mühit temperaturunun mümkün spektrinə tələb etdiyi ventilyasiya şərtlərinin dəyişmələrində

yanğının yaranmasını tezliklə aşkar etmək imkanına malik olsun. Məhdud hündürlüyə malik olan və onların istifadəsinin xüsusilə müvafiq olduğu otaqlar istisna olmaqla, yalnız istilik aşkarlayıcılarından istifadə edən aşkarlayıcı sistemlərə icazə verilmir. Qəza-xəbərdarlıq siqnallarının naviqasiya körpüsündə və məsul mexanik tərəfindən müşahidə edildiyini təmin etmək üçün aşkarlayıcı sistem, yanğını göstərməyən hər hansı digər sistemin qəza-xəbərdarlıq siqnallarından fərqlənən səsli və görüntülü qəza-xəbərdarlıq siqnallarını kifayət sayda məkanlarda işə salmalıdır. Naviqasiya körpüsündə növbə olmayan zaman qəza-xəbərdarlıq siqnalı ekipajın məsul üzvünün növbədə olduğu yerdə işə düşməlidir.

5 Yaşayış otaqlarının, xidməti otaqların və idarəetmə postlarının mühafizəsi

5.1 Yaşayış otaqlarının ərazilərində tüstü aşkarlayıcıları

5.2, 5.3 və 5.4 sayılı bəndlərdə nəzərdə tutulduğu kimi, yaşayış otaqlarının sahələri daxilində bütün nərdivanlarda, dəhlizlərdə və çıxış yollarında tüstü aşkarlayıcıları quraşdırılır. Ventilyasiya kanalının daxilində xüsusi məqsədli tüstü aşkarlayıcılarının quraşdırılmasına diqqət yetirilir.

5.2 36-dan çox sənişin daşıyan sənişin gəmiləri üçün tələblər

Stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi elə quraşdırılır və qurulur ki, xidməti otaqlarda, idarəetmə postlarında və yaşayış otaqlarının ərazilərində, o cümlədən, dəhlizlərdə, nərdivanlarda və yaşayış otaqlarının ərazilərindəki çıxış yollarında tüstünün aşkarlanması təmin edilsin. Tüstü aşkarlayıcılarının xüsusi hamam otaqlarında və kambuzlarda quraşdırılmasına ehtiyac yoxdur. Az, yaxud heç bir yanğın təhlükəsi olmayan otaqlarda, məsələn, boş məkanlarda, ictimai tualetlərdə, karbon-dioksid otaqlarında və analoji otaqlarda stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sisteminin quraşdırılmasına ehtiyac yoxdur. Kayutlarda quraşdırılmış aşkarlayıcılar yerləşdiyi otaqda aktivləşdiyi zaman səsli qəza xəbərdarlıq siqnalını işə sala bilmək və həmçinin işə düşməsinə səbəb olmaq imkanına malik olmalıdır. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82))

5.3 36-dan çox olmayan sənişin daşıyan sənişin gəmiləri üçün tələblər

Boş otaqlar, sanitariya otaqları və s. kimi mühüm yanğın təhlükəsinə malik olmayan otaqlar istisna olmaqla, hər bir ayrı-ayrı zonda, istər şaquli, istərsə də üfüqi olsun, bütün yaşayış otaqlarında və xidməti otaqlarda və əgər Administrasiya zəruri hesab edərsə, idarəetmə postlarında aşağıdakılardan hər hansı biri quraşdırılır:

.1 Stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi elə quraşdırılır və qurulur ki, qeyd olunan otaqlarda yanğın olduğunu aşkarlasın və dəhlizlərdə, nərdivanlarda və yaşayış otaqlarının ərazilərindəki çıxış yollarında tüstünün aşkarlanması təmin edilsin. Kayutlarda quraşdırılmış aşkarlayıcılar yerləşdiyi otaqda aktivləşdiyi zaman səsli qəza xəbərdarlıq siqnalını işə sala bilmək və həmçinin işə düşməsinə səbəb olmaq imkanına malik olmalıdır. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82)); yaxud

.2 təsdiq edilmiş növdə avtomatik sprinkler, yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müvafiq tələblərinə cavab verməli və elə quraşdırılmalı və qurulmalıdır ki, qeyd olunan otaqları mühafizə etmək mümkün olsun. Bundan əlavə, stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi elə quraşdırılır və qurulur ki, dəhlizlərdə, nərdivanlarda və yaşayış otaqlarının ərazilərindəki çıxış yollarında tüstünün aşkarlanması təmin edilsin.

5.4 Sərnişin gəmilərində atriumların mühafizəsi

Özündə atriumu daşıyan bütöv əsas şaquli zona, tüstü aşkarlayıcı sistem vasitəsilə bütün məsafələri boyu mühafizə edilir.

5.5 Yük gəmiləri

Yük gəmilərinin yaşayış otaqları və xidməti otaqlar və idarəetmə postları 9.2.3.1 sayılı qaydaya müvafiq olaraq qəbul edilmiş mühafizə üsulundan asılı olaraq aşağıdakı kimi stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi və/yaxud avtomatik sprinkler, yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi vasitəsilə mühafizə edilir.

5.5.1 IC metodu

Stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi elə quraşdırılır və qurulur ki, dəhlizlərdə, nərdivanlarda və yaşayış otaqlarının ərazilərindəki çıxış yollarında tüstünün aşkarlanması təmin edilsin.

5.5.2 IIC metodu

Boş otaqlar, sanitariya otaqları və s. kimi mühüm yanğın təhlükəsinə malik olmayan otaqlar istisna olmaqla, Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müvafiq tələblərinə cavab verən və təsdiq edilmiş növdə avtomatik sprinkler, yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi elə quraşdırılmalı və qurulmalıdır ki, yaşayış otaqlarının ərazilərini, kambuzları və digər xidməti otaqları mühafizə etmək mümkün olsun. Bundan əlavə, stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi elə quraşdırılır və qurulur ki, bütün dəhlizlərdə, nərdivanlarda və yaşayış otaqlarının ərazilərindəki çıxış yollarında tüstünün aşkarlanması təmin edilsin.

5.5.3 IIIC metodu

Boş otaqlar, sanitariya otaqları və s. kimi mühüm yanğın təhlükəsinə malik olmayan otaqlar istisna olmaqla, stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi elə quraşdırılır və qurulur ki, bütün yaşayış otaqlarının sahələrində və xidməti otaqlarda yanğının mövcud olduğunu aşkarlasın, bütün dəhlizlərdə, nərdivanlarda və yaşayış otaqlarının ərazilərindəki çıxış yollarında tüstünün aşkarlanması təmin edilsin. Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müvafiq tələblərinə cavab verən, təsdiq edilmiş növdə avtomatik sprinkler, yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi elə quraşdırılmalı və qurulmalıdır ki, yaşayış otaqlarının ərazilərini, kambuzları və digər xidməti otaqları mühafizə edə bilsin. Bundan əlavə, stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi elə quraşdırılır və qurulur ki, bütün dəhlizlərdə, nərdivanlarda və yaşayış otaqlarının ərazilərindəki çıxış yollarında tüstünün aşkarlanması təmin edilsin.

6 Sərnişin gəmilərində yük otaqlarının mühafizəsi

Administrasiyanın fikrincə, istənilən zaman əlçatımlı olmayan hər hansı yük otağında stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi, yaxud tüstü aşkarlayıcısı ilə nümunə yığma sistemi nəzərdə tutulmalıdır (Administrasiyanın

razılığına əsasən gəmi qeyd olunan qısa reysləri həyata keçirən zaman bu tələbin tətbiq edilməsinin ağılabatan görünməyi hallar istisna olmaqla).

7 Əl ilə idarə olunan çağırış məntəqələri

Yaşayış otaqlarının ərazilərinin, xidməti otaqların və idarəetmə postlarının bütün sahəsi boyu Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə cavab verən əl ilə idarə olunan çağırış məntəqələri quraşdırılır. Əl idarə olunan çağırış məntəqələrinin biri hər bir çıxışda yerləşdirilir. Əl ilə idarə olunan çağırış məntəqələri hər bir göyertənin dəhlizlərində asanlıqla elə bir giriş imkanına malik olmalıdır ki, dəhlizin heç bir hissəsi əl ilə idarə olunan çağırış məntəqəsindən 20 m-dən artıq olmasın.

8 Sərnişin gəmilərində yanğın patrulları

8.1 Yanğın patrulları

Yanğının başlanğıcını tez bir zamanda aşkar edilməsi üçün 36-dan çox sərnişin daşıyan gəmilər üçün səmərəli patrul sistemi təmin edilir. Yanğın patrulunun hər bir üzvü gəminin yanğın əleyhinə tədbir və cihazları ilə, eləcə də istifadəsi lazım gələcək hər hansı avadanlığın yeri və istismarı ilə əlaqədar təlim hazırlığına malik olmalıdır.

8.2 Müayinə bacaları

Tavan və arakəsmələr elə inşa olunmalıdır ki, yanğından mühafizə effektivliyini pozmadan, yanğın patrulları üçün gizli və əlçatımlı olmayan yerlərdə hər hansı əmələ gələn tüstünü aşkarlamaq mümkün olsun (Administrasiyanın fikrincə, yanğının əmələ gəlməsi riski olmayan yerlər istisna olmaqla).

8.3 İkitərəfli rabitəyə malik portativ radiotelefon aparatları

Yanğın patrulu xidmətinin hər bir üzvü ikitərəfli rabitəyə malik portativ radiotelefon aparatları ilə təchiz edilir.

9 Sərnişin gəmilərində yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemləri *

9.1 Sərnişin gəmiləri bütün vaxtlarda – həm dənizdə, həm də limanda olarkən (istismardan çıxdığı hallar istisna olmaqla), personal ilə, yaxud avadanlıqla elə təchiz olunur ki, hər hansı ilkin yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalının ekipajın məsul üzvü tərəfindən dərhal qəbul edilməsi təmin olunsun.

9.2 Stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemlərinin idarəetmə paneli “imtina etdikdə təhlükəsiz vəziyyət” prinsipi üzrə konstruksiya edilir (məsələn, aşkarlayıcı cihazın açıq dövrəsi qəza-xəbərdarlıq siqnalı vəziyyətinə səbəb olur).

9.3 36-dan çox sərnişin daşıyan sərnişin gəmiləri 5.2 sayılı bəndin tələb etdiyi, mərkəzi idarəetmə postunda fasiləsiz növbəsi çəkilən sistemlər üçün yanğın aşkarlayıcısı üzrə qəza-xəbərdarlıq siqnallarına malik olmalıdır. Bundan əlavə, yanğından mühafizə qapılarının məsafədən bağlanması üçün və ventilyatorların dayandırılması üçün idarəetmə elementləri eyni yerdə mərkəzləşir. Ventilyatorlar idarəetmə postunda fasiləsiz şəkildə növbə çəkən ekipaj tərəfindən təkrar şəkildə

aktivləşdirilmək imkanına malik olmalıdır. Mərkəzi idarəetmə postunda idarəetmə paneli yanğından mühafizə qapılarının açıq, yaxud bağlı mövqelərini, yaxud aşkarlayıcıların, qəza-xəbərdarlıq siqnallarının və ventilyatorların açıq, yaxud qapalı vəziyyətini göstərmək imkanlarına malik olmalıdır. İdarəetmə paneli daimi elektrik enerjisi mənbəyinə qoşulmuş vəziyyətdə olur və normal enerji mənbəyi itdiyi zaman ehtiyat enerji mənbəyinə avtomatik şəkildə qoşulmaq üçün dəyişdirici açara malik olur. Digər tədbir və cihazların bu qayda ilə qoşulmasına icazə verilməzsə, müvafiq olaraq, idarəetmə paneli II-1/42 sayılı qaydada müəyyən edilmiş elektrik enerjisinin əsas mənbəyinə və qəza halları üzrə elektrik enerjisi mənbəyinə qoşulmuş olur.

9.4 Ekipajı çağırmaq məqsədilə naviqasiya körpüsündən, yaxud yanğınla mübarizə məntəqəsindən (postu) idarə edilə bilən xüsusi qəza-xəbərdarlıq siqnalı quraşdırılır. Bu qəza-xəbərdarlıq siqnalı gəminin ümumi qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemidir və o, sərnişin otaqlarında müstəqil şəkildə qəza-xəbərdarlıq siqnalının işə düşməsi bacarığına malikdir.

10 Sərnişin gəmilərində kayutların eyvanlarının mühafizəsi

Gəmilərin kayutlarının eyvanlarındakı mebel və interyerlər 3.40.1, 3.40.2, 3.40.3, 3.40.6 və 3.40.7 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi olmadıqda, 5.3.4 sayılı qaydanın tətbiq edildiyi qeyd olunan eyvanlarda Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi quraşdırılır. (Əlavə edilib Res.MSC.216(82))

Qayda 8

Tüstünün yayılmasına nəzarət

1 Məqsəd

Bu qaydanın məqsədi tüstüdən yaranan təhlükələri azaltmaq məqsədilə tüstünün yayılmasına nəzarət etməkdən ibarətdir. Bu məqsədlə atriumda, idarəetmə postlarında, maşın otaqlarında və gizli otaqlarda tüstünü idarəetmə vasitələri nəzərdə tutulmalıdır.

2 Maşın otaqlarından xaricdə idarəetmə postlarının mühafizəsi

Maşın otaqlarından kənar yerdə yerləşən idarəetmə postları üçün praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər tədbirlər görülməlidir, belə ki, ventilyasiya və görmə dərəcəsinin mövcudluğunu və tüstünün olmamasını elə təmin etmək lazımdır ki, yanğın baş verdiyi halda həmin ərazilərdə yerləşən mexanizm və avadanlığa nəzarət etmək və onların effektiv şəkildə istismarına davam etmək mümkün olsun. Alternativ və ayrı-ayrı hava təchizatı vasitələri təmin edilir və hər iki təchizat mənbəyinin nəfəslilikləri elə yerləşdirilir ki, tüstü yığılmasını eyni zamanda minimuma endirmək mümkün olsun. Administrasiyanın razılığı əsasında, qeyd olunan tələblər açıq göyərtədə, yaxud yerli bağlayıcı qurğuların bərabər səviyyədə effektiv olduğu yerdə yerləşən və çıxışa malik olan idarəetmə postları üçün tətbiq edilməyə bilər. Əgər sistem əsas şaquli zonada yerləşməyibse, təhlükəsizlik mərkəzlərinə xidmət göstərən ventilyasiya sistemini naviqasiya körpüsünə xidmət göstərən ventilyasiya sistemindən əldə etmək olar. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82))

3 Maşın otaqlarından tüstünün çıxarılması

3.1 Bu bəndin müddəaları A kateqoriyalı maşın otaqları üçün və əgər Administrasiya arzuolunan hesab edərsə, digər maşın otaqları üçün də tətbiq edilir.

3.2 Yanğın hadisəsi baş verdiyi halda 9.5.2.1 sayılı qaydanın müddəaları nəzərə alınmaqla, mühafizə olunan otaqdan tüstünün çıxarılmasına imkan yaratmaq üçün müvafiq cihazlar nəzərdə tutulur. Bu məqsədlə normal ventilyasiya sistemləri istifadə oluna bilər.

3.3 Tüstünün çıxarılmasına imkan yaratmaq üçün idarəetmə vasitələri nəzərdə tutulur və qeyd olunan idarəetmə elementləri müvafiq otaqdan kənarında yerləşir ki, yanğın hadisəsi baş verdiyi halda onlar xidmət göstərdikləri otaqdan təcrid edilməsin.

3.4 Sərnişin gəmilərində 3.3 sayılı bəndin tələb etdiyi idarəetmə elementləri Administrasiyanın razılığına əsasən bir idarəetmə postunda, yaxud mümkün qədər bir neçə post uzaqda yerləşir, yaxud qruplaşdırılır. Qeyd olunan yerlərə açıq göyertədən təhlükəsiz giriş olmalıdır.

4 Yanğından mühafizə divarları

Tavanların, panellərin, yaxud tikişlərin arxasında yerləşən hava məkanları bir-birindən 14 m-dən böyük olmayan məsafədə yerləşən möhkəm quraşdırılmış istinad dirəkləri vasitəsilə ayrılır. Şaquli istiqamətdə, nərdivanların, şaxtaları və s.-nin tikişlərinin arxasında yerləşmiş qeyd olunan qapalı hava məkanları hər bir göyertədə bağlanmalıdır.

5 Sərnişin gəmilərinin atriumunda tüstü çıxarıcı sistemlər

Atrium tüstü çıxarıcı sistem ilə təchiz olunur. Tüstü çıxarıcı sistem tələb olunan tüstü aşkarlayıcı sistem vasitəsilə aktivləşdirilir və əl ilə idarə edilmək bacarığına malik olur. Ventilyatorlar elə ölçüdə təchiz edilir ki, otağın daxilindəki bütöv həcmi 10 dəqiqəyə, yaxud daha az vaxta xaric etmək mümkün olsun.

Qayda 9

Yanğının lokallaşdırılması

1 Məqsəd

Bu qaydanın məqsədi yanğının baş verdiyi otaqda yanğını lokallaşdırmaqdan ibarətdir.

Bu məqsədlə, aşağıdakı funksional tələblər qarşılanmalıdır:

.1 gəmi istilik və struktur məhdudlaşdırıcı konstruksiyalara bölünür;

.2 məhdudlaşdırıcı konstruksiyaların istilik izolyasiyası otağın və bitişik məkanların yanğın təhlükəsinə qarşı lazımi diqqəti nəzərə alır; və

.3 deliklərdə və kəsiklərdə taxtapuşların odadavamlılığı qorunub saxlanılır.

2 İstilik və struktur məhdudlaşdırıcı konstruksiyalar

2.1 İstilik və quruluş arakəsməsi

Gəmilərin bütün növləri məkanın yanğın təhlükəsini nəzərə almaqla istilik və quruluş taxtapuşlarına bölünür.

2.2 Sərnişin gəmiləri

2.2.1 Əsas şaquli zonalar və üfüqi zonalar

2.2.1.1

2.2.1.1.1 36-dan çox sərnişin daşıyan gəmilərdə korpus, üst tikili və budkalar «A-60» sinif taxtapuşları vasitəsilə əsas şaquli zonalara bölünür. Pillekənlər və çixıntıların sayı minimuma endirilir, lakin, zəruri olduqları təqdirdə onlar həmçinin «A-60» sinif taxtapuşları də ola bilər. Bir bortda 2.2.3.2 sayılı bənddə müəyyən edilmiş (5), (9), yaxud (10) kateqoriyalı otaq olarsa, yaxud neft yanacağı tankları bölmənin hər iki bortunda olarsa, standart «A-0»-dək azaldıla bilər.

2.2.1.1.2 36 nəfərdən artıq olmayan sərnişin daşıyan gəmilərdə yaşayış otaqları və xidməti otaqlar ərazisində yerləşən korpus, üst tikili və budkalar "A" sinif taxtapuşları tərəfindən əsas şaquli zonalara bölünür. Bu taxtapuşlar 2.2.4 sayılı bənddəki cədvəllərə müvafiq olaraq izolyasiya qiymətinə malik olmalıdır.

2.2.1.2 Praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər, arakəsmə göyertədən yuxarıda yerləşən əsas şaquli zonaları formalaşdıran məhdudlaşdırıcı konstruksiyalar, arakəsmə göyertəsindən dərhal aşağıda yerləşən su keçirməyən arakəsmələrlə bir sırada yerləşir. Əsas şaquli zonaların uclarının su keçirməyən arakəsmələrlə üst-üstə düşməsi məqsədlə, yaxud əsas şaquli zonanın bütöv uzunluğu boyu uzanan iri ictimai otaqları yerləşdirmək məqsədlə əsas şaquli zonaların uzunluğu və eni maksimum 48 m-dək genişləndirilə bilər, bir şərtlə ki, hər hansı göyertədə əsas şaquli zonanın ümumi sahəsi 1,600 m²-dən böyük olmasın. Əsas şaquli zonanın uzunluğu, yaxud eni zonanı məhdudlaşdıran arakəsmələrin ən uzaq nöqtələri arasındakı maksimal məsafədir.

2.2.1.3 Qeyd olunan arakəsmələr bir göyertədən digər göyertədək və korpusun üzünədək və ya digər məhdudlaşdırıcı konstruksiyalaradək uzanır.

2.2.1.4 Sprinklərlərlə olan zona ilə sprinklərlərsiz zona arasında müvafiq maneəni təmin etmək məqsədlə əsas şaquli zona üfüqi "A" sinif taxtapuşları vasitəsilə üfüqi zonalara bölünərsə, bu bölmələr, bitişik olan əsas şaquli zona arakəsmələrindən korpusun üzünə kimi, yaxud gəminin xarici məhdudlaşdırıcı konstruksiyalarına kimi uzanır və onlar 9.4-cü cədvəldə verilmiş odadavamlı izolyasiya və odadavamlılıq qiymətlərinə müvafiq olaraq izole edilir.

2.2.1.5.2.1.5

2.2.1.5.1 Əsas şaquli zona arakəsmələrinin quraşdırılması gəminin nəzərdə tutulan istifadə məqsədini əngəlləyə bilən avtomobil, yaxud dəmir yol bərəsi kimi xüsusi məqsədlər üçün konstruksiya edilmiş gəmilərdə xüsusi olaraq yanğının yayılmasının qarşısını almaq üçün Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş məhdudlaşdırıcı vasitələr nəzərdə tutulur. Xidməti otaqlar və gəminin ehtiyatlar üçün anbarları tətbiq edilən qaydalara müvafiq olaraq ro-ro göyertələrində yerləşdirilməməlidir.

2.2.1.5.2 Halbuki, xüsusi kateqoriyalı otaqlara malik gəmidə qeyd olunan otaqlar tətbiq edilən 20 sayılı qaydanın müddəalarına cavab verməli və qeyd olunan əmələtmə bu fəsilə müəyyən edilmiş digər tələblərlə ziddiyyət yaradarsa, o halda, 20 sayılı qaydanın tələbləri üstünlük təşkil edir.

2.2.2 Əsas şaquli zona daxilində arakəsmələr

2.2.2.1 "A" sinif taxtapuşlarına aid edilməsi tələb olunmayan, 36-dan çox sərnişin

daşıyan gəmilərdə arakəsmələr 2.2.3 sayılı bənddəki cədvəllərdə təsvir edilmiş ən azı «B» sinif, yaxud "C" sinif bölmələrdən ibarət olur.

2.2.2.2 "A" sinif taxtapuşlarına aid edilməsi tələb olunmayan, 36 nəfərdən artıq olmayan sərnəşin daşıyan gəmilərdəki yaşayış otaqlarında və xidməti otaqlarda olan arakəsmələr 2.2.4 sayılı bənddəki cədvəllərdə təsvir edilmiş ən azı «B» sinif, yaxud "C" sinif taxtapuşlarından ibarət olur. Bundan əlavə, "A" sinif taxtapuşlarına aid edilməsi tələb olunmayan dəhlizlərin arakəsmələri aşağıdakı hallar istisna olmaqla, «B» sinifli taxtapuşlarından ibarət olur və bir göyertədən digər göyertəyədək uzanır:

.1 əgər kəsintisiz «B» sinifli tavanlar, yaxud tikişlər arakəsmənin hər iki tərəfində quraşdırılmış olarsa, o halda, kəsintisiz tavanın, yaxud tikişin arxasındakı arakəsmənin bir hissəsi, qalınlığı və tərkibi «B» sinifli taxtapuşların inşasında məqbul hesab edilən materialdan hazırlanmalıdır, lakin, o, yalnız Administrasiyanın qənaətinə görə əqlabatan və praktiki cəhətdən mümkün hesab edildiyi halda «B» sinifli odadavamlılıq standartları səviyyəsinə uyğun gəlməlidir.

.2 əgər gəmi avtomatik sprinkler sistemi vasitəsilə mühafizə olunarsa, Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq, dəhlizlərin arakəsmələri dəhlizin tavanında sona çata bilər, bir şərtlə ki, qeyd olunan arakəsmələr və tavanlar «B» sinif standartına aid olsun və 2.2.4 sayılı bəndin tələblərinə uyğun gəlsin. Qeyd olunan arakəsmələrdə bütün qapılar və çərçivələr tez alışmayan materiallardan hazırlanır və quraşdırılmış olduqları arakəsmə kimi eyni odadavamlılıq səviyyəsinə malik olur.

2.2.2.3 2.2.2.2 sayılı bənddə göstərilmiş dəhlizlərin arakəsmələri istisna olmaqla, "B" sinif taxtapuşlarına aid edilməsi tələb olunan arakəsmələr bir göyertədən digər göyertəyə və korpusun üzünədək, yaxud digər məhdudlaşdırıcı konstruksiyalara kimi uzanır. Halbuki, bitişik arakəsmə kimi eyni odadavamlılıq səviyyəsinə malik arakəsmənin hər iki tərəfində kəsintisiz «B» sinifli tavan, yaxud tikiş quraşdırılırsa, o halda arakəsmə kəsintisiz tavan, yaxud tikişdə sona çata bilər.

2.2.3 36-dan çox sərnəşin daşıyan gəmilərdə arakəsmələrin və göyertələrin odadavamlılığı

2.2.3.1 Sərnəşin gəmilərində arakəsmələrin və göyertələrin odadavamlılığına dair spesifik müddəalara uyğunluğuna əlavə olaraq, bütün arakəsmələrin və göyertələrin minimal odadavamlılıq səviyyəsi 9.1 və 9.2 sayılı cədvəllərdə təsvir edildiyi kimi olmalıdır. Əgər gəminin hər hansı xüsusi konstruksiya özəlliklərinə görə cədvəl üzrə hər hansı taxtapuşun minimal odadavamlılıq qiymətini müəyyən etməkdə çətinlik yaranarsa, qeyd olunan qiymətlər Administrasiyanın razılığına əsasən təyin edilir.

2.2.3.2 Cədvəllərin tətbiqi zamanı aşağıdakı tələbləri əsas götürülür:

.1 Cədvəl 9.1 nə əsas şaquli zonalər, nə də üfüqi zonalərlə həmsərhəd olmayan arakəsmələr üçün tətbiq edilmir. Cədvəl 9.2 nə əsas şaquli zonalərdə taxçalar əmələ gətirməyən, nə də üfüqi zonaləri məhdudlaşdırmayan göyertələr üçün tətbiq edilmir.

.2 bitişik məkanlar arasında məhdudlaşdırıcı konstruksiyalar üçün tətbiq edilən müvafiq odadavamlılıq standartlarını təyin etmək üçün qeyd olunan otaqlar aşağıdakı (1) –dən (14) –dək kateqoriyalarda göstərilmiş yanğın təhlükəsinə müvafiq olaraq təsnif edilir. Əgər otağın içərisində olan əşyalar və otağın istifadəsi bu qaydanın məqsədi üçün təsnif edilməkdə şübhə yaradarsa, yaxud bir otağa iki və ya daha artıq təsnifat təyin etmək mümkün olarsa, ona məhdudlaşdırıcı konstruksiya ilə əlaqədar ən ciddi tələb kimi baxılmalıdır. Bir otağın daxilində 30 %-dən kiçik kommunikasiya dəliklərinə malik otaq ayrıca otaqlar hesab edilir. Qeyd olunan nisbətən kiçik otaqların məhdudlaşdırıcı arakəsmələrinin və göyertələrinin odadavamlılığı 9.1 və 9.2 sayılı cədvəllərdə təsvir edildiyi kimi olmalıdır. Hər bir kateqoriyanın adı məhdudlaşdırıcı deyil, daha çox səciyyəvidir. Hər bir kateqoriyadan əvvəl gələn mötərizələrdəki rəqəm cədvəllərdəki

müvafiq sütuna, yaxud sıralara aid edilir.

(1) İdarəetmə postları

Qəza-enerji mənbələri və işıqlandırma sisteminin yerləşdiyi otaqlar.

Sükan budkası və şturman budkası.

Gəminin radio avadanlıqlarının yerləşdiyi otaqlar.

Yanğınsöndürmə postları.

Əgər əsas mexanizmlərin yerləşdiyi otağın xaricində yerləşərsə, əsas mexanizmlər üçün mərkəzi idarəetmə postu. Mərkəzləşmiş qəza-səs ucaldıcı sistem stansiyaları və avadanlıqlarının yerləşdiyi otaqlar.

(2) Nərdivanlar

Sərnişinlər və ekipaj üçün və onların hasarlanmış yerləri üçün daxili nərdivanlar, liftlər, bütövlükdə hasarlanmış qəza çıxışı şaxtaları və eskalatorlar (tam şəkildə maşın otaqlarında yerləşənlərdən başqa). Yalnız bir səviyyədə hasarlanmış nərdivanla əlaqədar olaraq, o, yanğından ayrıca mühafizə qapısına malik olmayan otağın bir hissəsi kimi diqqətdə saxlanmalıdır.

(3) Dəhlizlər

Sərnişin və ekipaj dəhlizlər və vestibüllər.

(4) Təxliyə məntəqələri və xaricə çıxış yolları.

Xilasedici vasitələrin yerləşdiyi ərazi.

Xilasedici qayıq və xilasedici sal yükləmə və suya endirmə məntəqələrini formalaşdıran açıq göyertə əraziləri və hasarlanmış gəzinti göyertələri.

Toplaşma məntəqələri, daxili və xarici.

Çıxış yolları üçün istifadə edilən xarici pilləkənlər və açıq göyertələr.

Ən yüngül istismar yükü vəziyyətində su səviyyəsində gəminin bortu, xilasedici sal və dəniz-təxliyə sistemlərinin yükləmə məkanlarından aşağıda yerləşən və onlara bitişik olan üst tikililər və budkalar.

(5) Açıq göyertə əraziləri

Xilasedici qayıq və xilasedici sal yükləmə və suya endirmə məntəqələrindən ayrıca yerləşmiş açıq göyertə əraziləri və hasarlanmış gəzinti göyertələri. Bu kateqoriyaya aid edilmək üçün hasarlanmış gəzinti göyertələri üçün mühüm dərəcədə yanğın təhlükəsi olmamalıdır və bu, interyerlərin göyertə mebelinədək məhdudlaşması deməkdir. Bundan əlavə, qeyd olunan otaqlar daimi dəliklər vasitəsilə təbii şəkildə havalandırılmalıdır.

Hava məkanları (üst tikililər və budkaların xaricində yerləşən otaq).

(6) kiçik yanğın təhlükəsinə malik yaşayış otaqlarının sahələri.

Məhdud yanğın təhlükəsinə malik mebel və interyerlərin yerləşdiyi kayutlar.

Məhdud yanğın təhlükəsinə malik mebel və interyerlərin yerləşdiyi ofislər və dispanserlər.

Məhdud yanğın təhlükəsinə malik mebel və interyerlərin yerləşdiyi və 50 m² -dən az göyertə sahəsinə malik ictimai otaqlar.

(7) Orta yanğın təhlükəsinə malik yaşayış otaqlarının sahələri.

Məhdud yanğın təhlükəsinə malik olmayan mebel və interyerlərin yerləşdiyi (6) və daha yüksək kateqoriyalı məkanlar.

Məhdud yanğın təhlükəsinə malik mebel və interyerlərin yerləşdiyi və 50 m² və daha böyük göyertə sahəsinə malik ictimai otaqlar.

Yaşayış otaqlarının sahələrində 4 m² -dən kiçik olan sahələrə malik ayrıca yerləşmiş anbarlar və kiçik anbar otaqları (tezalışan mayelərin saxlanmadığı).

~~Satış dükanları.~~ (Bu sənəd tərəfindən ləğv edilib: Res.MSC.216(82)) Kinobudkalar və kino lentlərinin yerləşdiyi otaqlar.

Dietik mətbəxlər (açıq alov daşımayan).

Laboratoriyalar (tezalışan mayelərin saxlanmadığı).

Apteklər.

Kiçik quruducu otaqlar (4 m², yaxud nisbətən kiçik göyertə sahəsinə malik).

Qiyətli əşyaları saxlamaq üçün otaqlar.

Əməliyyat otaqları.

(8) Nisbətən böyük yanğın təhlükəsinə malik yaşayış otaqlarının sahələri

Məhdud yanğın təhlükəsinə malik mebel və interyerlərin yerləşdiyi və 50 m² və daha böyük göyertə sahəsinə malik ictimai otaqlar.

Bərbərxanalar və gözəllik otaqları. Saunalar

Satış dükanları (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82))

(9) Sanitar və analogi otaqlar.

Ümumi sanitariya otaqlar, duş, vanna, tualet otaqları və s.

Kiçik camaşırxana otaqları.

Qapalı çimərlik əraziləri.

Yaşayış otaqlarının ərazilərində isti xörəklər hazırlamaq üçün ləvazimatlarının olmadığı ayrıca bufet sahələri.

Fərdi sanitariya otaqları ayrıldıqları otağın bir hissəsi hesab olunur.

(10) az, yaxud heç bir yanğın təhlükəsi törətməyən tanklar, boş otaqlar və köməkçi mexanizm otaqları.

Gəminin bir hissəsində qurulmuş su çənləri.

Boş sahələr və kofferdamlar.

Təzyiqli yağlama sistemə malik olmayan və tezalışan maddələrin saxlanması qadağan edilən köməkçi mexanizm otaqları, məsələn: ventilyasiya və hava-kondisioneri otaqları; braşpil otağı; sükan ötürücüsü otağı; stabilizasiya avadanlıqları otağı; elektrik avar mühərriki otağı; yağla işləyən elektrik transformatorlarından (10 kVA-dan yüksək) başqa paylayıcı şitlər və tam elektriklə işləyən avadanlıqlar bölmələrindən ibarət olmayan otaqlar; avarlı val tunelləri və boru xətləri tunelləri;

Nasoslar və soyuducu maşın üçün otaq (tezalışan mayeləri daşımayan, yaxud istifadə emtəyən).

Yuxarıdakı siyahıda sadalanan otaqlara xidmət göstərən qapalı şaxtalar. Boru və ya qapalı şaxtalar kimi digər qapalı şaxtalar.

(11) Köməkçi mexanizm otaqları, yük otaqları, yük və digər neft məhsulları tankları və orta yanğın təhlükəsinə malik digər analoji otaqlar

Neft məhsulları üçün yük tankları.

Yük anbarları, şaxtalar və pilləkənlər.

Soyuducu kameralar.

Neft yanacağı tankları (mexanizm olmayan otaqda ayrıca quraşdırılmış).

Tezalışan maddələrin saxlanması icazə verən avarlı val tunelləri və boru xətləri tunelləri

(10)-cu kateqoriyaya aid təzyiqli yağlama sisteminə malik mexanizm yerləşmiş, yaxud tezalışan maddələrin saxlanması icazə verilən köməkçi mexanizm otaqları.

Neft yanacağı qəbulu məntəqələri.

Yağla işləyən elektrik transformatorlarının yerləşdiyi otaqlar (10 kVA-dan yüksək).

Turbinlər və porşenli buxar mühərriklərini hərəkətə gətirən köməkçi elektrik generatorlarının, eləcə də 110 kVt gücə malik kiçik daxili yanma mühərriklərinin, sprinkerlərin, suvarma sisteminin, yaxud yanğınsöndürmə nasoslarının, quruducu nasosların və s.-in yerləşdiyi otaqlar

Yuxarıda sadalanan otaqlara xidmət göstərən qapalı şaxtalar.

(12) maşın otaqları və əsas kambuzlar.

Əsas mexanizmlər şöbəsi (elektrik avar mühərriki şöbələri istisna olmaqla) və qazan şöbələri.

Daxili yanma mühərriki, yaxud digər maye yanacaq yandıran, qızdırıcı, yaxud nasoslayıcı qurğuların yerləşdiyi (10) və (11)-ci kateqoriyalara aid olan otaqlar istisna olmaqla, köməkçi mexanizm otaqları.

Əsas kambuzlar və onların köməkçi otaqları.

Yuxarıda sadalanan otaqlara xidmət edən şaxtalar və keçidlər.

(13) Anbar otaqları, emalatxanalar, bufet sahələri və s.

Kambuzların bir hissəsi olmayan əsas bufet sahələri.

Əsas camaşirxana.

İri quruducu otaqlar (4 m² -dən artıq göyertə sahəsində məxsus).

Kiçik dükənlər. Poçt və baqaj otaqları. Zibil üçün otaqlar.

Emalatxanalar (maşın otaqlarının, kambuzların və s.-in bir hissəsi olmayan). Tezalışan mayelərin saxlanması üçün şərait olan otaqlardan başqa 4 m² -dən böyük sahəyə malik şkaflar və anbar otaqları.

(14) Tezalışan mayelərin saxlandığı digər otaqlar

Boya otaqları.

Tezalışan mayelərin saxlandığı anbar otaqları (o cümlədən, boyalar, dərmanlar və s.).

Laboratoriyalar (tezalışan mayelərin saxlandığı)

.3 Əgər iki otaq arasındakı məhdudlaşdırıcı konstruksiya üçün odadavamlılıq üçün bir qiymət göstərilərsə, həmin qiymət bütün hallarda tətbiq olunur:

.4 Əgər cədvəldə xətt ortaya çıxarsa, onda 2.2.2 sayılı bəndin müddəalarına baxmayaraq, məhdudlaşdırıcı konstruksiyaların materialı və ya odadavamlılığı üçün xüsusi tələb olmur; və

.5 Administrasiya (5)-ci kateqoriyaya aid olan otaqlarla əlaqədar 9.1 sayılı cədvəldəki izolyasiya qiymətlərinin budkalar və üst tikililərin sonuna tətbiq edilməsi və 9.2 sayılı cədvəldəki izolyasiya qiymətlərinin açıq göyertələrə tətbiq edilməsini müəyyən etməlidir. 9.1, yaxud 9.2 sayılı cədvəllərin (5)-ci kateqoriyalarında heç bir halda otaqların hasarlanması tələb olunmur; belə ki, Administrasiyanın fikrincə, həmin otaqları hasarlamaq lazım deyil.

Cədvəl 9.1 Əsas şaquli zonaları, yaxud üfüqi zonaları məhdudlaşdırmayan arakəsmələr

Otaqlar		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
İdarəetmə məntəqələri	(1)	B-0 ^a	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Nərdivanlar	(2)		A-0 ^a	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0 ^c	A-0	A-15	A-30	A-15	A-30
Dəhlizlər	(3)			B-15	A-60	A-0	B-15	B-15	B-15	B-15	A-0	A-15	A-30	A-0	A-30
Təxliyə məntəqələri və xarici çıxış marşrutları	(4)					A-0	A-60 ^{b,d}	A-60 ^{b,d}	A-60 ^{b,d}	A-0 ^d	A-0	A-60 ^b	A-60 ^b	A-60 ^b	A-60 ^b
Açıq göyertə sahələri	(5)						A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Az yanğın təhlükəsinə malik yaşayış otaqları	(6)						B-0	B-0	B-0	C	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Orta yanğın təhlükəsinə malik yaşayış otaqları	(7)							B-0	B-0	C	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60
Böyük yanğın təhlükəsinə malik yaşayış otaqları	(8)								B-0	C	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Sanitar və analogi otaqlar	(9)									C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Az, yaxud heç bir yanğın təhlükəsi olmayan tanklar, boş məkanlar və köməkçi mexanizm otaqları	(10)										A-0 ^a	A-0	A-0	A-0	A-0
Köməkçi mexanizm otaqları, yük otaqları, yük və digər neft məhsulları tankları və orta yanğın təhlükəsinə malik digər analogi otaqlar	(11)											A-0 ^a	A-0	A-0	A-15
Mexanizm otaqları və əsas kambuzlar	(12)												A-0 ^a	A-0	A-60
Anbar otaqları, emalatxanalar, bufetlər və s.	(13)													A-0 ^a	A-0
Tezalısan mayelərin saxlandığı digər otaqlar	(14)														A-30

Növbəti cədvəl 9.2-də qeydlərə baxın

Cədvəl 9.2 – Ya əsas şaquli, ya da məhdudlaşdırıcı üfüqi zonalarda pilləkənləri yaratmayan göyertələr

Aşağıdakı otaqlar↓	Yuxarıdakı otaq→	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
--------------------	------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------	------	------

İdarəetmə məntəqələri	(1)	A-30	A-30	A-15	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Nərdivanlar	(2)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Dəhlizlər	(3)	A-15	A-0	A-0 ^a	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Təxliyə məntəqələri və xarici çıxış marşrutları	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Açıq göyertə sahələri	(5)	A-0	A-0	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Az yanğın təhlükəsinə malik yaşayış otaqları	(6)	A-60	A-15	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Orta yanğın təhlükəsinə malik yaşayış otaqları	(7)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Böyük yanğın təhlükəsinə malik yaşayış otaqları	(8)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-15	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Sanitar və analogi otaqlar	(9)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Az, yaxud heç bir yanğın təhlükəsi olmayan tanklar, boş məkanlar və köməkçi mexanizm otaqları	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0 ^a	A-0	A-0	A-0	A-0
Köməkçi mexanizm otaqları, yük otaqları, yük və digər neft məhsulları tankları və orta yanğın təhlükəsinə malik digər analogi otaqlar	(11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0 ^a	A-0	A-0	A-30
Mexanizm otaqları və əsas kambuzlar	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30	A-30 ^a	A-0	A-60
Anbar otaqları, emalatxanalar, bufetlər və s.	(13)	A-60	A-30	A-15	A-60	A-0	A-15	A-30	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Tezalısan mayelərin saxlandığı digər otaqlar	(14)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-60	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

Qeyd: 9.1 və 9.2-ci cədvəllərə tətbiq edilməlidir.

a Əgər bitişik otaqlar eyni kateqoriyaya aid edilərsə və "a" indeksi ilə işarələnərsə, onda, əgər Administrasiya bunu lüzumsuz hesab edərsə, qeyd olunan otaqların arasında arakəsmə, yaxud göyertə quraşdırmağa ehtiyac yoxdur. Məsələn, (12)-ci kateqoriyada kambuzla ona bitişik bufet arasında arakəsmə tələb olunmur, bir şərtlə

ki, bufetin arakəsmələri və göyertələri kambuzun məhdudlaşdırıcı konstruksiyalarının odadavamlılığını təmin etsin. Halbuki, hər iki otaq (12)-ci kateqoriyaya aid edildiyinə baxmayaraq, kambuz və maşın otağı arasında arakəsmə tələb olunur.

b Ən yüngül istismar yükü vəziyyətində su səviyyəsində gəminin burtu, xilasedici sallardan və dəniz-təxliyə sistemlərindən aşağıda və onlara bitişik ərazilərdə yerləşən üst tikili və budkalar "A-30" standartına kimi azaldıla bilər.

c Nərdivan üçün hasarlanmış yerdə bütövlükdə ictimai tualetlər quraşdırılarsa, nərdivan üçün hasarlanmış yerdə olan ictimai tualet odadavamlılıq səviyyəsinə görə «B» sinfinə aid edilə bilər.

d (6), (7), (8) və (9) kateqoriyalı otaqlar tamamilə toplaşma məntəqəsinin xarici hissəsində yerləşərsə, bu otaqların arakəsmələri odadavamlılıq səviyyəsinə görə «B-0» sinfinə aid edilə bilər. Audio, video və işıq qurğuları üçün idarəetmə postları toplaşma məntəqəsinin bir hissəsi hesab edilə bilər.

2.2.3.3 Kəsintisiz «B» sinifli tavanlar, yaxud tikişlər, müvafiq göyertələr, yaxud arakəsmələrlə əlaqədar olaraq taxtapuşun bütövlükdə, yaxud qismən tələb olunan izolyasiyanın və odadavamlılığın bir hissəsi kimi qəbul edilə bilər.

2.2.3.4 Saunaların inşası və tərtibatı

2.2.3.4.1 Perimetrinə görə sauna "A" sinifli konstruksiyalarla məhdudlaşır və o, paltar geyinib-soyunan otaqlardan, duş otaqlarından və tualetlərdən ibarət ola bilər. (5), (9) və (10) kateqoriyalarının perimetrinin və otaqlarının daxilindəki əşyalar istisna olmaqla, sauna A-60 standartı ilə izolyasiya edilə bilər.

2.2.3.4.2 Saunalara birbaşa çıxışı olan vanna otaqları onların bir hissəsi hesab edilə bilər. Belə hallarda, sauna və hamam arasındakı qapının yanğın təhlükəsizliyi tələblərinə uyğun gəlməsi tələb olunmur.

2.2.3.4.3 Arakəsmələrin və tavanın üzərindəki ənənəvi ağac tikişə saunada icazə verilir. Sobanın üzərindəki tavan ən azı 30 mm hava boşluğu saxlamaqla odadavamlı lövhə ilə döşənir. Qaynar səthlərdən tezalısan materiallaradək məsafə ən azı 500 mm olmalı, yaxud tezalısan materiallar mühafizə edilməlidir (məsələn, ən azı 30 mm hava boşluğu məsafəsi ilə odadavamlı lövhə).

2.2.3.4.4 Saunada ənənəvi ağacdan hazırlanmış rəflərin istifadəsinə icazə verilir.

2.2.3.4.5 Saunanın qapısı itələməklə xaricə açılır.

2.2.3.4.6 Elektriklə qızdırılan, taymerli sobalar nəzərdə tutulmalıdır.

2.2.4 36 nəfərdən artıq olmayan sərnişin daşıyan gəmilərdə arakəsmələrin və göyertələrin odadavamlılığı

2.2.4.1 Sərnişin gəmilərində arakəsmələrin və göyertələrin odadavamlılığın spesifik müddəalarına uyğunluğuna əlavə olaraq, arakəsmələrin və göyertələrin minimum odadavamlılığı 9.3 və 9.4 sayılı cədvəllərdə təsvir edildiyi kimi olmalıdır.

2.2.4.2 Cədvəllərin istifadəsi zamanı aşağıdakı tələblər rəhbər tutulur:

.1 9.3 və 9.4 sayılı cədvəllər bitişik məkanları ayırmaq üçün müvafiq şəkildə arakəsmələrə və göyertələrə tətbiq edilir.

.2 Bitişik məkanlar arasında taxtapuşlara tətbiq edilən müvafiq odadavamlılıq standartlarını müəyyən etmək üçün qeyd olunan otaqlar aşağıdakı (1)-dən (11)-dək olan kateqoriyalarda göstərildiyi kimi, onların yanğın təhlükəsinə uyğun olaraq təsnif edilir. Əgər otağın içərisində olan əşyalar və otağın istifadəsi bu qaydanın məqsədi

üçün təsnif edilməsində şübhə yaradarsa, yaxud bir otağa iki və ya daha artıq təsnifat təyin etmək mümkün olarsa, ona məhdudlaşdırıcı konstruksiya ilə əlaqədar ən ciddi tələb kimi baxılmalıdır. Bir otağın daxilində 30 %-dən kiçik kommunikasiya dəliklərinə malik otaq ayrıca otaqlar hesab edilir. Qeyd olunan nisbətən kiçik otaqların məhdudlaşdırıcı arakəsmələrinin və göyertələrinin odadavamlılığı 9.3 və 9.4. sayılı cədvəllərdə təsvir edildiyi kimi olmalıdır. Hər bir kateqoriyanın adı məhdudlaşdırıcı deyil, daha çox səciyyəvidir. Hər bir kateqoriyadan əvvəl gələn mötərizələrdəki rəqəm cədvəllərdəki müvafiq sütuna, yaxud sıralara aid edilir.

(1) İdarəetmə postları

Qəza-enerji mənbələri və işıqlandırma sisteminin yerləşdiyi otaqlar.

Sükan budkası və şturman budkası.

Gəminin radio avadanlıqlarının yerləşdiyi otaqlar.

Yanğınsöndürmə postları.

Əgər əsas mexanizmlərin yerləşdiyi otağın xaricində yerləşərsə, əsas mexanizmlər üçün mərkəzi idarəetmə postu.

Mərkəzləşmiş yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı avadanlıqlarının yerləşdiyi otaqlar.

(2) Dəhlizlər

Sərnişin və ekipaj dəhlizlər və vestibüllər.

(3) Yaşayış otaqlarının əraziləri

Dəhlizlər istisna olmaqla, 3.1 sayılı qaydada müəyyən edilən otaqlar.

(4) Nərdivanlar

Sərnişinlər və ekipaj üçün və onların hasarlanmış yerləri üçün daxili nərdivanlar, liftlər, bütövlükdə hasarlanmış qəza çıxışı şaxtaları və eskalatorlar (tam şəkildə maşın otaqlarında yerləşənlərdən başqa).

Yalnız bir səviyyədə hasarlanmış nərdivanla əlaqədar olaraq, o, yanğından ayrıca mühafizə qapısına malik olmayan otağın bir hissəsi kimi diqqətdə saxlanmalıdır.

(5) Xidməti otaqlar (aşağı riskli)

Tezalışan mayelərin saxlanması üçün şərait olmayan və 4 m² -dən kiçik olan sahələrə malik anbarlar və anbar otaqları və quruducu otaqlar və camaşirxanalar.

(6) A kateqoriyalı maşın otaqları

3.31 sayılı qaydada müəyyən edilən otaqlar.

(7) digər maşın otaqları

Elektrik avadanlıqları üçün otaqlar (telefon stansiyaları, hava kondisioneri kanalları üçün otaqlar).

A kateqoriyalı mexanizm otaqları istisna olmaqla, 3.30 sayılı qaydada müəyyən edilən otaqlar.

(8) Yük otaqları

Yük üçün istifadə edilən bütün otaqlar (o cümlədən, neft yükü tankları) və xüsusi kateqoriyalı otaqlardan başqa, qeyd olunan otaqlar üçün şaxtalar və pilləkənlər.

(9) Xidməti otaqlar (yüksək riskli)

4 m², yaxud daha böyük sahələrə malik olan kambuzlar, isti xörəklər hazırlamaq üçün ləvazimatların yerləşdiyi bufet sahələri, boya və lampa otaqları, anbarlar və anbar otaqları, maşın otaqlarının bir hissəsini təşkil edən otaqlardan başqa, tezalışan mayelərin saxlanması üçün otaqlar.

(10) Açıq göyertələr

Az, yaxud heç bir yanğın təhlükəsinə malik olmayan açıq göyertə əraziləri və

hasarlanmış gəzinti göyertələri. Hasarlanmış gəzinti göyertələri üçün mühüm dərəcədə yanğın təhlükəsi olmamalıdır və bu, mebellə təchizat dedikdə, onun göyertə mebelinədək məhdudlaşdırılması kimi başa düşülməlidir. Bundan əlavə, qeyd olunan otaqlar daimi dəliklər vasitəsilə təbii şəkildə havalandırılmalıdır. Hava məkanları (üst tikililər və budkaların xaricində yerləşən otaq).

(11) Xüsusi kateqoriyalı otaqlar və ro-ro otağı

3.41 və 3.46 sayılı qaydada müəyyən edilən otaqlar.

.3 Avtomatik sprinkler sistemi ilə mühafizə edilməyən əsas şaquli zona, yaxud üfüqi zona daxilində iki otaq arasında Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq, yaxud heç biri mühafizə olunmayan qeyd olunan zonaların arasında məhdudlaşdırıcı konstruksiyanın tətbiq edilən odadavamlılıq standartını müəyyən edən zaman bu cədvəllərdə verilən iki qiymətdən nisbətən yüksək olanı tətbiq edilir;

.4 Avtomatik sprinkler sistemi ilə mühafizə edilməyən əsas şaquli zona, yaxud üfüqi zona daxilində iki otaq arasında Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq, yaxud heç biri mühafizə olunmayan qeyd olunan zonaların arasında məhdudlaşdırıcı konstruksiyanın tətbiq edilən odadavamlılıq standartını müəyyən edən zaman bu cədvəllərdə verilən iki qiymətdən nisbətən az olanı tətbiq edilir; Yaşayış otaqlarında və xidməti otaqlarda sprinklərlə olan zona ilə sprinklərlərsiz zona qarşılaşarsa, bu cədvəllərdə verilən iki qiymətdən nisbətən yüksək olanı zonalar arasındakı taxtapuşa tətbiq edilir;

2.2.4.3 Kəsintisiz «B» sinifli tavanlar, yaxud tikişlər, müvafiq göyertələr, yaxud arakəsmələrlə əlaqədar olaraq taxtapuşun bütövlükdə, yaxud qismən tələb olunan izolyasiyanın və odadavamlılığın bir hissəsi kimi qəbul edilə bilər.

2.2.4.4 11.2 sayılı qaydada tələb edilən polad, yaxud digər ekvivalent materialdan hazırlanmağı tələb edilən xarici məhdudlaşdırıcı konstruksiyalar, pəncərələr və bort illüminatorlarını yerləşdirmək üçün deşilə bilər, bir şərtlə ki, sərnişin gəmilərinin məhdudlaşdırıcı konstruksiyaları «A» sinifli odadavamlılığa malik olmağı üçün heç bir tələb olmasın. Eyni şəkildə, «A» sinifli odadavamlılığa malik olmağı üçün heç bir tələb olmayan qeyd olunan məhdudlaşdırıcı konstruksiyalarda qapılar Administrasiyanın razılığına əsaslanan materiallardan hazırlana bilər.

2.2.4.5 Saunalar 2.2.3.4 sayılı bəndlərin tələblərinə cavab verməlidir.

Cədvəl 9.3 - bitişik otaqları ayıran arakəsmələrin odadavamlılığı (Bu sənəd vasitəsilə dəyişiklik edilib: Res.MSC.338(91))

Otaqlar		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
İdarəetmə məntəqələri	(1)	A-0 ^c	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*	A-60
Dəhlizlər	(2)		C ^e	B-0 ^e	A-0 ^a B-0 ^e	B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^d	*	A-30 ^g
Yaşayış otaqları	(3)			C ^e	A-0 ^a B-0 ^e	B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^d	*	A-30 A-0 ^d
Nərdivanlar	(4)				A-0 ^a B-0 ^e	A-0 ^a B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^d	*	A-30 ^g

Xidməti otaqlar (aşağı riskli)	(5)					C ^e	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
A kateqoriyalı maşın otaqları	(6)						*	A-0	A-0	A-60	*	A-60
Digər maşın otaqları	(7)							A-0 ^b	A-0	A-0	*	A-0
Yük otaqları	(8)								*	A-0	*	A-0
Xidməti otaqlar (yüksek riskli)	(9)									A-0 ^b	*	A-30
Açıq göyertələr	(10)										*	A-0
Xüsusi kateqoriyalı otaqlar və ro-ro otaqları	(11)											<u>A-30</u> ^g

Cədvəl 9.4 - bitişik otaqları ayıran göyertələrin odadavamlılığlar (Bu sənəd vasitəsilə dəyişiklik edilib: Res.MSC.338(91))

Aşağıdakı otaqlar	Yuxarıdakı otaqlar	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
İdarəetmə məntəqələri	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	<u>A-60</u> ^g
Dəhlizlər	(2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	<u>A-30</u> ^g
Yaşayış otaqları	(3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30 A-0 ^d

Nərdivanlar	(4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	<u>A-30^g</u>
Xidməti otaqlar (aşağı riskli)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
A kateqoriyalı maşın otaqları	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60 ^f	A-30	A-60	*	A-60
Digər maşın otaqları	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*	A-0
Yük otaqları	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*	A-0
Xidməti otaqlar (yüksək riskli)	(9)	A-60	A-30 A-0 ^d	A-30 A-0 ^d	A-30 A-0 ^d	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Açıq göyərtələr	(10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	-	A-0
Xüsusi kateqoriyalı otaqlar və ro-ro otaqları	(11)	A-60	<u>A-30^g</u>	A-30 A-0 ^d	<u>A-30^g</u>	A-0	<u>A-60^g</u>	A-0	A-0	A-30	A-0	<u>A-30^g</u>

Qeydlər: 9.3 və 9.4 sayılı cədvəllərin hər ikisi üçün müvafiq şəkildə tətbiq edilməlidir.

a Hansı üçün tətbiq edildiyini aydınlaşdırmaq üçün bu bəndlərə baxın: 2.2.2 və 2.2.5.

b Əgər bitişik otaqlar eyni kateqoriyaya aid edilərsə və "b" indeksi ilə işarələnsə, onda, cədvəllərdə göstərilən nominal qiymətə malik arakəsmə, yaxud göyərtə yalnız bitişik otaqlar müxtəlif məqsədlər üçün olduğu zaman tələb edilir. (məsələn, (9)-cu kateqoriyada). Kambuzlar arasında arakəsmə tələb edilmir, lakin, boyaq otağının yaxınlığındakı kambuz «A-0» arakəsməsini tələb edir.

c Sükan budkası və şturman budkasını bir-birindən ayıran arakəsmə "B-0" nominal qiymətə malik ola bilər. Əgər sonuncusu (təhlükəsizlik mərkəzi) naviqasiya körpüsündə yerləşərsə, naviqasiya körpüsünü və təhlükəsizlik mərkəzini ayıran həmin arakəsmələr üçün heç bir yanğın üzrə nominal qiymət tələb olunmur (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82)).

d Bu bəndlərə baxın: 2.2.4.2.3 və 2.2.4.2.4.

e 2.2.1.1.2 sayılı bəndin tətbiqi üçün "B-0" və "C" Cədvəl 9.3-də «A-0»-ni ifadə edir.

f əgər (7) sayılı kateqoriyaya aid olan maşın otağında Administrasiyanın fikrincə, az, yaxud heç bir yanğın təhlükəsi olmazsa, odadavamlı izolyasiyanın yerləşdirilməsi tələb olunmur.

g 1 iyul 2014-cü il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilər ən azı 1.2 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, gəmi inşa olunduğu zaman tətbiq edilən əvvəlki tələblərə cavab verməlidir. (Bu sənəd tərəfindən əlavə

edilib: Res.MSC.338(91))

* Cədvəllərdəki ulduzcuq o deməkdir ki, taxtapuşun poladdan, yaxud digər ekvivalent materialdan hazırlanması tələb olunur, lakin, onun "A" sinif standartına aid olmağı tələb edilmir.

Halbuki, (10) sayılı kateqoriyaya aid edilən göyertələr istisna olmaqla, göyertələrdə elektrik kabellərinin, boruların və ventilyasiya kanallarının çəkilməsi üçün deşilmə əməliyyatları aparılırsa, qeyd olunan deşilmə əməliyyatları alovun və tüstünün keçməsinin qarşısını almaq üçün kip (hava keçirməyən) şəkildə yerinə yetirilməlidir. Əgər stasionar qaz ilə yanğınsöndürmə sistemi quraşdırılmazsa, idarəetmə postları (qəza generatorlar) və açıq göyertələr arasındakı taxtapuşlar bağlayıcı vasitələr olmadan hava toplama dəliyinə malik ola bilər. 2.2.1.1.2 sayılı bəndin tətbiqi üçün (8) və (10) sayılı kateqoriyalar istisna olmaqla, 9.4 sayılı cədvəldəki ulduzcuq «A-0» kimi oxunmalıdır.

2.2.5 Yaşayış otaqları ərazisində nərdivanlar və liftlərin mühafizəsi

2.2.5.1 Nərdivanlar aşağıdakı hallar istisna olmaqla bütün dəliklərdə məcburi bağlanış vasitəsinə malik "A" sinif taxtapuşlarını yaradan hasarlanmış yerlərin daxilində olur:

.1 yalnız iki göyertəni birləşdirən nərdivanı hasarlamaq lazımdır, bir şərtlə ki, göyertənin odadavamlılığı qoşa göyertəli tək otaqda etibarlı arakəsmələr, yaxud özü bağlanan qapılar vasitəsilə qorunub saxlansın. Nərdivan qoşa göyertəli tək otaq daxilində bağlansa, nərdivan üçün hasarlanmış yer 2.2.3, yaxud 2.2.4 sayılı bəndlərə müvafiq olaraq mühafizə edilir; və

.2 nərdivanları açıq şəkildə ictimai otaqlarda yerləşdirmək olar, bir şərtlə ki, onlar bütövlükdə ictimai otaqların daxilinə sığsın.

2.2.5.2 Lift şaxtaları da elə qurulur ki, bir qoşa göyertədən digərinə tüstü və alovun keçməsinə əngəlləsin və elə mühafizə vasitələri ilə mühafizə edilir ki, yelçəkənə və tüstüyə nəzarət etmək mümkün olsun. Nərdivan üçün hasarlanmış yerlərdə yerləşmiş liftlərin mexanizmləri ayrı-ayrı otaqlarda qurulur, lift kabelləri üçün kiçik keçidlər istisna olmaqla, həmin otaqlar məhdudlaşdırıcı polad konstruksiyalarla əhatə olunur. Dəhlizlərdən, ictimai otaqlardan, xüsusi kateqoriyalı otaqlardan, nərdivanlardan və xarici ərazilərdən başqa, digər otaqlara açılan liftlər nərdivanlar tərəfə, o cümlədən, xaricə çıxma vasitələri tərəfə açılmamalıdır.

2.2.6 Kayutların eyvanlarının tərtibatı

1 iyul, 2008-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş sərnişin gəmilərində bitişik kayut balkonlarını ayıran yük daşımayan arakəsmələr yanğınlı mübarizə aparmaq məqsədilə ekipaj vasitəsilə hər iki tərəfdən açılmaq imkanına malik olmalıdır. (Əlavə edilib Res.MSC.216(82))

2.2.7 Atriumun mühafizəsi

2.2.7.1 Atrium 9.2 və 9.4 sayılı cədvəllərə müvafiq olaraq müəyyən edilmiş odadavamlılıq səviyyəsinə malik "A" sinif taxtapuşlarını yaradan hasarlanmış yerlərin

daxilində olur:

2.2.7.2 atrium daxilində otaqları ayıran göyertələr 9.2 və 9.4 sayılı cədvəllərə müvafiq olaraq müəyyən edilmiş odadavamlılıq səviyyəsinə malik olmalıdır. (Əlavə edilib Res.MSC.216(82))

2.3.1 Yaşayış otaqlarının ərazisində mühafizə üsulları

2.3.1.1 Yaşayış otaqlarında və xidməti otaqlarda və idarəetmə postlarında aşağıdakı mühafizə metodlarından biri tətbiq edilir:

.1 IC metodu - 7.5.5.1 sayılı qaydanın tələb etdiyi hallar istisna olmaqla, adətən, yaşayış otaqlarında və xidməti otaqlarda avtomatik sprinkləri, yanğın aşkarlayıcısını və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq signalı sistemini quraşdırmadan odadavamlı "B", yaxud "C" sinif taxtapuşlara malik daxili taxtapuş arakəsmələrinin inşa edilməsi; yaxud

2 IIC metodu - Adətən, daxili taxtapuş arakəsmələrin növünə məhdudiyət qoymadan, yanğının baş verə bildiyi yerdə - bütün otaqlarda yanğıni aşkar etmək və söndürmək üçün 7.5.5.2 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi avtomatik sprinklerin, yanğın aşkarlayıcısının və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq signalı sisteminin quraşdırılması; yaxud

.3 IIIC metodu - Adətən, daxili taxtapuş arakəsmələrin növünə məhdudiyət qoymadan, yanğının baş verə bildiyi yerdə - bütün otaqlarda yanğıni aşkar etmək və söndürmək üçün 7.5.5.2 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, stasionar yanğın aşkarlayıcısının və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq signalı sisteminin quraşdırılması, lakin, burada bir istisna hal mövcuddur ki, hər hansı yaşayış otağının, yaxud otaqlarının "A", yaxud «B» sinifli taxtapuş ilə məhdudlaşmış sahəsi heç bir halda 50 m² -i keçməsin. Administrasiya ictimai otaqlar üçün bu sahənin artırılması mümkünlüyünü nəzərdən keçirə bilər.

2.3.1.2 Maşın otaqlarının, idarəetmə postlarının, xidməti otaqların və s.-in məhdudlaşdırıcı arakəsmələrinin tikintisi və izolyasiyasında tez alışmayan materialların istifadəsi və yuxarıdakı nərdivan üçün hasarlanmış yerlərin və dəhlizlərin mühafizəsi 2.3.1.1 sayılı bənddə təsvir edilmiş hər üç metod üçün eynidir.

2.3.2 Yaşayış otaqlarının ərazisində arakəsmələr

2.3.2.1 "B" sinif taxtapuşlarına aid edilməsi tələb olunan arakəsmələr bir göyertədən digər göyertəyə və korpusun üzünədək, yaxud digər məhdudlaşdırıcı konstruksiyalara kimi uzanır. Halbuki, arakəsmənin hər iki tərəfində kəsintisiz «B» sinifli tavan, yaxud tikiş quraşdırılırsa, o halda arakəsmə kəsintisiz tavan, yaxud tikişdə sona çata bilər.

2.3.2.2 IC metodu – yük gəmiləri üçün bu və ya digər qaydaların "A", yaxud «B» sinifli taxtapuşlar olmasının tələb edilmədiyi arakəsmələr ən azı "C" sinfi konstruksiyasına malik olmalıdır.

2.3.2.3 IIC metodu – "C" sinifli arakəsmələrin 9.5 sayılı cədvələ müvafiq olaraq tələb edildiyi konkret hallar istisna olmaqla, yük gəmiləri üçün bu və ya digər qaydaların "A", yaxud «B» sinifli taxtapuşlar olmasının tələb edilmədiyi arakəsmələrin inşasında heç bir məhdudiyət yoxdur.

2.3.2.4 IIIC metodu – "C" sinifli arakəsmələrin 9.5 sayılı cədvələ müvafiq olaraq tələb edildiyi konkret hallar istisna olmaqla, yük gəmiləri üçün bu və ya digər qaydaların "A",

yaxud «B» sinifli taxtapuşlar olmasının tələb edilmədiyi arakəsmələrin inşasında heç bir məhdudiyət yoxdur, lakin, burada bir istisna hal mövcuddur ki, hər hansı yaşayış otağının, yaxud otaqlarının "A", yaxud «B» sinifli taxtapuş ilə məhdudlaşmış sahəsi heç bir halda 50 m² -i keçməsin. Administrasiya ictimai otaqlar üçün bu sahənin artırılması mümkünlüyünü nəzərdən keçirə bilər.

2.3.3 Arakəsmələrin və göyertələrin odadavamlılığı

2.3.3.1 Yük gəmilərində arakəsmələrin və göyertələrin odadavamlılığına dair spesifik müddəalara uyğunluğuna əlavə olaraq, arakəsmələrin və göyertələrin minimal odadavamlılıq səviyyəsi 9.5 və 9.6 sayılı cədvəllərdə təsvir edildiyi kimi olmalıdır.

2.3.3.2 Cədvəllərin istifadəsi zamanı aşağıdakı tələblər rəhbər tutulur:

.1 9.5 və 9.6 sayılı cədvəllər bitişik məkanları ayırmaq üçün müvafiq şəkildə arakəsmələrə və göyertələrə tətbiq edilir.

.2 Bitişik məkanlar arasında taxtapuşlara tətbiq edilən müvafiq odadavamlılıq standartlarını müəyyən etmək üçün, qeyd olunan otaqlar aşağıdakı (1)-dən (11)-dək olan kateqoriyalarda göstərildiyi kimi, onların yanğın təhlükəsinə uyğun olaraq təsnif edilir. Əgər otağın içərisində olan əşyalar və otağın istifadəsi bu qaydanın məqsədi üçün təsnif edilməsində şübhə yaradarsa, yaxud bir otağa iki və ya daha artıq təsnifat təyin etmək mümkün olarsa, ona məhdudlaşdırıcı konstruksiya ilə əlaqədar ən ciddi tələb kimi baxılmalıdır. Bir otağın daxilində 30 %-dən kiçik kommunikasiya dəliklərinə malik otaq ayrıca otaqlar hesab edilir. Qeyd olunan nisbətən kiçik otaqların məhdudlaşdırıcı arakəsmələrinin və göyertələrin odadavamlılığı 9.5 və 9.6 sayılı cədvəllərdə təsvir edildiyi kimi olmalıdır. Hər bir kateqoriyanın adı məhdudlaşdırıcı deyil, daha çox səciyyəvidir. Hər bir kateqoriyadan əvvəl gələn mötərizələrdəki rəqəm cədvəllərdəki müvafiq sütuna, yaxud sıralara aid edilir;

(1) İdarəetmə postları

Qəza-enerji mənbələri və işıqlandırma sisteminin yerləşdiyi otaqlar.

Sükan budkası və şturman budkası.

Gəminin radio avadanlıqlarının yerləşdiyi otaqlar.

Yanğınsöndürmə postları.

Əgər əsas mexanizmlərin yerləşdiyi otağın xaricində yerləşərsə, əsas mexanizmlər üçün mərkəzi idarəetmə postu.

Mərkəzləşmiş yanğına dair qəza-xəbərdarlıq signalı avadanlıqlarının yerləşdiyi otaqlar.

(2) Dəhlizlər

Dəhlizlər və vestibüllər.

(3) Yaşayış otaqlarının əraziləri

Dəhlizlər istisna olmaqla, 3.1 sayılı qaydada müəyyən edilən otaqlar.

(4) Nərdivanlar

Sərnişinlər və ekipaj üçün və onların hasarlanmış yerləri üçün daxili nərdivanlar, liftlər, bütövlükdə hasarlanmış qəza çıxışı şaxtaları və eskalatorlar (tam şəkildə maşın otaqlarında yerləşənlərdən başqa). Yalnız bir səviyyədə hasarlanmış nərdivanla əlaqədar olaraq, o, yanğından ayrıca mühafizə qapısına malik olmayan otağın bir hissəsi kimi diqqətdə saxlanılmalıdır.

(5) Xidməti otaqlar (aşağı riskli)

Tezalısan mayelərin saxlanması üçün şərait olmayan və 4 m² -dən kiçik olan sahələrə malik anbarlar və anbar otaqları və quruducu otaqlar və camaşırxanalar..

(6) A kateqoriyalı maşın otaqları 3.31 sayılı qaydada müəyyən edilən otaqlar.

(7) digər maşın otaqları

Elektrik avadanlıqları üçün otaqlar (telefon stansiyaları, hava kondisioneri kanalları üçün otaqlar).

A kateqoriyalı mexanizm otaqları istisna olmaqla, 3.30 sayılı qaydada müəyyən edilən otaqlar

(8) Yüklər otaqları

Yük üçün istifadə edilən bütün otaqlar (o cümlədən, neft yükü tankları) və qeyd olunan otaqlara gedən şaxtalar və pilləkənlər.

(9) Xidməti otaqlar (yüksək riskli)

4 m², yaxud daha böyük sahələrə malik olan kambuzlar, isti xörəklər hazırlamaq üçün ləvazimatların yerləşdiyi bufet sahələri, boya anbarları və anbar otaqları, maşın otaqlarının bir hissəsini təşkil edən otaqlardan başqa, tezalısan mayelərin saxlanması üçün otaqlar

(10) Açıq göyərtələr

Az, yaxud heç bir yanğın təhlükəsinə malik olmayan açıq göyərtə əraziləri və hasarlanmış gəzinti göyərtələri. Bu kateqoriyaya aid edilmək üçün hasarlanmış gəzinti göyərtələri üçün mühüm dərəcədə yanğın təhlükəsi olmamalıdır və bu, interyerlərin göyərtə mebelinədək məhdudlaşdırılması deməkdir. Bundan əlavə, qeyd olunan otaqlar daimi dəliklər vasitəsilə daim təbii şəkildə havalandırılır. Hava məkanları (üst tikililər və budkaların xaricində yerləşən otaq).

(11) Ro-ro və avtomobil vasitələri üçün otaqlar

3.41 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, ro-ro otaqları.

3.49 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, nəqliyyat vasitələri üçün otaqlar

Cədvəl 9.5 - bitişik otaqları ayıran arakəsmələrin odadavamlılığı (Bu sənəd vasitəsilə dəyişiklik edilib: Res.MSC.338(91))

Otaqlar		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
İdarəetmə məntəqələri	(1)	A-0 ^e	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*	A-60
Dəhlizlər	(2)		C	B-0	B-0 A-0 ^c	B-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Yaşayış otaqları	(3)			C ^{a,b}	B-0 A-0 ^c	B-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Nərdivanlar	(4)				B-0 A-0 ^c	B-0 A-0 ^c	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Xidməti otaqlar (aşağı riskli)	(5)					C	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
A kateqoriyalı maşın otaqları	(6)						*	A-0	A-0 ^g	A-60	*	A-60 ^f
Digər maşın otaqları	(7)							A-0 ^d	A-0	A-0	*	A-0
Yük otaqları	(8)								*	A-0	*	A-0
Xidməti otaqlar (yüksək riskli)	(9)									A-0 ^d	*	A-30
Açıq göyertələr	(10)										-	A-0
Ro-ro və avtomobil vasitələri üçün otaqlar	(11)											A-30 ^j

Cədvəl 9.6 - Bitişik otaqları ayıran göyertələrin odadavamlılığı (Bu sənəd vasitəsilə dəyişiklik edilib: Res.MSC.338(91))

Aşağıdakı otaqlar	Yuxarıdakı otaqlar→	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
İdarəetmə məntəqələri	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-60
Dəhlizlər	(2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Yaşayış otaqları	(3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30

Nərdivanlar	(4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Xidməti otaqlar (aşağı riskli)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
A kateqoriyalı maşın otaqları	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60 ⁱ	A-30	A-60	*	A-60
Digər maşın otaqları	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*	A-0
Yük otaqları	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*	A-0
Xidməti otaqlar (yüksək riskli)	(9)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0 ^d	*	A-30
Açıq göyertələr	(10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	-	<u>A-0^j</u>
Ro-ro və avtomobil vasitələri üçün otaqlar	(11)	A-60	A-30	A-30	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-30	<u>A-0^j</u>	<u>A-30^j</u>

Qeyd: 9.5 və 9.6 sayılı cədvəllərə müvafiq olaraq tətbiq edilməlidir.

a IIC və IIIC yanğından mühafizə metodlarını tətbiq edən zaman arakəsmələr üçün heç bir xüsusi yanğından mühafizə tələbləri tətbiq edilmir.

b 50 m² və daha böyük sahəyə malik otaqlar, yaxud otaq qrupları arasında «B-0» sinifli odadavamlılığa malik «B» sinifli arakəsmə nəzərdə tutulmalıdır.

c Hansı üçün tətbiq edildiyini aydınlaşdırmaq üçün bu bəndlərə baxın: 2.3.2 və 2.3.4.

d Əgər bitişik otaqlar eyni kateqoriyaya aid edilərsə və "d" indeksi ilə işarələnsə, onda, cədvəllərdə göstərilən nominal qiymətə malik arakəsmə, yaxud göyertə yalnız bitişik otaqlar müxtəlif məqsədlər üçün olduğu zaman tələb edilir. (məsələn, (9)-cu kateqoriyada). Kambuzlar arasında arakəsmə tələb edilmir, lakin, boyaq otağının yaxınlığındakı kambuz «A-0» arakəsməsini tələb edir.

e sükən budkası, şturman otağı və radio otağını hər hansı digər otaqdan ayıran arakəsmələrin "B-0" nominal qiyməti ola bilər.

f Əgər heç bir təhlükəli yükün daşınması nəzərdə tutulmazsa, yaxud qeyd olunan yüklər qeyd olunan arakəsmədən 3 m-dən az üfüqi məsafədə yerləşərsə, o halda, «A-0» nominal qiymətindən istifadə edilə bilər.

g Təhlükəli yüklərin daşınması nəzərdə tutulan yüklər üçün 19.3.8 sayda qayda tətbiq edilir.

~~h Ro-ro otaqlarını ayıran arakəsmələr və göyertələr Administrasiyanın qənaətinə uyğun olaraq məqbul səviyyədə qazkeçirməz formada bərkidilməli və heç bir yanğın təhlükəsi olmasın deyər, qeyd olunan taxtapuşlar praktiki cəhətdən məqbul və mümkün olduğu qədər «A» sinifli~~

odadavamlılığa malik olmalıdır.

(Bu sənəd tərəfindən ləğv edilib: Res.MSC.338(91))

i əgər (7) sayılı kateqoriyaya aid olan maşın otağında Administrasiyanın fikrincə, az, yaxud heç bir yanğın təhlükəsi olmazsa, odadavamlı izolyasiyanın yerləşdirilməsi tələb olunmur.

j 1 iyul 2014-cü il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilər ən azı 1.2 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, gəmi inşa olunduğu zaman tətbiq edilən əvvəlki tələblərə cavab verməlidir. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.338(91))

* Cədvəllərdəki ulduzcuq o deməkdir ki, taxtapuşun poladdan, yaxud digər ekvivalent materialdan hazırlanması tələb olunur, lakin, onun "A" sinif standartı olmağı tələb edilmir. Halbuki, açıq göyertə istisna olmaqla, göyertələrdə elektrik kabellərinin, boruların və ventilyasiya kanallarının çəkilməsi üçün deşilmə əməliyyatları aparılırsa, qeyd olunan deşilmə əməliyyatları alovun və tüstünün keçməsinin qarşısını almaq üçün kip (hava keçirməyən) şəkildə yerinə yetirilməlidir. Əgər stasionar qaz ilə yanğınsöndürmə sistemi quraşdırılmazsa, idarəetmə postları (qəza generatorlar) və açıq göyertələr arasındakı taxtapuşlar bağlayıcı vasitələr olmadan hava toplama dəliyinə malik ola bilər.

2.3.3.3 Kəsintisiz «B» sinifli tavanlar, yaxud tikişlər, müvafiq göyertələr, yaxud arakəsmələrlə əlaqədar olaraq taxtapuşun bütövlükdə, yaxud qismən tələb olunan izolyasiyanın və odadavamlılığın bir hissəsi kimi qəbul edilə bilər.

2.3.3.4 11.2 sayılı qaydada tələb edilən polad, yaxud digər ekvivalent materialdan hazırlanmağı tələb edilən xarici məhdudlaşdırıcı konstruksiyalar pəncərələri və bort illüminatorlarını yerləşdirmək üçün deşilə bilər, bir şərtlə ki, sərnişin gəmilərinin məhdudlaşdırıcı konstruksiyaları «A» sinifli odadavamlılığa malik olmağı üçün heç bir tələb tətbiq edilməsin. Eyni şəkildə, «A» sinifli odadavamlılığa malik olmağı üçün heç bir tələb olmayan qeyd olunan məhdudlaşdırıcı konstruksiyalarda qapılar Administrasiyanın razılığına əsaslanan materiallardan hazırlana bilər.

2.3.3.5 Saunalar 2.2.3.4 sayılı bəndlərin tələblərinə cavab verməlidir.

2.3.4 Yaşayış otaqlarının ərazilərində, xidməti otaqlarda və idarəetmə postlarında nərdivanların və lift şaxtalarının mühafizəsi

2.3.4.1 Yalnız bir göyertədən keçən nərdivanlar "B-0" sinif taxtapuşları və özü bağlanan qapılar vasitəsilə ən azı bir səviyyədə mühafizə edilməlidir. Yalnız bir göyertədən keçən liftlər hər iki səviyyədə polad qapılarla "A-0" sinif taxtapuşları vasitəsilə hasarlanmalıdır. Birdən artıq göyertədən keçən nərdivanlar və liftlər hər iki səviyyədə ən azı «A-0» sinif taxtapuşları vasitəsilə hasarlanmalı və bütün səviyyələrdə özü bağlanan qapılarla mühafizə edilməlidir.

2.3.4.2 Nərdivanların birdən artıq sayda göyertədən keçdiyi və hər bir yaşayış otaqları səviyyəsində açıq göyertəyə ən azı iki çıxış yoluna malik 12 nəfərlik, yaxud daha az sayda insan üçün nəzərdə tutulmuş yaşayış otaqlarına malik gəmilərdə «A-0» ilə əlaqədar 2.3.4.1 sayılı bəndinin tələblərini "B-0"-dək azaltmaq olar.

2.4 Tankerlər

2.4.1 Tətbiqi

Tankerlərdə 2.3.1.1 sayılı bənddə müəyyən edilmiş yalnız IC metodundan istifadə edilir.

2.4.2 Arakəsmələrin və göyertələrin odadavamlılığı

2.4.2.1 2.3 sayılı bəndin əvəzinə və tankerlərdə arakəsmələrin və göyertələrin odadavamlılığına dair spesifik müddəalara uyğunluğuna əlavə olaraq, arakəsmələrin və göyertələrin minimal odadavamlılıq səviyyəsi 9.7 və 9.8 sayılı cədvəllərdə təsvir edildiyi kimi olmalıdır.

2.4.2.2 Cədvəlləri istifadə edən zaman aşağıdakı tələbləri rəhbər tutmaq tələb olunur:

.1 9.7 və 9.8 sayılı cədvəllər bitişik məkanları ayırmaq üçün müvafiq şəkildə arakəsmələrə və göyertələrə tətbiq edilir;

.2 Bitişik məkanlar arasında taxtapuşlara tətbiq edilən müvafiq odadavamlılıq standartlarını müəyyən etmək üçün, qeyd olunan otaqlar aşağıdakı (1)-dən (10)-dək olan kateqoriyalarda göstəriləndiyi kimi, onların yanğın təhlükəsinə uyğun olaraq təsnif edilir. Əgər otağın içərisində olan əşyalar və otağın istifadəsi bu qaydanın məqsədi üçün təsnif edilməsində şübhə yaradarsa, yaxud bir otağa iki və ya daha artıq təsnifat təyin etmək mümkün olarsa, ona məhdudlaşdırıcı konstruksiya ilə əlaqədar ən ciddi tələb kimi baxılmalıdır. Bir otağın daxilində 30 %-dən kiçik kommunikasiya dəliklərinə malik nisbətən kiçik və hasarlanmış sahələrə malik otaq ayrıca otaqlar hesab edilir. Qeyd olunan nisbətən kiçik otaqların məhdudlaşdırıcı arakəsmələrinin və göyertələrin odadavamlılığı 9.7 və 9.8 sayılı cədvəllərdə təsvir edildiyi kimi olmalıdır. Hər bir kateqoriyanın adı məhdudlaşdırıcı deyil, daha çox seçiyyəvidir. Hər bir kateqoriyadan əvvəl gələn mötərizələrdəki rəqəm cədvəllərdəki müvafiq sütuna, yaxud sıralara aid edilir;

(1) İdarəetmə postları

Qəza-enerji mənbələri və işıqlandırma sisteminin yerləşdiyi otaqlar.

Sükan budkası və şturman budkası.

Gəminin radio avadanlıqlarının yerləşdiyi otaqlar.

Yanğınsöndürmə postları.

Əgər əsas mexanizmlərin yerləşdiyi otağın xaricində yerləşərsə, əsas mexanizmlər üçün mərkəzi idarəetmə postu.

Mərkəzləşmiş yanğına dair qəza-xəbərdarlıq signalı avadanlıqlarının yerləşdiyi otaqlar.

(2) Dəhlizlər

Dəhlizlər və vestibüllər.

(3) Yaşayış otaqlarının əraziləri

Dəhlizlər istisna olmaqla, 3.1 sayılı qaydada müəyyən edilən otaqlar.

(4) Nərdivanlar

Daxili nərdivanlar, liftlər, bütövlükdə hasarlanmış qəza çıxışı şaxtaları və eskalatorlar (tam şəkildə maşın otaqlarında yerləşənlərdən başqa) və bununla əlaqədar hasarlanmış yerlər. Yalnız bir səviyyədə hasarlanmış nərdivanla əlaqədar olaraq, o, yanğından ayrıca mühafizə qapısına malik olmayan otağın bir hissəsi kimi diqqətdə saxlanmalıdır.

(5) Xidməti otaqlar (aşağı riskli)

Tezalısan mayelərin saxlanması üçün şərait olmayan və 4 m² -dən kiçik olan sahələrə malik anbarlar və anbar otaqları və quruducu otaqlar və camaşırxanalar.

(6) A kateqoriyalı maşın otaqları

3.31 sayılı qaydada müəyyən edilən otaqlar.

(7) digər maşın otaqları

Elektrik avadanlıqları üçün otaqlar (telefon stansiyaları və hava kondisioneri kanalları üçün otaqlar).

A kateqoriyalı mexanizm otaqları istisna olmaqla, 3.30 sayılı qaydada müəyyən edilən otaqlar

(8) yük nasosxanaları

Qeyd olunan otaqlar üçün nasosların və girişlərin və şaxtaların yerləşdiyi otaqlar.

(9) Xidməti otaqlar (yüksək riskli)

4 m², yaxud daha böyük sahələrə malik olan kambuzlar, isti xörəklər hazırlamaq üçün ləvazimatların yerləşdiyi bufet sahələri, boya anbarları və anbar otaqları, maşın otaqlarının bir hissəsini təşkil edən otaqlardan başqa, tezalısan mayelərin saxlanması üçün otaqlar.

(10) Açıq göyertələr

Az, yaxud heç bir yanğın təhlükəsinə malik olmayan açıq göyertə əraziləri və hasarlanmış gəzinti göyertələri. Bu kateqoriyaya aid edilmək üçün hasarlanmış gəzinti göyertələri üçün mühüm dərəcədə yanğın təhlükəsi olmamalıdır və bu, interyerlərin göyertə mebelinədək məhdudlaşdırılması deməkdir. Bundan əlavə, qeyd olunan otaqlar daimi dəliklər vasitəsilə daim təbii şəkildə havalandırılır. Hava məkanları (üst tikililər və budkaların xaricində yerləşən otaq).

2.4.2.3 Kəsintisiz «B» sinifli tavanlar, yaxud tikişlər, müvafiq göyertələr, yaxud arakəsmələrlə əlaqədar olaraq taxtapuşun bütövlükdə, yaxud qismən tələb olunan

Qeydlər: 9.7 və 9.8 cədvəlləri müvafiq olaraq tətbiq edilir.

a Hansı üçün tətbiq edildiyini aydınlaşdırmaq üçün bu bəndlərə baxın: 2.3.2 və 2.3.4.

b Əgər bitişik otaqlar eyni kateqoriyaya aid edilərsə və "b" indeksi ilə işarələnersə, onda, cədvəllərdə göstərilən nominal qiymətə malik arakəsmə, yaxud göyertə yalnız bitişik otaqlar müxtəlif məqsədlər üçün olduğu zaman tələb edilir. (məsələn, (9)-cu kateqoriyada). Kambuzlar arasında arakəsmə tələb edilmir, lakin, boyaq otağının yaxınlığındakı kambuz «A-0» arakəsməsini tələb edir.

c Sükan budkası, şturman otağı və radio otağını hər hansı digər otaqdan ayıran arakəsmələrin "B-0" nominal qiyməti ola bilər.

d Yük nasosunun ötürücü valını və salnikləri və eyni kipləşdirici materialların keçməsi üçün yük nasosxanaları ilə A kateqoriyalı maşın otaqları arasındakı arakəsmələri və göyertələri kəsmək (deşmək) olar, bir şərtlə ki, arakəsmədə və ya göyertədə qazkeçirməzliyi təmin edən qazkeçirməz kipkeclər (effektiv yağlanma ilə birgə), yaxud digər vasitələr quraşdırılsın.

e əgər (7) sayılı kateqoriyaya aid olan maşın otağında Administrasiyanın fikrincə, az, yaxud heç bir yanğın təhlükəsi olmazsa, odadavamlı izolyasiyanın yerləşdirilməsi tələb olunmur.

* Cədvəldəki ulduzcuq o deməkdir ki, taxtapuşun poladdan, yaxud digər ekvivalent materialdan hazırlanması tələb olunur, lakin, onun "A" sinif standartı olmağı tələb edilmir. Halbuki, açıq göyertə istisna olmaqla, göyertələrdə elektrik kabellərinin, boruların və ventilyasiya kanallarının çəkilməsi üçün deşilmə əməliyyatları aparılırsa, qeyd olunan deşilmə əməliyyatları alovun və tüstünün keçməsinin qarşısını almaq üçün kip (hava keçirməyən) şəkildə yerinə yetirilməlidir. Əgər stasionar qaz ilə yanğınsöndürmə sistemi quraşdırılmazsa, idarəetmə postları (qəza generatorları) və açıq göyertələr arasındakı taxtapuşlar bağlayıcı vasitələr olmadan hava toplama dəliyinə malik ola bilər.

3 Odadavamlı taxtapuşların kəsilməsi (deşilməsi) və istiliyin ötürülməsinin qarşısının alınması

3.1 Əgər "A" sinif taxtapuşları deşilərsə (kəsilərsə), qeyd olunan kəsiklər 4.1.1.6 sayılı bəndin müddələrinin obyekt olaraq Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məcəlləyə müvafiq şəkildə test sınağından keçirilir. (Bu sənəd tərəfindən dəyişiklik edilib: MSC 85/26/Add.1/Korr.1). Kanalların ventilyasiyası baş verdikdə, 7.1.2 və 7.3.1 sayılı bəndlər tətbiq edilir. Əgər divarının qalınlığı 3 mm olan və uzunluğu isə 900 mm-dən (yaxşı olardı, taxtapuşun hər bir tərəfində 450 mm) az olmayan poladdan, yaxud ekvivalent materialdan hazırlanmış boru xəttində kəsilmə (deşilmə) işi aparılırsa və heç bir dəlik ortaya çıxmazsa, onda qeyd olunan kəsiyi (dəliyi) test sınağından keçirmək tələb olunmur. Qeyd olunan kəsiklər (deşiklər) taxtapuşun eyni səviyyəsində izolyasiyanın genişləndirilməsi yolu ilə etibarlı şəkildə izolyasiya edilir.

3.2 Əgər elektrik kabelləri, borular, şaxtalar, kanallar və s.-in keçməsi üçün və ya ventilyasiya terminalları, işıqlandırma cihazları və analogi qurğuların yerləşdirilməsi üçün «B» sinifli taxtapuşlar kəsilərsə, o halda, odadavamlılıq keyfiyyətinin aşağı

düşməməsini təmin etmək üçün tədbirlər görülməlidir. «B» sinifli taxtapuşların polad, yaxud misdən başqa keçdiyi digər borular 7.3.2 sayılı bəndin müddəalarının obyekt olaraq, aşağıda qeyd edilənlərdən biri vasitəsilə mühafizə edilməlidir:

.1 deşilmiş taxtapuşun və istifadə edilmiş borunun odadavamlılığı üçün uyğun olan deşici cihazın oda qarşı müqavimətinin yoxlanılması; yaxud

.2 Divanının qalınlığı 1.8 mm və uzunluğu 900 mm-dən az olmayan materialdan hazırlanmış polad stəkan – diametri 150 mm və daha böyük borular üçün; və 600 mm-dən kiçik olmayan – diametri 150 mm-dən kiçik borular üçün (yaxşı olardı ki, taxtapuşun hər bir tərəfi üçün bərabər bölünmüş olsun). Boru kəməri biləriklər, yaxud mufta birləşmələri vasitəsilə stəkanın ucları ilə birləşdirilir; yaxud stəkan ilə boru kəməri arasında aralıq məsafə 2.5 mm-i keçməməlidir; yaxud stəkan ilə boru kəməri arasında hər hansı aralıq məsafəsi odadavamlı, yaxud digər müvafiq material ilə doldurulur.

3.3 "A", yaxud «B» sinifli taxtapuşlardan keçən izolə edilməmiş metal borular «A-0» üçün 950 C dərəcədən yüksək ərimə temperaturuna malik materiallardan və "B-0" sinif taxtapuşları üçün isə ərimə temperaturu 850 C dərəcə olan materiallardan hazırlanır.

3.4 Strukturun yanğından mühafizə təfərrüatlarını təsdiq edərkən Administrasiya qaynaq yerlərində və tələb olunan maneələrin terminallarında istilik ötürülməsi təhlükəsini diqqətə almalıdır. Poladdan, yaxud alüminiumdan hazırlanmış göyertənin, yaxud arakəsmənin izolyasiyası keçidədək, kəsişməyədək və ya terminaladək ən azı 450 mm davam etməlidir. Əgər otaq göyertə ilə, yaxud müxtəlif izolyasiya qiymətinə malik "A" sinif standartlı arakəsmə ilə bölünərsə, yuxarı qiymətə malik izolyasiya kiçik qiymətə malik izolyasiyadan ən azı 450 mm məsafəyədək göyertədə, yaxud arakəsmədə davam edir.

4 Odadavamlı taxtapuşlarda dəliklərin mühafizəsi

4.1 Sərnişin gəmilərinin arakəsmələrində və göyertələrində dəliklər

4.1.1 "A" sinif taxtapuşlarında dəliklər

4.1.1.1 Yük otaqlarının, xüsusi kateqoriyalı otaqların, anbarların və baqaj otaqlarının bacaları, eləcə də qeyd olunan otaqların və açıq göyertənin arasındakı bacalar istisna olmaqla, dəliklər üçün ən azı quraşdırıldığı taxtapuşlar kimi yanğına qarşı effektiv şəkildə davamlı olan, daimi şəkildə bağlayıcı vasitələr nəzərdə tutulmalıdır. "A" sinif taxtapuşlarında qapıların və qapı çərçivələrinin, onları bağlı vəziyyətdə saxlayan qurğularla birgə konstruksiyası həmin qapıların quraşdırıldığı arakəsmələr kimi, Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məcəlləyə müvafiq olaraq yanğına, eləcə də tüstüyə və alova qarşı odadavamlılığı təmin etməlidir. Qeyd olunan qapılar və qapı çərçivələri poladdan, yaxud digər ekvivalent materialdan konstruksiyaya edilir. Çərçivənin bir hissəsini təşkil edən kominqs quraşdırılmadan təsdiq edilmiş, 1 iyul 2010-cu ildə, yaxud həmin tarixdən sonra quraşdırılmış qapıların altındakı boşluq məsafəsi 12 mm-dən böyük olmalı deyil. Odadavamlı kominqs qapının altında elə quraşdırılır ki, döşəmə örtükləri bağlı qapının altına düşməsin. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.269(85))

4.1.1.3 Su keçirməyən qapıların quraşdırılmasına ehtiyac yoxdur. (Bu sənəd tərəfindən dəyişiklik edilib: Res.MSC.269(85))

4.1.1.4 Hər bir qapının arakəsmənin bir tərəfindən yalnız bir şəxs vasitəsilə açılması və bağlanması mümkün olmalıdır.

4.1.1.5 enerji mənbəyi ilə idarə edilən, su keçirməyən və bir qayda olaraq kilidlənən qapılar istisna olmaqla, əsas şaquli zona arakəsmələrində, kambuz məhdudlaşdırıcı konstruksiyalarda və nərdivan üçün hasarlanmış yerlərdəki yanğından mühafizə qapıları aşağıdakı tələbləri qarşılamalıdır:

.1 qapılar özübağlanan növdə olmalı və 3.5° əyilmə bucağında əks istiqamətə bağlanma imkanına malik olmalıdır;

.2 rəzəli yanğından mühafizə qapıları üçün təxmini bağlanma vaxtı gəmi şaquli vəziyyətdə olduğu zaman onların hərəkətə başlamasından etibarən 40 s-dən artıq və 10 s-dən az olmalı deyil. Sürüşən tipli qapıların bağlanması üçün təxmini eyni sürət gəmi şaquli vəziyyətdə olduğu zaman 0.2 m/s-dən çox və 0.1 m/s-dən az olmalı deyil;

.3 qəza çıxışı şaxtaları istisna olmaqla digər qapılar fasiləsiz şəkildə növbə çəkilən mərkəzi idarəetmə postundan eyni zamanda, yaxud qrup şəklində və qapının hər iki quraşdırıldığı tərəfdən fərdi şəkildə açılmaq imkanına malik olmalıdır. Sistemi avtomatik şəkildə öz əvvəlki vəziyyətinə qaytarmağının qarşısını almaq üçün qapıların işəsalma açarları "yandırma-söndürmə" mövqelərinə malik olmalıdır;

.4 mərkəzi idarəetmə postundan açılması mümkün olmayan qarmaq və cəftələrin istifadəsi qadağandır;

.5 mərkəzi idarəetmə postundan idarə edilməklə məsafədən bağlanan qapı yerli idarəetmə elementi vasitəsilə hər iki tərəfdən təkrar açılmaq imkanına malik olmalıdır. Qeyd olunan açılışdan sonra qapı avtomatik şəkildə təkrar bağlanmalıdır;

.6 hər iki qapının bağlandığını bildirmək üçün yanğından mühafizə qapısının indikator şitində bunu indikator bildirməlidir;

.7 açılış mexanizmi elə konstruksiyaya edilməlidir ki, idarəetmə sistemi, yaxud mərkəzi enerji mənbəyi sıradan çıxdığı zaman qapı avtomatik şəkildə bağlansın;

.8 idarəetmə sistemi, yaxud mərkəzi enerji mənbəyi sıradan çıxdığı halda yerli idarəetmə elementlərindən istifadə etməklə ən azı on dəfə (tam açmaq və bağlamaq) qapıların idarə edilməsinə imkan vermək üçün qapıların bilavasitə yaxınlığında enerji mənbəyi ilə idarə edilən yerli enerji akkumulyatoru nəzərdə tutulmalıdır.

.9 bir qapıda idarəetmə sisteminin, yaxud mərkəzi enerji mənbəyinin sıradan çıxmağı baş verdikdə bu, digər qapıların təhlükəsiz şəkildə idarə edilməsinə ağırlaşdırmamalıdır;

.10 məsafədən açılan sürüşən qapılar, yaxud enerji mənbəyi ilə idarə edilən qapılar qəza-xəbərdarlıq signalı ilə təchiz edilməlidir və qapı, mərkəzi idarəetmə postundan

açıldıqdan sonra və qapı hərəkət etməyə başladıqdan əvvəl ən azı 5 s səs siqnalı verməli və qapı tamamilə bağlananadək səslənməyə davam etməlidir.

.11 bu şəkildə qurulmuş qapı bağlanmağa doğru yolda olduğu zaman hər hansı bir maneəyə rast gələrsə, yenidən açılır və o, təmas nöqtəsindən 1 m-dən böyük olmayan məsafədən açılmalıdır;

.12 odadavamlılıq məqsədilə zəruri olan cəftə ilə təchiz edilmiş qoşa taylı qapılar sistem tərəfindən açıldığı zaman qapıların işləməsi ilə avtomatik şəkildə aktivləşən cəftəyə malik olmalıdır;

.13 enerji mənbəyi ilə idarə edilən və avtomatik şəkildə bağlanan xüsusi kateqoriyalı otaqlara birbaşa daxil olmaq imkanı yaradan qapıların 4.1.1.5.3 və 4.1.1.5.10 sayılı bəndlərdə tələb edilən qəza-xəbərdarlıq siqnalları ilə və məsafədən açma mexanizmləri ilə təchiz edilməsinə ehtiyac yoxdur. (Bu sənəd tərəfindən dəyişiklik edilib: MSC 85/26/Add.1/Korr.1);

.14 yerli idarəetmə sisteminin komponentləri texniki qulluq göstərilməsi və nizamlanması üçün əlçatımlı olmalıdır;

.15 Yanğın baş verdiyi halda Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məcəlləyə müvafiq olaraq işləmək qabiliyyətinə, təsdiq edilmiş növə və idarəetmə sisteminə malik, enerji mənbəyi ilə idarə edilən qapılar təchiz edilir. Bu sistem aşağıdakı tələbləri qarşılayır:

15.1 idarəetmə sistemi qapını ən azı 200 C dərəcə temperaturda ən azı 60 dəqiqə enerji təchizatı vasitəsilə idarə etmək imkanı verməlidir;

15.2 Yanğına səbəb olmayan bütün digər qapılar üçün enerji mənbəyi sıradan çıxmamalı; və

15.3 idarəetmə sistemi 200 C dərəcədən yuxarı temperaturda enerji mənbəyindən avtomatik şəkildə təcrid olunur və qapını ən azı 945 C dərəcədə bağlı saxlamaq imkanına malik olur.

4.1.1.6 36 nəfərdən artıq olmayan sərnəşin daşıyan gəmilərdə əgər otaq Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəlləsinin müddəalarına uyğun olaraq quraşdırılmış və ya kəsintisiz «B» sinifli tavan ilə təchiz olunmuş avtomatik sprinklerli yanğın aşkarlayıcısı və qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi ilə mühafizə edilərsə, nə əsas şaquli zonalarda çıxıntılar əmələ gətirməyən, nə də üfüqi zonaları məhdudlaşdırmayan göyertələrdəki dəliklər yetərincə kip şəkildə bağlanmalı və qeyd olunan göyertələr yetərincə və praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər Administrasiyanın qənaəti üzrə «A» sinifli odadavamlılıq tələblərinə cavab verməlidir.

4.1.1.7 Gəminin xarici məhdudlaşdırıcı konstruksiyaları üçün «A» sinifli odadavamlılıqla əlaqədar tələbləri şüşə arakəsmələrə, pəncərələrə və bort illüminatorlarına tətbiq edilmir, bir şərtlə ki, qeyd olunan məhdudlaşdırıcı konstruksiyalar üçün 4.1.3.3 sayılı bənddə «A» sinifli odadavamlılıq tələbi mövcud olmasın. Xilasedici ləvazimatlar tərəfə istiqamətlənmiş üst tikililər və budkalar, yükləmə və xarici toplaşma məntəqəsinin əraziləri, çıxış yolları üçün istifadə edilən xarici pilləkənlər və açıq göyertələr istisna olmaqla, gəminin xarici məhdudlaşdırıcı

konstruksiyaları üçün «A» sinifli odadavamlılıqla əlaqədar tələbləri xarici qapılar üçün tətbiq edilmir. Nərdivan üçün hasarlanmış yerin qapılarının bu tələbi qarşılamaı tələb olunmur.

4.1.1.8 Su keçirməyən qapılar, hava keçirməyən qapılar (yarım-su keçirməyən qapılar), açıq göyertəyə aparan qapılar və kifayət qədər qazkeçirməz olmağı tələb edilən qapılar istisna olmaqla, nərdivanlarda, çıxış yollarında, ictimai otaqlarda və əsas şaquli zona arakəsmələrində yerləşmiş bütün "A" sinif qapıları, konstruksiyası və odadavamlılığı quraşdırıldığı qapıya bərabər olan, özübağlanan şlanq kipkəci materialı ilə təchiz edilir. Qapı yerinin konstruksiyası və odadavamlılığı qapı dəliyində quraşdırılan qapı kimi eyni səviyyədə olmalı və o, qapının bağlandığı tərəfdən 150 mm kvadrat formada olmalı və qapının aşağı kənarında - qapı rəzələrinin əks tərəfində (sürüşən qapılar üçün) - qapının açıq hissəsində kip şəkildə yerləşməlidir.

4.1.1.9 Əgər əsas şaquli zona taxtapuşundan ventilyasiya kanalının keçməsi zəruri olarsa, taxtapuşa bitişik şəkildə (sıradançixma halı baş verdikdə bağlanmaq prinsipi üzrə) yanğından mühafizə qapağı quraşdırılmalıdır . Qapaq həm də əl ilə hər iki tərəfdən bağlanmaq imkanına malik olmalıdır. İdarəetmə postu asanlıqla giriş imkanına malik olmalı və qırmızı rəngli işıq reflektoru ilə işarələnməlidir. Taxtapuşla qapaq arasındakı kanal poladdan, yaxud digər ekvivalent materialdan hazırlanmalı və əgər zəruri olarsa, 3.1 sayılı bəndin tələblərinə uyğun olaraq izolə edilməlidir. Qapağın açıq vəziyyətdə olub-olmadığını göstərən indikatorla birgə taxtapuşun ən azı bir tərəfində qapaq quraşdırılmalıdır (Bu sənəd vasitəsilə yenidən nömrələnil: Res.MSC.269(85))

4.1.2 «B» sinifli taxtapuşlarında dəliklər

4.1.2.1 «B» sinifli taxtapuşlarında qapılar və qapı çərçivələri və onları bərkitmək üçün vasitələr, taxtapuşlar kimi eyni odadavamlılıq səviyyəsinə bərabər olan bərkitmə metodu ilə təchiz edilir və qeyd edilən qapıların aşağı hissəsində ventilyasiya dəliklərinin yerləşdirilməsinə icazə verildiyi hallar istisna olmaqla, bu, Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məcəlləyə müvafiq olaraq müəyyən edilir. Qeyd olunan dəlik qapının içərisində, yaxud altında olarsa, qeyd olunan dəliyin ümumi faydalı sahəsi 0.05 m²-i keçməli deyil. Alternativ olaraq, kayut ilə dəhliz arasında havanın təzyiqini nizamlayan odadavamlı materialdan ventilyasiya kanalı çəkilir və əgər kanalın en kəsiyinin sahəsi 0.05 m² -dən artıq olmazsa, sanitariya qurğusunun aşağısında yerləşdirilir. Bütün ventilyasiya dəlikləri odadavamlı materialdan hazırlanmış barmaqlıqla təchiz edilməlidir. Qapılar odadavamlı olmalıdır. Çərçivənin bir hissəsini təşkil edən kominqs quraşdırılmadan təsdiq edilmiş, 1 iyul 2010-cu ildə, yaxud həmin tarixdən sonra quraşdırılmış qapıların altındakı boşluq məsafəsi 25 mm-dən böyük olmalı deyil. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib Res.MSC.269(85))

4.1.2.2 «B» sinifli taxtapuşlardakı «B» sinifli kayut qapıları özü bağlanan növdə olmalıdır. Qarmaq və cəftələrə icazə verilmir.

4.1.2.3 Gəminin xarici məhdudlaşdırıcı konstruksiyalarının «B» sinifli odadavamlılıqla əlaqədar tələbləri şüşə arakəsmələrinə, pəncərələrə və bort illüminatorlarına tətbiq edilmir. Oxşar şəkildə, «B» sinifli odadavamlılıqla əlaqədar tələblər üst tikililərdə və budkalarda xarici qapılar üçün tətbiq edilmir. 36 nəfərdən artıq sənişin daşıyan gəmilər üçün Administrasiya kayutları fərdi qaydada daxili

sanitar otaqlarından (duş otaqları kimi) ayıran qapılarda tezalışan materialların istifadəsinə icazə verə bilər.

4.1.2.4 36 nəfərdən artıq olmayan sənişin daşıyan gəmilərdə Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq avtomatik sprinkler sistemi quraşdırıldığı yerdə:

.1 nə əsas şaquli zonalarda çıxıntılar əmələ gətirməyən, nə də üfüqi zonaları məhdudlaşdırmayan göyertələrdəki dəliklər yetərinçə kip şəkildə bağlanmalı və qeyd olunan göyertələr yetərinçə və praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər Administrasiyanın qənaətinə görə «B» sinifli odadavamlılıq tələblərinə cavab verməlidir.

.2 dəhlizlərin arakəsmələrində «B» sinifli materiallardan olan dəliklər 2.2.2 sayılı bəndin müddəalarına müvafiq olaraq mühafizə edilməlidir.

4.1.3 Pəncərələr və bort illüminatorları

4.1.1.6 və 4.1.2.3 sayılı bəndlərin müddəalarında qeyd olunanlardan başqa, yaşayış otaqlarında və xidməti otaqlarda və idarəetmə postlarında yerləşən pəncərələr və bort illüminatorları elə konstruksiya edilir ki, onların quraşdırılmış olduğu arakəsmələrin növünə dair odadavamlılıq tələblərini FTP Məcəlləsi müvafiq olaraq müəyyən edilmiş şəkildə qoruyub saxlamaq mümkün olsun.

4.1.3.2 9.1-dən 9.4-dək cədvəllərin tələblərindən asılı olmayaraq, yaşayış otaqlarının və xidməti otaqların və idarəetmə postlarının arakəsmələrində yerləşən pəncərələrin və bort illüminatorlarının poladdan, yaxud digər müvafiq materialdan hazırlanması. Şüşə metal çənbərlə, yaxud bucaqla bərkidilməlidir.

4.1.3.3 Xilasetmə avadanlıqları tərəfə istiqamətlənmiş pəncərələr, yükləmə və toplaşma məntəqələri, çıxış yolları üçün istifadə edilən xarici pilləkənlər və açıq göyertələr və xilasedici sal və dəniz-təxliyə sistemlərinin yükləmə məkanları 9.1 sayılı cədvəldə tələb olunan odadavamlılıq səviyyələrinə malik olmalıdır. Əgər pəncərələr xüsusi olaraq nəzərdə tutulmuş avtomatik sprinkler başlıqları ilə mühafizə olunarsa, onda, «A-0» sinifli pəncərələri ekvivalent kimi qəbul etmək olar. Bu bənd əsasında nəzərə alınması üçün sprinkler başlıqları aşağıdakıların hər hansı birinə malik olmalıdır:

.1 pəncərələrin yuxarısında yerləşmiş və ənənəvi tavan sprinklərlərinə əlavə olaraq quraşdırılmış xüsusi sprinkler başlıqları; yaxud

.2 ənənəvi tavan sprinkləri başlıqları elə quraşdırılır ki, pəncərə ən azı 5 litr/dəq/m² orta istifadə əmsalı ilə mühafizə olunsun və əlavə pəncərə sahəsi sprinklərin əhatə dairəsinə daxil edilsin; yaxud

.3 Təşkilat tərəfindən təsdiq edilmiş təlimatlara müvafiq olaraq sınaqdan keçirilmiş və təsdiq edilmiş su dumanı püskürdücü ucluqları*.

4.1.3.4 4.1.3.3-cü bəndin tələbindən asılı olmayaraq, 4.1.3.5-ci və 4.1.3.6-cı bəndlərdəki tələblər 1 yanvar 2020-ci il tarixdə və ya həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilərə şamil edilir.

4.1.3.5 36-dan çox sərnişin daşıyan gəmilərdə xilasedici qayıq, yükləmə və toplaşma məntəqələri, çıxış yolları üçün istifadə edilən xarici pilləkənlər və açıq göyərtələrə istiqamətlənmiş pəncərələr və xilasedici sal və dəniz-təxliyə sistemi yükləmə məkanlarının altında yerləşən pəncərələr 9.1 sayılı cədvəldə tələb olunan odadavamlılıq səviyyəsinə malik olmalıdır. Pəncərələr xüsusi olaraq nəzərdə tutulmuş avtomatik sprinkler başlıqları ilə mühafizə olunduğu zaman "A-0" sinfinə aid pəncərələr ekvivalent olaraq qəbul edilə bilər. Bu bənd üzrə nəzərə alınması üçün sprinkler başlıqları aşağıdakıların hər hansı birinə malik olmalıdır:

- .1 pəncərələrin yuxarisında yerləşən və ənənəvi tavan sprinklərinə əlavə olaraq quraşdırılan xüsusi sprinkler başlıqları; və ya
- .2 ənənəvi tavan sprinkləri başlıqları elə quraşdırılır ki, pəncərə hər kvadrat metr üçün ən azı 5 litr/dəq orta istifadə əmsalı ilə mühafizə olunsun və əlavə pəncərə sahəsi sprinklərin əhatə dairəsinə daxil edilsin; və ya
- .3 Təşkilat tərəfindən təsdiq edilmiş Təlimatlara müvafiq olaraq sınaqdan keçirilmiş və təsdiq edilmiş su dumanı püskürdücü ucluqları; və

Gəminin xilasedici qayıqları yükləmə sahəsindən aşağıdakı bortunda yerləşən pəncərələr ən azı "A-0" sinfi üzrə odadavamlılıq səviyyəsinə malik olmalıdır.

4.1.3.6 36-dan artıq sərnişin daşımayan gəmilərdə xilasedici qayıq və dəniz-təxliyə sistemi yükləmə məkanlarına istiqamətlənmiş pəncərələr və belə məkanlardan aşağıda yerləşən pəncərələr ən azı "A-0" sinfi üzrə odadavamlılıq səviyyəsinə malik olmalıdır. (Bu sənədlə əlavə edilib Res.MSC 421(98))

4.2 Yük gəmilərində odadavamlı taxtapuşlarda qapılar

4.2.1 Qapıların odadavamlılığı quraşdırılmış olduqları taxtapuşlara ekvivalent olmalıdır və bu, Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məəlləyə müvafiq olaraq müəyyən edilir. Çərçivənin bir hissəsini təşkil edən kominqs quraşdırılmadan təsdiq edilmiş, 1 iyul 2010-cu ildə, yaxud həmin tarixdən sonra quraşdırılmış «A» sinifli qapıların altındakı boşluq məsafəsi 12 mm-dən böyük olmalı deyil və odadavamlı kominqs qapının altında elə quraşdırılır ki, döşəmə örtükləri bağlı qapının altına düşməsin. Çərçivənin bir hissəsini təşkil edən kominqs quraşdırılmadan təsdiq edilmiş, 1 iyul 2010-cu ildə, yaxud həmin tarixdən sonra quraşdırılmış «B» sinifli qapıların altındakı boşluq məsafəsi 25 mm-dən böyük olmalı deyil. "A" sinif taxtapuşlarında qapılar və qapı çərçivələri poladdan hazırlanmalıdır. «B» sinifli taxtapuşlardakı qapılar odadavamlı olmalıdır. A kateqoriyalı maşın otaqlarının məhdudlaşdırıcı arakəsmələrində yerləşdirilmiş qapılar kifayət qədər qazkeçirməz və özü bağlanan növdə olmalıdır. IC metoduna uyğun olaraq inşa edilmiş gəmilərdə Administrasiya qaydaları fərdi qaydada daxili sanitariya otaqlarından (duş otaqları kimi) ayıran qapılarda tezalışan materialların istifadəsinə icazə verə bilər. (**KR** : Bu sənəd vasitəsilə əlaqə edilib: Res.MSC.269(85))

4.2.2 Özü bağlanan funksiyasına malik olmağı tələb edilən qapılar qarmaq və cəftələrlə təmin edilir. Halbuki, məsafədən azad etmə cihazları ilə təchiz olunmuş "imtina etdikdə təhlükəsiz vəziyyət" növlü qarmaq-cəftə cihazlarından istifadə etmək olar.

4.2.3 Kayutlar və ictimai otaqların daxilində və altında dəhlizlərin arakəsmələrində ventilyasiya dəliklərinin yerləşdirilməsinə icazə verilə bilər. Tualetlərə, ofislərə, bufet sahələrinə və anbar otaqlarına gedən «B» sinifli qapılarda da ventilyasiya dəliklərinin yerləşdirilməsinə icazə verilə bilər. Aşağıda icazə verilən hallar istisna olmaqla, qapının yalnız aşağı yarım hissəsində dəliklər yerləşdirilir. Qeyd olunan dəlik qapının içərisində, yaxud altında olarsa, qeyd olunan dəliyin ümumi faydalı sahəsi 0.05 m²-i keçməli deyil. Alternativ olaraq, kayuta ilə dəhliz arasında havanın təzyiqini nizamlayan odadavamlı materialdan ventilyasiya kanalı çəkilir və əgər kanalın en kəsiyinin sahəsi 0.05 m² -dən artıq olmazsa, sanitariya qurğusunun aşağısında yerləşdirilir. Qapının altındakı ventilyasiya dəlikləri istisna olmaqla, digər bütün ventilyasiya dəlikləri odadavamlı materialdan hazırlanmış barmaqlıqla təchiz edilməlidir.

4.2.4 Su keçirməyən qapıların quraşdırılmasına ehtiyac yoxdur.

5 Maşın otaqlarındakı məhdudlaşdırıcı konstruksiyaların dəliklərinin mühafizəsi

5.1 Tətbiqi

5.1.1 Bu bəndin müddəası A kateqoriyalı maşın otaqları üçün və Administrasiya tərəfindən arzu edildikdə, digər maşın otaqları üçün tətbiq edilir.

5.2 Maşın otağındakı məhdudlaşdırıcı konstruksiyaların dəliklərinin mühafizəsi

5.2.1 Sorucu ventilyasiya üçün işıq lyuklarının, qapıların, ventilyatorların, tüstü borularının kojuxları üzərindəki ventilyasiya dəliklərinin və maşın otaqlarındakı digər dəliklərin sayı gəminin ventilyasiya ehtiyaclarını və etibarlı işini təmin etmək üçün zəruri olan qədər azaldılır.

5.2.2 Işıq lyukları poladdan hazırlanır və tərkibində şüşə lövhə olmur.

5.2.3 Enerji mənbəyi ilə idarə edilən, su keçirməyən qapılar istisna olmaqla, enerji mənbəyi ilə idarə edilən digər qapıları bağlamaq üçün, yaxud qapıların üzərində azad etmə mexanizmlərini işə salmaq üçün idarəetmə vasitələri nəzərdə tutulur. İdarəetmə elementləri sözügedən otağın bayır hissəsində elə yerləşdirilir ki, onların xidmət göstərdiyi otaqda yanğın baş verdiyi halda qeyd olunan idarəetmə elementlərində kəsinti halı baş verməsin.

5.2.4 Sərnişin gəmilərində 5.2.3 sayılı bəndin tələb etdiyi idarəetmə elementləri Administrasiyanın razılığına əsasən bir idarəetmə postunda, yaxud mümkün qədər bir neçə post uzaqda yerləşir, yaxud qruplaşdırılır. Qeyd olunan postlar açıq göyertədən təhlükəsiz girişə malik olmalıdır.

5.2.5 Enerji mənbəyi ilə idarə edilən, su keçirməyən qapılar istisna olmaqla, enerji mənbəyi ilə idarə edilən digər qapılar elə quraşdırılmalıdır ki, enerji mənbəyi ilə idarə edilən bağlayıcı qurğular tərəfindən otaqda yanğın baş verdiyi halda müsbət bağlanmış təmin edilmiş olsun, yaxud qapılar özü bağlanan növdə olsun və 3.5° əyilmə bucağında əks istiqamətə bağlanma imkanına malik olsun və yaxud məsafədən idarə olunan azad etmə cihazı ilə təchiz edilmiş "imtina etdikdə təhlükəsiz vəziyyət" prinsipli qarmaq-cəftə qurğusuna malik olsun.

5.2.6 Maşın otağı məhdudlaşdırıcı konstruksiyalarında pəncərələr quraşdırılmır. Halbuki, bu, maşın otaqları daxilindəki mərkəzi idarəetmə postlarında şüşədən istifadəni qadağan etmir.

6 Yük otağında məhdudlaşdırıcı konstruksiyaların mühafizəsi

6.1 36-dan çox sərnişin daşıyan sərnişin gəmilərinə xüsusi kateqoriyalı məhdudlaşdırıcı arakəsmələr və göyərtələr və ro-ro otaqları «A-60» sinif standartına uyğun izolə edilir. Halbuki, (5), (9) və (10) kateqoriyalı otaq, 2.2.3 sayılı bənddə müəyyən edildiyi kimi, taxtapuşun bir tərəfində olarsa, «A-0» standartınadək azaldıla bilər. Əgər neft yanacağı tankları xüsusi kateqoriyalı otaqdan aşağıda yerləşərsə, qeyd olunan otaqlar arasında göyərtənin odadavamlılığı «A-0» standartınadək azaldıla bilər.

6.2 Sərnişin gəmilərinin naviqasiya körpüsündə xüsusi kateqoriyalı otağa gedən və oradan gələn hər hansı yanğın əleyhinə qapının bağlandığını göstərən indikatorlar təchiz edilir. (Bu nömrə vasitəsilə yenidən nömrələnib: Res.MSC.338(91))

6.3 Alışma temperaturu 60 C dərəcəni keçməyən xam neft və neft məhsullarını daşıyan yük çənlərinin mühafizəsi üçün tankerlərdə yanğının yükə keçməsinin qarşısını almaq məqsədilə öz xassəsinə istilik nəticəsində asanlıqla itirən materiallardan klapanların, armaturların, tank dəliklərinin qapaqlarının, yük tanklarının ventilyasiya sistemi üçün boru xətlərinin hazırlanması üçün istifadə edilməməlidir. (Bu nömrə vasitəsilə yenidən nömrələnib: Res.MSC.338(91))

7 Ventilyasiya sistemləri (Bu sənəd ilə əvəz olunub: Res.MSC.365(93))

(Bu bənd 1 yanvar 2016-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər üçün tətbiq edilir)

7.1 Ümumi

7.1.1 Ventilyasiya kanalları, o cümlədən, tək və qoşa divarlı kanallar poladdan, yaxud ekvivalent materialdan hazırlanır. Halbuki, hava kondisioneri otaqlarında ventilyatorları kanallara birləşdirmək üçün ölçüsü 600 mm-i keçməyən elastik silfondan istifadə edilir. 7.1.6 sayılı bənddə digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, kanalların, o cümlədən, izolyasiyanın hazırlanması üçün materiallar odadavamlı olmalıdır. Halbuki, adətən, uzunluğu 2 m-i, sərbəst en kəsiyinin sahəsi* isə 0.02 m²-i keçməyən qısa kanallar poladdan, yaxud ekvivalent materialdan hazırlamağa ehtiyac yoxdur, lakin, bunun üçün aşağıdakı şərtlərə əməl etmək tələb olunur:

* Sərbəst en kəsiyi sahəsi dedikdə, hətta əvvəlcədən izolə edilmiş kanal olduqda, izolyasiyanın deyil, kanalın özünün daxili ölçüləri əsasında hesablanmış sahə nəzərdə tutulur. Bu sənədə istinad edin: MSC.1/Circ.1480 II-2/9.7.1.1 sayılı SOLAS qaydasının vahid şərhə

.1 kanallar odadavamlı materialdan hazırlanmalı və alovun yayılmasını gecikdirmə xassələrinə malik olmaq üçün daxildən və xaricdən membranla üzlənməli və hər bir halda onların üz səthlərinin qalınlığı 45 MC/m² –ni keçməyən istilikötərmə qabiliyyətinə** malik olmalıdır.

** Bu sənədə istinad edin: Standartlaşdırma üzrə Beynəlxalq Təşkilatın dərc etdiyi tövsiyələr, xüsusi olaraq, İSO 1716 sayılı nəşri: 2002, İnşaat və nəqliyyat məhsullarının odadavamlılıq qabiliyyətinin test sınaqlarına reaksiyası – İstilik törətmə qabiliyyətinin müəyyən edilməsi.

.2 kanallar yalnız ventilyasiya qurğusunun sonuncu sahəsində istifadə olunur; və

.3 kanallar "A" və ya "B" sinifli taxtapuşdakı dəlikdən kanal boyunca, o cümlədən, kəsintisiz «B» sinifli tavandan ölçülən ən azı 600 mm məsafədə yerləşməlidir.

7.1.2 Aşağıdakı cihazlar Odadavamlılığın test sınağına dair prosessual məcəlləyə müvafiq olaraq test sınağından keçirilir:

.1 yanğından mühafizə qapaqları, o cümlədən, onların müvafiq istismar vasitələri, halbuki, kambuz piletələri üçün sorucu hava kanallarındakı kanalın aşağı ucunda yerləşmiş qapılar üçün test sınağı tələb edilmir, belə ki, həmin kanallar poladdan hazırlanmalı və kanaldakı cərəyan edən havanı dayandırmaq bacarığına malik olmalıdır.

.2 "A" sinif taxtapuşlarından kanalların keçməsi. Halbuki, əgər polad stəkanlar ventilyasiya kanallarına pərçimli bilərziklər, bolt birləşmələri, yaxud qaynaq vasitəsilə qoşularsa, test sınağı tələb olunmur.

7.1.3 yanğından mühafizə qapaqları asanlıqla giriş imkanına malik olmalıdır. Əgər onlar tavanların, yaxud tikişlərin arxasında yerləşərsə, onda bu tavanlar, yaxud tikişlər yanğından mühafizə qapağının üzərində eyniləşdirmə kodu ilə işarələnmiş müayinə lyuku ilə təchiz edilməlidir. Yanğından mühafizə qapağının eyniləşdirmə kodu təchiz edilmiş hər hansı məsafədən idarəetmə elementinin üzərində yazılmalıdır.

7.1.4 Ventilyasiya kanalları müayinə və təmizləmə üçün bacalarla təchiz edilməlidir. Bacalar yanğından mühafizə qapaqlarının yaxınlığında yerləşir.

7.1.5 Bütün ventilyasiya sistemlərinin əsas giriş və çıxış dəlikləri havalandırılan otaqların bayır tərəfindən bağlanmaq imkanına malik olmalıdır. Bağlayıcı vasitələr asan şəkildə əlçatımlı olmalı, nəzərəçarpacaq dərəcədə və daimi şəkildə işarələnməli və bağlayıcı vasitənin idarəetmə postunu göstərməlidir.

7.1.6 "A", yaxud «B» sinifli taxtapuşlarda və "A» sinifli konstruksiya olmağı tələb edilən kanallardakı bilərzikli ventilyasiya kanalı birləşmələrində 600 mm dəlik çərçivəsində tezalısan kipkəclərin istifadəsinə icazə verilmir.

7.1.7 İki qapalı otaq arasında ventilyasiya dəlikləri və havanın təzyiqini nizamlayan ventilyasiya kanalları 4.1.2.1 və 4.2.3 sayılı bəndlərdə icazə verilən hallar istisna olmaqla, nəzərdə tutulmur.

7.2 Kanalların tərtibatı (Bu sənəd ilə əvəz olunub: Res.MSC.365(93))

7.2.1 A kateqoriyalı maşın otaqları, nəqliyyat vasitələri üçün otaqlar, ro-ro otaqları, kambuzlar, xüsusi kateqoriyalı otaqlar və yük otaqları üçün ventilyasiya sistemləri bir qayda olaraq, bir-birindən və digər otaqlara xidmət göstərən ventilyasiya sistemindən ayrılır. Halbuki, ümumi tutumu 4,000 tondan az olan yük gəmilərində və 36 nəfərdən

artıq olmayan sərnişin daşıyan gəmilərdə kambuz ventilyasiya sistemlərini digər ventilyasiya sistemlərindən ayırmaq tələb olunmur, lakin, onlara digər otaqlara xidmət edən ventilyasiya qurğusundan gələn ayrı-ayrı kanallar vasitəsilə xidmət göstərilə bilər. Qeyd olunan halda, ventilyasiya qurğusunun yaxınlığındakı kambuz ventilyasiya kanalında avtomatik yanğından mühafizə qapağı quraşdırılmalıdır.

7.2.2 A kateqoriyalı maşın otaqları, kambuzlar, nəqliyyat vasitələri üçün otaqlar, ro-ro otaqları, yaxud xüsusi kateqoriyalı otaqları üçün təchiz edilən ventilyasiya kanalları 7.2.4 sayılı bəndin tələblərini yerinə yetirmədən yaşayış otaqlarının ərazilərindən, xidməti otaqlardan, yaxud idarəetmə postlarından keçməməlidir.

7.2.3 yaşayış otaqlarının əraziləri, xidməti otaqlar, yaxud idarəetmə postları üçün təchiz edilmiş ventilyasiya kanalları 7.2.4 sayılı bəndin tələblərini yerinə yetirmədən A kateqoriyalı maşın otaqlarından, kambuzlardan, nəqliyyat vasitələri üçün otaqlardan, ro-ro otaqlarından, yaxud xüsusi kateqoriyalı otaqlardan keçməməlidir.

7.2.4 7.2.2 və 7.2.3 sayılı bəndlərdə yol verilən hallarda kanallar aşağıdakı kimi olmalıdır:

1.1 poladdan hazırlanmış, sərbəst en kəsiyinin sahəsi 0.075 m²-dən kiçik, divarının qalınlığı ən azı 3 mm kanallar, sərbəst en kəsiyinin sahəsi 0.075 m² və 0.45 m² arasında, divarının qalınlığı isə ən azı 4 mm kanallar və sərbəst en kəsiyinin sahəsi 0.45 m²-dən böyük, divarının qalınlığı ən azı 5 mm kanallar;

1.2 Müvafiq şəkildə bərkidilib və gücləndirilib;

1.3 içərisindən keçdiyi məhdudlaşdırıcı konstruksiyaların yaxınlığında yerləşmiş avtomatik yanğından mühafizə qapaqları ilə təchiz edilib; və

1.4 xidmət göstərdikləri otaqların məhdudlaşdırıcı konstruksiyalarından başlayaraq hər bir yanğından mühafizə qapağının arxasındakı nöqtəyədək ən azı 5 m məsafədə «A-60» sinif standartına uyğun izolyasiya edilir;

Yaxud

2.1 7.2.4.1.1 və 7.2.4.1.2 sayılı bəndlərə müvafiq olaraq poladdan hazırlanıb; və

2.2 7.2.3.2.2 sayılı bənddə müəyyən olduğu kimi, (9), yaxud (10)-cu kateqoriyalı otaqlardan keçən kanallar istisna olmaqla, keçdiyi bütün otaqlar «A-60» sinif standartına uyğun izolyasiya edilir.

7.2.5 7.2.4.1.4 və 7.2.4.2.2 sayılı bəndlərin məqsədləri üçün kanalların xarici səthi en kəsiyi boyunca izolyasiya edilir. Əgər kanallar xaricdə, lakin, müəyyən edilmiş otağa bitişik olarsa və onunla bir, yaxud daha çox sahəni bölüşərsə, həmin halda onlar müəyyən edilmiş otağı keçmiş olduğu hesab edilir və bölüşdüyü otağın sahəsinin kanalı keçdikdən sonra 450 mm məsafəlik səthi izolyasiya edilir*.

7.2.6 Əgər ventilyasiya kanalı əsas şaquli zona taxtapuşundan keçərsə, həmin taxtapuşa bitişik avtomatik yanğından mühafizə qapağı quraşdırılmalıdır. Qapaq həm də əl ilə hər iki tərəfdən bağlanmaq imkanına malik olmalıdır. İdarəetmə məkanı asanlıqla giriş imkanına malik olmalı və aydın və nəzərəçarpancaq dərəcədə işarələnməlidir. Taxtapuş ilə qapaq arasındakı kanal 7.2.4.1.1 və 7.2.4.1.2 sayılı bəndlərə müvafiq olaraq inşa edilməli və ən azı taxtapuşdan keçən eyni səviyyəli odadavamlılığa müvafiq şəkildə izolyasiya edilməlidir. Qapağın idarəetmə postunu göstərən indikatorla birgə taxtapuşun ən azı bir tərəfində qapaq quraşdırılmalıdır.

7.3 Yanğından mühafizə qapaqlarının və kanal keçidlərinin təfərrüatları (Bu sənəd ilə əvəz olunub: Res.MSC.365(93))

7.3.1 "A" sinif taxtapuşlarından keçən kanallar aşağıdakı tələbləri qarşılamalıdır:

.1 Əgər nazik metal təbəqədən hazırlanmış və 0.02 m^2 sərbəst en kəsiyi sahəsinə malik ventilyasiya kanalı "A" sinif taxtapuşlarından keçərsə, o halda, o, qalınlığı ən azı 3 mm və uzunluğu isə ən azı 200 mm olan polad təbəqəli stəkan ilə təchiz olunur (yaxşı olar ki, arakəsmənin hər bir tərəfi 100 mm-lik sahələrə bölünsün, yaxud, göyertədən keçərsə, tam şəkildə göyertənin aşağı tərəfinədək yerləşsin).

.2 Əgər ventilyasiya kanallarının sərbəst en kəsiyi sahəsi 0.02 m^2 -i keçərsə, lakin, 0.075 m^2 -dən böyük olmazsa və "A" sinif taxtapuşlarından keçərsə, dəliklər polad təbəqədən hazırlanmış stəkanlarla tənzimlənir. Kanallar və stəkanların qalınlığı ən azı 3 mm, uzunluğu isə ən azı 900 mm olur. Arakəsmələrdən keçən zaman yaxşı olardı ki, arakəsmənin hər bir tərəfində bu uzunluq 450 mm-lik sahəyə bölünsün. Bu kanallar, yaxud qeyd olunan kanalları nizamlayan stəkanlar yanğın əleyhinə izolyasiya ilə birgə nəzərdə tutulmalıdır. İzolyasiya ən azı kanalın keçdiyi taxtapuş kimi eyni odadavamlılıq səviyyəsinə malik olmalıdır; və

.3 bütün kanallarda "A" sinif taxtapuşlarını keçən, en kəsiyinin sahəsi 0.075 m^2 –dən artıq olan avtomatik yanğından mühafizə qapaqları quraşdırılmalıdır. Hər bir qapaq kəsilmiş (deşilmiş) taxtapuşun yaxınlığında quraşdırılır və qapaq ilə kəsilmiş (deşilmiş) taxtapuşun arasındakı kanal 7.2.4.2.1 və 7.2.4.2.2 sayılı bəndlərə müvafiq olaraq poladdan hazırlanır.

Yanğından mühafizə qapağı avtomatik şəkildə işləyir, lakin, o, taxtapuşun hər iki tərəfindən əl ilə bağlanmaq imkanına da malikdir. Bu qapaq onun hansı idarəetmə mövqeyində yerləşdiyini göstərən aydın görünən göstərici (indikator) ilə təchiz edilməlidir. Yanğından mühafizə qapaqları tələb olunmur, halbuki, kanallar «A» sinif taxtapuşları ilə əhatə olunmuş otaqlardan həmin otaqlara xidmət etmədən də keçə bilər, bir şərtlə ki, həmin kanallar kəsdikləri taxtapuşlar kimi eyni odadavamlılıq səviyyəsinə malik olsun. Bu müddəanın tələb etdiyi qapağı quraşdırmaq zərurətini kənarlaşdırmaq məqsədilə en kəsiyinin sahəsi 0.075 m^2 -dən böyük ölçüyə malik olan kanalı «A» sinifli taxtapuşun kəsiyində nisbətən kiçik kanallara bölmək və sonradan öz əvvəlki ölçüsündə olan kanal formasında yenidən birləşdirmək olmaz.

7.3.2 «B» sinifli arakəsmələrdən keçən, sərbəst en kəsiyi 0.02 m^2 –dən böyük olan ventilyasiya kanalları polad vərəqədən hazırlanmış, uzunluğu 900 mm olan stəkanlar ilə təchiz edilir və əgər kanalın özü bu ölçü üçün poladdan hazırlanmasa, yaxşı halda, arakəsmənin hər bir tərəfi 450 mm sahəyə bölünür.

7.3.3 Bütün yanğından mühafizə qapaqları əl ilə idarə edilmək imkanına malik olmalıdır. Qapılar birbaşa mexaniki idarəetmə vasitələri ilə təchiz edilir, yaxud, alternativ olaraq, elektrik, hidravlik, yaxud pnevmatik qurğular vasitəsilə bağlanır. Bütün qapılar taxtapuşun hər iki tərəfindən əl ilə idarə edilmək imkanına malik olmalıdır. Avtomatik yanğından mühafizə qapaqları, o cümlədən, məsafədən idarə edilən qapılar hətta elektrik enerjisi, yaxud hidravlik və ya pnevmatik təzyiq itkisi baş verdiyi halda belə, qapağı bağlayacaq "imtina etdikdə təhlükəsiz vəziyyət" mexanizminə malik olmalıdır. Məsafədən idarə olunan yanğından mühafizə qapaqları əl ilə qapağın özündən yenidən açılmaq imkana malik olmalıdır.

7.4 36-dan çox sənişin daşıyan sənişin gəmiləri üçün ventilyasiya sistemləri (Bu sənəd ilə əvəz olunub: Res.MSC.365(93))

7.4.1 7.1, 7.2 və 7.3 sayılı bölmələrin tələblərinə əlavə olaraq, 36-dan çox sənişin daşıyan sənişin gəmisi üçün ventilyasiya sistemi də aşağıdakı tələbləri qarşılamalıdır.

7.4.2 Bir qayda olaraq, ventilyatorlar elə quraşdırılmalıdır ki, müxtəlif otaqlara çatan kanallar əsas şaquli zona daxilində qalsın.

7.4.3 Nərdivan üçün hasarlanmış yerlərə ventilyasiya sistemlərində hər hansı otağa xidmət göstərməyən müstəqil ventilyasiya və kanal sistemi (sorucu və vurucu) xidmət etməlidir.

7.4.4 En kəsiyindən asılı olmayaraq, qeyd olunan otaqların hər bir göyertəsinin keçid yerinin (penetrasiya) yaxınlığında, birdən artıq göyertələr arası yaşayış otaqlarının ərazisinə xidmət edən, qapağın yuxarısındakı mühafizə edilən göyertədən əl ilə bağlanmaq imkanına malik avtomatik tüstü qapağı ilə birgə, kanal quraşdırılmalıdır. Əgər ventilyator əsas şaquli zona daxilində hər bir qoşa göyertəli otaq üçün xüsusi təyin edilmiş ayrı-ayrı kanallar vasitəsilə birdən artıq göyertələr arası otağa xidmət göstərərsə, ventilyatorun yaxınlığında quraşdırılmış, əl ilə idarə edilən tüstü qapağı ilə birgə bir kanal təchiz edilir.

7.4.5 Əgər zəruri olarsa, 9.1 və 9.2 sayılı cədvəllərin tələb etdiyi kimi, şaquli kanallar izolə edilir. Xidmət etdikləri otaq ilə nəzərdə tutulan otaq arasındakı göyertələr üçün kanallar müvafiq şəkildə izolə edilir.

7.5 Kambuz pilətələrindən sorucu hava kanalları (Bu sənəd ilə əvəz olunub: Res.MSC.365(93))

7.5.1 36-dan çox sənişin daşıyan sənişin gəmiləri üçün tələblər

7.5.1.1 7.1, 7.2 və 7.3 sayılı bölmələrin tələblərinə əlavə olaraq, kambuz pilətələrindən sorucu hava kanalları 7.2.4.2.1 və 7.2.4.2.2 sayılı bəndlərə müvafiq olaraq inşa edilir və keçdikləri bütün yaşayış otaqlarının əraziləri, xidməti otaqlar, yaxud idarəetmə postları «A-60» sinif standartına uyğun olaraq izolə edilir. Onlar həmçinin aşağıdakılar vasitəsilə təchiz edilir:

.1 əgər alternativ təsdiq edilmiş yağ çıxarıcı sistem quraşdırılmazsa, təmizləmək üçün yerindən asanlıqla çıxarımaq imkanına malik yağıtutan;

.2 avtomatik şəkildə və məsafədən idarə oluna bilən kanal ilə kambuz pilətəsinin aspiratoru arasındakı kanal birləşdiricisinin aşağı ucunda yerləşmiş yanğından mühafizə qapağı və bundan əlavə, kanalın çıxışının yaxınlığındakı yuxarı ucluqda yerləşmiş məsafədən idarə olunan yanğından mühafizə qapağı;

.3 kanal daxilində stasionar yanğınsöndürmə vasitələri*;

4 7.5.1.1.2 sayılı bənddə qeyd edilən sorucu ventilyatorları və hava vurucu ventilyatorları söndürən, yanğından mühafizə qapaqlarını idarə edən və yanğınsöndürən sistemi idarə edən və kambuzun girişinin yaxınlığında, kambuzun xaricindəki məkanda yerləşən məsafədən idarəetmə cihazları. Əgər çoxkanallı ventilyasiya sistemi nəzərdə tutularsa, o halda, yanğınsöndürmə maddələrini sistemə buraxmazdan əvvəl həmin əsas kanala gedən bütün sorucu boruları bağlamaq üçün yuxarıda sözügedən idarəetmə qurğusunun yaxınlığında məsafədən idarəetmə sisteminin yerləşdirilməsi təmin edilir; və

.5 uyğun şəkildə yerləşmiş müayinə və təmizləmə üçün bacalar, o cümlədən, onlardan biri sorucu ventilyatorun yaxınlığında, digəri isə yağın toplandığı yerdə - aşağı uc tərəfdə yerləşdirilir.

7.5.1.2 7.5.1.1 sayılı bəndin tələblərinə cavab verən, yaşayış otaqlarının ərazilərindən, yaxud tezalısan materialların yerləşdiyi ərazilərdən keçən, müvafiq şəkildə, açıq göyertədə quraşdırılmış isti xörək hazırlayan avadanlıqlar üçün pilətələrdən çıxan sorucu hava kanalları.

7.5.2 Yük gəmiləri və 36-dan artıq sərnişin daşımayan sərnişin gəmiləri üçün tələblər (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.365(93))

Yaşayış otaqlarının ərazilərindən, yaxud tezalısan materialların yerləşdiyi otaqlardan keçən zaman kambuz pilətələrindən sorucu hava kanalları 7.2.4.1.1 və 7.2.4.1.2 sayılı bəndlərə müvafiq olaraq inşa edilir. Hər bir sorucu hava kanalı aşağıdakılar vasitəsilə quraşdırılmalıdır:

- .1 təmizləmək üçün asanlıqla çıxarıla bilən yağıtutan;
- .2 avtomatik şəkildə və məsafədən idarə oluna bilən kanal ilə kambuz pilətəsinin aspiratoru arasındakı kanal birləşdiricisinin aşağı ucunda yerləşmiş yanğından mühafizə qapağı və bundan əlavə, kanalın çıxışının yaxınlığındakı yuxarı ucluqda yerləşmiş məsafədən idarə olunan yanğından mühafizə qapağı;
- .3 sorucu və hava vurucu ventilyatorların söndürülməsi üçün kambuzun daxilində istismarı mümkün olan cihazlar; və
- .4 kanal daxilində stasionar yanğınsöndürmə vasitələri.*

7.6 Daxili yanma mühərrikinin yerləşdiyi otaqlarda A kateqoriyalı maşın otağına xidmət edən ventilyasiya otaqları (Bu sənəd ilə əvəz olunub: Res.MSC.365(93))

7.6.1 Əgər ventilyasiya yalnız qeyd olunan bitişik maşın otağına xidmət edərsə və ventilyasiya otağı və maşın otağı arasında heç bir odadavamlı taxtapuş yerləşməsə, o halda, maşın otağına xidmət edən ventilyasiya kanalı, yaxud kanalları, ventilyasiya otağının və maşın otağının xaricində yerləşir.

7.6.2 Əgər ventilyasiya yalnız qeyd olunan bitişik maşın otağına, eləcə də digər otaqlara xidmət edərsə və «A-60» sinifli taxtapuş, o cümlədən, penetrasiyalar vasitəsilə maşın otağından ayrılarsa, o halda, maşın otağı üçün ventilyasiya kanalını, yaxud kanallarını ventilyasiya otağında yerləşdirmək mümkündür.

7.7 36-dan çox sərnişin daşıyan gəmilərdə camaşırxanalar üçün ventilyasiya sistemləri (Bu sənəd ilə əvəz olunub: Res.MSC.365(93))

2.2.3.2.2 sayılı bənddə müəyyən edildiyi kimi, (13) kateqoriyalı otaqların camaşırxanalarından və quruducu otaqlarından gələn sorucu hava kanalları ilə aşağıdakılar quraşdırılır:

- .1 təmizlənməsi üçün yerindən çıxarılması asan olan süzgəclər;
- .2 kanalın aşağı ucunda yerləşmiş, avtomatik şəkildə və məsafədən idarə olunan yanğından mühafizə qapağı;
- .3 otaqdan və otağın daxilindən 7.7.2 sayılı bənddə qeyd edilən sorucu ventilyatorları və hava vurucu ventilyatorları söndürən və yanğından mühafizə qapaqlarını idarə edən məsafədən idarəetmə cihazları.
- .4 uyğun şəkildə yerləşmiş müayinə və təmizləmə üçün bacalar.

Qayda 10

Yanğınla mübarizə

1 Məqsəd (Bu sənəd ilə əvəz olunub: Res.MSC.365(93))

1.1 Bu qaydanın məqsədi 1.2 sayılı bənddə nəzərdə tutulan hallar istisna olmaqla, yanğının baş verdiyi otaqda yanğını ram etmək və tezliklə söndürməkdən ibarətdir. Bu məqsədlə aşağıdakı funksional tələblər qarşılanmalıdır:

- .1 mühafizə olunan otaqlara yanğının yayılması ehtimalına lazımi diqqət yetirməklə stasionar yanğınsöndürən sistemlər quraşdırılır; və
- .2 yanğınsöndürmə vasitələri dərhal istifadə üçün hər zaman hazır vəziyyətdə olur.

1.2 Açıq göyertədə və ya açıq göyertədən yuxarıda konteynerlərin daşınması üçün layihələndirilmiş və 1 yanvar 2016-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilərin göyertələrində üzəri açıq konteyner tryumlarının və konteynerlərin yerləşdirmə məkanlarında və otaqda və yanğın hadisəsi baş verdiyi otaqda yanğını lokallaşdırmaq məqsədilə və yanğının yayılmasının və gəminin quruluşunun zədə almasının qarşısını almaq məqsədilə yanğından mühafizə vasitələri nəzərdə tutulur.

* Bu terminin anlayışı məqsədilə, üzəri açıq konteyner gəmiləri üçün aralıq təlimatlara baxın (MSC/Circ.608/Rev.1).

2 Su təchizatı sistemləri

Bu qaydanın tələblərinə uyğun olaraq gəmilərdə yanğınsöndürmə nasosları ilə birgə yanğın magistralları, yanğın kranları və şlanqları nəzərdə tutulur.

2.1 Yanğın magistralları və yanğın kranları

2.1.1 Ümumi

İstilik nəticəsində effektivliyini asanlıqla itirən materiallardan adekvat şəkildə mühafizə təmin olunmazsa, yanğın magistrallarında və yanğın kranlarında istifadə edilməməlidir. Borular və yanğın kranları elə yerləşdirilməlidir ki, yanğın şlanqlarını asanlıqla onların üzərinə bərkitmək mümkün olsun. Boruların və yanğın kranlarının tərtibatı elə olmalıdır ki, mümkün donuşluğun qarşısını almaq mümkün olsun. Əsas yanğınsöndürmə boru xətləri üçün müvafiq drenaj ləvazimatları nəzərdə tutulur. Açıq göyertədəki yanğınla mübarizə məqsədləri istisna olmaqla, digər məqsədlər üçün istifadə edilən yanğın magistralının bütün şaxələrinə bağlayıcı kranlar quraşdırılır. Göyertə yükü daşına bilən gəmilərdə yanğın kranlarının yerləşdiyi mövqelər elə olmalıdır ki, onlara həmişə asanlıqla giriş imkanı olsun və boru xətləri isə elə qurulmalıdır ki, praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər, qeyd olunan yükün korlanmasının qarşısını almaq mümkün olsun.

2.1.2 Su təchizatının istifadəyə daim hazır vəziyyətdə olması

Su təchizatının istifadəyə daim hazır vəziyyətdə olması üçün tədbirlər və cihazlar aşağıdakı kimi olmalıdır:

.1 sənişin gəmilərində:

1.1 ümumi tutumu 1,000 ton və daha çox olan gəmilərin daxili otaqlarında hər hansı yanğın kranından ən azı bir effektiv su şırnağını əldə etmək mümkün olmalı və yanğınsöndürmə nasosunun tələb etdiyi avtomatik işəsalma ilə davamlı su verilişi təmin edilməlidir; IACS UI SC 23

1.2 ümumi tutumu 1,000 ton və daha az olan gəmilərdə naviqasiya körpüsündən avtomatik, yaxud məsafədən işə salınmaq funksiyasına malik olan ən azı bir yanğınsöndürmə nasos təchiz edilir. Əgər nasos avtomatik şəkildə işə düşərsə, yaxud əgər alt klapanın nasos işə salındığı yerdən açılması mümkün olmazsa, alt klapan hər zaman açıq vəziyyətdə saxlanılmalıdır; və

1.3 əgər II-1/54 sayılı qaydaya müvafiq olaraq həmin gəmilərin maşın otaqlarına dövrü şəkildə növbəsiz xidmət göstərilirsə, Administrasiya qeyd olunan otaqlar üçün stasionar su yanğınsöndürən sistemi ilə əlaqədar müddəaları müəyyən edir (adi növbəli maşın otaqları üçün olan tələblərlə ona bərabər olan);

.2 yük gəmilərində:

2.1 Administrasiyanın razılığına əsasən; və

2.2 Maşın otağında növbəsiz dövrü şəkildə xidmət göstərildiyi zaman, yaxud yalnız bir nəfərin növbə çəkməyi tələb olunduqda, yanğın magistralı sistemindən müvafiq təzyiqdə dərhal su verilişi təmin olunmalı və bu proses naviqasiya körpüsündən əsas yanğınsöndürmə nasoslarını məsafədə idarə etmək yolu ilə, yaxud əsas yanğınsöndürmə nasoslarından birinin təzyiqini yanğın magistralı sistemində daimi şəkildə saxlamaq yolu ilə həyata keçirilməlidir, lakin, maşın otağında yanğınsöndürmə nasosunun işə salınması üçün qurğu asan və əlçatımlı yerdə yerləşərsə, Administrasiya ümumi tutumu 1,600 tondan az olan yük gəmilərini bu tələbi yerinə yetirməkdən azad edir.

2.1.3 Yanğın magistrallarının diametri

Yanğın magistralının və su qol borularının diametri eyni zamanda iki yanğın nasosundan tələb olunan suyun miqdarını effektiv şəkildə paylamaq üçün yetərli olmalıdır, lakin, bu, yük gəmiləri ilə əlaqədar olduqda, 7.3.2 sayılı bəndə daxil edilmiş gəmilərdən başqa, digər gəmilərdə lazım olan diametr $140 \text{ m}^3 / \text{saat}$ suyun vurulması üçün kifayət edə bilər. (Əlavə edilib Res.MSC.365(93))

2.1.4 Təcridedicilə klapanlar və qoruyucu klapanlar

2.1.4.1 əsas yanğınsöndürmə nasosunun, yaxud nasosların yerləşdiyi maşın otağında yanğın magistralının bölməsini yanğın magistralının yerdə qalan hissəsindən ayırmaq üçün təcridedicilə klapanlar maşın otaqlarının xaricində asan və əlçatımlı və mühafizə edilən bir məkanda yerləşdirilməlidir. Yanğın magistralı elə quraşdırılmalıdır ki, təcridedicilə klapanlar gəmidəki bütün yanğın kranlarını bağlasın (lakin, yuxarıda göstərilədiyi kimi, maşın otağında sözügedən kranlar istisna olmaqla, digər yanğınsöndürmə nasosu, yaxud qəza-yanğınsöndürmə nasosu vasitəsilə su təchiz edilə bilər). Qəza-yanğınsöndürmə nasosu, onun kingstonu və qəbul boru xətti, sorucu borusu və su vurucu boru xətti və təcridedicilə klapanları maşın otağından xaricdə yerləşir. Əgər bu tərtibatı yerinə yetirmək mümkün olmazsa, əgər klapan, qəza nasosu kimi yerləşdiyi eyni şöbədə məsafədən idarə olunarsa və qəbul borusu praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər qısa olarsa, o halda, kingstonun qutusunu maşın otağında yerləşdirmək olar. Qəbul, yaxud xaricətmə boru xətlərinin qısa kəsiklərini maşın otağından keçirmək olar, bir şərtlə ki, onlar möhkəm polad ilə hasarlansın və A-60 sinif standartlarına uyğun olaraq izolə edilsin. Bu boru xətləri kifayət qədər divar qalınlığına malik olur və bu qalınlıq 11 mm-dən kiçik olmur və kingstonun klapanına bağlanan birləşmə istisna olmaqla, o, qaynaq edilir.

2.1.4.2 Hər bir yanğın kranına xidmət etmək üçün klapan elə quraşdırılmalıdır ki, yanğın nasoslarının istismarı zamanı yanğın şlanqını çəkib çıxarmaq mümkün olsun.

2.1.4.3 Əgər nasoslar boru xətlərinin, kranların və şlanqların layihə təzyiqini üstələyən təzyiq yaradarsa, bütün nasoslar qoruyucu klapanlara malik olmalıdır. Həmin klapanlar elə yerləşdirilməli və tənzimlənməlidir ki, yanğın magistralı sisteminin hər hansı bir

hissəsində baş verə biləcək son dərəcə güclü təzyiğin qarşısını almaq mümkün olsun.

2.1.4.4 Yanğın, yaxud partlayış baş verdikdə yanğın magistralı sisteminin odadavamlılığını qoruyub saxlamaq üçün mühafizə olunan məkanda, yutun burun tərəfində və yük tanklarının göyərtəsində 40 m-dən böyük olmayan intervallarda bağlayıcı kranlar quraşdırılmalıdır.

2.1.5 Yanğın kranlarının sayı və yeri

2.1.5.1 Yanğın kranlarının sayı və yeri elə olmalıdır ki, fərqli yanğın kranından gələn ən azı iki su şırnağından biri standart uzunluqda olan şlanq vasitəsilə gəlsin və gəminin istənilən hissəsinə çatsın və dəniz üzgüçülüüyü zamanı sərnəşinlər və ekipaj üçün elçatımlı olsun və həmçinin, yük otağının, hər hansı ro-ro otağının, hər hansı nəqliyyat vasitəsi üçün otağın və ya hər hansı xüsusi kateqoriyalı otağın istənilən boş hissəsində çatsın, bununla belə, son halda, standart uzunluğa malik şlanqla otağın istənilən hissəsinə çatdırılsın. Bununla belə, qeyd olunan yanğın kranları mühafizə edilən otaqların girişlərində yerləşdirilir.

2.1.5.2 2.1.5.1 sayılı bəndin tələblərinə əlavə olaraq, sərnəşin gəmiləri aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir:

.1 yaşayış otaqlarında, xidməti otaqlarda və maşın otaqlarında yanğın kranlarının sayı və yerləşmə mövqeyi elə olmalıdır ki, əsas şaquli zona arakəsmələrində bütün su keçirməyən qapılar və digər bütün qapılar bağlı olduğu zaman 2.1.5.1 sayılı bəndin tələblərini yerinə yetirmək mümkün olsun; və

.2 əgər A kateqoriyalı maşın otağına qonşuluqdakı avarlı val tunelindən aşağı yarusda giriş nəzərdə tutularsa, o halda, maşın otağının xaricində, lakin, ona giriş tərəfin yaxınlığında iki kran təchiz edilir. Əgər qeyd olunan giriş digər otaqlardan nəzərdə tutularsa, o halda, A kateqoriyalı maşın otağına girişinin yaxınlığında iki yanğın kranları təchiz edilir. Əgər tunel, yaxud bitişik otaqlar çıxış yolunun bir hissəsini təşkil etməzsə, bu tələbi yerinə yetirməmək mümkündür.

2.1.6 Yanğın kranlarında təzyiq

Əgər iki nasos eyni zamanda 2.1.3 sayılı bənddə müəyyən edilmiş həcmdə suyu 2.3.3 sayılı bənddə müəyyən edildiyi kimi, ucluqlardan hər hansı bitişik yanğın kranı vasitəsilə vurarsa, bütün yanğın kranlarında aşağıdakı minimum təzyiq təmin edilməlidir:

.1 sərnəşin gəmiləri üçün:

ümumi tutumu 4,000 ton və daha çox olan 0.40 N/mm^2
ümumi tutumu 4,000 ton və daha az olan 0.30 N/mm^2 ;

.2 yük gəmiləri üçün,

ümumi tutumu 6,000 ton və daha çox olan 0.27 N/mm^2
ümumi tutumu 6,000 ton və daha az olan; 0.25 N/mm^2 və

.3 hər hansı yanğın kranında maksimal təzyiq, yanğın şlanqının effektiv şəkildə idarə edilməsi üçün mümkün olan təzyiqi keçməməlidir.

2.1.7 Beynəlxalq sahil birləşməsi

2.1.7.1 ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan gəmilərdə Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə cavab verən ən azı bir beynəlxalq sahil birləşməsi təmin olunur.

2.1.7.2 Gəminin hər hansı bir bortuna birləşdirməyə imkan verən qurğu nəzərdə tutulur.

2.2 Yanğınsöndürmə nasosları

2.2.1 Yanğınsöndürmə nasosları kimi qəbul edilən nasoslar

Sanitar, ballast, quruducu, yaxud ümumi təyinatlı nasoslar yanğınsöndürmə nasosları kimi qəbul edilə bilər, bir şərtlə ki, onlar bir qayda olaraq neftin vurulması üçün istifadə edilməsin və əgər onlardan nasoslama və ya neft yanacağıının vurulması üçün istifadə edilərsə, müvafiq dəyişdirici cihazlar quraşdırılsın.

2.2.2 Yanğınsöndürmə nasoslarının sayı

Gəmilərdə müstəqil şəkildə hərəkətə gətirilən yanğın nasosları aşağıdakı kimi təchiz edilir:

.1 sərnəşin gəmilərində:

ümumi tutumu 4,000 ton və daha çox olan ən azı üç ədəd

ümumi tutumu 4,000 ton və daha az olan ən azı iki

.2 yük gəmilərində:

ümumi tutumu 1,000 ton və daha çox olan ən azı iki

ümumi tutumu 1,000 ton və daha az olan ən azı iki enerji mənbəyi ilə hərəkətə gətirilən nasoslar, onlardan biri müstəqil şəkildə hərəkətə gətirilir.

2.2.3 Yanğın nasoslarının və yanğın magistrallarının tərtibatı

2.2.3.1 Yanğınsöndürmə nasosları

Qəbuledici kinqstonlar, yanğın nasosları və onların enerji mənbələrinin tərtibatı elə olmalıdır ki:

.1 ümumi tutumu 1,000 ton və daha çox olan sərnəşin gəmilərinin hər hansı bir şöbəsində yanğın hadisəsi baş verdiyi halda bütün yanğın nasosları sıradan çıxmamış olsun; və

.2 ümumi tutumu 1,000 ton və daha az olan sərnəşin gəmilərində yük gəmilərində, əgər hər hansı bir şöbədə baş verən yanğın nəticəsində bütün nasoslar sıradan çıxarsa, o halda, Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq, əsas yanğınsöndürmə nasoslarının, yaxud onların enerji mənbələrinin yerləşdiyi otağın xaricində özünün enerji mənbəyi və qəbuledici kinqstonu ilə birgə qəza-yanğın nasosundan ibarət alternativ vasitə təchiz edilir.

2.2.3.2 Qəza-yanğınsöndürmə nasosunun yerləşdiyi otağa dair tələblər

2.2.3.2.1 Yerləşdiyi məkan

Yanğın nasosunun yerləşdiyi otaq A kateqoriyalı maşın otaqlarının, yaxud əsas yanğınsöndürmə nasoslarının yerləşdiyi otaqların məhdudlaşdırıcı konstruksiyalarına bitişik olmalı deyil. Əgər bu tələbi praktiki cəhətdən yerinə yetirmək mümkün olmazsa, o halda, iki otaq arasındakı ümumi arakəsmə 9.2.3.3 sayılı qaydada verilmiş idarəetmə postları üçün tələblərlə eyni şəkildə, yanğından mühafizə konstruksiyalarına dair standart müvafiq olaraq izolə edilir.

2.2.3.2.2 Qəza-yanğınsöndürmə nasosuna çıxış

Maşın otağı ilə qəza-yanğın nasosunun və onun enerji mənbəyinin yerləşdiyi otaq arasında heç bir birbaşa girişə icazə verilmir.

Əgər bu tələbin yerinə yetirilməsi praktiki cəhətdən mümkün olmazsa, Administrasiya A-60 sinif standartına uyğun olaraq, tambur vasitəsilə giriş qurğusunun yerləşdirilməsinə icazə verə bilər (burada maşın otağının bir qapısı A-60 sinif standartına uyğun olaraq yerləşdirilməli və digər qapı isə həm kifayət qədər qazkeçirməz və özü bağlanan olmalı və burada hər hansı qarmaq-cəftə qurğularından istifadə edilməməlidir). Alternativ

olaraq, giriş, su keçirməyən qapı vasitəsilə də həyata keçirilə bilər, belə ki, həmin qapı maşın otağı və qəza-yanğın nasosunun yerləşdiyi otaqdan uzaqda - məsafədən idarə etməklə istismar olunur və həmin otaqlarda yanğın hadisəsi baş verdiyi halda enerji kəsilir. Qeyd olunan hallarda, qəza-yanğın nasosunun və onun enerji mənbəyinin yerləşdiyi otaqda ikinci giriş vasitələri təmin edilir.

2.2.3.2.3 Qəza-yanğın nasosu otağının ventilyasiyası

Qəza-yanğın nasosu üçün müstəqil enerji mənbəyinin yerləşdiyi otağın ventilyasiya qurğuları elə olmalıdır ki, praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər, maşın otağında baş vermiş yanğından bu otağa tüstünün dolmasının qarşısını almaq mümkün olsun.

2.2.3.3 Yük gəmiləri üçün əlavə nasoslar

Maşın otağında xidməti, quruducu və ballast və s. kimi digər nasosların yerləşdiyi yük gəmilərində tədbirlər görülməlidir ki, 2.1.6.2 və 2.2.4.2 sayılı bəndlərinin tələb etdiyi gücə və təzyiqlə malik olan bu nasoslardan ən azı biri yanğın magistralını su ilə təchiz etmək bacarığına malik olsun.

2.2.4 Yanğınsöndürmə nasoslarının gücü

2.2.4.1 Tələb olunan yanğınsöndürmə nasoslarının ümumi gücü

Tələb edilən yanğın nasosları yanğınla mübarizə məqsədləri üçün 2.1.6 sayılı bənddə müəyyən edilmiş miqdarda və təzyiqdə suyu təchiz etmək bacarığına malik olmalıdır:

.1 quruducu nasosu tətbiq edən zaman quruducu nasosun tələb etdiyi suyun miqdarının üçdə-iki hissəsindən az olmamaq şərti ilə sərnişin gəmilərində nasoslar; və

.2 Eyni ölçülü sərnişin gəmisində müstəqil quruducu nasosların hər biri tərəfindən II-1/35-1 sayılı qaydanın tələb etdiyi, vurulan suyun miqdarının dördü-üç hissəsindən az olmamaq şərti ilə hər hansı qəza nasosundan başqa, yük gəmilərində olan digər nasoslar, bir şərtlə ki, 7.3.2 sayılı bənddə göstərilənlər istisna olmaqla, yük gəmilərində yanğın nasoslarının ümumi təchizat gücü 180 m³/saatı keçsin. (Əlavə edilib Res.MSC.365(93))

2.2.4.2 Hər bir yanğınsöndürmə nasosunun gücü

Tələb olunan yanğın nasoslarının hər biri (yük gəmiləri üçün 2.2.3.1.2 sayılı bənddə tələb olunan hər hansı qəza nasosundan başqa) tələb olunan yanğın nasoslarının minimum sayına bölməklə tələb edilən ümumi gücün 80%-dən az gücə malik olmamalıdır, lakin, istənilən halda, 25 m³/saatdan az olmayan hər bir qeyd olunan nasos istənilən halda ən azı iki su şırnağını təchiz etmək bacarığına malik olmalıdır. Bu yanğın nasosları tələb olunan şərtlər altında yanğın magistralı sistemini təchiz etmək bacarığına malik olmalıdır. Əgər quraşdırılmış nasosların sayı tələb olunan minimal miqdarı keçərsə, o halda, qeyd olunan əlavə nasosların gücü ən azı 25 m³/saat olmalı və 2.1.5.1 sayılı bənddə tələb olunan ən azı iki su şırnağını təchiz etmək bacarığına malik olmalıdır.

2.3 yanğın şlanqları və ucluqlar IACS UI SC 146

2.3.1 Ümumi təfərrüatlar

2.3.1.1 Yanğın şlanqları Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş çox davamlı materialdan hazırlanmalı və istifadələri tələb oluna bilən istənilən otaqda onlar su şırnağını vurmaq üçün kifayət qədər uzunluğa malik olmalıdır. Hər bir şlanq ucluq ilə və zəruri mufta birləşmələri ilə təchiz olunmalıdır. Bu fəsildə müəyyən edilmiş şlanqlar hər hansı zəruri qurğular və alətlərlə birgə kranların və ya birləşmələrin yaxınlığında

görünən yerdə yerləşdirilməli və istifadəyə hər zaman hazır vəziyyətdə olmalıdır. Bundan əlavə, 36-dan çox sərnişin daşıyan sərnişin gəmilərinin daxili məkanlarında yanğın şlanqları hər zaman krana birləşdirilmiş vəziyyətdə olmalıdır. Yanğın şlanqlarının uzunluğu ən azı 10 m olmalı, lakin, aşağıdakı ölçülərdən az olmalı deyil:

.1 maşın otaqlarında 15 m;

.2 digər otaqlarda və açıq göyərtələrdə 20 m; və

.3 gəminin nəzəri eni maksimum 30 m-dən yuxarı olan gəmilərin açıq göyərtələri üçün 25 m.

2.3.1.2 Əgər gəmidə hər bir yanğın kranı üçün şlanq və ucluq təchiz edilməzsə, şlanq muftası birləşmələri və ucluqların tam qarşılıqlı əvəzlənməsi mövcud olmalıdır.

2.3.2 Yanğın şlanqlarının sayı və diametri

2.3.2.1 Gəmilər Administrasiyanın müəyyən etdiyi miqdarda və diametrdə yanğın şlanqları ilə təchiz edilir.

2.3.2.2 sərnişin gəmilərində 2.1.5 sayılı bəndin tələb etdiyi yanğın kranlarının hər biri üçün ən azı bir yanğın şlanqı təchiz olunmalı və bu şlanqlardan yalnız yanğınsöndürmə məşqləri zamanı və yoxlamalar müddətində yanğıni söndürmək üçün və yanğınsöndürən aparatları yoxlamadan keçirmək üçün istifadə edilməlidir.

2.3.2.3 Yük gəmilərində:

.1 ümumi tutumu 1,000 ton və daha çox olan gəmilərdə təchiz ediləcək yanğın şlanqlarının sayı gəminin hər bir 30 m uzunluğu üçün olmalı və bir ehtiyat şlanqdan ibarət olmalı və heç bir halda gəmidə ümumilikdə beş şlanqdan artıq olmalı deyil. Bu rəqəmə hər hansı mühərrik, yaxud qazan otağında tələb olunan hər hansı şlanq daxil deyil. Administrasiya tələb olunan şlanqların sayını o qədər artırma bilər ki, kifayət sayda şlanq mövcud olsun, onlar hər bir zaman əlçatımlı olsun və bu zaman gəminin növü və gəminin tətbiq edildiyi ticarətin xarakteri nəzərə alınsın. 19 sayılı qaydaya müvafiq olaraq təhlükəli yükləri daşıyan gəmilər yuxarıda tələb edilənlərə əlavə olaraq, 3 şlanq və ucluqla təchiz edilməlidir; və

.2 ümumi tutumu 1,000 ton və daha az olan gəmilərdə təchiz ediləcək yanğın şlanqlarının sayı 2.3.2.3.1 sayılı bəndin müddəalarına müvafiq olaraq hesablanır. Halbuki, şlanqların sayı heç bir halda üçdən az olmalı deyil.

2.3.3 Ucluqların sayı və növləri

2.3.3.1 Bu fəslin məqsədləri üçün standart ucluqların ölçüləri 12 mm, 16 mm və 19 mm, yaxud bu ölçülərə mümkün qədər yaxın olmalıdır. Nisbətən böyük diametrlili ucluqlara Administrasiyanın razılığı əsasında icazə verilə bilər.

2.3.3.2 Yaşayış otaqları və xidməti otaqlar üçün 12 mm-dən böyük ucluqdan istifadə etməyə ehtiyac yoxdur.

2.3.3.3 Maşın otaqları və açıq göyərtə məkanları üçün ucluğun ölçüsü elə olmalıdır ki, o, 2.1.6 sayılı bənddə qeyd edilən ən kiçik nasosdan iki şırnaq ilə maksimum mümkün olan çıxışa nail olsun, bir şərtlə ki, 19 mm-dən böyük ucluqdan istifadə edilməsin.

2.3.3.4 Ucluqlar təsdiq edilmiş ikili təyinatlı növdə olmalı (yəni, səpinti/şırnaq növü) və bağlayıcı ventillərlə təchiz edilməlidir.

3 Portativ yanğınsöndürənlər *

3.1 Növü və konstruksiyası

Portativ yanğınsöndürənlər Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə cavab verməlidir.

3.2 Yanğınsöndürənlərin tərtibatı

3.2.1 Yaşayış otaqlarının əraziləri, xidməti otaqlar və idarəetmə postları Administrasiyanın razılığına əsasən kifayət sayda müvafiq növlü portativ yanğınsöndürənlərlə təchiz edilir. Ümumi tutumu 1,000 ton və daha çox olan gəmilər ən azı beş portativ yanğınsöndürən daşılmalıdır.

3.2.2 Hər hansı otaqda istifadə üçün nəzərdə tutulmuş portativ yanğınsöndürənlərdən biri həmin otağın girişində saxlanılır.

3.2.3 Karbon-dioksid yanğınsöndürənləri yaşayış otaqlarının ərazilərində yerləşdirilir. Elektrik, yaxud elektron avadanlıqların, yaxud gəminin təhlükəsizliyi üçün zəruri olan ləvazimatların və vasitələrin yerləşdiyi idarəetmə postlarında və digər otaqlarda elektrik keçiriciliyinə malik olmayan və ya avadanlıqlar və ləvazimatlar üçün zərərli olmayan yanğınsöndürmə vasitəsi ilə doldurulmuş yanğınsöndürənlər təchiz edilir.

3.2.4 Yanğınsöndürənlər asanlıqla görünən yerdə istifadəyə hazır vəziyyətdə yerləşdirilir və yanğın hadisəsi baş verdiyi halda istənilən zaman tez bir vaxtda və asan şəkildə əldə edilmək imkanına malik olur və elə yerləşdirilir ki, onun işləməyi hava, vibrasiya, yaxud digər xarici amillərin təsirinə məruz qalaraq pisləşməsin. Portativ yanğınsöndürənlər onların istifadə edildiyini göstərən cihazlarla təchiz edilir.

3.3 Ehtiyat doldurucu vasitələr

3.3.1 Gəmidə doldurulmaq imkanına malik ilk 10 yanğınsöndürənin 100%-i üçün və yerdə qalan yanğınsöndürənlərin isə 50%-i üçün ehtiyat doldurucu vasitələr təchiz edilir. Ümumi sayı 60-dan çox olmayan ehtiyat doldurucu vasitə tələb edilir. Təkrar doldurmaq üçün təlimatlar gəmidə daşınır.

3.3.2 Gəmidə təkrar doldurulması mümkün olmayan yanğınsöndürənlər üçün ehtiyat doldurucu vasitələrin əvəzinə, yuxarıda, 3.3.1 sayılı bənddə müəyyən edildiyi miqdarda, növdə, gücdə və sayda əlavə portativ yanğınsöndürənlər təchiz edilir.

4 Stasionar yanğınsöndürən sistemləri

4.1 Stasionar yanğınsöndürən sistemlərin növləri

4.1.1 Aşağıda, 5 sayılı bəndin tələb etdiyi stasionar yanğınsöndürən sistem aşağıdakı sistemlərin hər hansı birindən ibarət ola bilər:

- .1 Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq stasionar qazla yanğınsöndürən sistemi;
- .2 Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq stasionar tam bölünən köpüklü yanğınsöndürən sistem; və
- .3 Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq stasionar təzyiqli su püskürdücü yanğınsöndürən sistemi.

4.1.2 Əgər bu sistemin tələb etmədiyi stasionar yanğınsöndürən sistem quraşdırılırsa, o, bu fəslin qaydalarına və Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə cavab verməlidir.

4.1.3 Halon 1211, 1301 və 2402 və perfluorokarbonlardan istifadə edən yanğınsöndürən sistemlərin istifadəsi qadağandır.

4.1.4 Administrasiya bir qayda olaraq, stasionar yanğınsöndürən sistemlərdə buxardan yanğınsöndürən vasitə kimi istifadəyə icazə vermir. Əgər Administrasiya tərəfindən buxarın istifadəsinə icazə verilərsə, o, tələb olunan yanğınsöndürən sistemə əlavə olaraq, yalnız məhdud ərazilərdə istifadə edilməli və Yanğından mühafizə sistemi

məcəlləsinin tələblərinə cavab verməlidir.

4.1.5 1 iyul 2002-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilərdə maşın otaqlarının və yük nasosxanalarının mühafizəsi üçün 1 yanvar 2010-cu il tarixdən sonra quru körpülərində ilkin planlaşdırılan yoxlamalara kimi stasionar karbon-dioksit yanğınsöndürən sistemləri Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin 5-ci fəslinin 2.2.2 sayılı bəndinin müddəalarına cavab verməlidir. (Əlavə edilib Res.MSC.256(84))

4.2 Stasionar qazla yanğınsöndürən sistemləri üçün bağlayıcı vasitələr

Əgər mühafizə edilən otağa havanın daxil olduğu və qazın xaric olunduğu dəliklər üçün stasionar qazla yanğınsöndürən sistemdən istifadə edilərsə, onlar mühafizə edilən otağın xaricindən bağlanmaq imkanına malik olmalıdır.

4.3 Yanğınsöndürən vasitənin saxlandığı otaqlar

Yanğınsöndürən vasitə mühafizə edilən otağın xaricində saxlandığı hallarda o, toqquşma arakəsməsinin arxasında yerləşən otaqda saxlanmalı və heç bir məqsəd üçün istifadə edilməməlidir. Qeyd olunan saxlanc otağına hər hansı bir girişin açıq göyertədən olmasına üstünlük verilir və həmin otaq mühafizə edilən otaqdan müstəqil şəkildə yerləşir. Əgər saxlanc otağı göyertənin aşağı hissəsində yerləşərsə, o, açıq göyertədən maksimum bir göyertə aşağıda yerləşməli və açıq göyertədən nərdivan, yaxud pilləkən vasitəsilə birbaşa girişə malik olmalıdır. Göyertədən aşağıda yerləşən otaqlar üçün, yaxud açıq göyertədən girişin təmin edilmədiyi otaqlar üçün göyertənin dib hissəsindən havanı xaric etmək məqsədilə mexaniki ventilyasiya sistemi quraşdırılmalı və onun ölçüsü hər bir saat üçün 6 dəfə havanın dəyişdirilməsini təmin etmək imkanına malik olmalıdır. Giriş qapıları çölə açılmalı və arakəsmələr və göyertələr, o cümlədən, qapılar və qeyd olunan otaqlara bitişik olan örtülü otaqlar arasındakı məhdudlaşdırıcı konstruksiyaları əmələ gətirən digər bağlamaq və açmaq üçün olan vasitələr qazkeçirməz olmalıdır. 9.1 –dən 9.8-dək olan cədvəllərin tətbiqi məqsədilə qeyd olunan saxlanc otaqları yanğın idarəetmə postları hesab edilir.

4.4 Digər yanğınsöndürən sistemlər üçün su nasoslari

Bu fəslin tələbinə uyğun olaraq yanğın magistralına xidmət göstərən nasoslardan başqa, yanğınsöndürən sistemlərin su ilə təchiz edilməsi üçün tələb olunan digər nasoslar, onların enerji mənbələri və onların idarəetmə elementləri otaqdan və qeyd olunan sistemlər tərəfindən mühafizə edilən otaqlardan çöldə quraşdırılır və onlar elə formada quraşdırılır ki, hər hansı otaqda, yaxud mühafizə edilən otaqda yanğın baş verərsə, bu, hər hansı bir qeyd olunan sistemin işini sıradan çıxarmasın.

5 Maşın otaqlarında yanğınsöndürən cihazlar

5.1 Maye yanacaq ilə işləyən qazanların, yaxud maye yanacaq aqreqatlarının yerləşdiyi maşın otaqları

5.1.1 Stasionar yanğınsöndürən sistemlər

Maye yanacaq ilə işləyən qazanların, yaxud maye yanacaq aqreqatlarının yerləşdiyi A kateqoriyalı maşın otaqları 4.1 sayılı bənddə göstərilmiş stasionar yanğınsöndürən sistemlərin hər hansı biri ilə təchiz edilir. Hər bir halda, əgər mühərrik və qazan şöbələri tamamilə bir-birindən ayrı deyilsə, yaxud əgər neft yanacağı qazan otağından maşın otağına sızıb keçərsə, birləşdirilmiş maşın və qazan şöbələri bir şöbə hesab edilməlidir.

5.1.2 Əlavə yanğınsöndürən cihazlar*

5.1.2.1 Hər bir qazan otağında və ya qazan otağının xaricdə yerləşən girişdə Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq ən azı bir portativ köpük generatoru qurğusu yerləşdirilir.

5.1.2.2 Maye yanacağı qurğunun hər hansı bir hissəsinin yerləşdiyi hər bir odluq otağının hər bir qazan otağında ən azı iki portativ köpük yaradan odsöndürücü, yaxud onlara bərabər vasitələr yerləşdirilir. Hər bir qazan otağında ən azı 135 l tutuma, yaxud ona bərabər tutuma malik olan, birdən az olmayan, təsdiq edilmiş köpük növlü yanğınsöndürən olmalıdır. Bu yanğınsöndürənlər qazan otağının hər hansı bir hissəsinə çatmaq üçün müvafiq makaralara bağlanmış şlanqlarla təchiz edilir. Təsərrüfat təyinatlı 175 kVt-dən az gücə malik qazanlardan və ya su əsaslı yerli istifadə təyinatlı stasionar yanğın söndürən sistemlər ilə mühafizə edilən qazanlardan istifadə edildiyi zaman 5.6 bəndin tələb etdiyi azı 135 l tutuma malik təsdiq edilmiş köpük növlü yanğınsöndürən tələb edilmir.

Təsərrüfat təyinatlı 175 kVt-dən az gücə malik qazanlardan istifadə edildiyi zaman ən azı 135 l tutuma malik təsdiq edilmiş köpük növlü yanğınsöndürən tələb edilmir.

5.1.2.3 Hər bir odluq otağında ən azı yeşikdə 0.1 m³ qum, soda hopdurulmuş kəpək, yaxud digər təsdiq edilmiş quru material və materialı yaymaq üçün yanında müvafiq xəkəndaz (bel) olmalıdır. Təsdiq edilmiş portativ yanğınsöndürən alternativ kimi əvəz edə bilər.

5.2 Daxili yanma mühərrikinin yerləşdiyi A kateqoriyalı maşın otaqları (Bu sənəd ilə əvəz olunub: Res.MSC.380(94)) (Bu sənədə istinad edin: IACS UI SC30)

5.2.1 Stasionar yanğınsöndürən sistemləri

Daxili yanma mühərrikinin yerləşdiyi A kateqoriyalı maşın otaqları 4.1 sayılı bənddə göstərilmiş stasionar yanğınsöndürən sistemlərdən biri ilə təchiz edilir.

5.2.2 Əlavə yanğınsöndürən cihazlar*

5.2.2.1 Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq ən azı bir portativ köpük generatoru qurğusu olmalıdır.

5.2.2.2 Qeyd olunan hər bir otaqda hər biri ən azı 45 l tutumu olan, yaxud ona bərabər tutumda olan, təsdiq edilmiş köpük növlü yanğınsöndürən olmalı və həmin yanğınsöndürənlər yanacaq sisteminin və ya təzyiqliq altında sürtgü yağı sistemlərinin və ötürücü çarxın və digər yanğın təhlükəsi olan obyektlərin istənilən hissəsinə köpüyü yönəltmək üçün sayca kifayət etməlidir. Bundan əlavə, kifayət sayda portativ köpük yaradan odsöndürücülər, yaxud ona bərabər olan vasitələr təchiz edilir və onlar hər hansı nöqtənin 10 m addımlığına yerləşməlidir və qeyd olunan otaqların hər birində ən azı iki ədəd yanğınsöndürən olmalıdır. Yük gəmilərində nisbətən kiçik otaqlarında Administrasiya bu tələbi nəzərə almaya bilər.

5.3 Buxar turbinlərinin yerləşdiyi maşın otaqları, yaxud örtülü məkanda yerləşən buxar mühərrikləri

5.3.1 Stasionar yanğınsöndürən sistemlər

Əsas mühərrik qurğusu üçün , yaxud ümumi gücü 375 kVt-dan az olmayan digər məqsədlər üçün buxar turbinlərinin yerləşdiyi otaqlar üçün, yaxud örtülü məkanda yerləşən buxar mühərrikləri üçün 4.1 sayılı bənddə müəyyən edilmiş yanğınsöndürən sistemlər təchiz edilir (əgər qeyd olunan otaqlara növbəsiz dövrü şəkildə xidmət göstərilərsə).

5.3.2 Əlavə yanğınsöndürən cihazlar

5.3.2.1 Hər biri ən azı 45 l tutumu olan, yaxud ona bərabər tutumda olan, təsdiq edilmiş köpük növlü yanğınsöndürən olmalı və həmin yanğınsöndürənlər yanacaq sisteminin və ya təzyiqli yağlama sistemlərinin və turbinlərin təzyiq altında sürtgü yağı sistemlərinin istənilən örtülü hissəsinə, ötürücü çarxın və digər yanğın təhlükəsi olan obyektlərin istənilən hissəsinə köpüyü yönəltmək üçün sayca kifayət etməlidir. Halbuki, əgər bu yarım-bənddə tələb olunan yanğından mühafizə, yaxud ən azı ona bərabər olan mühafizə növü 4.1 sayılı bəndə müvafiq olaraq müəyyən edilmiş stasionar yanğınsöndürən sistemi ilə təchiz edilərsə, qeyd olunan yanğınsöndürənlər tələb olunmur.

5.3.2.2 Kifayət sayda portativ köpük yaradan odsöndürücülər*, yaxud ona bərabər olan vasitələr təchiz edilir və onlar hər hansı nöqtənin 10 m addımlığında yerləşməlidir və qeyd olunan otaqların hər birində ən azı iki ədəd yanğınsöndürən olmalıdır (istisna olaraq, qeyd olunan yanğınsöndürənlər 5.1.2.2 sayılı bəndə müvafiq olaraq təchiz edilmiş yanğınsöndürənlərə əlavə olaraq tələb edilməyəcək).

5.4 Digər maşın otaqları

Əgər Administrasiyanın fikrincə, 5.1, 5.2 və 5.3 sayılı bəndlərdə göstərilmiş yanğınsöndürmə vasitələri üçün tələblərin nəzərdə tutulmadığı hər hansı maşın otağında yanğın təhlükəsi mövcud olmazsa, həmin otaqda, yaxud ona bitişik otaqda Administrasiyanın yetərli hesab etdiyi sayda təsdiq edilmiş portativ yanğınsöndürənlər, yaxud digər yanğınsöndürən vasitələr təchiz edilir.

5.5 Sərnişin gəmiləri üçün əlavə tələblər

36-dan çox sərnişin daşıyan gəmilərdə A kateqoriyalı hər bir maşın otağı üçün su dumanı əmələ gətirən tətbiqedici qurğular təchiz edilir* .

* Su dumanı əmələ gətirən tətbiqedici qurğu L-formalı metal borudan ibarətdir və onun təxminən 2 m olan uzun dirsəyi yanğın şlanqına, təxminən 250 mm ölçüdə olan qısa dirsəyi isə su dumanı əmələ gətirən ucluq üçün, yaxud, su püskürdücü ucluğa qoşulmaq üçün təchiz edilir.

5.6 Yerlərdə tətbiq etmək üçün yanğınla stasionar mübarizə sistemləri IACS UI SC 176

5.6.1 5.6 sayılı bənd ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan sərnişin gəmiləri üçün və ümumi tutumu 2000 ton və daha çox olan yük gəmiləri üçün tətbiq edilir.

5.6.2 Həcmi 500 m³ olan A kateqoriyalı maşın otaqları, 5.1.1 sayılı bənddə tələb olunan stasionar yanğınsöndürən sisteminə əlavə olaraq, Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatlar əsasında* təsdiq edilmiş növdə, su əsaslı, yaxud ona bərabər olan növdə, yerlərdə tətbiq etmək üçün yanğınla stasionar mübarizə sistemi ilə mühafizə edilir. Dövrü şəkildə növbəsiz xidmət göstərilən maşın şöbələri olduğu halda, yanğınla mübarizə sistemi həm avtomatik, həm də əl ilə azad etmə bacarıqlarına malik olmalıdır. Maşın otaqlarında fasiləsiz şəkildə növbə çəkildiyi halda yanğınla mübarizə sistemindən yalnız əl ilə azad etmə bacarığına malik olmaq tələb edilir.

5.6.3 Yerlərdə tətbiq etmək üçün yanğınlı stasionar mübarizə sistemləri mühərriki dayandırmadan, personalı təxliyə etmədən və ya otaqları kip (hermetik) bağlamadan aşağıdakı əraziləri mühafizə etmək xarakteri daşıyır:

.1 daxili yanma mühərrikinin yanğınlı təhlükəsi yaradan hissələri, yaxud 1 iyul 2014-cü il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilər üçün, gəminin əsas mühərrik qurğusu və enerji istehsalı üçün istifadə edilən daxili yanma mühərrikinin yanğınlı təhlükəsi yaradan hissələri; (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.338(91))

.2 qazanın odluq frontları;

.3 insineratorların yanğınlı təhlükəsi yaradan hissələri; və

.4 qızdırılmış neft yanacağı üçün separatorlar.

5.6.4 Yerində istifadə təyinatlı hər hansı yanğınsöndürmə sisteminin istifadəsinin aktivləşdirilməsi zamanı mühafizə edilən otaqda və fasiləsiz şəkildə növbə çəkilən məntəqələrdə görüntülü və fərqləndirici-səsli qəza xəbərdarlıq signalı işə düşür. Qəza-xəbərdarlıq signalı spesifik sistemin aktivləşdirildiyini göstərir. Bu bənddə təsvir edilən qəza-xəbərdarlıq signalı sisteminin tələbləri bu fəslin digər yerlərində tələb olunan yanğınlı aşkarlanmasına dair qəza-xəbərdarlıq signalı sistemində əlavədir, lakin, onun əvəz edicisi deyil.

6 İdarəetmə postlarında, yaşayış otaqlarında və xidməti otaqlarda yanğınsöndürən cihazlar

6.1 Sərnişin gəmilərində sprinkler və Su püskürdücü sistemlər (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.216(82))

6.1.1 36-dan çox sərnişin daşıyan sərnişin gəmilərdə Yanğınlı təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə uyğun olaraq bütün idarəetmə postlarında, yaşayış otaqlarında və xidməti otaqlarda, o cümlədən, dəhlizlərdə və nərdivanlarda təsdiq edilmiş növdə avtomatik sprinkler, yanğınlı aşkarlayıcısı və yanğınlı dair qəza-xəbərdarlıq signalı sistemi təchiz edilir. Alternativ olaraq, suyun çox mühüm avadanlıqları korlaya biləcəyi idarəetmə postları isə təsdiq edilmiş digər bir növdə stasionar yanğınsöndürən sistem ilə təchiz edilə bilər. Boş otaqlar, ictimai tualetlər, karbon-dioksid otaqları və analoji otaqlar kimi az, yaxud heç bir yanğınlı təhlükəsi yaratmayan otaqları avtomatik sprinkler sistemi ilə təchiz etməyə ehtiyac yoxdur.

6.1.2 36-dan artıq sərnişin daşımayan sərnişin gəmilərində əgər Yanğınlı təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq stasionar tüstü aşkarlayıcı və yanğınlı dair qəza-xəbərdarlıq signalı sistemi yalnız dəhlizlərdə, nərdivanlarda və yaşayış otaqlarının ərazilərinə çıxış yollarında quraşdırılırsa, 7.5.3.2 sayılı qaydaya müvafiq olaraq avtomatik sprinkler sistem quraşdırılmalıdır.

6.1.3 Yanğınlı təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq gəmilərin kayutlarının eyvanlarında mebel və interyerlərlərin 3.40.1, 3.40.2, 3.40.3, 3.40. və 3.40.7 sayılı qaydaların müəyyən etmədiyi, qeyd olunan eyvanlarda 5.3.4 sayılı qaydanın tətbiq edildiyi stasionar təzyiqli su püskürdücü yanğınsöndürən sistem quraşdırılır: (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82))

6.2 Yük gəmiləri üçün sprinkler sistemləri

9.2.3.1.1.2 sayılı qaydada müəyyən edilmiş IIC metodunun qəbul edildiyi yük gəmilərdə 7.5.5.2 sayılı qaydanın tələblərinə müvafiq olaraq avtomatik sprinkler, yanğıın aşkarlayıcısı və yanğıına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi quraşdırılmalıdır.

6.3 Tezalışan mayelərin yerləşdiyi otaqlar

6.3.1 Boya anbarları aşağıdakılar vasitəsilə mühafizə edilir:

.1 mühafizə olunan otağın ümumi tutumunun 40%-nə bərabər olan minimal həcmdə sərbəst qazın verilməsi üçün nəzərdə tutulmuş karbon-dioksid sistemi;

.2 ən azı 0.5 kq quru toz/m³ üçün nəzərdə tutulmuş quru toz sistemi;

.3 5 litr/m² dəq. üçün nəzərdə tutulmuş su püskürdücü, yaxud sprinkler sistemi. Su püskürdücü sistemlər gəminin yanğıın magistralına qoşulur; yaxud

.4 Administrasiya tərəfindən müəyyən olunduğu ona bərabər olan növdə mühafizəni təmin edən sistem. İstənilən halda, bu sistem mühafizə edilən otağın xaricindən istismar edilmək bacarığına malik olmalıdır.

6.3.2 Tezalışan maye anbarlar Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş müvafiq yanğıınsöndürən tərtibatla mühafizə edilir.

6.3.3 Yaşayış otaqlarının ərazilərinə giriş imkanı yaratmayan, 4 m²-dən kiçik göyertə sahəsinə malik anbarlar üçün otağın ümumi tutumunun 40%-nə bərabər hissəni sərbəst qazın minimum həcmi ilə təchiz etmək üçün ölçülmüş karbon-dioksid daşıyan portativ yanğıınsöndürən, stasionar sistemin əvəzinə qəbul edilə bilər. Yanğıınsöndürənin ucu anbarda elə yerləşdirilir ki, mühafizə edilən otaqdan keçmədən yanğıınsöndürən maddənin təchizatına imkan yaradılsın. Tələb olunan portativ yanğıınsöndürən limanın yaxınlığında yerləşir. Alternativ olaraq, yanğıın magistralının suyundan istifadəni asanlaşdırmaq üçün ucluq, yaxud şlanq birləşməsi təchiz edilə bilər.

6.4 Ərinmiş yağ, isti xörək hazırlayan avadanlıqlar

Örtülü məkanlar, yaxud açıq göyertələrdə quraşdırılmış ərinmiş yağ, isti xörək hazırlayan avadanlıqlar aşağıdakılar vasitəsilə təchiz edilir: (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82))

.1 Təşkilat üçün məqbul hesab edilən beynəlxalq standartda uyğun test yoxlamasından keçmiş avtomatik, yaxud əl ilə yanğıınsöndürən sistem;*

.2 termostatların hər hansı birinin sıradan çıxdığı halda operatoru xəbərdar etmək üçün qəza-xəbərdarlıq siqnalına malik əsas və dublikat termostat;

.3 yanğıınsöndürən sistemi aktivləşdirən zaman elektrik enerjisini avtomatik şəkildə söndürən cihazlar;

.4 avadanlıqların quraşdırıldığı yerdə yanğıınsöndürən sistemin kambuzda işlədiyini göstərmək üçün qəza-xəbərdarlıq siqnalı; və

.5 ekipaj tərəfindən istifadəyə hazır olduğunu göstərmək üçün aydın şəkildə markalanmış əl ilə idarə olunan yanğıınsöndürən sistemi.

7 Yük otaqlarında yanğınsöndürən cihazlar

7.1 mumi yük üçün stasionar qazla yanğınsöndürən sistemləri

7.1.1 7.2 saylı bənddə nəzərdə tutulanlar istisna olmaqla, ümumi tutumu 1,000 ton və daha çox olan sərnişin gəmilərinin yük otaqları Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyęun olaraq stasionar karbon-dioksid, yaxud təsirsiz qaz yanğınsöndürən sistem ilə, yaxud eyni səviyyəli mhafizni təmin edən tam bölünən kpk yaradan odsöndürücü vasitəsilə mühafizə olunur.

7.1.2 Əgər Administrasiya qeyd olunan qısa reysləri həyata keçirən sərnişin gəmisi üçün 7.1.1 saylı bəndin tələblərini tətbiq etməyin əsassız olduęu qənaətinə gələrsə, ümumi tutumu 1,000 ton və daha az olan gəmilərdə yük otaqları Administrasiyanın tələblərini qarşılamaalıdır, bir şərtlə ki, gəmi polad tryum qapaqları ilə və bütün ventilyasiya v yük otaqlarının digər dəlikləri üçün effektiv baęlayıcı vasitələrlə təchiz edilsin.

7.1.3 ro-ro v nəqliyyat vasitələri üçün otaqlar istisna olmaqla, ümumi tutumu 2,000 ton və daha çox olan yük gəmilərinin yük otaqları Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyęun olaraq stasionar karbon-dioksid, yaxud təsirsiz qaz yanğınsöndürən sistemi ilə, yaxud ona bərabər mühafizə səviyyəsinə malik yanğınsöndürən sistem ilə mühafizə olunmalıdır.

7.1.4 Əgər gəmi yalnız filiz, kmr, taxıl, qurumamış meşə materiallarını, odadavamlı yükləri, yaxud Administrasiyanın fikrincə, aşaqı yanğın təhlükəsi* yaradan yükləri daşınmaq üçün inşaa edilmiş və nəzərdə tutulmuş olarsa, o halda, Administrasiya hər hansı yük gəmisinin yük otaqları üçün 7.1.3 və 7.2 saylı bəndlərin tələblərini tətbiq etməkdən azad edə bilər. Əgər gəmi yük otaqlarının ventilyator v digər dəlikləri üçün polad baca örtükləri və effektiv baęlayıcı vasitələrlə təchiz edilərsə, qeyd olunan azadtmlr tətbiq edilə bilər. Qeyd olunan azadtmlr tətbiq edildikdə sözügedən gəminin inşaat tarixindən asılı olmayaraq Administrasiya I/12(a)(vii) saylı qaydaya müvafiq olaraq Azadolma şəhadətnaməsi verir və gəmi tərəfindən daşınmasına icazə verilən yüklərin siyahısının Azadolma şəhadətnaməsinə qoşulduęunu təmin edir.

7.2 Təhlükəli yüklər üçün stasionar qazla yanğınsöndürən sistemlər IACS UI SC49, SC159

Təhlükəli yüklərin daşınması ilə mşęl olan gəminin hər hansı bir yük otaęı Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyęun olaraq stasionar karbon-dioksid, yaxud təsirsiz qaz yanğınsöndürən sistemi ilə və ya Administrasiyanın fikrincə, daşıdıęı yüklərin eyni mühafizə səviyyəsinə bərabər sistem ilə təchiz edilir.

7.3 Açıq göyərtədə və ya açıq gyrtdn yuxarıda konteynerlərin daşınması üçün layihələndirilmiş və 1 yanvar 2016-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşaa edilmiş gəmilərdə yanğınla mübarizə (lav edilib Res.MSC.365(93))

7.3.1 1 v 2 saylı bəndlərin tələb etdiyi avadanlıqlara əlavə olaraq, gəmilər ən azı bir ədəd su dumanı pskrcsn malik olmalıdır.

7.3.1.1 Su dumanı pskrcs konteynerin otaęına nüfuz edərək qapalı otaęın (konteynerin və s.) daxilində su dumanı əmələ gtirmek bacarıęına malik vurucu ucluęu olan borudan ibarətdir.

7.3.2 Açıq göyertənin üzərində və ya açıq göyertədən yuxarıda beş, yaxud daha çox qat konteyneri daşımaq üçün layihələndirilmiş gəmilər 7.3.1 sayılı bəndin tələblərinə əlavə olaraq, aşağıdakı kimi, səyyar su monitorlarını* daşıyır:

.1 nəzəri eni 30 m-dən kiçik olan gəmilər: ən azı iki səyyar su monitoru; yaxud

.2 nəzəri eni 30 m-dən böyük olan gəmilər: ən azı dörd səyyar su monitoru.

7.3.2.1 Səyyar su monitorları, bütün zəruri şlanqlar, qurğular və tələb olunan montaj ləvazimatları yük otaqlarında yanğın hadisəsi baş verdiyi halda kəsilmə halının baş verməsi ehtimalının az olduğu yük otağı ərazisindən çöldə saxlanılır.

7.3.2.2 Aşağıdakı məqsədlərlə kifayət sayda yanğın kranları təchiz edilir:

.1 bütün səyyar su monitorlarının hər bir konteyner zonasının burun və korma tərəfində effektiv su maneələrini yaratmaq üçün eyni zamanda istismar etməyin mümkün olması.

.2 2.1.5.1 sayılı bəndin tələb etdiyi iki su şırnağının 2.1.6 sayılı bəndin tələb etdiyi təzyiqdə təchiz etmək mümkün olduqda; və

.3 suyu konteynerlərin üst yarusundan göyertəyədək qaldırmaq üçün zəruri olan təzyiqdə ayrı-ayrı yanğın kranları tərəfindən tələb olunan hər bir səyyar su monitorları ilə təchiz edilməsi mümkün olduqda.

7.3.2.3 Səyyar su monitorlarını yanğın magistralı ilə təchiz etmək mümkündür, bir şərtlə ki, yanğın nasoslarının və yanğın magistralının diametri səyyar su monitorlarını və iki su şırnağını tələb olunan təzyiq qiymətlərində eyni zamanda idarə etmək üçün uyğun olsun. Əgər təhlükəli yüklər daşınarsa, yanğın nasoslarının məhsuldarlığı və yanğın magistralının diametri həm də göyertə üzərindəki yük sahələri üçün qəbul edilmiş 19.3.1.5 sayılı qaydanın tələblərinə cavab verməlidir.

7.3.2.4 Hər bir səyyar su monitorunun iş qabiliyyəti gəminin ilkin yoxlaması zamanı Administrasiyanın razılığına əsasən test yoxlamasından keçirilir. Bu test yoxlaması aşağıdakıları yoxlamaq zəruridir:

.1 səyyar su monitoru təhlükəsiz və effektiv istismarı təmin etmək üçün stasionar şəkildə gəminin quruluşuna bərkidilir; və

.2 səyyar su monitorunun şırnağı konteynerlərin üst yarusuna çatır və yanğın şlanqlarından bütün tələb olunan monitorlar və su şırnaqları eyni zamanda istismar edilir.

8 Yük tankının mühafizəsi

8.1 Göyertədə quraşdırılan stasionar yanğınsöndürən köpük sistemləri

8.1.1 20,000 ton və daha çox dedveytə malik tankerlər üçün Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə müvafiq olaraq göyertədə quraşdırılan stasionar yanğınsöndürən köpük sistemi təchiz edilir, lakin, istisna olaraq, 1/5 sayılı qaydaya müvafiq olaraq Administrasiya tərəfindən gəminin tertibatını və avadanlıqlarını nəzərdən keçirdikdən sonra digər stasionar qurğuların qəbul edilməsi mümkündür, bir şərtlə ki, onlar yuxarıdakı eyni mühafizə səviyyəsinə bərabər mühafizəyə malik olsun. Alternativ stasionar qurğular üçün tələblər 8.1.2. sayılı bəndin tələblərinə cavab verməlidir.

8.1.2 8.1.1 sayılı bəndə müvafiq olaraq, əgər Administrasiya göyertədə quraşdırılan

stasionar yanğınsöndürən köpük sisteminin əvəzinə, ona bərabər olan növdə stasionar qurğuya icazə verirsə, həmin qurğu aşağıdakı kimi olmalıdır:

- .1 dağılmış mayelərdən baş vermiş yanğını söndürmək, eləcə də hələ alışmamış neft dağılmalarının alışmasının qarşısını almaq; və
- .2 zədələnmiş tanklarda yanğınla mübarizə etmək bacarığı.

8.1.3 20,000 tondan az dedveytə malik tankerlər Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə uyğun olaraq göyərtə-köpük sistemi ilə təchiz edilir.

9 Yük nasosxanalarının mühafizəsi

9.1 Stasionar yanğınsöndürən sistemləri

Hər bir yük nasosxanası, nasosxanadan xaricdə asanlıqla giriş imkanına malik yerdən idarə edilə bilən aşağıdakı stasionar yanğınsöndürən sistemlərdən biri ilə təchiz edilir. Yük nasosxanaları A kateqoriyalı maşın otaqlarına müvafiq sistemlə təchiz edilir.

9.1.1 Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəlləsinin aşağıdakı müddəalarına uyğun olaraq karbon-dioksid sistemi:

.1 yanğınsöndürən vasitənin işə salınması barədə səsli xəbərdarlıq siqnalı verən qəza-xəbərdarlıq siqnalları tezalışan yük buxar/hava qarışığında istifadə üçün təhlükəsiz olmalıdır; və

.2 idarəetmə elementlərində xəbərdarlıq nümayiş edilməlidir və bu xəbərdarlıqda göstərməlidir ki, sistem təsirsizləşdirmə məqsədləri üçün deyil, yalnız yanğınsöndürmə məqsədləri üçün istifadə edilir.

9.1.2 Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq tam bölünən köpük sistemi, bir şərtlə ki, köpük konsentratı daşınan yüklərin söndürülməsi üçün münasib olsun.

9.1.3 Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq stasionar təzyiqli su püskürdücü sistem.

9.2 Yanğınsöndürən vasitənin miqdarı

Əgər yük nasosxanası sistemində istifadə edilən yanğınsöndürən vasitədən həm də digər otaqlara xidmət göstərən sistemlərdə də istifadə edilərsə, təchiz edilmiş vasitənin miqdarı, yaxud onun çatdırılma sürəti ən böyük şöbə üçün tələb olunan maksimal miqdardan çox olmalı deyil.

10 Yanğınsöndürən üçün ləvazimatlar

10.1 Yanğınsöndürən üçün ləvazimatların növləri (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.338(91))

.1 Yanğınsöndürən üçün ləvazimatlar Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə cavab verməlidir; və

.2 Yanğınsöndürən üçün ləvazimatlardan olan sıxılmış hava ilə işləyən müstəqil tənəffüs aparatları 1 iyul 2019-cu il tarixədək 3-cü fəslin 2.1.2.2 sayılı bəndinin tələblərinə cavab verməlidir.

10.2 Yanğınsöndürən üçün ləvazimatların sayı

10.2.1 Gəmilər özündə ən azı iki yanğınsöndürən üçün ləvazimatları daşmalıdır.

10.2.2 Bundan əlavə, sərnişin gəmilərində aşağıdakılar nəzərdə tutulmalıdır:

.1 Yerləşdikləri göyertədəki bütün sərnişin və xidməti otaqların hər birinin 80 m ümumi sahəsində, yaxud onun bir hissəsində, yaxud əgər qeyd olunan göyertələrin sayı birdən artıq olarsa, göstərilən məkanın ümumi uzunluğunun daha böyük sahəsinə malik olan hissəsində iki dəst yanğınsöndürən üçün ləvazimat və əlavə olaraq iki dəst fərdi ləvazimat təchiz edilir, bundan əlavə, həmin dəstlərdən hər birinə Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllədə göstərilmiş əşyalar daxil edilir. 36-dan çox sərnişin daşıyan gəmilərdə hər bir əsas şaquli zona üçün iki əlavə yanğınsöndürən üçün ləvazimatlar təchiz edilir. Halbuki, fərdi əsas şaquli zonaları təşkil edən nərdivan üçün hasarlanmış yerlərində və gəminin 9.2.2.3 sayılı qaydada müəyyən edilmiş (6), (7), (8), yaxud (12) kateqoriyalı otaqlarının yerləşmədiyi burun, yaxud korma uclarının əsas şaquli zonalarında yanğınsöndürən üçün əlavə ləvazimatlar tələb edilmir; və

.2 36-dan çox sərnişin daşıyan gəmilərində, hər bir cüt tənəffüs aparatı üçün bir su dumanı əmələ gətirən tətbiqedici qurğu nəzərdə tutulur və o, qeyd olunan aparatların yanında saxlanılır.

10.2.3 Bundan əlavə, tankerlərdə, iki yanğınsöndürən üçün ləvazimatlar təchiz edilir.

10.2.4 Administrasiya gəminin ölçüsünə və növünə lazımi diqqəti yetirməklə, əlavə fərdi avadanlıq dəstlərini tələb edə bilər.

10.2.5 hər bir tələb olunan tənəffüs aparatı üçün iki ehtiyat balon nəzərdə tutulmalıdır. Çirklənməmiş hava doldurulmuş hava balonlarının tam şəkildə yenidən doldurulması üçün uyğun formada yerləşmiş vasitələrlə təchiz edilmiş, 36-dan artıq sərnişin daşımayan sərnişin gəmilərində və yük gəmilərində hər bir tələb olunan aparat üçün yalnız bir əlavə ehtiyat balonu daşına bilər. 36-dan çox sərnişin daşıyan gəmilərdə hər bir tənəffüs aparatı üçün ən azı iki ehtiyat balon təchiz edilir.

10.2.6 1 iyul 2010-cu il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, 36-dan artıq sərnişin daşımayan sərnişin gəmiləri çirklənməmiş hava doldurulmuş hava balonlarının tam şəkildə yenidən doldurulması üçün uyğun formada yerləşmiş vasitələrlə təchiz edilir. Yenidən doldurma vasitələri aşağıdakılardan hər hansı biri ola bilər:

.1 əsas və qəza paylayıcı şitinə qoşulmuş, yaxud müstəqil şəkildə hərəkətə gətirilən, tələb olunan hər bir tənəffüs aparatı üçün minimum gücü 60 l/dəqiqə olan, lakin, 420 l/dəqiqədən artıq olmayan; yaxud

.2 tələb olunan hər bir tənəffüs aparatı üçün tutumu ən azı 1,200 l olan, lakin, sərbəst hava tutumu 50,000 l-dən çox olmayan, gəmidə istifadə edilən tənəffüs aparatını yenidən doldurmaq üçün istifadə edilən, müvafiq təzyiqlə malik yüksək təzyiqli müstəqil hava saxlama sistemi (Bu sənəd ilə yenidən əlavə edilib: Res.MSC.269(85))

10.3 Yanğınsöndürən üçün ləvazimatların saxlanması

10.3.1 Yanğınsöndürən üçün ləvazimatlar, yaxud fərdi avadanlıq dəstləri daimi və aydın şəkildə işarələnmiş və asan girişə malik olan yerdə yerləşdirilir və əgər burada birdən artıq yanğınsöndürən üçün ləvazimat, yaxud birdən artıq fərdi avadanlıqlar dəsti olarsa, onlar bir-birindən ayrı-ayrı məkanlarda saxlanılır.

10.3.2 Sənişin gəmilərində, ən azı iki yanğınsöndürən üçün ləvazimatlar olmalıdır, bundan əlavə, bir fərdi avadanlıqlar dəsti hər hansı bir yerdə yerləşdirilməlidir. Hər bir əsas şaquli zonada ən azı iki yanğınsöndürən üçün ləvazimatlar saxlanılır.

10.4 Yanğınsöndürənlər üçün rabitə vasitəsi (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.338(91))

1 iyul 2014 -cü il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər üçün göyertədə yanğınsöndürənlər arasında rabitə vasitəsini təmin etmək üçün minimum iki ədəd ikitərəfli rabitəyə malik portativ radiotelefon aparatı nəzərdə tutulmalıdır. Bu ikitərəfli rabitəyə malik portativ radiotelefon aparatları partlayış törətməyən və qığılcım törətməyən növdə olmalıdır. 1 iyul 2014 -cü il tarixindən əvvəl inşa edilmiş gəmilər 1 iyul 2018-ci il ilk yoxlamadan gec olmayaraq bu bəndin tələblərinə cavab verməlidir.

Qayda 11

Konstruksiyanın odadavamlılığı

1 Məqsəd

Bu qaydanın məqsədi yüksək temperatur səbəbindən möhkəmliyin itməsinə görə gəminin konstruksiyasının qismən, yaxud tam şəkildə dağılmasının qarşısını almaq üçün gəminin konstruksiyasının odadavamlılığını qoruyub saxlamaqdan ibarətdir. Bu məqsədlə, gəmilərin strukturunda istifadə edilmiş materiallar konstruksiyanın odadavamlılığının yanğın səbəbindən pisləşmədiyini təmin etməkdən ibarətdir.

2 Korpusun, üst tikililərin, quruluş arakəsmələrinin, göyertələrin və budkaların materialı

Korpus, üst tikililər, quruluş arakəsmələri, göyertələr və budkalar poladdan, yaxud digər ona bərabər olan növdə materialdan inşa edilməlidir. Polad, yaxud ona bərabər növdə olan material anlayışının məqsədi üçün, 3.43 sayılı qaydada verildiyi kimi, "tətbiq edilə bilən yanğın təsiri" 9.1 - 9.4 sayılı cədvəllərdə verilmiş odadavamlılıq və izolyasiyastandartlarına uyğun olmalıdır. Məsələn, əgər göyertələr, yaxud budkaların yan tərəfləri və ucları kimi taxtapuşların "B-0" odadavamlılığa malik olmağına icazə verilərsə, "tətbiq edilə bilən yanğın təsiri" yarım saat davam edir.

3 Alüminium xəlitə konstruksiyası

2 sayılı bənddə müəyyən edilmiş hallar istisna olmaqla, konstruksiyanın hər hansı bir tərəfi alüminium xəlitədən hazırlanarsa, aşağıdakılar tətbiq edilməlidir:

.1 Administrasiyanın fikrincə, yük daşımayan struktur istisna olmaqla, «A», yaxud «B» sinifli taxtapuşların alüminium xəlitə komponentlərindən hazırlanmış izolyasiya elə olmalıdır ki, o, standart odadavamlılığın test yoxlamasının tətbiqinə məruz qaldığı zaman əsas konstruksiyanın temperaturu ətraf mühit temperaturundan 200 C dərəcə yüksək olmasın; və

.2 xilasedici qayığın və xilasedici salın saxlanması, suya buraxılması və yüklənməsi üçün dayaq məkanlarına və onların «A» və «B» sinifli taxtapuşlarına xidmət göstərmək üçün tələb edilən alüminium xəlitə komponentlərin izolyasiyasına xüsusi diqqət yetirilir.

2.1 xilasedici qayıqların və xilasedici salların dayaq məkanına xidmət göstərən qeyd olunan elementlər və «A» sinif taxtapuşları hər bir saatın sonunda 3.1 sayılı bənddə göstərilmiş temperatur artımı hədləri ilə əlaqədar tələblərə cavab verməlidir; və

2.2 «B» sinifli taxtapuşlarının dayaq məkənlərinə xidmət göstərməsi tələb edilən, qeyd olunan elementlər hər yarım saatın sonunda 3.1 sayılı bənddə göstərilmiş temperatur artımı hədləri ilə əlaqədar tələblərə cavab verməlidir.

4 A kateqoriyalı maşın otaqları

4.1 Yuxarı taxtapuşlar və şaxtalar

A kateqoriyalı maşın otaqlarının yuxarı taxtapuşları və şaxtaları poladdan hazırlanmalı və 9.5 və 9.7 sayılı cədvəllərə müvafiq olaraq izolyasiya edilməlidir.

4.2 Döşəmə piltələri

A kateqoriyalı maşın otaqlarında normal keçidlərin döşəmə piltələri poladdan hazırlanır.

5 Materiallar of bortdan kənar qurğular (armaturlar)

İstilik nəticəsində effektivliyini asanlıqla itirən materiallar suyun səviyyəsinə yaxın olan və yanğın hadisəsi baş verdiyi halda materialın sıradan çıxması nəticəsində subasma təhlükəsi yaradan bortdan kənar şpiqatlar, sanitar tullantılar və digər xaricətmə dəlikləri üçün istifadə edilməməlidir.

6 Tankerlərdə yük tankının strukturunun təzyiqdən, yaxud havasızlıqdan mühafizəsi

6.1 Ümumi

Qazkənarlaşdırıcı cihazlar elə konstruksiya edilir və istismar olunur ki, yük çənlərində nə təzyiq, nə də havasızlıq layihə parametrlərindən yüksək olmasın və elə olsun ki, aşağıdakıları təchiz edə bilsin:

.1 yük tankında təzyiq/vakuüm klapanları vasitəsilə bütün hallarda istilik temperaturunun enib-qalxma hallarının təsiri ilə kiçik həcmlərdə buxar, hava, yaxud təsirsiz qaz qarışıqları axını; və

.2 yükün doldurulması və ballastla yükləmək, yaxud boşaldılma əməliyyatları müddətində buxar, hava, yaxud təsirsiz qaz qarışıqlarının iri həcmdə (sərbəst) keçidi.

6.2 İstilik temperaturunun enib-qalxma halları nəticəsində kiçik axınlar üçün dəliklər

6.1.1 sayılı bəndin tələb etdiyi təzyiqin kompensasiyası üçün dəliklər aşağıdakılardan ibarət olmalıdır:

.1 tezalısan buxarların maksimal dağılmasını təmin etmək üçün yük tankları göyertəsinin üzərindən praktik cəhətdən mümkün qədər yüksəkdə yerləşmək, lakin, istənilən halda, bu yüksəklik yük tanklarından 2 m-dən hündür olmalı deyil; və

.2 praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər uzaq məsafədə yerləşməlidir, lakin, alışma mənbəyi daşıyan otaqlara gedən ən yaxın hava nəfəslilərindən və dəliklərdən və alışma təhlükəsi yarada bilən göyertə mexanizmlərindən və avadanlıqlarından sonra bu məsafə 5 m-dən az olmalı deyil. Göyertə braşpili və zəncir qutusunun dəlikləri alışma təhlükəsi yaradır.

1 yanvar 2017 -ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş tankerlər üçün dəliklər 4.5.3.4.1 sayılı qaydaya müvafiq olaraq təşkil edilməlidir (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.392(95)).

6.3 Yük çənlərində təhlükəsizlik tədbirləri

6.3.1 Qaz kənarlaşdırıcı sistemdə mayenin səviyyəsinin artmasına qarşı qabaqleyici tədbirlər

Qaz kənarlaşdırıcı sistemdə, yük tanklarındakı layihə qiymətindən yüksək təzyiq yarada biləcək mayenin səviyyəsinin artmasına qarşı tədbirlər görmək məqsədilə müddəalar nəzərdə tutulmalıdır. Buna yüksək səviyyəli qəza-xəbərdarlıq siqnalları, yaxud daşqını idarəetmə sistemləri, yaxud digər ona bərabər növdə olan vasitələrlə, müstəqil ölçmə cihazları və yük tankını doldurma prosedurları ilə birgə vasitəsilə nail olmaq mümkündür. Bu qaydanın məqsədləri üçün tökmə klapanlar daşma sistemində bərabər vasitə kimi hesab edilmir.

6.3.2 Təzyiqin/vakuunun ləğvi üçün ikinci dərəcəli vasitələr

6.1.2 sayılı bənddə nəzərdə tutulmuş cihazlar sıradan çıxdığı halda artıq təzyiqin, yaxud aşağı təzyiqin qarşısını almaq üçün buxar, hava, yaxud təsirsiz qaz qarışıqlarının tam sərbəst axınına imkan yaradan ikinci dərəcəli (köməkçi) vasitələr quraşdırılır. Bundan əlavə, 1 yanvar 2017-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş tankerlər üçün ikinci dərəcəli (köməkçi) vasitələr 4.5.3.2.2 sayılı qaydada tələb olunan təcridetmə vasitələrinin korlanması və yaxud qeyri-ixtiyari şəkildə bağlanması hadisəsi baş verdiyi halda artıq təzyiqin, yaxud aşağı təzyiqin qarşısını almaq imkanına malik olmalıdır.

Alternativ olaraq, 6.1.2 sayılı bənddə tələb olunan qurğu vasitəsilə mühafizə edilən hər bir tankda təzyiq datçiklərini quraşdırmaq mümkündür və həmin datçiklər gəmidə yüklərin mərkəzi idarəetmə postundakı, yaxud əməliyyatların bir qayda olaraq yerinə yetirildiyi monitoring sistemi ilə birgə təchiz edilir. Qeyd olunan monitoring avadanlıqları həmçinin qəza-xəbərdarlıq siqnalı vasitəsi ilə də təchiz etməlidir, belə ki, həmin siqnal vasitəsi tankın daxilində artıq təzyiqlərin, yaxud aşağı təzyiqlərin yarandığı hallarda işə düşür. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.392(95))

6.3.3 Qaz bulağı magistralında boşaldıcı vasitələr

6.1.1 sayılı bəndin tələb etdiyi təzyiq/vakuum klapanları əgər qaz bulağı magistralında, yaxud dor ağacında yerləşərsə, onlar boşaldıcı qurğularla təchiz edilə bilər. Qeyd olunan qurğular boşaldıcı vasitənin açıq, yaxud bağlı olduğunu göstərən müvafiq indikatorlarla təchiz edilir.

6.3.4 Təzyiq/vakuum ölçüsünü məhdudlaşdıran cihazlar

Yük çənlərinin aşağıdakı təsirlərə məruz qalmaqdan qorumaq üçün bir, yaxud daha çox sayda təzyiq/vakuum ölçüsünü məhdudlaşdıran cihazlar təchiz edilir:

.1 əgər yük nəzərdə tutulan maksimum məhsuldarlıq zamanı yüklənərsə və bütün digər çıxış dəlikləri bağlı olarsa, yük tankının sınaq təzyiqini üstələyən artıq təzyiq; və

.2 əgər yük nasoslarının maksimum məhsuldarlığı zamanı yük boşaldılmalı olarsa və təsirsiz qaz ventilyatorları sıradan çıxarsa, su sütununu 700 mm keçən seyrek təzyiq. Əgər 4.5.3.1 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, qaz kənarlaşdırıcı sistemin daxilində və ya fərdi yük çənlərinin üzərində quraşdırılmazsa, qeyd olunan cihazlar təsirsiz qaz sistemlərinin üzərində quraşdırılır. Qeyd olunan qurğuların yerləşməsi və konstruksiyası 4.5.3 sayılı qaydaya və 6 sayılı bəndə müvafiq olmalıdır.

6.4 Qazın kənarlaşdırılması üçün çıxış dəliklərinin ölçüsü

Hər hansı yük tankında təzyiqin layihə təzyiqini üstələməsinin qarşısını almaq məqsədilə qazın ayrılmasını nəzərə alaraq, maksimal hesablanmış sürətin 1.25 amilinə vurulması əsasında 6.1.2 sayılı bəndin tələb etdiyi kimi, yükün doldurulması, boşaldılması və ballastla yükləmək üçün qazın kənarlaşdırılması üçün çıxış dəlikləri konstruksiya edilməlidir. Kapitan hər bir yük çənləri qrupu üçün kombinə edilmiş qaz kənarlaşdırıcı sistemləri olduğu halda hər bir yük tankı üçün maksimal yol verilən yükləmə sürəti ilə əlaqədar informasiya ilə təchiz edilir.

D HİSSƏSİ - TƏXLİYƏ

12 sayılı qayda

Ekipaj və sərnişinlərə bildiriş verilməsi

1 Məqsəd

Bu qaydanın məqsədi ekipaj və sərnişinləri təhlükəsiz təxliyə etmək məqsədilə yanğın haqqında bildirişin verilməsindən ibarətdir. Bu məqsədlə, ümumi qəza qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi və səs ucaldıcı sistemi təchiz edilir.

2 Ümumi qəza qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistem

Ümumi qəza qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistem III/6.4.2 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, ekipaj və sərnişinləri yanğın barədə məlumatlandırmaq üçün istifadə edilir.

3 Sərnişin gəmilərində səs ucaldıcı sistemlər

Səs ucaldıcı sistem, yaxud digər effektiv rabitə vasitələri III/6.5 sayılı qaydanın tələblərinə uyğun olaraq, bütün yaşayış otaqları və xidməti otaqlar və idarəetmə postları və açıq göyertələr boyunca istifadəyə hazır vəziyyətdə olmalıdır.

13 sayılı qayda

Xaricə çıxış vasitələri

1 Məqsəd

Bu qaydanın məqsədi xaricə çıxış vasitələri ilə elə təmin etməkdən ibarətdir ki, göyertədə olan insanlar xilasedici qayıq və xilasedici sal yükləmə göyertəsinə təhlükəsiz şəkildə və sürətlə təxliyə edilmək imkanına malik olsun.

Bu məqsədlə aşağıdakı funksional tələblər qarşılanmalıdır:

.1 təhlükəsiz çıxış yolları təchiz edilir;

.2 çıxış yollarının təhlükəsiz, maneələrdən kənar vəziyyəti təmin edilir; və

.3 əlçatımlıq məqsədilə dəqiq markalama və müvafiq konstruksiyadan fəvqəladə vəziyyətlərdə istifadə zəruri olarsa, əlavə xaricə çıxış vasitələri təchiz edilir.

2 Ümumi tələblər

2.1 Bu qaydada digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, bütün otaqlardan, yaxud otaqlar qrupundan ən azı iki geniş ölçüdə ayrı-ayrı formada və hazır vəziyyətdə xaricə

çıxış vasitələri təchiz edilir.

2.2 Liftlər bu qaydanın tələblərinə müvafiq olaraq xaricə çıxış vasitələrindən birinin formalaşdırması kimi nəzərdə tutulmur.

3 İdarəetmə postlarından, yaşayış otaqlarından və xidməti otaqlardan xaricə çıxış vasitələri

3.1 Ümumi tələblər

3.1.1 Nərdivanlar və pilləkənlər elə quraşdırılmalıdır ki, sərnəşinlərin və ekipajın yaşayış otaqlarının sahələrindən və ekipajın bir qayda olaraq, işlədiyi otaqlardan (maşın otaqlarından başqa) xaricə çıxış vasitələrini xilasedici qayıqların və xilasedici salların yükləmə göyertəsinə çıxış üçün hazır vəziyyətə gətirmək mümkün olsun.

3.1.2 Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, bu qaydada yalnız bir təxliyə yoluna malik dəhliz, vestibül, yaxud dəhlizin bir hissəsi qadağan edilir. Gəminin praktiki fəaliyyəti üçün zəruri olan xidməti ərazilərdə istifadə edilən, dalanda sona çatan dəhlizlərə (məsələn, neft yanacağı stansiyaları və traverz təchizat dəhlizləri) icazə verilir, bir şərtlə ki, qeyd olunan dalana malik dəhlizlər ekipaj yaşayış otaqlarının ərazilərindən ayrılıqda yerləşsin və sərnəşin yaşayış otaqlarının ərazilərindən girişə malik olsun. Həmçinin, onun enindən böyük olmayan dəhlizin bir hissəsinə icazə verilir (o, tin, yaxud yerli çıxıntı hesab edilir).

3.1.3 Yaşayış otaqlarında və xidməti otaqlarda və idarəetmə postlarında olan bütün nərdivanlar polad çərçivə konstruksiyasından hazırlanmalıdır, lakin, Administrasiyanın razılığı əsasında ona bərabər olan digər növdə materialın istifadəsinə yol verilir.

3.1.4 Əgər radioteleqraf stansiyasının açıq göyertəyə heç bir birbaşa çıxışı olmazsa, onlardan xaricə iki çıxış vasitəsi və ya onlara giriş vasitəsi nəzərdə tutulur, belə ki, onlardan illüminator, yaxud kifayət ölçülü pəncərə və ya Administrasiyanın razılığına əsasən digər vasitələr ola bilər.

3.1.5 Çıxış yollarındaki qapılar bir qayda olaraq, təxliyə istiqamətindəki yola açıq olur, lakin, aşağıdakı hallar istisnadır:

.1 qapı açıq olan zaman dəhlizdəki insanlara bədən xəsarəti dəyməsinin qarşısını almaq məqsədilə fərdi kayut qapıları kayutların içərisinə açıla bilər; və

.2 şaquli qəza çıxışı şaxtalarındaki qapılar həm təxliyə, həm də giriş üçün istifadəyə imkan yaratmaq məqsədilə şaxtanın daxilindən açıla bilər.

3.2 Sərnəşin gəmilərində xaricə çıxış vasitələri *

* ~~Bu sənədə istinad edin: Yeni və mövcud sərnəşin gəmiləri üçün təxliyə təhlillərinə dair aralıq təlimatları (MSC/Circ. 1238)~~

3.2.1 Arakəsmə göyertəsindən aşağıda yerləşən otaqlardan xaricə çıxış

3.2.1.1 Arakəsmə göyertəsindən aşağıda xaricə iki çıxış vasitəsi nəzərdə tutulmalıdır; onlardan ən azı biri su keçirməyən qapılardan ayrıca olmalı və hər bir su keçirməyən şöbə, yaxud eyni şəkildə məhdud otaq, yaxud otaqlar qrupu tərəfindən təmin edilməlidir. İstisna olaraq, əgər tələb olunan çıxış yolu su keçirməyən qapılardan ayrıca yerləşərsə, o halda, Administrasiya yalnız ara-sıra ziyarət edilən ekipaj otaqları üçün xaricə çıxış vasitələrinin mövcudluğuna icazə verə bilər.

3.2.1.2 Əgər Administrasiya 3.2.1.1 sayılı bəndin müddəaları əsasında ləğvetməyə icazə

vermişsə, o halda, bu, xaricə yeganə çıxış vasitəsi təhlükəsiz çıxışı təmin etməlidir. Halbuki, hər iki tərəfdəki məhəccərlər arasındakı nərdivan 800 mm-dən kiçik olmamalıdır.

3.2.2 Arakəsmə göyertədən yuxarıda yerləşən xaricə çıxış

Arakəsmə göyertədən yuxarıda, hər bir əsas şaquli zonadan, yaxud eyni şəkildə məhdud otaqdan, yaxud otaqlar qrupundan gələn ən azı xaricə iki çıxış vasitəsi olmalı və onlardan ən azı birindən xaricə şaquli çıxışı formalaşdıran nərdivana çıxışı olmalıdır.

3.2.3 Nərdivan üçün hasarlanmış yerlərə birbaşa çıxış

Yaşayış otaqlarında və xidməti otaqlarda nərdivan üçün hasarlanmış yerlər dəhlizlər vasitəsilə birbaşa çıxışla təchiz edilir və fəvqəladə hallar zamanı istifadə edilən insan sayını nəzərə alaraq onlar insan sıxlığının qarşısını almaq üçün kifayət qədər sahəyə malik olmalıdır. Qeyd olunan nərdivan üçün hasarlanmış yerlərin daxilində yalnız ictimai tualetlərə, təhlükəli olmayan təhlükəsizlik texnikası avadanlıqlarının saxlanması üçün odadavamlı materialdan inşa edilmiş anbarlara və açıq informasiya bürolarına icazə verilir. Yalnız daşınan hər hansı sərnişinin giriş icazəsi olan ("ictimai otaqlar," sözləri bu sənəd tərəfindən silinib: Res.MSC.216(82)) dəhlizlərə, liftlərə, ictimai tualetlərə, xüsusi kateqoriyalı otaqlara və açıq ro-ro otaqlarına və 3.2.4.1 sayılı bəndin tələb etdiyi digər çıxış nərdivanlarına bu nərdivan üçün hasarlanmış yerlər vasitəsilə birbaşa çıxışına icazə verilir. Teatrın pərdə arxasındakı otaq istisna olmaqla, ictimai otaqlar da nərdivan üçün hasarlanmış yerlərə birbaşa çıxışa malik ola bilər. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82)) Üzəri örtülmüş nərdivanları kambuzlardan, yaxud əsas camaşirxanalardan ayırmaq üçün istifadə edilən kiçik dəhlizlər, yaxud "vestibüllər" nərdivana birbaşa çıxışa malik ola bilər, bir şərtlə ki, onların göyertəsinin sahəsi minimum 4.5 m² olsun, eni isə 900 mm-dən kiçik olmasın və yanğın şlanqının saxlama yerinə malik olsun.

3.2.4 Xaricə çıxış vasitələrinin xüsusiyyətləri

3.2.4.1 3.2.1.1 və 3.2.2 sayılı bəndlərin tələb etdiyi xaricə çıxış vasitələrindən ən azı biri asanlıqla giriş imkanına malik üzəri örtülmüş nərdivandan ibarət olmalıdır, belə ki, o, yanğının başladığı məkandan müvafiq xilasedici qayıqların və xilasedici salların yükləmə göyertələrində, yaxud açıq göyertənin üst hissəsində davamlı yanğından mühafizə sığınacağı təmin edir (əgər yükləmə göyertəsi nəzərdə tutulmuş əsas şaquli zonaya dək uzanmazsa). Sonuncu halda, xarici açıq nərdivanlar və keçidlər vasitəsilə yükləmə göyertəsinə birbaşa çıxış təmin edilməlidir və III/11.5 sayılı qaydaya müvafiq olaraq, o, qəza işıqlandırma sistemində və sürüşməyən ayaqaltıya malik olmalıdır. Xarici açıq nərdivanlara və keçidlərə istiqamətlənmiş məhdudlaşdırıcı konstruksiyalar (çixış yolu və məhdudlaşdırıcı konstruksiyaların bir hissəsini elə bir formada təşkil edir ki, onların yanğın zamanı sıradan çıxması yükləmə göyertəsinə çıxışa maneçilik törədə bilər) 9.1-dən 9.4-dək cədvəllərə uyğun olaraq, odadavamlılıq, o cümlədən, izolyasiya qiymətlərinə malik olmalıdır.

3.2.4.2 Nərdivan üçün hasarlanmış yerlərdən xilasedici qayıqların və xilasedici salların yükləmə məkanlarında olan hərəkət yollarının mühafizəsi ya birbaşa, ya da 9.1-dən 9.4-dək cədvəllərdə müəyyən edildiyi kimi, müvafiq şəkildə, nərdivan üçün hasarlanmış yerlər üçün odadavamlılıq və izolyasiya qiymətinə malik mühafizə edilən daxili yollar vasitəsilə təmin edilir .

3.2.4.3 Otağın daxilində yalnız otağa xidmət edən nərdivanlar tələb olunan xaricə çıxış vasitələrinin bir hissəsi kimi nəzərə alınmır.

3.2.4.4 Atrium daxilində hər bir səviyyə xaricə iki çıxış vasitəsinə malik olur. Onlardan

biri 3.2.4.1 sayılı bəndin tələblərinə uyğun olaraq, üzəri örtülmüş şaquli formalı xaricə çıxış vasitələrinə birbaşa girişə malik olmalıdır.

3.2.4.5 Xaricə çıxışın enləri, sayı və davamlılığı Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə müvafiq olmalıdır.

3.2.5 Çıxış yollarının işarələnməsi

3.2.5.1 II-1/42 və III/11.5 sayılı qaydaların tələb etdiyi kimi, qəza işıqlandırma sistemində əlavə olaraq, xaricə çıxış vasitələri, o cümlədən, nərdivanlar və yanğın çıxışları, çıxış yolunun bütün yerlərində, o cümlədən, döngələrdə və yol kəsişmələrində, göyörtədən 300 mm-dən hündür olmayan bütün yerlərdə yerləşmiş işıqlandırma, yaxud fotolüminessensiya zolaqlı indikatorlar ilə nişanlanır. Bu nişanlama sərnişinlərə xaricə çıxış yollarını və həmin çıxışları asanlıqla müəyyən etməyə kömək edir. Əgər elektrik lampaları ilə işıqlandırma sistemindən istifadə edilərsə, o, qəza-enerji mənbəyi ilə təchiz edilir və o, elə quraşdırılır ki, hər hansı bir işıq mənbəyi və ya işıqlandırma şəbəkəsi sıradan çıxarsa, o, nişanlanmanın qeyri-effektivliyinə səbəb olmasın. Bundan əlavə, çıxış yolu nişanları və yanğın avadanlıqların yerini göstərən nişanlar fotolüminessent materialdan hazırlanır, yaxud işıqlandırıcı ilə nişanlanır. Administrasiya qeyd olunan işıqlandırma sisteminin, yaxud fotolüminessent avadanlıqların Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəlləyə müvafiq olaraq qiymətləndirildiyini, test yoxlamasından keçirildiyini və tətbiq olunduğunu təmin etməlidir.

3.2.5.2 36-dan çox sərnişin daşıyan gəmilərdə 3.2.5.1 sayılı bəndin tələbləri həmçinin ekipaj yaşayış otaqlarının əraziləri üçün tətbiq edilir.

3.2.5.3 Çıxış yolu işıqlandırma sisteminin əvəzinə, 3.2.5.1 sayılı bəndin tələbinə uyğun olaraq, Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatlar əsasında*, Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş alternativ təxliyə təlimatları (istiqamətləndirici) sistemləri qəbul edilə bilər. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82))

3.2.6 bir qayda olaraq, çıxış yolunun bir hissəsini təşkil edən kilidlənmiş qapılar

3.2.6.1 Kayut və salon qapılarını otağın içərisindən kilidləmək üçün açar tələb olunmur. Xaricə çıxış istiqamətində hərəkət edən zaman xaricə heç bir çıxış yolunun üzərində açılması üçün açar tələb edilən qapı olmamalıdır.

3.2.6.2 Adətən dayandırıcı mexanizmlə idarə olunan ictimai otaqların xaricə çıxış qapılarına təcili açılma (azad etmə) mexanizmi quraşdırılır. Dayandırıcı mexanizmi açan cihazın yerləşdirildiyi qeyd olunan qapı dayandırıcı mexanizmdən ibarət vasitələr güc tətbiq etməklə dayandırıcı mexanizmi xaricə tərəf açır. Təcili açılma mexanizmləri aşağıdakı kimi, xüsusi şəkildə, Administrasiyanın razılığına əsasən konstruksiya edilməli və quraşdırılmalıdır:

.1 barmaqıqlardan və ya lövhələrdən ibarət olur, onun hərəkət edən hissəsi ən azı qapı tayının eninin yarısı ölçüsündə yerləşir, lakin, bu ölçü göyörtənin yuxarisında ən azı 760 mm, ən çoxu isə 1120 mm təşkil edir;

.2 67 N-dən çox olmayan güc tətbiq edildikdə dayandırıcı mexanizmin açılmasına səbəb olur; və

.3 açılma cihazına təzyiq tətbiq edildiyi zaman dayandırıcı mexanizmin açılmasının qarşısını alan kilidləyici qurğu ilə, vint dəsti ilə, yaxud digər tərtibatla təchiz olunmur.

“3.2.7 Sərnişin gəmiləri üçün evakuasiya analizi (təxliyə) vasitələri (qurğularının) (təhlili) (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib Res.MSC.404(96))

3.2.7.1 Layihələndirmə prosesinin başlanğıcında əvvəlcədən evakuasiya analizi (təxliyə qurğularının təhlili) vasitəsilə xilasetmə (çıxış) yolları qiymətləndirilir. Bu analiz (təhlil) aşağıdakılar üçün tətbiq edilir:

.1 1 iyul 1999-cu il tarixində və ya həmin tarixdən sonra inşa edilmiş ro-ro tipli sərnişin gəmiləri; və

.2 1 yanvar 2020-ci il tarixində və ya həmin tarixdən sonra inşa edilmiş 36-dan çox sərnişin daşıyan digər sərnişin gəmiləri.

3.2.7.2 Analiz gəmini tərk edən zaman sərnişinlərin normal hərəkəti, o cümlədən sərnişinlərin hərəkətinin əksi istiqamətində heyət üzvlərinin həmin yollarla hərəkət etmək üçün mümkün zərurəti səbəbindən yaranan sıxlığı praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər müəyyən etmək və ləğv etmək üçün istifadə edilir. Bundan əlavə, bu (təhlildən) analizdən bədbəxt hadisə nəticəsindən istifadə üçün hazır olmayan xilasetmə (çıxış) yollarını, toplaşma məntəqələrini, yükləmə məntəqələrini, yaxud xilasedici vasitələri təmin etmək üçün kifayət qədər çevikliyin mövcud olduğunu nümayiş etdirmək məqsədilə də istifadə edilir.”

3.3 Yük gəmilərində xaricə çıxış vasitələri

3.3.1 Ümumi

Yaşayış otaqlarının bütün səviyyələrində hər bir məhdud otaqdan, yaxud otaqlar qrupundan uzaq məsafədə yerləşmiş ən azı iki geniş xaricə çıxış vasitəsi təchiz edilir.

3.3.2 Açıq göyertənin ən aşağı səviyyəsindən aşağıda yerləşən otaqlardan xaricə çıxış

Açıq göyertənin ən aşağı səviyyəsindən aşağıda yerləşən otaqlardan xaricə çıxış vasitələri nərdivandan, ikinci çıxış vasitəsi isə tuneldən, yaxud nərdivandan ibarət ola bilər.

3.3.3 Açıq göyertənin ən aşağı səviyyəsindən yuxarisından xaricə çıxış

Açıq göyertənin ən aşağı səviyyəsindən yuxarı tərəfindən açıq göyertəyə çıxmaq üçün xaricə çıxış vasitələri nərdivanlardan, yaxud qapılardan və ya onların birləşməsindən ibarət ola bilər.

3.3.4 Dalanı olan dəhlizlər

7 m-dən böyük uzunluğa malik olan və dalanı olman dəhliz qəbul edilmir.

3.3.5 Çıxış yollarının eni və davamlılığı

Çıxış yollarının eni, sayı və davamlılığı Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə müvafiq olmalıdır.

3.3.6 İki xaricə çıxış vasitəsi haqqında tələblərdən azad etmə

Əgər tələb edilən çıxış yolu su keçirməyən qapılardan ayrıca yerləşərsə, müstəsna hallarda Administrasiya ekipaj otaqları üçün xaricə çıxış vasitələrinin birini tələblərdən azad edə bilər.

3.4 Qəza-xilasetmə tənəffüs qurğuları *

3.4.1 Qəza-xilasetmə tənəffüs qurğuları Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında

məcəllənin tələblərinə cavab verməlidir.

3.4.1 Qəza-xilasetmə tənəffüs qurğuları Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə cavab verməlidir. Qəza-xilasetmə ehtiyat tənəffüs qurğuları gəmidə saxlanılmalıdır.

3.4.2 Bütün gəmilərin yaşayış otaqlarının ərazilərində ən azı iki ədəd qəza-xilasetmə tənəffüs qurğusu daşınmalıdır.

3.4.3 Sərnişin gəmilərinin hər bir əsas şaquli zonasında ən azı iki ədəd qəza-xilasetmə tənəffüs qurğusu daşınmalıdır.

3.4.4 36-dan çox sərnişin daşıyan gəmilərin hər bir əsas şaquli zonasında yuxarıdakı 3.4.3 sayılı bənddəki tələblərə əlavə olaraq, iki ədəd qəza-xilasetmə tənəffüs qurğuları daşınmalıdır.

3.4.5 Halbuki, 3.4.3 və 3.4.4 sayılı bəndlər fərdi şəkildə əsas şaquli zonaları yaradan nərdivan üçün hasarlanmış yerlərdə və 9.2.2.3 sayılı qaydada müəyyən edilmiş (6), (7), (8), yaxud (12) kateqoriyalı otaqların yerləşmədiyi gəminin burun, yaxud korma ucundakı əsas şaquli zonalar üçün tətbiq edilmir.

4 Maşın otaqlarından xaricə çıxış vasitələri

4.1 Sərnişin gəmilərində xaricə çıxış vasitələri

Sərnişin gəmilərinin hər bir maşın otağından xaricə çıxış vasitələri aşağıdakı müddəaların tələblərinə cavab verməlidir.

4.1.1 Arakəsmə göyertəsindən aşağıda yerləşən otaqlardan xaricə çıxış

Əgər otaq, arakəsmə göyertəsindən aşağıda yerləşərsə, xaricə iki çıxış vasitəsi aşağıdakılardan hər hansı birindən ibarət olmalıdır:

.1 eyni formada ayrılmış və müvafiq xilasedici qayıqların və xilasedici salların yükləmə göyertələrinə girişi təmin edən otağın yuxarı hissəsinə aparan, bir-birindən mümkün qədər uzaq məsafədə yerləşən poladdan hazırlanmış iki pilləkən dəsti. Bu pilləkənlərin biri vəziyyətdən asılı olaraq, sözügedən otağın xaricindəki təhlükəsiz məkana xidmət edən otağın aşağı hissəsindən 9.2.2.3 sayılı qaydanın (2)-ci kateqoriyasının, yaxud 9.2.2.4 sayılı qaydanın (4)-cü kateqoriyasının tələblərinə cavab verən, mühafizə edilən hasarlanmış yerin daxilində yerləşməlidir. Hasarlanmış yerdə eyni odadavamlılıq standartlarına malik özü bağlanan yanğından mühafizə qapıları quraşdırılmalıdır. Nərdivan elə bir mövqedə yerləşdirilməlidir ki, izolyasiya edilməmiş montaj nöqtələrindən istilik hasarlanmış yerə ötürülməsin. Mühafizə edilən hasarlanmış yer ən azı 800 mm x 800 mm daxili ölçülərə malik olmalı və qəza işıqlandırma təchizatına malik olmalıdır; yaxud

.2 yükləmə göyertəsinə girişi təmin edən otağın yuxarı hissəsində yerləşən qapıya aparan bir polad nərdivan və bundan əlavə, otağın aşağı hissəsində və aid olduğu nərdivandan uzaq məsafədə, ayrı şəkildə yerləşən, otağın aşağı hissəsindən yükləmə göyertəsinə kimi təhlükəsiz çıxış yoluna girişi təmin edən, hər iki tərəfdən idarə oluna bilən bir polad qapı.

4.1.2 Arakəsmə göyertədən yuxarıda yerləşən otaqlardan xaricə çıxış

Əgər otaq, arakəsmə göyertədən yuxarıda yerləşərsə, o halda, bir-birindən mümkün qədər uzaq məsafədə yerləşmiş xaricə iki çıxış vasitəsi təchiz edilir və qeyd olunan xaricə çıxış vasitələrinə aparan qapılar isə müvafiq xilasedici qayıqların və xilasedici salların yükləmə göyertələrə girişi təmin edən mövqedə yerləşdirilir. Qeyd olunan xaricə

çıxış vasitələri, pilləkənlərdən istifadəni tələb edərsə, bunlar poladdan hazırlanmalıdır.

4.1.3 İki xaricə çıxış vasitəsi haqqında tələblərdən azad etmə

Otağın yuxarı hissəsinin eninə və yerləşməsinə lazımi diqqət yetirməklə, Administrasiya ümumi tutumu 1,000 ton və daha az olan gəmiləri xaricə çıxış vasitələrindən birinin yerləşdirilməsinə icazə verə bilər. Otağın xassəsinə və yerinə və orada adətən insanların işləyib-işləmədiyinə lazımi diqqət yetirməklə əgər polad qapı, yaxud polad nərdivan yuxarıda xilasedici qayıqların və salların yükləmə göyertəsinə təhlükəsiz yolu təmin edərsə, ümumi tutumu 1,000 ton və daha çox olan gəmidə Administrasiya qeyd olunan otaqdan və o cümlədən, dövrü şəkildə növbəsiz xidmət göstərilən köməkçi mexanizmlərin yerləşdiyi otaqdan yalnız bir xaricə çıxış vasitəsinin yerləşdirilməsinə yol verə bilər. Əgər qəza rejimində sükanı idarəetmə postu sözügedən otaqda yerləşərsə və onun açıq göyertəyə birbaşa çıxışı olmazsa, o halda, sükan ötürücüsü otağı ikinci xaricə çıxış vasitəsi ilə təchiz edilir.

4.1.4 mexanizmlərin mərkəzi idarəetmə postlarından xaricə çıxış

Maşın otağının daxilində yerləşmiş mexanizmlərin mərkəzi idarəetmə postundan xaricə iki çıxış vasitəsi təchiz edilir və onlardan biri maşın otağının xaricində təhlükəsiz yeri davamlı yanğından mühafizə sığınacağı ilə təmin edir.

4.1.5 Mail pilləkənlər və nərdivanlar (Əlavə edilib Res.MSC.365(93))

Təxliyənin bir hissəsini təşkil edən, yaxud ona çıxışı təmin edən, lakin, mühafizə edilən hasarlanmış yerin hüdudlarından kənarında yerləşən, 1 yanvar 2016-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilərdə maşın otağındakı açıq pilləkənlərlə birgə 4.1.1 sayılı bəndin tələblərinə müvafiq olaraq təchiz olunmuş bütün mail pilləkənlər/nərdivanlar poladdan hazırlanmalıdır. Təxliyə edilən personalın aşağıdan istilik və alovdan mühafizə etmək üçün qeyd olunan pilləkənlər/nərdivanlar aşağı hissədən polad təbəqələrlə təchiz edilməlidir.

4.1.6 Maşın otaqlarının daxilində əsas emalatxanalardan xaricə çıxış (Əlavə edilib Res.MSC.365(93))

1 yanvar 2016-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər üçün, maşın otaqlarının daxilində əsas emalatxanalardan xaricə iki çıxış vasitəsi təchiz edilir. Ən azı bunun çıxış yollarından biri maşın otağının xaricində təhlükəsiz yeri davamlı yanğından mühafizə sığınacağı ilə təmin etməlidir.

4.2 Yük gəmilərində xaricə çıxış vasitələri

Yük gəmilərində hər bir maşın otağından xaricə çıxış vasitələri aşağıdakı müddəaların tələblərinə cavab verməlidir.

4.2.1 A kateqoriyalı maşın otaqlarından xaricə çıxış

4.2.2 sayılı bənddə nəzərdə tutulmuş hallar istisna olmaqla, hər bir A kateqoriyalı maşın otağından xaricə iki çıxış vasitəsi təchiz edilir. Xüsusi olaraq, aşağıdakı tələblərdən biri yerinə yetirilməlidir:

.1 eyni formada ayrılmış və açıq göyertəyə girişi təmin edən otağın yuxarı hissəsinə aparan, bir-birindən mümkün qədər uzaq məsafədə yerləşən poladdan hazırlanmış iki pilləkən dəsti. Bu pilləkənlərin biri vəziyyətdən asılı olaraq, sözügedən otağın xaricindəki təhlükəsiz məkana xidmət edən otağın aşağı hissəsindən 9.2.3.3 sayılı qaydanın (4)-cü kateqoriyasının tələblərinə cavab verən, mühafizə edilən hasarlanmış yerin daxilində yerləşməlidir. Hasarlanmış yerdə eyni odadavamlılıq standartlarına malik

olan özü bağlanan yanğından mühafizə qapıları quraşdırılmalıdır. Nərdivan elə bir mövqedə yerləşdirilməlidir ki, izolyasiya edilməmiş montaj nöqtələrindən istilik hasarlanmış yerə ötürülməsin. Mühafizə edilən hasarlanmış yer ən azı 800 mm x 800 mm daxili ölçülərə malik olmalı və qəza işıqlandırma təchizatına malik olmalıdır; yaxud

.2 yükləmə göyertəsinə girişi təmin edən otağın yuxarı hissəsində yerləşən qapıya aparan bir polad nərdivan və bundan əlavə, otağın aşağı hissəsində və aid olduğu nərdivandan uzaq məsafədə, ayrı şəkildə yerləşən, otağın aşağı hissəsindən yükləmə göyertəsinə kimi təhlükəsiz çıxış yoluna girişi təmin edən, hər iki tərəfdən idarə oluna bilən bir polad qapı.

4.2.2 İki xaricə çıxış vasitəsi haqqında tələblərdən azad etmə

Otağın yuxarı hissəsinin ölçüsünə və yerləşməsinə lazımi diqqət yetirməklə, Administrasiya ümumi tutumu 1,000 ton və daha az olan gəmiləri 4.2.1 sayılı bəndin tələbi əsasında xaricə çıxış vasitələrindən birinin yerləşdirilməsinə icazə verə bilər. Bundan əlavə, A kateqoriyalı maşın otaqlarından xaricə çıxış vasitələrinin 4.2.1.1 sayılı bənddə sadalanan, üzəri örtülmüş yanğından mühafizə sığınacağı üçün tələbə cavab verməsinə ehtiyac yoxdur. Əgər qəza rejimində sükanı idarəetmə postu sözügedən otaqda yerləşərsə və onun açıq göyertəyə birbaşa çıxışı olmazsa, o halda, sükan ötürücüsü otağı ikinci xaricə çıxış vasitəsi ilə təchiz edilir.

4.2.3 A kateqoriyalı maşın otaqlarından başqa, digər maşın otaqlarından xaricə çıxış

Tək çıxış yolunun yalnız ara-sıra ziyarət edilən otaqlar üçün və qapıyadək maksimal məsafəsi 5 m, yaxud daha az olan otaqlar üçün qəbul edilmə mümkünlüyü istisna olmaqla, A kateqoriyalı maşın otaqlarından başqa, digər maşın otaqlarından iki çıxış yolu təchiz edilir.

4.2.4 Mail pilləkənlər və nərdivanlar (Əlavə edilib Res.MSC.365(93))

Təxliyənin bir hissəsini təşkil edən, yaxud ona çıxışı təmin edən, lakin, mühafizə edilən hasarlanmış yerin hüdudlarından kənarında yerləşən, 1 yanvar 2016-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilərdə maşın otağındakı açıq pilləkənlərlə birgə 4.2.1 sayılı bəndin tələblərinə müvafiq olaraq təchiz olunmuş bütün mail pilləkənlər/nərdivanlar poladdan hazırlanmalıdır. Təxliyə edilən personalın aşağıdan istilik və alovdan mühafizə etmək üçün qeyd olunan pilləkənlər/nərdivanlar aşağı hissədən polad təbəqələrlə təchiz edilməlidir.

4.2.5 "A" kateqoriyalı maşın otaqlarında mexanizmlərin mərkəzi idarəetmə postlarından xaricə çıxış (Əlavə edilib Res.MSC.365(93))

1 yanvar 2016-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər üçün, maşın otaqlarının daxilində yerləşmiş mexanizmlərin mərkəzi idarəetmə postundan iki çıxış vasitəsi təchiz edilir. Onun çıxış yollarından ən azı biri maşın otağının xaricində təhlükəsiz yeri yanğından davamlı mühafizə sığınacağı ilə təmin etməlidir.

4.2.6 "A" kateqoriyalı maşın otaqlarında əsas emalatxanalardan xaricə çıxış «A» (Əlavə edilib Res.MSC.365(93))

1 yanvar 2016-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər üçün, maşın otaqlarının daxilində əsas emalatxanalardan xaricə iki çıxış vasitəsi təchiz edilir. Ən azı bunun çıxış yollarından biri maşın otağının xaricində təhlükəsiz yeri yanğından davamlı mühafizə sığınacağı ilə təmin etməlidir.

4.3 Qəza-xilasetmə tənəffüs qurğuları

4.3.1 Bütün gəmilərdə, maşın otaqlarında yanğın hadisəsi baş verdiyi halda istənilən zaman təcili və asanlıqla çatmaq mümkün olan, asanlıqla görünən yerdə qəza-xilasetmə tənəffüs qurğuları istifadə üçün hazır vəziyyətdə yerləşməlidir. Qəza-xilasetmə tənəffüs qurğularının yerini seçən zaman maşın otağının ümumi yerləşmə sahəsi və adətən otaqlarda işləyən insanların sayı nəzərə alınmalıdır.*

4.3.2 Bu qurğuların sayı və yerləşdiyi yer 15.2.4 sayılı qaydada tələb olunan yanğına nəzarət planında göstərilməlidir.

4.3.3 Qəza-xilasetmə tənəffüs qurğuları Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə cavab verməlidir.

5 Sərnişin gəmilərində hər hansı sərnişinin giriş hüququ olan xüsusi kateqoriyalı və açıq ro-ro otaqlarından xaricə çıxış vasitələri

5.1 Hər hansı sərnişinin giriş icazəsi olduğu xüsusi kateqoriyalı və açıq ro-ro otaqlarındakı arakəsmə göyertədən həm aşağıda, həm də yuxarıda yerləşən xaricə çıxış vasitələrinin sayı və yeri Administrasiyanın tələblərini qarşılamalıdır və bir qayda olaraq, yükləmə göyertəsinə giriş təhlükəsizliyi ən azı 3.2.1.1, 3.2.2, 3.2.4.1 və 3.2.4.2 sayılı bənddə nəzərdə tutulmuş bərabər növdə olmalıdır. Qeyd olunan otaqlar eni ən azı 600 mm olan xaricə çıxış vasitələri ilə birgə təyin edilmiş (xüsusi ayrılmış) keçid ilə təchiz edilir. Nəqliyyat vasitələrinin saxlanması şəraiti istənilən vaxt keçidlərin boş olmasını qoruyub saxlamalıdır.

5.2 Ekipajın adətən işlədiyi maşın otaqlarından gələn çıxış yollarından biri hər hansı xüsusi kateqoriyalı otağa birbaşa girişdən uzaq keçməlidir.

6 Ro-ro otaqlarından xaricə çıxış vasitələri

Adətən ekipajın işlədiyi ro-ro otaqlarında ən azı xaricə iki çıxış vasitəsi təchiz edilir. Bu çıxış yolları xilasedici qayıqların və xilasedici salların yükləmə göyertələri istiqamətinə təhlükəsiz çıxışı təmin edir və məkanın burun və korma uclarında yerləşir.

7 Ro-ro tipli sərnişin gəmiləri üçün əlavə tələblər

7.1 Ümumi

7.1.1 Adətən insanların istifadə etdiyi hər bir otaqdan toplaşma məntəqəsinə kimi çıxış yolları təchiz edilir. Həmin çıxış yolları elə təşkil edilməlidir ki, onlar toplaşma məntəqəsinə* kimi mümkün olarsa birbaşa yol ilə təchiz edilsin və Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlar əsasında** simvollarla işarələnsin.

7.1.2 Kayutlardan nərdivan üçün hasarlanmış yerlərə çıxış yolu mümkün qədər birbaşa olmalı və döngələrin sayı isə minimum olmalıdır. Çıxış yoluna çatmaq üçün gəminin bir bortundan digər bortuna keçmək lazım deyil. Hər hansı sərnişin otağından toplaşma məntəqəsinə, yaxud açıq göyertəyə çatmaq məqsədilə ikidən artıq göyertəyə qalxmaq və ya oradan düşmək lazım deyil.

7.1.3 7.1.2 sayılı bənddə qeyd edildiyi kimi, xilasedici vasitələri yükləmə məntəqələrinə gedən xarici yollar açıq göyertələrdən təchiz edilir.

7.1.2 sayılı bənddə qeyd edildiyi kimi, açıq göyertələrdən xilasedici vasitələri yükləmə

məntəqələrinə kimi çıxan yollar təchiz edilir.

7.1.4 Əgər örtülü otaqlar açıq göyertə ilə yanaşı olarsa, o halda, örtülü məkandan açıq göyertəyədək dəliklər praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər qəza çıxışı kimi istifadə edilmək bacarığına malik olmalıdır.

7.1.5 Çıxış yollarının qarşısını mebel, yaxud digər maneələrlə kəsmək olmaz.

Boş yerlə təchiz etmək imkanı yaratmaq üçün yığışdırılan stol və stullar istisna olmaqla, əgər gəminin yana yırğalanması, yaxud yana əyilməsi baş verərsə, ictimai otaqlarda və çıxış yollarının üzərindəki şkafların və digər ağır interyerlərin yerdəyişməsinin qarşısını almaq üçün onlar yerində bərkidilməlidir. Döşəmələrin örtükləri də yerində bərkidilməlidir. Gəmi yola düşən zaman çıxış yollarını maneələrdən, məsələn, yığışdırıcı arabalardan, yataq ləvazimatlarından, baqajdan və mallar üçün qutulardan təmiz saxlanması təmin olunmalıdır.

7.2 Xaricə təhlükəsiz çıxış üçün təlimatlar

7.2.1 Gəminin göyertəsi ardıcıl şəkildə "1" rəqəmindən və yaxud ən aşağı göyertədən başlayaraq nömrələnməlidir.

Bu nömrələr dəqiq şəkildə pilləkənlərin meydançalarında və lift vestibüllərində nümayiş edilməlidir.

Göyertələr də adlandırıla bilər, lakin, göyertənin nömrəsi hər zaman ad ilə birgə nümayiş edilməlidir.

7.2.2 Yerləşmə mövqeyini ("siz buradasınız") və xaricə çıxış yollarını bildiren və oxlarla işarələnmiş "sadə" sxematik planlar hər bir kayutun qapısının daxili tərəfində və ictimai otaqlarda dəqiqliklə göstərilməlidir. Bu planlarda xaricə çıxış istiqamətləri göstərilməli və onlar gəmidəki mövqeləri ilə münasibətdə, dəqiqliklə istiqamətlənməlidir.

7.3 Məhəccərlərin və dəhlizlərin möhkəmliyi

7.3.1 Bütöv çıxış yolları boyunca dəhlizlərdə məhəccərlər və digər tutacaqlar nəzərdə tutulmalıdır ki, toplaşma məntəqələrinə və yükləmə məntəqələrinə gedən yolun hər bir addımında, mümkün olduğu yerdə möhkəm tutacaq mövcud olsun. Qeyd olunan məhəccərlər eni 1.8 m olan və 1 m-dən böyük transvers dəhlizlərinin hər iki tərəfində nəzərdə tutulmalıdır. Çıxış yolları boyunca çarpaz vestibüllərdən, atriumdan və digər geniş otaqlardan keçmək imkanlarını təmin etmək zərurətinə xüsusi diqqət yetirilməlidir.

Məhəccərlər və digər tutacaqlar elə möhkəmliyə malik olmalıdır ki, dəhlizin mərkəzində tətbiq edilmiş, 750 N/m paylanmış üfüqi yükə, yaxud aşağı istiqamətdə tətbiq edilmiş, istiqamətlənmiş 750 N/m paylanmış şaquli yükə davam gətirə bilsin. Gəminin böyük əyilmə bucaqlarında səth kimi istifadəsinə imkan yaratmaq məqsədilə çıxış yolları boyunca taxtapuşları əmələ gətirən arakəsmələrin və digər aralıq divarının 0.5 m ölçüdə ən aşağı hissəsi 750 N/m yükü saxlamaq bacarığına malik olmalıdır.

7.4 Təxliyə qurğularının təhlili (Bu sənəd tərəfindən ləğv edilib: MSC Qətnamə 404(96))

E HİSSƏSİ - İSTİSMAR TƏLƏBLƏRİ
14-cü qayda

İstismar hazırlığı və texniki qulluq

1 Məqsəd

Bu qaydanın məqsədi gəmi üçün nəzərdə tutulmuş yanğın təhlükəsizliyinin effektivliyini qoruyub saxlamaq və izləməkdən ibarətdir. Bu məqsədlə aşağıdakı funksional tələblər qarşılanmalıdır:

.1 yanğından mühafizə sistemləri və yanğınla mübarizə sistemləri və ləvazimatları istifadə üçün hazır vəziyyətdə saxlanılmalıdır; və

.2 yanğından mühafizə sistemləri və yanğınla mübarizə sistemləri və ləvazimatları etibarlı şəkildə test yoxlamasından və müayinədən keçirilməlidir.

2 Ümumi tələblər

Gəminin istismarda olduğu bütün dövr ərzində, sayılı bəndin tələbləri 1.1 yerinə yetirilir. Gəmi aşağıdakı hallarda istismarda olmur:

.1 o, təmirdə, yaxud müvəqqəti dayanmış vəziyyətdə olduqda (lövbərdə, yaxud limanda), yaxud quru körpüdə;

.2 onun sahibi, yaxud sahibinin nümayəndəsi tərəfindən istismarda olmadığı elan edilərsə; və

.3 sərnəşin gəmiləri üçün, gəmidə heç bir sərnəşin olmadığıda.

2.1 İstismar hazırlığı

2.1.1 Yanğın baş verdiyi halda aşağıdakı yanğından mühafizə sistemlərinin tələb edilən işini təmin etmək üçün onlar yaxşı vəziyyətdə saxlanılmalıdır:

.1 strukturun yanğından mühafizəsi, o cümlədən, yanğına davamlı taxtapuşlar və bu taxtapuşlarda dəliklərin və kəsiklərin mühafizəsi;

.2 yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemləri; və

.3 xaricə çıxış vasitələri, sistemləri və ləvazimatları

2.1.2 Yanğınla mübarizə sistemləri və ləvazimatları yaxşı işləmə vəziyyətində saxlanmalı və dərhal istifadə üçün hər zaman hazır vəziyyətdə olmalıdır. Boşalmış portativ yanğınsöndürənlər dərhal yenidən doldurulmalı, yaxud ona bərabər növdə olan qurğu ilə əvəz edilməlidir.

2.2 Texniki qulluq, test yoxlamasından keçirilmə və müayinələr

2.2.1 Texniki qulluq, test yoxlamasından keçirilmə və müayinələr Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlar əsasında və yanğınla mübarizə sistemlərinin və ləvazimatların etibarlığını təmin etməklə yerinə yetirilir*.

2.2.2 Texniki qulluq planı gəmidə saxlanılmalı və Administrasiya tərəfindən tələb olunduğu istənilən zaman müayinə üçün təqdim edilməlidir.

2.2.3 Texniki qulluq planına quraşdırıldığı yerlərdə ən azı aşağıdakı yanğından mühafizə sistemləri və yanğınla mübarizə sistemləri və ləvazimatları daxildir:

- .1 yanğın magistralları, yanğın nasosları və yanğın kranları o cümlədən, şlanqları, ucluqlar və beynəlxalq sahil birləşmələri;
- .2 stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemləri;
- .3 stasionar yanğınsöndürən sistemləri və digər yanğınsöndürmə vasitələri;
- .4 avtomatik sprinkler, yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemləri;
- .5 ventilyasiya sistemləri, o cümlədən, yanğın və tüstü qapaqları, ventilyatorlar və onların idarəetmə elementləri;
- .6 yanacaq təchizatını qəza zamanı dayandıran vasitə;
- .7 yanğından mühafizə qapılar o cümlədən, onların idarəetmə elementləri;
- .8 ümumi qəza qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemləri;
- .9 Qəza-xilasetmə tənəffüs qurğuları;
- .10 portativ yanğınsöndürənlər o cümlədən, ehtiyat balonlar; və
- .11 yanğınsöndürən üçün ləvazimatlar.

2.2.4 Texniki qulluq proqramı kompüter əsaslı ola bilər.

3 Sərnişin gəmiləri üçün əlavə tələblər

2.2.3 sayılı bənddə sadalanan yanğından mühafizə sistemləri və ləvazimatlarına əlavə olaraq, 36-dan çox sərnişin daşıyan gəmilərdə aşağı yarusda yerləşən məkanların işıqlandırılması və səs ucaldıcı sistemlər üçün texniki qulluq planı işləyib hazırlanır.

4 Tankerlər üçün əlavə tədbirlər

2.2.3 sayılı bənddə sadalanan yanğından mühafizə sistemlərinə və ləvazimatlara əlavə olaraq, tankerlərdə aşağıdakılar üçün texniki qulluq planı işləyib hazırlanır:

- .1 təsirsiz qaz sistemləri;
- .2 göyərtə-köpük sistemləri;
- .3 yük nasosxanalarında yanğın təhlükəsizliyi cihazları; və
- .4 tezalısan qaz aşkarlayıcıları.

Qayda 15

Təlimatlar, şəxsi heyətin təlim hazırlığı və təlim məşqləri

1 Məqsəd

Bu qaydanın məqsədi şəxsi heyətin fəvqəladə hallar üzrə düzgün prosedurlar üzrə təlim hazırlığı və təlim məşqləri vasitəsilə yanğının fəsadlarını azaltmaqdan ibarətdir. Bu məqsədlə, ekipaj yanğınla mübarizə etmək və sərnişinlərə kömək göstərmək sahəsində zəruri bilik və bacarığa nail olur.

2 Ümumi tələblər

2.1 Təlimatlar, vəzifələr və təşkilatçılıq

- 2.1.1 ekipaj üzvləri gəmidə yanğın təhlükəsizliyi üzrə təlimatlar almalıdır.
- 2.1.2 ekipaj üzvləri onlara həvalə edilmiş vəzifələr üzrə göstərişlər almalıdır.
- 2.1.3 Gəmidə yanğının söndürülməsinə cavabdeh tərəflər təşkil edilməlidir. Bu tərəflər gəminin istismarda olduğu bütün dövr ərzində vəzifələrini icra etmək bacarığına malik olmalıdır.

2.2 Şəxsi heyətin təlim hazırlığı və təlim məşqləri

2.2.1 Ekipaj üzvləri gəminin qurğularını tanımaq üzrə və eləcə də hər hansı yanğıla mübarizə sistemləri və ləvazimatlarının yeri və istismarı ilə əlaqədar təlim hazırlığına malik olmalıdır.

2.2.2 Qəza-xilasetmə tənəffüs qurğularının istifadəsi üzrə təlim hazırlığı gəmidə şəxsi heyətin təlim hazırlığının bir hissəsi hesab edilir.

2.2.3 Təkmilləşdirmə ehtiyacları olan sahələrin müəyyən edilməsi, yanğıla mübarizə bacarıqları üzrə səriştələrin daim qorunub saxlanması məqsədilə ekipaj üzvlərinə həvalə edilmiş yanğıla mübarizə üzrə vəzifələrinin icra vəziyyəti şəxsi heyətin təlim hazırlığı və təlim məşqləri vasitəsilə dövrü şəkildə qiymətləndirilir.

2.2.4 Gəminin yanğınsöndürən sistemlərindən və ləvazimatlarından istifadə sahəsində şəxsi heyətin təlim hazırlığı III/19.4.1 sayılı qaydaya müvafiq olaraq planlaşdırılır və həyat keçirilir.

2.2.5 Yanğıla mübarizə üzrə təlim məşqləri III/19.3 və III/19.5 sayılı qaydaların müddəalarına uyğun olaraq həyata keçirilir və qeydə alınır.

2.2.6 Gəmidə təlim məşqləri zamanı istifadə edilmiş tənəffüs aparatlarının balonlarını təkrar doldurmaq üçün vasitələr nəzərdə tutulmalıdır və ya istifadə edilmiş balonları əvəz etmək üçün müvafiq sayda ehtiyat balonlar olmalıdır. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.338(91))

2.3 Şəxsi heyətin təlim hazırlığına dair təlimatnamələri

2.3.1 Hər bir ekipajın yeməxanasında və istirahət otağında, yaxud hər bir ekipajın kayutunda şəxsi heyətin təlim hazırlığına dair təlimatnamələr təchiz edilir.

2.3.2 Şəxsi heyətin təlim hazırlığına dair təlimatnamələr gəminin işçi dilində yazılmalıdır.

2.3.3 2.3.4 sayılı bənddə tələb olunan göstərişlər və informasiyalar şəxsi heyətin təlim hazırlığına dair bir neçə cilddən ibarət ola bilən təlimatnaməsində mümkün olduğu yerdə asanlıqla başa düşülən terminlərlə və təsvirlərlə verilməlidir. Qeyd olunan informasiyaların hər hansı hissəsi təlimatnamənin əvəzinə, audio və video vasitələr formasında verilə bilər.

2.3.4 Şəxsi heyətin təlim hazırlığına dair təlimatnamələri aşağıdakı təfərrüatları izah edir:

.1 siqaret çəkmək, elektrik enerjisindən və tezalısan mayelərdən istifadə ilə əlaqədar təhlükəli hallar və gəmidə tez-tez rast gəlinən analogi təhlükələrlə əlaqədar ümumi yanğın təhlükəsizliyi təcrübəsi və ehtiyat tədbirləri;

.2 yanğınla mübarizə işləri və yanğınla mübarizə prosedurları, o cümlədən, yanğın haqqında xəbərdarlıq prosedurları və əl ilə idarə olunan çağırış məntəqələrindən istifadəyə dair ümumi göstərişlər;

.3 gəminin qəza-xəbərdarlıq siqnallarının mənalari;

.4 yanğınla mübarizə sistemlərinin və ləvazimatların istismarı və istifadəsi;

.5 yanğından mühafizə qapılarının istismarı və istifadəsi;

.6 yanğın və tüstü qapaqlarının istismarı və istifadəsi; və

.7 xaricə çıxış sistemləri və ləvazimatları.

2.4 Yanğına nəzarət planları*

2.4.1 Gəminin komanda heyəti üzvlərinin idarə edilməsi üçün ümumi yerləşmə planları gəmidə daimi şəkildə nümayiş etdirilməlidir və burada «A» sinif taxtapuşları vasitəsilə üzəri örtülmüş idarəetmə postlarının hər bir göyertəsi, o cümlədən, yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemlərinin xüsusiyyətləri ilə birgə «B» sinifli taxtapuşlarla üzəri örtülmüş bölmələr, sprinkler qurğusu, yanğınsöndürmə vasitələri, müxtəlif şöbələrə giriş vasitələri, göyertələr və s., ventilyasiya sistemi, o cümlədən, ventilyasiya idarəetmə postlarının xüsusiyyətləri, qapıların vəziyyəti və hər bir şöbəyə xidmət göstərən ventilyatorlarının eyniləşdirmə nömrələri aydın şəkildə əks olunmalıdır. Alternativ olaraq, Administrasiyanın razılığı əsasında, yuxarıda adı çəkilən təfərrüatlar bukletə daxil edilə bilər və həmin bukletin bir nüsxəsi hər bir komanda heyəti üzvünə verilməli və digər bir nüsxəsi isə gəmidə hər zaman əlçatımlı yerdə saxlanmalıdır. Planlar və bukletlər yenilənməlidir; hər hansı dəyişiklik praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər tez bir zamanda burada qeyd alınmalıdır. Qeyd olunan planlar Administrasiya tərəfindən tələb olunan dildə və ya dillərdə tərtib edilməlidir. Əgər bu dil ingilis dili, yaxud fransız dili olmazsa, həmin dillərdə olan tərcümələr daxil edilməlidir.

2.4.2 Yanğına nəzarət planlarının dublikatı, yaxud qeyd olunan planların yer aldığı buklet sahil-yanğına mübarizə personalına kömək məqsədilə daim budkadan çöldə, nəzərəçarpaq formada işarələnmiş, hava keçirməyən və hasarlanmış yerdə yerləşdirilməlidir.**

3 Sərnişin gəmiləri üçün əlavə tələblər

3.1 Yanğına mübarizə üzrə təlim məşqləri

2.2.3 sayılı bəndin tələblərinə əlavə olaraq, III/30 sayılı qaydanın müddəalarına uyğun olaraq, sərnişinləri xəbərdar etmək və onları toplaşma məntəqələrinə və xilasedici qayıqların və salların yükləmə göyertələrinə hərəkətinə lazımi diqqət yetirməklə yanğına mübarizə üzrə təlim məşqləri keçirilməlidir.

3.2 Yanğına nəzarət planları

36-dan çox sərnişin daşıyan gəmilərdə planlar və bukletlər bu qaydanın tələb etdiyi kimi, Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş yanğından mühafizə, yanğının aşkarlanması və yanğının söndürülməsinə dair təlimatlar * əsasında informasiya ilə təmin etməlidir.

* SOLAS II-2/20 və 41-2 qaydaların tələb etdiyi kimi, yanğına nəzarət planları və bukletləri ilə verilən məlumatlara dair təlimatlar - Təşkilat tərəfindən bu qətnamə ilə qəbul edilmişdir: A.756(18) sayı qətnamə.

Qayda 16

İstismar

1 Məqsəd

Bu qaydanın məqsədi yanğın təhlükəsizliyi ilə əlaqədar etibarlı gəmi və yük əməliyyatlarına dair informasiya və təlimatlarla təmin etməkdən ibarətdir. Bu məqsədlə aşağıdakı funksional tələblər qarşılanmalıdır:

.1 gəmi istismara xassəli yanğın təhlükəsizliyinə dair bukletlə təchiz edilməlidir; və

.2 yük tankından tezalısan buxarların ifraz edilməsinə nəzarət edilməlidir.

2 Yanğın təhlükəsizliyinə dair tədbirlər haqqında istismar xassəli bukletlər

2.1 Yanğın təhlükəsizliyinə dair tələb olunan istismar xassəli bukletdə yanğın təhlükəsizliyi ilə əlaqədar gəminin təhlükəsiz şəkildə istismarına və yük əməliyyatlarına dair zəruri informasiya yer almalıdır. Bu bukletə həmçinin gəmi hərəkətdə olarkən yüklərin yığılması və boşaldılması əməliyyatlarında gəminin ümumi yanğın təhlükəsizliyinə dair ekipajın cavabdehliklərinə dair informasiya da yer almalıdır. Ümumi yüklərin daşınması zamanı zəruri yanğın təhlükəsizliyinə dair ehtiyat tədbirləri izah edilməlidir. Qalama şəklində təhlükəli və tezalısan yüklər daşıyan gəmilər üçün yanğın təhlükəsizliyinə dair istismar xassəli bukletdə həmçinin, Qalama şəklində (qabsız) daşınan bərk yüklər haqqında beynəlxalq məcəllədə - (İMSBC) Məcəlləsində, Qalama kimyəvi yüklər haqqında beynəlxalq məcəllədə, Qaz daşıyıcısı haqqında beynəlxalq məcəllədə və Dəniz yolları ilə təhlükəli yüklərin daşınması üzrə beynəlxalq məcəllədə istinad edilən yanğınlə mübarizə və qəza-yük əməliyyatları göstərişlərinə dair müvafiq məlumatlar yerləşdirilməlidir. (Bu sənədlə dəyişiklik edilib: Res.MSC.269(85))

2.2 Hər bir ekipajın yeməxanasında və istirahət otağında, yaxud hər bir ekipajın kayutunda yanğın təhlükəsizliyinə dair istismar xassəli buklet təchiz edilir.

2.3 Yanğın təhlükəsizliyinə dair istismar xassəli buklet gəminin işçi dilində yazılmalıdır.

2.4 Yanğın təhlükəsizliyinə dair istismar xassəli buklet ilə 15.2.3 sayılı qaydada tələb olunan şəxsi heyətin təlim hazırlığına dair təlimatnamələri birləşdirmək mümkündür.

3 Tankerlər üçün əlavə tələbləri

3.1 Ümumi

2 sayılı bənddə qeyd edilən Yanğın təhlükəsizliyinə dair istismar xassəli bukletə tezalısan buxarların nəticəsində yük ərazisinə yanğının yayılmasının qarşısını almaq üçün müddəalar daxil edilməli və 3.2 sayılı bəndin müddəalarını nəzərə almaqla, yük tankında qaz-üfləmə və/yaxud qazsızlaşdırıcıya dair prosedurlar daxil edilməlidir.

3.2 Yük tankının üfləməsi və/yaxud qazsızlaşdırılmasına dair prosedurlar (Link: MSC/Circ.731)

3.2.1 Əgər gəmi təsirsiz qaz sistemi ilə təchiz edilərsə, yük çənlərindəki karbohidrogen buxar konsentrasiyasının həcmi 2% -dək azalanadək yük çənləri 4.5.6 sayılı qaydanın müddəalarına uyğun olaraq əvvəlcə üflənir. Bundan sonra, yük tankları göyertəsi səviyyəsində qazsızlaşma baş verə bilər.

3.2.2 Əgər gəmi təsirsiz qaz sistemi ilə təchiz edilməzsə, əməliyyat elə aparılmalıdır ki,

tezalısan buxar əvvəlcə aşağıdakılar vasitəsilə xaric edilsin:

.1 4.5.3.4 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi qazın kənarlaşdırılması üçün çıxış dəlikləri;

.2 qazsızlaşdırma əməliyyatı zamanı yük tankları göyertəsi səviyyəsindən şaquli axma sürətini ən azı 30 m/s saxlayan və ən azı 2 m yuxarıda yerləşən çıxış dəlikləri; yaxud

.3 yük tankları göyertəsi səviyyəsindən şaquli axma sürətini ən azı 30 m/s saxlayan və ən azı 2 m yuxarıda yerləşən və alovun keçməsinə əngəlləyən çıxış dəlikləri.

3.2.3 Yuxarıda sözügedən çıxış dəlikləri alışma mənbəyi daşıyan örtülü otaqlardakı ən yaxın hava sorucularından və dəliklərindən və alışma təhlükəsi yarada bilən göyertə braşpilinin və zəncir qutusu dəliklərinin və avadanlıqların daxil ola biləcəyi göyertə mexanizmlərindən 10 m-dən yaxın olmayan üfüqi məsafədə yerləşir.

3.2.4 Çıxış dəliyində tezalısan buxar konsentrasiyasının nisbətən aşağı alovlanma qabiliyyəti həddinin 30%-dək azaldılması mümkün olarsa, qazsızlaşdırmanı yük tankları göyertəsinin səviyyəsində davam etdirmək olar.

3.3 Təsirsiz qaz sisteminin fəaliyyəti (Əlavə edilib Res.MSC.365(93))

3.3.1 4.5.5.1 sayılı qaydada nəzərdə tutulmuş tankerlərdə təsirsiz qaz sistemi elə işləməlidir ki, qeyd olunan çənlərin qazsızlaşdırılması istisna olmaqla, tez alışmayan atmosferi və yük çənlərini təşkil etmək və qoruyub saxlamaq mümkün olsun.

3.3.2 Yuxarıdakılara baxmayaraq, kimyəvi maddələr daşıyan tankerlər üçün təsirsiz qazın tətbiqi yük tankını yüklədikdən sonra lakin, boşaldılma əməliyyatının başlanmasına kimi baş verə bilər və qazsızlaşdırma işindən əvvəl bütün tezalısan buxarlar üflənənə kimi tətbiq edilə bilər. Bu müddəanın məqsədləri üçün təsirsiz qaz kimi yalnız azot qəbul edilə bilər.

3.3.3 1.2.2.2 sayılı qaydanın tələblərinə baxmayaraq, bu bəndin müddəaları yalnız 1 yanvar 2016-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş tankerlər üçün tətbiq edilir. Əgər təsirsiz qazın tərkibindəki oksigenin miqdarı 5%-i keçərsə, qazın keyfiyyətini yaxşılaşdırmaq üçün təxirəsalınmaz tədbirlər görülməlidir. Qazın keyfiyyəti yaxşılaşmazsa, yük çənlərinə hava düşməsinin qarşısını almaq üçün təsirsiz qazın təchiz edildiyi yük çənlərindəki bütün əməliyyatlar dayandırılır; əgər təchiz edilərsə, qaz tənzimləyici klapa bağlanmalıdır və tələblərə uyğun gəlməyən qaz işə atmosfərə buraxılmalıdır.

3.3.4 Əgər təsirsiz qaz sistemi 16.3.3.1 sayılı bəndin tələblərinə uyğun gəlməzsə və aparılmış təmir işlərinin səmərəsiz olduğu üzə çıxarsa, o halda, təsirsizləşdirməni tələb edən həmin yük çənlərinin yükünün boşaldılmasına və təmizlənməsinə yalnız Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatları nəzərə almaqla, qəza hallarında müvafiq qəza prosedurları yerinə yetirildikdən sonra yenidən başlamaq olar*.

F HİSSƏSİ - ALTERNATİV KONSTRUKSİYA və CİHAZLAR

Qayda 17

Alternativ konstruksiya və cihazlar

1. Məqsəd

Bu qaydanın məqsədi yanğın təhlükəsizliyi üçün alternativ konstruksiya və cihazlara

dair metodologiyani təmin etməkdən ibarətdir.

2 Ümumi

2.1 Yanğın təhlükəsizliyinin konstruksiyası və cihazları C, D, E, yaxud G hissələrində qeyd edilmiş tələblərdən fərqlənə bilər, bir şərtlə ki, konstruksiya və cihazlar yanğın təhlükəsizliyi məqsədləri və funksional tələblərini təmin etsin.

2.2 Yanğın təhlükəsizliyinin konstruksiyası, yaxud cihazları bu fəslin qeyd edilmiş tələblərindən kənarlaşdıqda, bu qaydaya müvafiq olaraq konstruksiyanın və tərtibatın mühəndis-layihə təhlili (texniki təhlil), qiymətləndirilməsi və təsdiqi həyata keçirilməlidir.

3 Mühəndis-layihə təhlili (texniki təhlil)

Mühəndis-layihə təhlili (texniki təhlil) Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatlar əsasında* hazırlanmalı və Administrasiyaya təqdim edilməli və ən azı aşağıdakı elementlərdən ibarət olmalıdır:

.1 gəminin növünün və müvafiq otağın (lar) müəyyən edilməsi;

.2 gəmidə, yaxud otaqda (lar) yerinə yetirilməyəcək tələblərin müəyyən edilməsi;

.3 müvafiq gəminin, yaxud otağın (lar) yanğın və partlayış təhlükəsinə məruz qaldığını müəyyən etmək;

3.1 mümkün alovlanma mənbələrinin müəyyən edilməsi;

3.2 hər bir müvafiq otaqda yanğının yayılması mümkünlüyünün müəyyən edilməsi;

3.3 hər bir müvafiq otaq üçün tüstü və zəhərli çirkab suların yaranmasının müəyyən edilməsi;

3.4 bir müvafiq otaqdan (lar) digər otaqlara yanğının, tüstünün, yaxud zəhərli çirkab suların yayılma potensialının müəyyən edilməsi;

.4 bu tələb(lər)də göstərilmiş gəminin, yaxud müvafiq otağın(lar) tələb olunan yanğın təhlükəsizliyi üzrə fəaliyyət meyarlarının müəyyən edilməsi;

4.1 fəaliyyət meyarları bu fəslin yanğın təhlükəsizliyi məqsədlərinə və funksional tələblərinə əsaslanmalıdır;

4.2 fəaliyyət meyarları göstərilmiş tələblərdən aşağı olmamaqla təhlükəsizlik səviyyəsini təmin etməlidir; və

4.3 fəaliyyət meyarları kəmiyyət və ölçülərlə ifadə olunmalıdır;

.5 alternativ konstruksiyanın və cihazların, o cümlədən, təklif edilən hər hansı əməliyyat məhdudiyyətləri, yaxud konstruksiyada və hər hansı təklif edilən istismar məhdudiyyətlərində, yaxud şərtlərində istifadə edilmiş ehtimalların siyahısının müfəssəl təsviri;

.6 alternativ konstruksiyanın və cihazların fəaliyyət üzrə təhlükəsizlik meyarlarına uyğun gəldiyini nümayiş etdirən texniki əsaslandırılması; və

4 Alternativ konstruksiyanın və cihazların qiymətləndirilməsi

4.1 Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatlar nəzərə alınmaqla, 3-cü bənddə tələb edilən mühəndis-layihə təhlili (texniki təhlil) Administrasiya tərəfindən qiymətləndirilməli və təsdiq edilməlidir.*

4.2 Alternativ konstruksiyanın və cihazların bu qaydanın tələblərinə cavab verdiyini göstərməklə bu sənədin Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş nüsxəsi gəmidə daşınmalıdır.

5 Məlumat mübadiləsi

Administrasiya alternativ konstruksiya və cihazlarla əlaqədar onlar tərəfindən təsdiq edilmiş münasib məlumatları bütün Razılığa gələn hökumətlər arasında yaymaq üçün Təşkilata çatdırmalıdır.

6 Şərtlər dəyişdiyi üçün təkrar qiymətləndirmə

Əgər alternativ konstruksiya və cihazlarda şərtləşdirilmiş ehtimallar və istismar məhdudiyyətləri dəyişərsə, dəyişmiş şərtlər altında mühəndis-layihə təhlili (texniki təhlil) həyata keçirilməli və Administrasiya tərəfindən təsdiq edilməlidir.

G HİSSƏSİ - XÜSUSİ TƏLƏBLƏR

18-ci qayda

Vertolyotlara xidmət vasitələri

1 Məqsəd

Bu qaydanın məqsədi vertolyotlara xüsusi xidmət vasitələri ilə təchiz edilmiş gəmilər üçün bu fəslin yanğın təhlükəsizliyi məqsədləri üzrə əlavə tədbirlərin görülməsindən ibarətdir. Bu məqsədlə aşağıdakı funksional tələblər qarşılanmalıdır:

.1 vertolyot göyertəsinin konstruksiyası gəminin vertolyotların istifadəsi ilə əlaqədar yanğın təhlükələrindən mühafizə etməkdən ibarətdir;

.2 gəminin vertolyotların istifadəsi ilə əlaqədar yanğın təhlükələrindən mühafizə etmək məqsədilə adekvat şəkildə yanğınlı mübarizə ləvazimatları (vasitələri) təchiz edilir;

.3 yanacaq doldurma və anqar vasitələri və vertolyot əməliyyatları vertolyotların istifadəsi ilə əlaqədar gəmini yanğın təhlükələrindən mühafizə etmək məqsədilə zəruri tədbirləri təmin etməlidir; və

.4 vertolyotlara xidmət vasitələrinə dair istismar təlimatnamələri və şəxsi heyətin təlim hazırlığı təmin edilməlidir.

2 Tətbiqi

2.1.1. B, C, D və E hissələrində yer almış qaydaların tələblərinə uyğun olaraq, vertolyot göyertələri ilə təchiz edilmiş gəmilər bu qaydanın tələblərinə cavab verməlidir.

2.1.2 Bütün gəmilərdə çənlərdə yanacaq olan öz gücü ilə hərəkət edə bilən nəqliyyat vasitələri aşağıdakı şərtlərə cavab verildiyi təqdirdə nəqliyyat vasitələri üçün bölmələr, xüsusi kateqoriyalı və ro-ro bölmələrindən başqa yük bölmələrində də daşına bilər:

.1 nəqliyyat vasitələri yük bölmələrində öz gücü ilə hərəkət etməirlər;

.2 yük bölmələri 19-cu qaydanın müvafiq tələblərinə uyğundur; və

.3 nəqliyyat vasitələri VII/1.1 qaydada müəyyən edildiyi kimi Dəniz yolları ilə təhlükəli yüklərin daşınmasına dair Beynəlxalq Məcəlləyə

uyğun daşınır. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib Res.MSC.421(98))

2.2 Əgər vertolyotlar təsadüfi hallarda, yaxud vertolyot göyertələri olmayan gəmilərdə fəvqəladə hallar baş verdikdə eniş, yaxud havada bucurqadla transfer əməliyyatlarını yerinə yetirərsə, onda, C Hissəsinin tələblərinə müvafiq olaraq yanğınlı mübarizə avadanlıqlarından istifadə edilir. Bu avadanlıq eniş yerinin yaxınlığında, yaxud vertolyotların istifadəsi zamanı, havada bucurqadla transfer əməliyyatlarını yerinə yetirdiyi müddətdə dərhal istifadə üçün hər zaman hazır vəziyyətdə saxlanmalıdır.

2.3 Yuxarıdakı 2.2-ci bəndin tələblərindən asılı olmayaraq, 1 yanvar 2020-ci il tarixində və ya həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, helikopter üçün enmə meydançasına malik gəmilər Yanğın Təhlükəsizliyi Sistemləri haqqında Məcəllənin 17-ci fəslinin müvafiq müddəalarına uyğun olaraq köpüklə yanğınsöndürmə avadanlıqları ilə təchiz edilməlidir. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib Res.MSC.404(96))

2.4 Yuxarıdakı 2.2-ci və ya 2.3-cü bəndin tələblərindən asılı olmayaraq, helikopter üçün enmə meydançasına malik olmayan ro-ro tipli sənişin gəmiləri III/28 sayılı qaydanın tələblərini yerinə yetirməlidir.

3 Quruluş

Kateqoriya	Vertolyotun ümumi uzunluğu	Köpük məhlulunun verilmə sürəti (l/dəq)
------------	----------------------------	---

3.1 Poladdan, yaxud digər ona bərabər olan növdə materialdan konstruksiya

Bir qayda olaraq, vertolyot göyertələrinin konstruksiyası poladdan, yaxud digər ona bərabər olan növdə materialdan hazırlanmalıdır. Əgər vertolyot göyertəsi budkanın, yaxud üst tikililərin tavanını əmələ gətirərsə, o, «A-60» sinif standartına uyğun olaraq izolə edilir.

3.2 Alüminiumdan, yaxud digər aşağı ərimə temperaturuna malik metallardan Konstruksiya

Əgər Administrasiya konstruksiyanın alüminiumdan, yaxud polad ilə eyni ərimə temperaturuna malik olmayan digər aşağı ərimə temperaturuna malik metaldan hazırlanmasına icazə verərsə, o halda, aşağıdakı müddəalar yerinə yetirilir:

.1 əgər gəmidə konsol formasında platforma quraşdırılırsa, gəmidə, yaxud platformada yanğın hadisəsi baş verdikdən sonra platformanın növbəti dəfə istifadəyə yararlı olduğunu müəyyən etmək üçün struktur təhlili aparılmalıdır.

.2 əgər platforma budkadan, yaxud analogi strukturdan yuxarıda yerləşərsə, aşağıdakı şərtlər yerinə yetirilməlidir:

2.1 budkanın üst tərəfində və platformanın altındakı arakəsmələrdə heç bir dəlik olmamalıdır;

2.2 platformanın altındakı platforma polad qapaqlarla təchiz edilir; və

2.3 platformada, yaxud yaxınlıqdakı yerdə hər dəfə yanğın baş verdikdən sonra platformanın növbəti dəfə istifadəyə yararlı olduğunu müəyyən etmək üçün struktur təhlili aparılmalıdır.

4 Xaricə çıxış vasitələri

Vertolyot göyertəsi yanğınlı mübarizə aparmaq və personalı xilas etmək üçün əsas və

qəza xaricə çıxış və giriş vasitələri ilə təchiz edilir.

Bu vasitələr praktik cəhətdən mümkün qədər bir-birindən aralıda yerləşməlidir və vertolyot göyertəsinin əks tərəflərində yerləşməsi üstün hesab edilir.

5 yanğınla mübarizə ləvazimatları (vasitələri)

5.1 Vertolyot göyertəsinin tam yaxınlığında, aşağıdakı yanğın əleyhinə vasitələr həmin vertolyot göyertəsinin yanında nəzərdə tutulur və saxlanılır.

Cədvəl 18.1 – Köpüyün verilmə sürətləri

H1	15 m-dək	250
H2	15 m-dən 25 m-dək	500
H3	24 m-dən 35 m-dək	800

.1 ümumi çəkisi 45 kq-dan az olmayan ən azı iki quru toz yanğınsöndürən;*

.2 ümumi çəkisi 18 kq-dan az olmayan karbon-dioksid yanğınsöndürənlər, yaxud onlara bərabər;*

.3 Hər bir hava şəraitində vertolyotların idarə edilməsi mümkün olan vertolyot göyertəsinin bütün hissələrinə köpüyü çatdırmaq bacarığına malik olan, monitorlardan, yaxud köpük hazırlayan borucuqlardan ibarət müvafiq köpüklə yanğınsöndürmə sistemi. Bu sistem ən azı beş dəqiqə ərzində 18.1 sayılı cədvəldə tələb olunan köpüyün verilmə sürətini təmin etmək imkanına malik olmalıdır;

.4 əsas odsöndürücü maddə dəniz suyu ilə istifadəyə uyğun olmalı və Təşkilat üçün məqbul hesab edilən normativ göstəricilərdən pis olmayan normativ göstəricilərə uyğun gəlməlidir;*

.5 təsdiq edilmiş ikili təyinatlı növdə olan ən azı iki (şırnaq/püskürücü) ucluğu və şlanqların vertolyot göyertəsinin hər hansı bir hissəsinə çatması ilə kifayətlənmə;

.6 5.1.3-5.1.5 sayılı bəndlərin tələblərinin əvəzinə, 1 yanvar 2020-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, helikopter göyertəsinə malik gəmilər Yanğın Təhlükəsizliyi Sistemləri haqqında Məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq köpüklə yanğınsöndürmə avadanlıqları ilə təchiz edilməlidir. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib Res.MSC.404(96))

.7 10.10 sayılı qaydanın tələblərinə əlavə olaraq, iki dəst yanğınsöndürən üçün ləvazimatlar; və

.8 ən azı aşağıdakı avadanlıqlar elə vəziyyətdə saxlanılır ki, onların dərhal istifadəsi və atmosfer şəraitlərinin təsirindən mühafizəsi təmin edilmiş olsun:

.1 tənzimlənən boru (qayka) açarı;

.2 yorğan, odadavamlı;

.3 kəsicilər, bolt, 60 sm;

.4 qarmaq, tutucu, müvafiq uyğun vasitə;

.5 dəmir kəsən mişar, möhkəm, 6 ehtiyat tiyə ağızdan ibarət bütöv dəst;

.6 nərdivan;

.7 qaldırıcı buraz (xətt), 5 mm diametr və 15 m uzunluğunda olan;

.8 kəlbətin, yan tərəfli kəsici ilə;

.9 dəst müxtəlif vintaçan dəsti; və

.10 bizi və qını olan bıçaq dəsti.

6 Drenaj (quruducu) qurğular

Vertolyot göyertələrinin drenaj (quruducu) qurğuları poladdan hazırlanmalı və hər hansı digər sistemdən asılı olmayaraq, birbaşa borddan kənara istiqamətlənməlidir və onlar ehtiyat konstruksiyaya edilməlidir ki, drenaj gəminin hər hansı bir hissəsinin üzərinə düşməsin.

7 Vertolyot üçün yanacaq doldurma məntəqəsi və anqar vasitələri

Əgər gəmi, vertolyot üçün yanacaq doldurma və anqar vasitələrinə malik olarsa, aşağıdakı tələblər yerinə yetirilir:

.1 yanacaq tanklarının saxlanması üçün xüsusi şəkildə təyin edilmiş ərazi nəzərdə tutulmalıdır:

1.1 praktik cəhətdən mümkün qədər yaşayış otaqlarının ərazilərindən, çıxış yollarından və yükləmə məntəqələrindən uzaqda; və

1.2 buxar alışı mənbəyinin yerləşdiyi ərazilərdən təcrid edilmiş;

.2 yanacaq çəni ərazisi dağılmış yanacağı toplayaraq təhlükəsiz yerə drenaj edilməsi üçün qurğuya malik olmalıdır;

.3 tanklar və əlaqədar avadanlıqlar fiziki zədə almaqdan və bitişik məkanda, yaxud ərazidəki yanğından mühafizə edilməlidir;

.4 əgər portativ yanacaq çənlərindən istifadə edilərsə, aşağıdakılara xüsusi diqqət verilir:

4.1 tankın nəzərdə tutulmuş məqsəd üçün konstruksiyası;

4.2 montaj və bağlayıcı qurğular;

4.3 elektrik dövrəsinin torpaqlanması; və

4.4 müayinə prosedurları;

.5 yanacağı saxlamaq üçün çənin nasosları yanğın hadisəsi baş verdiyi halda uzaqda yerləşmiş təhlükəsiz yerdən nasosları dayandırmaq üçün vasitələrlə təchiz edilir. Əgər qravitasiya yanacaq doldurma sistemi quraşdırılmış olarsa, o halda, yanacaq mənbəyini təcrid etmək üçün ona bərabər olan növdə bağlayıcı qurğular təchiz edilir; yanacaq nasosu qurğusu eyni zamanda bir çənə qoşulmalıdır. Tank ilə nasos qurğusu arasındakı boru xətti poladdan, yaxud ona bərabər olan növdə materialdan hazırlanmalı və mümkün qədər korlanmaqdan mühafizə edilməlidir;

.7 elektrik yanacaq nasosu qurğuları və əlaqədar idarəetmə avadanlıqları məkan və potensial təhlükələrə müvafiq növdə olmalıdır;

.8 yanacaq nasosu qurğularına magistralda və ya yanacaq dolduran şlanqda artan təzyiqin qarşısını almaq üçün qurğu daxil edilməlidir;

.9 yanacaqdoldurma əməliyyatlarında istifadə edilən avadanlıqların elektrik dövrəsi torpaqlanmalıdır;

.10 Müvafiq yerlərdə "SİQARET ÇƏKMƏK QADAĞANDIR" nişanları nümayiş etdirilməlidir;

.11 strukturun yanğından mühafizəsinə, stasionar yanğınsöndürənə və aşkarlayıcı sistemə dair tələblərlə münasibətdə, anqar vasitəsi, ehtiyat yanacaqdoldurma vasitəsi və texniki qulluq vasitələri (qurğuları) 'A' kateqoriyalı maşın otaqları hesab edilməlidir;

.12 üzəri örtülmüş anqar vasitələrinin (qurğularının), yaxud ehtiyat yanacaqdoldurma vasitəsi qurğuların yerləşdiyi örtülü otaqlar yük gəmilərinin örtülü ro-ro otaqları üçün 20.3 sayılı qaydanın tələb etdiyi mexaniki ventilyasiya ilə təchiz edilməlidir. Ventilyatorlar qığılcım yaratmayan növdə olmalıdır; və

.13 ehtiyat yanacaqdoldurma vasitəsi qurğularının yerləşdiyi üzəri örtülmüş anqardakı, yaxud örtülü otaqlardakı elektrik avadanlıqları və elektrik naqilləri 20.3.2, 20.3.3 və 20.3.4 sayılı qaydaların tələblərinə cavab verməlidir.

8 Yanğınlə mübarizə xidmətinə dair əməliyyat təlimatnaməsi

8.1 Hər bir vertolyotlara xidmət vasitəsi əməliyyat təlimatnaməsinə, o cümlədən, təhlükəsizliyə dair ehtiyat tədbirlərinin, prosedurların və avadanlıqların tələblərinə dair təsvirə və yoxlama siyahılarına malik olmalıdır. Bu təlimatnamə fəvqəladə hallarda tədbirlər planına dair prosedurların bir hissəsini təşkil etməlidir.

8.2 Yanacaqdoldurma əməliyyatları zamanı əməl ediləcək prosedurlar və ehtiyat tədbirləri təhlükəsizlik üzrə tanınmış təcrübələrə uyğun olmalı və əməliyyat təlimatnaməsində yer almalıdır.

8.3 Xilasetmə və yanğınlə mübarizə vəzifələri üzrə təlim hazırlığı keçmiş, ən azı iki nəfərdən ibarət olan yanğınlə mübarizə personalı və yanğınlə mübarizə avadanlıqları vertolyotların istifadəsi gözlənilən bütün vaxtlarda istifadə üçün dərhal hazır vəziyyətdə olmalıdır.

8.4 Yanğınlə mübarizə personalı yanacaqdoldurma əməliyyatlarında iştirak etməlidir. Halbuki, yanğınlə mübarizə personalını ehtiyat yanacaqdoldurma vasitəsinin işlərinə cəlb etmək olmaz.

8.5 Gəmidə avadanlıqların test yoxlamasından keçirilməsi məqsədilə şəxsi heyətin ixtisasartırma təlim hazırlığı kursları həyata keçirilməli və əlavə sayda yanğınsöndürmə vasitələri təchiz edilməlidir.

19- cu qayda

Təhlükəli yüklərin daşınması *

1 Məqsəd

Bu qaydanın məqsədi təhlükəli yüklər daşıyan gəmilər üçün yanğınlə təhlükəsizliyi məqsədlərinə dair əlavə təhlükəsizlik tədbirlərinin təmin edilməsindən ibarətdir.

Bu məqsədlə aşağıdakı funksional tələblər qarşılanmalıdır:

.1 gəmini təhlükəli yüklərin daşınması zamanı əlavə yanğın təhlükələrindən mühafizə etmək üçün o, yanğından mühafizə sistemləri ilə təchiz edilir;

.2 təhlükəli yüklər alovlanma mənbələrindən adekvat şəkildə ayrıca saxlanılmalıdır;

.3 təhlükəli yüklərin daşınması zamanı təhlükələrlə əlaqədar şəxsi heyət fərdi mühafizə avadanlıqları ilə təchiz edilir;

2 Ümumi tələblər

2.1 B, C, D və E Hissələrindəki qaydaların və 18 və 20* sayılı qaydaların tələblərinin yerinə yetirilməsinə əlavə olaraq, təhlükəli yüklərin daşınması üçün nəzərdə tutulmuş, 2.2 sayılı bənddə sözügedən gəmi növləri və yük otaqları müvafiq olduqda, bu qaydanın tələblərinə cavab verməlidir (əgər yalnız onlar bu fəslin digər qaydalarının tələblərinin yerinə yetirilməsi nəticəsində qeyd olunan tələblərə artıq cavab verməzsə, təhlükəli yüklər məhdud miqdarda** və gözlənilən miqdarda*** daşındığı zaman istisna olmaqla). Gəmilərin növləri və təhlükəli yüklərin daşınması üsulları 2.2 sayılı bənddə və 19.1-ci cədvəldə göstərilib. Ümumi tutumu 500 tondan az olan yük gəmiləri bu qaydanın tələblərinə cavab verməlidir, lakin, Administrasiyalar tələbləri azalda bilər və qeyd olunan azaldılmış tələblər 4 sayılı bənddə qeyd edilən uyğunluq sənədində qeydə alınmalıdır. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Bu sənədin 2-ci Əlavəsi: Res.MSC.269(85))

2.2 Aşağıdakı gəminin növləri və yük otaqları 19.1 və 19.2 sayılı cədvəllərin tətbiqini tənzimləyir:

.1 yük konteynerlərinin daşınması üçün xüsusi olaraq konstruksiya edilməmiş, lakin, təhlükəli yüklərin, o cümlədən, yük konteynerlərində və portativ tanklarda yüklərin taralarda daşınması üçün nəzərdə tutulmuş gəmilər və yük otaqları;

.2 təhlükəli yüklərin yük konteynerlərində və portativ tanklarda daşınması üçün nəzərdə tutulmuş, xüsusi inşa edilmiş konteyner daşıyan gəmilər və yük otaqları;

.3 təhlükəli yüklərin daşınması üçün nəzərdə tutulmuş ro-ro gəmiləri və ro-ro otaqları;

.4 qalama şəklində təhlükəli bərk yüklərin daşınması üçün nəzərdə tutulmuş gəmilər və yük otaqları; və

.5 gəmi barjalarında qalama şəklində mayelər və qazlardan başqa, digər təhlükəli yüklərin daşınması üçün nəzərdə tutulmuş gəmilər və yük otaqları.

3 Xüsusi tələblər

Əgər digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmazsa, 19.1, 19.2 və 19.3 sayılı cədvəllərin tətbiqi əsasında təhlükəli yüklərin həm göyertənin üzərində, həm də altında yerləşdirilməsi əsasında aşağıdakı tələb durur - burada aşağıdakı bəndlərin nömrələri cədvəlin birinci sütununda göstərilir.

3.1 Su təchizatları

3.1.1 Təzyiqin daim saxlanılması, yaxud yanğınsöndürmə nasoslarının məsafədən işə salınması üçün uyğun şəkildə yerləşdirilmiş cihazlar vasitəsilə yanğın magistralından

tələb olunan təzyiqdə su təchizatının dərhal təmin edilməsi üçün tədbirlər və cihazlar təchiz edilir.

3.1.2 Daxil olan suyun həcmi 10.2 sayılı qaydada müəyyən edildiyi ölçüdə və təzyiqdə suyu təchiz etmək və yük otağının istənilən hissəsini boş olduğu zaman su ilə təchiz etmək bacarığına malik olmalıdır. Bu həcmdə olan su Administrasiyanın tələblərinə uyğun şəkildə bərabər növdə olan vasitələrin köməyi ilə verilə bilər.

3.1.3 Püskürücü ucluqların stasionar tərtibatı, yaxud da yük otağını subasma vasitəsilə yük otaqlarının üfüqi sahəsinin hər kvadrat metrinə ən azı 5 litr/dəqiqə su tətbiq etməklə xüsusi təyin edilmiş göyertə altındakı yük otağını effektiv şəkildə soyutmaq üçün vasitələr təchiz edilir. Administrasiyanın razılığı əsasında, bu məqsədlə kiçik yük otaqlarında və nisbətən böyük yük otaqlarının kiçik sahələrində şlanqlardan istifadə edilə bilər. Halbuki, drenaj və nasos qurğuları elə olmalıdır ki, boş səthlərin yaranmasının qarşısını almaq mümkün olsun. Drenaj sistemi birləşdirilmiş təchizat gücünün 125%-dən çox olmayan həcmi həm su püskürücü sistemin nasoslarından, həm də tələb olunan sayda yanğın şlanqı ucluqlarından xaric etmək bacarığına malik olmalıdır. Quruducu quyular hər bir su keçirməyən şöbənin 40 m-dən böyük olmayan məsafəsində yerləşmiş gəmi bortunun korpusunda kifayət qədər tutuma malik olmalı və yerləşməlidir. Əgər bu mümkün olmazsa, o halda, zədəyə qarşı davamlılıq haqqında informasiyanı təsdiq edən zaman Administrasiya tərəfindən zəruri hesab edilən suyun əlavə yükünün və sərbəst səthinin zədəyə qarşı davamlılığının mənfi təsiri nəzərə alınmalıdır.*

3.1.4 Təyin edilmiş göyertənin altında yerləşən yük otağının uyğun şəkildə müəyyən edilmiş yanğınsöndürmə vasitəsi ilə subasmalı haqqındakı müddəa 3.1.3 sayılı bəndin tələbləri ilə əvəz edilə bilər. Bu sənədə istinad edin: IACS UI SC51

3.1.5 Su təchizatının tələb olunan cəmi miqdarı, əgər müvafiq olarsa, eyni zamanda ən böyük təyin edilmiş yük otağı üçün hesablanmış 3.1.2 və 3.1.3 sayılı bəndlərin tələblərini qarşılamalıdır.

3.1.2 sayılı bənddə suyun miqdarına dair tələblər qəza-yanğınsöndürmə nasosunun (əgər quraşdırılmış olarsa) gücünü nəzərə almadan əsas yanğınsöndürmə nasosunun(ların) ümumi məhsuldarlığı ilə yerinə yetirməlidir. Əgər 3.1.3 sayılı bəndin tələblərini qarşılamaq üçün suvarma sistemindən istifadə edilərsə, o halda, suyun ümumi həcmi hesablayan zaman suvarma sistemi nasosunun məhsuldarlığı nəzərə alınır.

3.2 Alışma mənbələri

Administrasiyanın fikrincə, istismar məqsədləri üçün çox mühüm əhəmiyyət kəsb etmədikdə, örtülü yük otaqlarında, yaxud nəqliyyat vasitələri üçün otaqlarda elektrik avadanlıqları və elektrik naqilləri quraşdırılmır. Halbuki, elektrik sisteminin tam şəkildə təcrid edilməsi (məsələn, əriyən qoruyuculardan başqa, sistemdə digər tağları ayırmaq yolu ilə) mümkün olduğu hallar istisna olmaqla, əgər qeyd olunan otaqlarda elektrik avadanlığı quraşdırılırsa, sözügedən avadanlıqlar məruz qala biləcəyi təhlükəli mühitlərdə istifadə üçün təsdiq olunmuş təhlükəsiz növdə* olmalıdır. Göyertələrdə və arakəsmələrdə kabellər üçün keçidlərin buxar və ya qaz sızmasının təsirinə məruz qalmasının qarşısını almaq üçün onlar sıx şəkildə bərkidilməlidir. Yük otaqlarından

keçən kabellər zərbənin təsirindən mühafizə olunmalıdır. Alışma mənbəyi yarada biləcək tezalışan buxar ifraz edən hər hansı avadanlığın quraşdırılmasına icazə verilmir.

* Bu sənədə istinad edin: Beynəlxalq Elektrotexniki Komissiyanın tövsiyələri, xüsusi nəşr: IEC 60092 Gəmidə elektrik qurğuları haqqında.

3.3 Aşkarlayıcı sistem

Ro-ro otaqlarında Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə uyğun olaraq stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq signalı sistemi quraşdırılır. Digər növlü yük otaqlarının hamısında Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə uyğun olaraq stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq signalı sistemi, yaxud tüstü aşkarlayıcısı ilə nümunə yığıma sistemi quraşdırılır. Əgər tüstü aşkarlayıcısı ilə nümunə yığıma sistemi quraşdırılırsa, zəhərli tüstülərin insanlar yerləşən ərazilərə keçməsinin qarşısını almaq üçün Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin 10-cu fəslinin 2.1.3 sayılı bəndinə xüsusi diqqət verilməlidir.

3.4 Ventilyasiya tərtibatı (Bu sənədlə əvəz olunub: Bu sənədin 2-ci Əlavəsi: Res.MSC.269(85))

3.4.1 Örtülü yük otaqlarında adekvat şəkildə məcburi ventilyasiya təchiz edilir. Ventilyasiyanın tərtibatı elə olmalıdır ki, boş yük otağına əsaslanaraq və vəziyyətdən asılı olaraq, yük otağının yuxarı, yaxud aşağı hissəsindəki buxarların çıxarılması məqsədlə hər saat ən azı altı dəfə havanın dəyişdirilməsi mümkün olsun.

3.4.2 Ventilyatorlar elə quraşdırılmalıdır ki, tezalışan qaz və hava qarışıqlarının alışma ehtimalının qarşısını almaq mümkün olsun. Ventilyasiya dəliklərinin girişində və çıxışında müvafiq dəmir barmaqlıqlar quraşdırılmalıdır.

3.4.3 Əgər qalama şəklində təhlükəli bərk yüklərin daşınması üçün nəzərdə tutulmuş örtülü yük otaqlarında mexaniki ventilyasiya nəzərdə tutulmazsa, o halda, təbii ventilyasiya nəzərdə tutulmalıdır.

3.5 Quruducu nasos

3.5.1. Əgər örtülü yük otaqlarında tezalışan, yaxud zəhərli mayelərin daşınması nəzərdə tutularsa, o halda, qeyd olunan mayelərin təsadüfi şəkildə nasosla vurmasının qarşısını almaq üçün maşın otağında boru xətləri, yaxud nasoslardan ibarət quruducu nasos sistemi konstruksiya edilməlidir. Əgər qeyd olunan mayələr iri həcmdə daşınarsa, həmin yük otaqlarının qurudulması üçün əlavə vasitələrin təchiz edilməsinə diqqət yetirilməlidir.

3.5.2 Əgər nasosların xidmət göstərdiyi maşın otağındakı sistemə quruducu drenaj sistemi əlavə olunarsa, o halda, sistemin məhsuldarlığı xidmət göstərilən hər bir yük otağı üçün 10 m^3 /saatdan artıq olmalı deyil. Əgər əlavə sistem ümumi xarakter daşıyarsa, məhsuldarlıq 25 m^3 /saatdan artıq olmalı deyil. Daha çox məhsuldarlığa malik əlavə quruducu sistemin təşkil edilməsi tələb olunmur.

3.5.3 Əgər tezalışan, yaxud zəhərli mayələr daşınarsa, maşın otağındakı quruducu magistral ya boş biləzik, yaxud da kilidlə bağlanan dayandırıcı klapan vasitəsilə təcrid edilir.

3.5.4 Tezalışan, yaxud zəhərli mayelərin daşınması üçün nəzərdə tutulmuş yük

otaqlarına xidmət göstərən quruducu nasosların yerləşdiyi maşın otaqlarının xaricində yerləşən qapalı otaqlarda ayrıca mexaniki ventilyasiya sistemi quraşdırılmalı və onun ölçüsü hər bir saat üçün 6 dəfə havanın dəyişdirilməsini təmin etməlidir. Əgər bu otağa hər hansı qapalı məkandan giriş olarsa, o halda, onların arasındakı qapı özü bağlanan növdə olmalıdır.

3.5.5 Əgər yük otaqlarının quruducu drenajı öz-özünə axan prinsip üzrə inşa edilərsə, o halda, drenaj ya birbaşa borddan kənara, yaxud da maşın otaqlarının xaricində yerləşən qapalı drenaja yönəldilir. Tank, açıq göyertədə təhlükəsiz yerdən keçən ventilyasiya borusu ilə təchiz edilir. Otağın aşağısında yük otağından quruducu quyulara gedən drenajın yerləşdirilməsinə yalnız həmin otağın yuxarıdakı yük otağı kimi eyni tələbləri qarşıladığı halda icazə verilir.

3.6 Şəxsi heyətin mühafizəsi

3.6.1 10.10 sayılı qaydada tələb olunan yanğınsöndürən üçün ləvazimatlara əlavə olaraq, kimyəvi maddələrin təsirinə qarşı davamlı olan dörd dəst tam mühafizə geyim vasitəsi nəzərdə tutulmalıdır və onlar nəql edilən kimyəvi maddələrin təhlükələrini və sinfinə və fiziki vəziyyətinə dair Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış standartları nəzərə almaqla seçilməlidir*. Mühafizə geyim vasitəsi bütün dərinə elə əhatə etməlidir ki, bədənin hər hansı bir hissəsi mühafizəsiz qalmasın. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Bu sənədin 2-ci Əlavəsi: Res.MSC.269(85))

* Bərk qalama yüklər üçün mühafizə geyim vasitələrinin tələbləri İMSBC Məcəlləsindəki müvafiq siyahıda yer almış konkret maddələr üçün göstərilmiş avadanlıqlar haqqındakı müddəaları qarşılamalıdır. Qablaşdırılmış yüklər üçün mühafizə geyim vasitələri İMSBC Məcəlləsinə Əlavədəki (EmS) fəvqəladə hallar üzrə prosedurlarda konkret maddələr üçün müəyyən edilmiş avadanlıqlar haqqında müddəaları qarşılamalıdır

3.6.2 10 sayılı qaydanın tələblərinə əlavə olaraq, sıxılmış hava ilə işləyən ən azı iki müstəqil tənəffüs aparatı nəzərdə tutulmalıdır. Tələb olunan hər bir aparat ilə istifadə üçün müvafiq olan iki ehtiyat balon təchiz edilir. Çırkənlənmiş hava doldurulmuş hava balonlarının tam şəkildə yenidən doldurulması üçün uyğun formada yerləşmiş vasitələrlə təchiz edilmiş, 36-dan artıq sənişin daşımayan sənişin gəmilərində və yük gəmilərində hər bir tələb olunan aparat üçün yalnız bir əlavə ehtiyat balonu daşına bilər.

3.7 Portativ odsöndürücülər*

Yük otaqlarında portativ odsöndürücülər üçün ümumi tutumu 12 kq quru toz, yaxud ona bərabər maddə ilə təchiz edilir. Bu yanğınsöndürənlər bu fəslin digər hissəsində tələb edilən portativ odsöndürücülərə əlavə olaraq nəzərdə tutulur.

3.8 maşın otağının məhdudlaşdırıcı konstruksiyalarının izolyasiyası

Təhlükəli yüklərin qeyd olunan arakəsmələrdən ən azı 3 m üfüqi şəkildə kənarda yerləşdirildiyi hallar istisna olmaqla, A kateqoriyalı maşın otaqları arasında məhdudlaşdırıcı konstruksiyaları əmələ gətirən arakəsmələr «A-60» sinif standartına uyğun izolyasiya edilməlidir. Qeyd olunan otaqların arasındakı digər məhdudlaşdırıcı konstruksiyalar «A-60» sinif standartına uyğun izolyasiya edilməlidir.

3.9 Su püskürdücü sistem

Üzərində göyertə yerləşmiş və kip bərkidilməsi mümkün olmayan, bağlı ro-ro otağı hesab edilən hər bir açıq tipli ro-ro otağı təsdiq edilmiş stasionar, əl ilə idarə edilən, təzyiqli su püskürdücü sistemi ilə təchiz edilir, belə ki, həmin sistem vasitəsilə hər hansı göyertənin və otaqdakı nəqliyyat vasitələri üçün bütün sahələrin mühafizə edilməsi tələb olunur; halbuki, Administrasiya tam miqyaslı test sınağı vasitəsilə effektivlik səviyyəsinin az olmadığı müəyyən edilmiş hər hansı digər stasionar yanğınsöndürmə sisteminin istifadəsinə icazə verə bilər. Halbuki, drenaj və nasos qurğuları elə olmalıdır ki, boş səthlərin yaranmasının qarşısını almaq mümkün olsun. Drenaj sistemi birləşdirilmiş təchizat gücünün 125%-dən çox olmayan həcmi həm su püskürdücü sistemin nasoslarından, həm də tələb olunan sayda yanğın şlanqı ucluqlarından xaric etmək bacarığına malik olmalıdır. Drenaj sisteminin klapanları yanğınsöndürmə sistemin idarəetmə elementlərinin yaxınlığındakı mühafizə edilən otağın xaricində yerləşmiş məkandan istismar edilmək bacarığına malik olmalıdır. Quruducu quyular hər bir su keçirməyən şöbənin 40 m-dən böyük olmayan məsafəsində yerləşmiş gəmi bortunun korpusunda kifayət qədər tutuma malik olmalı və yerləşməlidir. Əgər bu mümkün olmazsa, o halda, zədəyə qarşı davamlılıq haqqında informasiyanı təsdiq edən zaman Administrasiya tərəfindən zəruri hesab edilən səviyyəyədək suyun əlavə yükünün və sərbəst səthinin zədəyə qarşı davamlılığının mənfi təsiri nəzərə alınmalıdır.*

3.10 Ro-ro otaqlarının bölünməsi

3.10.1 Ro-ro otaqlarına malik gəmilərdə örtülü tipli ro-ro otaqları və onlara bitişik olan açıq tipli ro-ro otaqları arasında bölmələr təchiz edilir. Bu bölmə elə olmalıdır ki, təhlükəli buxarların və mayələrin qeyd olunan otaqların arasına keçmə halları azalsın. Əgər ro-ro otağı bütöv uzunluğu boyu yük otağı hesab edilərsə və bu qaydanın xüsusi tələblərinə müvafiq şəkildə və tam cavab verərsə, alternativ olaraq, qeyd olunan bölmənin təchiz edilməməsi mümkündür.

3.10.2 Ro-ro otaqlarına malik gəmilərdə örtülü tipli ro-ro otaqları və onlara bitişik olan açıq göyertə arasında bölmələr təchiz edilir. Bu bölmə elə olmalıdır ki, təhlükəli buxarların və mayələrin qeyd olunan otaqların arasına keçmə halları azalsın. Əgər örtülü tipli ro-ro otaqlarının cihazları bitişik olan açıq göyertənin üzərindəki təhlükəli yüklər üçün tələblərə uyğun gələrsə, alternativ olaraq, qeyd olunan bölmənin təchiz edilməməsi mümkündür.

4 Uyğunluq sənədi*

Bu qaydanın tələblərinə uyğun olaraq, konstruksiya və avadanlıqların uyğunluğuna dair sənəd-sübut təchiz edilməlidir. Qalama şəklində daşınan bərk, təhlükəli yüklər istisna olmaqla, 6.2 və 7-ci sinif kimi müəyyən edilmiş yüklər üçün və məhdud sayda və boşaldılan miqdarda təhlükəli yüklər üçün şəhadətnamə tələb olunur. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Bu sənədin 2-ci Əlavəsi: Res.MSC.269(85))

Cədvəl 19.1 - Gəmilərdə və yük otaqlarında təhlükəli yüklərin daşınmasına dair müxtəlif rejimlərə dair tələblərin tətbiqi

Cədvəldəki X (qeydlərin göstərdiyi istisna olmaqla) 19.3 sayılı cədvəlin müvafiq sətrində verilmiş təhlükəli yüklərin bütün sinifləri üçün bu tələbin tətbiqini nəzərdə tutur.

19.2.2 sayılı qayda	Açıq göyertələr, .1 –dən .5-dək inklüziv olaraq	.1 Xüsusi olaraq müəyyən edilməmiş	.2 Konteyner yük otaqları	.3		.4 Qalama şəklində bərk təhlükəli yüklər	.5 Gemi lixterlər
				Qapalı ro-ro yük otaqları ⁵	Açıq tipli ro-ro yük otaqları		
19 sayılı qayda							
3.1.1	x	x	x	x	x	19 sayılı qaydanın müxtəlif sinfə məxsus təhlükəli yüklərə tətbiqinə dair məlumat almaq üçün	x
3.1.2	x	x	x	x	x		-
3.1.3	-	x	x	x	x		x
3.1.4	-	x	x	x	x		x
3.2	-	x	x	x	x		x ⁴
3.3	-	x	x	x	-		x ⁴
3.4.1	-	x	x ¹	x	-		x ⁴
3.4.2	-	x	x ¹	x	-		x ⁴
3.5	-	x	x	x	-	Cədvəl 19.2-yə baxın.	-
3.6.1	x	x	x	x	x		-
3.6.2	x	x	x	x	x		-
3.7	x	x	-	-	x		-
3.8	x	x	x ²	x	x		-
3.9	-	-	-	x ³	x		-
3.10.1	-	-	-	x	-		-
3.10.2	-	-	-	x	-		-

-Qeydlər

1 4-cü və 5.1-ci siniflər üçün qapalı yük konteynerlərinə bərk yüklər tətbiq edilmir.

2-ci, 3-cü, 6.1-ci və 8-ci siniflər üçün qapalı yük konteynerlərində bərk yüklərin daşınmasını həyata keçirildiyi zaman hər bir saat üçün havanın dəyişdirilməsi sayı iki dəfədən az olmamaq şərti ilə ventilyasiyanın səmərəliliyini (məhsuldarlığını) azaltmaq mümkündür. 4-cü və 5.1-ci siniflər üçün qapalı yük konteynerlərində maye yük daşımaları həyata keçirildiyi zaman hər bir saat üçün havanın dəyişdirilməsi sayı iki dəfədən az olmamaq şərti ilə ventilyasiyanın səmərəliliyini (məhsuldarlığını) azaltmaq mümkündür. Bu tələbin məqsədi üçün portativ tank, qapalı yük konteyneri kimi nəzərdə tutulur. (Bu sənədlə əvəz olunub: Bu sənədin 2-ci Əlavəsi: Res.MSC.269(85))

2 Yalnız göyertələr üçün tətbiq edilir.

3 Yalnız kip bağlanması mümkün olmayan ro-ro otaqları üçün tətbiq edilir.

4 Tezalısan buxarların lixterlər tərəfindən daşınması imkanının mövcud olduğu, yaxud alternativ olaraq, lixterə birləşdirilmiş ventilyasiya kanalları vasitəsilə tezalısan buxarların lixter qurğusundan xaricdə yerləşən təhlükəsiz otağa boşaldılması imkanının mövcud olduğu xüsusi hallarda Administrasiyanı qane edəcək səviyyədə bu tələblərin sayını azaltmaq və ya ümumiyyətlə icra etməmək mümkündür.

5 Təhlükəli yüklər daşındığı zaman örtülü tipli ro-ro otaqları xüsusi kateqoriyalı otaqlar hesab edilməlidir.

Cədvəl 19.2 - Gəmilərdə və yük otaqlarında təhlükəli yüklərin qalama şəklində daşınması zamanı təhlükəli yüklərin müxtəlif sinifləri üçün tələblərin tətbiqi

Sınıf	4.1	4.2	4.3 ⁶	5.1	6.1	8	9
19-cu qayda							
3.1.1	x	x	-	x	-	-	x
3.1.2	x	x	-	x	-	-	x
3.2	x	x ⁷	x	x ⁸	-	-	x ⁸
3.4.1	-	x ⁷	x	-	-	-	-
3.4.2	x ⁹	x ⁷	x	x ^{7,9}	-	-	x ^{7,9}
3.4.3	x	x	x	x	x	x	x
3.6	x	x	x	x	x	x	x
3.8	x	x	x	x ⁷	-	-	x ¹⁰

Qeydlər:

6 Bu sinifdən olan maddələrin qalama şəklində daşınması elə həyata keçirilməlidir ki, bu cədvəldə sadalanan tələblərə əlavə olaraq, gəminin konstruksiya və avadanlıqlarına Administrasiya tərəfindən xüsusi diqqət verilsin.

7 yalnız tərkibində jmix daşıyan həlledici yağ ekstraktları üçün, ammonium-nitrat və ammonium-nitrat gübrələri üçün tətbiq edilir.

8 yalnız ammonium-nitrat və ammonium-nitrat gübrələri üçün tətbiq edilir. Halbuki, Beynəlxalq Elektrotexnika Komissiyasının Partlayıcı qaz atmosferləri üçün elektrik aparatları adlı 60079 sayılı nəşrində yer almış mühafizə səviyyəsinə uyğun gəlməsi kifayətdir.

9 yalnız müvafiq dəmir barmaqlıqlar tələb olunur.

10 Qalama şəklində (qabsız) daşınan bərk yüklər haqqında beynəlxalq məcəllənin - (İMSBC) Məcəlləsinin (dəyişikliklərlə) tələbləri kifayət edir. (Bu sənədlə əvəz olunub: Bu sənədin 2-ci Əlavəsi: Res.MSC.269(85))

Cədvəl 19.3 - Qalama şəklində daşınan təhlükəli bərk yüklər istisna olmaqla, təhlükəli

3.1 .2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-
3.1 .3	x	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.1 .4	x	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.2	x	-	x	-	x	-	x	-	-	-	x ¹⁸	-	-	-	x	-	-	-	x	-	-	-	x 1 7
3.3	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-
3.4 .1	-	-	x	-	-	x	x	-	x ₁ ¹	x ₁ ¹	x	x	x ₁ ¹	-	x	x	-	x ₁ ¹	x	x	-	-	x 1 1
3.4 .2	-	-	x	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	x	-	-	-	x	-	-	-	x 1 7
3.5	-	-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	x	x	x	-	x	x ¹⁹	x ¹⁹	-	-
3.6	-	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x 1 4
3.7	-	-	-	-	-	-	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	-	-	x	x	-	-	-
3.8	x ₂ ¹	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x ₃ ¹	x	x	x	-	-	x	x	-	-	-
3.9	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
3.1 0.1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
3.1 0.2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Qeydlər

11 "Mexaniki havalandırılan otaqlar" İMDG Məcəlləsi tərəfindən tələb edilərsə

12 Bütün hallarda maşın otağı məhdudlaşdırıcı konstruksiyalarından 3 m üfüqi şəkildə saxlanılır.

13 Bu sənədə istinad edin: İMDG Məcəlləsi.

14 Daşınması nəzərdə tutulmuş yüklərdən asılı olaraq.

15 FP - alışma temperaturu deməkdir.

16 İMDG Məcəlləsinin müddəaları əsasında Məcəlləsi, 5.2 sinfinə aid olan təhlükəli yüklərin göyertənin altında, yaxud örtülü tipli ro-ro otaqlarında yerləşdirilməsi qadağandır.

17 yalnız İMDG Məcəlləsində sadalanan, tezalışan buxar ifraz edən təhlükəli yüklər üçün tətbiq edilir.

18 yalnız İMDG Məcəlləsində sadalanan, alışma temperaturu 23°C-dən az olan təhlükəli yüklər üçün tətbiq edilir.

19 yalnız 6.1 əlavə risk sinfinə aid təhlükəli yüklər üçün tətbiq edilir.

20 İMDG Məcəlləsinin müddəaları əsasında Məcəlləsi, 2.1 sinfinə aid olan təhlükəli yüklərin göyertənin altında, yaxud örtülü tipli ro-ro otaqlarında yerləşdirilməsi qadağandır.

21 İMDG Məcəlləsinin müddəaları əsasında, alışma temperaturu 23°C-dən az olan, 4.3 sinfinə aid yüklərin göyertənin altında, yaxud örtülü tipli ro-ro otaqlarında yerləşdirilməsi qadağandır.

20 sayılı qayda

Avtonəqliyyat vasitələri üçün otaqlar, xüsusi kateqoriyalı və ro-ro otaqlarının mühafizəsi

1 Məqsəd

Bu qaydanın məqsədi avtonəqliyyat vasitələri üçün otaqlar, xüsusi kateqoriyalı və ro-ro otaqları ilə təchiz olunmuş gəmilər üçün bu fəslin yanğın təhlükəsizliyi məqsədlərinə yönəlmiş əlavə təhlükəsizlik tədbirlərinin görülməsindən ibarətdir. Bu məqsədlə aşağıdakı funksional tələblər qarşılmalıdır:

.1 gəmiləri avtonəqliyyat vasitələri üçün otaqlar, xüsusi kateqoriyalı və ro-ro otaqları ilə əlaqədar yanğın təhlükələrindən adekvat şəkildə mühafizə etmək üçün yanğından mühafizə sistemləri təchiz edilir.

.2 alovlanma mənbələri avtonəqliyyat vasitələri üçün otaqlardan, xüsusi kateqoriyalı və ro-ro otaqlarından ayrılmalıdır; və

.3 avtonəqliyyat vasitələri üçün otaqlar, xüsusi kateqoriyalı və ro-ro otaqları adekvat şəkildə ventilyasiyaya malik olmalıdır.

2 Ümumi tələblər

2.1 Tətbiqi

B, C, D və E hissələrinin tələblərinin yerinə yetirilməsinə əlavə olaraq, vəziyyətdən asılı olaraq, avtonəqliyyat vasitələri üçün otaqlar, xüsusi kateqoriyalı və ro-ro otaqları bu qaydanın tələblərinə cavab verməlidir.

2.2 Sərnişin gəmiləri üçün əsas prinsiplər

2.2.1 Bu qaydanın müddəalarında yer alan əsas prinsip ondan ibarətdir ki, 9.2 sayılı qaydanın tələb etdiyi əsas şaquli zonalaşdırma sərnişin gəmilərinin avtonəqliyyat vasitələri üçün otaqlarında praktiki cəhətdən mümkün olmaya bilər və buna görə də qeyd olunan üfüqi zonanın və təchiz edilmiş səmərəli və stasionar yanğınsöndürmə sistemin əsasında qeyd olunan otaqlarda bərabər səviyyədə mühafizəyə nail olmaq tələb edilir. Bu konsepsiya əsasında üfüqi zonaya bu qaydanın məqsədi üçün birdən artıq göyertədə xüsusi kateqoriyalı otaqlar daxil

edilə bilər, bir şərtlə ki, avtonəqliyyat vasitələri üçün bütöv hündürlük cəmi 10 m-dən artıq olmasın.

2.2.2 2.2.1 bəndin müddəalarında yer alan əsas prinsip həmçinin, ro-ro otaqları üçün də tətbiq edilir.

2.2.3 Üfüqi zonaların odadavamlılığını qoruyub saxlamaq məqsədilə bu fəsildə sözügedən ventilyasiya sistemində, «A» sinif taxtapuşlarındakı dəliklərə və «A» sinif taxtapuşlarındakı kəsiklərə dair tələblər bir-birindən və gəminin yerdə qalan hissəsindən ayıran məhdudlaşdırıcı konstruksiyaları əmələ gətirən göyertələrlə və arakəsmələrlə bərabər səviyyədə tətbiq edilir.

3 Nəqliyyat vasitələri üçün qapalı otaqlarda, örtülü tipli ro-ro otaqlarında və xüsusi kateqoriyalı otaqlarda tezalısan buxarların od tutmasına qarşı ehtiyat tədbirləri

3.1 Ventilyasiya sistemləri *

3.1.1 Ventilyasiya sistemlərinin məhsuldarlığı

Ən azı aşağıdakı sayda havanın dəyişdirilməsi imkanını vermək üçün kifayət edəcək effektiv məcburi ventilyasiya sistemi təchiz edilir:

	.1 Sərnişin gəmiləri	
	Xüsusi kateqoriyalı otaqlar	Bir saata ərzində 10 dəfə havanın dəyişdirilməsi
	36-dan artıq sərnişin daşıyan sərnişin gəmilərində xüsusi kateqoriyalı otaqlardan başqa, ro-ro və nəqliyyat vasitələri üçün qapalı otaqlar	Bir saata ərzində 10 dəfə havanın dəyişdirilməsi
	36-dan artıq olmayan sərnişin daşıyan sərnişin gəmilərində xüsusi kateqoriyalı otaqlardan başqa, ro-ro və nəqliyyat vasitələri üçün qapalı otaqlar	Bir saata ərzində 6 dəfə havanın dəyişdirilməsi
	.2 Yüklü gəmiləri	Bir saata ərzində 6 dəfə havanın dəyişdirilməsi

	.2 Yük gəmiləri	Bir saata ərzində 6 dəfə havanın dəyişdirilməsi
--	-----------------	---

Avtonəqliyyat vasitələri yükləndiyi və boşaldıldığı zaman Administrasiya havanın dəyişdirilməsi sayını artırmağı tələb edə bilər.

3.1. Ventilyasiya sistemlərinin işi (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.392(95))

3.1.2.1 Sərnişin gəmilərində məcburi ventilyasiya sistemi digər ventilyasiya sistemlərindən ayrı olmalıdır. 3.1.2.4 sayılı bəndə müvafiq olaraq havanın keyfiyyətini idarəetmə sistemi təchiz edildiyi hallar istisna olmaqla, avtonəqliyyat vasitələri qeyd olunan otaqlarda olduğu bütün vaxtlarda məcburi ventilyasiya sistemi 3.1.1 sayılı bənddə tələb olunan sayda havanın dəyişdirilməsini təmin etməlidir. Effektiv şəkildə kipləşdirilməsi mümkün olan, qeyd olunan otaq sahələrinə xidmət edən ventilyasiya kanalları qeyd olunan hər bir otaq üçün ayrıca yerləşdirilməlidir. Bu sistem qeyd olunan otaqlardan xaricdə yerləşən məkandan idarə edilmək bacarığına malik olmalıdır.

3.1.2.2 3.1.2.4 sayılı bəndə müvafiq olaraq havanın keyfiyyətini idarəetmə sistemi təchiz edildiyi hallar istisna olmaqla, avtonəqliyyat vasitələri gəmidə olduğu bütün vaxtlarda yük gəmilərindəki ventilyatorlar bir qayda olaraq, davamlı şəkildə işləməli və 3.1.1 sayılı bənddə tələb olunan sayda havanın dəyişdirilməsini təmin etməlidir. Əgər bu, praktiki cəhətdən mümkün olmazsa, onlar hava şəraiti imkan verdiyi məhdud müddət ərzində, gün boyu, lakin, boşaldılma əməliyyatından əvvəl kifayət dövr ərzində işləməlidir ki, ondan sonra ro-ro yaxud avtonəqliyyat vasitələri üçün otaq tam şəkildə qazdan təmizlənmiş olsun. Bu məqsədlə bir, yaxud daha çox sayda portativ tezalısan qaz aşkarlayıcı alətləri daşınmalıdır. Bu sistem digər ventilyasiya sistemlərindən ayrı şəkildə yerləşməlidir. Ro-ro otaqlarına, yaxud avtonəqliyyat vasitələri üçün otaqlara xidmət edən ventilyasiya kanalları hər bir yük otağı üçün effektiv şəkildə kip bərkidilmək imkanına malik olmalıdır. Bu sistem qeyd olunan otaqlardan xaricdə yerləşən məkandan idarə edilmək bacarığına malik olmalıdır.(Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.392(95))

3.1.2.3 Ventilyasiya sistem elə olmalıdır ki, havanın təbəqələşməsinin və durğun hava zonalarının qarşısını almaq mümkün olsun. (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.392(95))

3.1.2.4 Havanın keyfiyyətini idarəetmə sisteminin təchiz edildiyi bütün gəmilər üçün Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlar əsasında* ventilyasiya sistemindən istifadə etməklə havanın dəyişdirilməsi sayını artırmaq və/yaxud ventilyasiyanın miqdarını artırmaq olar. Bu azaldılma bu qaydanın 3.2.2 sayılı bəndinin tələb etdiyi və 19.3.4.1 və 20-1 sayılı qaydalar əsasında hər saat üçün ən azı on dəfə havanın dəyişdirilməsi tələb olunan otaqlar üçün tətbiq edilmir. (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.392(95))

3.1.3 Ventilyasiya sistemlərinin göstəricisi

Tələb olunan ventilyasiya məhsuldarlığının itkisini göstərmək üçün naviqasiya körpüsündə vasitələr təchiz edilir.

3.1.4 Bağlayıcı vasitələr və kanallar

3.1.4.1 Hava və dəniz şərtlərini nəzərə almaqla, yanğın baş verdiyi halda, ventilyasiya sistemini otağın xaricindən təcili şəkildə söndürməyə və effektiv şəkildə bərkitməyə imkan vermək üçün cihazlar təchiz edilir.

3.1.4.2 Ümumi üfüqi zonadan keçən ventilyasiya kanalları, o cümlədən, qapaqlar poladdan hazırlanır. Sərnişin gəmilərində digər üfüqi zonalardan, yaxud maşın otaqlarından keçən ventilyasiya kanalları 9.7.2.4.1.1 və 9.7.2.4.1.2 sayılı qaydaya müvafiq olaraq «A-60» sinifli poladdan hazırlanır (Bu sənəd ilə

əvəz olunub: Res.MSC.365(93))

3.1.5 Daimi dəliklər

Bortun üzündə, uclarında, yaxud göyertənin altında yerləşən daimi dəliklər elə yerləşməlidir ki, yük otağında baş verən yanğın hadisəsi xilasedici qayıqların və salların quraşdırıldığı yerlər, onların yüklənmə yeri və yaşayış otaqları, yük otaqlarından yuxarıdakı üst tikililərdə və budkalarda xidməti otaqları və idarəetmə postları üçün təhlükə yaratmasın.

3.2 Elektrik avadanlıqları və naqilləri

3.2.1 3.2.2 sayılı bənddə nəzərdə tutulmuş hallar istisna olmaqla, elektrik avadanlıqları və elektrik naqilləri partlayıcı neft və hava qatışıqında istifadəyə müvafiq növdə olmalıdır*. IACS UI SC 43

3.2.2 Xüsusi kateqoriyalı arakəsmə göyertəsindən aşağıda yerləşən otaqlardan başqa, digər hallarda, 3.2.1 sayılı bəndin müddəalarına baxmayaraq, əgər təchiz edilmiş olarsa, göyertədən, yaxud avtonəqliyyat vasitələri üçün meydançadan 450 mm-dən artıq yüksəkdə, benzin qazlarının aşağıdan keçməsinə imkan yaradan kifayət ölçüdə dəliyə malik sahə istisna olmaqla, qığılcımın yayılmasının qarşısını almaq məqsədilə alternativ olaraq, üzəri örtülmüş və ya mühafizə olunan növdə elektrik avadanlıqlarının quraşdırılmasına yol verilir, bir şərtlə ki, ventilyasiya sistemi elə layihələndirilsin və istismar olunsun ki, nəqliyyat vasitələri göyertədə yerləşdiyi zaman yük otaqlarının havasını bir saat ərzində 10-dan az olmamaq şərti ilə dəyişdirmək mümkün olsun. IACS UI SC 42

3.3 Sorucu ventilyasiya kanallarında elektrik avadanlıqları və elektrik naqilləri

Elektrik avadanlıqları və naqilləri əgər sorucu ventilyasiya kanalında quraşdırılmış olarsa, onlar partlayıcı neft və hava qatışıqında istifadəyə müvafiq təsdiq edilmiş növdə olmalıdır və hər hansı sorucu hava kanalının çıxış dəliyi digər mümkün alovlanma mənbələrini nəzərə alaraq təhlükəsiz yerdə yerləşməlidir. IACS UI SC 43, SC 74

3.4 Digər alovlanma mənbələri

Tezalıxan buxarlardan alışma mənbəyi ola bilən digər avadanlıqlara icazə verilmir.

3.5 Şpiqatlar və axıntılar

Alışma mənbələrinin ola biləcəyi maşın, yaxud digər otaqlarda şpiqatların istifadəsinə icazə verilmir.

4 Aşkarlayıcı və qəza-xəbərdarlıq siqnalı

4.1 Stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemləri

4.3.1 sayılı bənddə nəzərdə tutulmuş hallar istisna olmaqla, Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə uyğun olaraq stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi təchiz olunur. Stasionar yanğın aşkarlayıcısı sistemi yanğın hadisəsinin baş verdiyini tez bir zamanda aşkarlamaq bacarığına malik olmalıdır. Aşkarlayıcı qurğuların növü və onların arasındakı məsafə və yerləşdikləri məkanlar ventilyasiya və digər müvafiq amilləri nəzərə almaqla Administrasiyanın tələblərini qarşılamalıdır.

Quraşdırıldıqdan sonra sistem normal ventilyasiya şərtləri altında test yoxlamasından keçirilir və Administrasiyanı qane edəcək səviyyədə ümumi cavabvermə vaxtını göstərir.

4.2 Nümunə yığan tüstü aşkarlayıcısı sistemləri

Açıq tipli ro-ro otaqları istisna olmaqla, nəqliyyat vasitələri üçün açıq otaqlarda və xüsusi kateqoriyalı otaqlarda Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin tələblərinə uyğun olaraq, 4.1 sayılı bənddə tələb olunan stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq signalı sistemində alternativ kimi tüstü aşkarlayıcısı ilə nümunə yığma sistemi istifadə edilə bilər.

4.3 Xüsusi kateqoriyalı otaqlar

4.3.1 Xüsusi kateqoriyalı otaqlarda səmərəli yanğın patrulu sistemi təmin edilməlidir. Halbuki, əgər səmərəli yanğın patrulu sistemi dəniz üzgüçülüyyü zamanı bütün müddətdə davamlı yanğın gözətçisi tərəfindən təmin edilərsə, stasionar yanğın aşkarlayıcısı və yanğına dair qəza-xəbərdarlıq signalı sistemləri tələb olunmur.

4.3.2 Əl ilə idarə olunan çağırış məntəqələri arasındakı məsafə elə olmalıdır ki, otağın heç bir hissəsi əl ilə idarə olunan çağırış məntəqəsindən 20 m məsafədən uzun olmasın və onlar elə yerləşdirilsin ki, qeyd olunan otaqların hər bir çıxışı yaxın məsafədə olsun.

5 Quruluşun mühafizəsi

9.2.2 sayılı qaydanın müddəalarından asılı olmayaraq, 36-dan çox sənişin daşıyan gəmilərdə xüsusi kateqoriyalı məhdudlaşdırıcı arakəsmələr və göyertələr və ro-ro otaqları «A-60» sinif standartına uyğun izolə edilir. Halbuki, (5), (9) və (10) kateqoriyalı otaq, 9.2.2.3 sayılı bənddə müəyyən edildiyi kimi, taxtapuşun bir tərəfində olarsa, «A-0» standartınadək azaldıla bilər. Əgər neft yanacağı tankları xüsusi kateqoriyalı otaqdan, yaxud ro-ro otağından aşağıda yerləşərsə, qeyd olunan otaqlar arasında göyertənin odadavamlılığı «A-0» standartınadək azaldıla bilər.

6 Yanğının söndürülməsi

6.1 Stasionar yanğın söndürmə sistemləri*

(6.1.1 və 6.1.2 sayılı bəndlərin tələbləri 1 iyul 2014 -cü il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər üçün tətbiq edilir. 1 iyul 2014 -cü il tarixindən əvvəl inşa edilmiş gəmilər 6.1.1 və 6.1.2 sayılı əvvəlki tətbiq edilən bəndlərin tələblərinə cavab verməlidir.) (**KR**: Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib Res.MSC.338(91))

6.1.1 xüsusi kateqoriyalı otaqlar hesab edilməyən və yük otaqlarından xaricdə yerləşən məkandan kip bağlanması mümkün olan avtonəqliyyat vasitələri üçün otaqlar və ro-ro otaqlarında aşağıdakı stasionar yanğın söndürmə sistemlərindən biri quraşdırılmalıdır: (**KR**: Bu sənəd ilə əvəz olunub: Res.MSC.338(91))

.1 Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq stasionar qazla yanğın söndürmə sistemi;

.2 Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq stasionar, tam bölünən köpüklə yanğın söndürmə sistemi; yaxud

.3 Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin 6.1.2.1-dən 6.1.2.4-dək bəndlərinin müddəalarına uyğun olaraq ro-ro otaqları və xüsusi kateqoriyalı otaqlar

üçün stasionar, su əsaslı yanğınlə mübarizə sistemi.

6.1.2 Kip bağlanması mümkün olmayan avtonəqliyyat vasitələri üçün otaqlarda və ro-ro otaqlarında və xüsusi kateqoriyalı otaqlarda Yanğınlə təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq, qeyd olunan otaqlarda hər hansı göyertənin və avtonəqliyyat vasitələri üçün meydançanın bütün hissələrini mühafizə edəcək stasionar, su əsaslı yanğınlə mübarizə sistemi quraşdırılmalıdır. Qeyd olunan su əsaslı yanğınlə mübarizə sistemi aşağıdakılara malik olmalıdır: (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.338(91))

.1 klapan qutusunda manometr;

.2 xidmət etdiyi otaqları göstərən hər bir klapan qutusu üzərində aydın işarə;

.3 klapan otağında yerləşən texniki qulluq və istismara dair göstərişlər; və

.4 sistemin tam şəkildə qurudulmasını təmin edən, kifayət sayda drenaj klapanları.

6.1.3 Avtonəqliyyat vasitələri üçün otaqlarda və ro-ro otaqlarında benzindən baş verən yanğınlə hadisəsinin simulyasiya yolu ilə aparılan tam miqyaslı test sınağı vasitəsilə qeyd olunan otaqlarda baş verəcəyi ehtimal edilən yanğınlə ram edərəkən effektivlik səviyyəsinin az olmadığı müəyyən edilmiş hər hansı digər stasionar yanğınlə söndürmə sisteminin* istifadəsinə Administrasiya icazə verə bilər.

6.1.4 Bu bəndin tələbi 1 yanvar 2010-cu il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər üçün tətbiq edilir. 1 iyul 2002-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra və 1 yanvar 2010-cu il tarixindən əvvəl inşa edilmiş gəmilər MSC.99(73) sayılı qətnamə ilə dəyişiklik edilmiş, əvvəlki 6.1.4 sayılı əvvəlki tətbiq edilən bəndin tələblərinə cavab verməlidir. Stasionar təzyiqli su püskürdücü sistemlər quraşdırılarsa, göyertədə, yaxud göyertələrdə stasionar təzyiqli su püskürdücü sistemin istismarı zamanı iri həcmli suyun toplanması nəticəsində yarana biləcək zədəyə qarşı davamlılıq qabiliyyətinin ciddi şəkildə itməsi ilə əlaqədar olaraq aşağıdakı cihazlar təchiz edilir: (Bu sənəd ilə əvəz olunub: Res.MSC.256(84))

.1 sərnişin gəmilərində:

1.1 arakəsmə göyertədən yuxarıdakı otaqlarda şpiqatlar elə quraşdırılmalıdır ki, Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatları nəzərə almaqla, suyun birbaşa bortdan kənara boşaldılması təmin edilsin*;

1.2.1 ro-ro sərnişin gəmilərində, şpiqatlar üçün arakəsmə göyertədən yuxarıda yerləşən məkandan idarə edilən bağlayıcı vasitələrlə təchiz edilmiş boşaldıcı klapanlar qüvvədə olan Yüklə markası haqqında Beynəlxalq Konvensiyaya tələblərinə uyğun olaraq, gəmi dənizdə olduğu zaman açıq saxlanılır;

1.2.2 klapanların hər hansı hərəkəti 6.1.4.1.2.1 sayılı bənddə qeyd edildiyi kimi, gəminin vaxta jurnalına yazılmalıdır;

1.3 II-1/35-1 sayılı qaydanın tələblərinə əlavə olaraq, arakəsmə göyertəsindən aşağıda yerləşən otaqlarda Administrasiya nasosla vurma və drenaj (quruducu) qurğularının təchiz edilməsini tələb edə bilər. Bu halda, drenaj sistemi birləşdirilmiş təchizat gücünün 125%-dən çox olmayan həcmi həm su püskürdücü sistemin nasoslarından, həm də tələb olunan sayda yanğınlə şlanqı ucluqlarından xaric etmək bacarığına malik olmalıdır. Drenaj sisteminin klapanları yanğınlə söndürmə sisteminin idarəetmə elementlərinin yaxınlığındakı mühafizə edilən otağın xaricində yerləşmiş məkandan istismar edilmək bacarığına malik olmalıdır. Quruducu quyular hər

bir su keçirməyən şöbənin 40 m-dən böyük olmayan məsafəsində yerləşmiş gəmi bortunun korpusunda kifayət qədər tutuma malik olmalı və yerləşməlidir;

.2 yük gəmilərində drenaj və nasos qurğuları elə olmalıdır ki, boş səthlərin yaranmasının qarşısını almaq mümkün olsun. Bu halda, drenaj sistemi birləşdirilmiş təchizat gücünün 125%-dən çox olmayan həcmi həm su püskürdücü sistemin nasoslarından, həm də tələb olunan sayda yanğın şlanqı ucluqlarından xaric etmək bacarığına malik olmalıdır*. Drenaj sisteminin klapaları yanğınsöndürmə sistemin idarəetmə elementlərinin yaxınlığındakı mühafizə edilən otağın xaricində yerləşmiş məkandan istismar edilmək bacarığına malik olmalıdır. Quruducu quyular hər bir su keçirməyən şöbənin 40 m-dən böyük olmayan məsafəsində yerləşmiş gəmi bortunun korpusunda kifayət qədər tutuma malik olmalı və yerləşməlidir. Əgər bu mümkün olmazsa, o halda, zədəyə qarşı davamlılıq haqqında informasiyanı təsdiq edən zaman Administrasiya tərəfindən zəruri hesab edilən səviyyəyədək suyun əlavə yükünün və sərbəst səthinin zədəyə qarşı davamlılığının mənfi təsiri nəzərə alınmalıdır**. Qeyd olunan informasiya II-1/5-1 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, kapitana verilən zədəyə qarşı davamlılıq haqqında informasiyaya daxil edilir.

6.1.5 Bütün gəmilərdə qapalı avtonəqliyyat vasitələri və ro-ro otaqları və xüsusi kateqoriyalı otaqlar stasionar təzyiqli su püskürdücü sistemləri ilə təchiz edilərsə, Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatları nəzərə almaqla, drenaj cihazlarının bloklanması qarşısını almaq üçün vasitələr təchiz edilməlidir*. 1 yanvar 2010-cu il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, 1 yanvar 2010-cu ildən sonra ilkin yoxlamayadək olan gəmilər bu bəndin tələblərinə cavab verməlidir. (Əlavə edilib Res.MSC.256(84))

6.2 Portativ odsöndürücülər

6.2.1 avtonəqliyyat vasitələrinin daşındığı hər bir tryumun və ya şöbənin hər bir göyərtə səviyyəsində, hər iki bordda bir-birindən 20 m-dən artıq olmayan məsafədə yerləşən portativ odsöndürücülər nəzərdə tutulur. Qeyd olunan yük otağının girişində ən azı bir portativ odsöndürücü yerləşdirilir.*

6.2.2 6.2.1 sayılı bəndin müddəalarına əlavə olaraq, öz güc mexanizmini təmin etmək üçün içərisində yanacaq olan tank ilə təchiz edilmiş özüyəriyən nəqliyyat vasitələrinin daşınması üçün nəzərdə tutulmuş avtonəqliyyat vasitəsi üçün, ro-ro və xüsusi kateqoriyalı otaqlarda aşağıdakı yanğınsöndürmə vasitələri təchiz edilir:

.1 ən azı üç su dumanı əmələ gətirən tətbiqedici qurğu; və

.2 Yanğın təhlükəsizliyi sistemləri haqqında məcəllənin müddəalarına uyğun olaraq, bir portativ köpük generatoru qurğusu - bir şərtlə ki, qeyd olunan ro-ro otaqlarında ən azı iki belə qurğu olsun.

20-1 sayılı qayda (Əlavə edilib: Res.MSC.365(93))

Tanklarında yük qismində sıxılmış hidrogen, yaxud təbii qaz ilə mühərrikli nəqliyyat vasitələri daşımaq üçün özüyəriyən nəqliyyat vasitələrini daşıyan gəmilər üçün tələblər

1 Məqsəd

Bu qaydanın məqsədi nəqliyyat vasitələrinə və ro-ro otaqlarına malik, tanklarında yük qismində sıxılmış hidrogen, yaxud təbii qaz olan, mühərrikli, özüyəriyən nəqliyyat vasitələrinin daşınması üçün nəzərdə tutulmuş nəqliyyat gəmiləri ilə əlaqədar bu

fəslin yanğın təhlükəsizliyi məqsədlərinə nail olmaq üçün əlavə ehtiyat tədbirlərinin təmin edilməsindən ibarətdir.

2 Tələblər (Əlavə edilib Res.MSC.365(93))

2.1 Bundan əlavə, 20 sayılı qaydanın tələblərinə uyğun olaraq, müvafiq şəkildə 1 yanvar 2016 il tarixdə və ya həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, yük qismində çənlərində sıxılmış hidrogen və ya təbii qaz olan öz gücü ilə hərəkət edə bilən avtonəqliyyat vasitələrini daşınması üçün nəzərdə tutulmuş nəqliyyat vasitələrini daşıyan gəmilər bu qaydanın 3 - 5-ci bəndlərinin tələblərinə cavab verməlidir. (Əvəz edilib Res.MSC 421(98))

2.2 Bundan əlavə, 20 sayılı qaydanın tələblərinə uyğun olaraq, müvafiq şəkildə, 1 yanvar 2016-cı il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, o cümlədən, 1 iyul 2012*-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş nəqliyyat vasitələrini daşıyan gəmilər bu qaydanın 5-ci bəndinin tələblərinə cavab verməlidir.

* Bu sənədə istinad edin: Tanklarında yük qismində sıxılmış hidrogen, yaxud təbii qaz olan, mühərrikli, özüyəriyən nəqliyyat vasitələrinin daşınması üçün nəzərdə tutulmuş mövcud nəqliyyat vasitələrini daşıyan gəmilər üçün təhlükəsizlik tədbirlərinə dair tövsiyə (MSC.1/Circ.1471).

3 Tanklarında yük qismində sıxılmış təbii qaz olan, mühərrikli, özüyəriyən nəqliyyat vasitələrinin daşınması üçün nəzərdə tutulmuş nəqliyyat vasitələrini daşıyan gəmilərin avtonəqliyyat vasitələri üçün otaqlarına dair tələblər (Əlavə edilib Res.MSC.365(93))

3.1 Elektrik avadanlıqları və naqilləri

Bütün elektrik avadanlıqları və elektrik naqilləri partlayıcı metan və hava qarışığında istifadə üçün təsdiq edilmiş təhlükəsiz növdə olmalıdır*.

3.2 Ventilyasiya tərtibatı (Əlavə edilib Res.MSC.365(93))

3.2.1 Elektrik avadanlıqları və naqillər, əgər hər hansı ventilyasiya kanalında quraşdırılmış olarsa, partlayıcı metan və hava qarışığında istifadə üçün təsdiq edilmiş təhlükəsiz növdə olmalıdır.

3.2.2 Ventilyatorlar elə olmalıdır ki, metan və hava qarışıqlarının qarşısını almaq mümkün olsun. Ventilyasiya dəliklərinin girişi və çıxışında müvafiq dəmir barmaqlıqlar quraşdırılmalıdır.

3.3 Digər alovlanma mənbələri (Əlavə edilib Res.MSC.365(93))

Metan və hava qarışıqlarından alışma mənbəyi ola biləcək digər avadanlığın istifadəsinə icazə verilmir.

4 Tanklarında yük qismində sıxılmış hidrogen olan, mühərrikli, özüyəriyən nəqliyyat vasitələrinin daşınması üçün nəzərdə tutulmuş nəqliyyat vasitələrini daşıyan gəmilərin avtonəqliyyat vasitələri üçün otaqlarına dair tələblər (Əlavə edilib Res.MSC.365(93))

4.1 Elektrik avadanlıqları və naqilləri

Bütün elektrik avadanlıqları və elektrik naqilləri partlayıcı metan və hava qarışığında istifadə üçün təsdiq edilmiş təhlükəsiz növdə olmalıdır*.

4.2 Ventilyasiya tərtibatı (Əlavə edilib Res.MSC.365(93))

4.2.1 Elektrik avadanlıqları və naqilləri, əgər hər hansı ventilyasiya kanalında quraşdırılmış olarsa, onlar partlayıcı metan və hava qarışığında istifadə üçün

təsdiq edilmiş təhlükəsiz növdə olmalıdır və hər hansı sorucu hava kanalının çıxış dəliyi digər mümkün alışma mənbələrini nəzərə alaraq təhlükəsiz yerdə yerləşdirilməlidir.

4.2.2 Ventilyatorlar elə konstruksiya edilməlidir, hidrogen və hava qarışıqlarının qarşısını almaq mümkün olsun. Ventilyasiya dəliklərinin girişi və çıxışında müvafiq dəmir barmaqlıqlar quraşdırılmalıdır.

4.3 Digər alovlanma mənbələri (Əlavə edilib Res.MSC.365(93))

Hidrogen və hava qarışıqlarından alışma mənbəyi ola biləcək digər avadanlığın istifadəsinə icazə verilmir.

5 Aşkarlanma (Əlavə edilib Res.MSC.365(93))

Əgər nəqliyyat vasitələrini daşıyan gəmi tanklarında yük qismində sıxılmış hidrogen, yaxud sıxılmış təbii qaz olan, mühərrikli, özüyəriyən nəqliyyat vasitələrinin daşınması üçün nəzərdə tutulmuş nəqliyyat vasitələrini daşıyan gəmi bir və ya daha çox sayda avtonəqliyyat vasitəsi daşıyarsa, ən azı iki qaz aşkarlayıcı datçiki ilə təchiz edilir. Qeyd olunan aşkarlayıcı datçiklər qaz yanacağını aşkarlamaq qabiliyyətinə malik olmalı və partlayıcı neft və hava qarışığında istifadəyə müvafiq təsdiq edilmiş növdə olmalıdır. Qayda 21 (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82))

Qəza həddi, limana sağ-salamat qayıdış və təhlükəsiz ərazilər

1 Tətbiqi

1 iyul 2010-cu il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş II-1/2.5 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, 120 m və daha böyük uzunluqda olan, yaxud üç və ya daha çox əsas şaquli zonalara malik sərnişin gəmiləri bu qaydanın tələblərinə cavab verməlidir.

2 Məqsəd

Bu qaydanın məqsədi 3 sayılı bənddə şərtləndirilmiş qəza həddini keçməyən qəzadan sonra gəminin öz gücü ilə sağ-salamat limana qayıdışı üçün layihələndirmə meyarlarını müəyyən etməkdən və həmçinin, təhlükəsiz ərazilər üçün funksional tələbləri və normativ göstəriciləri təmin etməkdən ibarətdir.

3 Qəza həddi

Yanğın kontekstində qəzaya daxildir:

- .1 əgər yanğının baş verdiyi otaq stasionar yanğınsöndürmə sistem ilə mühafizə olunarsa, yanğının baş verdiyi otağın bir hissəsi ola bilən ən yaxın «A» sinifli məhdudlaşdırıcı konstruksiyalara kimi yanğının baş verdiyi otağın itirilməsi; yaxud
- .2 yanğının baş verdiyi otağın bir hissəsi olmayan ən yaxın «A» sinifli məhdudlaşdırıcı konstruksiyalara kimi yanğının baş verdiyi otağın və bitişik otaqların itirilməsi.

4 Limana sağ-salamat qayıdış*

Yanğın nəticəsində baş vermiş zədələnmə 3 sayılı bənddə göstərilmiş qəza həddini keçməzsə, 3 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, təhlükəsiz sahəni təmin etməklə, gəmi limana qayıtmağı bacarmalıdır. Gəminin limana qayıtmaq bacarığına malik olduğunu hesab etmək üçün aşağıdakı sistemlər yanğından zərər görməməklə, gəminin yerdə qalan hissəsində işlək vəziyyətdə qalmalıdır:

- .1 güc mexanizmi;
- .2 sükan sistemləri və sükan-idarəetmə sistemləri;
- .3 naviqasiya sistemləri;
- .4 neft yanacağıının doldurulması, nəql edilməsi və verilişi üçün sistemlər;
- .5 körpü, mühəndis-layihə otaqları, təhlükəsizlik mərkəzi, yanğınla mübarizə və zədələnmə hadisəsinin nəzarətə götürülməsi heyətləri və tələb olunduqda, sərnişinlərin və ekipajın xəbərdar edilməsi və toplanması ;
- .6 radio rabitə;
- .7 yanğın magistralı sistemi;
- .8 stasionar yanğınsöndürmə sistemləri;
- .9 yanğın və tüstü aşkarlayıcı sistem;
- .10 quruducu və ballast sistemi;
- .11 enerji mənbəyi ilə idarə edilən, su keçirməyən və yarım-su keçirməyən qapılar;
- .12 5.1.2 sayılı bənddə göstərilmiş "təhlükəsiz əraziləri" dəstəkləmək üçün nəzərdə tutulmuş sistemlər;
- .13 subasma aşkarlayıcı sistemləri; və
- .14 Zədələnmə hadisəsinin nəzarətə götürülməsi səyləri üçün çox mühüm olduğu Administrasiya tərəfindən müəyyən edilmiş digər sistemlər.

5 Təhlükəsiz ərazi(lər)

5.1 Funksional tələblər:

- .1 təhlükəsiz ərazi(lər) adətən daxili otaqdan(lar) ibarətdir; halbuki, təhlükəsiz ərazi kimi xarici otağın istifadəsinə istismar sahəsi və gözlənilən müvafiq ətraf mühit şərtlərinə görə hər hansı məhdudiyyəti nəzərə almaqla, Administrasiya tərəfindən razılıq verilə bilər;
- .2 Sərnişinlərin və ekipaj üzvlərinin sağlamlığının mühafizəsi məqsədilə təhlükəsiz ərazinin (lər) bütün sakinləri aşağıdakı əsas xidmətlərlə* təchiz etməlidir:
 - .1 sanitariya;
 - .2 su;
 - .3 ərzaq;
 - .4 tibbi yardım göstərilməsi üçün ehtiyat yer;
 - .5 havadan sığınacaq;
 - .6 həddindən artıq istilik və hipotermiyanın qarşısını almaq üçün vasitələr;
 - .7 işıq; və
 - .8 ventilyasiya;
- .3 ventilyasiya qurğusu təhlükəsiz ərazinin(lər) istifadəsinə çətinlik yarada bilən tüstü və isti qazların təhlükəsini azaltmalıdır; və
- .4 əsas şaquli zona daxili keçid üçün mövcud olmayacağı ehtimalını nəzərə almaqla, xilasetmə avadanlıqları üçün müəyyən edilmiş hər bir yerdən giriş vasitələri ilə təchiz edilir, yaxud təhlükəsiz ərazi kimi istifadə edilir.

5.2 tibbi yardım göstərilməsi üçün ehtiyat yer

Tibbi yardım göstərilməsi üçün ehtiyat yer Administrasiya tərəfindən məqbul hesab edilən standartda uyğun gəlməlidir**.

22 sayılı qayda (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82))

Yanğın qəzasından sonra istismarı davam etdiriləcək sistemlər üçün layihələndirmə meyarları

1 Tətbiqi

1 iyul 2010-cu il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş II-1/2.5 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, 120 m və daha böyük uzunluqda olan, yaxud üç və ya daha çox əsas şaquli zonalara malik sərnişin gəmiləri bu qaydanın tələblərinə cavab verməlidir.

2 Məqsəd

Bu qaydanın məqsədi əgər qəza həddi 21.3 sayılı qaydada müəyyən edildiyi səviyyəni keçərsə, mütəşəkkil şəkildə təxliyə və gəminin tərk edilməsini dəstəkləmək üçün istismar vəziyyətində qalması tələb edilən sistemlər üçün layihələndirmə meyarlarını təmin etməkdən ibarətdir.

3 Sistemlər*

3.1 Hər hansı bir əsas şaquli zona yanğın səbəbindən istifadəsiz vəziyyətə düşərsə, aşağıdakı sistemlər elə quraşdırılmalı və mühafizə edilməlidir ki, onların istismar edilmə vəziyyətini təmin etmək mümkün olsun:

- .1 yanğın magistralı;
- .2 daxili kommunikasiya vasitələri (sərnişinlərin və ekipajın xəbərdarlığı və təxliyəsi üçün tələb edilən yanğınlı mübarizəni dəstəkləməklə);
- .3 rabitə əlaqələri vasitələri;
- .4 yanğınsöndürmə suyunun çıxarılması üçün quruducu sistemlər;
- .5 toplaşma məntəqələrində və xilasetmə avadanlıqlarını yükləmə məntəqələrində çıxış yolları boyunca işıqlandırma; və
- .6 təxliyə yollarını göstərən sistemlər üçün istifadəyə hazır vəziyyətdə olmalıdır.

3.2 İstismardan kənar əsas şaquli zonanın xaricində heç bir zədənin olmadığı fərziyyəsinə əsaslanaraq, yuxarıdakı sistemlər ən azı 3 saat istismar bacarığına malik olmalıdır. Bu sistemlərdən istismardan kənar əsas şaquli zonaların daxilində istismarlarını davam etdirmək tələb olunmur.

3.3 "A-60" standartına uyğun olaraq inşa edilmiş tunelin daxilindəki kabel və boru xətləri 3.1 sayılı bəndin məqsədləri üçün istismardan kənar əsas şaquli zonadan keçən zaman zədələnməmiş və istismar vəziyyətində olduğu hesab edilir. Kabel çəkilişi və boru xətləri üçün bərabər mühafizə səviyyəsi Administrasiya tərəfindən təsdiq edilə bilər.

Qayda 23 (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82))

Sərnişin gəmilərində təhlükəsizlik mərkəzi

1 Tətbiqi

1 iyul 2010-cu il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş sərnişin gəmiləri bu qaydanın tələblərinə uyğun olaraq təhlükəsizlik mərkəzinə malik olmalıdır.

2 Məqsəd

Bu qaydanın məqsədi fəvqəladə hallar zamanı rəhbərliyin yerlə təmin edilməsinə köməklik göstərməkdən ibarətdir.

3 Məkan və qurğu

Təhlükəsizlik mərkəzi ya naviqasiya körpüsünün bir hissəsini təşkil etməlidir, yaxud da naviqasiya körpüsünə bitişik və birbaşa çıxışı olan ayrıca otaqda yerləşir ki, fəvqəladə hallar zamanı fəaliyyətlərin idarə edilməsi, kapitanın növbə köməkçisinin

şturman öhdəliklərini icra etməkdən diqqətini yayındırmasın.

4 Ümumi plan və ergonomik tərtibat

Təhlükəsizlik mərkəzinin ümumi planı və ergonomik tərtibatı zamanı müvafiq olaraq, Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatlar nəzərə alınmalıdır*.

5 Kommunikasiya vasitələri

Təhlükəsizlik mərkəzi, mərkəzi idarəetmə postu, naviqasiya körpüsü, mühərrikin mərkəzi idarəetmə postu, yanğınsöndürmə sistemi (ləri) üçün saxlanc otağı(ları) və yanğın avadanlıqlar anbarları arasında kommunikasiya vasitələri təchiz edilir.

6 Mühafizə sistemlərinə nəzarət və monitorinq

Konvensiyanın digər hissələrində ifadə edilmiş tələblərə baxmayaraq, aşağıda sadalanan mühafizə sistemlərinin tam işləkliyi (istismar, nəzarət, monitorinq, yaxud onların hər hansı birləşməsi) təhlükəsizlik mərkəzindən istifadəyə hazır vəziyyətdə saxlanmalıdır:

- .1 bütün məcburi ventilyasiya sistemləri;
- .2 yanğından mühafizə qapıları;
- .3 ümumi qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi;
- .4 səs ucaldıcı sistem;
- .5 elektrik enerjisi ilə hərəkətə gətirilən təxliyə təlimatları (istiqləndirici) sistemləri;
- .6 su keçirməyən və yarım-su keçirməyən qapılar;
- .7 gəminin üz qabığındakı qapılar, yükləmə-boşaltma üçün qapılar və digər bağlayıcı vasitələr üçün indikatorlar;
- .8 burun hissəsinin daxili/xarici hissəsində su sızması, kormanın qapıları və hansı digər lasport;
- .9 televiziya müşahidəsi sistemi;
- .10 yanğın aşkarlayıcısı və qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi;
- .11 yerli istifadə təyinatlı sistem(lər) üzrə stasionar yanğınla mübarizə;
- .12 sprinkler və ona bərabər olan növdə sistemlər;
- .13 maşın otaqları üçün su əsaslı sistemlər;
- .14 ekipajı çağırmaq üçün qəza-xəbərdarlıq siqnalı;
- .15 atriumdan tüstü çıxarıcı sistemi;
- .16 subasma aşkarlayıcı sistemləri; və
- .17 yanğın nasoslari və qəza yanğınsöndürmə nasoslari.

III FƏSİL **Xilasetmə avadanlıqları və qurğuları** **A HISSƏSİ-ÜMUMİ** **Qayda 1**

Tətbiqi

1 Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, bu fəsil 1 iyul 1998 –ci il tarixdə və ya bu tarixdən sonra kil hissəsinin təməli qoyulmuş və yaxud eyni tikinti mərhələsində olan gəmilərə tətbiq edilir.

2 Bu fəslin məqsədi üçün eyni tikinti mərhələsində olan termini dedikdə aşağıdakılar nəzərdə tutulur:

- .1 Asanlıqla müəyyən olunan konkret gəminin tikintisinin başlanması; və

.2 Bu gəminin yığılmasına başlanılıb, bütün tikinti materialının ən azı 50 tonu, yaxud təxmini kütləsinin 1% faizini, hansı daha az olarsa, təşkil edir.

3 Bu fəslin məqsədi üçün:

.1 inşa edilmiş gəmilər ifadəsi dedikdə, kil hissəsinin təməli qoyulmuş və yaxud eyni tikinti mərhələsində olan gəmilər nəzərdə tutulur;

.2 bütün gəmilər ifadəsi dedikdə, 1 iyul 1998-ci il tarixdə və ya həmin tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilər nəzərdə tutulur; bütün sərnişin gəmiləri və bütün yük gəmiləri ifadələri müvafiq şəkildə izah edilməlidir;

.3 Hər hansı bir vaxtda inşa edilmiş yük gəmisi sərnişin gəmisinə çevrildiyi zaman belə bir konvertasiyaya başlanma tarixində inşa olunmuş tarixdən etibarən o, sərnişin gəmisi hesab edilir.

4 1 iyul 1998-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilər üçün Administrasiya aşağıdakıları icra edir:

.1 4.2-ci bəndin müddəalarına əməl etməklə Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair 1974-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın 3-cü fəslinin 1 iyul 1998-ci ilədək qüvvədə olan tələblərinin həmin fəsildə göstəriləndiyi kimi yeni və ya mövcud gəmilər üçün yerinə yetirilməsini təmin etmək;

.2 Qeyd olunan gəmilərdə xilasetmə avadanlıqlarının və ya cihazlarının əvəz edildiyi, onlara dəyişiklik edildiyi və modifikasiyalar edildiyi zaman və ya mövcud xilasetmə avadanlıqlarının və ya cihazlarının əvəz edilməsi və ya onlara hər hansı əlavənin edilməsi ilə əlaqədar geniş xassəli təmir işləri aparıldığı zaman məqsədəuyğun və praktiki cəhətdən mümkün olarsa, qeyd olunan xilasetmə avadanlıqlarının və ya cihazlarının bu fəslin tələblərinə cavab verdiyini təmin etmək. Halbuki, əgər hava ilə doldurulan xilasedici saldan başqa, digər xilasedici vasitələr işəsalma qurğularını əvəz etmədən başqası ilə əvəz edilərsə və ya əksinə olarsa, o halda xilasedici vasitələr və ya onların işəsalma qurğuları əvəz edilənlə eyni növdə olmalıdır.

.3 30.3 və 37.3.9 sayılı qaydaların tələblərinə uyğunluğu təmin etmək. (Əvəz edilib Res.MSC 421(98))

5. 4.2 sayılı bənddən asılı olmayaraq, 1 iyul 2014-cü il tarixdən sonra, lakin, 1 iyul 2019-cu il tarixdən gec olmayaraq, gəminin quru körpülərində ilkin planlaşdırılan yoxlamalarından gec olmayaraq, bu Məcəllənin 4.4.7.6.4 –dən 4.4.7.6.6-dək olan bəndlərinin tələblərinə cavab verməyən xilasedici qayığı suya buraxıcı mexanizmlər bu Məcəllənin* tələblərinə uyğun gələn avadanlıqlar ilə əvəz edilməlidir.

* Bu sənədə istinad edin: Xilasedici qayığı suya buraxma və sudan çıxarma sistemlərinin qiymətləndirilməsi və əvəz edilməsi üçün təlimatlar (MSC.1/Circ.1392).
Bu sənədə istinad edin: MSC.1/Circ.1445 SOLAS III/1.5 SAYLI QAYDASINDA YER ALMIŞ "GƏMINİN QURU KÖRPÜLƏRİNDƏ İLKİN PLANLAŞDIRILAN YOXLAMALARI" TERMİNİNİN AYDINLAŞDIRILMASI; BU QƏTNAMƏ SƏNƏDİ İLƏ DƏYİŞİKLİKLƏRLƏ MSC.317(89) (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.317(89))

Qayda 2

Azadolmalar

1 Administrasiya əgər reysin təhlükəsiz xassəsi və şəraitini nəzərə alaraq bu fəslin hər hansı bir tələbinin tətbiqini yersiz və ya lazımsız istifadə edildiyi qənaətinə gələrsə, bu halda, yaxınlıqdakı sahildən 20 mildən artıq olmayan məsafədə aralanan ayrıca bir gəmi, yaxud gəmi kateqoriyalarını qeyd olunan tələbləri yerinə yetirməkdən azad edə bilər.

2 Zəvvarlar kimi böyük sayda xüsusi daşımalar üçün istifadə olunan xüsusi kateqoriyalı sərnişin gəmiləri üçün Administrasiya bu fəslin tələblərinin praktiki icrasının qeyri-mümkünlündən əmin olarsa, qeyd olunan gəmiləri həmin tələbləri yerinə yetirməkdən azad edə bilər, bir şərtlə ki, onlar aşağıdakı müddəalara tam cavab versin:

.1 qaydalar, xüsusi daşımaları həyata keçirən sərnişin gəmiləri üzrə Sazişə əlavə olunsun, 1971; və

.2 qaydalar, xüsusi daşımaları həyata keçirən sərnişin gəmiləri üçün yer tələbləri haqqında Protokola əlavə olunsun, 1973.

3-cü qayda

Anlayışlar

Bu fəslin məqsədi üçün, Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda:

1 "Sukeçirməz kostyum" növbətçi xilasetmə qayığının ekipaj üzvləri və dəniz təxliyə sistemi tərəflərinin istifadəsi üçün hazırlanmış mühafizə kostyumudur.

2 "Diplomlu şəxs" dedikdə, şəxsə Administrasiyanın səlahiyyəti altında verilmiş, yaxud etibarlılığı onun tərəfindən tanınmış, qüvvədə olan Dənizçilərin hazırlanmasına, onlara diplom verilməsinə və növbə çəkməyə dair beynəlxalq konvensiyanın tələblərinə uyğun olaraq, xilasedici vasitələr üzrə mütəxəssis diplomuna malik olan şəxs; yaxud bu konvensiyanın tərəfi olmayan dövlətin Administrasiyası tərəfindən sözügedən konvensiyanın tələblərinə uyğun olaraq eyni məqsədlə verilmiş, yaxud tanınmış diplomu olan şəxs nəzərdə tutulur.

3 "Aşkarlama" dedikdə, xilas edilən şəxslər, yaxud xilasedici vasitələrin yerinin müəyyən edilməsi nəzərdə tutulur.

4 "Yükləmə (enmə) nərdivanı" xilasedici vasitələri suya endirildikdən sonra təhlükəsiz çıxışa imkan yaratmaq üçün xilasedici vasitələri yükləmə məntəqələrində təchiz edilən nərdivandır.

5 "Sərbəst su üzərinə çıxma üsulu ilə suya endirmə" batmaqda olan gəmidən avtomatik şəkildə ayrılan və istifadəyə hazır olan xilasedici qayıqların, yaxud salların suya endirilməsi metodudur.

6 "Sərbəst şəkildə su üzərinə düşürülmə üsulu ilə suya enmə" hər hansı məhdudlaşdırıcı aparatlardan istifadə etmədən xilasedici qayıqların, yaxud salların komplekt şəklində insanlarla və avadanlıqlarla birgə suya endirilməsi metodudur.

7 "Hidro-kostyum" onu geyən şəxsin soyuq suda istilik itkisini azaldan mühafizə kostyumudur.

8 "Hava ilə doldurulan vasitə" üzümə qabiliyyəti üçün bərk olmayan, qazla doldurulmuş kameralara malik və adətən, istifadəyə hazır olan anadək hava ilə doldurulmamış vəziyyətdə saxlanılan vasitədir.

9 "Hava ilə doldurulan vasitə" üzmə qabiliyyəti üçün bərk olmayan, qazla doldurulmuş kameralara malik və hər zaman hava ilə doldurulmamış və istifadəyə hazır vəziyyətdə olan vasitədir.

10 "Xilasedici vasitələr haqqında beynəlxalq məcəllə (LSA)" (bu fəsildə "Məcəllə" adlanacaq) MSC.48(66) sayılı qətnamə ilə, Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən qəbul edilmiş Xilasedici vasitələr haqqında beynəlxalq məcəllədir (LSA) və burada nəzərdə tutulur ki, o, bu Konvensiyanın Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır.

11 "Suya endirmə qurğusu, yaxud vasitəsi" dedikdə, xilasedici vasitələrin, yaxud növbətçi xilasetmə qayığının saxlanıldığı mövqedən təhlükəsiz şəkildə suya endirilməsi üçün vasitələr nəzərdə tutulur.

12 "Uzunluq" kilin üst hissəsindən ölçülmüş bortun ən kiçik nəzəri hündürlüyündəki suyun səviyyəsinin (su xəttinin) 96% cəmi uzunluğudur, yaxud forştevnin ön kənarından eyni su xəttindəki sükan ballerinin oxuna kimi olan uzunluqdur (əgər bu, daha uzun olarsa). Konstruksiya diferenti ilə layihələndirilmiş gəmilərdə dərinliyin dəyişdiyi su xətti konstruksiya su xəttinə paralel olmalıdır.

13 "Ən kiçik istismar suya oturma dərəcəsi" gəminin yüksüz, 10% ehtiyat və yanacaq ilə bərabər və sərnişin gəmisi olduqda isə baqajları ilə bütün sərnişinlərin kil üzərindəki yüklənmə vəziyyətidir.

14 "Dəniz təxliyə sistemi" insanları gəminin yükləmə göyertəsindən üzən xilasedici vasitələrə sürətli transfer edilməsi üçün ləvazimatdır.

15 "Bortun nəzəri hündürlüyü"

.1 Bortun nəzəri hündürlüyü kilin üst hissəsindən göyertənin suüzəri bortunun traverzinədək şaquli məsafəsidir. Taxtadan hazırlanmış və kompozit konstruksiyalı gəmilərdə məsafə kil şpuntutunun aşağı kənarından ölçülür. Gəminin orta hissəsinin aşağı tərəfindəki forma dayaz xassəli olarsa, yaxud korma hissəsi avadanlıqla təchiz edilərsə, bu məsafə dib hissə xəttinin yastı tərəfindən başlayaraq kilin yan səthinədək ölçülür.

.2 Göyertənin bort ilə dəyirmi birləşməsinə malik gəmilərdə bortun nəzəri hündürlüyü göyertənin və bortun davam edən nəzəri xəttinin kəsişmə nöqtəsində ölçülməlidir (əgər bu birləşmə bucaq şəkilli konstruksiyaya malik olarsa).

.3 Əgər bortun göyertəsinin pilləsi (çixıntısı) olarsa və göyertənin qaldırılmış hissəsi bortun nəzəri hündürlüyünün müəyyən edilməli olduğu nöqtədək uzanarsa, o halda, bortun nəzəri hündürlüyü, qaldırılmış hissə ilə paralel xətt boyunca göyertənin aşağı hissəsindən uzanan istinad xəttində ölçülməlidir.

16 "Yeni xilasedici vasitələr, yaxud qurğular" bu fəslin, yaxud məcəllənin müddəalarının tam əhatə etmədiyi, lakin, bərabər, yaxud daha yüksək təhlükəsizlik standartını təmin edən və özündə yeni funksiyaları daşıyan xilasedici vasitələr, yaxud qurğulardan ibarətdir.

17 "Zədəyə qarşı müsbət davamlılıq" yana əyilmə momentinin ləğvindən sonra qayıqların və ya salların öz əvvəlki vəziyyətinə qayıtma bacarığı.

18 Növbətçi xilasetmə qayığın "qaldırılma vaxtı" –göyertəsində olan insanların gəminin göyertəsinə daxil ola biləcəyi mövqeyə kimi qayığı qaldırmaq üçün tələb olunan vaxtdır. Qaldırılma vaxtına növbətçi xilasetmə qayığının gəminin göyertəsinə qaldırılması üçün hazırlıqların görülməsi daxildir - məsələn: falinin qoşulması, növbətçi xilasetmə qayığının suya endirmə qurğusuna qoşulması və növbətçi xilasetmə qayığının qaldırılması üçün tələb olunan vaxt. Qaldırılma vaxtına növbətçi xilasetmə qayığının sudan qaldırılması üçün suya endirmə qurğusunu endirmək üçün lazım olan zaman daxil deyil.

19 "Növbətçi xilasetmə qayığı" qəzaya uğramış insanların xilas edilməsi və xilasedici vasitələrin suda hazırlığı üçün nəzərdə tutulmuş qayıqdır.

20 "Sudan çıxarma" xilas edilən şəxslərin təhlükəsiz şəkildə sudan çıxarılmasından ibarətdir.

21 "Ro-ro sərnəşin gəmisi" dedikdə, II-2/3 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, ro-ro yük otaqlarına, yaxud xüsusi kateqoriyalı otaqlara malik sərnəşin gəmisi nəzərdə tutulur.

22 "Qısa beynəlxalq reys" gəminin limandan, yaxud sərnəşinlərin və ekipajın təhlükəsiz şəkildə yerləşə biləcəyi yerdən 200 mildən artıq olmayan məsafədə ayrıldığı beynəlxalq reysdir. Nə reysin başladığı ölkədəki sonuncu təyinat limanı ilə, nə də sonuncu təyinat limanı arasındakı qayıdış reysinin məsafəsi 600 mildən artıq olmalı deyil. Sonuncu təyinat limanı - reysin başladığı, gəminin ölkəyə qayıdış reysinin başladığı, planlaşdırılan reysdəki sonuncu təyinat limanıdır.

23 "Xilasedici vasitələr (qayıqlar və sallar)" gəmini tərk etdiyi andan etibarən qəza keçirmiş insanların həyatlarının mühafizəsini təmin etmək bacarığına malik xilasedici qayıq, yaxud saldır.

24 "İstilik-mühafizə vasitəsi" aşağı istilikkeçirmə xassələrinə malik olan sukeçirməz materialdan hazırlanmış çanta, yaxud kostyumdur.

25 Texniki qulluq, hərtərəfli müayinə, istismar test yoxlamasından keçirilməsi, təmir və əsaslı təmir üçün tələblər dedikdə, xilasedici qayıqları və növbətçi xilasedici qayıqları, suya endirmə (ləvazimatları) vasitələri və ayırıcı mexanizm üçün texniki qulluq, hərtərəfli müayinə, istismar test yoxlamasından keçirilməsi, təmiri və əsaslı təmir üçün tələblər nəzərdə tutulur; ona Təşkilatın Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən qəbul edilmiş MSC.402(96) sayılı Qətnamə ilə qəbul edilmiş və Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklər edilə bilər, bir şərtlə ki, o, bu Konvensiyanın Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edili

26 GƏMİLƏR VƏ XİLASETMƏ AVADANLIQLARI ÜÇÜN TƏLƏBLƏR

4-cü qayda

Qiymətləndirilmə, test yoxlamasından keçirilməsi və xilasetmə avadanlıqlarının və cihazlarının təsdiq edilməsi

1 5 və 6 sayılı bəndlərdə nəzərdə tutulmuş hallar istisna olmaqla, bu fəslin tələb etdiyi xilasetmə avadanlıqları və qurğuları Administrasiya tərəfindən təsdiq edilməlidir.

2 Xilasetmə avadanlıqlarını və cihazları təsdiq etməzdən əvvəl Administrasiya təmin etməlidir ki, qeyd olunan xilasetmə avadanlıqlar və cihazlar:

.1 Təşkilatın tövsiyələrinə müvafiq olaraq bu fəslin və məcəllənin tələblərinə uyğun gəlmək üçün test yoxlamasından keçmiş olsun*; yaxud

.2 Administrasiyanı qane edəcək səviyyədə, bu tövsiyələrdə müəyyən edilmiş, mahiyyətə ona bərabər olan test yoxlamalarından uğurla keçmiş olmalıdır.

3 Yeni xilasetmə avadanlıqlarını, yaxud cihazlarını təsdiq etməzdən öncə Administrasiya aşağıdakıları təmin etməlidir:

.1 ləvazimatlar (vasitələr) ən azı bu fəslin və Məcəllənin tələblərinə bərabər təhlükəsizlik standartlarını təmin etmiş olur və Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatlar əsasında qiymətləndirib və test yoxlamasından keçirilib*; yaxud

.2 cihazlar Administrasiyanı qane edəcək səviyyədə, mahiyyətə bu tövsiyələrə bərabər olan şəkildə qiymətləndirilmiş və test yoxlamalarından uğurla keçmişdir. (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.216(82))

4 Administrasiya tərəfindən təsdiq üçün qəbul edilmiş prosedurlara həm də təsdiqin davam etdirilməsi, yaxud ləğvi ilə əlaqədar şərtlər daxildir.

5 Əvvəllər Administrasiya tərəfindən təsdiq edilməmiş xilasetmə avadanlıqlarını və cihazlarını qəbul etməzdən əvvəl Administrasiya xilasetmə avadanlıqlarının və cihazlarının bu fəslin və məcəllənin tələblərinə uyğun gəldiyindən əmin olmalıdır.

6 Müfəssəl təsvirləri bu Məcəlləyə daxil edilməmiş, bu fəslin tələb etdiyi xilasetmə avadanlıqları Administrasiyanın tələblərini qarşılamalıdır.

5 sayılı qayda

İstehsalat sınaqları

Xilasetmə avadanlıqlarının təsdiq edilmiş prototipə uyğunluğu üçün zəruri olan eyni standartla müvafiq şəkildə istehsal edildiyini təmin etmək üçün Administrasiya həmin xilasetmə avadanlıqlarını qeyd olunan istehsalat sınaqlarına cəlb edilməsini tələb edə bilər.

B HİSSƏSİ-GƏMİLƏR VƏ XİLASETMƏ AVADANLIQLARI ÜÇÜN TƏLƏBLƏR I BÖLMƏ -SƏRNIŞIN GƏMİLƏRİ VƏ YÜK GƏMİLƏRİ 6 SAYLI QAYDA

Kommunikasiya vasitələri

1 2 sayılı bənd ümumi tutumu 300 ton və daha çox olan bütün sərnişin gəmiləri üçün və bütün yük gəmiləri üçün tətbiq edilir.

2 Xilasetmə vasitələri üçün radio avadanlıqları

2.1 İkitərəfli VHF radiotelefon aparatları

2.1.1 Ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan hər bir sərnişin gəmisində və hər bir yük gəmisində ən azı üç ədəd ikitərəfli VHF radiotelefon aparatları təchiz edilir. Ümumi tutumu 300 ton və daha çox olan lakin, ümumi tutumu 500 tondan az olan hər bir yük gəmisində ən azı iki ədəd ikitərəfli VHF radiotelefon aparatları təchiz edilir. Qeyd olunan aparatlar Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş və onun üçün məqbul hesab edilən normativ göstəricilərdən pis olmayan istismar tələblərinə cavab verməlidir.* Əgər xilasedici vasitələrdə stasionar ikitərəfli VHF radiotelefon aparatları təchiz edilərsə, o, Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş və onun üçün məqbul hesab edilən normativ göstəricilərdən pis olmayan istismar tələblərinə cavab verməlidir.*

2.1.2 1 fevral 1992-ci ildən əvvəl gəmilərdə quraşdırılmış və Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş normativ (istismar) göstəricilərin tələblərinə tam cavab verməyən ikitərəfli VHF radiotelefon aparatlarından 1 fevral 1999-cu il tarixinədək istifadə etmək olar, bir şərtlə ki, Administrasiya təsdiq edilmiş ikitərəfli VHF radiotelefon aparatlarının uyğunluğundan razı qalsın.

2.2 Qəzaya uğrayanların yerini müəyyənləşdirici qurğular

Ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan sərnişin gəmisinin və yük gəmisinin hər bir bortunda ən azı bir ədəd qəzaya uğrayanların yerini müəyyənləşdirici qurğu daşınmalıdır. Ümumi tutumu 300 ton və daha çox olan lakin, ümumi tutumu 500 tondan az olan hər bir yük gəmisində ən azı bir ədəd qəzaya uğrayanların yerini müəyyənləşdirici qurğu daşınmalıdır. Qeyd olunan qəzaya uğrayanların yerini müəyyənləşdirici qurğuları Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş və onun üçün məqbul hesab edilən normativ göstəricilərdən pis olmayan müvafiq istismar tələblərinə cavab verməlidir*. Qəzaya uğrayanların yerini müəyyənləşdirici qurğular** 31.1.4 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, elə bir yerdə yerləşdirilməlidir ki, xilasedici sal, yaxud xilasedici sallardan başqa, digər hər hansı xilasedici vasitələrdə təcili şəkildə yerləşdirilmək imkanına malik olsun. Alternativ olaraq, bir ədəd qəzaya uğrayanların yerini müəyyənləşdirici qurğu 31.1.4 sayılı qaydanın tələb etdiyi xilasedici vasitələrdən başqa, digər xilasedici vasitələrdə yerləşdirilir. Ən azı iki ədəd qəzaya uğrayanların yerini müəyyənləşdirici qurğunu daşıyan və sərbəst şəkildə su üzərinə düşürülmə tipli xilasedici qayıqları ilə təchiz edilmiş gəmilərdə qəzaya uğrayanların yerini müəyyənləşdirici qurğulardan biri sərbəst şəkildə su üzərinə düşürülən xilasedici qayıqda, digəri isə naviqasiya körpüsünə ən yaxın yerdə yerləşdirilir ki, onlardan gəmidə istifadə etmək mümkün olsun və hər hansı digər xilasedici vasitələrə köçürülməsi üçün hazır vəziyyətdə olsun.

** Qəzaya uğrayanların yerini müəyyənləşdirici qurğulardan biri IV/7.1.3 sayılı qaydanın tələb etdiyi qəzaya uğrayanların yerini müəyyənləşdirici qurğudan ibarət olmalıdır. (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.256(84)).

3 Qəza (fəlakət) haqqında işıq siqnalları (ışıq saçan fişənglər)

Bu məcəllənin 3.1 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq, naviqasiya körpüsünün yaxınlığında ən azı 12 paraşüt raketini daşınmalıdır, yaxud yerləşdirilməlidir.

4 Gəmi daxili kommunikasiya vasitələri və qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemləri

4.1 Qəza-idarəetmə postları ilə toplaşma, yükləmə məntəqələrində və göyertədəki strateji postlarda ikitərəfli kommunikasiya məqsədilə stasionar, yaxud portativ avadanlıqlardan, yaxud hər ikisindən ibarət qəza vasitələri nəzərdə tutulur.

4.2 Ümumi qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistem məcəllənin 7.2.1 sayılı bəndinin tələblərinə uyğun olaraq təchiz edilir sərnəşinləri və ekipajı toplaşma məntəqələrinə çağırmaq üçün və gəmidə həyəcan siqnalı cədvəlinə daxil edilmiş tədbirləri başlatmaq üçün istifadə edilir. Bu sistemə məcəllənin 7.2.2 sayılı bəndinin tələblərinə uyğun olaraq səs ucaldıcı sistem yaxud digər müvafiq rabitə vasitələri əlavə olunur. Ümumi qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi aktivləşən zaman radio yayım sistemləri avtomatik şəkildə söndürülür.

4.3 Bütün yaşayış otaqlarında və ekipajın normal iş otaqlarında ümumi qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi eşidilməlidir. Sərnəşin gəmilərində də sistem bütün açıq göyertələrdə eşidilməlidir. (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.216(82))

4.4 Dəniz təxliyə sistemi ilə təchiz edilmiş gəmilərdə yükləmə məntəqələri və platforması, yaxud xilasedici vasitələr arasında rabitə təmin edilməlidir.

5 Sərnəşin gəmilərində ucaldıcı sistemlər

5.1 II-2/40.5 sayılı qaydanın yaxud II-2/ 41-2* qaydanın tələblərinə və müvafiq olaraq, 6.4.2 sayılı bəndə əlavə olaraq, bütün sərnəşin gəmilərində səs ucaldıcı sistem quraşdırılmalıdır.

1 iyul 1997-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş sərnəşin gəmiləri ilə əlaqədar olaraq, 5.5 sayılı bəndin müddəalarının obyekt olaraq, 5.2 və 5.4 sayılı bəndlərinin tələbləri 1 iyul 1997-ci il tarixdən sonra, ilkin dövrü yoxlamadan gec olmayaraq tətbiq edilir.

* Bunlar 1 iyul 2002-ci il tarixdən əvvəl qüvvədə olan II-2 sayılı fəsil ilə əlaqələndirilir. Dəyişiklik edilmiş II-2 sayılı fəsildə hər biri üçün onların ekvivalenti 12.3-dür.

5.2 Səs ucaldıcı sistem bu məcəllənin 7.2.2.1 sayılı bəndində göstərilmiş bütün otaqlarda ətrafdakı səslərdən yüksək və aydın şəkildə eşidilməli və naviqasiya körpüsündə bir postdan və Administrasiyanın zəruri hesab etdiyi göyertədə digər yerlərdən idarə olunan bloklama funksiyası ilə təchiz edilməlidir, belə ki, əgər hər hansı səsucaldıcı aparat söndürülmüş olarsa, onun səsi tam azaldılmış olarsa, yaxud səs ucaldıcı sistem digər məqsədlər üçün istifadə olunarsa, bütün qəza xəbərdarlıq müraciətlərini yayımlamaq mümkün olmalıdır.

5.3 1 iyul 1997-ci tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş sərnəşin gəmilərində:

1 səs ucaldıcı sistemin ən azı iki dövrəsi olmalı, öz uzunluqları boyu kifayət qədər məsafəyə malik olmalı və iki ayrı-ayrı səs gücləndirici aparata malik olmalıdır; və
.2 səs ucaldıcı sistem və onun normativ göstəriciləri Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş tövsiyələri nəzərə almaqla Administrasiya tərəfindən təsdiq edilməlidir.**

5.4 Səs ucaldıcı sistem II -1/42.2.2 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyinə qoşulur.

5.5 Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş, 5.2 və 5.4 və 7.2.2.1 bəndlərinin tələblərinə cavab verən, artıq səs ucaldıcı sistem ilə təchiz edilmiş, 1 iyul 1997-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilərdə onların sistemini əvəz etmək tələb olunmur.

7-ci qayda

Fərdi xilasetmə avadanlıqları

1 Xilasedici halqalar

1.1 Xilasedici halqalar bu məcəllənin 2.1.1 sayılı bəndin tələblərinə uyğun olaraq, aşağıdakı kimi olmalıdır:

- .1 elə paylanır ki, gəminin hər iki bortunda və praktiki cəhətdən mümkün olduqda, gəminin bortuna uzanan bütün açıq göyərtələrdə dərhal istifadə üçün hər zaman hazır vəziyyətdə olsun; onların ən azı biri kormaya bitişik yerdə yerləşməlidir; və
- .2 elə saxlanılır ki, onları suya atmaq hər zaman mümkün olsun və hər hansı bir formada daimi bərkidilmiş halda olmasın.

1.2 gəminin hər bir bortunda bu məcəllənin 2.1.4 sayılı bəndinin tələblərinə uyğun olaraq, üzən xilasetmə ipi ilə ən azı bir ədəd xilasedici halqa quraşdırılmalıdır və həmin ipin uzunluğu gəminin ən yüngül istismar yükü vəziyyətində suyun səviyyəsindən (su xəttindən) yuxarıda quraşdırıldığı yerin hündürlüyündən ən azı iki mislinə, yaxud 30 m-ə bərabər olmalıdır (hansı daha uzun olarsa).

1.3 Xilasedici halqaların ümumi sayının ən azı yarısı bu məcəllənin 2.1.2 sayılı bəndinin tələblərinə uyğun olaraq, xilasedici halqanın özünəməxsus işıqları ilə təchiz edilir; onların ən azı ikisi 2.1.3 sayılı bəndin tələblərinə uyğun olaraq, xilasedici halqaların özü işə düşən tüstü siqnalları ilə təchiz edilir və onlar naviqasiya körpüsündən tez işə düşmək bacarığına malikdir; işıqlarla birgə xilasedici halqalar və işıqlarla və tüstü siqnalları ilə birgə olan xilasedici halqalar gəminin hər iki bortunda bərabər şəkildə paylanır və onlar 1.2 sayılı bəndin tələblərinə uyğun olaraq xilasedici iplərlə təchiz edilmiş xilasedici halqalardan ibarət olmalı deyil.

1.4 Hər bir xilasedici halqa daşındığı gəminin adı və qeydiyyat limanını Roma əlifbasının çap hərfləri ilə işarələnir.

2 Xilasedici jiletlər

2.1 Xilasedici jilet, bu məcəllənin 2.2.1, yaxud 2.2.2 sayılı bəndin tələblərinə uyğun olaraq, gəmidəki hər bir şəxs üçün təchiz edilir və bundan əlavə:

.1 24 saat və daha az müddətdə reysdə olan sənişin gəmilərindəki sənişinlərin ən azı 2.5%-nə bərabər sayda körpələr üçün xilasedici jiletlər gəmidəki hər bir körpə üçün təchiz edilir;

.2 24 saat və daha uzun müddətdə reysdə olan sənişin gəmilərindəki körpələr üçün xilasedici jiletlər **gəmidəki hər bir körpə üçün** təchiz edilir; (Bu sənəd tərəfindən əlaqə olunub: Res.MSC.201(81))

.3 24 saat və daha çox müddətdə reysdə olan sənişin gəmilərindəki sənişinlərin ən azı 10%-nə bərabər sayda uşaqlar üçün xilasedici jiletlər gəmidəki hər bir uşağa təchiz edilir;

4 növbədə olan şəxslər üçün və uzaqda yerləşmiş xilasedici vasitələr üçün məntəqələrdə istifadə etmək üçün kifayət sayda xilasedici jiletlər daşınmalıdır.

Növbədə olan şəxslər üçün xilasedici jiletlər körpüdə, mühərrikin mərkəzi idarəetmə postunda və növbə çəkilən hər hansı digər postda saxlanmalıdır; və

.5 əgər böyüklər üçün təchiz edilmiş xilasedici jiletlər 140 kq-dək çəkisi olan və döş qəfəsinin ölçüsü isə 1,750 mm olan şəxslər üçün nəzərdə tutulmazsa, o halda, qeyd olunan şəxsləri jiletlərlə təchiz etmək məqsədilə gəminin göyertəsində kifayət sayda müvafiq aksesuarlar istifadəyə hazır vəziyyətdə olmalıdır. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib Res.MSC.201(81))

2.2 Xilasedici jiletlər elə yerləşdirilməlidir ki, onlar asanlıqla əlçatımlı olsun və onların saxlanıldığı yerlər isə aydın şəkildə işarələnmiş olsun. Əgər gəmidə quraşdırılmış xüsusi qurğular səbəbindən 2.1 sayılı bəndin tələblərinə uyğun olaraq təchiz edilmiş xilasedici jiletlərin əldə edilməsi imkansız olarsa, Administrasiyanı qane edəcək səviyyədə alternativ tələblər nəzərdə tutulmalıdır və buraya daşınacaq xilasedici jiletlərin sayının artırılması da daxil edilə bilər.

2.3 Sərbəst şəkildə su üzərinə düşürülmə tipli xilasedici qayıqları istisna olmaqla, tamamilə üzəri örtülmüş xilasedici qayıqlarında istifadə edilən xilasedici jiletlər xilasedici qayığa giriş üçün əngəl yaratmamalı, xilasedici qayıqdakı oturacağa və təhlükəsizlik kəmərlərinin istismarı üçün maneə yaratmamalıdır.

2.4 Sərbəst şəkildə su üzərinə düşürülmə tipli xilasedici qayıqlarda istifadə edilən xilasedici jiletlər, yaxud onların daşınması və geyinilməsi üsulu xilasedici qayığa giriş üçün, oradakı insanların təhlükəsizliyi üçün, yaxud xilasedici qayığın istismarına əngəl yaratmamalıdır.

3 Hidro-kostyumlar və sukeçirməz kostyumlar

Növbətçi xilasetmə qayığının, yaxud dəniz təxliyə sisteminin növbətçisi üçün bu məcəllənin 2.3 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq hidro-kostyum, yaxud bu məcəllənin 2.4 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq müvafiq ölçüdə sukeçirməz kostyum təchiz edilir. Əgər gəmi Administrasiyanın fikrincə, həmişə istilik mühafizəsinin zəruri olmadığı isti iqlim şəraitində* reysləri həyata keçirirsə, bu geyim vasitəsini daşımağa ehtiyac yoxdur.

8-ci qayda

Gəmidə həyəcan signalı cədvəli və fəvqəladə hallar zamanı göstərişlər

1 Bu qayda bütün gəmilərə tətbiq edilir.

2 Qəza hadisəsi baş verdiyi zaman gəmidəki hər bir şəxs üçün əməl edəcəyi aydın göstərişlər nəzərdə tutulmalıdır. Qeyd olunan göstərişlər sərnəşin gəmilərində gəminin bayraq dövləti tərəfindən tələb edilən dildə, yaxud dillərdə və ingilis dilində tərtib edilməlidir.

3 Gəmidə həyəcan signalı cədvəllilər və fəvqəladə hallar zamanı göstərişlər 37 sayılı qaydanın tələblərinə uyğun olaraq, gəminin görünən yerlərində, o cümlədən, naviqasiya körpüsündə, maşın otağında və ekipaj üçün yaşayış otaqlarının ərazilərində asılmalıdır.

4 Sərnəşinləri aşağıdakılar barədə məlumatlandırmaq məqsədilə sərnəşin kayutlarında, toplaşma məntəqələrinin görünən yerində və digər sərnəşin otaqlarında müvafiq dillərdə təsvirlər və göstərişlər asılmalıdır:

.1 onların toplaşma məntəqəsi;

.2 f vq lad  hal zamanı onların görəcəyi çox mühüm tədbirlər; və

.3 xilasedici jiletlerin geyinilməsi metodu.

9-cu qayda

İstismar üzrə göstərişlər

1 Bu qayda bütün gəmilərə tətbiq edilir.

2 Xilasedici vasitələrin və onların suya endirilməsi  c n idarəetmə elementlərinin üzərində, yaxud yaxınlıĝında plakatlar, yaxud nişanlar nəzərdə tutulur və onlar ařaĝıdakı xassələrə malik olur:

.1 idarəetmə elementlərinin məqsədləri və vasitələrin idarə edilməsi  c n prosedurların təsvir edilməsi və müvafiq göstərişlərin, yaxud xəbərdarlıqların

.2 qəza iřıqlandırma ř raitind  asanlıqla görünməsi; v 

.3 Təşkilatın tövsiyələrinə müvafiq olaraq simvollardan istifadə edilməsi.*

10 saylı qayda

Xilasedici vasitələrin komplektləşdirilməsi və onlara nəzarət edilməsi

1 Bu qayda bütün gəmilərə tətbiq edilir.

2 Gəmidə təlim hazırlıĝına malik olmayan ř xsl rin toplanışı və onlara köməklik göstərmək  c n kifayət sayda təlim hazırlıĝı almıř ř xsl r olmalıdır.

3 Göyərtədə yerləşən bütün ř xsl rin gəmini tərk etməsi  c n tələb edilən xilasedici vasitələrini v  suya endirmə qurĝularını idarə etmək  c n gəmidə kapitanın köməkçiləri, yaxud diplomlu ř xsl rd n ibarət kifayət sayda ekipaj üzvləri olmalıdır.

4 İstifadə ediləcək hər bir xilasedici vasitəyə dair komandir səlahiyyəti kapitan k m k sin , yaxud diplomlu ř xs  verilir. Halbuki, Administrasiya, reysin xarakterinə, göyərtədə yerləşən ř xsl rin sayına v  gəminin x susiy tl rin  lazımı diqqət yetirməklə, yuxarıda sözügedən ř xsl rin əvəzinə, xilasedici salların komandiri vəzifəsinə xilasedici salların iřl dilməsi və istismarı üzrə praktiki təcrübəyə malik ř xsl ri təyin edə bilər. Xilasedici qayıqlara da komandir köməkçisi təyin edilir.

5 Xilasedici vasitələrə cavabdeh ř xsd  xilasedici vasitələrin ekipajının siyahısı olmalı və onun rəhbərliyi altında ekipajın  z vəzifə öhdəliklərini bilməsinə nəzarət etməlidir. Xilasedici qayıqlarda komandir köməkçisinin həmçinin xilasedici qayıĝın ekipaj üzvlərinin siyahısı olmalıdır.

6 Hər bir mühərrikli xilasedici vasitələrdə mühərriki idarə edən və kiçik nizamlama iřl ri aparmaq bacarıĝına malik ř xs olmalıdır.

7 Gəminin kapitanı gəminin xilasedici vasitələri arasında 2, 3 və 4 saylı bəndlərində qeyd edilən ř xsl rin bərabər ř kild  paylanmasına təminat verir.

11-ci qayda

İnsanların xilasedici vasitələrdə toplaşması və suya endirilməsi işlərinin təşkili

1 Təsdiq edilmiş suya endirmə ləvazimatlarının (vasitələrinin) tələb edildiyi xilasedici qayıqlar və xilasedici sallar yaşayış otaqlarına və xidməti otaqlara mümkün olduğu qədər yaxın yerdə yerləşdirilməlidir.

2 Yükləmə məntəqələrinin yaxınlığında toplaşma məntəqələri təchiz edilir. Hər bir toplaşma məntəqəsi həmin məntəqədə toplaşmaq üçün təyin edilmiş bütün şəxsləri yerləşdirmək üçün kifayət qədər açıq göyertəyə malik olmalıdır, lakin, bu yer adambaşına ən azı 0.35m² təşkil etməlidir.

3 Toplaşma və yükləmə məntəqələri yaşayış otaqlarından və iş ərazilərindən asanlıqla giriş imkanına malik olmalıdır.

4 Toplaşma və yükləmə məntəqələri müvafiq olaraq, II-1/42, yaxud II-1/43 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyindən adekvat şəkildə işıqlandırılmalıdır.

5 Toplaşma və yükləmə məntəqələrinə girişi təmin edən dəhlizlər, nərdivanlar və çıxışlar işıqlandırılmalıdır. Qeyd olunan işıqlandırma müvafiq olaraq, II-1/42, yaxud II-1/43 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyindən enerji ilə təchiz edilmək imkanına malik olmalıdır. Əlavə olaraq, və II-2/13.3.2.5.1 sayılı qaydanın tələbinə uyğun olaraq, markalanmanın bir hissəsi olaraq, toplaşma məntəqələrinə gedən yollar Təşkilatın tövsiyələrinə müvafiq olaraq, toplaşma məntəqələrinin simvollarına malik olmalıdır.**

6 Şlupbalka və sərbəst şəkildə su üzərinə düşürülmə tipli xilasedici vasitələrin toplaşma və yükləmə məntəqələri ilə quraşdırılmalıdır ki, xilasedici vasitələrin daxilində xərəkləri yerləşdirmək mümkün olsun.

7 Bu məcəllənin 6.1.6 sayılı bəndinin tələblərinə uyğun olaraq, hər iki bortda 10°-dək diferent və 20°-dək yana əyilmə bucağına malik bütün şərtlər altında, ən yüngül istismar yükü vəziyyətində göyertədən su xəttinədək vahid məsafədə uzanan yükləmə (enmə) nərdivanı hər bir yükləmə məntəqəsində, yaxud bitişik olan yükləmə məntəqələrinin hər ikisində nəzərdə tutulur (Bu sənəd vasitəsilə dəyişiklik edilib:Res.MSC.216(82)).

Halbuki, Administrasiya xilasedici vasitələrə suda olarkən çıxış əldə etmək üçün qeyd olunan pilləkənlərin təsdiq edilmiş cihazlarla əvəz edilməsinə icazə verə bilər, bir şərtlə ki, gəminin hər bir bortunda ən azı bir yükləmə (enmə) nərdivanı olsun. 31.1.4 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, insanların nəzarət edilən üsullarla suya endirməsi məqsədilə xilasedici sallar üçün digər yükləmə vasitələri nəzərdə tutula bilər.

8 Əgər zəruri olarsa, şlupbalka ilə suya endirilən xilasedici vasitələrini gəminin bortuna qarşı gətirmək və insanları təhlükəsiz şəkildə yüklənməsi üçün vasitələr təchiz edilməlidir.

12 sayılı qayda

Eniş məntəqələri

Eniş məntəqələri ilə yerləşməlidir ki, xüsusilə, avarlı vint ilə dik haşiyə arasındakı açıq məsafəni nəzərə alaraq təhlükəsiz enişi təmin etmək mümkün olsun, sərbəst şəkildə su üzərinə düşürülmə üsulu ilə suya enmək üçün xüsusi olaraq nəzərdə tutulmuş xilasedici vasitələr istisna olmaqla, xilasedici vasitələri gəminin birbaşa bortundan suya endirmək

mümkün olsun. Əgər onlar gəminin burun hissəsində yerləşdirilmiş olarsa, o halda, kormada, toqquşma arakəsməsindən sonra mühafizə olunan yerdə yerləşməlidir və bu məqsədlə Administrasiya suya endirmə qurğusunun möhkəmliyinə xüsusi diqqət verməlidir.

13 sayılı qayda

Xilasedici vasitələrin yerləşdirilməsi

1 Hər bir xilasedici vasitələr yerləşdirilməlidir :

.1 nə xilasedici vasitələr, nə də onun yerləşdirilmə cihazları hər hansı digər eniş məntəqəsində hər hansı digər xilasedici vasitələrin, yaxud növbətçi xilasetmə qayığının işinə mane olmamalıdır;

.2 suyun səthinə təhlükəsiz və praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər yaxın yerdə, borddan kənardan suya endirilmə metodu ilə suya atılmaq üçün nəzərdə tutulmuş xilasedici sal istisna olmaqla, bu, digər xilasedici vasitə olduğu halda, elə bir mövqedə yerləşdirilir ki, yükləmə məntəqəsindəki xilasedici vasitələr hər iki bordda 10°-dək diferent və 20°-dək yana əyilmə bucağına malik əlverişsiz şərtlər altında, yaxud gəminin açıq göyərtəsinin kənarı suya batmış bucağa kimi (hansı daha kiçik olarsa) gəminin tam yüklü vəziyyətində suyun səviyyəsindən ən azı 2 m yuxarıda dayanır;

.3 iki ekipaj üzvü tərəfindən 5 dəqiqədən çox olmayan müddət ərzində yüklənmə və suya endirilmə üçün daim şəkildə hazır vəziyyətdə;

.4 bu Məcəllənin və bu fəslin tələb etdiyi kimi, tam şəkildə avadanlıqlarla təchiz edilmiş şəkildə; və

.5 praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər, təhlükəsiz və mühafizə olunan mövqedə, yanğın və partlayışdan mühafizə olunmuş yerdə. Xüsusi olaraq, xilasedici sallardan başqa, tankerlərdəki xilasedici vasitələr 31.1.4 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, yük tankın, çirkab axıntıları üçün çənin, yaxud partlayıcı, yaxud təhlükəli yükləri daşıyan digər tankların üzərində, yaxud yuxarisında saxlanılmamalıdır.

2 Gəminin bortundan buraxılan xilasedici qayıqlar praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər avarlı vintin burun hissəsindən uzaqda yerləşdirilməlidir. 120 m və daha uzun olan yük gəmilərində və 80 m və daha uzun olan sərnişin gəmilərində hər bir xilasedici qayıq elə yerləşdirilməlidir ki, xilasedici qayığın kormasının ucu onun burun hissəsində avarlı vintdən ölçülən məsafənin 1.5 misindən az olmasın. Müvafiq olduğu hallarda, gəmi elə quraşdırılmalıdır ki, xilasedici qayıqları, onların saxlanıldığı mövqelərdə zədələnməkdən və güclü dalğaların təsirindən mühafizə etmək mümkün olsun.

3 Xilasedici qayıqlar suya endirmə ləvazimatlarına (vasitələrinə) bərkidilmiş şəkildə saxlanılır.

4.1 Hər bir xilasedici sal onun falin hissəsinin daimi şəkildə gəmiyə birləşdirilmiş şəkildə saxlanılır.

4.2 Hər bir xilasedici sal, yaxud xilasedici sallar qrupu bu məcəllənin 4.1.6 sayılı bəndinin tələblərinə uyğun olaraq, sərbəst su üzərinə çıxma tərtibatı ilə elə yerləşdirilməlidir ki, gəmi batan zaman hər bir sal sərbəst şəkildə üzə bilsin, əgər o, hava ilə doldurulmaq bacarığına malik olarsa, o, avtomatik şəkildə hava ilə dolsun.

4.3 Xilasedici sallar elə quraşdırılmalıdır ki, hər bir salın, yaxud konteynerin bağlayıcı qurğularını əl ilə açmaq mümkün olsun.

4.4 31.1.4 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, xilasedici sallar a 4.1 və 4.2 sayılı bəndlər tətbiq edilmir.

5 Əgər 1.2 sayılı bənddə göstərilmiş yana əyilmə və diferent, gəminin yırğalanması və ya enerji verilişinin dayanması nəticəsində sıradan çıxmayan salların yerdəyişməsi üçün vasitə nəzərdə tutulmazsa, şlüpbalka ilə suya endirilən xilasedici sallar qaldırıcı qarmaqların istifadəsinə imkan verilən sahədə yerləşir.

6 Əgər ümumi tutumu 31.1 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, hər hansı bortdan buraxılması mümkün olan xilasedici sallar gəminin hər iki bortunda nəzərdə tutulmazsa, bortdan kənar atılaraq suya endirilməsi nəzərdə tutulan xilasedici sallar elə quraşdırılmalıdır ki, onları gəminin hər hansı bortundan asanlıqla yerdəyişməsi mümkün olsun.

14 sayılı qayda

Növbətçi xilasedici qayıqların yerləşdirilməsi

Növbətçi xilasedici qayıqları aşağıdakı kimi yerləşdirilməlidir :

.1 5 dəqiqədən çox olmayan müddət ərzində suya endirilmə üçün daim hazır vəziyyətdə olmaq və əgər hava doldurulan növ olarsa, tam şəkildə hava ilə doldurulmuş halda; (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82))

.2 suya endirmək və sudan çıxarmaq üçün vəziyyətdə;

.3 beləliklə, nə növbətçi xilasetmə qayığı, nə də onun yerləşdirilmə cihazları hər hansı digər eniş məntəqəsində hər hansı xilasedici vasitənin işini əngəlləməsin; və

.4 13 sayılı qaydanın tələblərinə uyğun olaraq, əgər onlar da xilasedici qayıq olarsa.

15 sayılı qayda

Dəniz təxliyə sistemlərinin quraşdırılması

Dəniz təxliyə sistemlərinin quraşdırılması

1 Gəminin bortunda ən yüngül istismar yükü vəziyyətində dəniz təxliyə sisteminin yükləmə məntəqəsi ilə suyun səviyyəsi arasında hər hansı dəlik olmamalıdır və sistemi gəminin hər hansı çıxıntılı hissəsindən mühafizə etmək üçün vasitələr nəzərdə tutulmalıdır.

2 Dəniz təxliyə sistemləri qeyd olunan mövqelərdə elə quraşdırılmalıdır ki, vint ilə korpusun dik haşiyəsi arasındakı açıq məsafəni nəzərə alaraq təhlükəsiz enişi təmin etmək və praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər sistemi gəminin birbaşa bortundan suya endirmək mümkün olsun.

3 Hər bir dəniz təxliyə sistemi elə quraşdırılmalıdır ki, nə keçid, nə platforma, nə də sistemi mühafizə etmək üçün və ya istifadə etmək üçün vasitələr hər hansı digər eniş hər hansı digər xilasedici vasitələrin istifadəsinə maneçilik törətməsin.

4 Müvafiq olduğu hallarda, gəmi elə bir konstruksiyaya malik olmalıdır ki, saxlanıldığı mövqelərdə dəniz təxliyə sistemlərini güclü dalğaların təsirindən zədələnmənin qarşısını almaq mümkün olsun.

16 sayılı qayda

Xilasedici vasitələrin suya endirilməsi və sudan çıxarılması üçün cihazlar

1 Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, suya endirilmə və yükləmə ləvazimatları (vasitələri) aşağıdakılar istisna olmaqla, bütün xilasedici vasitələr üçün bu məcəllənin 6.1 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq təchiz edilir:

.1 kütləsi 185 kq-dan ağır olmamaqla ən yüngül istismar yükü vəziyyətində suyun səviyyəsindən yuxarıda, göyertənin üzərində 4.5 m-dən kiçik mövqedən enişin baş verməsi; yaxud

.2 ən yüngül istismar yükü vəziyyətində suyun səviyyəsindən yuxarıda, göyertənin üzərində 4.5 m-dən kiçik mövqedən enişin baş verməsi və hər iki bortda 10°-dək diferent və 20°-dək yana əyilmə bucağına malik əlverişsiz şərtlər altında saxlanıldığı mövqedən birbaşa suya endirilmək üçün quraşdırılmış; yaxud

.3 gəminin göyertəsində yerləşən bütün şəxslərin 200%-nə bərabər, kütləsi 185 kq-dan ağır olmayan xilasedici vasitələri daşıyan; yaxud

.4 hər iki bortda 10°-dək diferent və 20°-dək yana əyilmə bucağına malik əlverişsiz şərtlər altında saxlanıldığı mövqedən birbaşa suya endirilmək üçün quraşdırılmış gəminin göyertəsində yerləşən bütün şəxslərin 200%-nə bərabər xilasedici vasitələri daşıyan, yaxud

.5 bu məcəllənin 6.2 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq və hər iki bortda 10°-dək diferent və 20°-dək yana əyilmə bucağına malik əlverişsiz şərtlər altında saxlanıldığı mövqedən birbaşa suya endirilmək üçün quraşdırılmış dəniz təxliyə sistemi ilə birgə istifadə üçün nəzərdə tutulmuş.

2 Hər bir xilasedici qayıq üçün onun suya endirilməsi və sudan çıxarılması imkanlarına malik ləvazimat nəzərdə tutulur. Bundan əlavə, texniki qulluq məqsədilə ayırıcı mexanizmin azad edilməsi üçün xilasedici qayığın asılması imkanları nəzərdə tutulmalıdır.

3 Suya endirilmə və sudan çıxarma qurğuları elə olmalıdır ki, gəmidə vasitəni idarə edən operator xilasedici vasitələri suya endirərkən və xilasedici qayıqları sudan çıxararkən həmişə onları izləmək imkanına malik olsun.

4 Gəminin göyertəsindəki analoji xilasedici vasitələr üçün yalnız bir növdə ayırıcı mexanizmdən istifadə edilir.

5 Hər hansı bir eniş məntəqəsində xilasedici vasitələrin hazırlanması və istifadəsi hər hansı digər məntəqədə hər hansı digər xilasedici vasitələr, yaxud növbətçi xilasetmə qayığının dərhal hazırlanmasına və istifadəsinə maneçilik törətməməlidir.

6 Əgər istifadə edilərsə, xilasedici vasitələr üçün şlüpa talları gəmi ilə yüngül istismar yükü vəziyyətində və hər iki bortda 10°-dək diferent və 20°-dək yana əyilmə bucağına malik əlverişsiz şərtlər altında suya çatmaq üçün kifayət qədər uzunluğa malik olmalıdır.

7 Hazırlıq və suya endirilmə zamanı suya endirmə qurğusu ilə birgə xilasedici vasitələr və onların endiriləcəyi su sahəsi vəziyyətdən asılı olaraq, II-1/42, yaxud II-1/43 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyindən adekvat şəkildə işıqlandırılmalıdır. Bu sənədə istinad edin:

8 Gəmini tərk edən müddətdə xilasedici vasitələrin üzərinə hər hansı su axıntısının

qarşısını almaq üçün vasitələr istifadəyə hazır vəziyyətdə olmalıdır.

9 Əgər gəminin yırğalanmanı sakitləşdirən bort sükənləri tərəfindən xilasedici vasitələrin zədə alma təhlükəsi varsa, yırğalanmanı sakitləşdirən bort sükənlərini gəminin daxilindən yığışdırmaq məqsədilə qəza-enerji mənbəyini hərəkətə gətirmək üçün qurğu və vasitələr istifadəyə hazır vəziyyətdə olmalıdır; yırğalanmanı sakitləşdirən bort sükənlərinin mövqeyini göstərmək üçün naviqasiya körpüsündə qəza-enerji mənbəyi ilə idarə edilən indikatorlar istifadəyə hazır vəziyyətdə olmalıdır.

10 əgər bu məcəllənin 4.5 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq qismən üzəri örtülmüş xilasedici qayıqları daşınarsa, gəmi ilə yüngül istismar yükü vəziyyətində və hər iki bordda 10°-dək diferent və 20°-dək yana əyilmə bucağına malik əlverişsiz şərtlər altında suya çatmaq üçün kifayət qədər uzunluğa malik ən azı iki xilasedici ip təchiz edilir (şlupbalka ilə).

17 sayılı qayda

Növbətçi xilasetmə qayığının yüklənməsi, suya endirilməsi və sudan çıxarılması üçün qurğular

1 Növbətçi xilasetmə qayığının yüklənməsi, suya endirilməsi və sudan çıxarılması üçün qurğular elə olmalıdır ki, növbətçi xilasetmə qayığını mümkün olan ən qısa vaxt ərzində yüklənməsi və suya endirilməsi mümkün olsun.

2 Əgər növbətçi xilasetmə qayığı gəminin xilasedici vasitələrindən biri olarsa, yükləmə qurğuları və eniş məntəqəsi 11 və 12 sayılı qaydaların tələblərinə cavab verməlidir.

3 Suva endirmə qurğuları 16 sayılı qaydanın tələblərinə cavab verməlidir. Halbuki, gəminin 5 uzel sürət ilə sakit sulara irəliyə doğru hərəkəti zamanı zəruri hallarda falindən istifadə etməklə, bütün növbətçi xilasedici qayıqları suya endirilmək imkanı mövcud olmalıdır.

4 Tam şəkildə insanlarla və avadanlıqlarla yüklənmiş növbətçi xilasetmə qayığının suyun səthindən qaldırılma vaxtı mülayim dəniz şəraitində 5 dəqiqədən artıq olmalı deyil. Əgər növbətçi xilasetmə qayığı həm də xilasedici şlyupka olarsa və avadanlıqlarla və ən azı altı nəfərlə birgə təsdiq edilmiş qayıqdan ibarət olarsa, o halda, bu qaldırılma vaxtı imkan daxilində qaldırılma əməliyyatı üçün sərf edilməlidir.

5 Növbətçi xilasetmə qayığı yükləmə və sudan çıxarma qurğuları xəstə yerləşən xəbəyin təhlükəsiz və səmərəli şəkildə daşınmasını təmin etməlidir. Əgər ağır tal bloku güclü küləkli hava şəraitində təhlükə törədərsə, o halda, təhlükəsizlik məqsədilə qaldırıcı ştroplar mövcud olmalıdır.

17-1 sayılı qayda (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.338(91))

İnsanları suyun səthindən qaldırılması

1 Bütün gəmilər Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatları nəzərə almaqla,* insanları suyun səthindən qaldırılması üçün gəmi üzrə spesifik planlar və prosedurlara malik olmalıdır. Bu planlarda və proseduralarda suyun səthindən qaldırılma məqsədləri zamanı istifadə edilmək üçün nəzərdə tutulmuş avadanlıqlar və həmçinin qaldırılma əməliyyatlarında iştirak edən gəmi personalı üçün riskin minimuma endirilməsi üçün tədbirlər əks etdirilməlidir. 1 iyul 2014 -cü il tarixindən əvvəl inşa edilmiş gəmilər, onların avadanlıqları və təchizatı haqqında 1 iyul 2014-cü ildən sonra həyata keçirilməli olan (hansı daha tez baş verərsə) ilk dövrü yoxlama, yaxud şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlama tarixinədək bu tələbə cavab verməlidir.

2 26.4 sayılı qaydanın tələblərinə cavab verən ro-ro sənişin gəmiləri həmçinin, bu qaydanın tələblərinə uyğun hesab olunur.

18 sayılı qayda

İplə atıcı qurğular (vasitələri)

A Bu məcəllənin 7.1 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq iplə atıcı qurğular nəzərdə tutulur.

19 sayılı qayda

Personalın fəvqəladə hallar üzrə təlim hazırlığı və təlim məşqləri

1 Bu qayda bütün gəmilərə tətbiq edilir.

2 Təhlükəsizlik qurğuları ilə tanışlıq və toplaşma üzrə təlim məşqləri

2.1 fəvqəladə hallar üzrə vəzifə öhdəlikləri həvalə olunmuş hər bir ekipaj üzvü reys başlanmazdan əvvəl həmin vəzifə öhdəlikləri ilə tanış olmalıdır.

2.2 Sənişinlərin 24 saatdan artıq müddət ərzində gəmidə qalmaqları planlaşdırılan reys zamanı yeni sənişinlərin toplaşma üzrə təlim məşqləri gəmi yola düşməzdən əvvəl, yaxud dərhal sonra keçirilməlidir. Sənişinlər fəvqəladə hal baş verdiyi zaman xilasedici jiletlərdən istifadə və görəcəkləri tədbirlər üzrə təlimatlandırılır.

2.3 Yeni sənişinlər gəmiyə nə zaman minərsə, onlar üçün gəmi yola düşməzdən əvvəl, yaxud dərhal sonra sənişin təhlükəsizliyinə dair brifinq keçirilməlidir. Bu brifinqə 8.2 və 8.4 sayılı qaydaların tələb etdiyi kimi göstərişlər daxil edilməli və sənişinlərin başa düşəcəyi bir, yaxud bir neçə dildə elan vasitəsilə verilməlidir. Elan, reys zamanı bu barədə hələ eşitməmiş ən azı bir sənişinin eşitməsini təmin etmək üçün gəminin səs ucaldıcı sistemində, yaxud digər ona bərabər növdə olan vasitələrlə verilməlidir. Bu brifinq 2.2 sayılı bəndin tələb etdiyi kimi, dərslik toplusuna daxil edilə bilər. Bundan əlavə, o həm də məlumatlara əlavə kimi məlumat vərəqələrinə, yaxud plakatlara, yaxud gəmilərin video ekranlarında nümayiş edilən video proqramlara daxil edilə bilər, lakin, elanı əvəz etmək üçün istifadə edilməməlidir. (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.350(92))

3 Təlim məşqləri

3.1 Təlim məşqləri praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər, faktiki qəza halı baş verdiyi təqdirdə keçirilməlidir.

3.2 hər bir ekipaj üzvü hər ay ən azı bir dəfə gəmini tərk etmək haqqında təlim məşqində və bir dəfə yanğınlı mübarizə üzrə təlim məşqində iştirak etməlidir. Əgər ekipaj üzvlərinin 25%-dən çoxu əvvəlki ay gəmini tərk etmək və yanğınlı mübarizə üzrə təlim məşqlərində iştirak etməzsə, o halda, qeyd olunan təlimlər ekipaj üçün gəmi limanı tərk etdikdən 24 saat sonra keçirilməlidir. Geniş xassəli modifikasiyadan sonra gəmi istismara ilk dəfə daxil olduqdan sonra, yaxud gəmidə yeni ekipaj olarsa, o halda, bu təlim məşqləri gəmi hərəkətə başlamadan əvvəl keçirilir. Bunun praktiki cəhətdən yerinə yetirilməsi mümkün olmayan gəmi kateqoriyaları üçün Administrasiya ən azı ona bərabər olan təhsil şərtlərini qəbul edə bilər.

3.3 Qapalı məkana giriş, yaxud xilasetmə cavabdehliklərinə malik ekipaj üzvləri gəmidə ən azı hər iki aydan bir keçiriləcək qapalı məkana giriş və xilasetmə təlim

məşqində iştirak etməlidir. (Bu sənəd tərəfindən daxil edilib: Res.MSC.350(92))

3.4 Gəmini tərk etmək haqqında təlim məşqi

3.4.1 Hər bir gəmini tərk etmək haqqında təlim məşqinə daxildir:

.1 6.4.2 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, əvvəl səs ucaldıcı, yaxud digər rabitə sistemi, sonra isə qəza-xəbərdarlıq siqnalı vasitəsilə sərnişinlərin və ekipajın toplaşma məntəqələrinə çağırılması, onları gəmini tərk etmək barədə əmr barədə məlumatlı olduğunu təmin etmək;

.2 məntəqələrə məlumat vermək və gəmidə həyəcan siqnalı cədvəlində təsvir edilmiş vəzifə öhdəliklərinin icrasına hazırlıq;

.3 sərnişinlərin və ekipaj üzvlərinin müvafiq şəkildə geyindiğini yoxlamaq;

.4 xilasedici jiletlərin düzgün şəkildə geyinildiyini yoxlamaq;

.5 suya endirilmə üzrə hər hansı zəruri hazırlıq işindən sonra ən azı bir xilasedici qayığın suya endirilməsi;

.6 xilasedici qayığın mühərrikinin işə salınması və istismarı;

.7 xilasedici sallarını suya endirmək üçün şlüpbalkaların istismarı;

.8 blok-kayutlarda sıxışmış qalmış sərnişinlərin axtarışı və xilas edilməsinə dair imitasiya (rəmzi dərslər); and

.9 xilasetmə vasitələri üçün radio avadanlıqlarından istifadəyə dair göstərişlər

3.4.2 müxtəlif xilasedici qayıqlar praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər hər bir ardıcıl təlim məşqləri zamanı 3.4.1.5 sayılı bəndin tələblərinə uyğun olaraq suya endirilir.

3.4.3, 3.4.4 və 3.4.5 sayılı bəndlərdə nəzərdə tutulmuş hallar istisna olmaqla, hər bir xilasedici qayıq təyin olunmuş idarəedici ekipajı tərəfindən ən azı hər üç aydan bir keçirilən gəmini tərk etmək haqqında təlim məşqi zamanı suya endirilir və sonra manevr etdirilir.

3.4.4 Xilasedici qayıq sərbəst şəkildə su üzərinə düşürülmə üsulu ilə suya enmək üçün hazırlandığı halda ən azı hər üç aydan bir keçirilən gəmini tərk etmək haqqında təlim məşqi zamanı ekipaj xilasedici qayığa minir, özlərini oturacaqlarda təhlükəsiz şəkildə bərkidir və suya enmə proseduralarını həyata keçirir, lakin, özlərini faktiki olaraq xilasedici qayıqdan açmırlar (yəni, təhlükəsizlik kəmərinin qarmağını açmırlar). Xilasedici qayıq bundan sonra göyertədə yalnız tələb olunan idarəedici ekipaj tərəfindən sərbəst şəkildə su üzərinə düşürülür, yaxud ikinci dərəcəli (köməkçi) suya endirilmə vasitələrindən istifadə etməklə göyertədə idarəedici ekipaj tərəfindən, yaxud onlar olmadan suya endirilir. Hər iki halda xilasedici qayıq bundan sonra idarəedici ekipaj tərəfindən suda manevr etdirilir. Altı aydan çox olmayan fasilələrlə xilasedici qayıq Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlara müvafiq olaraq* göyertədə yalnız idarəedici ekipaj tərəfindən sərbəst şəkildə su üzərinə düşürülür, yaxud suya endirilmə əməliyyatları simulyasiya edilir.

3.4.5 Administrasiya qısa beynəlxalq reyslər həyata keçirən gəmilərə bir bortdan xilasedici qayıqları suya buraxmamağa icazə verə bilər (əgər onların yanılma sxemi və daşınma xassəsi xilasedici qayığı həmin bortdan suya buraxmağa icazə verməzsə). Halbuki, bütün qeyd olunan xilasedici qayıqlar ən azı hər 3 ayda bir dəfə və ən azı hər ildə bir dəfə suya buraxılır.

3.4.6 Həmçinin növbətçi xilasedici qayıqları olan digər xilasedici qayıqlar istisna olmaqla, məqsədəuyğun və praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər növbətçi xilasedici qayıqları göyertələrində təyin edilmiş ekipaj üzvləri ilə hər aydan bir suya buraxılır və suda manevr edir. Bütün hallarda bu tələb hər 3 ayda bir dəfə yerinə yetirilir.

3.4.7 Əgər xilasedici qayığın və növbətçi xilasetmə qayığın suya endirilməsinə dair təlim məşqləri gəminin irəli gedişi zamanı keçirilərsə, qeyd olunan təlim məşqləri təhlükələrlə əlaqədar olduğuna görə yalnız mühafizə olunan sularda və qeyd olunan təlimlərin keçirilməsində təcrübəsi olan gəminin komanda heyətinin şəxsin nəzarəti altında keçirilməlidir.

3.4.8 Əgər gəmidə dəniz təxliyə sistemləri quraşdırılırsa, təlim məşqlərinə qeyd olunan sistemin tətbiqi prosedurları üzrə sistemin birbaşa işə salınmasına qədər proseslər daxil edilməlidir. Təlimin bu cəhətinə 35.4 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, gəmidə keçirilən təlim üçün əyani vəsaitlərdən istifadəyə dair mütəmadi göstərişlər əlavə edilməlidir. Dəniz təxliyə sistemində iştirak edən hər bir heyət üzvü praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər, 2 ildən gec olmayaraq, lakin, heç bir halda 3 ildən gec olmayaraq suda, yaxud gəmidə və ya sahilə analoji sistemin tam formada tətbiqi üzrə əlavə təlimlərdə iştirak etməlidir. Bu təlim 20.8.2 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, sistemlərin tətbiqi ilə əlaqədar ola bilər.

3.4.9 Gəmini tərk etmək haqqında hər bir təlim məşqi zamanı toplaşmaq və gəmini tərk etmək üçün zəruri olan qəza işıqlandırması test yoxlamasından keçirilməlidir.

3.5 Yanğınla mübarizə üzrə təlim məşqləri

3.5.1 yanğınla mübarizə üzrə təlim məşqləri eyni bir şəkildə planlaşdırılmalıdır ki, gəmilərin və yüklərin növündən asılı olaraq, baş verə biləcək müxtəlif fəvqəladə hallarda mütəmadi şəkildə keçirilməsinə lazımi diqqət verilmiş olsun.

3.5.2 Hər bir yanğınla mübarizə haqqında təlim məşqi daxildir:

.1 8 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, məntəqələrə məlumat vermək və gəmidə həyəcan signalı cədvəlində təsvir edilmiş vəzifə öhdəliklərinin icrasına hazırlıq;

.2 sistemin etibarlı şəkildə işləməsinin və yaxşı işlək vəziyyətdə olmasını göstərmək üçün ən azı tələb olunan iki təzyiqli su şırnağından istifadə etməklə yanğınsöndürən nasosun işə salınması;

.3 yanğınsöndürən formasının və digər fərdi xilasetmə avadanlıqlarının yoxlanılması;

.4 müvafiq rabitə avadanlıqlarının yoxlanılması;

.5 təlim məşqi ərazisində su keçirməyən qapıların, yanğından mühafizə qapılarının, yanğından mühafizə qapaqlarının və ventilyasiya sistemlərinin əsas giriş və çıxış dəliklərinin işləməsini yoxlamaq; və

.6 gəminin ardıcıl şəkildə tərk edilməsi üçün zəruri qurğuların yoxlanılması.

3.5.3 Təlim məşqləri zamanı istifadə edilən avadanlıqlar dərhal tam şəkildə istismar vəziyyətinə gətirilməlidir və təlim məşqləri zamanı aşkar edilmiş hər hansı sıradançıxma halları və qüsurlar mümkün olduğu qədər tez bir müddətdə aradan qaldırılmalıdır.

3.6 Qapalı məkana giriş və xilasetmə haqqında təlim məşqləri (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.350(92))

3.6.1 Qapalı məkana giriş və xilasetmə təlim məşqləri Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış tövsiyələrdə verilmiş təlimatlara uyğun olaraq planlaşdırılmalı və təhlükəsiz şəkildə həyata keçirilməlidir*.

3.6.2 Hər bir qapalı məkana giriş və xilasetmə təlim məşqinə daxildir:

- .1 daxil olmaq üçün tələb olunan fərdi mühafizə avadanlıqlarının yoxlanılması və istifadəsi;
- .2 rabitə avadanlıqlarının və prosedurlarının yoxlanılması və istifadəsi;
- .3 qapalı məkamlarda atmosferin ölçülməsi üçün avadanlıqların yoxlanılması və istifadəsi;
- .4 xilasetmə avadanlıqlarının və prosedurlarının yoxlanılması və istifadəsi; və
- .5 Özünə gətirmək və ilk yardımın göstərilməsi metodları üzrə təlimat.

4 Gəmidə keçirilən təlim və göstərişlər (təlimatlar)

4.1 Gəminin xilasetmə avadanlıqlarının və onların vasitələrinin istifadəsi, o cümlədən, gəminin yanğınsöndürmə vasitələrinin istifadəsinə dair gəmidə keçirilən təlim mümkün olduğu qədər tez bir müddətdə lakin, ekipaj üzvləri gəmiyə gəldikdən sonra 2 həftədən gec olmayaraq keçirilməlidir. Halbuki, əgər ekipaj üzvü gəmidə növbəli qrafik əsasında işləyərsə, qeyd olunan təlim ekipaj üzvü gəmiyə ilk dəfə gəldikdən sonra 2 həftədən gec olmayaraq keçirilməlidir. Dənizdə gəminin yanğınsöndürmə vasitələrinin, xilasetmə avadanlıqlarının istifadəsinə dair təlimatların verilməsi təlim məşqi kimi eyni zaman intervalllarında həyata keçirilməlidir. Fərdi təlimatlandırma gəminin xilasetmə və yanğınsöndürmə vasitələrinin müxtəlif hissələrini əhatə edə bilər, lakin, bütün gəminin xilasetmə və yanğınsöndürmə vasitələrinə dair mövzular hər hansı 2 ay müddətində əhatə edilməlidir.

4.2 hər bir ekipaj üzvünə göstərişlər (təlimatlar) verilir və buraya aşağıdakılarla kifayətlənməyərək, daxildir:

.1 gəminin hava ilə doldurulan xilasedici sallarının istismarı və istifadəsi;

.2 hipotermiya problemləri, hipotermiyanın ilk yardımla müalicəsi və digər müvafiq ilk yardım prosedurları;

.3 kəskin hava şəraitində və kəskin dəniz şəraitində gəminin xilasetmə avadanlıqlarından istifadə üçün zəruri olan xüsusi göstərişlər;

.4 yanğınsöndürmə vasitələrinin istismarı və istifadəsi; və

.5 qeyd olunan yerlərə təhlükəsiz giriş üçün qapalı otaqlarla və gəmi prosedurlarla əlaqədar risklər Təşkilat tərəfindən işlənilmiş tövsiyələri* müvafiq şəkildə nəzərə almalıdır. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.350(92))

4.3 Şlüpbalka ilə suya endirilən xilasedici salların istifadəsi üzrə gəmidə keçirilən təlim qeyd olunan ləvazimatlarla (vasitələrlə) təchiz edilmiş hər bir gəmidə 4 aydan çox olmayan intervallarda təşkil olunmalıdır. Praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər buraya xilasedici salın hava ilə doldurulması və suya endirilməsi daxildir. Bu xilasedici sal gəminin xilasetmə avadanlıqlarının bir hissəsini təşkil etməyən yalnız təlim məqsədləri üçün nəzərdə tutulmuş xüsusi xilasedici saldan ibarət ola bilər; qeyd olunan xüsusi xilasedici sal görünən şəkildə işarələnir.

5 Qeydiyyat

Təlim toplantılarının keçirildiyi tarix, gəmini tərk etmək haqqında təlim məşqləri və yanğınla mübarizə üzrə təlim məşqləri, qapalı məkana giriş və xilasetmə üzrə təlim məşqləri (Bu sənəd tərəfindən daxil edilib: Res.MSC.350(92)), digər xilasetmə avadanlıqlarına dair təlim məşqləri və gəmidə şəxsi heyətin təlim hazırlığı üzrə məlumatlar Administrasiya tərəfindən müəyyən edildiyi kimi, sözügedən vaxta jurnalına qeyd edilməlidir. Əgər tam təlim toplantısı, təlim məşqi, yaxud təlim sessiyası təyin edilmiş tarixdə keçirilməzsə, təlim toplantısı, təlim məşqi, yaxud təlim sessiyasının vəziyyəti və həcmi barədə məlumatları əks etdirməklə, qeydlər daxil edilməlidir.

Qayda 20

İstismar hazırlığı, texniki qulluq və yoxlamalar (müayinələr)

1 Bu qayda bütün gəmilərə tətbiq edilir. Praktiki cəhətdən mümkün olduqda, 1 iyul 1986-cı il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilərdə 3.2, 3.3 və 6.2 sayılı bəndlərin tələbləri yerinə yetirilir.

2 İstismar hazırlığı

Gəmi limanı tərk etməzdən əvvəl və reys zamanı bütün vaxtlarda gəmidəki bütün xilasetmə avadanlıqları yaxşı işlək vəziyyətdə və dərhal istifadə üçün hazır vəziyyətdə olmalıdır.

3 Texniki qulluq

3.1 Xilasetmə avadanlıqlarına texniki qulluq, onların test yoxlamasından keçirilməsi və yoxlamalar (müayinələr) lazımi diqqət yetirməklə belə avadanlıqların etibarlığını təmin etməklə yerinə yetirilməlidir.

3.2 36 sayılı qaydanın tələblərinə uyğun olaraq gəmidə xilasetmə avadanlıqlarına texniki qulluq göstərilməsinə dair təlimatlar nəzərdə tutulmalı və müvafiq şəkildə texniki qulluq işləri yerinə yetirilməlidir.

3.3 Administrasiya 3.2 sayılı bəndin tələblərinə uyğun olaraq 36 sayılı qaydanın tələblərinin daxil olduğu gəmi üzrə texniki qulluq proqramını qəbul edə bilər.

4 Şlyupka tallarına texniki qulluq

Suya endirilmə zamanı istifadə olunan şlyupka talları dövrü şəkildə müayinədən keçirilməlidir* və bu zaman bloklardan keçən sahələrə xüsusi diqqət verilməlidir və onlar işlənilib-yeyildiyinə görə, yaxud 5 ildən çox olmayan müddətdən sonra (hansı daha tez baş verərsə) dəyişdirilməlidir.

5 Ehtiyat hissələr və əsaslı təmir ləvazimatları

Sürətlə köhnəlməyə məruz qalmış, yaxud istehlak edilmiş və mütəmadi dəyişdirilməsi tələb olunan xilasetmə avadanlıqları və onların komponentləri üçün ehtiyat hissələri və əsaslı təmir ləvazimatları nəzərdə tutulur.

6 Həftəlik müayinə

Aşağıdakı test yoxlamaları və müayinələr həftəlik yerinə yetirilir və onların nəticələri isə gəminin vaxta jurnalına qeyd edilir:

.1 istifadəyə hazır olduğuna təminat vermək üçün bütün xilasedici vasitələr, növbətçi xilasedici qayıqları və suya endirmə ləvazimatları (vasitələri) vizual şəkildə müayinə edilir. Bu müayinəyə daxildir (lakin, bunlarla məhdudlaşmır): qarmaqların vəziyyəti, onların xilasedici qayığa birləşməsinin vəziyyəti və yük altında ayırıcı mexanizmin etibarlı şəkildə və tam şəkildə çıxış (əvvəlki) vəziyyətində olduğunu yoxlamaq.

.2 xilasedici qayıqların və növbətçi xilasedici qayıqların bütün mühərrikləri 3 dəqiqədən az işləməli deyil, bir şərtlə ki, mühərriki işə salmaq üçün və işlətmək üçün tələb olunan minimum temperaturdan yüksək olmasın. Bu müddət ərzində sürət qutusunun və sürət qutusunun dəstəyinin qənaətbəxş şəkildə işlədiyini nümayiş etdirmək lazımdır. Əgər növbətçi xilasetmə qayığında quraşdırılmış xarici bort mühərrikinin xüsusi xassəsi onu avarlı vintin suya dalmış vəziyyətdə 3 dəqiqə müddətinə işləməsinə imkan verməzsə, uyğun su təchizatı təmin edilə bilər. Xüsusi hallarda, Administrasiya 1 iyul 1986-cı il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmiləri bu tələbin icrasından azad edə bilər;

.3 sərbəst şəkildə su üzərinə düşürülmə tipli xilasedici qayıqlar istisna olmaqla, yük gəmilərinin üzərindəki xilasedici qayıqlar göyertəsində heç kim olmadan saxlanıldığı mövqelərdən götürülməli və əgər hava və dəniz şərtləri imkan verərsə, suya endirmə ləvazimatlarının (vasitələrinin) qənaətbəxş işini nümayiş etdirmək üçün zəruri olan məsafəyə doğru hərəkət etdirilməlidir.

.4 ümumi qəza-xəbərdarlıq siqnalı test yoxlamasından keçirilməlidir.

7 Aylıq müayinə

7.1 Sərbəst şəkildə su üzərinə düşürülmə tipli xilasedici qayıqlar istisna olmaqla, bütün xilasedici qayıqlar əgər hava və dəniz şərtləri imkan verərsə, göyertəsində heç kim olmadan saxlanıldığı mövqelərdən çıxarılmalıdır.

7.2 xilasetmə avadanlıqlarının, o cümlədən, xilasedici qayıq avadanlıqlarının müayinəsi 36.1 sayılı qaydanın tələb etdiyi yoxlama siyahısından istifadə etməklə, onların bütövlüyü və yaxşı işləmə vəziyyətində olduğunu təmin etmək üçün yerinə yetirilməlidir. Müayinənin nəticələri gəminin vaxta jurnalına qeyd edilməlidir.

8 Hava ilə doldurulan xilasedici sallara, hava ilə doldurulan xilasedici jiletlərə, dəniz təxliyə sistemlərinə qulluq göstərilməsi və hava ilə doldurulan növbətçi xilasedici qayıqlarına texniki qulluq göstərilməsi və əsaslı təmiri

8.1 hər bir hava ilə doldurulan xilasedici sala, hava ilə doldurulan xilasedici jiletinə və dəniz təxliyə sisteminə aşağıdakı kimi xidmət göstərilir:

- .1 12 aydan çox olmayan vaxt intervallarında, bir şərtlə ki, bunun praktiki cəhətdən mümkün olmadığı hallarda Administrasiya bu müddəti 17 ayadək artıra bilsin; və
- .2 xidmət göstərən vasitələri (qurğuları) malik olan və onlardan yalnız etibarlı şəkildə təlim almış personalın istifadə etdiyi, onlara qulluq göstərilməsi səlahiyyətinə malik təsdiq edilmiş xidmət məntəqələrində*.

8.2 Dəniz təxliyə sistemlərinin növbəli şəkildə işə salınması

Əlavə olaraq, yaxud 8.1 sayılı bəndin tələb etdiyi dəniz təxliyə sistemlərinə xidmət göstərilən vaxt intervallarında, hər bir dəniz təxliyə sistemi Administrasiya tərəfindən razılaşdırılacaq intervallarda növbəli şəkildə işə salınmalıdır bir şərtlə ki, hər bir sistem ən azı hər altı aydan bir işə salınsın.

8.3 4 sayılı qaydaya uyğun olaraq yeni və müasir tipli hava ilə doldurulan xilasedici sal qurğularını təsdiq edən Administrasiya xidmət intervallarını artırmağa aşağıdakı şərtlərlə icazə verə bilər:

- .1 yeni və müasir tipli xilasedici sal qurğuları test yoxlamasından keçirilmə prosedurunun tələb etdiyi kimi, müddəti artırılmış xidmət intervalları ərzində eyni standartı qoruyub saxladığı təsdiq edildikdə.
- .2 Xilasedici sal sistem 8.1.1 sayılı bəndə müvafiq olaraq gəmidə diplomlu personal tərəfindən yoxlanılır.
- .3 Xidmət 5 il müddətindən artıq olmayan intervallarda Təşkilatın tövsiyələrinə müvafiq olaraq yerinə yetirilməlidir.*

8.4 hava ilə doldurulan növbətçi xilasedici qayıqların bütün əsaslı təmirləri və texniki qulluğu istehsalçının göstərişləri əsasında yerinə yetirilir. Qəza əsaslı təmirləri gəmidə aparmaq olar; halbuki, daimi əsaslı təmirlər təsdiq edilmiş xidmət məntəqəsində həyata keçirilir.

8.5 xilasedici sallara göstərilən xidmət intervallarının 8.3 sayılı bəndə müvafiq olaraq artırılmasına icazə verən Administrasiya I/5(b) sayılı qaydaya müvafiq olaraq qeyd olunan tədbir barədə Təşkilata məlumat verir.

9 Hidrostatik ayırıcı qurğular dövrü şəkildə xidmət göstərilməsi

Birdəfəlik istifadə üçün olan hidrostatik ayırıcı qurğulardan başqa, digər hidrostatik ayırıcı qurğulara aşağıdakı kimi xidmət göstərilir:

- .1 12 aydan çox olmayan vaxt intervallarında, bir şərtlə ki, bunun praktiki cəhətdən mümkün olmadığı hallarda Administrasiya bu müddəti 17 ayadək artıra bilsin*; və

.2 xidmət göstərən vasitələri (qurğuları) malik olan və onlardan yalnız etibarlı şəkildə təlim almış personalın istifadə etdiyi, onlara qulluq göstərilməsi səlahiyyətinə malik təsdiq edilmiş xidmət məntəqələrində

10 Saxlanma yerlərinin markalanması

Konteynerlər, konsollar, stellajlar və xilasetmə avadanlıqlarının digər analoji saxlanma yerləri Təşkilatın tövsiyələrinə müvafiq olaraq* qurğuların yerini və təyinatını göstərən simvollarla işarələnir. Əgər həmin yerdə birdən artıq qurğu yerləşdirilsə, həmin qurğuların sayı da göstərməlidir.

11 Xilasedici qayıqlara, növbətçi xilasedici qayıqlara və sürətli növbətçi xilasedici qayıqlara, suya endirmə vasitələrinə və ayırıcı mexanizmə hərtərəfli yoxlamalar (müayinə), istismar test yoxlamasından keçirilməsi, təmir və əsaslı təmir vasitəsilə texniki qulluq göstərilməsi

11.1 Suya endirmə vasitələri aşağıdakı kimi olmalıdır:

.1 müvafiq şəkildə, I/7 və ya I/8 sayılı qaydaların tələb etdiyi kimi, illik yoxlamalar zamanı hərtərəfli yoxlamalar əsasında; və

.2 11.1.1 sayılı bənddə qeyd edilən yoxlama başa çatdıqdan sonra, bucurqadların əyləci şlyupkaların maksimal suya endirilmə sürətində dinamik sınağa (yoxlamaya) məruz qalır. Tətbiq edilən yük xilasedici vasitələrin və ya növbətçi xilasetmə qayığının göyertəsində insan olmadan onların kütləsinə bərabər olmalıdır, lakin beş il müddətindən artıq olmayan intervallarda xilasedici vasitələrinin və ya növbətçi xilasetmə qayığının və onun insanlarla və avadanlıqlarla birgə 1.1 misli qədər ağırlığına bərabər olması barədə yükü sübut edən test yoxlaması yerinə yetirilməlidir.

.3 .2 sayılı bənddə qeyd edilən yoxlama başa çatdıqdan sonra, bucurqadların əyləci şlyupkaların maksimal suya endirilmə sürətində dinamik yoxlamaya məruz qalır. Tətbiq edilən yük xilasedici vasitələrin, yaxud növbətçi xilasetmə qayığının göyertəsində insan olmadan onların kütləsinə bərabər olmalıdır, lakin, beş il müddətindən artıq olmayan intervallarda xilasedici vasitələrinin, yaxud növbətçi xilasetmə qayığının və onun insanlarla və avadanlıqlarla birgə 1.1 misli qədər ağırlığına bərabər olması barədə yükü sübut edən test yoxlaması yerinə yetirilməlidir.

.4 Xilasedici qayıq və növbətçi xilasetmə qayığın ayırıcı mexanizmi, o cümlədən sürətli növbətçi xilasetmə qayığın ayırıcı mexanizmi və sərbəst düşən (şəkildə su üzərinə düşürülən) xilasedici qayığın ayırıcı (suya buraxma) sistemləri aşağıdakı kimi olmalıdır:

.1 I/7 və I/8 sayılı qaydaların tələb etdiyi kimi illik yoxlamalar zamanı hərtərəfli yoxlamalardan (müayinədən) və istismar testindən (yoxlamasından) keçir;

.2 yük altında ayırıcı mexanizm olduğu halda, ayırıcı mexanizm təmir edildiyi zaman göyertəsi insan və avadanlıqla tam şəkildə dolu olduğu zaman gəminin kütləsinin 1.1 misli qədər yük altında istismar test yoxlamasından keçir. Qeyd olunan təmir və istismar sınaq yoxlaması ən azı hər beş ildən bir aparılır; və

.3 11.2.2 sayılı bənddən asılı olmayaraq, sərbəst şəkildə su üzərinə düşürülən xilasedici qayığı suya buraxma sistemlərinin istismar test yoxlamasından keçirilməsi ya yalnız göyertədə idarəedici ekipaj ilə sərbəst şəkildə su üzərinə düşürülmə, yaxud da xilasedici

qayığı suya endirilmədən test yoxlaması vasitəsilə, Texniki qulluq, hərtərəfli müayinə, istismar test yoxlaması, təmir və əsaslı təmirə dair tələblər əsasında yerinə yetirilir.

.3 sayılı yarım-bənddən asılı olmayaraq, sərbəst şəkildə su üzərinə düşürülən xilasedici qayığı suya buraxma sistemlərinin istismar test yoxlamasından keçirilməsi ya yalnız göyərtədə idarəedici ekipaj ilə sərbəst şəkildə su üzərinə düşürülmə, yaxud da xilasedici qayığı simulyativ şəkildə suya endirilmə test yoxlaması vasitəsilə, Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlar* yerinə yetirilir.

11.2 Şlupbalka ilə suya endirilən xilasedici sal avtomatik təhlükəsizlik kəmərinin qarmaqları aşağıdakı kimi olmalıdır:

.1 I/7 və I/8 sayılı qaydaların tələb etdiyi kimi illik yoxlamalar zamanı hərtərəfli müayinədən və istismar test yoxlamasından keçir; və

.2 yük altında ayırıcı mexanizm olduğu halda, ayırıcı mexanizm təmir edildiyi zaman göyərtəsi insan və avadanlıqla tam şəkildə dolu olduğu zaman gəminin kütləsinin 1.1 misli qədər yük altında istismar test yoxlamasından keçir. Qeyd olunan təmir və istismar sınaq yoxlaması ən azı hər beş ildən bir aparılır.

.3 .yük altında ayırıcı mexanizm olduğu halda, ayırıcı mexanizm təmir edildiyi zaman göyərtəsi insan və avadanlıqla tam şəkildə dolu olduğu zaman gəminin kütləsinin 1.1 misli qədər yük altında istismar test yoxlamasından keçir. Qeyd olunan təmir və istismar sınaq yoxlaması ən azı hər beş ildən bir aparılır*.

1 iyul 1999-cu ildə, yaxud həmin tarixdən sonra göyərtədə quraşdırılmış xilasetmə avadanlıqları üçün, bu sənədə istinad edin: Xilasetmə avadanlıqlarının test yoxlamasından keçirilməsi haqqında redaktə edilmiş tövsiyələr, Bu sənədlə Təşkilatın Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən qəbul edilmişdir: MSC.81(70) sayılı qətnamə.

11.3 Xilasedici qayıqları və növbətçi xilasedici qayıqları, o cümlədən sürətli növbətçi xilasedici qayıqları I/7 və I/8 sayılı qaydaların tələb etdiyi kimi illik yoxlamalar zamanı hərtərəfli müayinədən və istismar test yoxlamasından keçir.

11.4 11.1-11.4 sayılı bəndlərin tələb etdiyi hərtərəfli müayinə, istismar test yoxlamasından keçirilməsi və təmir və 11.1-11.4 sayılı bəndlərdə müəyyən edilmiş avadanlıqlara texniki qulluq və əsaslı təmir işləri 36 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, Texniki qulluq, hərtərəfli müayinə, istismar test yoxlaması, təmir və əsaslı təmir üçün tələblərə və Gəmi ilə əlaqədar texniki qulluq üzrə göstərişlərə uyğun olaraq yerinə yetirilir.

II BÖLMƏ-SƏRNIŞIN GƏMİLƏRİ
(ƏLAVƏ TƏLƏBLƏRİ)
21 saylı qayda

Xilasedici vasitələr və növbətçi xilasedici qayıqları

1 Xilasedici vasitələr

1.1 Beynəlxalq reysləri, lakin, qısa olmayan beynəlxalq reysləri həyata keçirən sərnəşin gəmiləri təchiz edilir:

.1 Ümumi tutumu, göyertədəki insanların ümumi sayının ən azı 50% yerləşdirilməsi üçün kifayət edəcək qədər, bu məcəllənin 4.5, yaxud 4.6 saylı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq hər bir bortundan qismən, yaxud tamamilə üzəri örtülmüş xilasedici qayıqlar. Administrasiya xilasedici qayıqları onlara bərabər tutumda olan xilasedici sallarla əvəz edə bilər bir şərtlə ki, gəminin hər bortunda göyertədə yerləşən bütün şəxslərin ən azı 37.5%-ni yerləşdirmək üçün kifayət edəcək sayda xilasedici qayıq olsun. Hava ilə doldurulan, yaxud sərt (möhkəm) xilasedici sallar bu məcəllənin 4.2, yaxud 4.3 saylı bölməsinin tələblərinə cavab verməli və onlara gəminin hər bir bortunda bərabər şəkildə paylanmış suya endirmə ləvazimatları (vasitələri) xidmət göstərməlidir və

.2 Bundan əlavə, ümumi tutumu, göyertədəki insanların ümumi sayının ən azı 25% -nin yerləşdirilməsi üçün kifayət edəcək qədər, bu məcəllənin 4.2, yaxud 4.3 saylı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq, hava ilə doldurulan, yaxud sərt (möhkəm) xilasedici sallar. Bu xilasedici sallara gəminin hər bortunda 1.1.1 saylı bəndin tələblərinə uyğun olaraq nəzərdə tutulmuş, yaxud gəminin hər iki bortunda istifadə edilmək imkanına malik, təsdiq edilmiş ləvazimatların ekvivalentindən ibarət olan ən azı bir suya endirmə qurğusu xidmət göstərir. Halbuki, bu xilasedici salların quraşdırılması üçün 13.5 saylı qaydanın müddəalarının qarşılınması tələb olunmur.

1.2 Qısa beynəlxalq reysləri həyata keçirən sərnəşin gəmiləri təchiz edilir: (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.216(82))

.1 Ümumi tutumu, göyertədəki insanların ümumi sayının ən azı 30% yerləşdirilməsi üçün kifayət edəcək qədər, bu məcəllənin 4.5, yaxud 4.6 saylı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq hər bir bortundan qismən, yaxud tamamilə üzəri örtülmüş xilasedici qayıqlar. Xilasedici qayıqları praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər gəminin hər bir bortunda bərabər şəkildə paylanmalıdır. Bundan əlavə, hava ilə doldurulan, yaxud sərt (möhkəm) xilasedici sallar bu məcəllənin 4.2, yaxud 4.3 saylı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq elə bir ümumi tutuma malik olmalıdır ki, xilasedici qayığın tutumu ilə birgə xilasedici vasitələr göyertədə yerləşən bütün şəxsləri yerləşdirə bilsin. Xilasedici sallara gəminin hər bir bortunda bərabər şəkildə paylanmış suya endirmə ləvazimatları (vasitələri) xidmət göstərməlidir və

.2 Bundan əlavə, ümumi tutumu, göyertədəki insanların ümumi sayının ən azı 25% -nin yerləşdirilməsi üçün kifayət edəcək qədər, bu məcəllənin 4.2, yaxud 4.3 saylı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq, hava ilə doldurulan, yaxud sərt (möhkəm) xilasedici sallar. Bu xilasedici sallara gəminin hər bortunda 1.2.1 saylı bəndin tələblərinə uyğun olaraq nəzərdə tutulmuş, yaxud gəminin hər iki bortunda istifadə edilmək imkanına malik, təsdiq edilmiş ləvazimatların ekvivalentindən ibarət olan ən azı bir suya endirmə qurğusu xidmət göstərir. Halbuki, bu xilasedici salların quraşdırılması üçün 13.5 saylı qaydanın müddəalarının qarşılınması tələb olunmur.

1.3 (Bu sənəd tərəfindən ləğv edilib: Res.MSC.216(82) və yerdə qalan bəndlər müvafiq şəkildə yenidən nömrələnmişdir.)

1.3 gəminin tərək edilməsi barədə verilən siqnaldan, insanlar toplaşdıqdan və xilasedici jiletleri geyindikdən sonra 30 dəqiqə müddətində göyertədə yerləşən bütün şəxslər tərəfindən gəminin tərək edilməsi tələbini təmin edən bütün xilasedici vasitələri komplekt şəklində insanlarla və avadanlıqlarla birgə suya endirilmək bacarığına malik olmalıdır (**KR**: Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib Res.MSC.216(82))

1.4 1.1, yaxud 1.2 sayılı bəndin tələblərinə uyğun olaraq, göyertəsində yerləşən bütün insanların sayı 200-dən az olan, ümumi tutumu 500 tondan az olan sərnişin gəmiləri aşağıdakı tələblərə cavab verə bilər:

.1 bu məcəllənin 4.2, yaxud 4.3 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq onların hər bir bortunda ümumi tutumu göyertədə yerləşən bütün şəxslər üçün kifayət edən, hava ilə doldurulan, yaxud sərt (möhkəm) xilasedici sallar təchiz edilsin.

.2 əgər xilasedici sallar 1.4.1 sayılı bəndin tələb etdiyi kimi, bir açıq göyertə səviyyəsində bir bortdan digərinə asan şəkildə keçidi təmin edən mövqedə yerləşdirilməzsə, əlavə xilasedici sallar elə təchiz edilir ki, gəminin hər bir bortunun ümumi tutumu göyertədə yerləşən bütün şəxslərin 150%-ni yerləşdirmək imkanına malik olsun.

.3 əgər 2.2 sayılı bəndin tələb etdiyi növbətçi xilasetmə qayığı bu məcəllənin 4.5, yaxud 4.6 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq qismən, yaxud tamamilə üzəri örtülmüş xilasedici qayıqdan ibarət olarsa, onun tutumu 1.4.1 sayılı bəndin tələb etdiyi ümumi tutuma əlavə edilə bilər, bir şərtlə ki, gəminin hər bir bortunun ümumi tutumu göyertədə yerləşən bütün şəxslərin 150%-ni yerləşdirmək imkanına malik olsun.

.4 xilasedici vasitələrdən hər hansı birinin itdiyi, yaxud istismardan kənar vəziyyətə gəldiyi halda, gəminin hər bir bortunda kifayət sayda xilasedici vasitələr mövcud olmalı və onlar gəmidəki bütün insanları yerbəyer etmək üçün tək açıq göyertə səviyyəsində bir bortdan digərinə asan şəkildə keçidi təmin edən mövqedə yerləşdirilməlidir.

1.5 Bu məcəllənin 6.2 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq dəniz təxliyə sistemini, yaxud sistemlərini 1.1.1, yaxud 1.2.1 sayılı bəndin tələb etdiyi bərabər tutumda olan xilasedici sallarla və suya endirmə ləvazimatları (vasitələri) ilə əvəz etmək mümkündür.

2 Növbətçi xilasedici qayıqları

2.1 Ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan sərnişin gəmiləri bu məcəllənin 5.1 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq gəminin hər bir bortunda ən azı bir növbətçi xilasetmə qayığı olmalıdır.

2.2 Ümumi tutumu 500 tondan az olan sərnişin gəmiləri bu məcəllənin 5.1 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq ən azı bir növbətçi xilasetmə qayığına malik olmalıdır.

2.3 Xilasedici qayıq növbətçi xilasetmə qayığı kimi qəbul edilə bilər, bir şərtlə ki, o və onun suya endirilmə və sudan çıxarma qurğuları həmçinin növbətçi xilasetmə qayığının tələblərinə uyğun gəlsin. (Bu sənəd ilə əvəz olunub: Res.MSC.216(82))

3 Xilasedici salların suda yığılması

3.1 Sərnişin gəmilərində olan xilasedici qayıqların və növbətçi xilasedici qayıqların sayı göyərtədə olan bütün insanlar gəmini tərk etdiyi zaman hər bir xilasedici qayıq və ya növbətçi xilasedici qayıq tərəfindən suda altıdan artıq olmayan sayda xilasedici salı yığmağı üçün imkan yaratmaq məqsədilə kifayət qədər olmalıdır.

3.2 Qısa beynəlxalq reysləri həyata keçirən sərnişin gəmilərində olan xilasedici qayıqların və növbətçi xilasedici qayıqların sayı hər bir xilasedici qayıq və ya növbətçi xilasedici qayıq tərəfindən suda doqquzdən artıq olmayan sayda xilasedici salı yığmağı üçün imkan yaratmaq məqsədilə kifayət qədər olmalıdır. (bu sözlər "II-1/6.5 sayılı qaydada təsvir edilmiş arakəsmənin xüsusi standartları ilə uyğun gələn" bu sənəd tərəfindən ləğv edilib: Res.MSC.216(82))

22 sayılı qayda

Fərdi xilasetmə avadanlıqları

1 Xilasedici halqalar

1.1 Sərnişin gəmisində bu məcəllənin 7.1 sayılı qaydasının və 2.1 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq aşağıdakı cədvəldə göstərilmiş saydan az olmayaraq xilasedici halqa olmalıdır:

Gəminin uzunluğu, metrə	Xilasedici halqaların minimum sayı
60-dan kiçik	8
60 və 120-dən kiçik	12
120 və 180 -dən kiçik	18
180 və 240-dan kiçik	24
240 və böyük	30

1.2 7.1.3 sayılı qaydadan asılı olmayaraq, uzunluğu 60 m-dən kiçik sərnişin gəmiləri özüyənən işıqlar ilə təchiz olunmuş sayı altıdan çox olmayan xilasedici halqa olmalıdır.

2 Xilasedici jiletlər

2.1 7.2 sayılı qaydanın tələb etdiyi xilasedici jiletlərə əlavə olaraq, kimi, hər bir sərnişin gəmisini göyərtədə yerləşən bütün şəxslərin 5%-dən çox olmayan sayda xilasedici jiletlərə malik olmalıdır. Bu xilasedici jiletlər göyərtədə, yaxud toplaşma məntəqələrində görünən yerlərdə yerləşdirilməlidir.

2.2 Əgər sərnişinlər üçün xilasedici jiletlər ictimai otaqlarla toplaşma məntəqələri arasındakı birbaşa yollardan uzaqda yerləşərsə, bu sərnişinlər üçün əlavə xilasedici jiletlər 7.2.2 sayılı qayda əsasında tələb olunan ya ictimai otaqlarda, toplaşma məntəqələrində, yaxud da onların birbaşa yolları arasında yerləşdirilməlidir. Xilasedici jiletlər elə yerləşdirilməlidir ki, onların paylanması və geyinilməsi toplaşma məntəqələrinə doğru və xilasedici vasitələri yükləmə məntəqələri istiqamətində mütəşəkkil hərəkətə maneçilik törətməsin.

3 Xilasedici jiletin işıqları

3.1 Bütün sənişin gəmilərində hər bir xilasedici jiletə bu məcəllənin 2.2.3 sayılı bəndinin tələblərinə uyğun olaraq işıq quraşdırılmalıdır.

3.2 1 iyul 1998-ci ildən əvvəl sənişin gəmilərində xilasedici jiletlərə quraşdırılmış və bu məcəllənin 2.2.3 sayılı bəndinin tələblərinə cavab verməyən işıqlar o halda qəbul edilə bilər ki, xilasedici jiletlərin işıqları mütəmadi şəkildə və ya 1 iyul 2002-ci il tarixdən sonra (hansı daha tez baş verərsə) ilkin dövrü yoxlamayadək dəyişdirilsin.

4 Hidro-kostyumlar və istidən mühafizə ləvazimatları

4.1 Bütün sənişin gəmilərində bu məcəllənin 2.3 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq, hər bir xilasedici qayıq üçün ən azı üç dəst hidro-kostyum olmalıdır. Bundan əlavə, istilikdən mühafizə ləvazimatı bu məcəllənin 2.5 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq hidro-kostyumu olmayan hər bir şəxs üçün xilasedici qayıqda yerləşdirilməlidir. Bu hidro-kostyumlar və istidən mühafizə ləvazimatları aşağıdakı kimi daşınmalıdır:

.1 insanlar üçün, tam şəkildə, yaxud qismən üzəri örtülmüş xilasedici qayıqlarda; yaxud

.2 əgər gəmi daim isti iqlimlərdə reyslər həyata keçirirsə,* Administrasiyanın fikrincə, əgər onlar zəruri olmazsa.

4.2 4.1.1 bəndinin müddəaları bu məcəllənin 4.5, yaxud 4.6 sayılı bölməsinin tələblərinə cavab verməyən, qismən, yaxud tamamilə üzəri örtülmüş xilasedici qayıqlar üçün tətbiq edilir, bir şərtlə ki, onlar 1 iyul 1986-cı il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilərdə quraşdırılmış olsun.

23 sayılı qayda

Xilasedici vasitələr və növbətçi xilasetmə qayığı yükləmə qurğuları

1 sənişin gəmilərində, xilasedici vasitələrin yükləmə qurğuları aşağıdakı məqsədlər üçün konstruksiya edilməlidir:

.1 bütün xilasedici qayıqların birbaşa ya saxlanıldığı mövqedən, yaxud da yükləmə göyertəsindən yüklənməsi və suya endirilməsi, lakin, hər ikisindən olmaz; və

.2 Şlupbalka ilə suya endirilən xilasedici salların ya saxlanıldığı mövqenin dərhal yanından, yaxud da 13.5 sayılı qaydanın tələblərinə uyğun olaraq suya endirilmədən əvvəl xilasedici salın yerinin dəyişdiyi mövqedən yüklənməsi və suya endirilməsi.

2 Növbətçi xilasetmə qayığın qurğuları elə olmalıdır ki, növbətçi xilasetmə qayığı ona təhkim edilmiş ekipaj üzvləri ilə birgə saxlanıldığı (quraşdırıldığı) mövqedən birbaşa yüklənməsi və suya endirilməsi mümkün olmalıdır.

1.1 sayılı bəndin tələblərindən asılı olmayaraq, əgər növbətçi xilasetmə qayığı həmçinin xilasedici qayıqdan ibarət olarsa və əgər digər xilasedici qayıqların yüklənməsi və suya endirilməsi yükləmə göyertəsindən həyata keçirilərsə, o halda, qurğular elə olmalıdır ki,

növbətçi xilasetmə qayığını həmçinin yükləmə göyertəsindən yüklənməsi və suya endirilməsi mümkün olsun.

24 sayılı qayda

Xilasedici vasitələrin quraşdırılması (yerləşdirilməsi)

Sərnişin gəmisində xilasedici vasitələrin quraşdırıldığı yüksəklik 13.1.2 sayılı qaydanın tələblərini, xaricə çıxış vasitələrinə dair II-2/28 sayılı qaydanın tələblərini*, gəminin ölçüsünü və nəzərdə tutulmuş istismar sahəsində rast gəlmək ehtimalı olan hava şərtlərini nəzərə almalıdır. Şlupbalka ilə suya endirilən xilasedici vasitələr üçün, yükləmə mövqeyində xilasedici vasitələr ilə şlupbalkanın (yaxud kran-balkanın) qurtaracağıının hündürlüyü praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər, suyun səviyyəsindən (su xəttindən) 15 m-dən hündür olmalı deyil (gəminin ən yüngül istismar yükü vəziyyətində).

25 sayılı qayda

Təlim toplantısı məntəqələri

Hər bir sərnişin gəmisi 11 sayılı qaydanın tələblərinə uyğun olmaqla yanaşı, aşağıdakı xüsusiyyətlərə malik sərnişin toplaşma məntəqələrinə malik olmalıdır:

.1 toplaşma məntəqələri ilə yükləmə məntəqələrinin eyni yerdə yerləşdiyi hallar istisna olmaqla, yükləmə məntəqəsinin yaxınlığında yerləşməli və sərnişinləri yükləmə məntəqəsinə asan şəkildə girişini təmin etməli; və

.2 Sərnişinləri toplamaq və təlimatlandırmaq üçün kifayət qədər geniş, lakin, hər bir sərnişin üçün ən azı 0.35m² sahəsi olan otağa malik olmalıdır.

26 sayılı qayda

Ro-ro sərnişin gəmiləri üçün əlavə tələblər

1 Bu qayda bütün ro-ro sərnişin gəmiləri üçün tətbiq edilir. Həmin ro-ro sərnişin gəmiləri aşağıdakı tarixlərdə inşa edilib:

.1 1 iyul 1998-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 və 5 sayılı bəndin tələblərinə cavab verməlidir;

.2 1 iyul 1986-cı il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra və 1 iyul 1998-ci ildən əvvəl, 1 iyul 1998-ci il tarixdən sonra ilkin dövrü yoxlamadan gec olmayaraq 5 sayılı bəndin tələblərinə cavab verməlidir və 1 iyul 2000-ci ildən sonra ilkin dövrü yoxlamadan gec olmayaraq 2.3, 2.4, 3 və 4 sayılı bəndlərin tələblərinə cavab verməlidir.

.3 1 iyul 1986-cı il tarixdən əvvəl, 1 iyul 1998-ci il tarixdən sonra ilkin dövrü yoxlamadan gec olmayaraq 5 sayılı bəndin tələblərinə cavab verməlidir və 1 iyul 2000-ci ildən sonra ilkin dövrü yoxlamadan gec olmayaraq 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 və 4 sayılı bəndlərin tələblərinə cavab verməlidir.

.4 1 iyul 2004-cü il tarixdən əvvəl, həmin tarixdə və həmin tarixdən sonra ilkin yoxlamadan gec olmayaraq, 2.5 sayılı bəndin tələblərinə cavab verməlidir.

2 Xilasedici sallar

2.1 Bu məcəllənin 6.2 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq ro-ro sərnişin gəmisinin xilasedici sallarına dəniz təxliyə sistemləri və bu məcəllənin 6.1.5 sayılı bəndin tələblərinə uyğun olaraq gəminin hər bir bortunda bərabər şəkildə paylanmış suya endirmə ləvazimatları (vasitələri) xidmət göstərir.

2.2 Ro-ro sərnişin gəmilərində hər bir xilasedici sal 13.4 sayılı qaydanın tələblərinə uyğun olaraq sərbəst su üzərinə çıxmaq üçün yerləşdirilmə qurğuları ilə təchiz edilir.

2.3 Ro-ro sərnişin gəmilərində hər bir xilasedici sal bu məcəllənin 4.2.4.1, yaxud 4.3.4.1 sayılı bəndinin tələblərinə uyğun olaraq eniş apparelləri (rampaları) ilə təchiz edilir.

2.4 Ro-ro sərnişin gəmilərində hər bir xilasedici sal hansı tərəfə üzdüyündən asılı olmayaraq, dalğaya qarşı davamlı olan və təhlükəsiz idarə edilmək qabiliyyətinə malik, ya avtomatik şəkildə özü bərpa prosesini keçən, yaxud da tent ilə ikitərəfli olan xilasedici soldan ibarət olmalıdır. Alternativ olaraq, xilasedici qayıqlarla təchiz edilməmiş insanların ən azı 50% -ni yerləşdirmək üçün qeyd olunan ümumi tutuma malik xilasedici salların adi komplektinə əlavə olaraq, gəmidə avtomatik şəkildə özü bərpa prosesini keçən, yaxud ikitərəfli tentə malik xilasedici sallar olmalıdır. Bu əlavə xilasedici salların tutumu göyertədə yerləşən bütün şəxslər ilə xilasedici qayıqlarla təchiz edilmiş insanların ümumi sayı arasındakı fərqə əsaslanır. Hər bir belə xilasedici sal Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş tövsiyələri nəzərə almaqla Administrasiya tərəfindən təsdiq edilməlidir.*

2.5 Ro-ro sərnişin gəmilərində daşınan xilasedici sallarda qəzaya uğrayanların yerini müəyyənləşdirici qurğu quraşdırılmalıdır (hər dörd xilasedici salın biri üçün bir ədəd qəzaya uğrayanların yerini müəyyənləşdirici qurğu əmsalında). Qəzaya uğrayanların yerini müəyyənləşdirici qurğu xilasedici salın daxilində elə montaj edilməlidir ki, xilasedici sal işə salınmış vəziyyətdə olduğu zaman onun antenası dəniz səviyyəsindən bir metrədən yuxarı yerləşməlidir, lakin, ikitərəfli tentə malik xilasedici sallar üçün qəzaya uğrayanların yerini müəyyənləşdirici qurğu elə quraşdırılmalıdır ki, xilas edilən şəxslər tərəfindən o, quraşdırılmaq üçün asanlıqla əlçatımlı olsun. Hər bir qəzaya uğrayanların yerini müəyyənləşdirici qurğu təşkil edilməlidir xilasedici sal işlək vəziyyətə gəldiyi zaman onu əl ilə montaj etmək mümkün olsun. Qəzaya uğrayanların yerini müəyyənləşdirici qurğularla təchiz edilmiş xilasedici salların konteynerləri aydın şəkildə işarələnməlidir.” (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.256(84))

3 Sürətli növbətçi xilasedici qayıqları

3.1 of on a ro-ro sərnişin gəmisində növbətçi xilasedici qayıqların ən azı biri bu məcəllənin 5.1.4 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq sürətli növbətçi xilasetmə qayığından ibarət olmalıdır. (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.216(82)).

3.2 Hər bir sürətli növbətçi xilasetmə qayığının bu məcəllənin 6.1.7 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq müvafiq suya endirmə qurğusu xidmət etməlidir.* (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.216(82)).

3.3 Hər bir sürətli növbətçi xilasetmə qayığının ən azı iki ekipaj üzvü Dənizçilərin hazırlanmasına, onlara diplom verilməsinə və növbə çəkmək haqqında məcəllənin (STCW) və Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş tövsiyələrin***, o cümlədən, bu xilasedici vasitəsinin müxtəlif şəraitlərdə və vəziyyətlərdə xilasetmə, sallarla davranmaq, manevr etmək və istismarına və çevrildikdən sonra əvvəlki vəziyyətinə qayıtması ilə əlaqədar bütün cəhətləri nəzərə alaraq mütəmadi şəkildə təlim hazırlığı və təlim məşqini keçməlidir.

3.4 Əgər 1 iyul 1997--ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş ro-ro sərnəşin gəmisinin tərtibatı və ya ölçüsü 3.1 sayılı bəndin tələb etdiyi sürətli növbətçi xilasetmə qayığının quraşdırılmasının qarşısını alarsa, mövcud xilasedici qayığının yerinə sürətli növbətçi xilasetmə qayığını quraşdırmaq olar və o, növbətçi xilasetmə qayığı kimi, yaxud qəza hallarında qayıq kimi istifadə edilə bilər (əgər gəmilər 1 iyul 1986-cı il tarixdən əvvəl inşa olunarsa), bir şərtlə ki, aşağıdakı şərtlərin hamısı qarşılanmış olsun:

- .1 quraşdırılmış sürətli növbətçi xilasetmə qayığına 3.2 sayılı bəndin müddəalarına cavab verən suya endirmə qurğusunun köməyi ilə xidmət göstərilir;
- .2 Yuxarıdakı əvəzetmə səbəbindən xilasedici vasitələrin itirilmiş tutumu ən azı əvəz edilmiş xilasedici qayığın xidmət göstərdiyi bərabər sayda insanı daşımaq bacarığına malik xilasedici salların quraşdırılması ilə kompensasiya edilir; və
- .3 qeyd olunan xilasedici sallara mövcud suya endirmə ləvazimatları (vasitələri), yaxud dəniz təxliyə sistemləri tərəfindən xidmət göstərilir.

4 Xilasedici vasitələr*

4.1 Hər bir ro-ro sərnəşin gəmisi xilas edilən şəxslərin sudan çıxarılması və onların xilasetmə vahidlərindən, yaxud xilasedici vasitələrdən gəmiyə köçürülməsi üçün səmərəli vasitələrlə təchiz edilir.

4.2 Xilas edilən şəxslərin gəmiyə köçürülməsi üçün vasitələr dəniz təxliyə sisteminin bir hissəsini təşkil edə bilər, yaxud, xilasetmə məqsədləri üçün nəzərdə tutulmuş sistemin bir hissəsindən ibarət ola bilər.

4.3 Əgər dəniz təxliyə sisteminin enişi xilas edilən şəxsləri gəminin göyərtəsinə köçürmək üçün vasitələr kimi nəzərdə tutularsa, həmin enişi qalxmağa yardım məqsədilə kanat yollar, yaxud pilləkənlər təchiz edilir.

5 Xilasedici jiletlər

5.1 7.2 və 22.2 qaydanın tələblərindən asılı olmayaraq, toplaşma məntəqələrinin yaxınlığında kifayət sayda xilasedici jiletlər yerləşdirilməlidir ki, sərnəşinlər xilasedici jiletləri götürmək üçün kayutlarına qayıtmalı olmasın.

5.2 Ro-ro sərnəşin gəmilərində, bu məcəllənin 2.2.3 sayılı bəndinin tələblərinə uyğun olaraq hər bir xilasedici jiletdə işıq quraşdırılmalıdır.

27 sayılı qayda

Sərnəşinlər haqqında məlumatlar

1 Bütün sərnəşin gəmilərindəki şəxslərin hamısı gəmi yola düşməzdən əvvəl sayılır.

2 Fövqəladə hallarda xüsusi qayğıya, yaxud köməyə ehtiyacı olduğu bəyan edilmiş şəxslər haqqında məlumatlar qeydə alınır və kapitana yönləndirilir.

3 Bundan əlavə, 1 yanvar 1999-cu il tarixdən gec olmayaraq, axtarış və xilasetmə məqsədləri üçün gəmidəki bütün şəxslərin adları və cinsləri haqqında məlumatlar yaşlılarla, uşaqlarla və körpələrlə bağlı məlumatlarla birgə qeydə alınır.

4 Bu informasiya 1, 2 və 3 sayılı bəndlərin tələb etdiyi kimi, sahilə saxlanılır və axtarış və xilasetmə xidmətləri üçün lazım olduğu zaman dərhal istifadə məqsədilə həmişə hazır

vəziyyətdə olur.

5 Əgər qeyd olunan gəmilərin qrafik üzrə reysləri qeyd olunan hesabatların hazırlanmasını praktik cəhətdən mümkünsüz edərsə, Administrasiyalar sərnişin gəmilərini 3 sayılı bəndin tələblərini yerinə yetirməkdən azad edə bilər.

28 sayılı qayda

Vertolyot üçün enmə və sərnişin götürmə meydançası

1 Bütün ro-ro sərnişin gəmiləri Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş, Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş tövsiyələri nəzərə almaqla vertolyot üçün enmə və sərnişin götürmə meydançası ilə təchiz edilir.*

2 1 iyul 1999-cu il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, 130 m və daha uzun olan ro-ro** sərnişin gəmilərində Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş və Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş tövsiyələri nəzərə almaqla vertolyot üçün enmə meydançası quraşdırılmalıdır.***

29 sayılı qayda

Sərnişin gəmilərinin kapitanları üçün qərar qəbul etməyə dəstək sistemi

1 Bu qayda bütün sərnişin gəmilərinə tətbiq edilir.

1 iyul 1997 -ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş sərnişin gəmiləri 1 iyul 1999-cu il tarixdən sonra ilkin dövrü yoxlamadan gec olmayaraq bu qaydaların tələblərinə cavab verməlidir.

2 bütün sərnişin gəmilərində, fəvqəladə hallarda qərar qəbul etməyə dəstək sistemi naviqasiya körpüsündə təchiz edilir.

3 Bu sistem, minimum şəkildə, fəvqəladə hallar üzrə kağızda çap edilmiş tədbirlər planından, yaxud planlarından ibarət olmalıdır.* Əvvəlcədən görmək mümkün olan bütün fəvqəladə hallar, o cümlədən, aşağıdakı əsas fəvqəladə hallar qrupları (lakin, bunlarla məhdudlaşmayaraq) ilə yanaşı, fəvqəladə hallar üzrə tədbirlər planında, yaxud planlarında əks etdirilir:

.1 yanğın;

.2 gəminin zədələnməsi;

.3 çirklənmə;

.4 gəminin təhlükəsizliyi və onun sərnişinləri və ekipajının təhlükəsizliyi üçün təhlükə törədən qanunsuz hərəkətlər;

.5 insanların başına fəlakətlərin gəlməsi;

.6 yük ilə əlaqədar qəzalar; və

.7 digər gəmilərə fəvqəladə hallar zamanı köməklik göstərilməsi.

4 Fəvqəladə hallar üzrə tədbirlər planında, yaxud planlarında göstərilən fəvqəladə hallar üzrə prosedurlar hər hansı fəvqəladə halların birləşməsinin idarə edilməsi zamanı kapitanların qərar qəbul etməsinə dəstək vermək imkanına malik olmalıdır.

5 Fövqəladə hallar üzrə tədbirlər planı, yaxud planları eyni struktura malik olmalı və istifadəsi sadə olmalıdır. Müvafiq olduqda, sənişin gəmisinin reys zamanı zədəyə qarşı davamlılığı üçün hesablanmış faktiki yüklənmə vəziyyətindən zədələnmə hadisəsinin nəzarətə götürülməsi məqsədləri üçün istifadə edilir.

6 Fövqəladə hallar üzrə kağızda çap edilmiş tədbirlər planına, yaxud planlarına əlavə olaraq, Administrasiya həmçinin qərar qəbul etməyə dəstək sisteminin naviqasiya körpüsündə quraşdırılmış kompüterləşdirilmiş variantından istifadəni qəbul edə bilər, belə ki, əvvəlcədən görmək mümkün olan fövqəladə hallarda yerinə yetirilməli olan tövsiyə edilmiş tədbirlər planının siyahısını təqdim etmək bacarığına malik olan bu sistemdə fövqəladə hallar üzrə tədbirlər planı, yaxud planları, prosedurları, yoxlama siyahıları və s. dair bütün məlumatlar yer alıb.

30 sayılı qayda

Təlim məşqləri

1 Bu qayda bütün sənişin gəmilərinə tətbiq edilir.

2 sənişin gəmilərində, an gəmini tərk etmək haqqında təlim məşqi və yanğınlı mübarizə haqqında təlim məşqi hər həftədən bir keçirilir. Bütün ekipaj üzvlərinin hər bir təlim məşqində iştirak etməyi tələb olunmur lakin, hər bir ekipaj üzvü 19.3.2 sayılı qaydada tələb olduğu kimi, hər ay gəmini tərk etmək haqqında təlim məşqində və yanğınlı mübarizə haqqında təlim məşqində iştirak etməlidir. Sənişinlərə bu cür təlim məşqlərində iştirak etmək təkidlə tövsiyə olunur.

3 Zədələnmənin nəzarəti üzrə təlim məşqləri II-1/19-1 sayılı qaydada tələb edildiyi kimi keçirilir. (Əlavə edilib Res.MSC.421(98))

III BÖLMƏ -YÜK GƏMİLƏRİ
(ƏLAVƏ TƏLƏBLƏR)

31 sayılı qayda

Xilasedici vasitələr və növbətçi xilasedici qayıqları

1 Xilasedici vasitələr

1.1 Yük gəmiləri təchiz edilir:

.1 bu məcəllənin 4.6 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq, bir, yaxud daha çox sayda tamamilə üzəri örtülmüş xilasedici qayığın hər bir bortunda göyertəsində olan bütün şəxslərin yerləşdirilməsi üçün kifayət edəcək ümumi tutuma malik; və

.2 Bundan əlavə, bir, yaxud daha çox sayda hava ilə doldurulan, yaxud sərt (məhkəm) xilasedici sallar, bu məcəllənin 4.2, yaxud 4.3 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq, kütləsi 185 kq-dan az olan və gəmidəki bütün insanları yerbəyer etmək üçün qeyd edilən tutumda olmalı, tək açıq göyertə səviyyəsində bir bortdan digərinə asan şəkildə keçidi təmin edən mövqedə yerləşdirilməlidir. Əgər xilasedici sal, yaxud xilasedici sallar 185 kq-dan az kütləyə malik olmazsa, tək açıq göyertə səviyyəsində bir bortdan digərinə asan şəkildə keçidi təmin edən mövqedə yerləşməzsə, gəmidəki bütün insanları yerbəyer etmək üçün qeyd edilən tutum kifayət etməlidir. (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.216(82))

1.2 1.1 sayılı bəndin tələblərinə əməl etmək əvəzinə, yük gəmiləri aşağıdakılara malik

ola bilər:

.1 bir, yaxud daha çox sayda sərbəst şəkildə su üzərinə düşürülmə tipli xilasedici qayıqları, bu məcəllənin 4.7 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq, gəminin kormasından sərbəst şəkildə su üzərinə düşürülmək bacarığına malik, ümumi tutumu gəmidəki bütün insanları yerbəyer etmək üçün qeyd edilən tutumda olmalı; və

.2 Bundan əlavə, bir, yaxud daha çox sayda hava ilə doldurulan, yaxud sərt (məhkəm) xilasedici salları bu məcəllənin 4.2, yaxud 4.3 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq, gəminin hər bir bortunda, ümumi tutumu gəmidəki bütün insanları yerbəyer etmək üçün qeyd edilən tutumda olmalı. Gəminin ən azı bir bortundan yerləşən xilasedici sallarına suya endirmə ləvazimatları (vasitələri) tərəfindən xidmət göstərilməlidir.

1.3 1.1, yaxud 1.2 sayılı bəndin tələblərinə əməl etmək əvəzinə, neft tankerlərindən, kimyəvi maddələr daşıyan tankerlərdən və qaz daşıyan tankerlərdən başqa, 85 m-dən qısa olan digər yük gəmiləri may aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir:

.1 bu məcəllənin 4.2, yaxud 4.3 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq, onlar gəminin hər bir bortunda, bir, yaxud daha çox sayda hava ilə doldurulan, yaxud sərt (məhkəm) xilasedici sallarına malik olmalı və ümumi tutumu gəmidəki bütün insanları yerbəyer etmək üçün qeyd edilən tutumda olmalı;

.2 əgər xilasedici salları 1.3.1 sayılı bəndin tələb etdiyi kimi, 185 kq-dan az kütləyə malik olarsa və tək açıq göyertə səviyyəsində bir bortdan digərinə asan şəkildə keçidi təmin edən mövqedə yerləşərsə, əlavə xilasedici salları təchiz edilir ki, gəminin hər bir bortunun ümumi tutumu göyertədə yerləşən bütün şəxslərin 150%-ni yerləşdirmək imkanına malik olsun; (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.216(82)).

.3 əgər 2 sayılı bəndin tələb etdiyi növbətçi xilasetmə qayığı bu məcəllənin 4.6 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq qismən, yaxud tamamilə üzəri örtülmüş xilasedici qayıqdan ibarət olarsa, onun tutumu 1.3.1 sayılı bəndin tələb etdiyi ümumi tutuma əlavə edilə bilər, bir şərtlə ki, gəminin hər bir bortunun ümumi tutumu göyertədə yerləşən bütün şəxslərin 150%-ni yerləşdirmək imkanına malik olsun.

.4 xilasedici vasitələrdən hər hansı birinin itdiyi, yaxud istismardan kənar vəziyyətə gəldiyi halda, gəminin hər bir bortunda kifayət sayda xilasedici vasitələr mövcud olmalı, o cümlədən, kütləsi 185 kq-dan az olan və gəmidəki bütün insanları yerbəyer etmək üçün qeyd edilən tutumda olmalı, tək açıq göyertə səviyyəsində bir bortdan digərinə asan şəkildə keçidi təmin edən mövqedə yerləşdirilməlidir. (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.216(82))

1.4 Gəminin kormasının qurtaracağından ən yaxınlıqdakı xilasedici vasitələrə dək üfüqi məsafənin 100 m-dən böyük olduğu yük gəmiləri 1.1.2 və 1.2.2 sayılı bəndlərin tələb etdiyi xilasedici sallarına əlavə olaraq, xilasedici sala malik olmalıdır, belə ki, o, gəminin burun, yaxud korma hissəsindən praktiki cəhətdən mümkün qədər uzaqda yerləşməlidir, yaxud bir xilasedici sal mümkün qədər burun hissədən uzaqda, digəri isə korma hissədən uzaqda yerləşməlidir. Qeyd olunan xilasedici salı, yaxud xilasedici salları etibarlı şəkildə bərkitmək lazımdır ki, onları əl ilə azad etmək (açmaq) mümkün olsun və onların təsdiq edilmiş tipli suya endirilmə qurğusuna malik olmağına ehtiyac yoxdur.

1.5 16.1.1 sayılı qaydada adı çəkilən xilasedici vasitələr istisna olmaqla, gəminin tərk

edilməsi barədə verilən siqnalıdan, insanlar toplaşdıqdan və xilasedici jiletləri geyindikdən sonra 30 dəqiqə müddətində göyertədə yerləşən bütün şəxslər tərəfindən gəminin tərk edilməsi tələbini təmin edən bütün xilasedici vasitələri komplekt şəklinə insanlarla və avadanlıqlarla birgə suya endirilmək bacarığına malik olmalıdır

1.6 Zəhərli buxarlar, yaxud qazlar ifraz edən yüklərin* daşıyan kimyəvi maddələr daşıyan tankerlər və qaz daşıyan tankerlər, bu məcəllənin 4.6 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq, tamamilə üzəri örtülmüş xilasedici qayıqların əvəzinə, 4.8 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq sıxılmış hava ilə işləyən, müstəqil hava təminatı sistemli xilasedici qayıqlara malik olmalıdır.

1.7 Alışma temperaturu (qapalı puta testi ilə) 60°C-dən artıq olmayan yükləri daşıyan neft tankerləri, kimyəvi maddələr daşıyan tankerlər və qaz daşıyan tankerlər bu məcəllənin 4.6 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq tamamilə üzəri örtülmüş xilasedici qayıqların əvəzinə, bu məcəllənin 4.9 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq yanğından mühafizə edən xilasedici qayıqlara malik olmalıdır.

1.8 1.1 sayılı bəndin tələblərindən asılı olmayaraq, qalama (balker) yük gəmiləri IX/1.6 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş 1 iyul 2006 bəndin tələblərinə uyğun gəlməlidir 1.2.

2 Növbətçi xilasedici qayıqları

Yük gəmiləri bu məcəllənin 5.1 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq ən azı bir növbətçi xilasetmə qayığına malik olmalıdır. Xilasedici qayıq növbətçi xilasetmə qayığı kimi qəbul edilə bilər, bir şərtlə ki, o və onun suya endirilmə və sudan çıxarma qurğuları həmçinin növbətçi xilasetmə qayığının tələblərinə uyğun gəlsin. (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.216(82))

3 Xilasedici qayıqlara əlavə olaraq, 1 iyul 1986 -cı il tarixdən əvvəl inşa edilmiş yük gəmiləri malik olmalıdır:

.1 gəminin hər iki bortundan suya endirmək mümkün olan və ümumi tutumu gəmidəki bütün insanları yerbəyer etmək üçün qeyd edilən tutumda olan bir, yaxud daha çox sayda xilasedici sal. Xilasedici sal, yaxud xilasedici sallar gəmi batdığı zaman xilasedici salı avtomatik şəkildə gəmidən açmaq üçün calaq ipləri, yaxud onlara bərabər növdə olan təhlükəsiz bərkidici vasitələr ilə təchiz edilməlidir.

.2 Əgər gəminin kormasının qurtaracağından ən yaxınlıqdakı xilasedici vasitələrədək üfqi məsafə 100 m-dən böyük olarsa, 3.1 sayılı bəndlərin tələb etdiyi xilasedici sallara əlavə olaraq, xilasedici sal gəminin burun, yaxud korma hissəsindən praktiki cəhətdən mümkün qədər uzaqda yerləşməlidir, yaxud bir xilasedici sal mümkün qədər burun hissədən uzaqda, digəri isə korma hissədən uzaqda yerləşməlidir.

3.1 sayılı bəndin tələblərindən asılı olmayaraq, qeyd olunan xilasedici sal, yaxud xilasedici sallar əl ilə azad etmə (açılma) imkanına malik olmaq üçün təhlükəsiz şəkildə bərkitmək olar.

32 sayılı qayda

Fərdi xilasetmə avadanlıqları

1 Xilasedici halqalar

1.1 Yük gəmilərində bu məcəllənin 7.1 sayılı qaydasının və 2.1 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq aşağıdakı cədvəldə göstərilmiş saydan az olmayaraq xilasedici halqa olmalıdır:

Gəminin uzunluğu, metrə	Xilasedici halqaların minimum sayı
100-dən kiçik	8
100 və 150-dən kiçik	10
150 və 200-dən kiçik	12
200 və böyük	14

1.2 Tankerlərə xilasedici halqalar üçün özünəyaran işıqlar 7.1.3 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi elektrik batareya növü olmalıdır.

2 Xilasedici jiletin işıqları

2.1 Bu bənd bütün yük gəmilərinə tətbiq edilir. Yük gəmilərində hər bir xilasedici jiletə bu məcəllənin 2.2.3 sayılı bəndinin tələblərinə uyğun olaraq işıq quraşdırılmalıdır.

2.2 1 iyul 1998-ci il tarixədək xilasedici jiletlərdə bu məcəllənin 2.2.3 sayılı bəndinin tələblərinə tam şəkildə cavab verməyən işıqların quraşdırılmasına Administrasiya bir şərtlə icazə verə bilər ki, həmin xilasedici jiletin işığı normal şəkildə, yaxud 1 iyul 2001-cı il tarixdən sonra ilkin dövrü yoxlamaya kimi dəyişdirilsin (ən tez hansı baş verərsə).

3 Hidro-kostyumlar

3.1 Bu bənd bütün yük gəmilərinə tətbiq edilir.

Halbuki, 1 iyul 2006-cı il tarixdən əvvəl inşa edilmiş yük gəmiləri ilə əlaqədar olaraq, 3.2-dən 3.5-dək sayılı bəndlər 1 iyul 2006-cı il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra təhlükəsizlik texnikası avadanlıqlarının ilkin yoxlamasından gec olmayaraq yerinə yetirilir.

3.2 Gəmidəki bütün şəxslər (Bu sənəd tərəfindən daxil edilib: Res.MSC.216(82)) bu məcəllənin 2.3 sayılı bölməsinin tələblərinə uyğun olaraq müvafiq ölçülü hidro-kostyumlarla təchiz edilir. Halbuki, Administrasiyanın fikrincə, hidro-kostyumlardan istifadəni zəruri hesab etmədiyi isti iqlim şərtlərində gəmi daim reyslər həyata keçirərsə,** IX/1 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, qalama (balker) yük gəmilərindən başqa, digər gəmilər üçün bu hidro-kostyumlar tələb olunmur.

3.3 Əgər gəmidə növbə və iş məntəqələri hidro-kostyumların, o cümlədən, 31.1.4 sayılı qaydaya uyğun olaraq (Bu sənəd tərəfindən daxil edilib: Res.MSC.216(82)) xilasedici vasitələrin adətən yerləşdiyi məkandan uzaqda yerləşərsə, o halda, istənilən vaxt adətən həmin məkanlarda işləyən, yaxud növbədə olan bütün şəxslər üçün müvafiq ölçüdə hidro-kostyumlar təchiz edilir (Bu sənəd

tərəfindən daxil edilib: Res.MSC.216(82)).

3.4 Hidro-kostyumlar elə yerləşdirilməlidir ki, onları asanlıqla əldə etmək mümkün olsun malik və onların yerləşdiyi mövqe aydın şəkildə göstərsin.

3.5 Bu qaydanın tələb etdiyi hidro-kostyumlar 7.3 sayılı qaydanın tələblərini yerinə yetirmək üçün istifadə edilə bilər.

33 sayılı qayda

Xilasedici vasitələri yükləmə və suya endirmə qurğuları

1 Yük gəmisində xilasedici vasitələrin yükləmə qurğuları elə konstruksiya edilir ki, xilasedici qayıqlara yüklənməsi və suya endirilməsi birbaşa saxlanıldığı mövqedən mümkün olsun və şlüpbalka ilə suya endirilən xilasedici salların ya saxlanıldığı mövqenin dərhal yanından, yaxud da 13.5 sayılı qaydanın tələblərinə uyğun olaraq suya endirilmədən əvvəl xilasedici salın yerinin dəyişdiyi mövqedən yüklənməsi və suya endirilməsi mümkün olsun.

2 Ümumi tutumu 20,000 ton və daha çox olan yük gəmilərinin 5 uzel sürət ilə sakit sularda irəliyə doğru hərəkəti zamanı zəruri hallarda fəal istifadə etməklə, bütün xilasedici qayıqların suya endirilmək imkanı mövcud olmalıdır.

IV BÖLMƏ-XİLASETMƏ AVADANLIQLARININ VƏ CİHAZLARININ TƏLƏBLƏRİ
34 sayılı qayda

Bütün xilasetmə avadanlıqları və qurğuları bu məcəllənin tətbiq edilən tələblərinə cavab verməlidir.

V BÖLMƏ-MÜXTƏLİF
35 sayılı qayda

Şəxsi heyətin təlim hazırlığına dair təlimatnamələr və gəmidə keçirilən təlim üçün əyani vəsaitlər

1 Bu qayda bütün gəmilərə tətbiq edilir.

2 Hər bir ekipajın yeməxanasında və istirahət otağında, yaxud hər bir ekipajın kayutunda 3 sayılı bəndin tələblərinə uyğun olaraq, şəxsi heyətin təlim hazırlığına dair təlimatnamələr təchiz edilir.

3 Şəxsi heyətin təlim hazırlığına dair bir neçə cilddən ibarət ola bilən təlimatnamə gəmidə xilasetmə vasitələri və insan həyatının mühafizəsinə dair ən yaxşı üsulların daha asan şəkildə başa düşülməsi üçün mümkün olduğu yerdə təsvirlərlə və terminlərlə birgə göstərişləri və informasiyanı özündə əks etdirməlidir. Qeyd olunan məlumatların hər hansı hissəsi təlimatnamə əvəzinə, audio-görüntü vasitələri formasında ola bilər. Aşağıdakılar müfəssəl şəkildə izah edilməlidir:

.1 müvafiq olaraq, xilasedici jiletlərin, hidro-kostyumların və sukeçirməz kostyumların geyinilməsi;

.2 təyin edilmiş məntəqələrdə toplaşma;

.3 xilasedici vasitələr və növbətçi xilasedici qayıqlarına minmək, suya endirilmə və

gəminin göyertəsindən geri çəkilmək, o cümlədən, müvafiq olduqda, dəniz təxliyə sistemlərindən istifadə etmək;

.4 xilasedici vasitələrin daxilindən suya endirilmə metodu;

.5 suya endirmə ləvazimatlarının (vasitələrinin) buraxılması (açılması);

.6 suya endirilmə ərazilərində, müvafiq olduğu hallarda, mühafizə avadanlıqlarının metodları və istifadəsi;

.7 suya endirilmə ərazilərinin işıqlandırılması;

.8 bütün sağqalma avadanlıqlarının istifadəsi;

.9 bütün aşkarlayıcı avadanlıqların istifadəsi;

.10 təsvirlərin köməyi ilə xilasetmə vasitələri üçün radio avadanlıqlarının istifadəsi;

.11 üzən lövbərlər;

.12 mühərrikdən və onun aksesuarlarından istifadə;

.13 xilasedici vasitələr və növbətçi xilasedici qayıqları suyun səthindən qaldırılmaq, o cümlədən, yerləşdirmək və bağlamaq;

.14 məruz qalma təhlükələri və isti paltara ehtiyac;

.15 insan həyatının mühafizəsi məqsədilə xilasedici vasitələrin (qurğuların) ən yaxşı istifadəsi;

.16 sudan çıxarma metodları, o cümlədən, vertolyotun xilasetmə avadanlığından (iplər, səbətlər, xərəklər), xilasetmə köşklərindən və sahil xilasetmə aparatlarından və gəminin iplə atıcı aparatlarından istifadə;

.17 gəmidə həyəcan signalı cədvəlində və fəvqəladə hallar zamanı göstərişlərdə yer alan digər bütün funksiyalar; və

.18 qəza-xilasetmə avadanlıqlarının əsaslı təmirinə dair göstərişlər.

4 dəniz təxliyə sisteminin təchiz edildiyi hər bir gəmi, sistemin istifadəsi üzrə gəmidə keçirilən təlim hazırlığı üçün əyani vəsaitlərə malik olmalıdır.

5 Şəxsi heyətin təlim hazırlığına dair təlimatnamələr gəminin işçi dilində yazılmalıdır. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82))

36 sayılı qayda

Gəmidə texniki qulluğa dair təlimatlar

Gəmidə xilasetmə avadanlıqlara texniki qulluğa dair təlimatlar asanlıqla başa düşülməli, mümkün olduğu yerdə təsvirləri verilməli və müvafiq olduqda, hər bir xilasedici vasitə üçün aşağıdakılardan ibarət olmalıdır:

.1 20.7 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi müayinələrin aparılması üçün yoxlama siyahısı;

- .2 texniki qulluğa və əsaslı təmirə dair göstərişlər;
- .3 dövri texniki qulluğun qrafiki;
- .4 yağlama nöqtələrini göstərən sxem və tövsiyə olunan sürtgü yağları;
- .5 ehtiyat hissələrin siyahısı;
- .6 ehtiyat hissələrin mənbələrinin siyahısı; və
- .7 gəmidə həyata keçirilmiş müayinələrin və texniki qulluğun qeydə alınması üçün jurnal.

37 sayılı qayda

Gəmidə həyəcan signalı cədvəli və fövqəladə hallar zamanı göstərişlər

1 Gəmidə həyəcan signalı cədvəlində bu məcəllənin 7.2 sayılı bəndində göstərilmiş ümumi qəza-xəbərdarlıq signalının və səs ucaldıcı sistemin təsviri və həmçinin qəza-xəbərdarlıq signalı işə düşən zaman ekipaj üzvlərinin və sərnişinlərin gördüyü tədbirlər barədə müfəssəl məlumatlar yer alır. Gəmidə həyəcan signalı cədvəlində həmçinin gəmini tərk etmək üçün komandanın tərzini barədə də məlumat yer alır.

2 Hər bir sərnişin gəmisində həmçinin, blok-kayutlarda sıxışmış qalmış sərnişinlərin yerini müəyyən etmək və onları xilas etmək üçün prosedurlar yerində olmalıdır.

3 Gəmidə həyəcan signalı cədvəlində ekipajın müxtəlif üzvlərinə tapşırılmış vəzifələr göstərməlidir, o cümlədən,:

- .1 gəmidə su keçirməyən qapıların, yanğından mühafizə qapılarının, klapanların, şpiqatların, bort illüminatorlarının, işıq lyuklarının, illüminatorların və digər bu kimi dəliklərin bağlanması;
- .2 xilasedici vasitələrlə və digər xilasetmə avadanlıqları ilə təchiz etmək;
- .3 xilasedici vasitələrin hazırlanması və suya endirilməsi;
- .4 digər xilasetmə avadanlıqlarının ümumi şəkildə hazırlanması;
- .5 sərnişinlərin toplaşması;
- .6 rabitə avadanlıqlarının istifadəsi;
- .7 yanğınlə mübarizə üzrə təyin edilmiş yanğın tərəflərinin təkmilləşdirilməsi; və
- .8 yanğınlə mübarizə avadanlıqlarının və qurğularının istifadəsi ilə əlaqədar olaraq təyin edilmiş xüsusi vəzifələr; və
- .9 yalnız sərnişin gəmiləri üçün subasmanı müəyyən edən sistemlər üzrə zədəyə qarşı davamlılıq. (Əvəz edilib Res.MSC 421(98))

4 Gəmidə həyəcan signalı cədvəlində xilasetmə və yanğın ləvazimatlarının (vasitələrinin) yaxşı vəziyyətdə olduğunu və dərhal istifadə üçün hazır olduğunu təmin etmək üçün təyin ediləcək komanda heyətinin üzvləri göstərilməlidir.

5 Müxtəlif fövqəladə hallar zamanı müxtəlif tədbirlərin görülməsinin tələb olunduğunu

nəzərə alaraq, fəaliyyət qabiliyyəti olmayan əsas şəxsləri əvəz etmiş şəxslər gəmidə həyəcan signalı cədvəlində göstərməlidir.

6 Fövqəladə hallar baş verdikdə sərnişinlərlə əlaqədar ekipaj üzvlərinə tapşırılmış vəzifələr gəmidə həyəcan signalı cədvəlində göstərməlidir. Bu vəzifələrə daxildir:

.1 sərnişinlərin xəbərdar edilməsi;

.2 sərnişinlərin geyim vasitələrinin və xilasedici jiletlərin etibarlı və düzgün şəkildə geyindiyinə nəzarət etmək;

.3 sərnişinlərin toplaşma məntəqələrində yığılması;

.4 keçidlərdə və nərdivanlarda nizam-intizamın təmin edilməsi və sərnişinlərin ümumi hərəkətinə nəzarət; və

.5 yorğan təchizatının xilasedici vasitələrə aparıldığını təmin etmək.

7 Gəmidə həyəcan signalı cədvəli gəmi dənizə çıxmazdan əvvəl tərtib edilməlidir. Gəmidə həyəcan signalı cədvəli tərtib edildikdən sonra əgər həyəcan signalı cədvəlində dəyişiklik edilməsi zərurətindən ekipajın tərkibində hər hansı dəyişiklik baş verərsə, kapitan ya siyahını korrekt edir, yaxud da yeni siyahı tərtib edir.

8 Sərnişin gəmilərində istifadə edilən həyəcan signalı cədvəlinin forması təsdiq edilməlidir. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.216(82))

C HİSSƏSİ

ALTERNATİV KONSTRUKSIYA VƏ CİHAZLAR

38 sayılı qayda

Alternativ konstruksiya, tədbir və qurğular (cihazlar)

1 Məqsəd

Bu qaydanın məqsədi xilasetmə avadanlıqları və qurğuları üçün alternativ konstruksiya, tədbir və qurğulara dair metodologiyayı təmin etməkdən ibarətdir.

2 Ümumi

2.1 Xilasetmə avadanlıqları və qurğuları B hissəsində qeyd edilmiş tələblərdən fərqlənə bilər, bir şərtlə ki, alternativ konstruksiya, tədbir və qurğular sözügedən tələblərin məqsədinə cavab versin və bu fəsilə bəhs edilən təhlükəsizlik səviyyəsini təmin etsin.

2.2 Alternativ konstruksiya, yaxud cihazlar B hissəsində qeyd edilmiş tələblərdən kənarlaşdıqda, bu qaydaya müvafiq olaraq konstruksiyanın və cihazlarının mühəndis-layihə təhlili (texniki təhlil), qiymətləndirilməsi və təsdiqi həyata keçirilməlidir.

3 Mühəndis-layihə təhlili (texniki təhlil)

Mühəndis-layihə təhlili (texniki təhlil) Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatlar əsasında* hazırlanmalı və Administrasiyaya təqdim edilməli və ən azı aşağıdakı elementlərdən ibarət olmalıdır:

- .1 müvafiq gəminin növü və xilasedici vasitələr və cihazların müəyyən edilməsi;
- .2 bu xilasedici vasitələrin və cihazların uyğun gəlmədiyi, təyin edilmiş tələb(lər)in göstərilməsi;
- .3 təklif edilən konstruksiyanın digər tanınmış mühəndis-layihə, yaxud sənaye standartları ilə dəstəklənən göstərilmiş tələblərə cavab verməməyi səbəbinin göstərilməsi
- .4 müvafiq göstərilmiş tələb(lərə) uyğun olaraq, gəmi və xilasedici vasitələr və cihazlar üçün fəaliyyət meyarlarının təyin edilməsi:

4.1 fəaliyyət meyarları B hissəsində göstərilmiş tələblərdən aşağı olmamaqla təhlükəsizlik səviyyəsini təmin etməlidir ; və

4.2 fəaliyyət meyarları kəmiyyət və ölçülərlə ifadə olunmalıdır;

.5 alternativ konstruksiyanın və cihazların, o cümlədən, təklif edilən hər hansı əməliyyat məhdudiyyətləri, yaxud konstruksiyada və hər hansı təklif edilən istismar məhdudiyyətlərində, yaxud şərtlərində istifadə edilmiş ehtimalların siyahısının müfəssəl təsviri;

.6 alternativ konstruksiyanın və cihazların fəaliyyət üzrə təhlükəsizlik meyarlarına uyğun gəldiyini nümayiş etdirən texniki əsaslandırılması; və

.7 Təkliflə əlaqədar potensial sıradançıxma halları və təhlükələrin müəyyənləşdirilməsi əsasında risk qiymətləndirməsi.

4 Alternativ konstruksiyanın və cihazların qiymətləndirilməsi

4.1 Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatlar nəzərə alınmaqla, 3-cü bənddə tələb edilən mühəndis-layihə təhlili (texniki təhlil) Administrasiya tərəfindən qiymətləndirilməli və təsdiq edilməlidir.**

4.2 Alternativ konstruksiyanın və cihazların bu qaydanın tələblərinə cavab verdiyini göstərməklə bu sənədin Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş nüsxəsi gəmidə daşınmalıdır.

5 Məlumat mübadiləsi

Administrasiya alternativ konstruksiya, tədbir və qurğularla əlaqədar onlar tərəfindən təsdiq edilmiş münasib məlumatları bütün Razılığa gələn hökumətlər arasında yaymaq üçün Təşkilata çatdırmalıdır.

6 Şərtlər dəyişdiyi üçün təkrar qiymətləndirmə

Əgər alternativ konstruksiya, tədbir və qurğularda şərtləşdirilmiş ehtimallar və istismar məhdudiyyətləri dəyişərsə, dəyişmiş şərtlər altında mühəndis-layihə təhlili (texniki təhlil) həyata keçirilməli və Administrasiya tərəfindən təsdiq edilməlidir.

IV FƏSİL

Radiokommunikasiya

A HİSSƏSİ – ÜMUMİ

1 sayılı qayda

Tətbiqi

1 Əgər digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmazsa, bu fəsil ümumi tutumu 300 ton və daha çox olan yük gəmiləri üçün tətbiq edilir

2 Bu fəsil əks təqdirdə, bu qaydanın tətbiq ediləcəyi və Şimalı Amerikanın Böyük Göllərində və həmçinin onların birləşməsində və Kanadada, Kvebek əyalətində, Mornealda Sen-Lamber bəndinin aşağı çıxışının şərq hissəsinə tökülən sulara üzən bu tipli gəmilər üçün tətbiq edilmir.*

3 Bu fəsildəki heç bir müddəa diqqəti cəlb etmək, mövqelərini bildirmək və kömək əldə etmək üçün sərəncamlarında olan hər hansı vasitənin hər hansı bir gəmi, xilasedici vasitələr və qəzaya düşmüş şəxs tərəfindən istifadəsinin qarşısını almır.

2 sayılı qayda

Terminlər və anlayışlar

1 Bu fəslin məqsədi üçün, aşağıdakı terminlər aşağıda müəyyən olunmuş mənalara malikdir:

.1 Xəbərlərin körpüdən-körpüyə dedikdə, təhlükəsizlik məqsədilə adətən gəmilərin idarə edildiyi məkan arasındakı rabitə əlaqəsi nəzərdə tutulur.

.2 Fasiləsiz müşahidə dedikdə, qısa fasilələr istisna olmaqla, müvafiq radio müşahidənin öz rabitə vasitələri tərəfindən, yaxud qurğular dövrü texniki qulluq, yaxud yoxlamalarda olduğu müddətdə keyfiyyətinin pisləşmədiyi, yaxud kəsilmədiyi nəzərdə tutulur.

.3 Rəqəmsal seçki çağırışı (DSC) dedikdə, radio stansiyaların digər radiostasiyalar ilə əlaqə yaratmağına və məlumatları ötürməyinə imkan verən rəqəmsal kodlardan istifadə edən və Radio üzrə Beynəlxalq Məsləhət Komitəsinin (CCIR)* müvafiq tövsiyələrinə uyğun şəkildə rabitə üsulu nəzərdə tutulur.

.4 Hərflə yazılan teleqrafiya dedikdə, Radio üzrə Beynəlxalq Məsləhət Komitəsinin (CCIR)* müvafiq tövsiyələrinə uyğun olan avtomatlaşdırılmış teleqrafiya üsulları nəzərdə tutulur.

.5 ümumi radiokommunikasiya vasitələri dedikdə, fəlakətlər, təcillik və təhlükəsizlik xəbərlərindən başqa, digər xidməti və ictimai məlumatların radio mübadiləsi nəzərdə tutulur.

.6 İNMARSAT** dedikdə, 1976-cı ilin 3 sentyabr tarixində qəbul edilmiş Beynəlxalq Dəniz Peyk Rabitəsi Təşkilatı (İNMARSAT) haqqında konvensiyası ilə təsis edilmiş Təşkilat nəzərdə tutulur.

** Təşkilatın adı 5-9 dekabr, 1994-cü il tarixdə keçirilmiş onuncu (növbədənənar) məclisində qəbul edilmiş fəaliyyət prinsiplərinə dair konvensiyasına və sazişinə dəyişikliklər əsasında dəyişdirilərək Beynəlxalq Mobil Peyk Rabitəsi Təşkilatı (İnmarsat) adlandırılmağa başlanmışdır.

.7 Beynəlxalq NAVTEX Xidməti dedikdə, ingilis dilindən istifadə etməklə, qısdaldığı hərf yazan teleqrafiya vasitəsilə 518 kHz tezliyində avtomatik şəkildə dənizdə təhlükəsizlik barədə informasiyanın yayımı və avtomatik şəkildə qəbulu nəzərdə tutulur.***

*** Təşkilat tərəfindən təsdiq edilmiş NAVTEX haqqında təlimatnaməyə (IMO-951E sayılı nəşr) istinad edin.

.8 Yerləşmə yerlərinin (məkanlarının) müəyyən edilməsi dedikdə, dedikdə, hadisə nəticəsində zərər çəkmiş gəmilərin, hava gəmilərinin, qayıqların və ya insanların tapılması nəzərdə tutulur.

.9 Dənizdə təhlükəsizlik barədə informasiya dedikdə, gəmilərə yayımlamaq üçün naviqasiya və meteoroloji xəbərdarlıqlar, meteoroloji hava proqnozları və təhlükəsizliklə əlaqədar digər təcili məlumatlar nəzərdə tutulur.

.10 EPİRB-dən fəlakətlər haqqında xəbərdarlıqları qəbul edən və retranslyasiya edən və onların mövqələrini müəyyən edən qütb orbitləri yaxınlığındakı peyklər əsasında xidmət nəzərdə tutulur.

.11 Radio rabitə haqqında rəqlamentlər dedikdə, istənilən müddətdə qüvvədə olan, ən son Beynəlxalq Telekommunikasiya Konvensiyasına əlavə kimi daxil edilmiş və ya əlavə kimi hesab edilmiş Radio rabitə haqqında rəqlamentlər nəzərdə tutulur.

.12 Dəniz rayonu A1 dedikdə, radiotelefonun əhatə dairəsində olan, DSC xəbərdarlıqlarını fasiləsiz şəkildə yayımlayan bir VHF sahil stansiyasına malik olan, Razılığa gələn hökumət tərəfindən müəyyən edilə biləcək rayon nəzərdə tutulur****.

.13 Dəniz rayonu A2 dedikdə, radiotelefonun əhatə dairəsində olan, DSC xəbərdarlıqlarını fasiləsiz şəkildə yayımlayan ən azı bir MF sahil stansiyasına malik olan, Razılığa gələn hökumət tərəfindən müəyyən edilə biləcək rayon nəzərdə tutulur****.

.14 Dəniz rayonu A3 dedikdə, fəlakət barədə fasiləsiz xəbərdarlıq edən İNMARSAT geostansiya peyklərinin əhatə dairəsindəki A1 və A2 rayonları istisna olmaqla, digər rayon nəzərdə tutulur.

.15 Dəniz rayonu A4 dedikdə, A1, A2 və A3 dəniz rayonlarının xaricindəki rayon nəzərdə tutulur.

.16 Fəlakət zamanı təhlükəsizliyin təmin edilməsi üçün qlobal dəniz rabitə sistemi (GMDSS) identifikasiyası dedikdə, gəminin avadanlıqları tərəfindən göndərilə bilən və gəmini müəyyən etmək üçün istifadə edilən dənizdə səyyar xidmətlərin identifikasiyası, gəminin çağırış signalı, tanınmış mobil peyk xidmətləri identifikasiyaları və seriya nömrəsinin identifikasiyası nəzərdə tutulur. (Bununla əvəz olunub Res.MSC.436(99))

.17 Tanınmış mobil peyk xidməti dedikdə, peyk sistemi vasitəsi ilə fəaliyyət göstərən və Təşkilat tərəfindən fəlakət zamanı təhlükəsizliyin təmin edilməsi üçün qlobal dəniz rabitə sistemində (GMDSS) istifadə etmək üçün tanınmış hər hansı bir xidmət tutulur. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib Res.MSC.436(99))

3

Bu

fəsildə istifadə edilmiş və Radio rabitə haqqında rəqlamentdə və Dənizdə axtarış və xilasetmə haqqında beynəlxalq konvensiyada (SAR – 1979) müəyyən edilmiş digər terminlərin və ixtisarların hamısı mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, həmin rəqlamentlərdə və SAR konvensiyasında müəyyən edilmiş eyni mənalara malikdir.

3 sayılı qayda

Azadətmələr (istisnalar)

1 Razılığa gələn hökumətlər bu fəslin tələblərindən kənara çıxmadığı müstəsna dərəcədə arzu olunan hal hesab edir; buna baxmayaraq, Administrasiya ayrı-ayrı gəmilər üçün qismən və ya şərti xarakterli azadətmələr (istisnalar) tətbiq edə bilər, bir şərtlə ki, 7-dən 11-dək olan qaydaların tələbləri təmin edilsin:

.1 qeyd olunan gəmilər 4 sayılı qaydanın funksional tələblərinə əməl edir; və

.2 Administrasiya qeyd olunan azadətmələrin bütün gəmilərin təhlükəsizliyi ilə əlaqədar olaraq xidmətin ümumi effektivliyinə necə təsir göstərdiyini nəzərə almış olduqda.

2 Azadətə yalnız 1 sayılı bəndin əsasında təqdim edilə bilər:

.1 əgər təhlükəsizliyə mənfi təsir göstərən hallar 7-dən 11-dək sayılı qaydaların tam şəkildə tətbiqi üçün məqsədəuyğun, yaxud zəruri olmazsa; yaxud

.2 gəminin təchiz edildiyi dəniz rayonu, yaxud dəniz rayonlarından xaricdə bir reys üçün müstəsna hallarda.

3 Hər bir Administrasiya hər ilin yanvar ayının birindən sonra mümkün olduğu qədər tez bir müddətdə 1 və 2 sayılı bəndlər əsasında əvvəlki təqvim ilində təqdim edilmiş bütün azadətmələri və qeyd olunan azadətmələrin verilməsi üçün səbəbləri də əks etdirən hesabatı Təşkilata təqdim etməlidir.

4 sayılı qayda

Funksional tələblər*

*Qeyd etmək lazımdır ki, GMDSS funksiyasını həyata keçirən gəmilər Təşkilat tərəfindən A.814(19) sayılı qətnamə ilə qəbul edilmiş Fəlakətlərə dair yanlış xəbərdarlıq siqnalları haqqında Təlimatlardan istifadə etməlidir.

1 hər bir gəmi, dənizdə olarkən, aşağıdakılarla təchiz edilməlidir:

.1 8.1.1 və 10.1.4.3 sayılı qaydalarda nəzərdə tutulan hallar istisna olmaqla, ən azı iki ayrı-ayrı və müstəqil vasitələrlə, hər biri müxtəlif radorabitə xidmətindən istifadə etməklə, fəlakət haqqında xəbərdarlıqların gəmidən - sahilə ötürülməsi;

.2 sahildən - gəmiyə fəlakət haqqında xəbərdarlıqların qəbulu;

.3 fəlakət haqqında xəbərdarlıqların gəmidən - gəmiyə ötürülməsi və qəbulu;

.4 axtarış və xilasetmənin əlaqələndirilməsi üçün xəbərlərin ötürülməsi və qəbulu;

.5 fəlakətin baş verdiyi yerdə məlumatların ötürülməsi və qəbulu;

.6 yerləşdiyi məkanın müəyyən edilməsi üçün siqnalların ötürülməsi və V/19.2.3.2 sayılı qaydanın tələblərinə uyğun olaraq qəbul edilməsi; **

.7 dənizdə təhlükəsizlik barədə informasiyanın ötürülməsi və qəbulu***;

.8 15.8 sayılı qaydanı nəzərə alaraq, ümumi təyinatlı radio xəbərlərin sahilə yerləşən radio sistemlərindən, yaxud şəbəkələrdən ötürülməsi və qəbulu; və

.9 xəbərlərin körpüdən-körpüyə ötürülməsi və qəbulu.

4-1 sayılı qayda (Əlavə edilib: Res.MSC.239(83))

GMDSS peyk rabitəsi provayderləri

Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi bu fəslin müddəalarına uyğun olaraq Fəlakət zamanı təhlükəsizliyin təmin edilməsi üçün qlobal dəniz rabitə sistemində (GMDSS)* səyyar peyk rabitəsi xidmətlərinin qiymətləndirilməsi, tanınması, təhlili və nəzarətinə dair meyarları, prosedurları və tədbirləri müəyyən edir.

B HİSSƏSİ – RAZILIĞA GƏLƏN HÖKUMƏTLƏRİN ÖHDƏLİKLƏRİ*

* 1. Hər bir Razılığa gələn Hökumətdən bütün radiorabitə xidmətləri təchiz etməsi tələb olunmur.

2. Müxtəlif dəniz rayonlarını əhatə etmək məqsədilə sahilə yerləşən vasitələr (qurğular) üçün tələblər müəyyən edilməlidir.

5 sayılı qayda

Radiatorabitə xidmətlərinin təchiz edilməsi

1 Hər bir Razılığa gələn Hökumət ya fərdi şəkildə, yaxud da digər Razılığa gələn hökumətlər əməkdaşlıq etməklə, praktiki və zəruri hesab edildiyi təqdirdə, Təşkilatın tövsiyələrinə lazımi diqqət yetirməklə, kosmik və yeraltı radiorabitə xidmətləri üçün sahilə yerləşən müvafiq vasitələri (qurğuları) təqdim etmək öhdəliyi daşıyır**. Bu xidmətlərə daxildir:

.1 Dənizdə səyyar-peyk rabitəsi xidmətində geostansiya peyklərini istifadə edən radiorabitə xidməti;

.2 Səyyar peyk rabitəsi xidmətində qütb orbiti peyk rabitələrindən istifadə edən radio rabitə xidməti;

.3 156MHz və 174MHz tezlikləri arasında dənizdə səyyar xidmət;

.4 4,000kHz və 27,500kHz tezlikləri arasında dənizdə səyyar xidmət; və

.5 415kHz və 535kHz*** tezlikləri arasında və 1,605kHz və 4,000kHz tezlikləri arasında dənizdə səyyar xidmət.

2 Hər bir Razılığa gələn Hökumət öz sahillərinin yaxınlığında müəyyən edilmiş dəniz rayonları üçün yaradılmış Dənizdə səyyar xidmət, Səyyar peyk rabitəsi xidməti və

Dənizdə səyyar-peyk rabitəsi xidməti üçün sahilə yerləşən vasitələri (qurğuları) ilə Təşkilatı təchiz etmək öhdəliyi daşıyır****.

**** GMDSS üçün sahilə yerləşən vasitələrin (qurğuların) baş planı Razılığa gələn hökumətlər tərəfindən təqdim edilən məlumatlar əsasında GMDSS sərəncamları vasitəsilə aidiyyəti olan bütün tərəflərə çatdırılır.

5-1 sayılı qayda

Qlobal Dəniz Fəlakət və Əmniyyətli Rabitə Sisteminin identifikasiya məlumatları

1 Bu qayda beynəlxalq səfərlər edən bütün gəmilərə şamil edilir.

2 Razılığa gələn hər bir Hökumət Qlobal Dəniz Fəlakət və Əmniyyətli Rabitə Sisteminin (QDFƏRS) identifikasiya məlumatlarının qeydiyyatının aparılması üçün lazımi tədbirlərin görülməsini və bu identifikasiya məlumatlarının 24 saat ərzində xilasetmə əməliyyatlarının əlaqələndirilməsini həyata keçirən mərkəzlər üçün əlçatan olmasını təmin etməyi öhdəsinə götürür. Müvafiq hallarda Razılığa gələn Hökumət belə identifikasiya məlumatlarının reyestrini aparan beynəlxalq təşkilatları bu qeydlər barədə məlumatlandırır.

C Hissəsi – Gəmilər üçün tələblər

6 sayılı qayda

Radio qurğular

1 Hər bir gəmi əgər 3 sayılı qaydaya uyğun olaraq, 7 sayılı qaydanın tələblərindən və eləcə də reys zamanı keçəcəyi dəniz rayonundan, yaxud dəniz rayonlarından asılı olaraq, 8, 9, 10, yaxud 11 sayılı qaydaların tələblərini yerinə yetirməkdən azad edilməzsə, 4 sayılı qaydada göstərilmiş funksional tələbləri yerinə yetirməklə, o, nəzərdə tutulmuş reys müddətində radio qurğularla təchiz edilməlidir.

2 Hər bir radio qurğusu aşağıdakı xassələrə malik olmalıdır:

.1 elə yerləşməlidir ki, onun etibarlı şəkildə istifadəsinə zərərli olan heç bir mexaniki, elektrik, yaxud digər mənbə təsir göstərməsin və onun elektro-maqnet uyğunluğu təmin edilsin və radio qurğular və digər avadanlıqların və sistemlərin birgə zərərli təsirindən uzaq durmaq mümkün olsun;

.2 elə yerləşməlidir ki, təhlükəsizlik və istismar etibarlığının ən yüksək mümkün səviyyəsini təmin etmək mümkün olsun;

..3 suyun, kəskin temperatur dəyişmələrinin və ətraf mühitin digər əlverişsiz şəraitinin yaratdığı zərərli təsirindən mühafizə edilsin;

.4 əsas və qəza elektrik enerjisi mənbələrindən asılı olmayaraq, radio qurğularının işinin idarəetmə elementlərini kifayət qədər işıqlandırmaq üçün etibarlı, daimi şəkildə elektriklə işıqlandırma ilə təchiz edilir; və

.5 radio qurğusundan müvafiq şəkildə istifadə etmək üçün aydın şəkildə çağırış siqnalı, gəmi məntəqəsinin identifikasiyası və digər kodlarla işarələnir.

3 Naviqasiya təhlükəsizliyi üçün tələb olunan VHF radiotelefon kanallarının idarəetmə elementləri naviqasiya körpüsündən gəminin adətən idarə edildiyi məkanda uyğun şəkildə istifadə üçün dərhal hazır vəziyyətdə olmalıdır və zəruri olduğu yerdə naviqasiya

körpüsünün qanadlarından radio rabitəni təmin etmək üçün vasitələr (qurğular) nəzərdə tutulmalıdır. Sonuncu müddəanı yerinə yetirmək üçün portativ VHF avadanlıqlardan istifadə edilə bilər.

4 Sərnişin gəmilərində, gəminin adətən idarə edildiyi məkanda fəlakət lövhəsi quraşdırılır. Bu lövhədə basıldığı zaman bütün radio qurğulardan istifadə etməklə fəlakət haqqında xəbərdarlıq verən ya tək bir düymə, yaxud da hər bir ayrıca qurğu üçün bir düymə yerləşdirilməlidir. Bu lövhədə hər hansı düymənin, yaxud düymələrin basıldığı aydın və əyani şəkildə göstərməlidir. Bu düymənin, yaxud düymələrin ixtiyari şəkildə basılmasının qarşısını alan vasitələr təchiz edilir. Əgər EPİRB peyk rabitəsindən fəlakət barədə xəbər verən ikinci dərəcəli (köməkçi) qurğular kimi istifadə edilərsə və onlar məsafədən işə salınmazsa, o halda, gəminin adətən idarə edildiyi məkanda yaxınlığında, sükan budkasında əlavə EPİRB-nin quraşdırılmasına yol verilir.

5 Sərnişin gəmilərində fəlakət lövhəsində düymə, yaxud düymələr basıldığı zaman ilkin fəlakət barədə xəbərdarlığa aid edilən bütün müvafiq radiorabitə avadanlıqlarına gəminin yerləşdiyi mövqe barədə məlumatlar fasiləsiz şəkildə və avtomatik şəkildə ötürülməlidir.

6 Sərnişin gəmilərində, gəminin adətən idarə edildiyi məkanda fəlakət qəza-xəbərdarlıq siqnalı paneli quraşdırılır. Bu fəlakət qəza-xəbərdarlıq siqnalı panelində gəmiyə daxil olmuş hər hansı fəlakət barədə xəbərdarlıq, yaxud xəbərdarlıqlar vizual və səsli şəkildə əks edilməlidir və həmçinin, fəlakət haqqında xəbərdarlıqların hansı radiorabitə xidməti vasitəsi ilə daxil olduğu da əks edilməlidir.

C Hissəsi –Gəmi üçün tələblər

7 sayılı qayda

Radio avadanlıq - Ümumi

1 Hər bir gəmi aşağıdakılarla təchiz edilməlidir:

.1 məlumatı ötürə və qəbul edə bilən UQD radiostansiyası;

1.1 156.525 MHz (kanal 70) tezliyi üzərində DSC/1. 70-ci kanalda həyəcan siqnallarının gəminin adətən hərəkət etdiyi yerdən ötürülməsinə başlamaq mümkündür; * və

*Müəyyən gəmilər bu tələbdən azad edilə bilər (9.4 sayılı qaydaya baxın)

.1.2 156.300 MHz (kanal 6), 156.650 MHz (kanal 13) və 156.800 MHz (kanal 16) tezliklərdə radiotelefon rabitəsi;

.2 .1.1 sayılı yarım-bəndin tələb etdiyi kimi, ayrıca qurğu şəkildə yerinə yetirilməsi, yaxud radio qurğusu ilə birləşdirilməsi mümkün olan kanal 70-də, VHF üzərində DSC-nin davamlı şəkildə müşahidəsini təmin etmək bacarığına malik radio qurğu;

.3 9 GHz diapazonda, yaxud AIS üçün ayrılmış tezliklərdə idarə edilmək bacarığına malik olan, qəzaya uğrayanların yerini müəyyənləşdirici qurğu: (Əlavə edilib Res.MSC.256(84))

3.1 elə quraşdırılmalıdır ki, onun asanlıqla istifadəsi mümkün olsun; və

3.2 xilasedici vasitələr üçün III/6.2.2 sayılı qaydanın tələb etdiklərindən biri ola bilər;

.4 Əgər gəmi Beynəlxalq NAVTEX Xidməti təchiz edildiyi rayonda reysi həyata keçirərsə, Beynəlxalq NAVTEX Xidmətinin yayımlarını qəbul etmək bacarığına malik qəbuledici;

.5 A1 və ya A2 və ya A3 gəmisinin beynəlxalq NAVTEX Xidmətinin təchiz edilmədiyi hər hansı bir rayonda reysləri həyata keçirdiyi halda gücləndirilmiş qrup çağırış sistemi vasitəsilə dənizdə təhlükəsizlik barədə informasiyanın qəbulu üçün radio aparat. Halbuki, HF hərflə yazılan teleqrafiyanın köməyi ilə dənizdə təhlükəsizlik barədə informasiyanın ötürülməsini təmin edən rayonlarda eksklüziv şəkildə reyslər həyata keçirərsə və onun qeyd olunan informasiyanı qəbul etmək üçün avadanlığı olarsa, həmin gəmi bu tələbdən azad edilə bilər; (Bununla əvəz olunub Res.MSC.436(99))

.6 8.3 sayılı qaydanın müddəaları nəzərə alınmaqla, peyk rabitəsi ilə qəzanın yerini göstərən radio-buy (EPIRB peyk rabitəsi)* aşağıdakı kimi olmalıdır:

6.1 406 MHz diapazonda işləyən qütb orbitləri yaxınlığındakı peyklər sistemi vasitəsilə fəlakət barədə xəbərdarlığı göndərmək bacarığına malik olan; (Bu sənəd ilə əvəz olunub: Res.MSC.201(81))

6.2 asanlıqla əlçatımlı mövqedə quraşdırılmış;

6.3 bir nəfər tərəfindən xilasedici vasitələr əl ilə açılmaq (ayrılmaq) və daşınmaq üçün hazır olan;

6.4 sərbəst şəkildə suyun üzərinə çıxmaq bacarığına malik olan və əgər gəmi batarsa, avtomatik şəkildə suyun üzərinə çıxmaq funksiyasının işə düşməsi bacarığına malik olan; və

6.5 əl ilə işə salmaq bacarığına malik olan.

2 Axtarış və xilasetmə məqsədləri üçün hər bir sərnəşin gəmisində, adətən gəminin idarə edildiyi məkanda 121.5MHz və 123.1MHz aviasiya tezliklərindən istifadə edən fəaliyyət təyinatlı ikitərəfli radiokommunikasiya vasitələri üçün ləvazimatlar nəzərdə tutulur.

8 sayılı qayda

Radio avadanlıqları - Dəniz rayonu A1

1 7 sayılı qaydanın tələblərinə əməl etməklə yanaşı yalnız dəniz rayonu A1-də reysləri həyata keçirən hər bir gəmi, adətən idarə edildiyi məkandan fəlakət haqqında xəbərdarlıqları aşağıdakılar vasitəsilə gəmidən - sahilə ötürməyə başlamaq üçün radio qurğusu ilə təchiz edilir:

.1 DSC-dən istifadə etməklə VHF-də; bu tələb ya gəminin adətən idarə edildiyi məkandan yaxınlığında EPIRB-nin qurulması, yaxud da məsafədən işəsalma formasında 3 sayılı bəndin nəzərdə tutduğu birbaşa EPIRB vasitəsilə yerinə yetirilə bilər; yaxud

.2 406MHz üzərində qütb orbitləri yaxınlığındakı peyklər sistemi vasitəsilə; bu tələb ya gəminin adətən idarə edildiyi məkandan yaxınlığında EPIRB peyk rabitəsinin qurulması, yaxud da məsafədən işəsalma formasında 7.1.6 sayılı bəndin nəzərdə tutduğu birbaşa EPIRB vasitəsilə yerinə yetirilə bilər; yaxud

.3 əgər gəmi DSC ilə təchiz olunmuş MF sahil stansiyalarının əhatə etdiyi rayonda,

yaxud DSC-dən istifadə etməklə MF üzrə reysləri həyata keçirərsə; yaxud

.4 DSC-dən istifadə etməklə HF üzərində; yaxud

.5 tanınmış mobil peyk xidməti vasitəsilə; bu tələbi aşağıdakılar vasitəsilə yerinə yetirmək olar: (Bununla əvəz olunub Res.MSC.436(99))

5.1 gəmi-yer stansiyası; yaxud*

* Bu tələbi İnmarsat-A, İnmarsat-B və Fleet-77 (A.808(19) və MSC.130(75) sayılı qətnamələr), yaxud İnmarsat-C (A.807(19) sayılı qətnamə, müvafiq dəyişikliklərlə) gəmi-yer stansiyaları kimi ikitərəfli rabitə əlaqəsini təmin etmək bacarığına malik olan İnmarsat gəmi-yer stansiyaları vasitəsilə qarşılamaq olar. Əgər digər xüsusi hallar müəyyən edilməzsə, bu qeyd bu fəslin nəzərdə tutduğu İNMARSAT gəmi-yer stansiyasının bütün tələbləri üçün tətbiq edilir.

5.2 ya gəminin adətən idarə edildiyi yerin yaxınlığında EPİRB peyk rabitəsinin qurulması, yaxud da məsafədən işəsalma formasında 7.1.6 sayılı bəndin nəzərdə tutduğu birbaşa EPİRB peyk rabitəsi.

2 VHF radio qurğusu 7.1.1 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, həmçinin radio-telefoniyadan istifadə etməklə ümumi təyinatlı radio xəbərlərin ötürülməsi və qəbulu bacarığına malik olmalıdır.

3 Yalnız dəniz rayonu A1-də reysləri həyata keçirən gəmilər 7.1.6 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, EPİRB peyk rabitəsinin əvəzinə, aşağıdakı kimi, EPİRB-yə malik olmalıdır:

.1 VHF kanalı 70-də DSC-dən istifadə etməklə fəlakət barədə xəbərdarlıq barədə məlumatları ötürmək və 9GHz diapazonunda işləyən radiolokasiya transponderi vasitəsilə yeri müəyyən etmək bacarığını təmin etmək bacarığı;

.2 asanlıqla əlçatımlı mövqedə quraşdırılmış;

.3 bir nəfər tərəfindən xilasedici vasitələr əl ilə açılmaq (ayrılmaq) və daşınmaq üçün hazır olan;

.4 sərbəst şəkildə suyun üzərinə çıxmaq bacarığına malik olan və əgər gəmi batarsa, avtomatik şəkildə suyun üzərinə çıxmaq funksiyasının işə düşməsi bacarığına malik olan; və

.5 əl ilə işə salmaq bacarığına malik olan.

9 sayılı qayda

Radio avadanlıqlar - Dəniz rayonları A1 və A2

1 7 sayılı qaydanın tələblərinə əməl etməklə yanaşı, dəniz rayonu A1-dən kənarında reysləri həyata keçirən, lakin, dəniz rayonu A2-nin hüdudları daxilində qalan hər bir gəmi aşağıdakılara malik olmalıdır:

.1 bu tezliklər üzərində fəlakət və təhlükəsizlik məqsədləri üçün xəbərlərin ötürülməsi və qəbulu bacarıqlarına malik olan MF radio qurğusu:

- 1.1 2,187.5kHz, DSC-dən istifadə etməklə; və
- 1.2 2,182kHz, radio-telefoniyadan istifadə etməklə;
- .2 1.1 sayılı yarım-bəndin tələb etdiyi, ayrıca qurğu formasında ola bilən, yaxud radioqurğuya birləşdirilən, 187.5kHz tezliyində fasiləsiz DSC müşahidəsini təmin etmək bacarığına malik radioqurğu; və

.3 MF ilə əlaqədar olmayan radio rəbitənin köməyi ilə fəlakət haqqında xəbərdarlıqların gəmidən - sahilə ötürülməsinə başlanmasını təmin edən vasitə, yaxud:

3.1 406MHz üzərində qütb orbitləri yaxınlığındakı peyklər sistemi vasitəsilə; bu tələb ya gəminin adətən idarə edildiyi məkanın yaxınlığında EPİRB peyk rəbitəsinin qurulması, yaxud da məsafədən işəsalma formasında 7.1.6 sayılı bəndin nəzərdə tutduğu birbaşa EPİRB vasitəsilə yerinə yetirilə bilər; yaxud

3.2 HF üzərində, DSC-dən istifadə etməklə; yaxud

3.3 Gəmi-yer stansiyasının köməyi ilə tanınmış mobil peyk xidməti vasitəsilə. (Bununla əvəz olunub Res.MSC.436(99))

2 1.1 və 1.3 sayılı bəndlərdə müəyyən edildiyi kimi, gəminin adətən idarə edildiyi məkandan radio qurğuları vasitəsilə fəlakət haqqında xəbərdarlıqların ötürülməsinə başlamaq imkanı olmalıdır.

3 Bundan əlavə, gəminin radio-telefoniyadan, yaxud hər f yazan teleqrafiyadan istifadə etməklə, ümumi təyinatlı radio xəbərlərin ötürülməsi və qəbulu bacarıqlarına malik olmalıdır, yaxud:

.1 1,605kHz və 4,000kHz tezlikləri arasında, yaxud 4,000kHz və 27,500kHz tezlikləri arasında işçi diapazonlarda işləyən radioqurğu. Bu tələbi 1.1 sayılı bəndin tələb etdiyi avadanlıqların bacarıqlarına əlavə olaraq aşağıdakılar vasitəsilə yerinə yetirmək olar; yaxud

.2 tanınmış mobil peyk xidmətinin gəmi-yer stansiyası. (Bununla əvəz olunub Res.MSC.436(99))

4 Administrasiya yalnız dəniz rayonu A2-də reysləri həyata keçirən, 1 fevral 1997-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmiləri 7.1.1.1 və 7.1.2 sayılı qaydaların tələblərindən azad edə bilər, bir şərtlə ki, qeyd olunan gəmilər praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər VHF kanalı 16-da fasiləsiz dinləməni həyata keçirmək mümkün olsun. Bu müşahidə gəminin adətən idarə edildiyi məkandan icra edilməlidir.

10 sayılı qayda

Radio avadanlıqlar - Dəniz rayonları A1, A2 və A3

1 7 sayılı qaydanın tələblərinə əməl etməklə yanaşı, dəniz rayonu A1 və A2-dən kənarında reysləri həyata keçirən, lakin, dəniz rayonu A3-ün hüdudları daxilində qalan hər bir gəmi əgər 2 sayılı bəndin tələblərinə əməl edilməzsə, aşağıdakılara malik olmalıdır:

.1 tanınmış mobil peyk xidmətinin gəmi-yer stansiyası aşağıdakı bacarıqlara malikdir:

1.1 fəlakət və təhlükəsizlik barədə xəbərdarlıqların hərf yazan teleqrafiyadan istifadə etməklə ötürülməsi və qəbulu;

1.2 fəlakət barədə prioritet çağırışların ötürülməsinə başlanılması və qəbulu;

1.3 sahilədən - gəmiyə yönəldilmiş xəbərdarlıqların müşahidəsi, o cümlədən, müəyyən edilmiş xüsusi coğrafi ərazilərə ünvanlanmış xəbərdarlıqların müşahidəsi;

1.4 ya radio-telefoniyadan, yaxud da hərf yazan teleqrafiyadan istifadə etməklə ümumi təyinatlı radio xəbərlərin ötürülməsi və qəbulu; və

.2 bu tezliklər üzərində fəlakət və təhlükəsizlik məqsədləri üçün xəbərlərin ötürülməsi və qəbulu bacarıqlarına malik olan MF radio qurğusu:

2.1 2,187.5kHz, DSC-dən istifadə etməklə; və

2.2 2,182kHz, radio-telefoniyadan istifadə etməklə; və

3 .2.1 sayılı yarım-bəndin tələb etdiyi, ayrıca qurğu formasında ola bilən, yaxud radioqurğuya birləşdirilən, 187.5kHz tezliyində fasiləsiz DSC müşahidəsini təmin etmək bacarığına malik radioqurğu; və

.4 gəmidən - sahilə fəlakət haqqında xəbərdarlıqların radio rabitə vasitəsilə ötürülməsinə başlayan vasitələr, yaxud:

4.1 406MHz üzərində qütb orbitləri yaxınlığındakı peyklar sistemi vasitəsilə; bu tələb ya gəminin adətən idarə edildiyi məkanın yaxınlığında EPIRB peyk rabitəsinin qurulması, yaxud da məsafədən işəsalma formasında 7.1.6 sayılı bəndin nəzərdə tutduğu birbaşa EPIRB vasitəsilə yerinə yetirilə bilər; yaxud

4.2 HF üzərində, DSC-dən istifadə etməklə; yaxud

4.3 əlavə gəmi-yer stansiyasının köməyi ilə tanınmış mobil peyk xidməti vasitəsilə. (Bununla əvəz olunub Res.MSC.436(99))

2 7 sayılı qaydanın tələblərinə əməl etməklə yanaşı, dəniz rayonu A1 və A2-dən kənarında reysləri həyata keçirən, lakin, dəniz rayonu A3-ün hüdudları daxilində qalan hər bir gəmi əgər 1 sayılı bəndin tələblərinə əməl edilməzsə, aşağıdakılara malik olmalıdır:

.1 fəlakət haqqında xəbərlərin ötürülməsini və qəbulunu və fəlakətin bütün tezliklərində təhlükəsizliyin təmin edilməsi və 1,605kHz və 4,000kHz və 4,000kHz və 27,500kHz diapazonlarında təhlükəsizliyin təmin edilməsi üçün MF/HF radio qurğusu.

1.1 DSC-dən istifadə etməklə;

1.2 radio-telefoniyadan istifadə etməklə; və

1.3 hərf yazan teleqrafiyadan istifadə etməklə; və

.2 2,187.5kHz, 8,414.5kHz üzərində və ən azı bu fəlakət və təhlükəsizlik tezliklərinin birinin üzərində (4,207.5kHz, 6312kHz, 12,577 kHz, yaxud 16,804.5kHz) DSC

müşahidəsini təmin etmək qabiliyyətinə malik avadanlıqlar; bu DSC fəlakət və təhlükəsizlik tezliklərinin hər hansını seçmək istənilən zaman mümkün olmalıdır. .1 sayılı yarım-bəndin tələb etdiyi avadanlıqların funksiyasına bu funksiyanı daxil etməklə bu tələbi yerinə yetirmək olar.

.3 HF ilə əlaqədar olmayan radio rəbitənin köməyi ilə fəlakət haqqında xəbərdarlıqların gəmidən - sahilə ötürülməsinə başlanmasını təmin edən vasitə, yaxud:

3.1 406MHz üzərində qütb orbitləri yaxınlığındakı peyklər sistemi vasitəsilə; bu tələb ya gəminin adətən idarə edildiyi məkanın yaxınlığında EPIRB peyk rəbitəsinin qurulması, yaxud da məsafədən işəsalma formasında 7.1.6 sayılı bəndin nəzərdə tutduğu birbaşa EPIRB vasitəsilə yerinə yetirilə bilər; yaxud

3.2 gəmi-yer stansiyasının köməyi ilə tanınmış mobil peyk xidməti vasitəsilə; və (Bununla əvəz olunub Res.MSC.436(99))

.4 Bundan əlavə, gəmilər 1,605 kHz və 4,000kHz diapazonlarda və 4,000kHz və 27,500kHz diapazonlarda olan işçi tezlikləri arasında işləyən MF/HF radio qurğusu vasitəsilə radio-telefoniyadan, yaxud hərf yazan teleqrafiyadan istifadə etməklə, ümumi təyinatlı radio xəbərlərin ötürülməsi və qəbulu bacarığına malik olmalıdır.

.1 sayılı yarım-bəndin tələb etdiyi avadanlıqların funksiyasına bu funksiyanı daxil etməklə bu tələbi yerinə yetirmək olar.

3 1.1, 1.2, 1.4, 2.1 və 2.3 sayılı yarım-bəndlərdə müəyyən edilmiş radio qurğuları vasitəsilə fəlakət haqqında xəbərdarlıqların ötürülməsinə başlamaq mümkün olmalıdır.

4 Administrasiya yalnız dəniz rayonları A2 və A3-də reysləri həyata keçirən, 1 fevral 1997-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmiləri 7.1.1.1 və 7.1.2 sayılı qaydaların tələblərindən azad edə bilər, bir şərtlə ki, qeyd olunan gəmilər praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər VHF kanalı 16-da fasiləsiz dinləməni həyata keçirmək mümkün olsun.

Bu müşahidə gəminin adətən idarə edildiyi məkandan icra edilməlidir.

11 sayılı qayda

Radio avadanlıqlar - Dəniz rayonları A1, A2, A3 və A4

1 7 sayılı qaydanın tələblərinə əməl etməklə yanaşı, bütün dəniz rayonlarında reysləri həyata keçirən gəmilər 10.2 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, radio qurğuları və avadanlıqları ilə təchiz edilir, lakin, 10.2.3.2 sayılı qaydanın tələb etdiyi avadanlıqlar həmişə gəmidə olmağı tələb edilən, 10.2.3.1 sayılı qaydanın tələb etdiyi avadanlıqların alternativini kimi qəbul edilməli deyil. Bundan əlavə, bütün dəniz rayonlarında reysləri həyata keçirən gəmilər 10.3 sayılı qaydanın tələblərinə cavab verməlidir.

2 Administrasiya yalnız dəniz rayonları A2, A3 və A4-də reysləri həyata keçirən, 1 fevral 1997-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmiləri 7.1.1.1 və 7.1.2 sayılı qaydaların tələblərindən azad edə bilər, bir şərtlə ki, qeyd olunan gəmilər praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər VHF kanalı 16-da fasiləsiz dinləməni həyata keçirmək mümkün olsun.

Bu müşahidə gəminin adətən idarə edildiyi məkandan icra edilməlidir.

C Hissəsi – Gəminin tələbləri

12 saylı qayda

Növbələr

1 dənizdə olarkən, hər bir gəminin fasiləsiz müşahidəsi aparılmalıdır:

.1, əgər gəmidə 7.1.2 sayılı qaydanın tələblərinə uyğun olaraq VHF radio qurğusu quraşdırılırsa, VHF DSC kanalı 70-də;

.2 əgər gəmidə 9.1.2, yaxud 10.1.3 sayılı qaydanın tələblərinə uyğun olaraq, MF radio qurğusu quraşdırılırsa, fəlakət və təhlükəsizliyinin təmin edilməsi tezliyində DSC 2,187.5 kHz;

.3 əgər gəmidə 10.2.2, yaxud 11.1 sayılı qaydanın tələblərinə uyğun olaraq, MF/HF radio qurğusu quraşdırılırsa, fəlakət və təhlükəsizliyinin təmin edilməsi tezliyində DSC 2,187.5 kHz və 8,414.5 kHz və həmçinin sutkanın saatından və gəminin coğrafi mövqeyindən asılı olaraq, fəlakət və təhlükəsizliyinin təmin edilməsi tezliklərinin birində DSC: 4,207.5 kHz, 6,312 kHz, 12,577 kHz, yaxud 16,804.5 kHz. Bu müşahidə skanner xassəli qəbuledicinin köməklili ilə aparıla bilər;

.4 əgər gəmidə 10.1.1 sayılı qaydanın tələblərinə uyğun olaraq tanınmış mobil peyk xidmətinin gəmi-yer stansiyası quraşdırılırsa, sahildən - gəmiyə fəlakət haqqında xəbərdarlıqların peyk rabitəsi üçün. (Bununla əvəz olunub Res.MSC.436(99))

2 Dənizdə olarkən hər bir gəmidə dənizdə təhlükəsizlik barədə informasiyanın yayımlanması üçün müvafiq tezlikdə, yaxud tezliklərdə radio nəzarət aparılmalıdır, belə ki, qeyd olunan informasiya gəminin yerləşdiyi rayon üçün yayımlanmalıdır.

3 1 fevral 1999-cu il tarixədək, yaxud Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi* tərəfindən müəyyən edilə bilən, qeyd olunan digər tarixə kimi hər bir gəminin dənizdə olduğu müddətdə, praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər, VHF kanalı 16-da fasiləsiz dinləməni təmin etməlidir. Bu müşahidə gəminin adətən idarə edildiyi məkandan icra edilməlidir.

13 saylı qayda

Enerji mənbələri

1 Gəmi dənizdə olduğu bütün müddətlərdə radio qurğularını idarə etmək üçün və radio qurğular üçün ehtiyat enerji mənbəyinin, yaxud mənbələrinin bir hissəsi kimi istifadə edilən hər hansı batareyanı enerji ilə doldurmaq üçün kifayət edəcək elektrik enerjisi təchizatı istifadəyə hazır vəziyyətdə olmalıdır.

2 Gəminin əsas və qəza elektrik enerjisi mənbələri sıradan çıxdığı halda fəlakət zamanı və təhlükəsizlik məqsədilə radio rabitəni təmin edən radio qurğusunun qidalandırılması üçün hər bir gəmidə ehtiyat enerji mənbəyi, yaxud mənbələri nəzərdə tutulmalıdır.

Ehtiyat enerji mənbəyi, yaxud mənbələri 7.1.1 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi eyni zamanda VHF radio qurğusunu və gəminin təchiz edildiyi dəniz rayonu, yaxud dəniz rayonları üçün müvafiq olaraq, 9.1.1 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi ya MF radio qurğusunu, yaxud 10.2.1 və ya 11.1 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi MF/HF radio qurğusunu, yaxud 10.1.1 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, gəmi-yer stansiyasını və 4, 5 və 8 sayılı bəndlərdə qeyd edilən əlavə yüklərin hər hansı birini, ən azı aşağıdakı müddət

üçün işlətmək bacarığına malik olmalıdır:

.1 əgər qeyd olunan enerji mənbəyi tam şəkildə II-1/42, yaxud 43 sayılı qaydaların bütün müvafiq müddəalarına uyğun olarsa, o cümlədən, qeyd olunan elektrik enerjisi radio qurğuları üçün müvafiq olarsa, qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi ilə təchiz edilmiş gəmilərdə bir saat; və

.2 əgər qeyd olunan enerji mənbəyi tam şəkildə II-1/42, yaxud 43 sayılı qaydaların bütün müvafiq müddəalarına uyğun olarsa, o cümlədən, qeyd olunan elektrik enerjisi radio qurğuları* üçün müvafiq olarsa, qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi ilə təchiz edilməmiş gəmilərdə altı saat.

* Tanış olmaq üçün qəza hallarında tələb edilən hər bir radio qurğusu üçün ehtiyat enerji mənbəyi ilə təchiz edilən elektrik yükünü müəyyən etmək məqsədilə aşağıdakı düstur tövsiyə edilir: translyasiya üçün zəruri olan cari istehlakın 1/2 hissəsi + hər hansı əlavə yüklərin qəbul üçün zəruri olan cari istehlakı.

Ehtiyat enerji mənbəyinin, yaxud mənbələrinin müstəqil HF və MF radio qurğularını eyni zamanda enerji ilə təchiz etməyi tələb olunmur.

3 Ehtiyat enerji mənbəyi, yaxud mənbələri gəminin və gəminin elektrik sistemi gəminin əsas mühərrik qurğusundan və gəminin elektrik sistemindən asılı olmamalıdır.

4 VHF radio qurğusuna əlavə olaraq, 2 sayılı bənddə qeyd edilən iki, yaxud daha çox sayda digər radio qurğuları ehtiyat enerji mənbəyinə, yaxud mənbələrinə qoşularsa, onlar eyni zamanda 2.1, yaxud 2.2 sayılı bəndlərdə müvafiq şəkildə müəyyən edilmiş müddət üçün VHF radio qurğusunu enerji təchizatı ilə təmin etmək bacarığına malik olmalıdır və:

.1 eyni zamanda ehtiyat enerji mənbəyi, yaxud mənbələrinə qoşulması mümkün olan bütün digər radio qurğuları; yaxud

.2 əgər digər radio qurğularından yalnız birini VHF radio qurğusu kimi eyni zamanda ehtiyat enerji mənbəyinə, yaxud mənbələrinə qoşmaq mümkün olarsa, enerjinin əksər hissəsini istifadə edən radio qurğuların hər hansı biri.

5 6.2.4 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, ehtiyat enerji mənbəyi, yaxud mənbələri işıqları elektrik enerjisi ilə təchiz etmək üçün istifadə edilə bilər.

6 Ehtiyat enerji mənbəyi təkrar enerji ilə doldurulan akkumulyator batareyasından, yaxud batareyalarından ibarət olarsa:

.1 qeyd olunan batareyalar üçün tələb olunan minimal tutumu (gücü) əldə edəndə 10 saat ərzində enerji ilə təkrar doldurmaq üçün avtomatik vasitə nəzərdə tutulmalıdır; və

.2 batareyanın, yaxud batareyaların tutumu (gücü) gəmi dənizdə olmadığı müddətdə, 12 aydan gec olmayan zaman intervallarında müvafiq metoddan** istifadə etməklə yoxlanılmalıdır.

** Akkumulyator batareyasının tutumunun (gücünün) yoxlanılması üçün metodlardan biri normal istismar cərəyanında və dövründə (məsələn, 10 saat) istifadə etməklə, batareyanı tam boşaltmaqdan və təkrar doldurmaqdan ibarətdir. Enerji ilə doldurma vəziyyətinin qiymətləndirilməsini istənilən vaxt aparmaq olar, lakin, bu, gəmi dənizdə olduğu müddətdə batareyanı xeyli doldurmadan icra edilməlidir.

7 Ehtiyat enerji mənbəyinə malik akkumulyator batareyalarının yerləşdirilməsi və quraşdırılması elə olmalıdır ki, o, aşağıdakıları təmin etsin:

.1 ən yüksək xidmət səviyyəsi;

.2 kifayət qədər xidmət müddəti;

.3 kifayət qədər təhlükəsizlik;

.4 enerji ilə dolu olduğu, yaxud istifadəsiz olduğu müddətdə batareya temperaturlarının istehsalçının texniki şərtləri çərçivəsində saxlanması; və

.5 son tutumadək enerji ilə doldurulmuş akkumulyator bütün hava şərtləri altında minimum tələb olunan müddətdə və saatda enerji ilə təchiz etmək imkanına malik olmalıdır.

8 Əgər bu fəsil gəminin naviqasiya avadanlığından, yaxud digər avadanlıqlarından, o cümlədən, 18 sayılı qaydada adı çəkilən naviqasiya avadanlığından radio qurğusuna onun etibarlı şəkildə işinin təmin edilməsi üçün fasiləsiz şəkildə informasiyanın daxil edilməsini tələb edərsə, qeyd olunan informasiyanın gəminin əsas, yaxud qəza halları üçün elektrik enerjisi mənbəyi sıradan çıxdığı halda fasiləsiz şəkildə verilməsi üçün vasitələr nəzərdə tutulmalıdır.

C hissəsi –Gəmi üçün tələblər

14 sayılı qayda

Keyfiyyət standartları

1 Bu fəslin şamil edildiyi bütün avadanlıqların uyğunluğu Administrasiya tərəfindən təsdiqlənməlidir. Belə avadanlıqlar Təşkilat tərəfindən qəbul edilənlərdən aşağı olmayan müvafiq keyfiyyət standartlarına uyğun olmalıdır.*

15 sayılı qayda

Texniki qulluq tələbləri

1 Avadanlıqlar elə konstruksiya olunmalıdır ki, yeni və mürəkkəb kalibrlemə və ya tənzimləmə aparmaqdan əsas blokları asanlıqla dəyişdirmək mümkün olsun.

2 Müvafiq olduqda, avadanlıqlar elə konstruksiya edilməli və quraşdırılmalıdır ki, onları yoxlamaq, müayinə etmək və texniki qulluq göstərmək üçün onlara asanlıqla (sərbəst) giriş imkanı mövcud olsun.

3 Avadanlıqları etibarlı şəkildə istismar etmək və onlara texniki qulluq göstərməyə imkan yaratmaq üçün Təşkilatın tövsiyələrini nəzərə almaqla adekvat informasiya təchiz edilir.*

4 Avadanlıqlara texniki qulluq göstərməyə imkan yaratmaq üçün adekvat alətlər və ehtiyat hissələr nəzərdə tutulmalıdır.

5 Administrasiya bu fəslin tələb etdiyi radio avadanlıqların tövsiyə edilən normativ göstəricilərini qarşılamaq üçün 4 sayılı qaydada müəyyən edilmiş funksional tələblərin mövcudluğunu və qeyd olunan avadanlıqların tövsiyə edilən normativ göstəriciləri qarşılamağı təmin etməlidir.

6 Dəniz rayonları A1 və A2-də reysləri həyata keçirən gəmilərdə Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş şəkildə, sahilə yerləşən avadanlıqlara texniki qulluq göstərmək, yaxud dənizdə yerləşən elektron avadanlıqlara texniki qulluq göstərmək və onları təmir etmək bacarıqlarının təkrarlanması, yaxud həmin bacarıqların və imkanların birləşdirilməsi kimi metodlardan istifadə etməklə, avadanlıqların iş qabiliyyəti təmin edilməlidir.

7 Dəniz rayonları A3 və A4-də reysləri həyata keçirən gəmilərdə Təşkilatın tövsiyələrini nəzərə almaqla, Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş şəkildə sahilə yerləşən avadanlıqlara texniki qulluq göstərmək, yaxud dənizdə yerləşən elektron avadanlıqlara texniki qulluq göstərmək və onları təmir etmək bacarıqlarının təkrarlanması kimi ən azı iki metodun birləşməsindən istifadə etməklə, avadanlıqların iş qabiliyyəti təmin edilməlidir. **

Avadanlıqların normal şəkildə işlək vəziyyətə saxlanması məqsədilə onlara texniki qulluq göstərilməsi üçün bütün ağılabatan (məqsədüuyğun) tədbirlərin qəbul edilməsinin vacib olduğuna baxmayaraq, 4 sayılı qaydada müəyyən edilmiş bütün funksional tələblərə uyğunluğu təmin etmək üçün 4.8 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, ümumi təyinatlı radio rabitəni təmin etmək məqsədilə avadanlıqların nasazlığı gəminin dənizə çıxmadığı üçün, yaxud onun təmir bazalarının tapılmasının çətin olduğu limanlardan çıxışını yubandırmaq üçün əsas hesab edilə bilməz, bir şərtlə ki, fəlakət baş verdiyi zaman gəmidə təhlükəsizliyin təmin edilməsi məqsədilə bütün funksiyaların yerinə yetirilməsi bacarığı mövcud olsun.

9 Peyk rabitəsi EPİRB-lər aşağıdakı kimi olmalıdır: (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.152(78))

.1, aşağıdakı zaman intervallarında iş tezliklərində şüalanma səviyyəsinin yoxlanılmasına, kodlaşdırmaya və qeydiyyatı xüsusi diqqət verməklə, istismar səmərəliliyinə dair illik test yoxlamasından keçirilmiş:

.1 sərnişin gəmilərində - sərnişin gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnaməsinin müddəti bitməzdən əvvəl 3 ay ərzində; və

.2 yük gəmilərində - Yük gəmisinin radio avadanlığı üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamənin müddəti bitməzdən əvvəl 3 ay ərzində, yaxud müddətinin tamam olduğu tarixdən sonra 3 ay ərzində. Bu test yoxlamasını gəmidə, test yoxlamasından keçirilmə üçün təsdiq edilmiş məntəqədə keçirmək olar; və

.2 sahilə yerləşən texniki qulluq bazasında beş ildən artıq olmayan intervallarla texniki qulluq və təmir işlərinin aparılması

16 sayılı qayda

Radio mütəxəssisləri

1 fəlakət baş verdikdə radio əlaqəni və təhlükəsizliyi təmin etmək üçün hər bir gəmidə Administrasiyanı qane edəcək səviyyədə ixtisaslı mütəxəssislər olmalıdır.* Həmin mütəxəssislərin Radio rabitə haqqında reqlamentlərdə göstərilmiş diplomları olmalıdır; onlardan hər hansı biri fəlakət baş verdiyi zaman radio rabitəyə cavabdeh olmalıdır.

2 sərnişin gəmilərində 1 sayılı bəndə müvafiq olaraq, ən azı bir ixtisaslı mütəxəssis fəlakət baş verdikdə yalnız radio əlaqəni təmin etmək öhdəliyinə malik olmalıdır.

17 sayılı qayda

Radio qeydlər

Dənizdə insan həyatının mühafizəsi üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edən radio rabitə ilə əlaqədar bütün xəbərlər haqqındakı qeydlər Administrasiyanı qane edəcək səviyyədə və Radio rabitəsi haqqında rəqlamentlərin tələbinə uyğun şəkildə aparılmalıdır.

18 sayılı qayda

Gəminin koordinatının yenilənməsi

Gəmidə bu fəslin tətbiq edildiyi və gəminin fəlakət zonasında koordinatları haqqında avtomatik şəkildə xəbər vermək imkanına malik olan bütün ikitərəfli rabitə avadanlıqları (əgər olarsa), quraşdırılmış, yaxud ayrıca naviqasiya qəbuledicisi tərəfindən gəminin koordinatları haqqında məlumatları təmin etməlidir. Əgər qeyd olunan qəbuledici quraşdırılmazsa, gəminin koordinatları və həmin koordinatların təyin edildiyi vaxt dörd saatdan artıq olmayan intervallarla əl ilə yenilənməlidir ki, gəmi hərəkətdə olduğu müddətdə həmin məlumatlar avadanlıqlar tərəfindən ötürülmək üçün hər zaman hazır vəziyyətdə olsun.

V FƏSİL

NAVIQASIYA TƏHLÜKƏSİZLİYİ

Qayda 1

Tətbiqi

1 Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, bu fəsil aşağıdakılar istisna olmaqla, hər hansı reysi həyata keçirən bütün gəmilər üçün tətbiq edilir:

.1 hərbi gəmilər, hərbi dəniz donanmasının köməkçi gəmiləri və Razılığa gələn hökumətə məxsus, Razılığa gələn hökumətə məxsus, yaxud onlar tərəfindən istismar edilən və dövlətin qeyri-kommersiya məqsədləri üçün istifadə edilən digər gəmilər; və

.2 yalnız Şimalı Amerikanın Böyük Göllərində və həmçinin onların birləşməsində və Kanadada, Kvebek əyalətində, Monrealda Sen-Lamber bəndinin aşağı çıxışının şərq hissəsinə tökülən sularda üzən gəmilər. Halbuki, hərbi gəmilərə, hərbi dəniz donanmasının köməkçi gəmilərinə, Razılığa gələn hökumətə məxsus, yaxud onlar tərəfindən istismar edilən və dövlətin qeyri-kommersiya məqsədləri üçün istifadə edilən digər gəmilərə bu fəslin prinsiplərinə uyğun şəkildə, məqsədyönlü və praktiki cəhətdən mümkün olduğu formada hərəkət etmək tövsiyə edilir.

2 Bu fəslin tətbiq dairəsi beynəlxalq qanunvericiliyə uyğun olaraq müstəsna şəkildə təyin edilmiş çıxış xəttinin sahil tərəfində yerləşən sularda istismar edilən gəmilər üçün Administrasiya tərəfindən müəyyən edilə bilər.

3 Hərəkətverici gəmi və müvafiq hərəkət verilən gəmilərdən ibarət yedək və barja kimi xüsusi olaraq nəzərdə tutulmuş və inteqrə edilmiş sərt (möhkəm) formada birləşdirilmiş tərkibdən ibarət qurğu bu fəslin məqsədi üçün bir gəmi hesab edilir.

4 Administrasiya 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 və 28 sayılı qaydaların müddələrinin hansı kateqoriyaya məxsus gəmilər üçün tətbiq edilmədiyini müəyyən

etməlidir:

- .1 ümumi tutumu 150 tondan az olan, hər hansı reysi həyata keçirən gəmilər;
- .2 ümumi tutumu 500 tondan az olan, beynəlxalq reysləri həyata keçirməyən gəmilər;
və
- .3 balıqçı gəmiləri.

2 sayılı qayda

Anlayışlar

Bu fəslin məqsədi üçün:

1 Əlaqədar olaraq inşa edilmiş gəmi dedikdə, aşağıdakı mərhələlər nəzərdə tutulur:

- .1 kil hissəsinin əsası qoyulmuş; yaxud
- .2 konkret gəminin tikintisinin başlandığı asanlıqla müəyyən olunan; yaxud
- .3 gəminin bütün quruluş materiallarının ümumi kütləsinin ən azı 50 tonundan, yaxud 1%-dən (hansı daha kiçik olarsa) ibarət hissəsinin yığılmasına başlanması.

2 Dəniz-naviqasiya xəritəsi, yaxud dəniz-naviqasiya vəsaiti hökumət, səlahiyyətli hidroqrafiya xidməti, yaxud digər müvafiq dövlət qurumu tərəfindən rəsmi şəkildə nəşr edilmiş və dəniz gəmiçiliyinin tələblərini qarşılamaq üçün nəzərdə tutulmuş xüsusi məqsədli xəritə, yaxud vəsaitdən və ya qeyd olunan xəritələri və vəsaitləri hazırlamaq üçün xüsusi şəkildə tərtib edilmiş məlumat bazasından ibarətdir. *

3 bütün gəmilər dedikdə, növündən, yaxud məqsədindən asılı olmayaraq hər hansı gəmi, yaxud üzmə vasitəsi nəzərdə tutulur.

4 Gəminin uzunluğu dedikdə, onun ümumi uzunluğu nəzərdə tutulur.

5 Axtarış və xilasetmə xidməti

Qəza hallarının monitorinqi, rabitə, əlaqələndirmə və axtarış və xilasetmə funksiyaları, o cümlədən, dövlət və özəl resurslardan və hava gəmilərindən, gəmilərdən və digər üzən vasitələrdən istifadə etməklə tibbi məsləhət, ilkin tibbi yardım, yaxud tibbi təxliyənin təmin edilməsi nəzərdə tutulur (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.153(78))

6 Yüksək sürət gəmisi dedikdə, X/1.3 sayılı qaydada müəyyən edilmiş gəmi nəzərdə tutulur. (Bu sənəd tərəfindən daxil edilib: Res.MSC.202(81))

7 Səyyar dəniz qazma qurğusu dedikdə, XI-2/1.1.5 sayılı qaydada müəyyən edilmiş səyyar dəniz qazma qurğusu nəzərdə tutulur. (Bu sənəd tərəfindən daxil edilib: Res.MSC.202(81))

3 sayılı qayda

Azad etmələr (istisnalar) və ona bərabər tutulan hallar

1 Administrasiya mexaniki hərəkət qurğusu olmayan gəmiləri 15, 17, 18, 19 (19.2.1.7 istisna olmaqla), 20, 22, 24, 25, 26, 27 və 28 sayılı qaydaların tələblərindən ümumi şəkildə azad edə bilər.

2 Əgər gəminin sahildən qət etdiyi maksimal məsafə, reysin uzunluğu və xassəsi, ümumi naviqasiya təhlükələri, yaxud təhlükəsizliyə mənfi təsir göstərən digər şərtlərin olmadığı hallar bu fəslin tam şəkildə tətbiqinin qeyri-məqsədəuyğun, yaxud qeyri-zəruri hesab edilməsinə səbəb olarsa, Administrasiya ayrı-ayrı gəmilər üçün qismən, yaxud müəyyən şərtlər üzrə azad etmələri, yaxud onlara bərabər tutulan tədbirləri tətbiq edə bilər, bir şərtlə ki, Administrasiya qeyd olunan azad etmələrin, yaxud onlara bərabər tutulan tədbirlərin digər gəmilərin təhlükəsizliyinə göstərdiyi mümkün təsirləri nəzərə almış olsun.

3 Hər bir Administrasiya hər ilin 1 yanvar tarixindən sonra mümkün qədər tez bir müddətdə 2 sayılı bəndin əsasında ötən təqvim ili üçün tətbiq edilmiş yeni azad etmələrin, yaxud onlara bərabər tutulan tədbirlərin xülasəsini əks etdirən hesabatı Təşkilata təqdim etməlidir və həmin hesabatda həm də qeyd olunan azad etmələrin, yaxud onlara bərabər tədbirlərin tətbiqi üçün səbəbləri də daxil etməlidir. Təşkilat bu təfsilatları digər Razılığa gələn hökumətlərə məlumat üçün göndərir.

4 sayılı qayda

Naviqasiya xəbərdarlıqları

Hər bir Razılığa gələn hökumət hər hansı təhlükə barədə hər hansı etibarlı mənbədən daxil olmuş məlumatların tez bir zamanda aidiyyəti olan bütün maraqlı tərəflərə və maraqlı olan digər Hökumətlərə çatdırılmasını təmin etmək üçün bütün zəruri tədbirləri görməlidir.*

5 sayılı qayda

Meteoroloji xidmətlər və xəbərdarlıqlar

1 Razılığa gələn hökumətlər dənizdə olan gəmilər tərəfindən meteoroloji məlumatların toplanılmasına və həmin məlumatların gəmisürməyə köməklik göstərilməsi məqsədinə müvafiq tərzdə öyrənilməsi, yayılması və mübadiləsi işinin təşkilini təşviq etdirmək öhdəliyi daşıyır.* Administrasiyalar yüksək dəqiqlik səviyyəsində meteoroloji alətlərin istifadəsinə köməklik göstərməli və qeyd olunan alətlərin tələb olunduğu zaman yoxlanılmasını asanlaşdırmalıdır. Qeyd olunan yoxlamaların gəmi üçün pulsuz şəkildə həyata keçirilməsini təmin etmək məqsədilə müvafiq milli meteoroloji xidmətlər tərəfindən tədbirlər qəbul edilə bilər.

** Bu sənədə istinad edin: Hava şəraitindən asılı olaraq gəmilər üçün optimal marşrutların seçilməsinə dair tövsiyə - Təşkilat tərəfindən A.528(13) sayılı qətnamə ilə qəbul edilmişdir.

2 Xüsusi olaraq, Razılığa gələn hökumətlər əməkdaşlıq çərçivəsində aşağıdakı meteoroloji tədbirlərin həyata keçirilməsinə dair öhdəlik daşıyır:

.1 yeraltı və kosmik radio kommunikasiya vasitələri xidmətlərindən istifadə etməklə, mətn formasında və praktiki cəhətdən mümkün olduqda isə qrafik formada informasiyalar verməklə, gəmiləri güclü küləklər, tufanlar və tropik qasırğalar barədə praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər xəbərdar etmək.

.2 Hava, dalğalar və buzlaşma vəziyyəti haqqında məlumatlardan, təhlillərdən və xəbərdarlıqlardan ibarət gəmiçilik üçün uyğun hava haqqında məlumatların müvafiq şəkildə yeraltı və kosmik radiorabitə xidmətləri* vasitəsilə ən azı gündə iki dəfə verilməsi. Qeyd olunan məlumatlar mətn formasında, praktiki cəhətdən mümkün olduqda isə qrafik formada çatdırılır, o cümlədən, gəmidə məlumatların emalı

sistemində istifadə etmək üçün faksla, yaxud rəqəmsal formada göndərilən meteoroloji təhlil və hava proqnozu xəritəsi vasitəsilə göndərilir.

.3 dənizdə meteoroloji işlərin səmərəli şəkildə aparılması üçün zəruri ola biləcək qeyd olunan nəşrlərin hazırlanması və buraxılması və əgər praktiki cəhətdən mümkün olarsa, limanı tərk etməkdə olan gəmilər üçün informasiya məqsədilə gündəlik sinoptik xəritələrin nəşri və təqdim edilməsi məqsədilə tədbirlər görmək.

.4 gəmiləri bu xidmətdə istifadə etmək üçün yoxlayıcı xassəli dəniz-meteoroloji ölçü cihazları ilə təchiz edildiyinə dair tədbirlər görmək (məsələn, barometr, baroqraf, psixrometr və suyun temperaturunu ölçmək üçün müvafiq cihaz) və yerüstü sinoptik müşahidələr (yəni, ən azı gündə dörd dəfə, vəziyyət imkan verdikdə) üçün əsas standart zamanlarda meteoroloji müşahidələr aparmaq, onları qeydə almaq və ötürmək üçün və digər gəmiləri xüsusilə, gəmiçiliyin az intensiv olduğu rayonlarda modifikasiya edilmiş formada müşahidələr aparmağı, onları qeydə almağı və ötürməyi tövsiyə etmək.

.5 şirkətləri praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər çoxlu sayda gəmilərini meteoroloji müşahidələrin aparılmasına və onları qeydə almağa cəlb etməyi tövsiyə etmək; bu müşahidələr müxtəlif milli meteoroloji xidmətlərin faydası məqsədilə müxtəlif milli meteoroloji xidmətlər üçün gəminin yeraltı, yaxud kosmik radio-kommunikasiya vasitələrindən (qurğularından) istifadə etməklə göndərilməlidir.

.6 meteoroloji müşahidələrin gəmilərə göndərilməsi aidiyyəti olan gəmilər üçün pulsuzdur.

.7 tropik qasırğanın, yaxud ehtimal olunan tropik qasırğanın yaxınlığında yerləşdiyi zaman tufanlı hava şəraitində gəmini idarə edən komanda heyəti üzvlərini praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər nəzərə almaqla, gəmilərə imkan daxilində tez-tez öz müşahidələrini aparmaq və nəticələri ötürmək tövsiyə edilir.

.8 yeraltı və kosmik radio-kommunikasiya vasitələrinin xidmətləri üçün müvafiq sahildə yerləşən vasitələrindən (qurğulardan) istifadə etməklə, meteoroloji xəbərləri gəmilərdən qəbul etmək və gəmilərə ötürmək üçün tədbirlər görmək;

.9 Kapitanlara yaxınlıqda yerləşən gəmilərə, həmçinin, sahil stansiyalarına 50 uzel və ya daha yüksək (gücü 10 ballıq Bofort şkalası üzrə) sürətli küləklə qarşılaşdıqları bütün hallar barəsində məlumat verməkləri tövsiyə edilir.

.10 artıq müəyyən edilmiş beynəlxalq meteoroloji xidmətlərlə əlaqədar vahid prosedurları əldə etməyə və praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər, bu konvensiyanın yerinə yetirilməsi zamanı ortaya çıxacaq hər hansı meteoroloji suala dair məlumat və məsləhət üçün Razılığa gələn hökumətlər tərəfindən müraciət edilə biləcək Ümumdünya Meteorologiya Təşkilatının texniki qaydalarına və tövsiyələrinə əməl etməyə səy göstərmək.

3 Bu qaydada nəzərdə tutulmuş informasiyanın Radio rabitəsi haqqında rəqlamentlərin müəyyən etdiyi növbəlik ardıcılığı formasına uyğun şəkildə verilməsi və ötürülməsi təmin edilməlidir. Meteoroloji informasiyanın, hava proqnozlarının və xəbərdarlıqların "bütün stansiyalara" ötürüldüyü müddətdə bütün gəmi stansiyaları Radio rabitəsi haqqında rəqlamentlərin müddəalarına əməl etməlidir.

4 Gəmilər üçün nəzərdə tutulmuş hava proqnozları, xəbərdarlıqlar, sinoptik və digər meteoroloji məlumatlar Razılığa gələn hökumətlər arasındakı qarşılıqlı anlaşmaya uyğun olaraq müxtəlif sahilboyu və açıq dəniz ərazilərinə xidmət etmək üçün ən yaxşı mövqedə olan milli meteoroloji xidmət tərəfindən, xüsusi olaraq, Fəlakət zamanı təhlükəsizliyin təmin edilməsi üçün qlobal dəniz rabitə sistemi (GMDSS) əsasında açıq dəniz üçün Meteoroloji Hava proqnozları və Xəbərdarlıqların hazırlanması və yayımlanması üçün Ümumdünya Meteorologiya Təşkilatının sistemi tərəfindən müəyyən edilmiş formada hazırlanır və yayımlanır.

6 sayılı qayda

Buz kəşfiyyatı xidməti

1 Şimalı Atlantikdə buz kəşfiyyatı dənizdə insan həyatının mühafizəsinə, dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizliyinə və səmərəliliyinə və dəniz mühitinin mühafizəsinə töhfə verir. Buz fəslində buz kəşfiyyatının mühafizə etdiyi aysberq rayonundan keçən gəmilərdən buz kəşfiyyatı tərəfindən göstərilən xidmətlərdən istifadə etməkləri tələb olunur.

2 Razılığa gələn hökumətlər Şimalı Atlantikdə buz kəşfiyyatını və buzun vəziyyətinin öyrənilməsi və müşahidə edilməsi xidmətini davam etdirmək öhdəliyi daşıyır. Buz mövsümündə, yəni, hər il fevralın 15-dən iyulun 1-dək olan dövr ərzində Nyufaundlend rayonundakı Böyük Banka adlanan nahiyənin yaxınlığında yerləşən aysberq bölgəsinin cənub-şərq, cənub və cənub-qərb sərhədlərinin təhlükəli məsafə olduğu barədə oradan keçən gəmiləri məlumatlandırmaq; buzun ümumi vəziyyətini öyrənmək; patrul gəmilərinin və təyyarələrin buz kəşfiyyatını aparıldığı rayonda köməyə ehtiyacı olan şəxslərə köməklik göstərmək məqsədilə mühafizə edilməlidir. İlin qalan hissəsi buzun vəziyyətinin öyrənilməsi və müşahidəsi məsləhət edildiyi qədər davam etdirilir.

3 Buz kəşfiyyatı üçün və buzun vəziyyətini öyrənmək və müşahidə etmək üçün istifadə edilən gəmilər və hava gəmiləri digər məqsədlərlə də istifadə edilə bilər, bir şərtlə ki, qeyd olunan digər öhdəliklər bu xidmətin əsas məqsədinin icrasına mane olmasın və yaxud bu xidmətə çəkilən xərci artırmasın.

4 Amerika Birləşmiş Ştatları Hökuməti buz kəşfiyyatı xidmətinin ümumi idarəçiliyini davam etdirməyə, buzun vəziyyətini öyrənməyə və müşahidə etməyə və bu barədə əldə edilmiş məlumatları yaymağa dair razılığını bildirir.

5 Şimali Atlantikada buz kəşfiyyatının idarə edilməsinə, istismarına və maliyyələşdirilməsinə dair qaydaları tənzimləyən şərtlər Şimali Atlantikada buz kəşfiyyatının idarə edilməsi, istismarı və maliyyələşdirilməsinə dair qaydalarda şərh edilib.

6 Əgər istənilən zaman Birləşmiş Ştatlar və/yaxud Kanada Hökumətləri bu xidmətləri göstərməyi dayandırmaq arzusunda olarsa, onlar bunu edə bilər və Razılığa gələn hökumətlər bu xidmətlərin göstərilməsinin davam etdirilməsi məsələsini qarşılıqlı maraqlara müvafiq həll etməlidir. Bu xidmətlərin göstərilməsinin dayandırılmasına 18 ay qalmış Birləşmiş Ştatlar və/yaxud Kanada Hökumətləri onların bayraqları altında üzmək hüququ olan, onların ərazisində qeydiyyatda olan və bu qaydanın tətbiq dairəsini genişləndirməklə həmin xidmətlərdən yararlanmış bütün Razılığa gələn hökumətlərə yazılı bildiriş göndərməlidir.

7 sayılı qayda

Axtarış və xilasetmə xidmətləri

1 Hər bir Razılığa gələn Hökumət cavabdeh olduğu ərazidə fəlakət barədə rabitə əlaqəsinin təşkilini və əlaqələndirilməsini və onların sahillərinə yaxın olan dəniz ərazilərində fəlakətlə üzləşmiş insanları xilas etmək üçün bütün zəruri tədbirlərin görülməsini təmin etməlidir. Bu tədbirlərə dənizdə gəmilərin intensiv hərəkətini və naviqasiya təhlükələrini nəzərə alaraq, praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər və zəruri hesab edilən, qeyd olunan axtarış və xilasetmə vasitələrinin (qurğularının) yaradılması, istismarı və texniki qulluğu daxildir və onlar imkan daxilində qeyd olunan şəxslərin yerini müəyyən etmək və onları xilas etmək üçün adekvat vasitələri təmin etməlidir.*

2 Hər bir Razılığa gələn Hökumət mövcud axtarış və xilasetmə vasitələri (qurğuları) və müvafiq dəyişiklik üzrə planlarla (əgər varsa) bağlı məlumatları Təşkilatın istifadəsi üçün hazır vəziyyətə gətirməyə dair öhdəlik daşıyır.

3 I fəslin tətbiq edildiyi sərnişin gəmiləri, fəvqəladə hal baş verdiyi təqdirdə müvafiq axtarış və xilasetmə xidmətlərinə dair əməkdaşlıq məqsədli planlara malik olmalıdır. Bu plan IX/1 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, gəmi, şirkət və axtarış və xilasetmə xidmətləri ilə əməkdaşlıq çərçivəsində işlənilib hazırlanmalıdır. Bu planın effektivliyini yoxlamaq məqsədilə ona dövrü məşqlərə dair müddəa daxil edilməlidir. Bu plan Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlar əsasında işlənilib hazırlanmalıdır.

8 Sayılı qayda

Xilasetmə siqnalları

Razılığa gələn hökumətlər fəlakətdən əziyyət çəkmiş gəmilərlə və insanlarla rabitə əlaqəsi saxlayan zaman axtarış və xilasetmə əməliyyatlarını həyata keçirmək üçün axtarış və xilasetmə vasitələri (qurğuları) tərəfindən istifadə edilən xilasetmə siqnallarının təşkilinə cavabdehlik daşıyır.

9 Sayılı qayda

Hidroqrafik xidmətlər

1 Razılığa gələn hökumətlər hidroqrafik məlumatların toplanmasına və tərtib edilməsinə, gəmisürmənin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üçün zəruri olan dəniz üzgüçülüüyü haqqındakı bütün məlumatların yayımlanmasına və yenilənməsinə dair öhdəlik daşıyır.

2 Xüsusi olaraq, Razılığa gələn hökumətlər mümkün olduğu qədər, naviqasiyaya yardım göstərmək üçün ən uyğun tərzdə aşağıdakı dəniz üzgüçülüüyü və hidroqrafik xidmətlərin yerinə yetirilməsində əməkdaşlıq etməyə dair öhdəlik daşıyır:

.1 hidroqrafik şəkillərin çəkilməsinin praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər, gəmisürmənin təhlükəsizliyi üçün adekvat formada yerinə yetirildiyini təmin etmək;

.2 gəmisürmənin təhlükəsizliyi ehtiyaclarının müvafiq şəkildə qarşılınması üçün dəniz-naviqasiya xəritələrinin, üzgüçülük istiqamətlərinin, işıqların siyahılarının, qabarma cədvəllərinin və digər naviqasiya nəşrlərinin hazırlanması və dərc edilməsi;

.3 dəniz-naviqasiya xəritələrinin və nəşrlərinin yenilənməsini təmin etmək məqsədilə praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər gəmiçilər üçün bildirişləri yaymaq; və

.4 bu xidmətləri normal şəkildə yerinə yetirmək üçün tədbirlər görmək.

3 Razılığa gələn hökumətlər üzgüçülük üçün xəritələri və naviqasiya nəşrlərini mümkün olduğu qədər daha da vahid şəkllə salmağa və mümkün olduqda, müvafiq beynəlxalq qətnamələri və tövsiyələri nəzərə almağa dair öhdəlik daşıyır.*

4 Razılığa gələn hökumətlər hidroqrafik və dəniz üzgüçülüüyü haqqında məlumatlara dünya miqyasında mümkün qədər vaxtında, etibarlı və birmənalı şəkildə əlçatımlığı təmin etmək məqsədilə öz fəaliyyətlərini mümkün qədər maksimal səviyyədə əlaqələndirməyə dair öhdəlik daşıyır.

10 sayılı qayda

Gəmilərin hərəkət yollarının müəyyənləşdirilməsi

1 Gəmilərin hərəkət yollarının müəyyənləşdirilməsi sistemləri Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlara və meyarlara müvafiq olaraq qəbul edildikdə və həyata keçirildikdə bütün gəmilər, müəyyən kateqoriyalı gəmilər, yaxud müəyyən yükləri daşıyan gəmilər üçün tövsiyə edilə bilər, olar üçün məcburi ola bilər, yaxud onlar tərəfindən istifadə edilə bilər.*

2 Təşkilat gəmilərin hərəkət yollarının müəyyənləşdirilməsi sistemlərinə dair beynəlxalq səviyyədə təlimatların, meyarların və qaydaların işlənilib hazırlanması üzrə yeganə beynəlxalq orqan kimi tanınır. Razılığa gələn hökumətlər gəmilərin hərəkət yollarının müəyyənləşdirilməsi sistemlərinin qəbul edilməsi üçün təklifləri Təşkilata istiqamətləndirir. Təşkilat gəmilərin hərəkət yollarının müəyyənləşdirilməsi üzrə qəbul edilmiş hər hansı sistemlə əlaqədar olaraq bütün müvafiq informasiyaları toplayır Razılığa gələn hökumətlər arasında yayır.

3 Gəmilərin hərəkət yollarının müəyyənləşdirilməsi sisteminin təşkilinə dair tədbirlərin görülməsi təşəbbüsünün başladılması öhdəliyi aidiyyəti olan Hökumətin, yaxud Hökumətlərin üzərinə düşür. Təşkilat tərəfindən qəbul edilməsi üçün qeyd olunan sistemləri işləyib hazırlamaq üçün Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlar və meyarlar* nəzərə alınmalıdır.

4 Gəmilərin hərəkət yollarının müəyyənləşdirilməsi sistemləri qəbul edilməsi üçün Təşkilata təqdim edilməlidir. Halbuki, əgər bu sistemlər qəbul edilməsi üçün Təşkilata təqdim edilməzsə, yaxud Təşkilat tərəfindən qəbul edilməzsə, o halda, gəmilərin hərəkət yollarının müəyyənləşdirilməsi sistemlərini həyata keçirən Hökumət və ya Hökumətlərə imkan daxilində Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatları və meyarları* nəzərə almaqları tövsiyə edilir.

5 Əgər iki və daha çox hökumətin xüsusi bir sahədə ümumi marağı olarsa, hərəkət yollarının müəyyənləşdirilməsi sisteminin hüduqlarını müəyyən etmək və onlardan istifadə etmək məqsədilə onların arasındakı müqavilə əsasında birgə təkliflər formalaşdırılmalıdır. Qeyd olunan təklifləri qəbul etdikdən sonra və qeyd olunan təkliflərin qəbul edilməsi məsələsinə baxılmazdan əvvəl Təşkilat bu sahədə ümumi marağı olan hökumətlərə və gəmilərin hərəkət yollarının müəyyənləşdirilməsi sistemin yaxınlığında yerləşən ölkələrə bu təklifin tərffüatlarının çatdırıldığını təmin etməlidir.

6 Razılığa gələn hökumətlər gəmilərin hərəkət yollarının müəyyənləşdirilməsi ilə əlaqədar Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş tədbirlərə əməl etməlidir. Onlar gəmilərin hərəkət yollarının müəyyənləşdirilməsinə dair qəbul edilmiş sistemlərin təhlükəsiz və effektiv istifadəsi üçün zəruri olan bütün informasiyalari yayır. Aidiyyəti olan Hökumət, yaxud Hökumətlər həmin sistemlərdəki gəmilərin hərəkətini izləyə bilər. Razılığa gələn hökumətlər Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş gəmilərin hərəkət yollarının müəyyənləşdirilməsi sistemlərinin müvafiq şəkildə istifadəsi üçün mümkün olan bütün hərəkətləri edir.

7 Əgər konkret gəmilərin hərəkət yollarının müəyyənləşdirilməsi sistemindən istifadə etməmək üçün hər hansı bir qanəedici səbəb olmazsa, öz kateqoriyasına, yaxud daşdığı yükə müvafiq olaraq və qüvvədə olan müvafiq müddəalara uyğun olaraq gəmi, gəmilərin hərəkət yollarının müəyyənləşdirilməsi üçün Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş məcburi sistemdən istifadə edir. Hər hansı qeyd olunan səbəb gəminin jurnalında qeyd olunur.

8 Gəmilərin hərəkət yollarının müəyyənləşdirilməsi üçün məcburi sistemlər Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlara və meyarlara müvafiq olaraq Razılığa gələn hökumət, yaxud aidiyyəti olan Hökumətlər tərəfindən nəzərdən keçirilir.*

9 Qeyd olunan bütün gəmilərin hərəkət yollarının müəyyənləşdirilməsinə dair qəbul edilmiş sistemlər və görülən tədbirlər beynəlxalq qanunvericiliyinin və cümlədən, Dəniz hüququ üzrə 1982-ci il BMT Konvensiyasının müvafiq müddəalarının tələblərinə cavab verməlidir.

10 Bu qaydadakı, yaxud onun təlimatları və meyarları ilə əlaqədar heç nə beynəlxalq gəmiçilik və arxipelaq dəniz dəhlizləri üçün istifadə edilən beynəlxalq hüquq, yaxud boğazlara dair hüquqi rejimlər əsasında hökumətlərin hüquq və vəzifələrini irəlicədən müəyyən etmir.

11 sayılı qayda

Gəmi məlumatlandırma sistemləri*

* Bu qayda müvafiq dəyişikliklərlə, 1979-cu il SAR Konvensiyasının 5-ci fəslinin əhatə etdiyi, hökumətlər tərəfindən axtarış və xilasetmə məqsədləri üçün yaradılmış gəmi məlumatlandırma sistemlərinə aid edilmir.

1 Gəmi məlumatlandırma sistemləri dənizdə insan həyatının mühafizəsi, dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizliyi və səmərəliliyi və dəniz mühitinin mühafizəsinin təmin

olunmasına kömək edir. Bu qaydaya müvafiq olaraq Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatlara və meyarlara uyğun olaraq qəbul edilərsə və həyata keçirilərsə,** gəmi məlumatlandırma sistemi bütün gəmilər tərəfindən, yaxud müəyyən kateqoriyalı gəmilər tərəfindən, yaxud bu şəkildə qəbul edilmiş hər bir sistemə uyğun olaraq müəyyən yükləri daşıyan gəmilər tərəfindən mütləq şəkildə istifadə edilməlidir.

2 Təşkilat gəmi məlumatlandırma sistemlərinə dair beynəlxalq səviyyədə təlimatların, meyarların və qaydaların işlənib hazırlanması üzrə yeganə beynəlxalq orqan kimi tanınır. Razılığa gələn hökumət gəmilərin hərəkət yollarının müəyyənləşdirilməsi sistemlərinin qəbul edilməsi üçün təklifləri Təşkilata istiqamətləndirir. Təşkilat gəmilərin hərəkət yollarının müəyyənləşdirilməsi üzrə qəbul edilmiş hər hansı sistemlə əlaqədar olaraq bütün müvafiq informasiyaları toplayır və Razılığa gələn hökumətlər arasında yayır.

3 Gəmilərin hərəkət yollarının müəyyənləşdirilməsi sisteminin təşkilinə dair tədbirlərin görülməsi təşəbbüsünün başladılması öhdəliyi aidiyyəti olan Hökumətin, yaxud Hökumətlərin üzərinə düşür. Təşkilat tərəfindən qəbul edilməsi üçün qeyd olunan sistemləri işləyib hazırlamaq üçün Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatlar və meyarlar* nəzərə alınmalıdır.

4 Təşkilata təsdiq üçün təqdim edilməmiş gəmi məlumatlandırma sistemləri bu qaydanın tələblərinə cavab verməyə də bilər. Halbuki, qeyd olunan sistemləri həyata keçirən Hökumətlərə Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatları və meyarları* mümkün olduğu zaman izləmək tövsiyə olunur. Razılığa gələn hökumətlər qeyd olunan sistemləri tanımaq üçün təşkilata təqdim edə bilər.

5 Əgər iki və daha çox hökumətin konkret bir rayonda ümumi marağı olarsa, onların arasındakı müqavilə əsasında əlaqələndirilmiş gəmi məlumatlandırma sistemində dair təkliflər formalaşdırılmalıdır. Gəmi məlumatlandırma sisteminin qəbul edilməsi ilə bağlı təklifə baxana kimi Təşkilat təklif edilən sistemin əhatə etdiyi rayonda marağı olan hökumətlərə həmin təklifin tərffüatlarını göndərir. Əlaqələndirilmiş gəmi məlumatlandırma sistemi qəbul olunduqda və tətbiq edildikdə o, eyni məzmunlu prosedurlara və əməliyyatlara malik olmalıdır.

6 Gəmi məlumatlandırma sistemini bu qaydaya müvafiq olaraq qəbul etdikdən sonra, aidiyyəti olan Hökumət, yaxud Hökumətlər sistemin səmərəli və effektiv istifadəsi üçün zəruri olan hər hansı məlumatı yaymaq üçün bütün tədbirləri görməlidir. Hər hansı qəbul edilmiş gəmi məlumatlandırma sistemi gəmilərə lazım olduğu zaman zəruri məlumatları əldə etməyə kömək etmək üçün qarşılıqlı təsirə və bacarığa malik olmalıdır. Qeyd olunan sistemlər bu qaydanın icrası zamanı Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatlara və meyarlara müvafiq olaraq istismar edilməlidir*.

7 Gəmi kapitanı qəbul edilmiş gəmi məlumatlandırma sistemlərinin tələblərinə əməl etməli və hər bir qeyd olunan sistemin müddəalarına uyğun olaraq tələb edilən bütün informasiyaları müvafiq hakimiyət orqanına verməlidir.

8 Qəbul edilmiş bütün gəmi məlumatlandırma sistemləri və həmin sistemlərin yerinə yetirilməsi üçün görülən tədbirlər beynəlxalq qanunvericiliyinin və cümlədən, Dəniz hüququ üzrə 1982-ci il Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Konvensiyasının müvafiq müddəalarının tələblərinə cavab verməlidir.

9 Bu qaydadakı, yaxud onun təlimatları və meyarları ilə əlaqədar heç nə beynəlxalq gəmiçilik və arxipelaq dəniz dəhlizləri üçün istifadə edilən beynəlxalq hüquq, yaxud boğazlara dair hüquqi rejimlər əsasında hökumətlərin hüquq və vəzifələrini irəlicədən müəyyən etmir.

10 Gəmilərin iştirakı aidiyyəti olan gəmilər üçün qəbul edilmiş gəmi məlumatlandırma sistemlərinin müddəalarına müvafiq olaraq pulsuzdur.

11 Təşkilat qəbul edilmiş gəmi məlumatlandırma sistemlərinin Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlar və meyarlar əsasında nəzərdən keçirilməsini təmin etməlidir.

12 sayılı qayda

Gəmilərin hərəkətini idarəetmə xidmətləri

1 Gəmilərin hərəkətini idarəetmə xidmətləri (VTS) dənizdə insan həyatının mühafizəsi, dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizliyi və səmərəliliyi və dəniz mühitinə bitişik sahil ərazilərinin, işlərin aparıldığı sahələrin və dəniz qurğularının gəmilərin hərəkəti nəticəsində baş verə biləcək mənfi təsirlərdən mühafizəsinin təmin olunmasına kömək edir.

2 Razılığa gələn hökumətlər, onların fikrincə, gəmiçiliyin intensivliyi və ya təhlükə dərəcəsi qeyd olunan xidmətlərinin yerləşdirilməsi üçün əsas verərsə, sözügedən VTS xidmətlərinin həmin ərazilərdə təşkilinə dair öhdəlik daşıyır.

3 VTS-ni planlaşdıran və həyata keçirən Razılığa gələn hökumətlər Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatları* mümkün olduğu yerdə izləməlidir. VTS-nin istifadəsi yalnız sahiyanı dövlətin ərazi sularında yerləşən dəniz rayonlarında məcburi hesab edilir.

4 Razılığa gələn hökumətlər onların bayrağı altında üzmək hüququna malik olan gəmilərin hərəkətini idarəetmə xidmətlərində iştirakını təmin etməyə və həmin xidmətlərin müddəalarını yerinə yetirməyə səy göstərir.

5 Bu qaydadakı, yaxud Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş təlimatlarla əlaqədar heç nə beynəlxalq gəmiçilik və arxipelaq dəniz dəhlizləri üçün istifadə edilən beynəlxalq hüquq, yaxud boğazlara dair hüquqi rejimlər əsasında hökumətlərin hüquq və vəzifələrini irəlicədən müəyyən etmir.

13 sayılı qayda

Naviqasiya vasitələrinin quraşdırılması və istismarı

1 Hər bir Razılığa gələn Hökumət praktiki və zəruri hesab edildiyi hallarda, ya fərdi şəkildə, yaxud digər Razılığa gələn hökumətlərlə əməkdaşlıq çərçivəsində, qeyd olunan naviqasiya vasitələrini bu sulara gəmilərin hərəkət intensivliyinin əsaslarına və üzme təhlükəsinin tələblərinə uyğun olaraq quraşdırmağa dair öhdəlik daşıyır.

2 Naviqasiya vasitələrində mümkün olduğu qədər maksimum eyniliyə nail olmaq məqsədilə Razılığa gələn hökumətlər qeyd olunan vasitələri quraşdırdığı zaman beynəlxalq tövsiyələri və təlimatları* nəzərə almaq öhdəliyi daşıyır.

3 Razılığa gələn hökumətlər aidiyyəti olan tərəfləri naviqasiya vasitələrinin istifadə məqsədilə hazır vəziyyətə gətirilməsi ilə əlaqədar olan informasiya ilə təmin edilməsinə dair öhdəlik daşıyır. Gəmilərdə quraşdırılmış qəbuledicilərin işinə mənfi təsir göstərə biləcək yeri təyin etmə sistemlərinin ötürülməsindəki dəyişikliklərdən mümkün qədər uzaq durmaq lazımdır; dəyişikliklər vaxtında və uyğun formada bildiriş verildikdən sonra həyata keçirilməlidir.

14 sayılı qayda

Gəmilərin ekipajla komplektləşdirilməsi

1 Dənizdə insan həyatının mühafizəsi və bütün gəmilərin kifayət qədər və səmərəli şəkildə ekipajla komplektləşdirildiyini təmin etmək məqsədilə Razılığa gələn hökumətlər öz milli gəmilərində əvvəlki tədbirlərin tələblərinə əməl edilməsinə və əgər lazım gələrsə, yeni tədbirlərin qəbul edilməsinə dair öhdəlik daşıyır. *

2 I fəslin tətbiq edildiyi hər bir gəmi üçün Administrasiya aşağıdakıları icra edir: (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.325(90))

.1 Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş müvafiq təlimatı nəzərə almaqla, şəffaflıq proseduru üzrə, minimum təhlükəsiz formada müvafiq ekipajla komplektləşdirilmənin təşkili*; və

.2 1. 1 sayılı bəndin müddəalarına uyğun olması üçün zəruri hesab edilən minimum təhlükəsiz şəkildə ekipajla komplektləşdirilmənin bir sübutu olaraq, müvafiq minimum təhlükəsiz şəkildə ekipajla komplektləşdirilməyə dair sənədin, yaxud ona bərabər digər sənədin verilməsi

3 Təhlükəsizlik məsələləri ilə bağlı ekipajın işinin effektiv şəkildə icrasını təmin etmək üçün gəminin vaxta jurnalında işçi dil müəyyən edilir və qeyd edilir. Şirkət, IX/1 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, yaxud kapitan, vəziyyətdən asılı olaraq, müvafiq işçi dili müəyyən edir. Hər bir dənizçidən həmin dildə başa düşmək və zəruri olan yerdə əmrlər və göstərişlər vermək və həmin dildə cavab vermək tələb olunur. Əgər işçi dil bayrağı altında üzmək hüququ olan gəminin məxsus olduğu dövlətin rəsmi dili olmazsa, asılması tələb olunan bütün planlara və siyahılara işçi dildə edilmiş tərcümə daxil edilməlidir.

4 I fəslin tətbiq edildiyi gəmilərdə, körpüdən-körpüyə və körpüdən-sahilə təhlükəsizlik barədə xəbərdarlıqları çatdırmaq və həmçinin, körpüdə losmanla növbə çəkən personal* arasında rabitə əlaqəsi saxlamaq məqsədilə ingilis dili işçi dil kimi istifadə edilir, bir şərtlə ki, birbaşa rabitə əlaqəsi ingilis dilindən başqa, digər dillərdə olmasın.

15 sayılı qayda

Körpünün konstruksiyası, onun tərribati, naviqasiya sistemləri və avadanlıqları və prosedurları ilə əlaqədar prinsipləri

Bu fəslin 19, 22, 24, 25, 27 və 28 sayılı qaydalarının tələblərini tətbiq etmək məqsədilə və körpünün konstruksiyası, onun tərribati, naviqasiya sistemləri və avadanlıqları və prosedurları** ilə əlaqədar qəbul edilmiş bütün qərarlar aşağıdakı məqsədlərə istiqamətləndirilir:

- .1 bütün istismar şərtləri altında gəminin təhlükəsiz şəkildə idarə edilməsi ilə əlaqədar vəziyyətin tam qiymətləndirilməsi zamanı körpü heyəti və losman tərəfindən icra edilən tapşırıqların asanlaşdırılması;
- .2 körpü resurslarının effektiv və təhlükəsiz şəkildə idarə edilməsini təmin etmək;
- .3 idarəetmə elementləri və məlumat əksətdiriciləri üçün standartlaşdırılmış simvoldan və kodlaşdırma sistemlərindən istifadə etməklə, aydın və birmənalı şəkildə təqdim edilmiş çox mühüm informasiyanı uyğun və fasiləsiz şəkildə körpü heyəti və losman üçün əldə edilmək imkanını təmin etmək;
- .4 avtomatlaşdırılmış funksiyaların və inteqrə olunmuş komponentlərin, sistemlərin və/yaxud alt sistemlərin istismar statusunun göstərilməsi;
- .5 körpü heyəti və losman tərəfindən informasiyanın tez, fasiləsiz və effektiv emal edilməsinə və qərar qəbul edilməsinə imkan yaratmaq;
- .6 körpüdə körpü heyətinin və losmanın yorğunluğuna və ya sayıqlığın aşağı düşməsinə səbəb ola biləcək artıq, yaxud lazımsız işlərin və hər hansı şəraitin və ya əsas işdən yayındırıcı halların qarşısını almaq, yaxud onları minimuma endirmək; və
- .7 körpü heyəti və losman tərəfindən müvafiq tədbir görülməsi üçün vaxtında, monitoring və qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemləri vasitəsilə insan xətalınının baş vermə riskini minimuma endirmək və əgər baş verərsə, qeyd olunan xətalara aşkar etmək; və

16 sayılı qayda

Avadanlıqlara texniki qulluq və təmir

1 Administrasiya bu fəslin tələb etdiyi avadanlıqlara texniki qulluq göstərildiyini və təmir edildiyini təmin etmək üçün adekvat tədbirlərin həyata keçirildiyindən əmin olmalıdır.

2 1/7(b)(ii), 1/8 və 1/9 sayılı qaydalarda nəzərdə tutulan hallar istisna olmaqla, bu fəslin tələb etdiyi avadanlıqları səmərəli və yaxşı, işlək vəziyyətdə saxlamaq üçün bütün ağılabatan tədbirlərin görülməsinə baxmayaraq, həmin avadanlıqlarda baş verən nasazlıqlar gəminin dənizə çıxmasını, yaxud onun əsaslı təmir bazalarının hazır şəkildə tapılmasının mümkün olmadığı limanlardan çıxmasını yubandırmaq üçün əsas hesab edilə bilməz, bir şərtlə ki, təmir işlərinin keçirilməsi mümkün olan limanlara təhlükəsiz şəkildə reysi planlaşdırılan və icra edən zaman gəmidəki işləməyən avadanlığı və

mövcud olmayan informasiyanı nəzərə almaq məqsədilə kapitan tərəfindən müvafiq tədbirlər görülmüş olsun.

17 sayılı qayda

Elektromaqnit uyğunluq

1 Administrasiyalar 1 iyul 2002-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilərin körpülərində, yaxud körpülərinin yaxınlığında yerləşən bütün elektrik və elektron avadanlıqların elektromaqnit uyğunluğuna dair Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış tövsiyələri nəzərə almaqla test yoxlamasından keçirildiyini təmin etməlidir.*

2 Elektrik və elektron avadanlıqlar elə quraşdırılmalıdır ki, elektromaqnit maneələr naviqasiya sistemlərinin və avadanlıqlarının etibarlı şəkildə işləməyinə mənfi təsir göstərməsin.

3 Portativ elektrik və elektron avadanlıqlar naviqasiya sistemlərinin və avadanlıqlarının etibarlı şəkildə işləməyinə mənfi təsir göstərərsə, onlar istifadə edilməməlidir.

18 sayılı qayda

Naviqasiya sistemləri, avadanlıqları və səfər haqqında məlumatları qeydə alan cihazın təsdiqlənməsi, yoxlanılması və keyfiyyət standartları

1 19-cu və 20-ci qaydaların tələblərinə cavab verməsi tələb olunan sistem və avadanlıqların Administrasiya tərəfindən uyğunluğu təsdiqlənməlidir.

2 19-cu və 20-ci qaydaların funksional tələblərini yerinə yetirmək üçün 1 iyul 2002 -ci il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra quraşdırılmış sistemlər və avadanlıqlar, o cümlədən, əlaqədar dublyaj qurğuları, müvafiq olaraq, Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş və onun üçün məqbul hesab edilən normativ göstəricilərdən pis olmayan istismar tələblərinə cavab verməlidir.*

3 Əgər 1 iyul 2002-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilərdə sistemlər və avadanlıqlar əvəz edilərsə, yaxud mövcud olanlara əlavə edilərsə, o halda, qeyd olunan sistemlər və avadanlıqlar məqsədəuyğun və praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər, 2 sayılı bəndin tələblərinə cavab verməlidir.

4 Təşkilat tərəfindən müvafiq normativ göstəricilərin qəbulundan əvvəl quraşdırılmış sistemlər və avadanlıqlar Administrasiyanın razılığı əsasında, Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş, tövsiyə edilən meyarlara lazımi diqqət yetirməklə, qeyd olunan tələbləri tam şəkildə yerinə yetirməkdən azad edilə bilər. Halbuki, elektron kartoqrafik naviqasiya və informasiya sistemi (ECDİS) gəmidə xəritənin daşınması tələbinə dair

19.2.1.4 sayılı qaydanın tələblərinin yerinə yetirilməsini təmin etmək məqsədilə qeyd olunan sistem

Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş və onun üçün məqbul hesab edilən müvafiq normativ göstəricilərdən pis olmayan istismar tələblərinə, 1 yanvar 1999-cu ildən əvvəl quraşdırılmış sistemlər isə 23 noyabr 1995-ci ildə Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş normativ göstəricilərdən pis olmayan istismar tələblərinə cavab verməlidir.*

5 Administrasiya növün təsdiq edilməsinin şərtlərinə davamlı uyğunluğun təmin edilməsi məqsədilə avadanlıq istehsalçılarından səlahiyyətli hakimiyyət orqanı tərəfindən yoxlamadan keçmiş keyfiyyətli idarəetmə sistemində malik olmaqlarını tələb edir. Alternativ olaraq, əgər avadanlıq gəmilərdə quraşdırılmazdan əvvəl səlahiyyətli hakimiyyət orqanı tərəfindən növün təsdiq edilməsi şəhadətnaməsi ilə uyğunluq təsdiq edilərsə, Administrasiya son məhsulun təsdiq prosedurlarından istifadə edə bilər.

6 Bu fəslin əhatə etmədiyi yeni xassələrin yer aldığı sistemləri, yaxud avadanlıqları təsdiq etməzdən əvvəl Administrasiya həmin xassələrin öz funksiyalarını ən azı bu fəslin tələb etdiyi səmərəli şəkildə yerinə yetirdiyini təmin etməlidir.

7 Əgər gəmilərdə normativ göstəriciləri Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış avadanlıqlar quraşdırılırsa, 19 və 20 sayılı qaydaların tələb etdiyi kimi, həmin avadanlıqlara əlavə olaraq, qeyd olunan avadanlıqlar təsdiq üçün təqdim edilməli və Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş və onun üçün məqbul hesab edilən normativ göstəricilərdən pis olmayan istismar tələblərinə praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər cavab verməlidir.

8 Reys haqqında məlumat qeydiyyatı cihazı sistemi, o cümlədən, bütün sensorlar illik fəaliyyət test yoxlamasına cəlb edilir. Bu test yoxlaması qeydə alınmış məlumatların dəqiqliyini, qeydiyyatın müddətini və alınmış məlumatların əks etdirilməsi imkanlarını təsdiq etmək məqsədilə təsdiq olunmuş test yoxlamasından keçirilmə stansiyaları tərəfindən həyata keçirilməlidir. Bundan əlavə, test yoxlamaları və müayinələr mühafizə konteynerinin və cihazın yerini müəyyən etmə qurğusunun xidmət imkanlarını müəyyən etmək məqsədilə həyata keçirilir. Yoxlama tarixini və tətbiq edilən normativ göstəriciləri əks etdirməklə, test yoxlamasından keçirilmə stansiyası tərəfindən verilmiş uyğunluq şəhadətnaməsinin bir nüsxəsi gəmidə saxlanılmalıdır.

9 Avtomatik tanıma sistemi (AİS) illik test yoxlamasına cəlb edilir. Bu test yoxlaması təsdiq edilmiş müfəttiş, yaxud təsdiq edilmiş test yoxlamasından keçirilmə və ya xidmət stansiyaları tərəfindən həyata keçirilir. Bu test yoxlamasında gəminin sabit məlumatlarının düzgün proqramlaşdırılması, bir-birinə birləşdirilmiş sensorlarla məlumat mübadiləsinin düzgün şəkildə aparılması təsdiq edilir, eləcə də Gəmilərin hərəkətini idarəetmə xidmətindən (VTS) istifadə etməklə, radiotezliklərdən ölçmə və sınaq verilişləri ilə radioverici aparatın xassəsinin düzgünlüyü yoxlanılaraq təsdiq edilir. Test yoxlaması aktının bir nüsxəsi gəmidə saxlanılmalıdır. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.308(88)) sayılı qətnamə

19 sayılı qayda

Gəmidə naviqasiya sistemlərinin və avadanlıqlarının daşınması üçün tələblər

1. Tətbiqetmə və tələblər

1.4 sayılı qaydanın müddəaları nəzərə alınmaqla:

1.1 1 iyul 2002 il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilərdə 2.1-dən 2.9-dək bəndlərin tələblərini tam yerinə yetirməklə, naviqasiya sistemləri və avadanlıqları quraşdırılmalıdır.

1.2 1 iyul 2002 il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilər aşağıdakı xassələrə malik olmalıdır:

.1 əgər bu qaydaya tam əməl edərlərsə, 1.2.2, 1.2.3 və 1.2.4 sayılı bəndin müddələrinin obyektı olaraq, 1 iyul 2002-ci tarixinədək qüvvədə olan 1974-cü il tarixli Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair Beynəlxalq Konvensiyanın V/11, V/12 və V/20 sayılı qaydalarında göstərilmiş tələbləri yerinə yetirən avadanlıqlarla təchiz olunması davam etdirilir.

.2 1 iyul 2002-ci il tarixdən əvvəl qüvvədə olan, 1974-cü il tarixli Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair Beynəlxalq Konvensiyanın V/12 (p) sayılı qaydasında göstərilmiş radio-pelenqator aparatlarının bir daha tələb edilmədiyi müddətdə, 2.1.6 sayılı bənddə tələb olunan avadanlıqlarla, yaxud sistemlərlə təchiz edilmiş, 1 iyul 2002-ci il tarixdən sonra, ilkin yoxlamadan gec olmayaraq*.

.3 2.4 sayılı bənddə tələb olunan, lakin, 2.4.2 və 2.4.3 sayılı bəndlərdə müəyyən edilmiş tarixlərdən gec olmayaraq sistem ilə təchiz edilmiş; və

.4 2.2.3 sayılı bənddə tələb olunan sistem ilə təchiz edilmiş, aşağıdakı kimi: (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.350(92) sayılı qətnamə).

.1 sərnişin gəmiləri - ölçüsündən asılı olmayaraq, 1 yanvar 2016 tarixdən sonra, ilkin yoxlamadan gec olmayaraq*;

.2 ümumi tutumu 3,000 ton və daha çox olan yük gəmiləri - 1 yanvar 2016 tarixdən sonra, ilkin yoxlamadan gec olmayaraq;

.3 ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan, lakin, ümumi tutumu 3,000 tondan az olan yük gəmiləri - 1 yanvar 2017-ci il tarixdən sonra, ilkin yoxlamadan gec olmayaraq*; və

.4 ümumi tutumu 150 ton və daha çox olan, lakin, ümumi tutumu 500 tondan az olan yük gəmiləri - 1 yanvar 2018-ci il tarixdən sonra, ilkin yoxlamadan gec olmayaraq*; və

Körpüdə naviqasiya növbəsinə dair qəza-xəbərdarlıq signalı sistemi gəmi dənizdə hərəkətdə olduğu müddətdə işləməlidir. 2.2.4 sayılı bəndin müddəaları həmçinin 1 iyul 2002-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilərə tətbiq edilir.

1.3 1.2.4.1-dən 1.2.4.4 –dək olan yarım-bəndlərdə müəyyən edildiyi kimi, qeyd olunan gəmilər icra tarixindən sonra iki il müddətinə istismardan kənarlaşdırıldığı zaman Administrasiyalar gəmiləri 1.2.4 sayılı bəndin tələblərini tətbiq etməkdən azad edə bilər. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.350(92) sayılı qətnamə).

2 Gəmi-naviqasiya avadanlıqları və sistemləri

2.1 bütün gəmilər ölçüsündən asılı olmayaraq aşağıdakılara malik olmalıdır:

.1 gəminin kursunu müəyyən etmək və onun göstəricilərini əsas sükan idarəetmə postunda əks etdirmək üçün hər hansı enerji mənbəyindən asılı olmayan, etibarlı şəkildə nizamlanmış standart maqnit kompas, yaxud digər vasitələr;

.2 pelenqi 360 dərəcə digər horizontdan götürmək üçün hər hansı enerji mənbəyindən asılı olmayan pelorus, yaxud kompasın pelenqator qurğusu, yaxud digər vasitələr;

.3 bütün zamanlarda həqiqi pelenqi və kursu əldə etmək üçün korrektə vasitəsi;

.4 nəzərdə tutulmuş reys üçün gəminin marşrutunu planlaşdırmaq və əks etdirmək və bütün reys boyunca koordinatlarını çəkmək və monitorinqini aparmaq üçün dəniz-naviqasiya xəritələri və naviqasiya nəşrləri; Elektron kartoqrafik naviqasiya və informasiya sistemi (ECDİS) həmçinin xəritənin daşınması ilə əlaqədar bu yarım-bəndin tələblərinə cavab verdiyi hesab olunur. 2.10 sayılı bəndin tətbiq edildiyi gəmilər burada müfəssəl şəkildə qeyd olunan ECDİS-nin daşınması tələblərinə cavab verməlidir; (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.282(86) sayılı qətnamə).

.5 əgər bu funksiya elektron vasitələr tərəfindən qismən, yaxud tam şəkildə yerinə yetirilərsə, 4 sayılı yarım-bəndin funksional tələblərini qarşılamaq üçün dublyaj qurğuları;*

.6 gəminin koordinatlarını avtomatik vasitələr tərəfindən müəyyən etmək və yeniləmək üçün nəzərdə tutulmuş reys müddətində istənilən vaxt istifadəyə uyğun olan global naviqasiya peyk rabitəsi sistemi üçün qəbulədicisi, yaxud yeraltı radionaviqasiya sistemi, yaxud digər vasitələr;

.7 əgər gəminin ümumi tutumu 150 tondan az olarsa və praktiki cəhətdən mümkün olarsa, həm 9 GHz, həm də 3 GHz diapazonda radiolokatorlardan istifadə edən gəmilərin müəyyən edilməsini təmin edən radar əksətdiricisi;

.8 əgər gəminin körpüsü tamamilə üzəri örtülmüş olarsa və əgər Administrasiya digər halları müəyyən etməzsə, kapitanın növbə köməkçisinə səs siqnallarını eşitmək və onların istiqamətini təmin etmək imkanı yaratmaq üçün səs qəbulu sistemi, yaxud digər vasitələr;

.9 kurs haqqında informasiyanı qəza rejimində sükanı idarəetmə postuna (əgər təchiz edilmiş olarsa) ötürmək üçün telefon, yaxud digər vasitələr.

2.2 Ümumi tutumu 150 ton və daha çox olan bütün gəmilər və ölçüsündən asılı olmayan sərnişin gəmiləri 2.1 sayılı bəndin tələblərinə əlavə olaraq, aşağıdakılarla təchiz edilməlidir:

.1 2.1.1 sayılı bənddə qeyd edildiyi kimi, maqnit kompas ilə qarşılıqlı əvəz edilən əlavə maqnit kompas, yaxud avadanlıqların əvəz edilməsi, yaxud dublyaj edilməsi yolu ilə 2.1.1 sayılı bənddə qeyd edilən funksiyaları yerinə yetirmək üçün digər vasitələr;

.2 yalnız gəminin enerji mənbəyindən asılı olmayan elektrik enerjisi mənbəyindən istifadə edən gündüz və gecə işıq siqnallarının verilməsini təmin edən siqnal verən gündüz lampası, yaxud digər vasitələr.

.3 körpüdə naviqasiya növbəsinə dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi (BNWAS), aşağıdakı kimi: (Əlavə edilib Res.MSC.282(86)) sayılı qətnamə

.1 ümumi tutumu 150 ton və daha çox olan yük gəmiləri və ölçüsündən asılı olmayaraq, 1 iyul 2011-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş sərnəşin gəmiləri;

.2 1 iyul 2011-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, ölçüsündən asılı olmayaraq sərnəşin gəmiləri - 1 iyul 2012-ci ildən sonra ilkin yoxlamadan gec olmayaraq*;

.3 ümumi tutumu 3,000 ton və daha çox olan, 1 iyul 2011-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş yük gəmiləri - 1 iyul 2012-ci ildən sonra ilkin yoxlamadan gec olmayaraq*;

.4 ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan, lakin, ümumi tutumu 3,000 tondan az olan, 1 iyul 2011-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş yük gəmiləri - 1 iyul 2013-cü ildən sonra ilkin yoxlamadan gec olmayaraq*;

.5 ümumi tutumu 150 ton və daha çox olan, lakin, ümumi tutumu 500 tondan az olan, 1 iyul 2011-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş yük gəmiləri, tarixdən sonra, 1 iyul 2014-cü ildən sonra ilkin yoxlamadan gec olmayaraq*;

Körpüdə naviqasiya növbəsinə dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi gəmi dənizdə hərəkətdə olduğu müddətdə işləməlidir.

.4 körpüdə 1 iyul 2011-ci il tarixdən əvvəl quraşdırılmış naviqasiya növbəsinə dair qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemi (BNWAS) Administrasiyanın razılığı əsasında, Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş standartların tələblərini tam şəkildə yerinə yetirməkdən azad edilə bilər. (Əlavə edilib Res.MSC.282(86) sayılı qətnamə).

2.3 ümumi tutumu 300 ton və daha çox olan bütün gəmilər və ölçüsündən asılı olmayaraq sərnəşin gəmiləri 2.2 sayılı bəndin tələblərinə əlavə olaraq aşağıdakılarla malik olmalıdır:

.1 kil altında suyun mövcud dərinliyini ölçmək və əks etdirmək üçün exolot və ya digər elektron vasitələr;

.2 naviqasiyaya və toqquşmaqdan uzaq durmağa yardım etmək üçün radiolokasiya transponderlərinin və digər üzən vasitələrin, maneələrin, buyların, sahil zolaqlarının və naviqasiya nişanlarının müəyyən edilməsi və əks edilməsi üçün 9 GHz tezlik qurşağında radar, yaxud digər vasitələr;

.3 toqquşma təhlükəsini müəyyən etmək üçün hədəflərin məsafəsini və pelenqini elektron formada çəkmək məqsədilə elektron çəkiliş vasitəsi, yaxud digər vasitələri;

.4 suya nisbətdə sürəti və məsafəni göstərmək üçün sürət və məsafə ölçmə cihazı, yaxud digər vasitələri;

.5 Kursu ötürmək üçün nizamlanmış qurğu, yaxud 2.3.2, 2.3.3 və 2.4 sayılı bəndlərdə qeyd edilən avadanlıqlara daxil etmək üçün kurs haqqında informasiyanı göndərən digər vasitələr.

2.4 of ümumi tutumu 300 ton və daha çox olan, beynəlxalq reysləri həyata keçirən bütün gəmilər və ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan, beynəlxalq reysləri həyata keçirməyən yük gəmiləri və o cümlədən, ölçüsündən asılı olmayaraq sərnişin gəmilərində aşağıdakı kimi, avtomatik tanıma sistemi (AİS) quraşdırılmalıdır:

- .1 1 iyul 2002-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər;
- .2 1 iyul 2002-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, beynəlxalq reysləri həyata keçirən gəmilər:
 - 2.1 1 iyul 2003-cü il tarixdən gec olmayaraq sərnişin gəmiləri üçün;
 - 2.2 tankerlər - 1 iyul 2003-cü il tarixdən sonra, təhlükəsizlik texnikası avadanlıqlarının** ilkin yoxlamasından* gec olmayaraq;

2.3 sərnişin gəmilərindən və tankerlərdən başqa, ümumi tutumu 50,000 ton və daha çox olan digər gəmilər - 1 iyul 2004-cü il tarixdən gec olmayaraq;

2.4 sərnişin gəmilərindən və tankerlərdən başqa, ümumi tutumu 300 ton və daha çox olan, lakin, ümumi tutumu 50,000 tondan az olan digər gəmilər - 1 iyul 2004-cü ildən sonra, yaxud 31 dekabr 2004-cü il tarixinə kimi təhlükəsizlik texnikası avadanlıqlarının ilkin yoxlaması* tarixdən gec olmayaraq (daha erkən hansı baş verərsə); və.

*1 Təhlükəsizlik texnikası avadanlıqlarının ilkin yoxlaması dedikdə, təhlükəsizlik texnikası avadanlıqları üçün birinci illik yoxlama, yaxud birinci dövrü yoxlama, yaxud şəhadətnamə yenilənməsi üçün birinci yoxlama (1 iyul 2004-cü il tarixdən sonra hər hansının vaxtı çatarsa), bundan əlavə, tikinti fazasında olan gəmi olduqda, ilkin yoxlama kimi başa düşülür.

.3 1 iyul 2002-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, beynəlxalq reysləri həyata keçirməyən gəmilər- 1 iyul, 2008-ci il tarixdən gec olmayaraq.

.4 .2 və .3 sayılı yarım-bəndlərdə müəyyən edildiyi kimi, qeyd olunan gəmilər icra tarixindən sonra iki il müddətinə istismardan kənarlaşdırıldığı zaman Administrasiyalar gəmiləri bu bəndin tələblərini tətbiq etməkdən azad edə bilər.

.5 AİS aşağıdakıları icra etməlidir:

.1 müvafiq şəkildə avadanlıqlarla təchiz olunmuş sahil məntəqələrinə, digər gəmilərə və hava gəmilərinə informasiyanı, o cümlədən, gəminin identifikasiyasını, növünü, koordinatlarını, kursunu, sürətini və gəminin istismar vəziyyətini və təhlükəsizliklə əlaqədar digər informasiyanı avtomatik şəkildə bildirmək;

.2 eyni formada təchiz edilmiş gəmilərdən avtomatik şəkildə qeyd olunan informasiyaları almaq;

.3 gəmiləri müşayiət etmək və izləmək; və

.4 sahilə yerləşən vasitələrlə (qurğularla) məlumat mübadiləsi aparmaq;

.6 beynəlxalq sazişlərdə, qaydalarda və standartlarda naviqasiya informasiyalarının məxfiliyi nəzərdə tutulduğu zaman 2.4.5 sayılı bəndin tələbləri bu hallar üçün tətbiq edilmir; və

.7 AİS Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş təlimatları nəzərə almaqla istismar edilir.*

AİS ilə təchiz edilmiş gəmilər beynəlxalq sazişlərdə, qaydalarda və standartlarda naviqasiya informasiyalarının məxfiliyi nəzərdə tutulduğu hallar istisna olmaqla, AİS-ni bütün vaxtlarda işlək vəziyyətdə saxlayır.

2.5 ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan bütün gəmilər 2.3 sayılı bəndin tələblərinə əlavə olaraq, 2.3.3 və 2.3.5 və 2.4 sayılı bəndlərin tələbləri istisna olmaqla, aşağıdakılara malik olmalıdır:

.1 gəminin qeyri-maqrnit vasitələri ilə onların kursunu müəyyən etmək və əks etdirmək üçün əsas sükanı idarəetmə postunda sükançı tərəfindən aydın şəkildə oxunan giro-kompas, yaxud digər vasitələr. Bu vasitələr həmçinin, 2.3.2, 2.4 və 2.5.5 sayılı bəndlərdə sözügedən avadanlıqlara daxil edilməsi üçün kurs haqqında informasiyanı ötürməlidir; (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.170(79) sayılı qətnamə).

.2 qəza rejimində sükanı idarəetmə postunda (əgər təchiz edilmiş olarsa) kurs haqqında informasiyanı vizual şəkildə təqdim etmək üçün giro-kompas kurs repiteri, yaxud digər vasitələr;

.3 .1 sayılı yarım-bənddə sözügedən giro-kompasdan, yaxud digər vasitələrdən istifadə etməklə, pelenqləri 360 dərəcə horizont qövsündən alan giro-kompas pelenq repiteri, yaxud digər vasitələr. Halbuki, ümumi tutumu 1,600 tondan az olan gəmilərdə praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər qeyd olunan vasitələr quraşdırılmalıdır;

.4 sükan bucağını, avarlı vint dövriyyələrini, avarlı vint dayağının gücünü və istiqamətini və əgər tətbiq olunarsa, yerlə sürüb gələn dayaq yastığının gücünü və istiqamətini və vintin addımını və iş rejimini müəyyən etmək və əks etdirmək üçün sükan, avarlı vint, dayaq yastığı, vintin addımı və iş rejimi indikatorları.

.5 toqquşma təhlükəsini müəyyən etmək üçün digər hədəflərin məsafəsini və pelenqini avtomatik şəkildə çəkmək üçün avtomatik müşayiət vasitəsi, yaxud digər vasitələr.

2.6 Ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan bütün gəmilərdə avadanlığın bir elementinin sıradan çıxması gəminin 2.1.1, 2.1.2 və 2.1.4 sayılı bəndlərin tələblərini qarşılamaq imkanlarını azaltmamalıdır.

2.7 Ümumi tutumu 3000 ton və daha çox olan bütün gəmilər 2.5 sayılı bəndin tələblərinə əlavə olaraq, aşağıdakılara malik olmalıdır:

.1 naviqasiyaya və toqquşmaqdan uzaq durmağa yardım etmək üçün radiolokasiya transponderlərinin və digər üzən vasitələrin, maneələrin, buyların, sahil zolaqlarının və naviqasiya nişanlarının müəyyən edilməsi və əks edilməsi üçün 3 GHz tezlik qurşağında radar və Administrasiya tərəfindən müvafiq hesab edildiyi yerdə ikinci 9 GHz tezlik qurşağında radar, yaxud digər vasitələr (2.3.2 sayılı bənddə qeyd edilənlərdən funksiya cəhətdən asılı olmayan); və

.2 toqquşma təhlükəsini müəyyən etmək üçün digər hədəflərin məsafəsini və pelenqini avtomatik şəkildə çəkmək üçün ikinci avtomatik müşayiət vasitəsi, yaxud digər vasitələri (2.5.5 sayılı bənddə qeyd edilənlərdən funksional şəkildə müstəqil olan).

2.8 ümumi tutumu 10,000 ton və daha çox olan bütün gəmilər 2.7 sayılı bəndin tələblərinə əlavə olaraq, 2.7.2 sayılı bənd istisna olmaqla, aşağıdakılara malik olmalıdır:

.1 suya nisbətən sürəti və məsafəni göstərmək üçün, toqquşma təhlükəsini müəyyən etmək üçün və manevr etmə sınağını imitasiya etmək üçün cihaza qoşulmuş, ən azı 20 hədəfin məsafəsinə və pelenqini avtomatik şəkildə çəkmək üçün avtomatik radar çəkiliş vasitəsi, yaxud digər vasitələr.

.2 kursu və/yaxud birbaşa yolu avtomatik şəkildə idarə etmək və qoruyub saxlamaq üçün kursu, yaxud verilmiş yolu idarəetmə sistemi, yaxud digər vasitələr.

2.9 ümumi tutumu 50,000 ton və daha çox olan bütün gəmilər 2.8 sayılı bəndin tələblərinə əlavə olaraq, aşağıdakılara malik olmalıdır:

.1 döngənin bucaq sürətini müəyyən etmək və əks etdirmək üçün döngənin bucaq sürəti indikatoru, yaxud digər vasitələr; və

.2 irəliyə və köndələn istiqamətə doğru yer üzərindən sürəti və məsafəni göstərmək üçün sürət və məsafə ölçmə cihazı, yaxud digər vasitələr;

2.10 Beynəlxalq reysləri həyata keçirən gəmilərdə aşağıdakı kimi, elektron kartoqrafik naviqasiya və informasiya sistem (ECDİS) quraşdırılmalıdır: (bu bənd Res.MSC.282(86) sayılı qətnamə tərəfindən yenidən əlavə edilib):

.1 1 iyul 2012-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan sərnişin gəmiləri;

.2 1 iyul 2012-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, ümumi tutumu 3,000 ton və daha çox olan tankerlər;

.3 tankerlərdən başqa, 1 iyul 2013-cü il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, ümumi tutumu 10,000 ton və daha çox olan yük gəmiləri;

.4 tankerlərdən başqa, ümumi tutumu 3,000 ton və daha çox olan, lakin, ümumi tutumu 10,000 tondan az olan, 1 iyul 2014-cü il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş yük gəmiləri;

.5 ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan sərnişin gəmiləri 1 iyul 2012-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş - 1 iyul 2014-cü il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra, ilkin yoxlamadan gec olmayaraq*;

.6 1 iyul 2012-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, ümumi tutumu 3,000 ton və daha çox olan tankerlər - 1 iyul 2015-ci il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra ilkin yoxlamadan gec olmayaraq*;

.7 tankerlərdən başqa, ümumi tutumu 50,000 ton və daha çox olan 1 iyul 2013-cü il tarixdən əvvəl inşa edilmiş yük gəmiləri - 1 iyul 2016-cı il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra ilkin yoxlamadan gec olmayaraq*;

.8 tankerlərdən başqa, ümumi tutumu 20,000 ton və daha çox olan, lakin, ümumi tutumu 50,000 tondan az olan, 1 iyul 2013-cü il tarixdən əvvəl inşa edilmiş yük gəmiləri - 1 iyul 2017-ci il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra ilkin yoxlamadan gec olmayaraq*; və

.9 tankerlərdən başqa, ümumi tutumu 10,000 ton və daha çox olan lakin, ümumi tutumu 20,000 tondan az olan, 1 iyul 2013-cü il tarixdən əvvəl inşa edilmiş yük gəmiləri - 1 iyul 2018-ci il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra ilkin yoxlamadan gec olmayaraq*.

2.11 2.10 sayılı bəndin .5-dən .9 –dək olan yarım-bəndlərdə müəyyən edildiyi kimi, qeyd olunan gəmilər icra tarixindən sonra iki il müddətinə istismardan kənarlaşdırıldığı zaman Administrasiyalar gəmiləri 2.10 sayılı bəndin tələblərini tətbiq etməkdən azad edə bilər.(Əlavə edilib Res.MSC.282(86) sayılı qətnamə).

3 Əgər bu qayda "digər vasitələrə" icazə verərsə, onlar 18 sayılı qaydaya müvafiq olaraq Administrasiya tərəfindən təsdiq edilməlidir.

4 Bu qaydada sözügedən naviqasiya avadanlıqları və sistemləri elə quraşdırılmalı, test yoxlamasından keçirilməli və texniki qulluq göstərilməlidir ki, nasazlıqları minimuma endirmək mümkün olsun.

5 Alternativ iş rejimlərinə malik naviqasiya avadanlıqları və sistemləri faktiki istifadə olunan iş rejimi göstəricilərinə malik olmalıdır.

6 İntegrə olunmuş körpü sistemləri* elə quraşdırılmalıdır ki, bir alt sisteminin sıradan çıxması səsli və görüntülü qəza-xəbərdarlıq siqnalları vasitəsilə dərhal kapitanın növbə köməkçisinin diqqətinə çatdırmaq mümkün olsun və bu, digər hər hansı alt sistemin sıradan çıxmasına səbəb olmamalıdır. İntegrə olunmuş naviqasiya sisteminin bir hissəsinin sıradan çıxması baş verdikdə,** avadanlığın hər bir digər fərdi hissəsinin, yaxud sistemin ayrı bir hissəsinin müstəqil şəkildə işləməsi mümkün olmalıdır.

19-1 sayılı qayda

Gəmilərin uzaq məsafədən tanınması və izlənməsi*

1 Gəmilərin uzaq məsafədə müəyyən edilməsi və izlənməsi ilə əlaqədar Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş bu qaydada, yaxud normativ göstəricilərdə və funksional tələblərdə* heç bir hal beynəlxalq hüquq çərçivəsində dövlətlərin hüquqlarını, yurisdiksiyalarını, yaxud öhdəliklərini, xüsusi olaraq, onların açıq dəniz üzrə hüquqi rejimlərini, eksklüziv iqtisadi zonalarını, ətraf zonalarını, ərazi sularını, yaxud beynəlxalq gəmiçilik və arxipelaq dəniz dəhlizləri üçün istifadə edilən boğazları irəlicədən müəyyən etmir.

2.1 4.1 və 4.2 sayılı bəndin müddələrinin obyektı olaraq, bu qayda beynəlxalq reysləri həyata keçirən aşağıdakı gəmi növləri* üçün tətbiq edilir:

.1 sərnişin gəmiləri, o cümlədən, yüksək sürətli sərnişin gəmisi;

.2 ümumi tutumu** 300 ton, yaxud daha çox olan yük gəmiləri, o cümlədən, yüksək sürətli sərnişin gəmisi; və

.3 səyyar dəniz qazma qurğuları.

2.2 3-dən 12-dək olan bəndlərdə istifadə edildiyi zaman "gəmi" termininə bu qaydanın müddələrinin obyektı olan sərnişin və yük gəmiləri, yüksək sürət gəmisi və səyyar dəniz qazma qurğuları daxildir.

3 Razılığa gələn hökumətlərə gəmilərin uzaq məsafədə müəyyən edilməsi və izlənməsinə imkan yaratmaq üçün bu qayda müddələri müəyyən edir.

4.1 Gəmilər* 5-ci bənddə müəyyən edilmiş məlumatları avtomatik şəkildə ötürmək üçün aşağıdakı qaydada sistem ilə təchiz edilməlidir:

.1 31 dekabr 2008-ci il tarixində və ya həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər;

.2 31 dekabr 2008-ci il tarixindən əvvəl inşa edilmiş və üzgüçülük üçün sertifikatlaşdırılmış gəmilər:

.1 IV/2.1.12-ci və IV/2.1.13-cü qaydalarda müəyyənləşdirildiyi kimi, A1 və A2 dəniz rayonlarında; və ya

.2 IV/2.1.12-ci, IV/2.1.13-cü və IV/2.1.14-cü qaydalarda müəyyənləşdirildiyi kimi, A1, A2 və A3 dəniz rayonlarında;

31 dekabr 2008-ci tarixindən sonra radio qurğunun ilkin yoxlamasından gec olmayaraq*;

.3 31 dekabr 2008-ci il tarixindən əvvəl inşa edilmiş və A1, A2, A3 və A4 dəniz rayonlarında üzgüçülük üçün sertifikatlaşdırılmış gəmilər, IV/2.1.12-ci, IV/2.1.13-cü, IV/2.1.14-cü və IV/2.1.15-ci qaydalarda müəyyən edildiyi kimi, 1 iyul 2009-cu il tarixindən sonra radio qurğunun ilkin yoxlamasından gec olmayaraq*. Lakin bu gəmilər A1, A2 və A3 dəniz rayonlarının hüdudları çərçivəsində istismar edildiyi müddətdə .2 -ci yarımbəndin tələblərinə cavab verməlidir.

4.2 İnşaat tarixindən asılı olmayaraq, 19.2.4 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, avtomatik tanıma sistemi (AİS) ilə təchiz edilmiş və IV/2.1.12 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, yalnız A1 dəniz rayonunun hüdudları çərçivəsində istismar edilən gəmilərdən bu qaydanın müddələrinə cavab vermək tələb olunmur.

5 4.1 sayılı bəndin müddələrinin obyektı olaraq, gəmilər aşağıdakı uzaq məsafədə müəyyən etmə və izləmə haqqında informasiyalarını avtomatik şəkildə ötürür:

.1 gəminin identifikasiyası;

.2 gəminin koordinatı (en dairəsi və uzunluq dairəsi); və

.3 koordinatın müəyyən edildiyi tarix və vaxt.

6 Bu tələbləri qarşılamağı tələb olunan sistemlər və avadanlıqlar Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş və onun üçün məqbul hesab edilən normativ göstəricilərdən pis olmayan normativ göstəricilərə və funksional tələblərə*** cavab verməlidir. Hər hansı gəmi avadanlıqları Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş növdə olmalıdır.

7 Bu tələbləri qarşılamağı tələb olunan sistemlər və avadanlıqlar uzaq məsafədə müəyyən etmə və izləmə haqqında informasiyanın paylanılmasını gəmidən kəsmək, yaxud dayandırmaq bacarığına malik olmalıdır:

.1 beynəlxalq sazişlərdə, qaydalarda və standartlarda naviqasiya informasiyalarının məxfiliyi nəzərdə tutulduğu zaman; yaxud

.2 kapitanın qərarı ilə sistemin işi təhlükəsizliyin səviyyəsini azaltdığı, yaxud gəminin mühafizəsini pisləşdirdiyi müstəsna hallarda və mümkün qədər ən qısa müddətdə. Belə olduğu halda, kapitan əsassız yubanma olmadan Administrasiyaya məlumat verməli və 28 sayılı qaydaya müvafiq olaraq, gəmiçiliklə əlaqədar fəaliyyətlərin və hadisələrin qeydiyyatı jurnalına məlumatı daxil etməli və burada avadanlığın, yaxud sistemin kəsildiyi müddətdə bu qərarın səbəblərini və müddətinə dair izahat daxil etməlidir.

8.1 8.2-dən 11.2-dək sayılı bəndin müddələrinin obyektı olaraq, Razılığa gələn hökumətlər Təşkilat tərəfindən razılaşdırılmış şəkildə, aşağıdakı kimi, təhlükəsizlik və digər məqsədlər üçün gəmilərlə əlaqədar uzaq məsafədə müəyyən etmə və izləmə haqqında informasiyaları qəbul etmək imkanına malikdir:

.1 qeyd olunan gəmilərin harada yerləşmək imkanlarından asılı olmayaraq Administrasiya onun bayrağı altından üzmək səlahiyyəti olan gəmilər haqqında qeyd olunan informasiyanı əldə etmək hüququna malikdir;

.2 Qeyd olunan gəmilərin harada yerləşmək imkanlarından asılı olmayaraq, Razılığa gələn hökumət XI-2/1.1.9 sayılı qaydada müəyyən edilmiş liman bazasına, yaxud Razılığa gələn hökumətin yurisdiksiyası altında olan məkana daxil olmaq niyyətləri barədə məlumat vermiş gəmilər haqqında qeyd olunan informasiyanı əldə etmək hüququna malikdir, bir şərtlə ki, həmin gəmilər digər Razılığa gələn hökumətin beynəlxalq hüquqa müvafiq olaraq müəyyən edilmiş sahilə tərəf uzanan çıxış xəttinin su sərhədləri çərçivəsində yerləşməsin; və

.3 Razılığa gələn hökumət onun yurisdiksiyası altında olan liman bazasına və ya məkana daxil olmaq niyyətində olmayan, onun 1,000 dəniz milindən artıq olmayan məsafəsinin hüdudları daxilində üzən digər Razılığa gələn hökumətlərin bayrağı altında üzmək hüququna malik gəmilər haqqında qeyd olunan informasiyanı əldə etmək hüququna malikdir, bir şərtlə ki, həmin gəmilər digər Razılığa gələn hökumətin beynəlxalq hüquqa müvafiq olaraq müəyyən edilmiş sahilə tərəf uzanan çıxış xəttinin su sərhədləri çərçivəsində yerləşməsin; və

4 Razılığa gələn hökumət .3 sayılı yarım-bəndə uyğun olaraq, Razılığa gələn hökumətin dəniz ərazisinin hüdudları daxilində yerləşən və onun bayrağı altında üzmək hüququ olan gəmilər haqqında qeyd olunan məlumatı almaq səlahiyyətinə malik deyil.

8.2 Razılığa gələn hökumətlər Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş normativ göstəriciləri və funksional tələbləri** nəzərə almaqla, 8.1 sayılı bəndin müddəalarına uyğun olaraq uzaq məsafədə müəyyən etmə və izləmə haqqında informasiyanı istifadə üçün hazır vəziyyətə gətirmək üçün Təşkilat üçün işə aid olan təfərrüatları müəyyən etməli və ona məlumat verməlidir.*

Aidiyyəti (marağı) olan Razılığa gələn hökumət qeyd olunan məlumatı bundan sonra istənilən vaxt dəyişdirə bilər, yaxud ləğv edə bilər. Təşkilat, qeyd olunan məlumatları aldıqdan sonra xüsusiyyətləri ilə birgə onları Razılığa gələn hökumətlərə bildirir.

9.1 8.1.3 sayılı bəndin müddəalarına baxmayaraq, mühafizə narahatlığına və ya digər məsələlərə reaksiya məqsədilə Administrasiya onun bayrağı altından üzmək səlahiyyəti olan gəmilərə dair uzaq məsafədə müəyyən etmə və izləmə haqqında informasiyanı istənilən zaman 8.1.3 sayılı bəndin müddəalarına uyğun olaraq Razılığa gələn hökumətlərə təqdim etməmək barədə qərar qəbul etmək hüququna malikdir. Marağı olan Administrasiya qeyd olunan qərarlara bundan sonra istənilən zaman dəyişiklik edə, onları dayandıra, yaxud ləğv edə bilər.

9.2 Marağı olan Administrasiya 9.1 sayılı bəndə müvafiq olaraq, qeyd olunan qərarlar haqqında Təşkilata məlumat verir. Təşkilat, qeyd olunan məlumatları aldıqdan sonra xüsusiyyətləri ilə birgə onları Razılığa gələn hökumətlərə bildirir.

9.3 Beynəlxalq hüquq əsasında 9.1 sayılı bəndin müddəalarını tətbiq edən Administrasiyanın gəmilərinin hüquqları, vəzifələri və öhdəlikləri qeyd olunan qərarların nəticəsi olaraq, irəlicədən müəyyən edilmir.

10 Razılığa gələn hökumətlər hər bir zaman aşağıdakıları icra edir:

.1 uzaq məsafədə müəyyən etmə və izləmə haqqında informasiyanın vacibliyini tanımaq;

.2 uzaq məsafədə müəyyən etmə və izləmə haqqında qəbul edə biləcəkləri hər hansı informasiyanın kommersiya məxfiliyini və həssaslığını tanımaq və hörmət etmək;

.3 icazəsiz giriş, yaxud açıqlanma yolu ilə qəbul edə biləcəkləri informasiyanı mühafizə etmək; və

.4 əldə edə biləcəkləri informasiyanı beynəlxalq hüquqa uyğun formada istifadə etmək.

11.1 Razılığa gələn hökumətlər uzaq məsafədə müəyyən etmə və izləmə haqqında hər hansı informasiya ilə əlaqədar bütün xərcləri öz üzərlərinə götürür. Razılığa gələn hökumətlər 11.2 sayılı bəndin müddəalarına baxmayaraq, uzaq məsafədə müəyyən etmə və izləmə haqqında əldə etmək arzusunda informasiya ilə əlaqədar gəmilərə heç bir xərc tətbiq etmir.

11.2 Əgər Administrasiyanın ölkəsinin milli qanunvericiliyi digər şəkildə tələb etməzsə, onun bayrağı altından üzmək səlahiyyəti olan gəmilər bu qaydanın müddəalarına uyğun olaraq, uzaq məsafədə müəyyən etmə və izləmə haqqında informasiyanı ötürmək üçün heç bir xərc çəkmir.

12 8.1 sayılı bəndin müddəalarına baxmayaraq, Razılığa gələn hökumətlər axtarış və xilas etmə xidmətləri* dənizdə fəlakətdən əziyyət çəkmiş insanların xilas edilməsi və axtarışı ilə bağlı olaraq, uzaq məsafədə müəyyən etmə və izləmə haqqında informasiyaları pulsuz şəkildə qəbul etmək hüququna malikdir.

13 Razılığa gələn hökumətlər bu qaydanın müddəalarına, yaxud Təşkilat tərəfindən qoyulmuş digər tələblərə əməl edilməmiş olduğunu və əməl edilmədiyini hesab etdikləri barədə Təşkilata məlumat verməlidir.

14 Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi bu qaydanın müddəalarına uyğun olaraq, uzaq məsafədə müəyyən etmə və izləmə haqqında informasiyanın Razılığa gələn hökumətlərə təqdim edilməsi vəziyyətini müəyyən etmək, nəzərdən keçirmək və yoxlamaq* məqsədilə meyarları, prosedurları və tədbirləri müəyyən edir.

20 sayılı qayda

Reys haqqında məlumat qeydiyyatı cihazları*

1 Qəzaların təhqiqatlarına köməklik göstərmək məqsədilə beynəlxalq reysləri həyata keçirdikləri zaman gəmilərdə 1.4 sayılı qaydanın müddəaları nəzərə alınmaqla, aşağıdakı kimi, Reys haqqında məlumat qeydiyyatı cihazı (VDR) quraşdırılmalıdır:]

- .1 1 iyul 2002-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş sərnəşin gəmiləri;
- .2 1 iyul 2002-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş ro-ro sərnəşin gəmiləri - 1 iyul 2002-ci il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra ilkin yoxlamadan gec olmayaraq*; IACS UI SC 171, MSC/Circ.1141
- .3 1 iyul 2002-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş ro-ro sərnəşin gəmilərindən başqa, digər sərnəşin gəmiləri - 1 yanvar 2004-cü il tarixdən gec olmayaraq; və
- .4 1 iyul 2002-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş sərnəşin gəmilərindən başqa, ümumi tutumu 3,000 ton və daha çox olan gəmilər.

2 Qəzaların təhqiqatlarına kömək etmək üçün beynəlxalq reysləri həyata keçirdiyi zaman yük gəmilərində aşağıdakı kimi, reysi haqqında məlumat qeydiyyatı üçün sadələşdirilmiş cihaz (S-VDR)** quraşdırılmalıdır: (Res.MSC.170(79) sayılı qətnamə ilə qəbul edilib)

- .1 1 iyul 2002-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, ümumi tutumu 20,000 ton və daha çox olan yük gəmiləri olduğu halda - gəminin quru körpülərində ilkin planlaşdırılan yoxlamaları 1 iyul 2006-cı il tarixdən sonra lakin, 1 iyul 2009-cu il tarixdən gec olmayaraq;
- .2 1 iyul 2002-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, ümumi tutumu 3,000 ton və daha çox olan, lakin, ümumi tutumu 20,000 tondan az olan yük gəmiləri olduğu halda - gəminin quru körpülərində ilkin planlaşdırılan yoxlamaları 1 iyul 2007-ci il tarixdən sonra, lakin, 1 iyul 2010-cu il tarixdən gec olmayaraq; və
- .3 Yuxarıdakı .1 və .2 sayılı yarım-bəndlərdə müəyyən edildiyi kimi, qeyd olunan

gəmilər icra tarixindən sonra iki il müddətinə istismardan kənarlaşdırıldığı zaman Administrasiyalar gəmiləri .1 və .2 sayılı yarım-bəndlərin tələblərini tətbiq etməkdən azad edə bilər.

3 Əgər gəmidə VDR ilə mövcud avadanlıqların qoşulmasının məqsədəuyğun və praktiki cəhətdən mümkün olmadığı üzə çıxarsa, Administrasiyalar 1 iyul 2002-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş ro-ro sərnişin gəmilərindən başqa, digər gəmiləri VDR ilə təchizat tələblərindən azad edə bilər

V FƏSİL

Dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizliyi

21 sayılı qayda

Siqnallar haqqında beynəlxalq məcəllə və İAMSAR təlimatnaməsi

1 Bu konvensiyanın müddəalarına uyğun olaraq radio qurğusu daşımağı tələb edilən bütün gəmilərdən Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, Siqnallar haqqında beynəlxalq məcəlləni daşımaq tələb olunur. Bu məcəllə Administrasiyanın fikrincə, ondan istifadə ehtiyacı olan digər bütün gəmilərdə daşınmalıdır.

2 Bütün gəmilər Beynəlxalq aviasiya və dənizdə axtarış və xilasetmə (İAMSAR) haqqında təlimat kitabının yenilənmiş III cildinin nüsxəsini daşınmalıdır.

22 sayılı qayda

Naviqasiya körpüsündən görmə dərəcəsi

1 1 iyul 1998-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, uzunluğu 55 m-dən kiçik olmayan gəmilər, 2.4 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir:

.1 Gəminin adətən idarə edildiyi məkandan dəniz səthinin görünüşü suya oturma dərəcəsi, hər iki bortda diferent və göyertə yükünün bütün şərtləri altında, burunun uc tərəfinədək 10° olmaqla iki gəminin uzunluğundan, yaxud 500 metrden böyük olmamalıdır (hansı daha kiçik olarsa);

.2 Traverzdən irəli tərəfdə, sükan budkasından çöldə gəminin adətən idarə edildiyi məkandan görünən dəniz səthinin görünüşünü əngəlləyən yük, yük qurğusu, yaxud digər maneələrin səbəb olduğu heç bir kölgə sektorunun ümumi qövsü 10° dərəcədən artıq olmalı deyil. Kölgə sektorunun ümumi qövsü 20° dərəcədən artıq olmalı deyil. Kölgə sektorları arasında açıq sektor ən azı 5° dərəcə olmalıdır. Halbuki, .1 sayılı bənddə təsvir edilmiş hər bir kölgə ayrı-ayrılıqda 5° dərəcədən artıq olmalı deyil;

.3 gəminin adətən idarə edildiyi məkandan üfüqi görünüş sahəsi 225° dərəcədən kiçik olmayan sektorda, yəni, gəminin hər bir bortun traverzindən birbaşa burun istiqamətində olan hissədə təmin edilir;

.4 Hər bir körpünün qanadından üfüqi görünüş sahəsi ən azı 225° dərəcə sektorda təmin edilməlidir, yəni, burundan keçərək bortun əks istiqamətində ən azı 45° və kormayadək 180° ;

.5 Əsas sükanı idarəetmə postundan üfüqi görünüş sahəsi gəminin hər bir bortunda birbaşa irəliyə doğru ən azı 60° dərəcə uzanmalıdır;

.6 Gəminin bortunu körpünün qanadından görmək mümkün olmalıdır;

.7 naviqasiya körpüsünün ön tərəf pəncərəsinin aşağı kənarının hündürlüyü körpü göyerdən mümkün olduğu qədər az olmalıdır. Aşağı kənar heç bir halda bu qaydada təsvir olunduğu kimi, qarşı tərəf üçün heç bir maneə törətməməlidir;

.8 naviqasiya körpüsünün ön tərəf pəncərələrinin yuxarı kənarı gəmidə kil yırgalanması baş verdiyi zaman körpü göyertəsindən 1,800 mm yuxarıda, gəminin adətən idarə edildiyi məkanda dayanan şəxs tərəfindən üfük boyu irəli istiqaməti görmək imkanı yaratmalıdır. Əgər 1,800 mm yüksəklik Administrasiya tərəfindən ağlabatmaz və səmərəsiz hesab edilərsə, o halda, görünüş yüksəkliyini 1,600 mm-dək azaltmağa icazə verə bilər;

.9 Pəncərələr aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir:

9.1 Əksetmələrdən uzaq durmağa kömək etmək üçün körpünün ön tərəf pəncərələri 10 dərəcədən az olmayan və 25 dərəcədən çox olmayan bucaq altında üst hissədən şaqulu mailliyə malik olmalıdır.

9.2 naviqasiya körpüsünün pəncərələri arasındakı aralıq məsafəsi minimuma endirilməli və hər hansı iş məntəqəsinin birbaşa qarşı tərəfində yerləşməməlidir;

9.3 Polyarlaşmış və rəngi tündləşdirilmiş şüşəli pəncərələr quraşdırılmamalıdır.

9.4 Naviqasiya körpüsünün ən azı iki ön tərəf pəncərəsindən aydın görünüş təmin edilir və körpü konfigurasiyasından asılı olaraq, bütün vaxtlarda hava şəraitindən asılı olmayaraq, əlavə sayda aydın görünüşlü pəncərələr təchiz edilir.

2 1 iyul 1998-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilər praktiki cəhətdən mümkün olan yerdə, 1.1 və 1.2 sayılı bəndlərin tələblərinə cavab verməlidir. Halbuki, quruluş dəyişiklikləri, yaxud əlavə avadanlıqlar tələb olunmur.

3 Administrasiyanın fikrincə, bu qaydanın tələblərinə cavab verə bilməyən, qeyri-adi formada layihələndirilmiş gəmilər bu qaydada təsvir edilmiş tələblərə praktiki cəhətdən mümkün qədər yaxın olan görünüş səviyyəsinə nail olmaq üçün tədbir və cihazlarla təchiz edilməlidir.

4 1.1, 1.3, 1.4 və 1.5 sayılı bəndlərin tələblərindən asılı olmayaraq, ballast suyunun əvəz edilməsinə aşağıdakı şərtlərlə yol verilir:

.1 əgər kapitan belə etməyin təhlükəsiz olduğundan əmin olarsa və o, bu əməliyyatın nəticəsi olaraq tündləşdirilmiş sektorların artması, yaxud üfqi görünüş sahələrinin azalması nəticəsində bütün vaxtlarda etibarlı müşahidənin təmin edildiyini nəzərə alarsa;

.2 bu əməliyyat Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş ballast suyu yerdəyişməsinə dair tövsiyələri nəzərə almaqla gəminin ballast suyu idarəetmə planına müvafiq olaraq aparıldıqda; və

.3 bu əməliyyatın başlanması və sona çatması 28 sayılı qaydaya uyğun olaraq, gəminin gəmiçiliklə əlaqədar fəaliyyətlərin və hadisələrin qeydiyyatı jurnalına qeyd olunur. (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.201(81) sayılı qətnamə).

23 sayılı qayda (Bu sənəd ilə əvəz olunub: Res.MSC.308(88) sayılı qətnamə)

Losman ötürücü qurğuları

1 Tətbiqi

1.1 Losmanların istifadəsi mümkün olan gəmilər reysləri həyata keçirdiyi zaman onlar losman ötürücü qurğuları ilə təchiz edilməlidir.

1.2 1 iyul 2012-ci il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra quraşdırılmış losman ötürücü qurğuları və avadanlıqları¹ Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş standartlara lazımi diqqət verməklə,² bu qaydanın tələblərinə cavab verməlidir.

1.3 Digər hallar nəzərdə tutulmadıqda, 1 iyul 2012-ci il tarixdən əvvəl təchiz edilmiş losman ötürücü qurğuları və avadanlıqları ən azı 17³, yaxud 23 sayılı qaydanın tələblərinə və Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair 1974-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın tələblərinə cavab verməli və həmin tarixdən əvvəl qüvvədə olan, Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş müvafiq standartlara lazımi diqqət verilməlidir.

1.4 1 iyul 2012-ci il tarixindən əvvəlki avadanlıqların və cihazların əvəzi olan, 1 iyul 2012-ci il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra quraşdırılmış avadanlıqlar və cihazlar məqsədəuyğun və praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər, bu qaydanın tələblərinə cavab verməlidir.

1.5 1 yanvar 1994-cü il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilərlə əlaqədar olaraq, 5 sayılı bənd 2012-ci il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra ilkin yoxlamadan gec olmayaraq⁴ tətbiq edilir.

1.6 Bu qaydanın 6 sayılı bəndi bütün gəmilərə tətbiq edilir.

2 Ümumi

2.1 Losman ötürücü üçün istifadə edilən bütün qurğular losmanlara təhlükəsiz şəkildə gəmiyə minmək və düşmək imkanı yaratmaq məqsədilə onların məqsədlərini səmərəli şəkildə yerinə yetirməlidir. Bu ləvazimatlar (vasitələr) təmiz saxlanılmalı, onlara etibarlı şəkildə texniki qulluq göstərilməli və təmir edilməli və anbarda yerləşdirilməli və onların təhlükəsiz şəkildə istifadəsini təmin etmək üçün mütəmadi şəkildə yoxlanılmalıdır. Onlar yalnız insanların gəmiyə minməsi və düşməsi üçün istifadə edilməlidir.

2.2 Losman ötürücü qurğularının və losmanların minməsi və düşməsi üçün qurğuların quraşdırılması naviqasiya körpüsü ilə rabitə əlaqəsi olan məsul komanda heyəti üzvünün nəzarəti altında həyata keçirilməlidir; məsul komanda heyəti üzvü həmçinin, losmanın naviqasiya körpüsünə və oradan təhlükəsiz yolla müşayiət edilməsini təşkil etməlidir. Hər hansı mexaniki avadanlıqların quraşdırılmasını və istismarını həyata keçirən şəxslər qəbul ediləcək təhlükəsiz fəaliyyət barədə prosedurlar üzrə təlimatları və avadanlıqlar isə istifadədən əvvəl test yoxlamasından keçirilməlidir.

2.3 Losman pilləkəni bu qaydaya, yaxud Təşkilat üçün məqbul hesab edilən beynəlxalq standart⁵ uyğunluğuna dair istehsalçı tərəfindən sertifikatlaşdırılmalıdır. Pilləkənlər 1/6, 7 və 8 sayılı qaydalara müvafiq olaraq yoxlanılmalıdır.

2.4 Losmanın ötürülməsi üçün istifadə edilən bütün losman pilləkənləri aynın şəkildə birkəllərlə, yaxud digər daimi nişanlarla işarələnməlidir ki, hər bir ləvazimatı yoxlama, müayinə və akt (hesabat) yazılması üçün müəyyən etmək mümkün olsun. Gəmidə nərdivanın istismara verilməsi və nərdivanda aparılmış əsaslı təmirlərin hesabatı tərtib olunmalıdır.

2.5 Bu qaydada losman ötürücü qurğularının bir hissəsi kimi istifadə edilən istənilən maili nərdivana daxil olan ştat nərdivanına istinad edilir.

3 Ötürücü qurğular

3.1 Gəminin hər iki bortundan gəmiyə minmək və düşmək üçün losmanlar üçün təhlükəsiz qurğular təchiz edilməlidir.

3.2 Dəniz səviyyəsindən gəmiyə giriş, yaxud çıxış yerinədək olan məsafəsi 9 m-dən böyük olan bütün gəmilərdə əgər losmanları gəmiyə mindirmək və düşürmək üçün ştat nərdivanı,* yaxud digər bərabər təhlükəsizlik səviyyəsinə malik və münasib vasitələrdən istifadə edilərsə, gəmi qeyd olunan avadanlıqları hər bir bortunda yerləşdirilsin, bir şərtlə ki, qeyd olunan avadanlıqlar daşınan növdə olmasın və hər iki bortda istifadə edilə bilməsin.

3.3 Gəmiyə təhlükəsiz və münasib giriş-çıkış aşağıdakılardan hər hansı biri vasitəsilə təchiz edilməlidir:

.1 su səthindən 1.5 m-dən kiçik olmayan və 9 m-dən böyük olmayan qaldırıcı tələb edən losman pilləkənləri elə yerləşdirilməli və bərkidilməlidir ki:

.1 o, gəmidəki hər hansı mümkün axıntıdan kənarında yerləşsin;

.2 o, gəminin gövdəsinin silindr şəkilli hissəsi daxilində və praktiki cəhətdən mümkün olduqda, gəminin orta hissəsinin daxilində, onun uzunluğunun bərabər yarısında olsun;

.3 hər bir pillə möhkəmcə gəminin bortuna doğru yerləşdirilməlidir; əgər düşərgə dirəkləri kimi konstruksiya xassələri bu müddəanı yerinə yetirməyə imkan verməzsə, onda insanların gəmiyə təhlükəsiz şəkildə minməsinə və gəmidən düşməsinə təmin edən, Administrasiyanı qane edəcək səviyyədə xüsusi tədbirlər görülməlidir.

.4 losman pilləkəni bir seksiyadan ibarət olmalı və gəminin istənilən suya oturma dərəcəsi və diferentindən, eləcə də əks bortdan 15° yana əyilmə səviyyəsindən gəmiyə minmək və gəmidən düşmək üçün yerlərdən suyun səviyyəsinə çatmaq üçün kifayət qədər uzunluğa malik olmalıdır. halqalar, pərçimlər və bərkidici burazlar ən azı bort burazları kimi möhkəm olmalıdır; yaxud

.2 Suyun səthindən gəminin girişinədək məsafə 9 m-dən çox olarsa, losman pilləkəni ilə birləşmiş ştat nərdivanı (yəni, kombinə edilmiş qurğu), yaxud digər bərabər təhlükəsizlik səviyyəsinə malik və münasib vasitələr, Ştat nərdivanı elə yerləşdirilməlidir ki, kormaya tərəf istiqamətlənsin. İstifadə edildiyi zaman ştat nərdivanının aşağı platformasını gəminin bortuna bərkitmək üçün vasitələr təchiz edilməlidir ki, ştat nərdivanının aşağı ucunu və aşağı platformasını gəminin bortuna doğru möhkəm saxlamaq mümkün olsun - gəminin gövdəsinin silindr şəkilli hissəsi daxilində və praktiki cəhətdən mümkün olduqda, gəminin orta hissəsinin daxilində, onun uzunluğunun bərabər yarısında olsun; ştat nərdivanı gəmidən xaric olan hər hansı axının ərazisindən kənarında yerləşməlidir;

.1 əgər losmanın girişi üçün kombinə edilmiş qurğudan istifadə edilərsə, losman nərdivanını və falrepləri gəminin bortunda bərk saxlamaq üçün ştat nərdivanının aşağı platformasından 1.5 m nominal olaraq yuxarıda vasitələr təchiz edilməlidir. Kombinə edilmiş qurğu aşağı platformada (yəni, yükləmə

platformasında) açıq qapaq ilə ştat nərdivanından istifadə edildiyi halda, losman pilləkəni və falreplər platformadan məhəccərin yuxarisinadək uzanan platformaların qapağı vasitəsilə quraşdırılmalıdır.

4 Gəminin göyertəsinə çıxış

Losman pilləkəninin, yaxud istənilən ştat pilləkəni və ya bu məqsəd üçün təyin edilmiş digər vasitələrin üzərindən gəmiyə təhlükəsiz, münasib və sərbəst şəkildə giriş, yaxud gəmidən çıxışı təmin edən vasitə nəzərdə tutulmalıdır. Əgər qeyd edilən keçid aşağıdakılar vasitəsilə olarsa:

- .1 leyer çəpərində, yaxud göyertə hasarında keçid adekvat tutacaqlarla təchiz edilir;
- .2 göyertə hasarı nərdivanı, iki ədəd əltutan pillərlər sərt (möhkəm) şəkildə gəminin korpusuna aşağı və yuxarı tərəflərdən bərkidilir. Açmaqdan qorumaq üçün göyertə hasarı nərdivanı gəmiyə bərkidilməlidir.

5 Gəminin bortunda qapılar

Losman ötürücü üçün istifadə edilən gəminin bortundakı qapılar çöl tərəfdən açılmalı deyil.

6 Mexaniki losman qaldırıcıları

Mexaniki losman qaldırıcılarından istifadə edilməməlidir.

7 Əlaqədar avadanlıqlar

7.1 Aşağıdakı əlaqədar avadanlıqlar insanlar köçürülən zaman istifadə üçün hazır və dərhal istifadəyə hazır vəziyyətdə olmalıdır:

.1 diametri 28 mm və 32 mm-dən kiçik olmayan iki falrep etibarlı şəkildə gəmiyə bərkidilir; falreplərin bir ucu göyertədəki halqalı lövhəyə bərkidilməli və onlar gəmidən düşən zaman və ya losmanın borta yaxınlaşdığı zaman onun tələbi ilə istifadə üçün hazır vəziyyətə gətirilməlidir (falreplərin ucu göyertədəki halqalı lövhəyə çatmadan əvvəl pillərlərin səviyyəsinə kimi və ya göyertə hasarlarının hündürlüyünədək çatmalıdır);

.2 özünəyənən işıq ilə təchiz edilmiş xilasedici halqa;

.3 tullayıcı ucluq.

7.2 Əgər yuxarıdakı 4 sayılı bənd tələb edərsə, pillərlər və göyertə hasarı pilləkənləri təchiz edilir.

8 İşıqlandırma

Bortun arxasındakı məkanda losman ötürücü qurğularını və həmçinin, insanları mindirmək və düşürmək üçün göyertədə yetərli işıqlandırma nəzərdə tutulmalıdır.

24 sayılı qayda

Kursu və/yaxud yolu idarəetmə sistemlərindən istifadə

1 Gəmiçiliyin çox sıx olduğu rayonlarda, görmə dərəcəsinin məhdud olduğu şərtlər altında və dəniz üzgüçülüüyü üçün təhlükəli olan bütün hallarda əgər kursu və/yaxud yolu idarəetmə sistemləri istifadə edilərsə, o halda, sükanı əl ilə idarəetmə rejiminə keçmək imkanı nəzərdə tutulmalıdır. Yuxarıdakı hallarda olduğu kimi, kapitanın növbə köməkçisi yubanmadan bütün vaxtlarda sükanın idarə edilməsini təhvil almağa hazır olacaq səriştəli sükançının xidmətlərindən istifadə etmək imkanına malik olmalıdır.

2 Sükanın avtomatik idarə edilmə rejimindən əl ilə idarəetmə rejiminə dəyişdirilməsi və ya əksinə, komanda heyətinin məsul üzvü tərəfindən həyata keçirilməlidir.

3 Kursu və/yaxud yolu idarəetmə sistemlərinin uzunmüddətli istifadəsindən sonra və gəmiçiliyin xüsusi ehtiyatlılıq tələb etdiyi rayonlara daxil olmazdan əvvəl sükanın əl ilə idarə edilməsi test yoxlamasından keçirilməlidir.

25 sayılı qayda

Sükan ötürücüsünün işi (istismarı)

Gəmiçiliyin xüsusi ehtiyatlılıq tələb etdiyi rayonlarda gəmilərdə birdən artıq sükan ötürücüsünün güc aqreqatı işlək vəziyyətdə olmalıdır (əgər qeyd olunan aqreqatlar eyni zamanda işləyə bilərsə).

26 sayılı qayda

Sükan ötürücüsü: Test yoxlamasından keçirilməsi və təlim məşqləri

1 Gəmi yola düşməzdən əvvəl 12 saat ərzində gəminin sükan ötürücüsü gəminin ekipajı tərəfindən yoxlanılmalı və test sınağından keçirilməlidir. Bu test proseduruna müvafiq olaraq, aşağıdakıların işinin yoxlanılması daxildir:

- .1 əsas sükan ötürücüsü;
- .2 köməkçi sükan ötürücüsü;
- .3 sükan ötürücüsünün məsafədən idarəetmə sistemləri;
- .4 naviqasiya körpüsündə yerləşmiş sükan idarəetmə postları;
- .5 qəza enerji mənbəyi;
- .6 sükanın faktiki mövqeyi ilə müqayisədə sükan bucağı göstəriciləri;
- .7 sükan ötürücüsünün məsafədən idarəetmə sisteminin enerji mənbəyinin kəsilməsinə dair qəza-xəbərdarlıq siqnalları;
- .8 sükan ötürücüsünün güc aqreqatının sıradan çıxdığını bildirən qəza-xəbərdarlıq siqnalları; və
- .9 avtomatik ayırıcı (təcridedic) cihazlar və digər avtomatik avadanlıqlar.

2 Bu yoxlamalara və test sınaqlarına daxildir:

- .1 sükən ötürücüsünün tələb olunan bacarıqlarına uyğun olaraq sükənün tam hərəkəti;
- .2 sükən ötürücüsünün və onun birləşdirici qovşağının vizual müayinəsi; və
- .3 naviqasiya körpüsü və sükən ötürücüsü şöbəsi arasında rabitə vasitələrinin işi.

3.1 naviqasiya körpüsündə və rumpel şöbəsində həmişə sükən ötürücüsünün məsafədən idarəetmə sistemləri və sükən ötürücüsünün güc aqreqatlarının işəsalma ardıcılığının sadə istismar göstərişlərini əks etdirən blok-sxem asılmalıdır.

3.2 Sükən ötürücüsünün istismarı və/yaxud texniki qulluğu ilə məşğul olan bütün gəmilərin komanda heyəti üzvləri gəmidə quraşdırılmış sükən idarəetmə sistemlərinin işi ilə və bir sistemi digərinə çevirmək üçün prosedurlara bələd olmalıdır.

4, 1 və 2 sayılı bəndlərdə göstərilmiş adi yoxlamalara və test sınaqlarına əlavə olaraq, qəza rejimində sükənün idarə edilməsi prosedurlarını məşq etmək məqsədilə qəza rejimində sükənün idarə edilməsinə dair hər üç aydan bir təlim məşqləri keçirilməlidir. Bu təlim məşqlərinə sükən ötürücüsü şöbəsindən birbaşa idarə edilməsi, naviqasiya körpüsü ilə rabitə əlaqəsinin təmin edilməsi və müvafiq olduqda, alternativ elektrik enerjisi mənbələrinin işi daxildir.

5 Administrasiya mütəmadi olaraq, qısamüddətli dəniz reyslərini həyata keçirən gəmilər üçün 1 və 2 sayılı bəndlərdə göstərilmiş yoxlamaların və test sınaqlarının aparılmasını tələb etməyə bilər. Qeyd olunan gəmilər bu yoxlamaları və test sınaqlarını ən azı həftədə bir dəfə aparmalıdır.

6 1 və 2 sayılı bəndlərdə göstərilmiş yoxlamalar və test sınaqlarının keçirildiyi tarix və həmçinin, 4 sayılı bəndin əsasında qəza rejimində sükənün idarə edilməsinə dair təlim məşqlərinin aparıldığı tarix qeydə alınmalıdır.

27 sayılı qayda

Dəniz-naviqasiya xəritələri və naviqasiya nəşrləri

Nəzərdə tutulmuş reys üçün zəruri olan dəniz-naviqasiya xəritələri və üzgüçülük istiqamətləri, işıqların siyahıları, gəmiçilər üçün bildirişlər, qabarma cədvəlləri kimi naviqasiya nəşrləri və bütün digər naviqasiya nəşrləri yenilənmiş səviyyədə olmalıdır.

28 sayılı qayda

Hadisələrin Gəmiçilik fəaliyyətləri və gündəlik məlumatların qeydiyyatı

1. bütün beynəlxalq reysləri həyata keçirən gəmilər Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş tövsiyələri nəzərə almaqla dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizliyi üçün əhəmiyyətə malik gəmiçiliklə əlaqədar fəaliyyətlərin və hadisələrin qeydiyyatı aparılmalı və burada reysin qeydiyyatı barədə bütöv hesabatı tərtib etməyə kifayət edəcək yetərli təfərrüata malik məlumatlar yer almalıdır. Qeyd olunan informasiya gəminin vaxta jurnalında olmazsa, o, Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş digər formada nəşr edilməlidir.

2. Ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan, 48 saatdan uzun müddətdə beynəlxalq reysləri həyata keçirən hər bir gəmi öz şirkətinə IX/1 sayılı qaydada müəyyən edilmiş gündəlik hesabat təqdim etməli və reysin davam etdiyi müddətdə bütün gündəlik

hesabatları özündə saxlamalıdır. Gündəlik hesabatları istənilən vasitələrlə təqdim etmək mümkündür, bir şərtlə ki, həmin hesabatlarda göstərilmiş koordinatlar müəyyən edildikdən sonra praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər tez bir zamanda şirkətə ötürülsün. Avtomatlaşdırılmış məlumat ötürücü sistemlərdən istifadə edilə bilər, bir şərtlə ki, onlar sözügedən məlumatların qeydiyyatı funksiyalarını daşımış olsun və həmin funksiyaları və koordinatları müəyyənləşdirən avadanlıqları ilə qoşulma avadanlığı kapitanın mütəmadi yoxlama obyektı olsun. Hesabat aşağıdakı məlumatlardan ibarət olmalıdır:

.1 gəminin koordinatları;

.2 gəminin kursu və sürəti; və

.3 gəminin reysinə və adi təhlükəsiz şəkildə istismarına mənfi təsir edən xarici və daxili şərtlərin təfərrüatları.

29 sayılı qayda

Gəmilər, hava gəmiləri, yaxud fəlakətdən əziyyət çəkmiş insanlar tərəfindən istifadə edilən xilasedici siqnallar

Xilasetmə siqnallarını əks etdirən cədvəl* hər zaman bu fəslin tətbiq edildiyi gəminin növbə reisinin istifadəsi üçün hazır vəziyyətdə olmalıdır. Axtarış və xilasetmə əməliyyatları ilə məşğul olan zaman xilasetmə məntəqələri, dəniz xilasetmə birlikləri və hava gəmiləri ilə rabitə əlaqəsi saxlamaq üçün istifadə edilməlidir.

* qeyd olunan xilasetmə siqnalları bu sənədlərdə təsvir edilib: Beynəlxalq aviasiya və dənizdə axtarış və xilasetmə haqqında təlimat kitabında (İAMSAR), III cild, Səyyar vasitələr (qurğular); Siqnallar haqqında beynəlxalq məcəllədə siqnalların təsviri verilir, müvafiq dəyişikliklərlə.

30 sayılı qayda

İstismar məhdudiyyətləri

1 Bu qayda I fəslin tətbiq edildiyi bütün sərnişin gəmiləri üçün tətbiq edilir.

2 Sərnişin gəmisinin istismarına dair bütün məhdudiyyətlərin siyahısı, o cümlədən, bu qaydaların hər hansı birinin icrasında azad etmələrin, istismar ərazilərində məhdudiyyətlərin, hava şəraitinin məhdudiyyətlərinin, dəniz şəraitinin məhdudiyyətlərinin, yolverilən yüklərdə, diferentdə, sürətdə məhdudiyyətlərin və Administrasiya tərəfindən tətbiq edildiyindən, yaxud layihələndirmə və ya inşaat mərhələsində müəyyən edilməsindən asılı olmayaraq digər məhdudiyyətlərin siyahısı sərnişin gəmisi istismara verilmədən əvvəl tərtib edilməlidir. Bu siyahı ilə birlikdə hər hansı zəruri izahatlar Administrasiya tərəfindən məqbul hesab edilən formada sənədləşdirilməli, gəmidə saxlanmalı və kapitanın dərhal istifadəsi üçün hər zaman hazır vəziyyətdə olmalıdır. Bu siyahı yenilənməlidir. Əgər istifadə edilmiş dil ingilis dili, yaxud fransız dili olmazsa, o halda, bu iki dildən birində siyahı təchiz edilir.

31 sayılı qayda

Təhlükə haqqında xəbərlər

1 Təhlükəli buz ilə, təhlükəli tərkdilmiş gəmi ilə, yaxud dəniz üzgüçülüynə qarşı hər hansı digər birbaşa təhlükə ilə, yaxud tropik qasırğa ilə, yaxud üst tikililər üzərində sərt buzun əmələ gəlməsinə səbəb olan donma temperaturundan aşağı hava temperaturları və fırtınalı küləklərlə, yaxud Bofort şkalası üzrə 10 və daha böyük ballarda olan, tufan xəbərdarlığı alınmayan güclü küləklərlə qarşılaşan hər bir gəminin kapitanı bu məlumatları yaxınlığında olan bütün gəmilərə, eləcə də səlahiyyətli orqanlara çatdırmaq öhdəliyini daşıyır. Bu informasiyanın verilməsi forması sərbəstdir. O, açıq mətn vasitəsilə (ingilis dilinə üstünlük verilir), yaxud da Siqnallar haqqında beynəlxalq məcəllə vasitəsilə ötürülə bilər.

2 Hər bir Razılığa gələn Hökumət 1 sayılı bənddə göstərilmiş hər hansı təhlükə barədə daxil olmuş məlumatların dərhal aidiyyəti olan tərəflərə və marağı olan hökumətlərə çatdırmağı təmin etmək üçün zəruri olan bütün tədbirləri görür.

3 Təhlükələr haqqında bu xəbərlərin göndərilməsi aidiyyəti olan gəmilər üçün pulsuz olaraq həyata keçirilir.

4 1 sayılı bəndin əsasında verilən bütün radio xəbərləri Radio rabitə haqqında rəqlamentlərin IV/2 sayılı qaydasında müəyyən edilmiş prosedurdan istifadə etməklə, təhlükəsizlik siqnalından əvvəl gəlir.

32 sayılı qayda

Təhlükə haqqında xəbərlərin verilməsi zamanı tələb olunan informasiya

Təhlükə haqqında xəbərlər aşağıdakı informasiyalar tələb olunur:

1 Buz, tərkdilmiş gəmilər və dəniz üzgüçülüynə qarşı digər birbaşa təhlükələr haqqında.

.1 Buzun, tərkdilmiş gəminin, yaxud müşahidə edilən təhlükənin xarakteri.

.2 Sonuncu dəfə aparılmış müşahidə zamanı buzun, tərkdilmiş gəminin, yaxud təhlükənin koordinatları.

.3 Sonuncu dəfə təhlükənin müşahidə edildiyi vaxt və tarix (Razılaşdırılmış Universal Vaxt).

2 Tropik qasırğalar (tufanlar)* haqqında

.1 Tropik qasırğa ilə üzləşmə barədə xəbər.

. 1 Yaxınlıqda tropik qasırğanın əmələ gəlməsi, yaxud yerləşməsini düşünmək üçün kapitanın bütün sübutları olarsa, bu öhdəlik geniş mənada başa düşülməli və bütün hallarda xəbər verilməlidir;

.2 Vaxt, tarix (Razılaşdırılmış Universal Vaxt) və gəminin koordinatı - bu müşahidənin baş verdiyi zaman.

.3 Praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər aşağıda göstərilmiş informasiyalar xəbərə daxil edilməlidir:

- atmosfer təzyiqi,* korrektə edilmiş məlumatlara üstünlük verilir (MİLLİBAR, millimetr, yaxud düym ilə göstərir: korrektə olunmuş və korrektə olunmamış);

* Atmosfer təzyiqinin ölçülməsi üçün beynəlxalq standart vahid MİLLİBAR (mbar) vahidi ilə üst-üstə düşən hektopaskaldır (hPa).

- atmosfer tendensiyası (son üç saat ərzində atmosfer təzyiqindəki dəyişiklik);

- həqiqi küləyin sürəti;

- küləyin gücü (Bofort şkalası);

- dənizin vəziyyəti (sakit, mülayim, güclü, çox güclü dalğalı);

- xırda ləpə (kiçik, mülayim, iri) və onun gəldiyi həqiqi istiqamət.

- ləpənin dövrünü, yaxud uzunluğunu (qısa, orta, uzun) göstərmək faydalıdır;

- həqiqi kurs və gəminin sürəti.

Ardıcıl müşahidələr

3 Gəminin kapitanı tropik qasırğa, yaxud digər təhlükəli tufan haqqında məlumat verdikdən sonra, gəmi tufanın təsiri altında qaldığı müddətdə, qeyri-məcburi şəkildə, istədiyi zaman, praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər, lakin, istənilən halda, 3 saatdan çox olmayan vaxt intervallarında, saathesabı növbəti müşahidələri aparmalı və onlar barədə məlumat verməlidir.

4 Heç bir tufan xəbərdarlığının daxil olmadığı, Bofort şkalası üzrə 10 bal və daha yüksək olan güclü küləklər. Bu, 2 sayılı bənddə qeyd edilən tropik qasırğalardan başqa, digər qasırğalarla əlaqədardır; qeyd olunan qasırğa ilə üzləşən zaman xəbər bu bənddə sadalanan informasiyaya uyğun verilməlidir (dənizin vəziyyəti və ləpələrlə əlaqədar təfərrüatlar istisna olmaqla).

5 Üst tikililər üzərində sərt buzun əmələ gəlməsinə səbəb olan donma temperaturundan aşağı hava temperaturları və fırtınalı küləklər:

.1 Vaxt və tarix (Razılaşdırılmış Universal Vaxt).

.2 Havanın temperaturu.

.3 Dənizin temperaturu (əgər praktiki cəhətdən mümkün olarsa).

.4 Küləyin gücü və istiqaməti.

Nümunələr

Buz TTT BUZ. MAYIN 15-DƏ, SAAT 0800 RUV, 4506 Şİ, 4410Q-DƏ BÖYÜK AYSBEQR MÜŞAHİDƏ EDİLİB.

Tərk edilmiş gəmilər

TTT TƏRK EDİLMİŞ GƏMİ.

APRELİN 15-DƏ, 4006Şİ, 1243Q, SAAT 1630 RUV-DA TƏRK EDİLMİŞ, YARISI SUYA BATMIŞ GƏMİ MÜŞAHİDƏ EDİLİB.

Naviqasiya üçün təhlükə

TTT NAVIQASIYA. ŞTAT ÜZRƏ MƏKANINDA OMAYAN ALFA ADLI ÜZƏN MAYAK.

1800 RUV. 3 YANVAR.

Tropik qasırğa

TTT QASIRĞA. 0030 RUV. 18 AVQUST. 2004Şİ, 11354Şq. 994 MİLLİBAR KORREKTƏ İLƏ 6 MİLLİBARADƏK AZALDILAN BAROMETR. Şq KÜLƏYİ, GÜCÜ: 9, ŞƏRQDƏN İRİ LƏPƏLƏR. KURS 067, 5 UZEL.

TTT QASIRĞA. HAVANIN GÖRÜNÜŞÜ QASIRĞANIN YAXINLAŞDIĞINI GÖSTƏRİR. 1300 RUV. 14 Sentyabr. 2200 SI, 7236 Q. BAROMETR 29.64 DÜYÜMƏ KORREKTƏ EDİLİB, AZALAN TENDENSIYA . 2200 SI, 7236 Q. 015 DÜYÜM. Şİ Şq KÜLƏYİ, GÜCÜ 8, TEZ-TEZ YAĞIŞLI KÜLƏKLƏR. KURS 035, 9 UZEL.

TTT QASIRĞA. VƏZİYYƏT TSİKLONLARIN YARANDIĞINI GÖSTƏRİR. 0200 RUV. 4 MAY. 1620 Şİ, 9203 Şq. BAROMETR 753 MİLLİMETRƏ KORREKTƏ EDİLMƏYİB, 5 MİLLİMETRƏDƏK AZALAN TENDENSIYA. C-Q KÜLƏYİ, GÜCÜ 5. KURS 300, 8 UZEL.

TTT TUFAN. CƏNUBDAN-ŞƏRQƏ TAYFUN. 0300 RUV. 12 İYUN. 1812 Şİ, 12605 Şq. BAROMETR TEZ DÜŞÜR. Şİ-dan GÜCLƏNƏN KÜLƏK.

TTT QASIRĞA. KÜLƏYİN GÜCÜ 11, QASIRĞA HAQQINDA HEÇ BİR XƏBƏRDARLIQ DAXİL OLMAYIB. 0300 RUV. 4 MAY. 4830 Şİ, 30 Q. BAROMETR 983 MİLLİBARA KORREKTƏ EDİLİB, 4 MİLLİBARADƏK AZALMA TENDENSIYASI. CQ KÜLƏYİ, GÜCÜ 11 DƏYİŞƏN İSTİQAMƏTLİ. KURS 260, 6 UZEL.

Buzlaşma

TTT GÜCLÜ BUZLAŞMA VAR. 1400 RUV. 2 MART. 69Şİ, 10 Q. HAVANIN TEMPERATURU 18 dərəcə C (-7. dərəcə F). DƏNİZİN TEMPERATURU 29 dərəcə C (-1.7 dərəcə F). Şİ Şq KÜLƏYİ, GÜCÜ 8.

33 sayılı qayda

Fəlakət halları: öhdəliklər və prosedurlar

1 Dənizdə insanların fəlakətə düşməsi barədə hər hansı mənbədən məlumat aldıqda köməklik göstərmək imkanına malik olan gəmi kapitanı mümkün maksimal sürətlə köməklik göstərmək üçün hərəkətə keçməli və əgər mümkün olarsa, gəminin bu hərəkəti barədə onları və ya axtarış və xilasetmə xidmətini məlumatlandırmalıdır. Sözügedən köməklik öhdəliyi qeyd olunan insanların milli mənsubiyyətindən, yaxud düşükləri vəziyyətdən asılı olmayaraq yerinə yetirilir. Əgər fəlakət barədə xəbərdarlığı alan gəmi köməyə çatmaq imkanına malik deyilsə, yaxud bunu xüsusi halların nəticəsi olaraq lazımsız və lüzumsuz hesab edərsə, kapitan müəyyən olunmuş qaydada müvafiq axtarış və xilasetmə xidmətinə məlumat vermək üçün Təşkilatın tövsiyəsini nəzərə almaqla, fəlakətdən əziyyət çəkmiş insanların köməyinə çata bilməmə səbəbini gəminin

vaxta jurnalına daxil etməlidir. (Bu sənəd vasitəsilə dəyişiklik edilib: Res.MSC.153(78) sayılı qətnamə).

1-1 Razılığa gələn hökumətlər fəlakətdən əziyyət çəkmiş insanları gəmiyə minidirməklə onlara köməklik göstərən kapitanları gəmilərin nəzərdə tutulmuş reysini həyata keçirmək öhdəliklərindən minimal kənarlaşmalarla azad etmək üçün əlaqələndirməni və əməkdaşlığı təmin edə bilər, bir şərtlə ki, cari qaydalar əsasında kapitanın öhdəliklərdən azad edilməsi dənizdə insan həyatının mühafizəsi üçün təhlükə yaratmasın. Qeyd olunan köməkliyin göstərildiyi axtarış və xilasetmə rayonuna cavabdeh olan Razılığa gələn hökumət qeyd olunan əlaqələndirmənin və əməkdaşlığın baş verməsini təmin etmək üçün xüsusi halları və Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatları* nəzərə almaqla, köməklik göstərilən şəxslərin gəmidən düşürülməsinə və gəminin təhlükəsiz yerə aparılmasına dair əsas öhdəliklərini nümayiş etdirməlidir. Belə olduğu halda müvafiq Razılığa gələn hökumətlər xilas edilmiş insanların gəmidən düşürülməsini praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər tez bir müddətdə həyata keçirilməlidir. (Bu sənəd tərəfindən daxil edilib: Res.MSC.153(78) sayılı qətnamə).

2 Fəlakətə düşmüş gəminin kapitanı, yaxud müvafiq axtarış və xilasetmə xidməti fəlakət barədə xəbərdarlığa cavab verən gəmilərin kapitanları ilə birlikdə məsləhətləşmədən sonra, fəlakətə düşmüş gəminin kapitanının, yaxud axtarış və xilasetmə xidmətinin fikrincə, imkan daxilində köməklik göstərmək üçün ən əlverişli imkanlara malik olduqları həmin gəmilərin birini, yaxud bir neçəsini seçmək hüququna malikdir və mümkün olan maksimal sürətlə köməklik göstərmək üçün hərəkətə keçməklə qeyd olunan seçimin tələblərini yerinə yetirmək seçilmiş gəminin kapitanının, yaxud gəmilərin kapitanlarının borcudur.

3 Gəmilərin kapitanları onların gəmilərinin seçilməmiş olduğunu, yaxud bir və ya daha çox sayda gəminin seçilmiş olduğunu və bu seçimin tələblərinə cavab verdiklərini öyrəndikdən sonra 1 sayılı bəndə müvafiq tətbiq edilən öhdəlikdən azad edilir. Bu qərar haqqında məlumat mümkün olarsa, digər seçilmiş gəmilərə və axtarış və xilasetmə xidmətinə çatdırılmalıdır.

4 Gəmi kapitanı 1 sayılı bəndə müvafiq tətbiq edilən öhdəlikdən və əgər onun gəmisi seçilmiş olarsa, 2 sayılı bəndə müvafiq tətbiq edilən, fəlakətdən əziyyət çəkmiş insanlar tərəfindən, yaxud artıq heç bir köməyə ehtiyacı olmayan, qeyd olunan insanlara çatan axtarış və xilasetmə xidməti tərəfindən, yaxud digər gəminin kapitanı tərəfindən məlumatlandırma öhdəliyindən azad edilir.

5 Bu qaydanın müddəaları dənizdə kömək və xilasetmə əməliyyatları üzrə bir neçə qaydanın birləşdirilməsi üçün 23 sentyabr, 1910-cu il tarixində Brüsseldə imzalanmış Konvensiyanın fəaliyyətini, xüsusilə, sözügedən Konvensiyanın* 11-ci maddəsi ilə tətbiq edilən yardımın göstərilməsi öhdəliyini irəlicədən müəyyən etmir.

6 Dənizdə fəlakətdən əziyyət çəkmiş insanları gəmiyə mindirən gəmilərin kapitanları gəminin bacarıqları və məhdudiyətləri çərçivəsində həmin insanlara qarşı humanist şəkildə davranmalıdır. (Əlavə edilib Res.MSC.153(78) sayılı qətnamə)

34 sayılı qayda

Gəmisürmənin təhlükəsizliyi və təhlükəli halların qarşısının alınması

1 Dənizə çıxmadan əvvəl gəminin kapitanı üzmə rayonu üçün müvafiq dəniz naviqasiya xəritələrindən və naviqasiya nəşrlərindən istifadə etməklə, Təşkilat tərəfindən işlənilib

hazırlanmış təlimatları və tövsiyələri* nəzərə almaqla, nəzərdə tutulmuş reysin planlaşdırılmış olduğuna dair təminat verməlidir.

2 Reysin planında aşağıdakı hərəkət yollarını nəzərə almalıdır:

.1 hər hansı müvafiq gəminin hərəkət yollarının müəyyənləşdirilməsi sistemlərinin nəzərə alınması;

.2 gəminin reys müddətində təhlükəsiz keçid üçün dənizdə kifayət qədər aralıq məsafəsinin təmin edilməsi;

.3 bütün məlum naviqasiya təhlükələrinin və əlverişsiz hava şəraitlərinin əvvəlcədən proqnozlaşdırılması; və

.4 tətbiq edilən dəniz mühitinin mühafizəsi tədbirləri nəzərə almaq və ətraf mühitə zərər vura biləcək təsirlərdən praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər uzaq durmaq.

3. ləğv edilib (Bu sənəd tərəfindən ləğv edilib: Res.MSC.153(78) sayılı qətnamə)

34-1 sayılı qayda

Kapitanın qərar qəbul etmə sərbəstliyi

Gəminin mülkiyyətçisi, fraxtedəni və gəmini istismar edən şirkət, yaxud hər hansı şəxs IX/1 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, kapitanın peşəkar mühakiməsinə görə, dənizdə insan həyatının mühafizəsi və dəniz mühitinin mühafizəsi üçün zəruri hesab edilən hər hansı qərarı qəbul etməsinin qarşısını almamalı, yaxud ona məhdudiyət yaratmamalıdır. (Əlavə edilib Res.MSC.153(78) sayılı qətnamə)

35 sayılı qayda

Fəlakət siqnallarının yanlış istifadəsi

Hər hansı bir şəxs, yaxud şəxslərin fəlakətdə olduğunu göstərməkdən başqa, digər məqsədlər üçün beynəlxalq fəlakət siqnalının istifadəsi, yaxud beynəlxalq fəlakət siqnalı ilə çaşbaş salınması mümkün hər hansı digər siqnalın istifadəsi qadağan edilir.

V FƏSLƏ ƏLAVƏ

Şimali Atlantikada buz kəşfiyyatının idarə edilməsi, istismarı və maliyyələşdirilməsinə dair qaydalar

1 bu qaydalarda:

.1 Buz mövsümü dedikdə, hər il fevralın 15-dən iyulun 1-dək olan dövr nəzərdə tutulur.

.2 Buz mövsümündə buz kəşfiyyatının mühafizə etdiyi aysberq rayonu dedikdə, Nyufaundlend rayonundakı Böyük Banka adlanan nahiyənin yaxınlığında yerləşən aysberq bölgəsinin cənub-şərq, cənub və cənub-qərb sərhədləri nəzərdə tutulur.

.3 Buz kəşfiyyatının mühafizə etdiyi aysberq rayonundan keçən yollar dedikdə, aşağıdakılar nəzərdə tutulur:

3.1 Kanadanın Atlantik Sahilində limanlar (o cümlədən, Kansa Boğazı və Kabot

Boğazı vasitəsilə Şimalı Atlantikdən giriş yoluna malik daxili limanlar) və Şimalı Atlantikdən, yaxud Cəbəllütariq Boğazlarının şimalından giriş yoluna malik olan Avropa, Asiya, yaxud Afrikanın limanları arasındakı yollar (bütün buz növlərinin uzaq sərhədlərinin cənubundan keçən yollar istisna olmaqla).

3.2 Nyufaundlenddə, Reys Burnundan keçən, Kanadanın Atlantik Sahilində limanların arasında (o cümlədən, Kanso Boğazı və Kabot Boğazı vasitəsilə Şimalı Atlantikdən giriş yoluna malik daxili limanlar) Nyufaundlenddə, Reys Burnunun qərb tərəfində, və Kanadanın Atlantik Sahilindəki limanlarından, Nyufaundlenddə, Reys Burnundan şimala doğru yollar;

3.3 Atlantik sahillərində və Meksika Körfezində yerləşən, Amerika Birləşmiş Ştatlarının limanları ilə (o cümlədən, Kanso Boğazı və Kabot Boğazı vasitəsilə Şimalı Atlantikdən giriş yoluna malik daxili limanlar) və Şimalı Atlantikdən, yaxud Cəbəllütariq Boğazlarının şimalından giriş yoluna malik olan Avropa, Asiya, yaxud Afrikanın limanları arasında (bütün buz növlərinin uzaq sərhədlərinin cənubundan keçən yollar istisna olmaqla) yollar.

3.4 Atlantik sahillərində və Meksika Körfezində yerləşən, Amerika Birləşmiş Ştatlarının limanları ilə Reys Burnu, Nyufaundlend arasında (o cümlədən, Kanso Boğazı və Kabot Boğazı vasitəsilə Şimalı Atlantikdən giriş yoluna malik daxili limanlar) və Nyufaundlenddə Reys Burnundan şimala doğru, Atlantik Sahilində, Kanadanın limanları arasında yollar.

.4 Atlantik Okeanının şimal hissəsində bütün buz növlərinin uzaq sərhədləri aşağıdakı nöqtələri birləşdirməklə müəyyən edilir:

A - 42°23' 00N, 59°25' . 00W J - 39°49' 00N, 41°00' . 00W
B - 41°23' 00N, 57°00' . 00W K - 40°39' 00N, 39°00' . 00W
C - 40°47' 00N, 55°00' . 00W L - 41°19' 00N, 38°00' . 00W
D - 40°07' 00N, 53°00' . 00W M- 43°00' 00N, 37°27' . 00W
E - 39°18' 00N, 49°39' . 00W N - 44°00' 00N, 37°29' . 00W
F - 38°00' 00N, 47°36' . 00W O - 46°00' 00N, 37°55' . 00W
G - 37°41' 00N, 46°40' . 00W P - 48°00' 00N, 38°28' . 00W
H - 38°00' 00N, 45°33' . 00W Q - 50°00' 00N, 39°07' . 00W
I - 39°05' 00N, 43°00' . 00W R - 51°25' 00N, 39°45' . 00W

Qeyd: N- şimal; W-qərb

.5 İdarəetmə və istismar dedikdə, buz kəşfiyyatının, o cümlədən, daxil olmuş məlumatların yayılması nəzərdə tutulur.

.6 Ödəyən hökumət dedikdə, bu qaydalara uyğun olaraq, buz kəşfiyyatına çəkilən xərclərin qarşılamaşında iştirakı təmin etmək öhdəliyinə malik Razılığa gələn hökumət nəzərdə tutulur.

2 Bu xidmətlərdə xüsusi marağı olan və gəmiləri buz mövsümündə aysberq rayonundan keçən hər bir Razılığa gələn Hökumət buz kəşfiyyatı xidmətinin idarə edilməsində və istismarında Amerika Birləşmiş Ştatları Hökuməti ilə xərcləri proporsional şəkildə bölüşdürür. Amerika Birləşmiş Ştatları Hökumətinə ödəmə əvvəlki üç buz mövsümü ərzində buz kəşfiyyatının mühafizə etdiyi aysberq rayonundan keçən, ödəyən hökumətin gəmilərinin ümumi tutumu ilə əvvəlki üç buz mövsümü ərzində buz kəşfiyyatının mühafizə etdiyi aysberq rayonundan keçən bütün gəmilərinin birlikdə, illik ortalama, ümumi tutumuna olan nisbətində əsaslanır.

3 bütün ödəmələr 2 sayılı bənddə təsvir edilmiş nisbəti əvvəlki üç il ərzində buz kəşfiyyatı xidmətlərinin idarə və istismar edilməsini həyata keçirən Amerika Birləşmiş Ştatları və Kanada hökumətləri tərəfindən çəkilmiş faktiki illik ortalama xərclərə vurmaqla hesablanır. Bu nisbət illik hesablanır və ildə bir dəfə ödəniləcək rüsum formasında ifadə olunur.

4 Hər bir ödəyən hökumət öz ödəməsini dəyişmək, yaxud dayandırmaq hüququna malikdir, digər marağı olan Hökumətlər isə xidmət üçün çəkilən xərc üçün ödəmələri öz öhdəsinə götürə bilər.

Bu hüquqdan istifadə edərək ödəməni həyata keçirən hökumət öz ödəməsinin dəyişdirilməsi, yaxud dayandırılması barədə niyyətini ifadə etmək üçün bildirişi təqdim etdiyi tarixdən etibarən 1 sentyabr tarixinədək cari ödəmə öhdəliyini davam etdirir. Qeyd olunan hüquqdan istifadə etmək üçün o, idarəedici hökumətə qeyd olunan 1 sentyabr tarixinədək ən azı altı ay qalmış bildirişi təqdim etməlidir.

5 2 sayılı bəndə müvafiq olaraq, hər bir ödəyən hökumət öz öhdəliyi barədə Baş Katibə bildiriş verir və o da öz növbəsində, bütün Razılığa gələn hökumətlərə bu barədə məlumatlandırır.

6 Amerika Birləşmiş Ştatları Hökuməti hər il həmin il buz kəşfiyyatının idarə edilməsi və istismarı üçün Amerika Birləşmiş Ştatları və Kanada hökumətləri tərəfindən çəkilmiş xərcin və hər bir ödəyən hökumət tərəfindən son üç il üçün ortalama pay faizini əks etdirən cəmi xərclərdən ibarət hesabatı hər bir ödəyən hökumət təqdim edir.

7 İdarəedici hökumət illik hesabatı, o cümlədən son üç il üçün hökumətlər tərəfindən xidmətlərdən göstərilməsinə dair çəkilmiş cəmi xərcləri və son üç il üçün xidmətlərdən istifadə edilməsinə dair cəmi xərcləri əks etdirən xərc hesabatını dərc etməlidir. Hesabatlar ictimaiyyət üçün əlçatımlı olmalıdır. Xərclərə dair hesabatı aldıqdan sonra üç il ərzində ödəyən hökumətlər buz kəşfiyyatının idarə edilməsi və istismarı zamanı çəkilmiş xərclərdən bəhs edən daha müfəssəl məlumatları təqdim etməlidir.

8 bu Qaydalar 2002-ci ilin buz mövsümünün başlanğıcında qüvvəyə minir.

VI FƏSİL

YÜKLƏRİN və NEFT YANACAQLARININ DAŞINMASI (Bu sənəd tərəfindən dəyişiklik edilib: Res.MSC.282(86) sayılı qətnamə)

A Hissəsi – ÜMUMİ MÜDDƏALAR

1 sayılı qayda

Tətbiqi

1 Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, (Bu sənəd tərəfindən dəyişiklik edilib: Res.MSC.282(86) sayılı qətnamə) bu fəsil gəmilərə və gəmidəki insanlara xüsusilə təhlükəli olduğuna görə bu qaydaların tətbiq edildiyi bütün gəmilərdə və ümumi tutumu 500 tondan az olan yük gəmilərində xüsusi ehtiyat tədbirlərinin görülməsini tələb edə biləcək yüklərin (digər fəsillərin əhatə etdiyi qalama şəklində mayelər, qalama şəkilində qazlar və daşınma növləri istisna olmaqla) daşınması üçün tətbiq edilir. Halbuki, ümumi tutumu 500 tondan az olan yük gəmiləri üçün Administrasiya reysin təhlükəsiz xassəsinin və şəraitini nəzərə alaraq bu fəslin A hissəsinin, yaxud B hissəsinin hər hansı bir tələbinin tətbiqini məqsəduyğun, yaxud zəruri olmadığı

qənaətinə gələrsə, bu gəmilər üçün tələb olunan təhlükəsizliyin təmin edilməsi üçün digər təsirli tədbirləri görə bilər.

2 Bu fəslin A və B hissələrinin müddəalarına əlavə olaraq, hər bir Razılığa gələn Hökumət yük haqqında, onun saxlanması və düzgün yerləşdirilməsi (bərkidilməsi) barədə müvafiq informasiyanı təmin etməli və qeyd olunan yükün təhlükəsiz şəkildə daşınması üçün zəruri olan xüsusi ehtiyat tədbirlərini müəyyən etməlidir.*

1-1 sayılı qayda (Əlavə edilib: Res.MSC.269(85) sayılı qətnamə)

Anlayışlar

Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, bu fəslin məqsədi üçün aşağıdakı anlayışlar tətbiq edilir:

1 İMSBC Məcəlləsi - Qalama şəklində (qabsız) daşınan bərk yüklər haqqında beynəlxalq məcəllə deməkdir - (İMSBC) Məcəlləsi - MSC.268(85) sayılı qətnamə ilə, Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən qəbul edilib və burada nəzərdə tutulur ki, o, bu Konvensiyanın Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır.

2 Bərk qalama yük dedikdə, maye, yaxud qazdan başqa, digər hər hansı müvəqqəti taradan istifadə etmədən yük otağına boşaldılan, tərkibi eyni olan, bir qayda olaraq, dənəvər formada və ya hər hansı daha böyük material parçalarının, hissəciklərin birləşməsindən ibarət olan yük nəzərdə tutulur.

1-2 sayılı qayda (Əlavə edilib: Res.MSC.269(85) sayılı qətnamə)

Dənli yüklərdən başqa, digər bərk qalama yüklərin daşınması üçün tələblər

Dənli yüklərdən başqa, digər bərk qalama yüklərin daşınması İMSBC Məcəlləsinin müvafiq müddəalarına uyğun olaraq həyata keçirilir.

A hissəsi -Ümumi müddəalar

2 sayılı qayda

Yük haqqında məlumat

1 Yükün etibarlı şəkildə yerləşdirilməsi və təhlükəsiz şəkildə daşınması üçün zəruri ola biləcək ehtiyat tədbirlərini həyata keçirməyə imkan yaratmaq üçün təchizatçı yükün yüklənməsindən kifayət qədər əvvəl yük haqqında uyğun məlumatları kapitana, yaxud onun nümayəndəsinə verməlidir. Qeyd olunan informasiya*, yükü gəmiyə yükləmədən əvvəl müvafiq göndəriş (yol) sənədləri vasitəsilə yazılı formada təsdiq edilməlidir**. Bu qaydanın məqsədi üçün Yüklərin yerləşdirilməsi və bərkidilməsi üçün təhlükəsizlik təcrübələrinə dair məcəllənin (mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, Təşkilat tərəfindən bu qətnamə ilə qəbul edilmişdir: A.714(17) sayılı qətnamə) 1.9 sayılı yarım-fəslində tələb edilən yük haqqında informasiya təchiz edilir. 1.9 sayılı yarım-fəslə hər hansı qeyd olunan dəyişiklik 1-ci fəsildən başqa, Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar bu Konvensiyanın VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır.

2 Yük haqqında informasiyaya daxildir:

.1 yük vahidləri (yerləri) formasında daşınan ümumi yük, yaxud yüklər olduęu halda, yükün ümumi kütləsi, brutto kütləsi, yaxud yük vahidləri v hər hansı müvafiq olan yükün xüsusi xassələri;

.2 qalama şəklində bərk yüklər olduęu halda, İMSBC Məcəlləsinin 4-c bölməsinin tələb etdiyi informasiya.

3 Yük vahidlərini gəmilərə yükləmədən əvvəl təchizatçı qeyd olunan vahidlərin yükləmə (göndəriş) sənədlərində bəyan edilmiř brutto kütləsinə uyęun gəlməsini təmin etməlidir.

4 Konteynerlərin III/3 saylı qaydada müəyyən edildiyi kimi, qısa beynəlxalq reysləri həyata keçirən ro-ro gəmisinə giriř yolu vasitəsilə yükləndiyi, yaxud bořaldıldıęı hallar istisna olmaqla, əgər yük konteynerdə daşınarsa*, brutto kütləsi bu qaydanın 2.1 saylı bəndinə müvafiq olaraq, təchizatçı tərəfindən ařaęıdaki üsullarla yoxlanılmalıdır:

.1 kalibrlnmiř v sertifikatlařdırılmıř avadanlıqlardan istifadə etməklə, yklnmiř konteynerinin tərəzidə çəkilməsi; yaxud

.2 bütün baęlamaların v yük yerlərinin, o cümlədən, altlıqların kütləsinin, kiplřdirici v digər bərkidici materialların tərəzidə çəkilməsi və konteynerin qablařdırılması həyata keirilmıř dövlətin səlahiyyətli hakimiyət orqanı tərəfindən təsdiq edilmiř, sertifikatlařdırılmıř üsuldan istifadə etməklə, konteynerin tarasının kütləsini vahidin kütləsinin cəminə əlavə edilməsi.

5 Konteynerin təchizatçısı yoxlanılmıř brutto kütləsinin** yükləmə (göndəriş) sənədində eks olunduęunu təmin etməlidir. Yükləmə (göndəriş) sənədi ařaęıdaki kimi olmalıdır:

.1 yük gndrnin (təchizatçının) lazımi qaydada səlahiyyət verilmiř nümayəndəsi tərəfindən imzalanır; v

.2 kapitan, yaxud onun nümayəndəsinin tələbi ilə gəmi yerlřdirilm planının*** hazırlanmasında istifadə etmək üçün kifayət qədər əvvəlcədən kapitana, yaxud onun nümayəndəsinə v terminalın nümayəndəsinə təqdim edilir.

6 Əgər yklnmiř konteynerlərə əlaqədar yoxlanılmıř brutto kütləsi yükləmə (göndəriş) sənədində gstrilmmiř olarsa və kapitan, yaxud onun nümayəndəsi v terminalın nümayəndəsi yklnmiř konteynerin yoxlanılmıř brutto kütləsi barədə məlumat almamıř olarsa, o halda, həmin konteyner gəmiyə yüklənməməlidir. (lav edilib Res.MSC.380(94) saylı qətnamə).

3 saylı qayda

Oksigen tərkibinin təhlili və qaz ařkarlayıcı avadanlıqlar

1 Yük otaęında zəhərli, yaxud tezaliřan maddə ifraz edən, yaxud oksigen tükənməsinə səbəb olan bərk halda, (lav edilib Res.MSC.269(85) saylı qətnamə) qalama yüklərin dařındıęı zaman havadakı qazın və oksigen konsentrasiyalarını ölçmək üçün müfəssəl istifadə gstriřlri ilə birgə müvafiq ölçmə cihazı nəzərdə tutulmalıdır. Qeyd olunan ölçmə cihazı Administrasiyanın tələblərini qarřılamalıdır.

2 Administrasiya gəmilərin ekipaj üzvlərinin qeyd olunan ölçmə cihazlarının istifadəsində təlim hazırlıęını keçdiyini təmin etmək üçün tədbirlər görməlidir.

4 sayılı qayda

Gəmilərdə pestisidlərdən istifadə*

Gəmilərdə pestisidlərdən, xüsusilə də fumiqasiya məqsədləri üçün istifadə zamanı müvafiq ehtiyat tədbirləri görülməlidir.

A hissəsi - Ümumi müddəalar

5 sayılı qayda

Yerləşdirilmə və bərkidilmə

1 Göyertənin üzərində, yaxud göyertənin altında daşınan yük, yük vahidləri* və yük nəqliyyatı vahidləri** praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər bütün reys müddətində elə yüklənməli, yerləşdirilməli və bərkidilməlidir ki, gəminin, yaxud gəmidəki insanlara zərərin, yaxud təhlükənin və gəminin bortundan yük itkisinin qarşısını almaq mümkün olsun.

2 Yük, yük vahidləri və yük nəqliyyatı vahidləri bütün reys müddətində elə yüklənməli, yerləşdirilməli və bərkidilməlidir ki, gəminin, yaxud gəmidəki insanlara zərərin, yaxud təhlükənin qarşısını almaq mümkün olsun.

3 Bütün reys müddətində gəminin quruluşuna hər hansı ziyanın baş verməsinin qarşısını almaq və adekvat zədəyə qarşı davamlılığı qoruyub saxlamaq məqsədilə ağır çəkili yüklərin və ya qeyri-normal fiziki ölçülərə malik yüklərin yüklənməsi və daşınması zamanı müvafiq ehtiyat tədbirləri görülməlidir.

4 Ro-ro gəmilərinə yük vahidlərini və yük nəqliyyatı vahidlərini yükləyən və daşıyan zaman müvafiq ehtiyat tədbirləri görülməli və bu zaman qeyd olunan gəmilərdə və yük vahidlərində və yük nəqliyyatı vahidlərində bağlayıcı qurğuların və bərkidici yerlərin və calaq iplərinin möhkəmliyinə xüsusi diqqət yetirilməlidir.

5 Müvafiq dəyişikliklərlə, Təhlükəsiz konteynerlər üzrə 1972-ci il tarixli Beynəlxalq Konvensiya (CSC) əsasında Təhlükəsizliyin Təsdiqi Lövhəciyində göstərilmiş maksimal brutto çəkidən artıq yük konteynerlərinə yüklənməməlidir.

6 Bərk və maye qalama yüklərdən başqa bütün yüklər, yük vahidləri və yük nəqliyyatı vahidləri Yüklərin bərkidilməsinə dair Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş təlimatnaməyə müvafiq olaraq bütün reys müddətində yüklənməli, yerləşdirilməli və bərkidilməlidir. Ro-ro otaqlarına malik gəmilərdə II-2/3.41 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, qeyd olunan yüklərin, yük vahidlərinin və yük nəqliyyatı vahidlərinin müvafiq şəkildə, Yüklərin bərkidilməsinə dair təlimatnamə vasitəsilə həyata keçirilməli və bu, gəminin yanalma körpüsündən çıxmazdan öncə yerinə yetirilməlidir. Yüklərin bərkidilməsinə dair təlimatnamə ən azı Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatlara*** müvafiq olan bərabər standartla cavab verməlidir.

5-1 sayılı qayda

Materialların təhlükəsizliyinə dair məlumat siyahıları

Dənizin gəmilərdən çirkləndirilməsinin qarşısının alınması haqqında 1973-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın 1978-ci il Protokolu ilə dəyişiklik edilmiş 1 sayılı Əlavəsinin 1 sayılı Qaydasında müəyyən edildiyi kimi, neft və ya yaxud duru yanacaq daşıyan

gəmilərdə qalama şəklində neft məhsullarının yüklənməsindən və ya duru yanacağıın bunkerlərə doldurulmasından əvvəl Təşkilat tərəfindən işlənilmiş tövsiyələr* əsasında materialların təhlükəsizliyinə dair məlumat siyahıları təchiz edilməlidir. (Bu sənəd ilə əvəz olunub: Res.MSC.282(86) sayılı qətnamə).

5-2 sayılı qayda (Bu sənəd tərəfindən əlavə edilib: Res.MSC.325(90) sayılı qətnamə)

Dəniz səfərinə çıxan zaman qalama maye yüklərin fiziki şəkildə qarışdırılmasına və emalına dair proseslərin qadağan edilməsi

1 Dəniz səfərinə çıxan zaman qalama maye yüklərin fiziki şəkildə qarışdırılması qadağandır.

Fiziki şəkildə qarışdırılma dedikdə, yeni məhsul növü əldə etmək niyyəti ilə iki və ya daha çox sayda yükün daxildə bir-birinə qarışdırılması üçün istifadə edilən gəminin yük nasosları və boru xətləri nəzərdə tutulur. Bu qadağa kapitanı gəminin təhlükəsizliyi, yaxud dəniz mühitinin mühafizəsi üçün yüklərin ötürülməsini həyata keçirməsinə maneçilik törətmir.

2 1 sayılı bənddə sözügedən bu qadağa gəmilər vasitəsilə dənizin dibində faydalı qazıntıların kəşfiyyatı və işlənməsini asanlaşdırmaq üçün qeyd olunan əməliyyatlarda istifadə məqsədilə məhsulların qarışdırılması işinə tətbiq edilmir.

3 dəniz reysi zamanı gəmidə hər hansı istehsal prosesinin aparılması qadağandır. İstehsal prosesləri dedikdə, gəminin hər hansı yükü ilə hər hansı maddə arasında kimyəvi reaksiya yaradan, əvvəlcədən (bilərəkdən) nəzərdə tutulmuş hər hansı əməliyyat nəzərdə tutulur.

4 3 sayılı bənddə nəzərdə tutulmuş bu qadağa gəmilər vasitəsilə dənizin dibində faydalı qazıntıların kəşfiyyatı və işlənməsini asanlaşdırmaq üçün qeyd olunan əməliyyatlarda istifadə məqsədilə məhsulların istehsal prosesləri üçün tətbiq edilmir.*

B hissəsi - Bərk qalama yüklər üçün xüsusi müddəalar (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.269(85) sayılı qətnamə)

6 sayılı qayda

Daşınma üçün münasiblik

1 Qalama şəklində bərk yükləri gəmiyə yükləmədən əvvəl kapitan gəminin zədəyə qarşı davamlılığı haqqında və standart yüklənmə vəziyyətləri üçün yükün paylanması haqqında hərtərəfli məlumatlara sahib olmalıdır.

Qeyd olunan informasiyanın təchizatı metodu Administrasiyanın tələblərini qarşılmalıdır.* (Bu sənəd tərəfindən daxil edilib: Res.MSC.269(85) sayılı qətnamə)

7 sayılı qayda

Bərk qalama yüklərin yüklənməsi, boşaldılması və yerləşdirilməsi* (Bu sənəd tərəfindən daxil edilib: Res.MSC.269(85) sayılı qətnamə)

1 Bu qaydanın məqsədi üçün, terminalın nümayəndəsi dedikdə, gəmilərin yüklənməsi,

yaxud boşaldılması həyata keçirilən, terminal, yaxud digər müəssisə tərəfindən yerinə yetirilən əməliyyatlara cavabdehlik daşıyan həmin terminal, yaxud müəssisə tərəfindən müəyyən gəmi ilə əlaqədar təyin edilmiş şəxs nəzərdə tutulur.

2 Gəminin korpusuna həddindən artıq gərginlik düşməsinin qarşısını almaq üçün gəmidə yük əməliyyatlarına məsul gəminin komanda heyətinin başa düşəcəyi dildə yazılmış kitabça təchiz edilməlidir. Əgər bu dil ingilis dili olmazsa, o halda, gəmidə həmçinin ingilis dilində yazılmış kitabça təchiz edilməlidir. Bu kitabçaya ən azı aşağıdakı məlumatlar daxil edilməlidir:

.1 II-1/5-1 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, zədəyə qarşı davamlılıq haqqında məlumatlar;

.2 ballastla yükləmə və deballastla yükləmə sürətləri və məhsuldarlıqları;

.3 ikinci dibin üz səthində vahid üzrə maksimal yol verilən yük;

.4 hər bir tryum üçün maksimal yol verilən yük;

.5 gəminin korpusunun möhkəmliyini, o cümlədən, yüklənmə, boşaldılma, ballastla yükləmə əməliyyatları və reys zamanı ən əlverişsiz istismar şərtlərinə hər hansı məhdudiyəti nəzərə almaqla, ümumi yüklənmə və boşaldılma göstərişləri.

.6 Administrasiya tərəfindən tətbiq edilmiş, yaxud onun təşkilatı tərəfindən (əgər tətbiq olunarsa) tanınmış ən əlverişsiz istismar şərtlərinə dair məhdudiyətlər kimi hansı xüsusi məhdudiyət; və

.7 möhkəmliyə dair hesablamaların tələb edildiyi yerdə - yüklənmə, boşaldılma və reys zamanı gəminin korpusuna düşən maksimal yol verilən güc və momentlər.

3 Bərk qalama yükləri yükləmədən, yaxud boşaltmadan əvvəl kapitan və terminalın nümayəndəsi bir plan üzrə razılıq əldə etməlidir**; bu planda yüklənmə, yaxud boşaldılma zamanı yol verilən güclər və momentlərin həddini aşmadığı təmin edilməli və yüklənmə, yaxud boşaldılma əməliyyatlarının ardıcılığı, miqdarı və sürəti bu plana daxil edilməli və bu zaman yüklənmə, yaxud boşaldılma əməliyyatının sürəti, qidalandırıcıların sayı, gəminin deballastla yükləmə, yaxud ballastla yükləmə bacarığı nəzərə alınmalıdır. Plan və istənilən sonrakı dəyişikliklər liman dövlətinin müvafiq hakimiyyət orqanına saxlamaq üçün təhvil verilməlidir.

4 Kapitan və terminalın nümayəndəsi yüklənmə və boşaldılma əməliyyatlarının razılaşıdırılmış plana müvafiq olaraq aparıldığını təmin etməlidir.

5 Əgər yüklənmə, yaxud boşaldılma əməliyyatları zamanı 2 sayılı bənddə qeyd edilən hər hansı məhdudiyətin aşması halı baş verərsə, yaxud yüklənmə, yaxud boşaldılma əməliyyatlarının davam etməsinə səbəb olarsa, kapitan əməliyyatı dayandırmaq hüququna malikdir və o, planın saxlanca verildiyi barədə liman dövlətinin müvafiq hakimiyyət orqanını müəyyən olunmuş qaydada xəbərdar etmək öhdəliyi daşıyır. Kapitan və terminalın nümayəndəsi vəziyyətin nizamasalınmasına dair tədbir görülməsini təmin etməlidir. Yüku boşaldan zaman kapitan və terminalın nümayəndəsi boşaldılma metodunun gəminin korpusunu zədələmədiyini təmin etməlidir.

6 Gəminin kapitanı gəminin personalının fasiləsiz şəkildə yük əməliyyatlarını izlədiyini təmin etməlidir. Mümkün olduğu yerdə, təchiz edilmiş yükötürmə qabiliyyətinə dair rəqəmlərini təsdiq etmək üçün yüklənmə, yaxud boşaldılma zamanı gəminin suya

oturma dərəcəsi mütəmadi şəkildə yoxlanılmalıdır. Hər bir gəminin suya oturma dərəcəsi və yükçötürmə qabiliyyətinin müşahidəsi barədə qeydlər yük gəminin yük jurnalında qeyd edilməlidir. Əgər razılaşıdırılmış plandan nəzərəçarpacaq kənarlaşmalar aşkar edilərsə, qeyd olunan kənarlaşmaların aradan qaldırılmasını təmin etmək üçün yük, yaxud ballast əməliyyatları, yaxud onların hər ikisi nizamlanmalıdır. (Bu nömrə vasitəsilə yenidən nömrələnib: Res.MSC.269(85) sayılı qətnamə).

C hissəsi – DƏNLİ YÜKLƏRİN DAŞINMASI

8 sayılı qayda

Anlayışlar

Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, bu hissənin məqsədləri üçün:

1 Beynəlxalq taxıl məcəlləsi dedikdə, qalama şəklində taxılın təhlükəsiz daşınmasına dair beynəlxalq məcəllə nəzərdə tutulur - Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, Təşkilatın Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən MSC.23(59) sayılı qətnamə ilə qəbul edilmişdir və burada nəzərdə tutulur ki, o, bu Konvensiyanın Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır.

2 Taxıl (dənli yük) termininə buğda, qarğıdalı, yulaf, çovdar, arpa, düyü, onların toxumları və onların təbii vəziyyəti ilə eyni xassəyə malik emal edilmiş məhsulları daxildir.

9 sayılı qayda

Dənli yük daşıyan yük gəmiləri üçün tələblər

1 Bu qaydaların hər hansı birinin tələblərinə əlavə olaraq, dənli yük daşıyan yük gəmisi Beynəlxalq taxıl məcəlləsinin tələblərinə cavab verməli və həmin məcəllənin tələb etdiyi səlahiyyət sənədinə malik olmalıdır. Bu qaydanın məqsədi üçün bu məcəllənin tələbləri məcburi hesab edilir.

2 Administrasiyada, yaxud Administrasiyanın adından yükləmə limanının məxsus olduğu Razılığa gələn hökumətdə təklif olunan yükləmə şəraitində gəminin Beynəlxalq taxıl məcəlləsinin tələblərinə cavab verdiyinə dair gəminin kapitanı tərəfindən əminlik yaradılmazsa, qeyd olunan sənədi olmayan gəmiyə taxıl yüklənməməlidir. Əgər kapitan gəminin təxmin edilən yükləmə vəziyyətinin beynəlxalq taxıl məcəlləsinin tələblərinə cavab verəcəyinə dair Administrasiyada əminlik yaratmazsa, qeyd olunan sənədi olmayan gəmiyə taxıl yüklənməməlidir.

VII FƏSİL

TƏHLÜKƏLİ YÜKLƏRİN DAŞINMASI*

A hissəsi -Təhlükəli yüklərin qablaşdırılmış formada (taralarda) daşınması

1 sayılı qayda

Anlayışlar

Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, bu fəslin məqsədi üçün:

1 İMDG Məcəlləsi dedikdə, Təhlükəli yüklərin dəniz nəqliyyatı ilə daşınması haqqında beynəlxalq məcəllə (İMDG) nəzərdə tutulur - MSC.122(75) sayılı qətnamə ilə, Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, Təşkilatın Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən qəbul edilib və burada nəzərdə tutulur ki, o, bu Konvensiyanın Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır.

2 Təhlükəli yüklər dedikdə, İMDG Məcəlləsinin əhatə etdiyi maddələr, materiallar və məmulatlar nəzərdə tutulur.

3 Qablaşdırılmış forma (tara) dedikdə, İMDG Məcəlləsinin müəyyən etdiyi qablaşdırma növü nəzərdə tutulur.

A hissəsi -Təhlükəli yüklərin qablaşdırılmış formada (taralarda) daşınması

2 sayılı qayda

Tətbiqi*

1 Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, bu hissə qablaşdırılmış formada (taralarda) olan təhlükəli yüklərin və ümumi tutumu 500 tondan az olan yük gəmilərində qablaşdırılmış formada təhlükəli yüklərin daşınması üçün tətbiq edilir.

2 Bu hissənin müddəaları gəmi ehtiyatları, avadanlıqları və təchizatları üçün tətbiq edilmir.

3 Bu fəslin müddəalarına əməl etmədən təhlükəli yüklərin qablaşdırılmış formada (taralarda) daşınması qadağandır.

4 Bu hissənin müddəalarına əlavə olaraq, hər bir Razılığa gələn Hökumət Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatları nəzərə almaqla,** qablaşdırılmış formada təhlükəli yüklərlə əlaqədar baş verən insidentlər zamanı fəvqəladə hallar və ilkin tibbi yardım üzrə tədbirlər planını nəşr etməli, yaxud nəşr etdirməlidir.

A hissəsi -Təhlükəli yüklərin qablaşdırılmış formada (taralarda) daşınması
3 sayılı qayda

Təhlükəli yüklərin daşınması üçün tələblər

Təhlükəli yüklərin qablaşdırılmış formada (taralarda) daşınması İMDG Məcəlləsinin müvafiq müddəalarına uyğun şəkildə həyata keçirilməlidir.

A hissəsi -Təhlükəli yüklərin qablaşdırılmış formada (taralarda) daşınması

4 sayılı qayda (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.325(90) sayılı qətnamə)

Sənədlər

1 Təhlükəli yüklərin qablaşdırılmış formada (taralarda) daşınması haqqında məlumat və yüklərin konteynerdə/avtonəqliyyat vasitəsində qablaşdırılması haqqında şəhadətnamə İMDG Məcəlləsinin müvafiq müddəalarına uyğun həyata keçirilməli və liman dövlətinin icra qurumu tərəfindən təyin edilmiş şəxsin, yaxud təşkilatın istifadəsi məqsədilə həmişə hazır vəziyyətdə olmalıdır.

2 Təhlükəli yükləri qablaşdırılmış formada (taralarda) daşıyan hər bir gəmi İMDG Məcəlləsinin müvafiq müddəalarına uyğun olaraq, təhlükəli yükləri və onların gəmidə yerləşdirilməsini əks etdirən siyahıya, yaxud manifestə və ya yerləşdirilmə planına malik olmalıdır.

Bu sənədlərin hər birinin bir nüsxəsi liman dövlətinin icra qurumu tərəfindən təyin edilmiş şəxsin, yaxud təşkilatın istifadəsi məqsədilə yola düşməzdən əvvəl həmişə hazır vəziyyətdə olmalıdır.

A hissəsi -Təhlükəli yüklərin qablaşdırılmış formada (taralarda) daşınması

5 sayılı qayda

Yükün bərkidilməsinə dair təlimatnamə

Yük, yük vahidləri* və yük nəqliyyatı vahidləri Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş Yüklərin bərkidilməsinə dair təlimatnaməyə müvafiq olaraq bütün reys müddətində yüklənməli, yerləşdirilməli və bərkidilməlidir. Yüklərin bərkidilməsinə dair təlimatnamə ən azı Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlara*** müvafiq olan bərabər standartda cavab verməlidir.

A hissəsi -Təhlükəli yüklərin qablaşdırılmış formada (taralarda) daşınması

6 sayılı qayda

Təhlükəli yüklərlə əlaqədar baş verən insidentlərin xəbər verilməsi

1 Qablaşdırılmış formada təhlükəli yüklərin itkisi, yaxud çox güman ki, bortdan kənara - dənizə düşməsi ilə əlaqədar insident baş verdiyi zaman kapitan, yaxud gəmiyə cavabdeh digər şəxs qeyd olunan insidentin mümkün qədər bütün təfərrüatları barədə yubanmadan ən yaxın sahilyanı dövlətə məlumat verməlidir. Bu hesabat ümumi prinsiplərə və Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlara* əsaslanaraq tərtib edilməlidir.

2 Əgər 1 sayılı bənddə qeyd edilən gəmi tərk edilərsə, yaxud qeyd olunan gəmidən daxil olmuş xəbər natamam olarsa, yaxud xəbər almaq mümkün olmazsa, IX/1.2 sayılı qaydada müəyyən edilmiş şirkət bu qayda üzrə kapitanın üzərinə düşən öhdəlikləri mümkün qədər tam şəkildə öz üzərinə götürür.

VII FƏSİL TƏHLÜKƏLİ YÜKLƏRİN DAŞINMASI

A-1 hissəsi Qalama şəklində, bərk formada olan təhlükəli yüklərin daşınması

7 sayılı qayda

Anlayışlar

Qalama şəklində, bərk formada olan təhlükəli yüklər dedikdə, İMDG Məcəlləsinin əhatə etdiyi, mayedən, yaxud qazdan başqa, hissəciklərin, dənələrin, yaxud hər hansı nisbətən böyük material parçalarının (adətən, eyni tərkibə malik) birləşməsindən ibarət olan və hər hansı növdə müvəqqəti taradan istifadə etmədən gəminin birbaşa yük otağına boşaldılan hər hansı digər material və lixter və lixter daşıyan gəmiyə yüklənən qeyd olunan materiallar nəzərdə tutulur.

A-1 hissəsi Qalama şəklində, bərk formada olan təhlükəli yüklərin daşınması

7-1 sayılı qayda

Tətbiqi*

1 Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, bu hissə qalama şəklində, bərk formada olan təhlükəli yükləri daşıyan bütün gəmilər üçün və bu qaydaların tətbiq edildiyi, ümumi tutumu 500 tondan az olan yük gəmiləri üçün tətbiq edilir.

2 Bu hissənin müddəalarına əməl etmədən qalama şəklində, bərk formada olan təhlükəli yüklərin daşınması qadağandır.

3 Bu hissənin müddəalarına əlavə olaraq, hər bir Razılığa gələn Hökumət Təşkilat tərəfindən işlənilmiş hazırlanmış təlimatları nəzərə almaqla,** qalama şəklində bərk olan təhlükəli yüklərlə əlaqədar baş verən insidentlər zamanı fəvqəladə hallar və ilkin tibbi yardım üzrə göstərişləri nəşr etməli, yaxud nəşr etdirməlidir.

A-1 hissəsi Qalama şəklində, bərk formada olan təhlükəli yüklərin daşınması

7-2 sayılı qayda

Sənədlər

1 Qalama şəklində, bərk formada olan təhlükəli yüklərin dəniz yolu ilə daşınması ilə əlaqədar bütün sənədlərdə qalama şəklində daşınan yüklərin nəqliyyat adlarından istifadə edilməlidir (yalnız ticarət adlarından istifadə edilməməlidir).

2 Qalama şəklində, bərk formada olan təhlükəli yükləri daşıyan hər bir gəmi təhlükəli yükləri və onların gəmidə yerləşdirilməsini əks etdirən siyahıya, yaxud manifestə və ya yerləşdirilmə planına malik olmalıdır. Xüsusi siyahının, yaxud manifestin əvəzinə, gəmidə olan bütün təhlükəli yüklərin sinfini və yerləşdiyi məkanı əks etdirən müfəssəl yerləşdirilmə planından istifadəyə icazə verilir. Bu sənədlərin hər birinin bir nüsxəsi liman dövlətinin icra qurumu tərəfindən təyin edilmiş şəxsə, yaxud təşkilatın istifadəsi məqsədilə yola düşməzdən əvvəl həmişə hazır vəziyyətdə olmalıdır.

A-1 hissəsi Qalama şəklində, bərk formada olan təhlükəli yüklərin daşınması

7-3 sayılı qayda

Yüklərin yerləşdirilməsi və ayrılması üçün tələblər

1 Qalama şəklində, bərk formada olan təhlükəli yüklər təhlükəsiz və müvafiq şəkildə, həmin yüklərin xassələrinə uyğun olaraq yüklənməli və yerləşdirilməlidir. Bir-birinə uyğun gəlməyən yüklər bir-birindən ayrılmalıdır.

2 Yanğının baş verməsi ehtimalını azaltmaq üçün adekvat tədbirlər görülməyənədək biixtiyar istiyə və ya alışmağa meyli olan qalama şəklində, bərk formada olan təhlükəli yüklər daşınmamalıdır.

3 Təhlükəli buxarlar ifraz edən qalama şəklində, bərk formada olan təhlükəli yüklər yaxşı havalandırılmış yük otağında yerləşdirilməlidir.

A-1 hissəsi Qalama şəklində, bərk formada olan təhlükəli yüklərin daşınması

7-4 sayılı qayda

Təhlükəli yüklərlə əlaqədar baş verən insidentlərin xəbər verilməsi

1 Qablaşdırılmış formada təhlükəli yüklərin itkisi, yaxud çox güman ki, bortdan kənara - dənizə düşməsi ilə əlaqədar insident baş verdiyi zaman kapitan, yaxud gəmiyə cavabdeh digər şəxs qeyd olunan insidentin mümkün qədər bütün təfərrüatları barədə yubanmadan ən yaxın sahilyanı dövlətə məlumat verməlidir. Bu hesabat ümumi prinsiplərə və Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatlara* əsaslanaraq tərtib edilməlidir.

2 Əgər 1 sayılı bənddə qeyd edilən gəmi tərk edilərsə, yaxud qeyd olunan gəmidən daxil olmuş xəbər natamam olarsa, yaxud xəbər almaq mümkün olmazsa, IX/1.2 sayılı qaydada müəyyən edilmiş şirkət bu qayda üzrə kapitanın üzərinə düşən öhdəlikləri mümkün qədər tam şəkildə öz üzərinə götürür.

7 -5 sayılı qayda

Qalama şəklində, bərk formada olan təhlükəli yüklərin daşınması üçün tələblər

Qalama şəklində, bərk formada olan təhlükəli yüklərin daşınması VI/1-1.1 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, İMSBC Məcəlləsinin müvafiq müddəalarına uyğun olaraq həyata keçirilməlidir. (Bu sənəd tərəfindən daxil edilib: Res.MSC.269(85) sayılı qətnamə).

QALAMA ŞƏKLİNDƏ TƏHLÜKƏLİ KİMYƏVİ MADDƏLƏRDƏN İBARƏT MAYE YÜKLƏRİ DAŞIYAN KONSTRUKSIYA VƏ AVADANLIQLAR

8 sayılı qayda

Anlayışlar

Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, bu hissənin məqsədi üçün:

1 "Qalama kimyəvi maddələr haqqında beynəlxalq məcəllə" dedikdə, Təhlükəli kimyəvi yükləri qalama şəklində daşıyan gəmilərin konstruksiyası və avadanlıqları haqqında Beynəlxalq Məcəllə nəzərdə tutulur. Bu Məcəllə Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, MSC.4(48) sayılı qətnamə ilə Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən qəbul edilib və burada nəzərdə tutulur ki, o, bu Konvensiyanın Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa VIII

maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır.

2 "Kimyəvi maddələr daşıyan tanker" dedikdə, qalama yüklərin daşınması üçün inşa edilən, yaxud uyğunlaşdırılan və Qalama kimyəvi yüklər haqqında beynəlxalq məcəllənin 17-ci fəslində siyahısı verilmiş hər hansı maye şəklində olan məhsul üçün istifadə edilən yük gəmisi nəzərdə tutulur.

3 9 sayılı qaydanın məqsədi üçün "konstruksiya edilmiş gəmi" dedikdə, kil hissəsinin əsası qoyulmuş, yaxud eyni inşaat mərhələsində olan gəmi nəzərdə tutulur.

4 «Eyni inşaat mərhələsində» dedikdə, aşağıdakılar nəzərdə tutulur:

.1 Konkret gəminin tikintisinin başladığı asanlıqla müəyyən olunan; və

.2 Bu gəminin yığılmasına başlanılıb, bütün tikinti materialının ən azı 50 tonu, yaxud təxmini kütləsinin 1% faizini, hansı daha az olarsa, təşkil edir.

Kimyəvi maddələr daşıyan tankerlərə tətbiq edilən tələblər

1 Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, bu hissə 1 iyul 1986-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, o cümlədən, ümumi tutumu 500 tondan az olan kimyəvi maddələr daşıyan tankerlər üçün tətbiq edilir. Qeyd olunan belə tankerlər bu qaydaların hər hansı birinin tələblərinə əlavə olaraq, bu hissənin tələblərinə cavab verməlidir.

2 Əsaslı təmirlər, dəyişikliklər, modifikasiyalar və avadanlığın ayrı-ayrı hissələrində müvafiq dəyişikliklərə məruz qalan hər hansı kimyəvi maddələr daşıyan tanker, inşaat tarixindən asılı olmayaraq, gəmi üçün ən azı əvvəllər tətbiq edilən tələblərə cavab verməyə davam etməlidir. Qeyd olunan gəmi, əgər 1 iyul 1986-cı il tarixdən əvvəl inşa edilmiş olarsa, bir qayda olaraq, həmin tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmiyə tətbiq edilən tələblərə və ən azı gəmidə əsaslı təmirlər, dəyişikliklər, modifikasiyalar, yaxud avadanlığın ayrı-ayrı hissələrində müvafiq dəyişikliklərin baş verdiyi mərhələnin tələblərinə uyğun gəlməlidir və Administrasiya tərəfindən məqsədəuyğun və praktiki cəhətdən mümkün hesab edildiyi halda, qeyd olunan bu məsələlər 1 iyul 1986 il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmi üçün tələblərə cavab verməlidir.

3 Hər hansı bir vaxtda inşa edilmiş gəmi kimyəvi maddələr daşıyan tankerə çevrildiyi zaman qeyd olunan konvertasiyaya başlanma tarixində inşa olunmuş tarixdən etibarən o, kimyəvi maddələr daşıyan tanker hesab olunur.

10 sayılı qayda

Kimyəvi maddələr daşıyan tankerlər üçün tələblər

1 Kimyəvi maddələr daşıyan tanker Qalama kimyəvi yüklər haqqında beynəlxalq məcəllənin tələblərinə cavab verməlidir və I/8, I/9 və I/10 sayılı qaydaların tələblərinə əlavə olaraq, müvafiq şəkildə, həmin Məcəllədə nəzərdə tutulduğu kimi yoxlanılmalı və təsdiq edilməlidir. ("Bu qaydanın məqsədi üçün bu məcəllənin tələbləri məcburi hesab edilir" cümləsi Res.MSC.170(79) sayılı qətnamə ilə ləğv edilib).

2 1 sayılı bəndin müddəalarına uyğun olaraq verilmiş şəhadətnaməyə malik olan, kimyəvi maddələr daşıyan tanker I/19 sayılı qaydada müəyyən edilmiş nəzarətə cəlb edilir. Bu məqsədlə qeyd olunan şəhadətnamə I/12, yaxud I/13 sayılı qaydalar əsasında verilmiş şəhadətnamə hesab edilir.

C HISSƏSİ – SIXILMIŞ QAZLARI QALAMA ŞƏKLİNDƏ DAŞIYAN GƏMİLƏRİN KONSTRUKSIYA VƏ AVADANLIQLARI

11 sayılı qayda

Anlayışlar

Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, bu hissənin məqsədi üçün:

1 "Qazdaşıyan gəmilər haqqında beynəlxalq məcəllə" dedikdə, Sıxılmış qazları qalama şəklində daşıyan gəmilərin konstruksiyası və avadanlıqları haqqında Beynəlxalq Məcəllə nəzərdə tutulur. Sözügedən Məcəllə MSC.5(48) sayılı qətnamə ilə Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, Təşkilatın Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən qəbul edilib və burada nəzərdə tutulur ki, o, bu Konvensiyanın Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır.

2 "Qaz daşıyan tanker" dedikdə, qalama yüklərin daşınması üçün inşa edilən, yaxud uyğunlaşdırılan və Qalama kimyəvi yüklər haqqında beynəlxalq məcəllənin 19-cu fəslində siyahısı verilmiş hər hansı maye şəklində olan qaz, yaxud digər məhsul üçün istifadə edilən yük gəmisi nəzərdə tutulur.

3 12 sayılı qaydanın məqsədi üçün "konstruksiya edilmiş gəmi" dedikdə, kil hissəsinin əsası qoyulmuş, yaxud eyni inşaat mərhələsində olan gəmi nəzərdə tutulur.

4 «Eyni inşaat mərhələsində» dedikdə, aşağıdakılar nəzərdə tutulur:

.1 Konkret gəminin tikintisinin başlandığı asanlıqla müəyyən olunan; və

.2 Bu gəminin yıqılmasına başlanılıb, bütün tikinti materialının ən azı 50 tonu, yaxud təxmini kütləsinin 1% faizini, hansı daha az olarsa, təşkil edir.

12 sayılı qayda

Qaz daşıyan tankerlərə tətbiq edilən tələblər

1 Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, bu hissə 1 iyul 1986-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, o cümlədən, ümumi tutumu 500 tondan az olan qaz daşıyan tankerlər üçün tətbiq edilir. Qeyd olunan belə tankerlər bu qaydaların hər hansı birinin tələblərinə əlavə olaraq, bu hissənin tələblərinə cavab verməlidir.

2 Əsaslı təmir, dəyişikliklər, modifikasiyalar və avadanlığın ayrı-ayrı hissələrində müvafiq dəyişikliklərə məruz qalan hər hansı qaz daşıyan tanker, inşaat tarixindən asılı olmayaraq, gəmi üçün ən azı əvvəllər tətbiq edilən tələblərə cavab verməyə davam etməlidir. Qeyd olunan gəmi, əgər 1 iyul 1986-cı il tarixdən əvvəl inşa edilmiş olarsa, bir qayda olaraq, həmin tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmiyə tətbiq edilən tələblərə və ən azı gəmidə əsaslı təmir, dəyişikliklər, modifikasiyalar, yaxud avadanlığın ayrı-ayrı hissələrində müvafiq dəyişikliklərin baş verdiyi mərhələnin tələblərinə uyğun gəlməlidir və Administrasiya tərəfindən məqsədə uyğun və praktiki cəhətdən mümkün hesab edildiyi halda, qeyd olunan bu məsələlər 1 iyul 1986 il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmi üçün tələblərə cavab verməlidir.

3 Hər hansı bir vaxtda inşa edilmiş gəmi qaz daşıyan tankerə çevrildiyi zaman qeyd olunan konvertasiyaya başlanma tarixində inşa olunmuş tarixdən etibarən o, qaz

daşıyan tanker hesab olunur.

13 sayılı qayda

Qaz daşıyan tankerlər üçün tələblər

1 Qaz daşıyan tanker Qaz daşıyıcısı haqqında beynəlxalq məcəllənin tələblərinə cavab verməlidir və I/8, I/9 və I/10 sayılı qaydaların tələblərinə əlavə olaraq, müvafiq şəkildə, həmin Məcəllədə nəzərdə tutulduğu kimi yoxlanılmalı və təsdiq edilməlidir. Bu qaydanın məqsədi üçün bu məcəllənin tələbləri məcburi hesab edilir.

2 1 sayılı bəndin müddəalarına uyğun olaraq verilmiş şəhadətnaməyə malik olan, qaz daşıyan tanker I/19 sayılı qaydada müəyyən edilmiş nəzarətə cəlb edilir. Bu məqsədlə qeyd olunan şəhadətnamə I/12, yaxud I/13 sayılı qaydalar əsasında verilmiş şəhadətnamə hesab edilir.

D HİSSƏSİ - Qablaşdırılmış şəkildə, şüalanmış nüvə yanacağı, plutoniumun və yüksək radioaktivliyə malik nüvə tullantılarının gəmilərdə daşınmasına dair xüsusi tələblər

14 sayılı qayda

Anlayışlar

1 İNF Məcəlləsi dedikdə, gəmilərdə qablaşdırılmış şəkildə, şüalanmış nüvə yanacağı, plutoniumun və yüksək radioaktivliyə malik nüvə tullantılarının təhlükəsiz şəkildə daşınmasına dair beynəlxalq məcəllə nəzərdə tutulur. Bu məcəllə MSC.88(71) sayılı qətnamə ilə, Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, Təşkilatın Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən qəbul edilib və burada nəzərdə tutulur ki, o, bu Konvensiyanın Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır.

2 İNF yükü dedikdə, IMDG Məcəlləsinin 7-ci sinfinə müvafiq olaraq yük qismində daşınan, qablaşdırılmış şəkildə olan, şüalanmış nüvə yanacağı, plutonium və yüksək radioaktivliyə malik nüvə tullantıları nəzərdə tutulur.

3 Şüalanmış nüvə yanacağı dedikdə, müstəqil dayanıqlı nüvə zənciri reaksiyasını təmin etmək üçün istifadə edilən, tərkibində uran, torium və/yaxud plutonium izotoplarını daşıyan material nəzərdə tutulur.

4 Plutonium dedikdə, şüalanmış nüvə yanacağı, plutoniumun təkrar emalı nəticəsində çıxarılan materialların izotoplarının qarışığından ibarət material nəzərdə tutulur.

5 Yüksək aktivliyə malik radioaktiv tullantılar dedikdə, çıxarıcı sistemin ilkin mərhələsinin icrası nəticəsində əmələ gələn maye tullantılar, yaxud şüalanmış nüvə yanacağı, plutoniumun emalı üçün qurğuda ardıcıl çıxarılma mərhələsi nəticəsində alınan konsentrat tullantılar, yaxud qeyd olunan maye tullantıların çevrilmiş olduğu bərk maddə nəzərdə tutulur.

15 sayılı qayda

İNF yükü daşıyan gəmilərə tətbiq edilən qaydalar

1 2 sayılı bənddə nəzərdə tutulan hallar istisna olmaqla, bu hissə inşaat tarixindən və ölçüsündən asılı olmayaraq İNF yükünün daşınmasını həyata keçirən bütün gəmilər

üçün və o cümlədən, ümumi tutumu 500 tondan az olan yük gəmiləri üçün tətbiq edilir.

2 Bu hissə və İNF Məcəlləsi Razılığa gələn hökumət tərəfindən bu müddət ərzində hökumətin yalnız qeyri-kommersiya xidmətləri üçün istifadə və istismar edilən hər hansı hərbi gəmilərə, köməkçi hərbi-donanma gəmilərinə tətbiq edilir; halbuki, hər bir Administrasiya ona məxsus, yaxud onun tərəfindən istismar edilən, qeyd olunan gəmilərin və qayıqların istismarına və ya istismar imkanlarına maneçilik törətmədən, İNF yükü daşıyan gəmiləri tərəfindən sözügedən daşımaların bu hissəyə və İNF Məcəlləsinə mümkün qədər uyğun, məqsədəuyğun və praktiki cəhətdən müvafiq şəkildə həyata keçirdiyini təmin etməlidir.

3 Bu hissədə, yaxud İNF Məcəlləsində heç bir hal dövlətlərin beynəlxalq hüquq əsasında hüquqlarını, yaxud öhdəliklərini irəlicədən müəyyən etmir və məcburi şəkildə əməletməni təmin etmək üçün görülən hər hansı tədbir beynəlxalq hüquqa uyğun olmalıdır.

16 sayılı qayda

İNF yükü daşıyan gəmilər üçün tələblər

1 İNF yükü daşıyan gəmilər İNF Məcəlləsinin tələblərinə cavab verməlidir və İNF Məcəlləsinin bu qaydasının hər hansı digər tətbiq edilən tələblərinə əlavə olaraq, müvafiq şəkildə, həmin Məcəllədə nəzərdə tutulduğu kimi yoxlanılmalı və təsdiq edilməlidir.

2 1 sayılı bəndin müddəalarına uyğun olaraq verilmiş şəhadətnaməyə malik olan gəmi I/19 və XI/4 sayılı qaydalarda müəyyən edilmiş nəzarətə cəlb edilir. Bu məqsədlə qeyd olunan şəhadətnamə I/12, yaxud I/13 sayılı qaydalar əsasında verilmiş şəhadətnamə hesab edilir.

VIII FƏSİL NÜVƏ GƏMİLƏRİ

Qayda 1

Tətbiqi

Bu fəsil döyüş gəmiləri istisna olmaqla, bütün nüvə gəmiləri üçün tətbiq edilir.

2 sayılı qayda

Digər fəsillərin tətbiqi

Bu konvensiyanın digər fəsillərində yer almış qaydalar nüvə gəmiləri üçün tətbiq olunur (bu fəslin qaydalarını dəyişdirən müddəalar istisna olmaqla)*.

3 sayılı qayda

Azadətmələr (istisnalar)

Heç bir halda nüvə gəmisi bu konvensiyanın hər hansı qaydasının tələblərinə cavab verməkdən azad edilmir.

4 sayılı qayda

Reaktor qurğularının təsdiq edilməsi

Reaktor qurğusunun müayinəsi və montaj edilməsi zamanı konstruksiya, hazırlanma və standartlar Administrasiyaların tələblərinə cavab verməli və onlar tərəfindən təsdiq edilməlidir. Müayinə ilə əlaqədar onlar radiasiyanın mövcudluğunun müayinələri zamanı tətbiq edilən məhdudiyyətləri nəzərə almalıdır.

5 sayılı qayda

Gəmilərdə reaktor qurğusunun istismara yararlılığı

Reaktor qurğusu naviqasiyanın həm normal, həm də müstəsna şərtləri altında xüsusi istismar şəraitini nəzərə alınmaqla konstruksiya edilməlidir.

6 sayılı qayda

Radiasiya təhlükəsizliyi

Administrasiya dənizdə, yaxud limanda ekipaja, sənişinlərə, yaxud ictimaiyyətə və ya su yollarına, yaxud ərzaq məhsullarına və ya su ehtiyatlarına qarşı həddindən artıq radiasiyanın, yaxud digər nüvə təhlükələrinin olmadığını təmin etməlidir.

7 sayılı qayda

Təhlükəsizliyin qiymətləndirilməsi

(a) Dənizdə, yaxud limanda ekipaja, sənişinlərə, yaxud ictimaiyyətə və ya su yollarına, yaxud ərzaq məhsullarına və ya su ehtiyatlarına qarşı həddindən artıq radiasiyanın, yaxud digər nüvə təhlükələrinin olmadığını təmin etmək üçün nüvə güc qurğularının və gəminin təhlükəsizliyinin qiymətləndirilməsinə imkan yaratmaq məqsədilə təhlükəsizliyin qiymətləndirilməsi hazırlanmalıdır. Əgər faktiki vəziyyəti hər zaman əks etdirməli olan (hər zaman yenilənməli olan) təhlükəsizliyin qiymətləndirilməsi haqqında qeyd olunan informasiya Administrasiyanı qane edərsə, o, həmin informasiyanı təsdiq edir.

(b) Təhlükəsizliyin qiymətləndirilməsi haqqında informasiya nüvə gəmilərinin təhlükəsizliyinin qiymətləndirməsi niyyəti ilə reysə çıxmağı planlaşdırılan gəmilərin məxsus olduğu ölkələrin Razılığa gələn hökumətləri üçün kifayət qədər müddət əvvəlcədən istifadə məqsədilə hazır vəziyyətə gətirməlidir.

8 sayılı qayda

İstismar təlimatnaməsi

Öz öhdəliyini yerinə yetirərkən xidmət heyətinin informasiyası və təlimatı üçün təhlükəsizliyin təmin edilməsi məqsədilə mühüm əhəmiyyətə malik olan nüvə güc qurğularının istismarı ilə əlaqədar bütün məsələləri əks etdirən tam müfəssəl istismar təlimatnaməsi hazırlanmalıdır. Əgər qeyd olunan istismar təlimatnaməsi Administrasiyanı qane edərsə, o, həmin təlimatnaməni təsdiq edir və onun bir nüsxəsi gəmidə saxlanılır. İstismar təlimatnaməsi hər zaman yenilənməlidir.

9 sayılı qayda

Müayinələr

Müayinələrin radiasiya mövcudluğu ilə məhdudlaşması halları istisna olmaqla, nüvə gəmilərinin müayinəsinə I fəslin 7 sayılı qaydasının, yaxud I fəslin 8, 9 və 10 sayılı

qaydalarının tələblərinin tətbiq edilməsi daxildir. Bundan əlavə, müayinələrə təhlükəsizliyin qiymətləndirilməsinə dair hər hansı xüsusi tələblər daxildir. Sözügedən müayinələr I fəslin 8 və 10 sayılı qaydalarının tələblərinə baxmayaraq, ən azı ildə bir dəfə aparılmalıdır.

10 sayılı qayda

Şəhadətnamələr

(a) Nüvə gəmiləri üçün I fəslin 12-ci qaydasının və 14-cü qaydasının (a) bəndinin müddəaları tətbiq edilmir.

(b) II-1, II-2, III, IV və VIII fəsillərin tələblərinə və bu qaydaların hər hansı digər müvafiq tələblərinə cavab verən, nüvə mühərrikli sərnişin gəmilərinin müayinəsindən və yoxlanılmasından sonra onlara Nüvə mühərrikli sərnişin gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə verilir.

(c) I fəslin 10 sayılı qaydasının nüvə mühərrikli yük gəmilərinin müayinəsi ilə əlaqədar müəyyən edilmiş tələblərinə cavab verən və II-1, II-2, III, IV və VIII fəsillərin tələblərinə və bu qaydaların hər hansı digər müvafiq tələblərinə cavab verən, nüvə mühərrikli sərnişin gəmisinin müayinəsindən və yoxlanılmasından sonra onlara Nüvə mühərrikli sərnişin gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə verilir.

(d) Nüvə mühərrikli sərnişin gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamələrdə və Nüvə mühərrikli yük gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamələrdə göstərməlidir: "Nüvə gəmisi olan həmin gəmi konvensiyanın VIII fəslinin tələblərinə cavab verir və o, gəmi üçün təsdiq edilmiş Təhlükəsizliyin qiymətləndirilməsi haqqında informasiyaya malikdir".

(e) Nüvə mühərrikli sərnişin gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamələrin və Nüvə mühərrikli yük gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamələrin etibarlılıq müddəti 12 aydan çox olmalıdır.

(f) Nüvə mühərrikli sərnişin gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamələr və Nüvə mühərrikli yük gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamələr Administrasiya tərəfindən, yaxud onun lazımı qaydada səlahiyyət verdiyi şəxs və ya təşkilat tərəfindən verilə bilər. Hər bir halda, Administrasiya şəhadətnaməyə görə tam məsuliyyəti öz üzərinə götürür.

11 sayılı qayda

Xüsusi nəzarət*

Gəmilərdə Nüvə gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamənin olduğunu və dənizdə, yaxud limanda ekipaja, sərnişinlərə, yaxud ictimaiyyətə və ya su yollarına, yaxud ərzaq məhsullarına və ya su ehtiyatlarına qarşı həddindən artıq radiasiyanın, yaxud digər nüvə təhlükələrinin olmadığını təmin etmək üçün I fəslin 19 sayılı qaydasının müəyyən etdiyi nəzarətə əlavə olaraq, nüvə gəmiləri limanlara və Razılığa gələn hökumətlərin limanlarına daxil olmazdan əvvəl xüsusi nəzarətə cəlb edilməlidir.

12 sayılı qayda

Qəzalar

Hər hansı qəza ekoloji təhlükəyə gətirib çıxarma ehtimalı yaradarsa, nüvə gəmisinin kapitanı dərhal Administrasiyanı məlumatlandırmalıdır. Kapitan həmçinin yerləşdiyi, yaxud yaxınlaşdığı ölkənin səlahiyyətli hakimiyyət orqanını gəminin zədələnmiş vəziyyətdə olduğu barədə məlumatlandırmalıdır.

IX FƏSİL GƏMİLƏRİN TƏHLÜKƏSİZ İSTİSMARININ İDARƏ OLUNMASI

Qayda 1

Anlayışlar

Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, bu fəslin məqsədi üçün:

1 "Beynəlxalq təhlükəsizliyin idarə olunması (İSM) Məcəlləsi" dedikdə, Gəmilərin təhlükəsiz şəkildə istismar edilməsinə və çirklənmənin qarşısının alınmasına dair beynəlxalq idarəetmə məcəlləsi nəzərdə tutulur. Sözügedən məcəllə A.741(18) qətnamə ilə, Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, Təşkilatın Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən qəbul edilib və burada nəzərdə tutulur ki, o, bu Konvensiyanın Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır.

2 "Şirkət" dedikdə, Beynəlxalq təhlükəsizliyin idarə olunması məcəlləsindən irəli gələn bütün vəzifə və öhdəlikləri öz üzərinə götürməyə razılıq vermiş gəmi mülkiyyətçisindən gəminin istismarı öhdəliyini öz üzərinə götürmüş gəminin mülkiyyətçisi, yaxud hər hansı digər təşkilat, yaxud şəxs nəzərdə tutulur (məsələn, menecer, yaxud berbout-çarter üzrə fraxtedən).

3 "Neft tankeri" dedikdə, II-1/2.22 sayılı qaydada müəyyən edildiyi neft tankeri nəzərdə tutulur (Bu sənəd vasitəsilə dəyişiklik edilib: Res.MSC.194(80) sayılı qətnamə).

4 "Kimyəvi maddələr daşıyan tanker" dedikdə, VII/8.2 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimyəvi maddələr daşıyan tanker nəzərdə tutulur.

5 "Qaz daşıyan tanker" dedikdə, VII/11.2 sayılı qaydada müəyyən edildiyi qaz daşıyan tanker nəzərdə tutulur.

6 "Qalama (balker) yük gəmisi" dedikdə, adətən, tək göyertədən ibarət konstruksiya edilmiş, yük otaqlarında göyertə altı çənləri və bunker çənləri olan və əsasən qalama şəklində quru yük daşımaq üçün nəzərdə tutulmuş və filiz daşıyan gəmilər və kombine edilmiş gəmilər* kimi qeyd olunan növlərdən ibarət gəmilər nəzərdə tutulur.

7 "Özühərəkətdən səyyar üzən qazma qurğusu (MODU)" dedikdə, dənizin dibindən maye, yaxud qazaoxşar karbohidrogenlər, kükürd, yaxud duz kimi faydalı qazıntıların kəşfiyyatı və ya işlənməsi üçün qazma əməliyyatlarını həyata keçirmək bacarığına malik gəmi nəzərdə tutulur.

8 "Yüksəksürətli gəmi" dedikdə, X/1 sayılı qaydada müəyyən edilmiş gəmi nəzərdə tutulur (Bu sənədə istinad edin: IACS UI SC137).

2 saylı qayda

Tətbiqi*

1 bu fəsil inşaat tarixindən asılı olmayaraq, aşağıdakı kimi, bütün gəmilər üçün tətbiq edilir:

.1 sərnişin gəmiləri o cümlədən, sərnişin yüksəksürətli gəmi, 1 iyul 1998 tarixdən gec olmayaraq;

.2 ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan neft tankerləri, kimyəvi maddələr daşıyan tankerlər, qaz daşıyan tankerlər, qalama (balker) yük gəmiləri və yük yüksəksürətli gəmi, 1 iyul 1998-ci il tarixdən gec olmayaraq; və

.3 ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan digər yük gəmiləri və özühərəkətdən səyyar üzən qazma qurğuları 1 iyul 2002 tarixdən gec olmayaraq.*

2 Bu fəsil qeyri-kommersiya məqsədləri üçün istifadə edilən dövlət gəmilərinə tətbiq olunmur.

3 saylı qayda

Təhlükəsizliyin idarə edilməsi tələbləri

1 Şirkət və gəmi Beynəlxalq təhlükəsizliyin idarə olunması məcəlləsinin tələblərinə cavab verməlidir. Bu qaydanın məqsədi üçün bu məcəllənin tələbləri məcburi hesab edilir.

2 Gəmi 4 saylı qaydada adı çəkilən Uyğunluq sənədinə malik şirkət tərəfindən istismar edilir.

4 saylı qayda

Sertifikatlaşdırma (rəsmiləşdirilmə)

1 Beynəlxalq təhlükəsizliyin idarə olunması məcəlləsinin tələblərinə cavab verən hər bir şirkətə Uyğunluq sənədi verilir. Bu sənəd Administrasiya, Administrasiya tərəfindən tanınmış təşkilat, yaxud digər bir Razılığa gələn hökumət tərəfindən Administrasiyanın müraciəti əsasında verilir.

2 Tələb əsasında yoxlamaq üçün kapitan tərəfindən təqdim etməsi üçün Uyğunluq sənədinin bir nüsxəsi gəmidə saxlanmalıdır.

3 Təhlükəsizliyin idarə edilməsi Şəhadətnaməsi adlanan sənəd hər bir gəmiyə Administrasiya tərəfindən, yaxud Administrasiya tərəfindən tanınmış təşkilat tərəfindən verilir. Administrasiya, yaxud onun tərəfindən tanınmış təşkilat Təhlükəsizliyin idarə edilməsi Şəhadətnaməsini verməzdən öncə təhlükəsizliyin idarə edilməsinə dair təsdiq edilmiş sistemə müvafiq olaraq, şirkəti və onun gəmini idarəetmə metodunu yoxlayır.

5 saylı qayda

Sistemin vəziyyətinin qorunub saxlanması

Təhlükəsizliyin idarə edilməsi sistemi Beynəlxalq təhlükəsizliyin idarə olunması məcəlləsinin müddəalarına müvafiq olaraq qorunub saxlanmalıdır.

6 saylı qayda

Yoxlama və nəzarət*

1 Administrasiya, digər bir Razılığa gələn hökumət Administrasiyanın, yaxud Administrasiya tərəfindən tanınmış təşkilatın müraciəti əsasında gəminin təhlükəsizliyinin idarə edilməsi sisteminin etibarlı şəkildə işlədiyini dövrü şəkildə yoxlamalıdır.

2 4.3 sayılı bəndin müddəalarına uyğun olaraq verilmiş şəhadətnaməyə malik olan gəmi XI/4 sayılı qaydada müəyyən edilmiş nəzarətə cəlb edilir. Bu məqsədlə qeyd olunan şəhadətnamə I/12, yaxud I/13 sayılı qaydalar əsasında verilmiş şəhadətnamə hesab edilir.

X FƏSİL

YÜKSƏK SÜRƏT GƏMİSİ ÜÇÜN TƏHLÜKƏSİZLİK TƏDBİRLƏRİ

1 saylı qayda

Anlayışlar

Bu fəslin məqsədi üçün :

1 Yüksəksürətli gəmi haqqında məcəllə 1994 (1994 HSC Məcəlləsi) dedikdə, Yüksəksürətli gəminin təhlükəsizliyi haqqında beynəlxalq məcəllə nəzərdə tutulur. Bu məcəllə MSC.36(63) sayılı qətnamə ilə, Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, Təşkilatın Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən qəbul edilib və burada nəzərdə tutulur ki, o, bu Konvensiyanın Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır.

2 Yüksəksürətli gəmi haqqında məcəllə 2000 (2000 HSC Məcəlləsi) dedikdə, Yüksəksürətli gəminin təhlükəsizliyi haqqında 2000-ci il tarixli beynəlxalq məcəllə nəzərdə tutulur. Bu məcəllə MSC. 97(73) sayılı qətnamə ilə, Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, Təşkilatın Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən qəbul edilib və burada nəzərdə tutulur ki, o, bu Konvensiyanın Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır.

3 Yüksəksürətli gəmi dedikdə, aşağıda göstərilən sürətə bərabər, yaxud həmin sürətdən yüksək maksimal sürətə malik gəmi nəzərdə tutulur (hər saniyə üçün metr (m/s)):

$3.7 \Delta^{0.1667}$
olduğu yerdə:

= qeyri-yerdəyişmə (qeyri-displacement) rejimində yer səthinin təsiri nəticəsində meydana gəlmiş aerodinamik qüvvələr vasitəsilə su səthindən yuxarıda tam şəkildə korpusu saxlayan gəmilər istisna olmaqla, hesablanmış su xəttinə uyğun olaraq displacementin həcmi (m³),

4 "Konstruksiya edilmiş gəmi" dedikdə, kil hissəsinin əsası qoyulmuş, yaxud eyni inşaat mərhələsində olan gəmi nəzərdə tutulur.

5 «Eyni inşaat mərhələsində» dedikdə, aşağıdakılar nəzərdə tutulur:

- .1 Konkret gəminin tikintisinin başladığı asanlıqla müəyyən olunan; və
- .2 Bu gəminin yığılmasına başlanılıb, bütün tikinti materialının ən azı 50 tonu, yaxud təxmini kütləsinin 3% faizini, hansı daha az olarsa, təşkil edir.

2 sayılı qayda

Tətbiqi

1 Bu fəsil 1 yanvar 1996-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, aşağıdakı kimi, yüksəksürətli gəmi üçün tətbiq edilir:

.1 reysə çıxdığı zaman tam dolu vəziyyətdə istismar sürəti ilə sığınacaq yerindən 4 saata qət etməyi bacardığı məsafədən artıq yolu qət edə bilməyən sərnişin gəmisi

.2 reysə çıxdığı zaman tam dolu vəziyyətdə istismar sürəti ilə sığınacaq yerindən 8 saata qət etməyi bacardığı məsafədən artıq yolu qət edə bilməyən, ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan yük gəmisi.

2 əsaslı təmirlər, dəyişikliklər, modifikasiyalar və avadanlığın ayrı-ayrı hissələrində müvafiq dəyişikliklərə məruz qalan hər hansı gəmi, inşaat tarixindən asılı olmayaraq, gəmi üçün ən azı əvvəllər tətbiq edilən tələblərə cavab verməyə davam etməlidir. Qeyd olunan gəmi, əgər 1 iyul 2002-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş olarsa, bir qayda olaraq, həmin tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmiyə tətbiq edilən tələblərə və ən azı gəmidə əsaslı təmirlər, dəyişikliklər, modifikasiyalar, yaxud avadanlığın ayrı-ayrı hissələrində müvafiq dəyişikliklərin baş verdiyi mərhələnin tələblərinə uyğun gəlməlidir. Əsaslı təmirlər, əhəmiyyətli dərəcədə dəyişikliklər və modifikasiyalar və avadanlığın ayrı-ayrı hissələrində müvafiq dəyişikliklər Administrasiya tərəfindən məqsədəuyğun və praktiki cəhətdən mümkün hesab edildiyi halda, 1 iyul 2002-ci tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmi üçün tələblərə cavab verməlidir.

3 sayılı qayda

Yüksəksürətli gəmi üçün tələblər

1 V/18, 19 və 20 sayılı qaydaların I –dən IV-dək fəsillərinin müddəalarına baxmayaraq:

.1 Yüksəksürətli gəmi haqqında 1994-cü il tarixli məcəllənin tələblərinə cavab verən və 1 yanvar 1996-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra, lakin, 1 iyul 2002-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş və sözügedən məcəllədə nəzərdə tutulduğu kimi,

müayinədən keçmiş və şəhadətnamə almış yüksəksürətli gəmi I –dən IV-dək fəsillərin və V/18, 19 və 20 sayılı qaydaların tələblərinə cavab vermiş hesab edilir. Bu qaydanın məqsədi üçün sözügedən məcəllənin tələbləri məcburi hesab edilir.

.2 2000-ci il tarixli yüksəksürətli gəmi haqqında məcəllənin tələblərinə cavab verən və 1 iyul 2002-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş və sözügedən məcəllədə nəzərdə tutulduğu kimi, müayinədən keçmiş və şəhadətnamə almış yüksəksürətli gəmi I –dən IV-dək fəsillərin və V/18, 19 və 20 sayılı qaydaların tələblərinə cavab vermiş hesab edilir.

2 Yüksəksürətli gəmi haqqında məcəllə əsasında verilmiş şəhadətnamələr və icazələr I fəslin əsasında verilən şəhadətnamələrlə eyni qüvvəyə və eyni tanınmağa malikdir.

XI-1 FƏSİL

Dənizdə təhlükəsizliyin yaxşılaşdırılması üçün xüsusi tədbirlər

1 sayılı qayda

Tanınmış təşkilatlara səlahiyyət verilməsi*

Administrasiya I/6 sayılı qaydada adı çəkilən, o cümlədən, təsnifat cəmiyyətlərinə, bu Konvensiyanın müddəalarına və 1-ci və 2-ci hissədən (müddəaları məcburidir) və 3-cü hissədən (müddəaları tövsiyə xarakterlidir) ibarət olan, Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, Təşkilat tərəfindən MSC.349(92) sayılı qətnamə ilə aşağıdakı şərtlərlə qəbul edilmiş Tanınmış təşkilatlar haqqında məcəlləyə (RO Məcəlləsi) müvafiq olaraq səlahiyyət verir:

(a) RO Məcəlləsinin 1-ci və 2-ci hissələrinə dəyişikliklər bu Konvensiyanın VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır;

(b) RO Məcəlləsinin 3-cü hissələrinə dəyişikliklər bu Konvensiyanın VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir; və

(c) Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən və Dəniz Mühitinin Mühafizəsi Komitəsi tərəfindən qəbul edilmiş hər hansı dəyişiklik analoji xarakter daşıyır və eyni zamanda müvafiq qaydada qüvvəyə minir (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.350(92) sayılı qətnamə).

2 sayılı qayda

Genişləndirilmiş müayinələr*

Qalama (balker) yük gəmiləri IX/1.6 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, və neft tankerləri II-1/2.22 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, Qalama (balker) yük gəmilərinin və neft tankerlərinin müayinələri zamanı genişləndirilmiş müayinə proqramları haqqında 2011 tarixli beynəlxalq məcəlləyə (2011 ESP Məcəlləsi) müvafiq olaraq, genişləndirilmiş müayinə proqramlarına cəlb edilir. Sözügedən məcəllə Təşkilatın Assambleyasının A.1049(27) sayılı qətnaməsi ilə qəbul olunmuşdur və burada nəzərdə tutulur ki, o, bu

Konvensiyanın Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır. (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.325(90) sayılı qətnamə).

2-1 sayılı qayda (Əlavə edilib Res.MSC.409(97))

ESP Məcəlləsinə aidiyyəti olmayan yük gəmilərinin yoxlama müddətlərinin uyğunlaşdırılması

XI-1/2 qaydasında genişləndirilmiş yoxlamalara məruz qalmayan yük gəmiləri üçün, digər müddəalara baxmayaraq, I/10 qaydasına daxil edilmiş aralıq və yenilənmə yoxlamaları 2011-ci il tarixli ESP Məcəlləsində göstərilən müvafiq dövrlər ərzində aparıla və başa çatdırıla bilər, düzəlişlər edilə və lazım olduqda Təşkilat* tərəfindən qaydalar hazırlana bilər.

3 sayılı qayda

Gəminin tanınma (bort) nömrəsi

(4 və 5 sayılı bəndlər bu qaydanın tətbiq edildiyi bütün gəmilərə tətbiq edilir. 1 iyul 2004-cü il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, 4 və 5 sayılı bəndlərin tələbləri 1 iyul 2004 tarixdən gec olmayaraq gəminin quru körpülərində ilkin planlaşdırılan yoxlamalarından gec olmayaraq yerinə yetirilir).

1 Bu qayda ümumi tutumu 100 ton və daha çox olan bütün sərnişin gəmilərinə və ümumi tutumu 300 ton və daha çox olan bütün yük gəmilərinə tətbiq edilir.

2 Hər bir gəmi BDT-nin gəmi tanınma (bort) nömrəsi sistemində uyğun olaraq Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş* tanınma (bort) nömrəsi ilə təchiz edilir.

3 Gəminin tanınma (bort) nömrəsi I/12, yaxud I/13 qayda əsasında şəhadətnamələrə daxil edilir* və onların təsdiq edilmiş nüsxələri verilir.

4 Gəminin tanınma (bort) nömrəsi daimi şəkildə gəminin üzərində olmalıdır:

.1 görünən yerdə - ya gəminin quyruq tərəfində, yaxud ən dərin yük su xəttindən yuxarıda, korpusun uzunluğu boyunca; yaxud üst tikililərin, sol bortun və sağ bortun hər hansı tərəfində; yaxud üst tikilinin qarşı tərəfində, yaxud sərnişin gəmilərində isə havadan üfüqi görünən səthdə; və

.2 II-2/3.30 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, maşın otaqlarının transverz arakəsmələrinin uclarının birində, asanlıqla giriş imkanı olan yerdə, yaxud pilləkənlərdən birində, tankerlər olduğu halda – nasosxanada, yaxud ro-ro otaqlarına malik gəmilər olduğu halda isə, II-2/3.41 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, ro-ro otaqlarının transverz arakəsmələrinin bir ucunda.

5.1 Daimi nişanları yaxşı görmək mümkün olmalı, korpusun üzərindəki hər hansı nişanlardan aydın seçilməli və kontrast fonda rənglənməlidir.

5.2 4.1 sayılı bənddə qeyd edilən daimi nişan ən azı 200 mm yüksəklikdə olmalıdır. Nişanların qalınlığı proporsional hündürlüyü ilə seçilməlidir.

5.3 Gəmi tanınma (bort) nömrəsinin daimi nişan üstədən taxılma nişanlardan, yaxud yeri oyulmuş nişanlardan və ya deşilərək vurulmalı olan nişanlardan ibarət olmalı və ya sözügedən nişanları asanlıqla yerindən çıxarmaq mümkün olmadığını təmin etmək və onların etibarlılığını qoruyub saxlamaq üçün ekvivalent üsuldən istifadə etməklə yerləşdirilməlidir.

5.4 Poladdan başqa, digər materialdan inşa edilmiş gəmilərin üzərində Administrasiya gəmi tanınma (bort) nömrəsinin nişanlanması metodunu təsdiq edir.

3-1 qayda

Şirkət və qeydiyyatdan keçmiş mülkiyyətçisinin tanınma (bort) nömrəsi

1 Bu qayda I fəslin tətbiq edildiyi şirkətlər və qeydiyyatdan keçmiş gəmi mülkiyyətçiləri üçün tətbiq edilir.

2 Bu qaydanın məqsədi üçün, qeydiyyatdan keçmiş mülkiyyətçi IX/I sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, Administrasiya və şirkət tərəfindən müəyyən olunmuş şəxs hesab edilir.

3 Hər bir şirkət və qeydiyyatdan keçmiş mülkiyyətçi şirkətin və qeydiyyatdan keçmiş mülkiyyətçisinin Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş* BDT-nin unikal tanınma (bort) nömrəsi sisteminə uyğun olaraq tanınma (bort) nömrəsi ilə təchiz olunur.

4 Şirkətin tanınma (bort) nömrəsi şəhadətnamələrə daxil edilir və onların təsdiq olunmuş nüsxələri İSPS Məcəlləsinin IX/4 sayılı qaydası və A/19.2, yaxud A/19.4 bölməsi əsasında verilir.

5 Bu qayda 4 sayılı bənddə qeyd edilən şəhadətnamələr verildikdən, yaxud yeniləndikdən sonra 1 yanvar 2009-cu il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra qüvvəyə minir. (Bu qayda Res.MSC.194(80) sayılı qətnamə ilə 1 yanvar, 2009-cu ildə qüvvəyə minəcək.)

4 qayda

İstismar tələblərinin yerinə yetirilməsinə dövlət liman nəzarəti *

1 Əgər gəminin təhlükəsizliyi ilə əlaqədar mühüm gəmiçilik prosedurlarını kapitanın, yaxud ekipajın bilmədiyini düşünməyə dair aydın əsas olarsa, digər Razılığa gələn hökumətin limanında olan gəmi qeyd olunan hökumət tərəfindən gəmilərin təhlükəsizliyi ilə əlaqədar istismar tələbləri ilə bağlı olaraq lazımı qaydada səlahiyyət verilmiş komanda heyəti üzvləri tərəfindən nəzarətə cəlb edilir.

2 Bu qaydanın 1 bəndində göstərilmiş hallar zamanı nəzarəti həyata keçirən Razılığa gələn dövlət bu konvensiyanın tələblərinə müvafiq olaraq vəziyyət qaydasına düşənə kimi gəminin dənizə çıxmayaacağına dair tədbir görür.

3 Liman dövləti nəzarəti ilə əlaqədar I /19 sayılı qaydada göstərilmiş prosedurlar bu qayda üçün tətbiq edilir.

4 Bu qaydada heç bir şey bu qaydada xüsusi olaraq nəzərdə tutulmuş istismar tələblərinin üzərində nəzarət aparmaq üçün Razılığa gələn hökumətin hüquq və öhdəliklərini məhdudlaşdıran hal kimi izah edilməməlidir.

5 qayda

Gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalı

1 Hər bir gəmi I fəslin tətbiq edildiyi kimi, gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalına malik olmalıdır.

2.1 Gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalı sözügedən informasiyanı daxil

etməklə əlaqədar gəminin tarixçəsini qeydə almaq üçün nəzərdə tutulur.

2.2 1 iyul 2004-cü il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilər üçün gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalında ən azı 1 iyul 2004-cü ildən sonrakı tarixi əks etdirməlidir.

3 Gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalı Administrasiya tərəfindən onun bayrağı altından üzmək hüququ olan hər bir gəmiyə verilir və sözügedən jurnal ən azı aşağıdakı informasiyanı özündə daşmalıdır (Gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalı 1 yanvar 2009-cu il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra verildikdə, yaxud yeniləndikdə 3.7 və 3.10 sayılı bəndlərdəki informasiyanı özündə daşmalıdır) (bu sənəd tərəfindən daxil edilib: Res.MSC.194(80) sayılı qətnamə).

.1 Bayrağı altında üzmək hüququ olan gəminin məxsus olduğu dövlətin adı;

.2 gəminin həmin dövlətdə qeydiyyat tarixi;

.3 3 sayılı qaydaya müvafiq olaraq gəminin tanınma (bort) nömrəsi;

.4 gəminin adı;

.5 gəminin qeydiyyat limanı;

.6 qeydiyyatdan keçmiş mülkiyyətçisinin (mülkiyyətçilərin) adı (adları) və onların qeydiyyatda olduğu (olduqları) ünvanı (ünvanları);

.7 qeydiyyatdan keçmiş mülkiyyətçisinin tanınma (bort) nömrəsi; (bu sənəd tərəfindən daxil edilib: Res.MSC.194(80) sayılı qətnamə)

.8 berbout-çarter üzrə fraxtedənin (fraxtedənlərin) adı (adları) və onların qeydiyyatda olduğu ünvan (ünvanlar), əgər tətbiq olunarsa;

.9 IX/1 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, şirkətin adı, onun qeydiyyatda olduğu ünvan və təhlükəsizliyin idarə edilməsi fəaliyyətlərini icra etdiyi ünvan (ünvanlar);

.10 şirkətin tanınma (bort) nömrəsi; (bu sənəd tərəfindən daxil edilib: Res.MSC.194(80) sayılı qətnamə)

.11 gəminin yiyələndiyi bütün təsnifat cəmiyyətinin (cəmiyyətlərinin) adı (adları);

.12 Gəmini istismar edən şirkətə İSM Məcəlləsində müəyyən edildiyi və IX/1 sayılı qaydada qeyd edildiyi kimi, Uyğunluq sənədini (yaxud müvəqqəti Uyğunluq sənədini) verən Administrasiyanın, yaxud of Razılığa gələn hökumətin, yaxud tanınmış təşkilatın adı və verilmiş sənəd əsasında audit yoxlaması aparən orqanın adı (əgər bu orqanın adına həmin sənəd verilsə);

.13 Gəmini istismar edən şirkətə İSM Məcəlləsində müəyyən edildiyi və IX/1 sayılı qaydada qeyd edildiyi kimi, Təhlükəsizliyin idarə edilməsi Şəhadətnaməsini (yaxud müvəqqəti Təhlükəsizliyin idarə edilməsi Şəhadətnamə) verən Administrasiyanın, yaxud of Razılığa gələn hökumətin, yaxud tanınmış təşkilatın adı və verilmiş şəhadətnamə əsasında audit yoxlaması aparən orqanın adı (əgər bu orqanın adına həmin şəhadətnamə verilsə);

.14 Gəmini istismar edən şirkətə İSPS Məcəlləsinin A hissəsinin XI-2/1 sayılı qaydasında qeyd edildiyi kimi, Gəminin mühafizəsinə dair beynəlxalq şəhadətnaməni (yaxud müvəqqəti Gəminin mühafizəsinə dair beynəlxalq şəhadətnamə) verən

Administrasiyanın, yaxud of Razılığa gələn hökumətin, yaxud tanınmış təşkilatın adı və verilmiş şəhadətnamə əsasında yoxlama aparən orqanın adı (əgər bu orqanın adına həmin şəhadətnamə verilsə); və

.15 gəminin dövlətdə qeydiyyatının dayandırılması tarixi.

4.1 Yenilənmiş və cari məlumatları dəyişiklərin tarixi ilə birgə təqdim edilmə imkanı yaratmaq üçün 3.4-dən 3.12-dək sayılı bəndlərdə yer almış qeydlərlə əlaqədar hər hansı dəyişiklik gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalına daxil edilməlidir .

4.2 4.1 sayılı bənddə yer alan qeydlərlə əlaqədar hər hansı dəyişiklik baş verərsə, Administrasiya onun bayrağı altından üzmək hüququ olan gəmiyə praktiki şəkildə mümkün olan kimi tez bir vaxtda, lakin, həmin dəyişikliyin baş verdiyi tarixdən sonra üç aydan gec olmayaraq, gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalını, yaxud ona edilmiş müvafiq dəyişiklikləri təqdim edir.

4.3 Əgər 4.1 sayılı bənddə istinad edilən hər hansı dəyişiklik baş verərsə, Administrasiya gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalının yenilənmiş versiyasını təqdim edənə kimi IX/1 sayılı qaydaya uyğun olaraq ya şirkəti, yaxud da gəmi kapitanını gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalına dəyişiklikləri əks etdirmək məqsədilə dəyişiklik etmək səlahiyyəti verir və bunu ondan tələb edir. Qeyd olunan hallarda, gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalına dəyişiklik edildikdən sonra şirkət yubanmadan, müəyyən olunmuş qaydada Administrasiyanı məlumatlandırır.

5.1 Gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalı ingilis, fransız, yaxud ispan dillərində tərtib edilir. Bundan əlavə, gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalının rəsmi dilə, yaxud dillərə tərcüməsi Administrasiya tərəfindən təmin edilə bilər.

5.2 Gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalı Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlara müvafiq olan formatda hazırlanır və Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatlara uyğun qorunub saxlanılır*. Gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalına daxil edilən hər hansı bir qeyd dəyişdirilmir, ləğv edilmir, yaxud silinmir, yaxud oxumaq mümkün olmayan vəziyyətə gətirilmir.

6 Əgər gəmi digər dövlətin bayrağı altına keçirilərsə, yaxud digər mülkiyyətçiyə satılırsa (yaxud berbout-çarter üzrə fraxtedən tərəfindən təhvil götürülərsə), yaxud digər şirkət gəminin istismarını öz öhdəsinə götürərsə, o halda, gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalı gəmidə qalır.

7 Əgər bir gəmi digər dövlətin bayrağı altına keçirilərsə, o halda, şirkət, bayrağı altına keçiriləsi olan dövlətin adı barədə Administrasiyanı xəbərdar edir ki, Administrasiya da öz növbəsində, gəminin onun yurisdiksiyasında olduğu müddəti əhatə edən tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalının nüsxəsini həmin dövlətə göndərə bilsin.

8 Bir gəmi, hökuməti Razılığa gələn hökumət olan digər dövlətin bayrağı altına keçirildiyi zaman gəminin bayrağı altında üzgüçülük həyata keçirdiyi dövlətin Razılığa gələn hökuməti bayrağı altına keçirilməsi baş verdikdən sonra, mümkün qədər tez bir müddətdə gəminin onun yurisdiksiyasında olduğu müddəti əhatə edən tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalının nüsxəsini digər hökumətlər tərəfindən verilmiş hər hansı jurnalla bir yerdə Administrasiyaya təqdim edir.

9 Əgər bir gəmi digər dövlətin bayrağı altına keçirilərsə, gəminin bu qaydada nəzərdə tutulduğu kimi, tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatını təmin etmək məqsədilə Administrasiya gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı üzrə əvvəlki jurnalları Administrasiya tərəfindən gəmiyə veriləcək gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalına əlavə edir.

10 Gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalı gəmidə saxlanılır və o, istənilən zaman müayinə üçün istifadəyə hazır vəziyyətdə olmalıdır.

6 sayılı qayda

Dəniz qəzaları və insidentlərinin təhqiqatı (araşdırılması) üçün əlavə tədbirlər*

I/21 sayılı qaydanı nəzərə alaraq, hər bir Administrasiya MSC.255(84) sayılı qətnamə ilə qəbul edilmiş Dəniz qəzalarının və ya dəniz insidentlərinin təhlükəsiz təhqiqatı üçün beynəlxalq standartlar və tövsiyə edilən təcrübələr (Qəzaların təhqiqatı məcəlləsi) haqqında məcəllənin müddəalarına əlavə olaraq, bu Konvensiyanın müddəalarına müvafiq olaraq, hər bir Administrasiya dəniz qəzaları və insidentlərin təhqiqatını aparmalıdır; və:

.1 Qəzaların təhqiqatı haqqında məcəllənin I və II hissələrinin müddəaları tam yerinə yetirilməlidir;

.2 Qəzaların təhqiqatı haqqında məcəllənin III hissəsində yer alan əlaqədar təlimat və izahat materialına müvafiq olaraq, Qəzaların təhqiqatı haqqında məcəllənin eyni şəkildə tətbiqi imkanlarını artırmaq məqsədilə mümkün imkanların nəzərə alınması tövsiyə edilir;

.3 Qəzaların təhqiqatı haqqında məcəllənin I və II hissələrinə əlavələr bu Konvensiyanın Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır; və

.4 Qəzaların təhqiqatı haqqında məcəllənin III hissəsinə Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən Prosedur Qaydalarına uyğun olaraq dəyişiklik edilir. (Bu qayda bu sənəd ilə bu yaxınlarda əlavə edilib: Res.MSC.257(84) sayılı qətnamə)

7 sayılı qayda (Əlavə edilib: Res.MSC.380(94) sayılı qətnamə)

Qapalı məkanlarda atmosferin yoxlanılması üçün ölçmə aləti

I fəslin tətbiq edildiyi hər bir gəmidə atmosferin yoxlanılması üçün müvafiq portativ ölçmə alətləri olmalıdır*. Onlar qapalı məkanlara daxil olmadan əvvəl ən azı oksigenin, tezalısan qazların, yaxud buxarların, hidrogen-sulfidin və karbon monoksidin konsentrasiyalarını ölçmək bacarıqlarına malik olmalıdır**. Digər tələblərə uyğun olaraq daşınan ölçü alətləri bu qaydanın tələblərinə cavab verməlidir. Qeyd olunan bütün ölçmə alətləri üçün müvafiq vasitələr təchiz edilməlidir.

XI-2 FƏSİL
DƏNİZDƏ TƏHLÜKƏSİZLİYİ GÜCLƏNDİRMƏK ÜÇÜN XÜSUSİ TƏDBİRLƏR
1 saylı qayda

Anlayışlar

1 Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, bu fəslin məqsədi üçün:

.1 Qalama (balker) yük gəmisi dedikdə, IX/1.6 sayılı qaydada müəyyən edilən qalama (balker) yük gəmisi nəzərdə tutulur.

.2 Kimyəvi maddələr daşıyan tanker dedikdə, VII/8.2 sayılı qaydada müəyyən edilən kimyəvi maddələr daşıyan tanker nəzərdə tutulur.

.3 Qaz daşıyan tanker dedikdə, VII/11.2 sayılı qaydada müəyyən edilən qaz daşıyan tanker nəzərdə tutulur.

.4 Yüksəksürətli gəmi dedikdə, X/1.2 sayılı qaydada müəyyən edilən sürət gəmisi nəzərdə tutulur.

.5 Özühərəkətdən səyyar üzən qazma qurğusu dedikdə, IX/1 sayılı qaydada müəyyən edilən, yataqların işlənmə yerində yerləşməyən, mexaniki yolla hərəkətə gətirilən özühərəkətdən səyyar üzən qazma qurğusu nəzərdə tutulur.

.6 Neft tankeri dedikdə, II-1/2.22 sayılı qaydada müəyyən edilən neft tankeri nəzərdə tutulur. (Bu sənəd vasitəsilə dəyişiklik edilib: Res.MSC.194(80) sayılı qətnamə)

.7 Şirkət dedikdə, IX/1 sayılı qaydada müəyyən edilən şirkət nəzərdə tutulur.

.8 Gəmi/liman qarşılıqlı əlaqəsi dedikdə, gəmi birbaşa və dərhal insanların, əmtəələrin yerdəyişməsinin təsirinə məruz qaldığı zaman, yaxud liman xidmətlərinin göstərilməsi nəticəsində, yaxud gəmidən baş verən qarşılıqlı təsirlər nəzərdə tutulur.

.9 Liman vasitəsi Razılığa gələn hökumət tərəfindən, yaxud təyin edilmiş hakimiyyət orqanı tərəfindən müəyyən edilmiş, gəmi/liman qarşılıqlı əlaqəsinin baş verdiyi rayondur. Buna lövbər dayanacaqları, yanalma körpüsündə gözləmə yerləri və müvafiq olaraq dəniz tərəfdən yaxınlaşma (giriş) yerləri daxildir.

.10 Gəmi ilə gəmi arasında fəaliyyət dedikdə, bir gəmidən digərinə əmtəələrin, yaxud insanların köçürülməsinin (yerdəyişməsinin) baş verdiyi liman vasitəsi ilə əlaqədar olmayan hər hansı fəaliyyət nəzərdə tutulur.

.11 Təyin edilmiş hakimiyyət orqanı dedikdə, Razılığa gələn hökumətin daxilində müəyyən edilmiş, bu fəslin liman vasitəsi nöqtəyi-nəzərdən liman vasitəsinin mühafizəsi və gəmi/liman qarşılıqlı əlaqəsi ilə bağlı olan müddələrinin həyata keçirilməsini təmin etməyə cavabdeh olan təşkilat (təşkilatlar), yaxud administrator (administratorlar) nəzərdə tutulur.

.12 Gəmilərin və liman vasitələrinin mühafizəsi haqqında beynəlxalq məcəllə (ISPS) məcəlləsi dedikdə, A Hissəsindən (müddəaları məcburidir) və B hissəsindən (müddəaları tövsiyə xarakterlidir) ibarət olan, 1974-cü il tarixli Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair Beynəlxalq Konvensiyanın 12 dekabr 2002-ci il tarixdə, Razılığa gələn hökumətlərin konfransında Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, 2 sayılı qətnamə ilə qəbul olunmuş Gəmilərin və liman vasitələrinin mühafizəsi haqqında beynəlxalq məcəllə nəzərdə tutulur, bir şərtlə ki:

.1 Məcəllənin A hissəsinə dəyişikliklər bu Konvensiyanın Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır; və

.2 Məcəllənin B hissəsinə dəyişikliklər Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən Prosedur Qaydalara uyğun olaraq qəbul edilir.

.13 Təhlükəsizliyin pozulması halı dedikdə, gəminin, o cümlədən, özühərəkətdən səyyar üzən qazma qurğusunun və yüksəksürətli gəminin, yaxud liman vasitəsinin, yaxud hər hansı gəmi/liman qarşılıqlı əlaqəsinin və ya hər hansı gəmi ilə digər gəminin fəaliyyətinin mühafizəsinin təminatını təhlükə qarşısında qoyan hər hansı şübhəli əməl, yaxud vəziyyət nəzərdə tutulur.

.14 Mühafizə səviyyəsi dedikdə, mühafizə səviyyəsinin pozulması cəhdi, yaxud baş verməsi nəticəsində riskin dərəcəsinin qiymətləndirilməsi deməkdir;

.15 Təhlükəsizlik bəyannaməsi dedikdə, gəmi ilə, ya liman vasitəsi, yaxud da qarşılıqlı əlaqəsi olduğu digər gəmi arasında hər bir tərəfin icra edəcəyi mühafizə tədbirlərini müəyyən etmək məqsədilə bağlanan müqavilə nəzərdə tutulur.

.16 Mühafizə sahəsində tanınmış təşkilat dedikdə, bu fəslin, yaxud İSPS Məcəlləsinin tələb etdiyi qiymətləndirmə, yaxud yoxlama və ya təsdiq, yaxud sertifikatlaşdırma fəaliyyətini həyata keçirmək üçün təhlükəsizlik məsələlərində müvafiq təcrübəyə və gəmi və liman əməliyyatları haqqında müvafiq biliyə malik təşkilat nəzərdə tutulur.

2 3-dən 13-dək qaydalarda istifadə edilən "gəmi" termininə özühərəkətdən səyyar üzən qazma qurğuları və yüksəksürətli gəmi daxildir.

3 Bu fəsildə istifadə edilən "bütün gəmilər" termini bu fəslin tətbiq edildiyi hər hansı gəmini nəzərdə tutur.

4 3, 4, 7, 10, 11, 12 və 13 sayılı qaydalarda istifadə edilən "razılığa gələn hökumət" termini təyin edilmiş hakimiyyət orqanı deməkdir.

2 sayılı qayda

Tətbiqi

1 bu fəsil aşağıdakılara tətbiq edilir:

.1 beynəlxalq reysləri həyata keçirən gəmilərin aşağıdakı növləri:

1.1 sərnişin gəmiləri, o cümlədən, yüksək sürətli sərnişin gəmisi;

1.2 ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan yük gəmiləri, o cümlədən, yüksəksürətli gəmi; və

1.3 özühərəkətdən səyyar üzən qazma qurğuları; və

.2 qeyd olunan beynəlxalq reysləri həyata keçirən gəmilərə xidmət edən liman vasitələri (qurğuları).

2 1.2 sayılı bəndin müddəalarına baxmayaraq, Razılığa gələn hökumətlər bu fəslin və İSPS Məcəlləsinin A hissəsinin müvafiq bölmələrinin öz ərazilərində yerləşən və əsasən beynəlxalq reysləri həyata keçirməyən gəmilər tərəfindən istifadə edildiyinə

baxmayaraq, beynəlxalq reysə çıxmaq, yaxud beynəlxalq reysdən qayıtmaq tələb olunan gəmilərə xidmət göstərməsi tələb olunan liman vasitələri üçün tətbiq dairəsinə dair qərar verir.

2.1 Razılığa gələn hökumətlər öz qərarlarını 2 sayılı bəndin əsasında liman vasitəsi təhlükəsizliyinin qiymətləndirilməsi üzrə İSPS Məcəlləsinin A hissəsinin müddəalarına müvafiq olaraq aparılmış liman vasitəsi üzrə təhlükəsizliyin qiymətləndirilməsi ilə əsaslandırır.

2.2 Razılığa gələn hökumətin 2 sayılı bənd əsasında verdiyi hər hansı bir qərar bu fəslin, yaxud İSPS Məcəlləsinin A hissəsinin əldə etmək məqsədi güddüyü təhlükəsizliyin səviyyəsinin aşağı düşməsinə gətirib çıxarmalı deyil.

3 Bu fəsil hərbi gəmilərə, hərbi dəniz donanmasının köməkçi gəmilərinə, Razılığa gələn hökumətə məxsus, yaxud onlar tərəfindən istismar edilən və dövlətin qeyri-kommersiya məqsədləri üçün istifadə edilən digər gəmilərə tətbiq olunmur.

4 Bu fəsildə heç bir hal dövlətlərin beynəlxalq hüquq əsasında hüquqlarını, yaxud öhdəliklərini irəlicədən müəyyən etmir.

3 sayılı qayda

Razılığa gələn hökumətlərin mühafizə ilə əlaqədar öhdəlikləri

1 Administrasiyalar mühafizə səviyyələrini təyin etməli və gəminin mühafizəsi səviyyələrinə dair məlumatların onların bayrağı altında üzmək hüququna malik olan gəmilərə təqdim etməyi təmin edir. Mühafizə səviyyəsində dəyişiklik baş verərsə, mühafizə səviyyələrinə dair məlumatlar vəziyyətin diktə etdiyi kimi, yenilənməlidir.

2 Razılığa gələn hökumətlər mühafizə səviyyələrini təyin etməli və onların ərazilərində yerləşən liman vasitələrinin (qurğularının) mühafizə səviyyələrinə dair məlumatları limana daxil olmadan əvvəl, yaxud onların ərazisindəki limanda yerləşdikləri müddətdə gəmilərə təqdim etməlidir. Mühafizə səviyyəsində dəyişiklik baş verərsə, mühafizə səviyyələrinə dair məlumatlar vəziyyətin diktə etdiyi kimi, yenilənməlidir.

4 sayılı qayda

Şirkətlər və gəmilər üçün tələblər

1 Şirkətlər İSPS Məcəlləsinin B hissəsində verilmiş təlimatı nəzərə almaqla, bu fəslin və İSPS Məcəlləsinin A hissəsinin müvafiq tələblərinə cavab verməlidir.

2 Gəmilər İSPS Məcəlləsinin B hissəsində verilmiş təlimatı nəzərə almaqla, bu fəslin və İSPS Məcəlləsinin A hissəsinin müvafiq tələblərinə cavab verməlidir və qeyd olunan uyğunluq (əmələtmə) İSPS Məcəlləsinin A hissəsində nəzərdə tutulduğu şəkildə yoxlanılmalı və rəsmiləşdirilməlidir.

3 Əgər qeyd olunan mühafizə səviyyəsi həmin gəmi üçün Administrasiya tərəfindən müəyyən edilmiş mühafizə səviyyəsindən yüksək olarsa, Razılığa gələn hökumətin limanına daxil olmadan əvvəl, yaxud onun limanında olduğu müddətdə gəmi Razılığa gələn hökumət tərəfindən müəyyən edilmiş mühafizə səviyyəsinin tələblərinə cavab verməlidir.

4 Gəmilər lazımsız yubanma olmadan daha yüksək mühafizə səviyyəsinə dair hər hansı dəyişikliyə cavab verməlidir.

5 Bu fəslin, yaxud İSPS Məcəlləsinin A hissəsinin tələblərinə cavab verməyən, yaxud

Administrasiya tərəfindən, yaxud digər bir Razılığa gələn hökumət tərəfindən həmin gəmi üçün müəyyən edilmiş mühafizə səviyyəsinin tələblərini yerinə yetirməyən gəmi hər hansı gəmi/liman qarşılıqlı əlaqəsi həyata keçirilmədən əvvəl, yaxud limana daxil olmadan əvvəl (hansı daha tez baş verərsə) müvafiq səlahiyyətli hakimiyyət orqanına bildiriş göndərməlidir.

5 sayılı qayda

Şirkətlərin xüsusi cavabdehlikləri

Şirkət hər zaman gəmidə Razılığa gələn hökumət tərəfindən lazımı qaydada səlahiyyət verilmiş komanda heyəti üzvlərinin aşağıdakıları müəyyən etmək bacarığına malik olduğunu təmin edən informasiyaya malik olduğunu təmin etməlidir:

.1 Gəmidə hazırda hər hansı vəzifədə işləyən ekipaj üzvlərinin, yaxud digər şəxslərin təyin olunmasına kim cavabdehdir;

.2 gəminin istifadəsinə kim cavabdehdir; və

.3 gəminin çarterin (çarterlərin) şərtləri əsasında istifadə olunduğu vəziyyətlərdə bu çarterin (çarterlərin) tərəfləri kimdir.

6 sayılı qayda

Gəmi mühafizə xəbərdarlığı sistemi *

1 Bütün gəmilər aşağıdakı qaydada gəmi mühafizə xəbərdarlığı sistemi ilə təchiz edilməlidir:

.1 1 iyul 2004-cü il tarixində və ya həmin tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilər;

.2 1 iyul 2004-cü il tarixindən əvvəl inşa edilmiş sərnişin gəmiləri, o cümlədən, yüksək sürətli sərnişin gəmiləri, 1 iyul 2004-cü il tarixindən sonra radio qurğunun ilkin yoxlamasından gec olmayaraq;

.3 1 iyul 2004-cü il tarixindən əvvəl inşa edilmiş, ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan neft tankerləri, kimyəvi maddələr daşıyan tankerlər, qaz daşıyan tankerlər, qalama (balker) yük gəmiləri və yüksək sürətli yük gəmiləri, 1 iyul 2004-cü il tarixindən sonra radio qurğunun ilkin yoxlamasından gec olmayaraq; və

.4 1 iyul, 2004-cü il tarixindən əvvəl inşa edilmiş, ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan digər yük gəmiləri və səyyar dəniz qazma qurğusu, 1 iyul 2006-cı il tarixindən sonra radio qurğunun ilkin yoxlamasından gec olmayaraq.

2 Gəmi-təhlükəsizlik xəbərdarlığı sistemi aktivləşdirildiyi zaman aşağıdakı funksiyaları icra edir:

.1 gəmidən - sahilə təhlükəsizlik xəbərdarlığını işə salır və Administrasiya tərəfindən təyin edilmiş səlahiyyətli hakimiyyət orqanına (bu halda şirkət ola bilər) göndərir; sistem gəminin tanınma nömrəsini və koordinatlarını ötürür və gəminin təhlükə altında olduğunu və yaxud mühafizə səviyyəsinin aşağı düşdüyünü bildirir;

.2 gəmi-təhlükəsizlik xəbərdarlığını hər hansı digər gəmilərə göndərmir;

.3 gəminin özündə hər hansı qəza-xəbərdarlıq signalını vermir; və

.4 gəmi-təhlükəsizlik xəbərdarlığını deaktiv edilənədək və/yaxud ilkin vəziyyətinə qayıdanədək davam etdirir.

3 Gəmi-təhlükəsizlik xəbərdarlığı sistem aşağıdakıları icra etməlidir:

.1 naviqasiya körpüsündən və ən azı digər bir məkandan işə salınma imkanına malik olmaq; və

.2 Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş və onun üçün məqbul hesab edilən normativ göstəricilərdən pis olmayan istismar tələblərinə cavab vermək.

4 Gəmi-təhlükəsizlik xəbərdarlığı sisteminin işəsalma yerləri konstruksiya edilməlidir ki, gəmi-təhlükəsizlik xəbərdarlığının təsadüfi şəkildə işə düşməsinin qarşısını almaq mümkün olsun.

5 Gəmi-təhlükəsizlik xəbərdarlığı sistemi haqqında tələb IV fəslin tələblərini qarşılamaqla və bu qaydanın bütün tələblərinin yerinə yetirilməsi şərti ilə gəminin radio qurğusundan istifadə etməklə yerinə yetirilə bilər.

6 Gəmi-təhlükəsizlik xəbərdarlığı barədə hər hansı Administrasiya bildiriş alarsa, həmin Administrasiya eyni zamanda gəminin yaxınlığında yerləşən dövləti (dövlətləri) bu barədə dərhal məlumatlandırır.

7 Razılığa gələn hökumət onun bayrağı altından üzmək hüququ olan gəmidən gəmi-təhlükəsizlik xəbərdarlığı barədə bildiriş aldığı zaman həmin Razılığa gələn hökumət müvafiq Administrasiyanı və eyni zamanda gəminin yaxınlığında yerləşən dövləti (dövlətləri) bu barədə dərhal məlumatlandırır.

7 sayılı qayda

Gəmilər üçün təhlükələr

1 Razılığa gələn hökumətlər mühafizə səviyyələrini müəyyən edir və mühafizə səviyyələrinə dair məlumatları onların dəniz ərazisində yerləşən, yaxud onların dəniz ərazisinə daxil olmaq niyyəti barədə məlumat verən gəmilərə ötürülməsini təmin edir.

2 Razılığa gələn hökumətlər qeyd olunan gəmiləri məsləhət, yaxud yardım üçün müraciət etməsinə, yaxud digər gəmilər, aktivlik, yaxud rabitə ilə əlaqədar hər hansı məsələni məruzə etməsinə imkan yaratmaq məqsədilə əlaqə ünvanı ilə təchiz edir.

3 Əgər hücum riski müəyyən olunarsa, aidiyyəti (marağı) olan Razılığa gələn hökumət aidiyyəti olan gəmiləri və onların Administrasiyalarını aşağıdakı məsələlər barədə tövsiyə verir:

.1 cari mühafizə səviyyəsi;

.2 İSPS Məcəlləsinin A hissəsinin müddəalarına müvafiq olaraq özlərini hücumdan qorunmaq üçün aidiyyəti olan gəmilər tərəfindən tətbiq edilməsi vacib olan hər hansı mühafizə tədbirləri; və

.3 sahilyanı dövlətin müvafiq şəkildə tətbiq etməsi barədə qərar verdiyi mühafizə tədbirləri.

8 sayılı qayda

Gəminin təhlükəsizliyi və mühafizəsi üçün kapitanın qərar qəbul etmə müstəqilliyi

1 Kapitan şirkəti, fraxtedəni, yaxud hər hansı digər şəxsi kapitanın peşəkar mühakiməsinə görə təhlükəsizliyi və gəminin mühafizəsini qoruyub saxlamaq üçün zəruri olan hər hansı qərarı qəbul etməyinə, yaxud icra etməyinə məhdudiyət qoya bilməz. Bu müddəaya insanların, yaxud onların əşyalarının dənizə çıxmağına etiraz (Razılığa gələn hökumət tərəfindən lazımi qaydada səlahiyyət verilmiş məsələlər istisna olmaqla) və yükün, o cümlədən, konteynerlərin, yaxud digər qapalı yük nəqliyyatı vahidlərinin yüklənməsindən imtina edilməsi daxildir.

2 Əgər kapitanın peşəkar mühakiməsinə görə gəmi əməliyyatlarının gedişində təhlükəsizlik və mühafizə tələbləri arasında ziddiyyət baş verərsə, kapitan gəminin təhlükəsizliyini qoruyub saxlamaq üçün zəruri olan tədbirləri görməlidir. Qeyd olunan hallarda, kapitan müvəqqəti mühafizə tədbirlərini görə bilər və dərhal Administrasiyanı və əgər müvafiq olarsa, gəmisini limanda yerləşən, yaxud limana daxil olmaq niyyətində olan Razılığa gələn hökuməti məlumatlandırmalıdır. Bu qayda əsasında hər hansı qeyd olunan müvəqqəti mühafizə tədbirləri mümkün olduğu qədər ən yüksək səviyyədə təyin edilmiş mühafizə səviyyəsinə uyğun gəlməlidir. Qeyd olunan hallar müəyyən edildiyi zaman Administrasiya qeyd olunan ziddiyyətlərin həll edilməsini və təkrar baş vermə ehtimalının azaldılmasını təmin etməlidir.

9 sayılı qayda

Nəzarət və tələblərinin yerinə yetirilməsi ilə bağlı tədbirlər

1 Limanda gəmilərə nəzarət

1.1 Bu fəslin məqsədi üçün, bu fəslin tətbiq edildiyi hər bir gəmi digər bir Razılığa gələn hökumətin limanında olduğu zaman həmin Hökumət tərəfindən lazımi qaydada səlahiyyət verilmiş və I/19 sayılı qaydanın funksiyalarını yerinə yetirənlərlə eyni səviyyədə ola bilən komanda heyətinin üzvləri tərəfindən nəzarətə cəlb edilir.

Qeyd olunan nəzarət gəmidə İSPS Məcəlləsinin A hissəsinə (Şəhadətnamə) uyğun olaraq Gəminin mühafizəsinə dair etibarlı beynəlxalq şəhadətnamənin, yaxud Gəmilərin mühafizəsinə dair müvəqqəti beynəlxalq şəhadətnamənin verildiyini və əgər qeyd olunan sənədlər verilmiş olsa belə, gəminin bu fəslin tələblərinə, yaxud İSPS Məcəlləsinin A hissəsinin tələblərinə cavab vermədiyini düşünmək üçün heç bir aydın əsasın olmadığını müəyyən etməklə məhdudlaşır.

1.2 Əgər qeyd olunan aydın əsaslar mövcud olarsa, yaxud tələb edildiyi zaman heç bir etibarlı şəhadətnamə təqdim edilməzsə, Razılığa gələn hökumət tərəfindən lazımi qaydada səlahiyyət verilmiş komanda heyətinin üzvləri 1.3 sayılı bənddə nəzərdə tutulduğu kimi hər hansı bir, yaxud daha çox sayda nəzarət tədbirləri tətbiq edir. Hər hansı qeyd olunan tədbir İSPS Məcəlləsinin B hissəsində verilmiş təlimatı nəzərə almaqla mütənasib olmalıdır.

1.3 qeyd olunan nəzarət tədbirlərinə aşağıdakılar daxildir: gəminin müayinəsi, gəminin hərəkətinin yubadılması (möhlet), gəminin saxlanması, gəmi əməliyyatlarının məhdudlaşdırılması, o cümlədən, gəminin liman daxilində hərəkəti, yaxud limandan çıxarılması. Qeyd olunan nəzarət tədbirlərinə əlavə, yaxud alternativ olaraq, digər

nisbətən az ciddi inzibati tədbirlər, yaxud vəziyyətin tənzimlənməsi tədbirləri də daxil edilə bilər.

2 Digər bir Razılığa gələn hökumətin limanına daxil olmaq niyyətində olan gəmilər

2.1 Bu fəslin məqsədi üçün, Razılığa gələn hökumət bu fəslin tələblərinə əməl etmək, yaxud nəzarət tədbirlərini və ya hərəkətlərini tətbiq etmək zərurətinin qarşısını almaq məqsədilə limana daxil olmadan əvvəl onun limanına daxil olmaq niyyətində olan gəmilərdən Hökumət tərəfindən lazımi qaydada səlahiyyət verilmiş komanda heyətinin üzvlərinə aşağıdakı informasiyaları verməyi tələb edə bilər: MSC/Circ.1130

.1 gəminin etibarlı şəhadətnaməyə malik olduğu barədə məlumat və həmin şəhadətnaməni verən icra hakimiyyəti orqanının adı;

2 gəminin hazırda istismar edildiyi mühafizə səviyyəsi;

.3 2.3 sayılı bənddə müəyyən edilmiş vaxt çərçivəsində gəmi/liman qarşılıqlı əlaqəsinin həyata keçirildiyi hər hansı əvvəlki limanda gəminin istismar edildiyi mühafizə səviyyəsi;

.4 2.3 sayılı bənddə müəyyən edilmiş vaxt çərçivəsində gəmi/liman qarşılıqlı əlaqəsinin həyata keçirildiyi hər hansı əvvəlki limanda gəmi tərəfindən görülmüş hər hansı xüsusi, yaxud əlavə mühafizə tədbirləri;

.5 2.3 sayılı bənddə müəyyən edilmiş vaxt çərçivəsində hər hansı "gəmi-gəmi" fəaliyyəti müddətində riayət edilən gəminin mühafizəsinə dair müvafiq prosedurlar; yaxud

.6 İSPS Məcəlləsinin B hissəsində verilmiş təlimatı nəzərə almaqla. praktiki mühafizə ilə əlaqədar digər məlumatlar (lakin, gəminin mühafizəsinə dair müfəssəl plan olmadan). Əgər Razılığa gələn hökumət tərəfindən tələb edilərsə, gəmi və ya şirkət yuxarıda tələb edilən məlumatların Razılığa gələn hökumət üçün məqbul hesab edildiyini təsdiq edir.

2.2 Digər bir Razılığa gələn hökumətin limanına daxil olmaq niyyətində olan hər bir gəmi Hökumət tərəfindən lazımi qaydada səlahiyyət verilmiş komanda heyətinin üzvlərinin müraciəti əsasında 2.1 sayılı bənddə təsvir edilmiş məlumatları təqdim etməlidir. Kapitan qeyd edilən məlumatların onun limana daxil olmağına imtina edilməsinə gətirib çıxara biləcəyini başa düşərək həmin məlumatları təqdim etməkdən imtina edə bilər.

2.3 Gəmi liman vasitələrinə (qurğularına) son 10 giriş zamanı 2.1 sayılı bənddə qeyd edilən məlumatların qeydiyyatını özündə saxlayır.

2.4 Əgər 2.1 sayılı bənddə təsvir edilmiş məlumatları aldıqdan sonra gəminin daxil olmaq niyyətində olduğu limanın Razılığa gələn hökumət tərəfindən lazımi qaydada səlahiyyət verilmiş komanda heyətinin üzvləri həmin gəminin bu fəslin, yaxud İSPS Məcəlləsinin A hissəsinin tələblərinə cavab vermədiyinə dair aydın əsaları olarsa, sözügedən pozuntunu aradan qaldırmaq məqsədilə komanda heyətinin üzvləri gəmi ilə Administrasiya arasında rabitə əlaqəsi yaratmağa səy göstərməlidir. Əgər qeyd olunan rabitə əlaqəsi sözügedən pozuntunu aradan qaldırmaqla nəticələnməsə, yaxud komanda heyətinin üzvlərinin həmin gəminin 2.5 sayılı bənddə nəzərdə tutulmuş tələblərə cavab vermədiyinə dair aydın əsaları olarsa, o halda, qeyd olunan komanda

heyətinin üzvləri həmin gəminin 2.5 sayılı bənddə nəzərdə tutulmuş tələblərə cavab verməsi üçün tədbirlər görə bilər. İSPS Məcəlləsinin B hissəsində verilmiş təlimatı nəzərə almaqla görülmüş hər bir tədbir mütənasib olmalıdır.

2.5 qeyd olunan tədbirlər aşağıdakı kimidir:

.1 uyğunsuzluğun (pozuntunun) aradan qaldırılması tələbi;

.2 gəminin Razılığa gələn hökumətin dəniz ərazisində, yaxud daxili sularında müəyyən edilmiş yerə çatması tələbi;

.3 gəminin müayinəsi (əgər gəmi daxil olmağı planlaşdırıldığı limanın məxsus olduğu Razılığa gələn hökumətin dəniz ərazisində olarsa); yaxud

.4 limana daxil olmaqdan imtina.

Hər hansı qeyd olunan tədbirlərə başlamadan əvvəl gəmi Razılığa gələn hökumət tərəfindən onun niyyətləri barədə məlumatlandırılır. Bu məlumatı aldıqdan sonra kapitan həmin limana daxil olmaqdan imtina edə bilər. Qeyd olunan hallarda, bu qayda üçün tətbiq edilməyəcək.

3 Əlavə müddəalar

3.1 Əgər aşağıdakı hallar:

1.3 sayılı bənddə qeyd edilən nisbətən az ciddi inzibati tədbirlərdən, yaxud vəziyyətin tənzimlənməsi tədbirlərindən başqa, digər tədbirlərin tətbiq edilməsi; yaxud

.2 2.5 sayılı bənddə qeyd edilən hər hansı tədbirlərin görülməsi baş verərsə, tətbiq edilmiş nəzarət tədbirlərini və onların tətbiq edilmə səbəblərini göstərməklə, Razılığa gələn hökumətin lazımı qaydada səlahiyyət verilmiş heyət üzvü Administrasiyaya dərhal yazılı formada məlumat verməlidir. Nəzarət tədbirlərini, yaxud hərəkətlərini tətbiq edən Razılığa gələn hökumət aidiyyəti olan gəmi ilə əlaqədar Şəhadətnamə vermiş olan mühafizə sahəsində tanınmış təşkilata və Təşkilata tətbiq edilmiş həmin nəzarət tədbirləri və ya hərəkətləri haqqında məlumat verir.

3.2 Limana daxil olmaqdan imtina edilərsə, yaxud gəmi limandan çıxarılsa, Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanacaq təlimatları nəzərə almaqla, müvafiq faktlar barəsində növbəti giriş limanının aid olduğu liman dövlətinin (məlum olduqda, digər müvafiq sahilyanı dövlətlərin) icra hakimiyyəti orqanlarına məlumat verir. Qeyd olunan bildirişin məxfiliyi və mühafizəsi təmin edilməlidir.

3.3 2.4 və 2.5 sayılı bəndlərə uyğun olaraq limana daxil olmaqdan imtina, yaxud 1.1-dən 1.3-dək bəndlərə uyğun olaraq limandan çıxarılma tədbirləri Razılığa gələn hökumət tərəfindən lazımı qaydada səlahiyyət verilmiş komanda heyətinin üzvlərinin həmin gəmi tərəfindən insanların və ya gəmilərin və ya əmlakın mühafizəsinə və təhlükəsizliyinə qarşı birbaşa təhlükə yaradıldığı və sözügedən təhlükələri aradan qaldırmaq üçün heç bir müvafiq vasitə olmadığını düşündüklərinə dair aydın əsas olduğu təqdirdə tətbiq edilir.

3.4 1.3 sayılı bənddə qeyd edilən nəzarət tədbirləri və 2.5 sayılı bənddə qeyd edilən hərəkətlər bu qaydanın icrası zamanı gəmi, yaxud Administrasiya tərəfindən (əgər belə olarsa) təklif edilən tədbirləri nəzərə acmaqla, nəzarət tədbirlərinə, yaxud hərəkətlərinə şərait yaradan uyğunsuzluq (pozuntu) aradan qaldırılana kimi tətbiq edilir.

3.5 Razılığa gələn hökumətlər 1 sayılı bəndin əsasında nəzarət tədbirlərini, yaxud 2 sayılı bəndin əsasında hərəkətləri tətbiq edərsə:

.1 Gəminin əsassız şəkildə saxlanılmaqdan və ya yubadılmaqdan uzaq durmaq üçün bütün mümkün səylər göstərilir. Əgər bunun nəticəsində gəmi əsassız şəkildə saxlanılırsa və ya yubadılsa, o, hər hansı zərərə, yaxud ziyana görə kompensasiya almaq hüququna malikdir; və

.2 fəvqəladə hallar baş verdikdə, yaxud humanitar səbəblər və mühafizə məqsədləri üçün gəmiyə zəruri girişin qarşısı alınmalıdır.

10 sayılı qayda

Liman vasitələri (qurğuları) üçün tələblər

1 Liman vasitələri (qurğuları) İSPS Məcəlləsinin B hissəsində verilmiş təlimatı nəzərə almaqla, bu fəslin və İSPS Məcəlləsinin A hissəsinin müvafiq tələblərinə cavab verməlidir.

2 Öz ərazilərində bu qaydanın tətbiq edildiyi liman vasitəsinə, yaxud liman vasitələrinə (qurğularına) malik olan Razılığa gələn hökumətlər aşağıdakıları təmin etməlidir:

.1 liman vasitəsi təhlükəsizliyin qiymətləndirilmələri İSPS Məcəlləsinin A hissəsinin müddəalarına müvafiq olaraq aparılır, nəzərdən keçirilir və təsdiq edilir; və

.2 liman vasitələrinin mühafizəsi planları İSPS Məcəlləsinin A hissəsinin müddəalarına müvafiq olaraq işlənib hazırlanır, nəzərdən keçirilir və təsdiq edilir və həyata keçirilir.

3 Razılığa gələn hökumətlər müxtəlif mühafizə səviyyələri üçün liman vasitələrinin mühafizəsi planında baxılması tələb olunan tədbirləri, o cümlədən, Mühafizə Bəyannaməsinin təqdim edilməsi tələb edildiyi zaman müəyyən edir və barəsində məlumat verir.

11 sayılı qayda

Alternativ mühafizə sistemləri haqqında müqavilələr

1 Razılığa gələn hökumətlər bu fəslin və İSPS Məcəlləsinin A hissəsinin icrası zamanı onların ərazilərində yerləşən liman vasitələri (qurğuları) arasında stasionar marşrutlar üzrə qısa beynəlxalq reysləri əhatə edən alternativ mühafizə sistemləri haqqında yazılı formada ikitərəfli, yaxud çoxtərəfli müqavilələr bağlayır.

2 hər hansı qeyd olunan müqavilə bu müqavilənin əhatə etmədiyi digər gəmilərin, yaxud liman vasitələrinin (qurğularının) təhlükəsizlik səviyyəsini azaltmamalıdır.

3 Qeyd olunan müqavilənin əhatə etmədiyi heç bir gəmi bu müqavilənin əhatə etmədiyi hər hansı gəmidən - gəmiyə fəaliyyətləri yerinə yetirməməlidir.

4 Qeyd olunan müqavilələr xüsusi hallarda əldə edilmiş təcrübəni, eləcə də hər hansı dəyişikliyi nəzərə almaqla, yaxud gəminin, liman vasitələrinin (qurğularının), yaxud bu

müqavilənin əhatə etdiyi marşrutların mühafizəsi ilə əlaqədar qiymətləndirilmiş təhdidləri nəzərə almaqla dövrü şəkildə yenidən baxılır.

12 sayılı qayda

Bərabər səviyyəli mühafizə sistemləri

1 Administrasiya onun bayrağı altından üzmək hüququ olan konkret gəmiyə, yaxud gəmi qruplarına bu fəsildə, yaxud İSPS Məcəlləsinin A hissəsində göstərilmiş mühafizə tədbirləri ilə eyni səviyyədə olan digər mühafizə tədbirlərini həyata keçirməyə icazə verə bilər, bir şərtlə ki, qeyd olunan mühafizə tədbirləri ən azı bu fəsildə, yaxud İSPS Məcəlləsinin A hissəsində göstərilmiş tədbirlər kimi effektiv olsun. Qeyd olunan mühafizə tədbirlərinə icazə verən Administrasiya, təfərrüatlar haqqında Təşkilata məlumat verir.

2 Bu fəslin və İSPS Məcəlləsinin A hissəsinin icrası zamanı, Razılığa gələn hökumət onun 11 sayılı qayda əsasında bağlanmış müqavilənin əhatə etdiyi ərazisindən başqa, digər ərazidə yerləşmiş konkret liman vasitəsinə, yaxud liman vasitələri (qurğuları) qruplarına bu fəsildə, yaxud İSPS Məcəlləsinin A hissəsində göstərilmiş mühafizə tədbirləri ilə eyni səviyyədə olan digər mühafizə tədbirlərini həyata keçirməyə icazə verə bilər, bir şərtlə ki, qeyd olunan mühafizə tədbirləri ən azı bu fəsildə, yaxud İSPS Məcəlləsinin A hissəsində göstərilmiş tədbirlər kimi effektiv olsun. Qeyd olunan mühafizə tədbirlərinə icazə verən Administrasiya, təfərrüatlar haqqında Təşkilata məlumat verir.

13 sayılı qayda

İnformasiyanın verilməsi

1 Razılığa gələn hökumətlər aşağıda qeyd olunan informasiyanı 1 iyul 2004-cü il tarixdən gec olmayaraq Təşkilata çatdırır və şirkətlərin və gəmilərin istifadəsi üçün hazır vəziyyətə gətirir:

.1 gəminin və liman vasitəsinin mühafizəsinə cavabdeh olan yerli dövlət qurumu, yaxud qurumlarının adları və əlaqə məlumatları;

.2 onların ərazisində yerləşən, təsdiq edilmiş liman vasitələrinin mühafizəsi planlarının əhatə etdiyi rayonlar;

.3 6.2.1 sayılı qaydada adı çəkilən gəmidən - sahilə təhlükəsizlik xəbərdarlıqlarını qəbul edib hərəkətə keçmək üçün hər zaman əlçatımlı olmaq üçün təyin edilmiş şəxslərin adları və əlaqə məlumatları;

.4 9.3.1 sayılı qaydada adı çəkilən nəzarət və tələblərinin yerinə yetirilməsi ilə bağlı tədbirlərini həyata keçirən Razılığa gələn hökumətlərdən hər hansı xəbəri qəbul edib hərəkətə keçmək üçün hər zaman əlçatımlı olmaq üçün təyin edilmiş şəxslərin adları və əlaqə məlumatları;

.5 7.2 sayılı qaydada adı çəkilən hər hansı mühafizə məsələləri haqqında gəmilərə məlumat verən, yaxud gəmilərdən məlumat verilən məsləhət, yaxud yardımı təmin etmək üçün hər zaman əlçatımlı olmaq üçün təyin edilmiş şəxslərin adları və əlaqə məlumatları;

və bundan sonra hər hansı dəyişiklik baş verən məlumatı yeniləyir.

Təşkilat qeyd olunan təfərrüatları digər Razılığa gələn hökumətlərə onların komanda heyətinin üzvlərinin məlumatı üçün göndərir.

2 Razılığa gələn hökumətlər onların adından fəaliyyət göstərmək səlahiyyətinə malik hər hansı tanınmış təhlükəsizlik təşkilatlarının adları və əlaqə məlumatları, qeyd olunan təşkilatlara həvalə olunmuş spesifik səlahiyyət öhdəlikləri və şərtləri barədə təfərrüatları 1 iyul 2004-cü il tarixdən gec olmayaraq, Təşkilata məlumat verir. Qeyd olunan informasiya hər hansı dəyişiklik baş verən zaman yenilənir. Təşkilat qeyd olunan təfərrüatları digər Razılığa gələn hökumətlərə onların komanda heyətinin üzvlərinin məlumatı üçün bildirir.

3 Razılığa gələn hökumətlər təsdiq edilmiş hər hansı liman vasitələrinin mühafizəsi planının əhatə etdiyi rayonda, yaxud rayonlarda yerləşən hər bir liman vasitələri (qurğuları) üçün təsdiq edilmiş liman vasitələrinin mühafizəsi planlarını və onların müvafiq şəkildə təsdiq edildiyi tarixləri əks etdirən siyahını 1 iyul 2004-cü il tarixdən gec olmayaraq Təşkilata təqdim edir və bundan sonra əgər aşağıdakı hallar baş verərsə, əlavə məlumat verir:

.1 təsdiq edilmiş liman vasitələrinin mühafizəsi planının əhatə etdiyi rayonda, yaxud rayonlarda ediləcək, yaxud edilmiş dəyişikliklər. Qeyd olunan hallarda, xəbər veriləcək məlumatlarda bu planın əhatə etdiyi rayon, yaxud rayonlar haqqında və qeyd olunan dəyişikliklərin tətbiq edildiyi, yaxud tətbiq ediləcəyi tarix haqqında məlumatda göstərilir;

.2 Təşkilata təqdim edilmiş siyahıya daxil edilmiş, təsdiq edilmiş liman vasitələrinin mühafizəsi planı ləğv edilməli, yaxud ləğv edilmiş olmalıdır. Qeyd oluna hallarda, veriləcək məlumatlarda həmin ləğvetmənin qüvvəyə mindiyi, yaxud icra edildiyi tarixi göstərilir. Bu halda Təşkilata mümkün qədər tez bir zamanda məlumat verilir; və

.3 təsdiq edilmiş liman vasitələrinin mühafizəsi planlarının siyahısına əlavələr edilir. Qeyd oluna hallarda, çatdırılacaq məlumatlarda bu planın əhatə etdiyi rayon, yaxud rayonlar və təsdiqin tarixi göstərilir.

4 Razılığa gələn hökumətlər onların ərazilərində, yaxud hər bir təsdiq edilmiş liman vasitələrinin mühafizəsi planının əhatə etdiyi rayonda, yaxud rayonlarda yerləşən liman vasitələri (qurğuları) üçün təsdiq edilmiş bütün liman vasitələrinin mühafizəsi planlarını və müvafiq təsdiq tarixini (və bununla əlaqədar ona edilmiş hər hansı dəyişikliyin tarixini) əks etdirən siyahını 1 iyul 2004-cü il tarixdən sonra beş illik fasilələrlə Təşkilata təqdim edir və bu məlumat ötən beş il ərzində Təşkilata təqdim edilmiş bütün məlumatları əvəz edir.

5 Razılığa gələn hökumətlər 11 sayılı qayda əsasında müqavilənin bağlandığı barədə Təşkilata məlumat verir. Verilən məlumatlara daxildir:

.1 müqavilənin bağlandığı Razılığa gələn hökumətlərin adları;

.2 bu müqavilənin əhatə etdiyi liman vasitələri (qurğuları) və daimi marşrutlar;

.3 müqaviləyə dövrü şəkildə baxılması;

.4 bu müqavilənin qüvvəyə minmə tarixi; və

.5 digər Razılığa gələn hökumətlərlə aparılmış hər hansı məsləhətləşməyə dair məlumatlar;

və bundan sonra müqaviləyə edilən dəyişiklik, yaxud müqavilənin sona çatması barədə praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər tez bir müddətdə Təşkilata xəbər verir.

6 12 sayılı qaydanın müddəaları əsasında mühafizə sahəsində hər hansı bərabər səviyyəli tədbirlərin görülməsinə icazə verən hər hansı Razılığa gələn hökumət onun bayrağı altından üzmək hüququ olan gəmi ilə, yaxud onun ərazisində yerləşən liman vasitəsi ilə əlaqədar olaraq Təşkilata həmin sistemlər barədə təfərrüatlı şəkildə məlumat verir.

7 Təşkilat 3 sayılı bəndə müvafiq olaraq digər Razılığa gələn hökumətlərin istifadəsi üçün müraciət əsasında təqdim ediləcək informasiyanı hazır vəziyyətə gətirir.

XII FƏSİL

QALAMA (BALKER) YÜK GƏMİLƏRİ ÜÇÜN ƏLAVƏ TƏHLÜKƏSİZLİK TƏDBİRLƏRİ

1 sayılı qayda Anlayışlar

Bu fəslin məqsədi üçün: (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.170(79) sayılı qətnamə)

1 Qalama (balker) yük gəmisi dedikdə, qalama şəklində quru yük daşıyan gəmilər, o cümlədən, filiz daşıyan gəmilər və kombine edilmiş gəmilər kimi gəmi növləri nəzərdə tutulur*.

* Bu fəslin məqsədləri üçün:

.1 1 iyul 2006-cı il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilər üçün 6 sayılı qətnamə - "Qalama (balker) yük gəmisi" anlayışının şərh, SOLAS 1974, IX fəsildə verildiyi kimi, 1994-cü ildə müvafiq dəyişikliklərlə, 1997-ci il SOLAS Konfransı tərəfindən qəbul edilib.

.2 SOLAS XII Fəsil - Qalama (balker) yük gəmiləri üçün əlavə təhlükəsizlik tədbirlərinin müddəalarının şərh haqqında - Təşkilatın Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən bu qətnamə ilə qəbul edilmişdir: MSC.79(70) sayılı qətnamə.

.3 SOLAS XII Fəsil - Qalama (balker) yük gəmiləri üçün əlavə təhlükəsizlik tədbirlərinin müddəalarının şərhinə 1 sayılı əlavənin müddəalarının tətbiqi - Təşkilatın Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən bu qətnamə ilə qəbul edilmişdir: MSC.89(71) sayılı qətnamə .

2 Tək korpuslu qalama (balker) yük gəmisi dedikdə, 1 sayılı bənddə qeyd edilmiş qalama (balker) yük gəmisi (aşağıdakı kimi) nəzərdə tutulur:

.1 yük anbarının hər hansı hissəsi bortun korpusu ilə məhdudlaşmış; yaxud

.2 əgər 1 yanvar 2000-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş qalama (balker) yük gəmilərində eni 760 mm-dən kiçik olan ölçüdə və 1 yanvar 2000-ci il tarixdən əvvəl, lakin, 1 iyul 2006-cı il tarixinədək inşa edilmiş qalama (balker) yük gəmilərində 1,000 mm-dən kiçik qoşa örtüyə malik bir, yaxud daha çox sayda yük anbarları yerləşmiş ərazidə qoşa örtüklə məhdudlaşdırılmış olarsa, məsafə bortun korpusuna perpendikulyar şəkildə ölçülür. Qeyd olunan gəmilərə yük anbarının hər hansı hissəsində bortun korpusu vasitəsilə məhdudlaşdırılan kombine edilmiş gəmilər daxildir.

3 Qoşa örtüklü konstruksiyaya malik qalama (balker) yük gəmisi dedikdə, 2.2 sayılı bənddə müəyyən edildiyindən fərqli olaraq, bütün yük anbarları qoşa örtüklə məhdudlaşan, 1 sayılı bənddə müəyyən edilmiş qalama (balker) yük gəmisi deməkdir.

4 Qoşa örtüklü dedikdə, hər bir bortu ikinci dibi və göyertəni birləşdirən bortun korpusu və uzununa arakəsmə vasitəsilə konstruksiya edilmiş konfigurasiya nəzərdə tutulur. Bunker çənləri və göyertə altı çənləri təchiz edilə bilər və onlar qoşa örtüklü konfigurasiyanın ayrılmaz tərkib hissəsini təşkil edə bilər.

5 Qalama (balker) yük gəmisinin uzunluğu dedikdə, Yük markası haqqında Beynəlxalq Konvensiyada müəyyən edildiyi kimi, qüvvədə olan uzunluq vahidi nəzərdə tutulur.

6 Qalama şəklində bərk yük dedikdə, mayedən, yaxud qazdan başqa, hissəciklərin, dənələrin, yaxud hər hansı nisbətən böyük material parçalarının (adətən, eyni tərkibə malik) birləşməsindən ibarət olan və hər hansı növdə müvəqqəti taradan istifadə etmədən gəminin birbaşa yük otağına boşaldılan hər hansı digər material nəzərdə tutulur.

7 Qalama (balker) yük gəmisinin arakəsməsi və ikinci dibin möhkəmliyi standartları dedikdə, "Burun hissəsinin ucunda yerləşən iki yük anbarının arasında şaquli şəkildə riflənməmiş su keçirməyən arakəsmənin eninə kəsiyinin ölçülərinin qiymətləndirilməsi üçün və burun hissəsinin ucunda yerləşən yük anbarlarında yol verilən yükün qiymətləndirilməsi üçün standartlar" nəzərdə tutulur. Sözügedən sənəd 1974-cü il tarixli Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair Beynəlxalq Konvensiyanın 27 noyabr 1997- ci il tarixli, 4 sayılı qətnaməsi ilə, Razılığa gələn hökumətlərin konfransı zamanı Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla qəbul edilib və burada nəzərdə tutulur ki, o, bu Konvensiyanın Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır.

8 Konstruksiya edilmiş qalama (balker) yük gəmiləri dedikdə, kil hissəsinin təməli qoyulmuş, yaxud eyni tikinti mərhələsində olan qalama (balker) yük gəmiləri nəzərdə tutulur.

9 «Eyni inşaat mərhələsində» dedikdə, aşağıdakılar nəzərdə tutulur:

.1 Konkret gəminin tikintisinin başlandığı asanlıqla müəyyən olunan; və

.2 Bu gəminin yıqılmasına başlanılıb, bütün tikinti materialının ən azı 50 tonu, yaxud təxmini kütləsinin bir faizini təşkil edir (hansı daha az olarsa).

10 Qalama (balker) yük gəmisinin nəzəri eni (B) dedikdə, Yük markası haqqında Beynəlxalq Konvensiyada müəyyən edildiyi kimi, qüvvədə olan uzunluq vahidi nəzərdə tutulur.

2 sayılı qayda

Tətbiqi

Qalama (balker) yük gəmiləri digər fəsillərin tətbiq edilən tələblərinə əlavə olaraq, bu fəslin tələblərinə cavab verməlidir. (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.170(79) sayılı qətnamə)

3 sayılı qayda

İcra qrafiki (müddəti)

1 4 sayılı və ya 6 sayılı qaydaların tətbiq edildiyi, 1 iyul 1999-cü il tarixdən əvvəl inşa edilmiş qalama (balker) yük gəmiləri XI-1/2 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, genişləndirilmiş müayinə proqramlarına istinad edərək aşağıdakı qrafiklərin müddəalarına cavab verməlidir: (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.170(79) sayılı qətnamə)

- .1 1 iyul 1999-cu il tarixdə yaşı 20 və daha çox olan qalama (balker) yük gəmiləri - 1 iyul 1999-cu il tarixdən sonra birinci aralıq yoxlamaya kimi, yaxud birinci dövrü yoxlamaya kimi* (hansı daha erkən baş verərsə); və
- .2 1 iyul 1999-cu il tarixdə yaşı 15 olan, lakin, yaşı 20-dən az olan qalama (balker) yük gəmiləri – 1 iyul 1999-cu il tarixdən sonra, lakin, 1 iyul 2002-ci il tarixdən gec olmayaraq birinci dövrü yoxlamaya kimi*; və
- .3 1 iyul 1999-cu il tarixdə 15-dən az yaşı olan qalama (balker) yük gəmiləri – gəminin 15 yaşı tamam olduğu tarixdən sonra lakin, gəminin 7 yaşı tamam olduğu tarixdən gec olmayaraq birinci dövrü yoxlamaya kimi*;

4 sayılı qayda

Qalama (balker) yük gəmiləri üçün tətbiq edilən zədələnmə və zədəyə qarşı davamlılıq tələbləri

(Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.170(79) sayılı qətnamə)

- 1 1 iyul 1999-cu il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, 150 m və daha uzun olan, tək korpuslu, 1,000 kq/m³ və yuxarı sıxlığa malik olan bərk qalama yükləri daşımaq üçün layihələndirilmiş qalama (balker) yük gəmiləri yay yük markası ilə yükləndiyi zaman 4 sayılı bənddə müəyyən edildiyi kimi, bütün yüklənmə vəziyyətlərində hər hansı bir yük anbarının subasmasına davam gətirmək və tarazlılığın qənaətbəxş vəziyyətində suyun üzərində qalmaq bacarığına malik olmalıdır.
- 2 1 iyul 2006-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş 150 m və daha uzun olan, təyin edilmiş yük markasında mərkəz xəttinədək sağ bucaqda, gəminin bortunun daxili üzündən B/5, yaxud 11.5 m çərçivəsində (hansı daha kiçik olarsa) yerləşmiş uzununa arakəsmənin hər hansı hissəsində qoşa örtüklü konstruksiyaya malik olan və 1,000 kq/m³ və yuxarı sıxlığa malik olan bərk qalama yükləri daşımaq üçün layihələndirilmiş qalama (balker) yük gəmiləri yay yük markası ilə yükləndiyi zaman 4 sayılı bənddə müəyyən edildiyi kimi, bütün yüklənmə vəziyyətlərində hər hansı bir yük anbarının subasmasına davam gətirmək və tarazlılığın qənaətbəxş vəziyyətində suyun üzərində qalmaq bacarığına malik olmalıdır.
- 3 1 iyul 1999-cu il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, 150 m və daha uzun olan, tək korpuslu, 1,780 kq/m³ və yuxarı sıxlığa malik olan bərk qalama yükləri daşımaq üçün layihələndirilmiş qalama (balker) yük gəmiləri yay yük markası ilə yükləndiyi zaman 4 sayılı bənddə müəyyən edildiyi kimi, bütün yüklənmə vəziyyətlərində hər hansı bir yük anbarının subasmasına davam gətirmək və tarazlılığın qənaətbəxş vəziyyətində suyun üzərində qalmaq bacarığına malik olmalıdır. Bu tələb 3 sayılı qaydada müəyyən edilmiş icra qrafikinə uyğun olaraq yerinə yetirilir.

4 7 sayılı bəndin müddəalarını nəzərə alaraq, subasmadan sonra tarazlılıq şəraiti A.320(IX) sayılı qətnamədə daxil edilmiş Əlavədəki tarazlılıq şərtini qarşılamalıdır - Yük markası haqqında 1966-cı il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın 27 sayılı qaydasına bərabər tutulan Qayda, A.514(13) sayılı qətnamə ilə dəyişikliklərlə. Ehtimal edilən subasma yalnız bortdan kənardakı suyun səviyyəsində olan yük anbarının sahəsinin subasmasını nəzərə almalıdır. Yüklənmiş tryumun nüfuzetmə qabiliyyəti 0.9-a bərabər hesab edilir və boş tryumun nüfuzetmə qabiliyyəti 0.95-ə bərabər hesab edilir, lakin, yükün tutduğu su basmış tryumun həcmi konkret yükə müvafiq nüfuzetmə qabiliyyəti üçün hesab edilir və tryumun yerdə qalan boş tutumu üçün yük və nüfuzetmə qabiliyyəti 0.95-ə bərabər hesab edilir.

5 Yük markası haqqında 1966-cı il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın 27(7) sayılı qaydasına uyğun olaraq azaldılmış suüzəri bort üçün təyin edilmiş, 1 iyul 1999-cü il tarixdən əvvəl inşa edilmiş qalama (balker) yük gəmilərini, bu qaydanın 3 sayılı bəndinin tələblərinə cavab verdiyini hesab etmək olar.

6 A.514(13) sayılı qətnamə ilə dəyişikliklərlə A.320(IX) sayılı qətnamə ilə qəbul edilmiş Yük markası haqqında 1966-cı il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın 27 sayılı qaydasına bərabər səviyyədə tutulan (8) sayılı bəndin müddəalarına uyğun olaraq azaldılmış suüzəri bort təyin edilmiş qalama (balker) yük gəmilərinin müvafiq olaraq, 1, yaxud 2 sayılı bəndin tələblərinə cavab verdiyini hesab etmək olar.

7 27(8) of Əlavə B of Yük markası haqqında 1966-cı il tarixli Beynəlxalq Konvensiyaya dair 1988-ci il tarixli Protokolun B Əlavəsinin 27(8) sayılı qaydasının müddəalarına uyğun olaraq azaldılmış suüzəri bort üçün təyin edilmiş qalama (balker) yük gəmilərində subasmadan sonra tarazlılıq həmin Protokolun müddəalarını qarşılamalıdır.

5 sayılı qayda

Qalama (balker) yük gəmilərinin konstruksiyasının möhkəmliyi (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.170(79) sayılı qətnamə)

1 1 iyul 1999-cu il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, 150 m və daha uzun olan, 1,000 kq/m³ və yuxarı sıxlığa malik bərk qalama yükləri daşımaq üçün layihələndirilmiş qalama (balker) yük gəmiləri həmçinin, tryumdakı suyun mövcudluğu nəticəsində dinamik təsirləri və Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş tövsiyələri* nəzərə alaraq, bütün yüklənmə və ballast vəsiyyətlərində, su basmış vəziyyətdə gəmidən xaricdəki suyun səviyyəsi səbəbindən baş verə biləcək hər hansı subasmaya davam gətirmək üçün kifayət qədər möhkəmiyə malik olmalıdır.

2 1 iyul 2006-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, 150 m və daha uzun olan, təyin edilmiş yük markasında mərkəz xəttində sağ bucaqda, gəminin bortunun daxili üzündən B/5, yaxud 11.5 m çərçivəsində (hansı daha kiçik olarsa) yerləşmiş uzununa arakəsmənin hər hansı hissəsində qoşa örtüklü konstruksiyaya malik olan və 1,000 kq/m³ və yuxarı sıxlığa malik olan bərk qalama yükləri daşımaq üçün layihələndirilmiş qalama (balker) yük gəmiləri korpusun möhkəmliyi barədə 1 sayılı bəndin tələblərinə cavab verməlidir.

6 sayılı qayda

Qalama (balker) yük gəmiləri üçün quruluş və digər tələblər

1 1 iyul 1999-cü il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, 150 m və daha uzun olan of tək korpuslu, 1,780 kq/m³ və yuxarı sıxlığa malik olan bərk qalama yükləri daşıyan qalama (balker) yük gəmiləri 3 sayılı qaydada müəyyən edilmiş icra qrafikinə uyğun olaraq, aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir:

.1 burun hissəsinin ucunda yerləşən iki yük anbarı ilə ikinci dib arasındakı su keçirməyən köndələn arakəsmə tryumdakı suyun mövcudluğu nəticəsində dinamik təsirləri və Qalama (balker) yük gəmisində arakəsmənin və ikinci dibin möhkəmliyinə dair standartları nəzərə almaqla, burun hissəsinin ucunda yerləşən yük anbarını subasmaya davam gətirməsini təmin etmək üçün kifayət qədər möhkəmiyə malik olmalıdır. Bu qaydanın məqsədi üçün, Qalama (balker) yük gəmisində arakəsmənin və ikinci dibin möhkəmliyinə dair standartlar məcburi hesab edilir.

.2 su keçirməyən köndələn arakəsmənin, yaxud ikinci dibin su keçirməsinə qarşı müqaviməti ilə əlaqədar məsələnin zəruriliyini və həcmi nəzərə almaqla, 1.1 sayılı bəndin tələblərini qarşılamaq məqsədilə aşağıdakı məhdudiyyətləri nəzərə almaq olar:

.1 yük anbarları arasında ümumi yük bölgüsünə dair məhdudiyyətlər; və

.2 maksimal dedveyt üçün məhdudiyyətlər.

.3 1,780 kq/m³ və yuxarı sıxlığa malik olan bərk qalama yüklər daşdığı hər hansı zaman 1.1 sayılı bəndin tələblərini yerinə yetirmək məqsədilə yuxarıdakı 1.2.1 və 1.2.2 sayılı bəndlərdə verilmiş məhdudiyyətlərin birindən, yaxud hər ikisindən istifadə edən qalama (balker) yük gəmiləri üçün bu məhdudiyyət hər zaman qüvvədə olur.

2 1 iyul 2006-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, 150 m və daha uzun qoşa örtüklü konstruksiyaya malik olan qalama (balker) yük gəmiləri aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir:

.1 Qoşa örtüklü bortun əsas sərt tilə malik quruluşları yük anbarının ərazisində yerləşdirilməməlidir.

.2 Aşağıdakı müddəalar nəzərə alınmaqla hər hansı en kəsiyində xarici üz qabığı ilə daxili üz qabığı arasındakı məsafə bortun korpusuna perpendikulyar şəkildə ölçüldüyü zaman 1,000 mm-dən böyük olmalı deyil. Qoşa örtüklü konstruksiya elə olmalıdır ki, müayinə II-1/3-6 sayılı qaydada və sözügedən Texniki müddələrdə nəzərdə tutulmuş şəkildə əlçatımlı olsun.

.1 Aşağıdakı dəlikləri köndələn yığım sisteminin yuxarı və aşağı bims bucaqlarını və yığım sisteminin uzununa bims bucaqlarını çarpaz əlaqələr şəklində yerinə yetirməmək olar.

.2 qoşa örtüklü otaqdan boru xətləri, yaxud şaquli pilləkənlər kimi maneələr keçdiyi zaman sərbəst aralıq məsafəsinin (keçidin) minimal eni 600 mm-dən kiçik olmalı deyil.

.3 Daxili və/yaxud xarici üzləmə bərkidiciləri köndələn çərçivə konstruksiyasından ibarət olarsa, o halda, çərçivə konstruksiyaların daxili səthləri arasındakı sərbəst aralıq məsafəsi (keçid) 600 mm-dən kiçik olmalı deyil.

.4 Əgər daxili və/yaxud xarici üzləmə bərkidiciləri uzununa çərçivədən ibarət olarsa, o halda, çərçivələrin daxili səthləri arasındakı minimal aralıq məsafəsi (keçid) 800 mm-dən kiçik olmalı deyil. Gəminin silindr şəkilli haşiyəsindən xaricdə yerləşən yük anbarının uzunluğu boyunca olan bu aralıq məsafəsini (keçidi) azaltmaq mümkündür (əgər bu, korpusun konstruksiyasından irəli gələrsə) və bu, heç bir halda 600 mm-dən kiçik olmalı deyil.

.5 Yuxarıda sözügedən minimal aralıq məsafəsi daxili və xarici haşiyələrin üzərində daxili səthləri birləşdirən çərçivələrin fərz edilən xətləri arasında ölçülmüş ən qısa məsafədir.

3 Göyertə üzərindəki tanklar (əgər təchiz edilərsə) istisna olmaqla, yükün daşınması üçün qoşa örtüklü bortlardan istifadə edilməməlidir. (Bu sənəd tərəfindən ləğv edilib: Res.MSC.216(82) sayılı qətnamə; və yerdə qalan bəndlər müvafiq şəkildə yenidən nömrələnmişdir.)

4 1 iyul 2006-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, 150 m və daha uzun olan, 1,000 kq/m³ və yuxarı sıxlığa malik olan bərk qalama yükləri daşıyan qalama (balker) yük gəmilərində:

.1 yük anbarlarının strukturu elə olmalıdır ki, konstruksiyanın möhkəmliyini azalda biləcək zədələnmə halının baş verməsinə imkan verməmək üçün yükləmə əməliyyatlarına dair adi prosedurlara əməl etməklə bütün nəzərdə tutulan yükləri standart yüklənmə/boşaldılma avadanlıqları vasitəsilə yükləmək və boşaltmaq mümkün olsun.

.2 bortun korpus strukturu ilə korpus konstruksiyasının yerdə qalan hissəsi arasında effektiv fasiləsizlik təmin edilməlidir; və

.3 yük zonalarının strukturu elə olmalıdır ki, bir sərt tilə malik quruluş elementinin vahid uğursuzluğu (sırada çıxması) bərkidilmiş bütöv bölmələrin tamamilə dağılmasına gətirib çıxara biləcək digər strukturun dərhal sıradan çıxmasına səbəb olmasın.

7 sayılı qayda

Qalama (balker) yük gəmiləri üçün müayinə və texniki qulluq

(Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.170(79) sayılı qətnamə)

1 1 iyul 1999-cü il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, 150 m və daha uzun olan, tək korpuslu, yaşı 10, yaxud daha çox olan qalama (balker) yük gəmiləri ilə 1,780 kq/m³ və yuxarı sıxlığa malik olan bərk qalama yüklər daşınmamalıdır (əgər onlar aşağıdakı yoxlamalardan hər hansı birindən keçməmiş olarsa):

.1 XI-1/2 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, müayinələr ərzində genişləndirilmiş müayinə proqramlarına müvafiq olaraq dövrü yoxlama*; yaxud

.2 XI-1/2 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, müayinələr ərzində genişləndirilmiş müayinə proqramlarında dövrü yoxlamalar üçün tələb olunan eyni məsafədəki bütün yük anbarlarının müayinəsi.

2 Qalama (balker) yük gəmiləri II-1/3-1 sayılı qaydada və qalama (balker) yük gəmisinin baca örtüklərinin müayinəsi və texniki qulluğuna (təmirinə) dair

standartların tələblərinə cavab verməlidir – Sözügedən standartlar MSC.169(79) sayılı qətnamə ilə, Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla qəbul edilib və burada nəzərdə tutulur ki, o, bu Konvensiyanın Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır.

8 sayılı qayda

Qalama (balker) yük gəmilərinin tələblərinə əmələtmə (uyğunluq) barədə məlumatlar

(Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.170(79) sayılı qətnamə)

1 Kitabça VI/7.2 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, 4, 5, 6 və 7 sayılı qaydalara əməl edildiyini göstərmək üçün müvafiq şəkildə Administrasiya tərəfindən, yaxud onun adından təsdiq edilir

2 1,780 kq/m³ və yuxarı sıxlığa malik olan bərk qalama yüklərin daşınmasına tətbiq edilmiş hər hansı məhdudiyyət 6 və 14 sayılı qaydanın tələblərinə uyğun olaraq müəyyən edilir və 1 sayılı qaydada sözügedən kitabçaya qeyd edilir.

3 2 sayılı bəndin tətbiq edildiyi qalama (balker) yük gəmisinin mərkəzi hissəsində, sol bort və sağ bordda, gəminin korpusundan fərqli rəngdə, göyertənin xəttindən 300 mm aşağıda, 500 mm ölçüdə bərabər uzunluğa malik üçbucaqla işarələnir.

9 sayılı qayda

Yük anbarlarının (tryumların) layihə konfigurasiyasına görə 4.3 sayılı qaydanın tələblərinə cavab verməyən qalama (balker) yük gəmiləri üçün tələblər

(Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.170(79) sayılı qətnamə)

1 iyul 1999-cü il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, 4.3 sayılı qaydanın tətbiq məhdudiyyətlərinə aid edilən və kifayət sayda su keçirməyən köndələn arakəsmələri inşa edilməmiş qalama (balker) yük gəmilərinin yuxarıda göstərilən qaydanın tələblərinə cavab verməsi üçün Administrasiya onların aşağıdakı tələblərə cavab verməsi şərti ilə onlara 4.3 və 6 sayılı qaydaların tətbiqini könüllü şəkildə tətbiq edə bilər:

.1 burun hissəsinin ucunda yerləşən yük anbarı ilə əlaqədar olaraq, müayinələrin aparıldığı müddət ərzində genişləndirilmiş müayinə proqramları çərçivəsində illik yoxlama üçün həyata keçirilmiş müayinələr XI-1/2 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, yük anbarlarının aralıq yoxlaması üçün burada göstərilmiş müayinələrlə əvəz edilə bilər;

.2 Bütün yük anbarlarında və ya yük konveyerinin tunellərində quruducu qəliblərdəki suyun səviyyəsinin yüksəlməsi barədə Administrasiya tərəfindən XI-1/1 sayılı qaydanın müddəalarına uyğun olaraq təsdiq edilmiş, yaxud onun tərəfindən tanınmış təşkilat tərəfindən təsdiq edilmiş qəza-xəbərdarlıq siqnalları sistemində, müvafiq olduqda, naviqasiya körpüsündə səsli və görüntülü qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemində malikdir; və

.3 yük anbarının subasması üzrə spesifik ssenarilər üzrə müfəssəl informasiyaya malikdir. Bu informasiya Təhlükəsizliyin idarə olunması haqqında beynəlxalq (İSM) məcəllənin 8-ci bölməsinin müddəaları əsasında gəminin tərk edilməsinə dair hazırlıq tədbirlərinə dair müfəssəl göstərişlərlə müşayiət olunur və ekipajın təlim hazırlığı və təlim məşqləri üçün əsas qismində istifadə olunur.

10 sayılı qayda

Bərk qalama yükün sıxlığı haqqında bəyannamə

(Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.170(79) sayılı qətnamə)

1 150 m və daha uzun olan qalama (balker) yük gəmilərinə qalama yükləri yükləmədən əvvəl, yükü göndərən yükün sıxlığını bəyan etməli, habelə, VI/2 sayılı qaydanın tələb etdiyi informasiyanı təqdim etməlidir.

2 Əgər 6 sayılı qaydanın tətbiq edildiyi qalama (balker) yük gəmiləri vasitəsilə bir yükün daşınması nəzərdə tutularsa və əgər həmin gəmi 1,780 kq/m³ və yuxarı sıxlığa malik olan bərk qalama yüklərin daşınması üçün bütün müvafiq tələblərə cavab verməzsə, 1,250 kq/m³ –dən 1,780 kq/m³-dək sıxlığa malik olduğu bəyan edilmiş hər hansı yük akkreditə olunmuş test yoxlamasını keçirən təşkilat* tərəfindən yoxlanılmalıdır.

11 sayılı qayda

Yüklənməni müəyyən edən cihaz

(Digər hallar nəzərdə tutulmadıqda, bu qayda inşaat tarixindən asılı olmayaraq, qalama (balker) yük gəmiləri üçün tətbiq edilir)

1 Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş tövsiyəni nəzərə almaqla,* 150 m və daha uzun olan qalama (balker) yük gəmilərində yüklənməni müəyyən etmək məqsədilə kəsilmə qüvvəsi və bükülmə anı barədə məlumat vermək bacarığına malik cihaz quraşdırılmalıdır (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.170(79) sayılı qətnamə).

2 1 iyul 1999-cü il tarixdən əvvəl inşa edilmiş, 150 m və daha uzun olan qalama (balker) yük gəmiləri 1 iyul 1999-cu il tarixdən sonra gəminin birinci aralıq, yaxud dövrü yoxlamasından** gec olmayaraq 1 sayılı bəndin tələblərinə cavab verməlidir

3 1 iyul 2006 il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş, 150 m-dən kiçik olan qalama (balker) yük gəmilərində zədəsiz vəziyyətdə gəminin zədəyə qarşı davamlılığınə dair informasiyanı təmin etmək bacarığına malik yüklənməni müəyyən edən cihaz quraşdırılmalıdır. Zədəyə qarşı davamlılıq hesablamaları üçün kompüter proqramı təminatı Administrasiya tərəfindən təsdiq edilir və zədəyə qarşı davamlılıq haqqında təsdiq edilmiş informasiya*** ilə əlaqədar test yoxlamasından keçirilməsi məqsədləri ilə bağlı standart şərtlər təchiz edilir.

12 sayılı qayda

Tryuma, ballast tanklarına və quru otağa suyun dolması barədə qəza-xəbərdarlıq siqnalı (Bu qayda inşaat tarixindən asılı olmayaraq, qalama (balker) yük gəmiləri üçün tətbiq edilir)

1 Qalama (balker) yük gəmilərində aşağıdakı kimi, su səviyyəsi aşkarlayıcıları (datçikləri) quraşdırılmalıdır:

.1 hər bir yük anbarında - səsli və görüntülü qəza-xəbərdarlıq siqnalları, biri hər hansı yük otağında daxili dıbdən yuxarıdakı suyun səviyyəsi 0.5 m-ə çatan zaman və digəri isə yük anbarının 15%-dən az yüksəklikdə, lakin, 2 m-dən çox olmayaraq, səsli və görüntülü qəza-xəbərdarlıq siqnalları.

9.2 sayılı qaydanın tətbiq edildiyi qalama (balker) yük gəmilərində yalnız ikinci datçiki

quraşdırmaq olar. Yük anbarlarının korma hissəsinin ucunda su səviyyəsi aşkarlayıcıları quraşdırılmalıdır. Su ballastını qəbul etmək üçün istifadə edilən yük anbarlarında qəza-xəbərdarlıq signalını dövrədən ayıran cihazı quraşdırmaq olar. Vizual qəza-xəbərdarlıq signalı hər bir yük anbarında (tryumda) aşkar edilən iki müxtəlif su səviyyələrini aydın şəkildə fərqləndirməlidir;

.2 Toqquşma arakəsməsinin burun hissəsində yerləşən hər hansı ballast tankında II-1/12 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, maye tankın 10%-dən çox olmayan hissəsinə çatdığı zaman işə düşən səsli və görüntülü qəza-xəbərdarlıq signalı. Qeyd olunan tankdan ballast əməliyyatları zamanı istifadə edən zaman qəza-xəbərdarlıq signalını dövrədən ayıran cihazdan istifadə etmək olar; və (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.216(82) sayılı qətnamə),

.3 Zəncir qutusu istisna olmaqla, yük anbarının burun hissəsinin uc hissəsindəkə uzanan hər hansı quru, yaxud boş otaqda göyertənin altında su səviyyəsi 0,1 m-ə çatdığı zaman işə düşən səsli və görüntülü qəza-xəbərdarlıq signalı. Qeyd olunan qəza-xəbərdarlıq signalının gəminin maksimal su basımı həcmının 0.1%-ni keçməyən qapalı otaqlarda təchiz edilməsinə ehtiyac yoxdur.

2 1 sayılı bənddə müəyyən edilmiş səsli və görüntülü qəza-xəbərdarlıq signalı naviqasiya körpüsündə yerləşir.

3 1 iyul, 2004-cü il tarixdən əvvəl inşa edilmiş qalama (balker) yük gəmiləri 1 iyul 2004-cü il tarixdən sonra (hansı daha erkən baş verərsə) keçirilən illik yoxlama, aralıq yoxlaması, yaxud gəminin şəhadətnaməsinin yenilənməsi üçün yoxlamanın tarixindən gec olmayaraq bu qaydanın tələblərinə cavab verməlidir.

13 sayılı qayda

Ballast sistemlərinin istifadə imkanı*

(Bu qayda inşaat tarixindən asılı olmayaraq, qalama (balker) yük gəmiləri üçün tətbiq edilir)

1 Qalama (balker) yük gəmilərindəki toqquşma arakəsməsinin burun hissəsində yerləşmiş ballast tanklarının qurudulması və doldurulması vasitələri, yaxud hər hansı bir hissəsi burun hissəsinin ucunda yerləşən yük anbarında yerləşən quruducu quyular suüzəri borddan, yaxud üst tikili göyertələrdən keçmədən naviqasiya körpüsündən, yaxud əsas mühərrikləri idarəetmə postundan asanlıqla giriş imkanına malik olan qapalı məkandan işə salınmaq imkanına malik olmalıdır. Əgər qeyd olunan tanklara, yaxud quruducu qəliblərə xidmət göstərən borular toqquşma arakəsməsindən keçərsə, o halda, məsafədən idarə olunan güc ötürücüləri vasitəsilə klapanın istismarını həyata keçirmək olar (II-1/12 sayılı qaydada müəyyən edilmiş klapanın idarə edilməsi üçün alternativ qismində), bir şərtlə ki, klapanın idarəetmə elementləri bu qaydanın tələblərinə uyğun gəlsin. (Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.216(82) sayılı qətnamə)

2 1 iyul, 2004-cü il tarixdən əvvəl inşa edilmiş qalama (balker) yük gəmiləri 1 iyul 2004-cü ildən sonra, lakin, 1 iyul 2007-ci il tarixdən gec olmayaraq birinci aralıq yoxlamasının, yaxud gəminin şəhadətnaməsinin yenilənməsi üçün keçirilən yoxlamanın tarixindən gec olmayaraq, bu qaydaların tələblərinə cavab verməlidir.

14 sayılı qayda

Hər hansı boş yük otaqları ilə dənizə çıxmaq üçün məhdudiyyətlər

(Bu sənədlə əvəz olunub: Res.MSC.170(79) sayılı qətnamə)

Tək korpuslu, 150 m və daha uzun olan və 1,780 kq/m³ və yuxarı sıxlıqda yükləri daşıyan qalama (balker) yük gəmilərinin 5.1 sayılı qaydada müəyyən edilmiş hansı bir yük anbarı subasmaya davamlılıq tələblərinə və tək korpuslu qalama (balker) yük gəmilərinin bortunun konstruksiyasına dair standartların və meyarların tələblərinə (Təşkilat tərəfindən MSC.168(79), sayılı qətnamə ilə qəbul edilmiş Təşkilat tərəfindən mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla qəbul edilib və burada nəzərdə tutulur ki, o, bu Konvensiyanın Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır) cavab verməzsə, gəminin 10 yaşı tamam olduqdan sonra tam yüklənmiş vəziyyətdə dənizə çıxmamalıdır (əgər yük anbarlarından hər hansı biri yolverilən maksimal yük götürmə həddini 10%-dək keçərsə). Bu qayda üçün tətbiq edilən tam yüklənmiş vəziyyət təyin edilmiş müvafiq suüzəri borda gəminin dedveytinin 90%-nə bərabər, yaxud ondan ağır yük üçündür.

XIII FƏSİL (Əlavə edilib: Res.MSC.366(93) sayılı qətnamə)

UYĞUNLUĞUN YOXLANILMASI

Qayda 1

Anlayışlar

1 Audit yoxlaması dedikdə, audit meyarlarının hansı səviyyədə yerinə yetirildiyini müəyyən etmək məqsədilə audit sübutunun əldə edilməsi və onun obyektiv şəkildə qiymətləndirilməsi üçün sistemli, müstəqil və sənədləşdirilmiş proses nəzərdə tutulur.

2 Audit yoxlaması sistemi (sxemi) dedikdə, Təşkilat tərəfindən və Təşkilat tərəfindən işlənilib hazırlanmış təlimatları nəzərə almaqla,* Təşkilat tərəfindən təsis edilmiş BDT üzv dövlətinin audit yoxlaması sistemi (sxemi) nəzərdə tutulur.

3 "İcra Məcəlləsi" dedikdə, Təşkilat tərəfindən A.1070(28) nömrəli qətnamə ilə qəbul edilmiş, Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının Alətlərinin İcrası haqqında (III Məcəllə) Məcəllə nəzərdə tutulur.

4 Audit yoxlaması standartı dedikdə, İcra məcəlləsi nəzərdə tutulur.

Qayda 2 (Əlavə edilib Res.MSC.366(93) sayılı qətnamə)

Tətbiq dairəsi

Razılığa gələn Hökumətlər hazırki Konvensiyada nəzərdə tutulan vəzifə və öhdəliklərin icrası zamanı Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının Alətlərinin İcrası haqqında Məcəllənin müddəalarını yerinə yetiməlidirlər.

3 sayılı qayda (Əlavə edilib Res.MSC.366(93))

Uyğunluğun yoxlanılması

1 Hər bir Razılığa gələn hökumət bu konvensiyanın icrasının uyğunluğunu yoxlamaq üçün audit yoxlaması standartına uyğun olaraq Təşkilat tərəfindən dövri audit yoxlamalarına cəlb edilir.

2 Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatlar əsasında* Təşkilatın Baş Katibi audit yoxlaması sisteminin (sxeminin) həyata keçirilməsi cavabdehliyini daşıyır.

3 Hər bir Razılığa gələn hökumət əldə edilmiş nəticələrə dair tədbirlər görmək məqsədilə Təşkilat tərəfindən qəbul edilmiş təlimatlar* əsasında audit yoxlamasının və tədbirlər proqramının icrasını asanlaşdırmaq cavabdehliyini daşıyır.

4 Bütün Razılığa gələn hökumətlərin audit yoxlaması aşağıdakı kimi olmalıdır:

.1 Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatları nəzərə almaqla,* Təşkilatın Baş Katibi tərəfindən işlənib hazırlanmış ümumi sistemə əsaslanmış şəkildə; və

.2 Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatları nəzərə almaqla,* dövrü fasilələrlə həyata keçirmək.

XIV FƏSİL

QÜTB SULARINDA İSTİSMAR EDİLƏN GƏMİLƏR ÜÇÜN TƏHLÜKƏSİZLİK TƏDBİRLƏRİ

Qayda 1

Anlayışlar

Bu fəslin məqsədi üçün:

1 Qütb Məcəlləsi dedikdə, müqəddimədən və I-A və II-A hissələrindən və I-B və II-B hissələrindən ibarət olan, mümkün dəyişikliklər nəzərə alınmaqla, Dəniz Mühitinin Mühafizəsi Komitəsinin* MSC.385(94) sayılı qətnaməsi ilə qəbul olunmuş və aşağıdakı şərtləri özündə əks etdirən, Qütb sularında istismar edilən gəmilər haqqında beynəlxalq məcəllə nəzərdə tutulur:

.1 Qütb Məcəlləsinin müqəddimə və I-A hissəsinin təhlükəsizliklə əlaqədar müddəalarına dəyişikliklər bu Konvensiyanın Əlavəyə tətbiq edilən dəyişiklik prosedurları ilə əlaqədar onun I fəslindən başqa VIII maddənin müddəalarına uyğun olaraq qəbul edilir, qüvvəyə minir və qüvvədə qalır; və

.2 Qütb Məcəlləsinin I-B hissəsinə dəyişikliklər Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsi tərəfindən Prosedur Qaydalara uyğun olaraq qəbul edilir.

2 Antarktida rayonu dedikdə, en dairəsi 60° C olan dəniz rayonu nəzərdə tutulur.

3 Arktika suları dedikdə, bu ərazilərdə (koordinatlarda) yerləşən sular nəzərdə tutulur:

Xəttin şimalından en dairəsi 58°00'.0 N və uzunluq dairəsi 042°00'.0 W –dən en dairəsi 64°37'.0 N, uzunluq dairəsi 035°27'.0 W-dək və sonra xətdən uzanaraq 67°03'.9 N-dək, uzunluq dairəsi 026°33'.4 W və düz xətdən uzanaraq en dairəsi 70°49'.56 N və uzunluq dairəsi 008°59'.61 W-dək (Sørkapp, Jan Mayen) və Jan Mayenin cənub sahilindən 73°31'.6 N və 019°01'.0 E Bjørnøya adasınadək və sonra otrodromik xətt boyunca en dairəsi 68°38'.29 N və uzunluq dairəsi 043°23'.08 E (Kanin Nos Burnu) –dək və sonra Asiya Qitəsinin şimal sahilindən Bering Boğazınadək və sonra Bering Boğazından qərbədek en dairəsi 60° N-ə və İlpır qəsəbəsinədək və bundan sonra 60-cı Şimal paralelindən şərqə, və o cümlədən, Etolin Boğazınadək və sonra Şimali Amerika qitəsinin şimal sahilindən cənub en dairəsi 60° N-dək və sonra en dairəsi 60° N paraleli boyunca şərqdən en dairəsi 60° N-dək, uzunluq dairəsi 056°37'.1 W-dək və sonra en dairəsi 58°00'.0 N-dən, uzunluq dairəsi 042°00'.0 W-dək.

Qeyd: W-qərb; N- Şimal; E-Şərq; S-Cənub.

4 Qütb sularlı dedikdə, Arktika suları və/yaxud Antarktida rayonu nəzərdə tutulur.

5 "Konstruksiya edilmiş gəmi" dedikdə, kil hissəsinin əsası qoyulmuş, yaxud eyni inşaat mərhələsində olan gəmi nəzərdə tutulur.

6 Eyni inşaat mərhələsində dedikdə, aşağıdakılar nəzərdə tutulur:

.1 Konkret gəminin tikintisinin başlandığı asanlıqla müəyyən olunan; və

.2 Bu gəminin yığılmasına başlanılıb, bütün tikinti materialının ən azı 50 tonu, yaxud təxmini kütləsinin 1% faizini (hansı daha az olarsa), təşkil edir.

2 sayılı qayda

Tətbiqi

1 Digər xüsusi hallar nəzərdə tutulmadıqda, I fəslə müvafiq şəhadətnaməyə malik olan, qütb sularında istismar edilən gəmilərə tətbiq edilir.

2 1 yanvar 2017-ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilər 1 yanvar 2018-ci il tarixdən sonra gəminin birinci aralıq, yaxud gəminin şəhadətnaməsinin yenilənməsi üçün yoxlamaya** kimi Qütb Məcəlləsinin müvafiq tələblərinə cavab verməlidir.

3 Qütb Məcəlləsinin I-A hissəsinin tətbiq edilməsi prosesində Qütb Məcəlləsinin I-B hissəsi nəzərə alınmalıdır.

4 Bu fəsil Razılığa gələn hökumətə aid olan, yaxud bu müddət ərzində onun tərəfindən yalnız Hökumətin qeyri-kommersiya məqsədləri üçün istismar edilən və istifadə edilən gəmilər üçün tətbiq edilmir. Halbuki, razılığa gələn hökumətə aid olan, yaxud bu müddət ərzində onun tərəfindən yalnız Hökumətin qeyri-kommersiya məqsədləri üçün istismar edilən və istifadə edilən gəmilərin bu fəsil ilə mümkün qədər yetərli və praktiki cəhətdən mümkün qədər tez bir müddətdə uyğunlaşması təşviq edilir.

5 Bu fəsildə heç bir hal dövlətlərin beynəlxalq hüquq əsasında hüquqlarını, yaxud öhdəliklərini irəlicədən müəyyən etmir.

3 sayılı qayda

Bu fəslin tətbiq edildiyi gəmilər üçün tələblər

1 Bu fəslin tətbiq edildiyi gəmilər Qütb Məcəlləsinin müqəddimə hissəsində təhlükəsizliklə əlaqədar olan müddəasının və I-A hissəsinin tələblərinə cavab verməlidir I/7, I/8, I/9 və I/10 sayılı qaydanın tələblərinə əlavə olaraq, müvafiq şəkildə, həmin Məcəllədə nəzərdə tutulduğu kimi yoxlanılmalı və təsdiq edilməlidir

2 Bu fəslin 1 sayılı bəndinin müddəalarına uyğun olaraq verilmiş şəhadətnaməyə malik olan gəmi I/19 və XI-1/4 sayılı qaydalarda müəyyən edilmiş nəzarətə cəlb edilir. Bu məqsədlə qeyd olunan şəhadətnamə I/12, yaxud I/13 sayılı qaydalar əsasında verilmiş şəhadətnamə hesab edilir.

4 sayılı qayda

Alternativ konstruksiya və tədbir və qurğular (cihazlar)

1 Bu qaydanın məqsədi konstruksiyalar, mexanizmlər və elektrik qurğuları, yanğın təhlükəsizliyi və xilasetmə avadanlıqları və qurğuları üçün alternativ konstruksiya, tədbir

və qurğulara dair metodologiyanı təmin etməkdən ibarətdir.

2 Korpusun konstruksiyası, mexaniki və elektrik qurğuları, yanğın təhlükəsizliyi sisteminin konstruksiyası və qurğuları və eləcə də xilasetmə avadanlıqları (tədbirləri) və qurğuları Qütb Məcəlləsinin 3, 6, 7 və 8 sayı fəsillərində göstərilmiş tələblərdən kənarlaşa bilər, bir şərtlə ki, alternativ konstruksiya, tədbir və qurğular həmin fəsillərdə müəyyən edilmiş məqsədləri və müvafiq funksional tələbləri qarşılıq və bərabər təhlükəsizlik səviyyəsinin tələblərini təmin etsin.

3 Alternativ avadanlıqlar (tədbirlər) və qurğular Qütb Məcəlləsinin 3, 6, 7 və 8 sayı fəsillərində göstərilmiş tələblərdən kənarlaşdığı hallarda Təşkilat tərəfindən təsdiq edilmiş təlimatlar¹ əsasında sözügedən avadanlıqların (tədbirlərin) və qurğuların mühəndis-layihə təhlili (texniki təhlil), qiymətləndirilməsi və təsdiqi həyata keçirilməlidir.

4 Göstərilmiş tələblərdən kənarlaşan hər hansı alternativ avadanlıqlar (tədbirlər) və qurğular Qütb gəmisi şəhadətnaməsində və gəminin Qütb sularında istismarına dair təlimatnamədə qeyd edilməli və burada həmçinin, yol verilən kənarlaşma üçün texniki və istismar tədbirləri göstərilməlidir.

Əlavə 1

Gəmilərdə daşınması tələb olunan şəhadətnamələr və sənədlər*

(Qeyd: Gəmidə daşınması tələb olunan bütün şəhadətnamələr və sənədlər etibarlı olmalı və müvafiq beynəlxalq konvensiyanın, yaxud sənədin tələb etdiyi nümunəyə uyğun formada tərtib edilməlidir.)

Sıra N-si.	Mündəricat	İstinad edilən sənədlər
1	Sözügedən konvensiyanın tətbiq edildiyi bütün gəmilər	
	Tonnajının ölçülməsi haqqında beynəlxalq şəhadətnamə (1969) Tonnajının ölçülməsi haqqında beynəlxalq şəhadətnamə (1969) ümumi və xalis tutumu bu konvensiyaya müvafiq olaraq müəyyən edilmiş gəmilərə verilir.	Tonnajının ölçülməsi haqqında konvensiya, maddə 7
	Beynəlxalq yük markası haqqında Şəhadətnamə Beynəlxalq yük markası haqqında Şəhadətnamə Yük markası haqqında 1966-cı il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın müddəaları əsasında, bu Konvensiyaya 1988-ci il tarixli LL Protokoluna müvafiq olaraq yoxlamadan keçmiş və markalanmış gəmilərə verilir.	LL Konvensiyası, maddə 16; 1988 LL Protokolu, maddə 16
	Beynəlxalq yük markası öhdəliyindən azadolma haqqında şəhadətnamə	LL Konvensiyası, maddə 6; 1988 LL Protokolu, maddə 16

	<p>Beynəlxalq yük markası öhdəliyindən azadolma haqqında şəhadətnamə Yük markası haqqında konvensiyanın 6-cı maddəsinə, yaxud bu Konvensiyaya 1988-ci il tarixli LL Protokoluna müvafiq olaraq hər hansı gəmiyə verilir.</p>	
	<p>Boya örtüyü haqqında texniki pasport</p> <p>Boya örtüyü haqqında texniki pasport 150 m və daha uzun olan qalama (balker) yük gəmilərinin bütün növlərində və qoşa örtüklü bortları olan otaqlarında dəniz suyu üçün xüsusi olaraq təyin edilmiş ballast çənlərinə tətbiq edilən boya örtüyü sisteminin texniki şərtlərini, gəmi mülkiyyətçisinin boyama işinin, boyanan bölmələrin müfəssəl meyarlarını, işin xüsusiyyətlərini, müayinəni, texniki xidməti və təmiri özündə əks etdirir və o, gəmidə saxlanılır və mühafizəsi təmin edilir.</p>	<p>SOLAS 1974, qayda II-1/3-2; Bütün gəmi növlərində və qoşa örtüklü bortları of qalama (balker) yük gəmilərində xüsusi ayrılmış dəniz suyu ballast tanklarının qoruyucu təbəqələri üçün normativ göstəricilər - (MSC.215(82)) sayılı qətnamə</p>
	<p>İnşaat cizgiləri</p> <p>1 yanvar 2007-cı il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra inşa edilmiş gəmilərdə baş verən ardıcıl quruluş dəyişikliklərini əks etdirən inşaat üçün icra cizgilərindən və digər planlardan ibarət sənədlər toplusu sözügedən gəmilərdə saxlanmalıdır.</p>	<p>SOLAS 1974, qayda II-1/3-7; MSC/Circ.1135</p> <p>İnşaat üçün icra cizgilərinin gəmidə və sahilə qorunub saxlanılmasına haqqında</p>

	<p>Gəminin inşası haqqında qovluq</p> <p>Yük otaqlarında tək göyertəli, göyertə altı çənləri və bunker çənləri inşa edilmiş, 150 m və daha uzun olan neft tankerlərində və 150 m və daha uzun olan qalama (balker) yük gəmilərində (filiz daşıyan gəmilər və kombine edilmiş gəmilər istisna olmaqla) özündə spesifik məlumatları daşıyan Gəminin inşası haqqında qovluq saxlanılmalıdır:</p> <p>.1 tikinti müqaviləsi 1 iyul 2016-cı il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra bağlanmış;</p> <p>.2 tikinti müqaviləsi olmadıqda, 1 iyul 2017 - ci il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra kil hissəsinin təməli qoyulmuş, yaxud eyni inşaat mərhələsində olan; yaxud</p> <p>.3 tədarükü 1 iyul 2020-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra baş vermiş gəmilərin bütün istismar müddəti dövründə təhlükəsiz istismarını, texniki qulluğu və cari təmirini, əsaslı təmir işlərini və müayinəsini asanlaşdırmaq məqsədilə Gəminin inşası haqqında qovluq olmalıdır və bu qovluq qaydalara və təlimatlara uyğun olaraq yenilənməlidir.</p>	<p>SOLAS 1974, qayda II-1/3-10; MSC.1/Circ.1343</p> <p>Gəminin inşası haqqında qovluğa informasiya daxil etmək üçün təlimatlar haqqında</p>
	<p>Zədəyə qarşı davamlılıq haqqında informasiya</p> <p>Ölçüsündən asılı olmayaraq hər bir sərnişin gəmisi və 24 m və daha uzun olan hər bir yük gəmisi zədəyə qarşı davamlılıq haqqında informasiyanı verməyə cəlb edilir və onların zədəyə qarşı davamlılıq vəziyyəti müəyyən edilir. Zədələndikdən sonra zədəyə qarşı tələb olunan davamlılığı təmin etmək üçün dəyişən istismar şərtləri altında sözügedən davamlılıq haqqında düzgün təlimatlar əldə etmək imkanı yaratmaq məqsədilə sadə və sürətli prosedurlardan</p>	<p>SOLAS 1974, qaydalar II-1/5 və II-1/5-1; LL Konvensiyası;</p> <p>1988 LL Protokolu, 10 sayılı qayda</p>
	<p>istifadə etməklə, sözügedən davamlılıq haqqında məlumatlarla kapitan təmin edilir. Qalama (balker) yük gəmiləri üçün qalama (balker) yük gəmisinin kitabçasında tələb olunan məlumatı zədəyə qarşı davamlılıq haqqında informasiyada yerləşdirmək olar.</p>	

	<p>Zədələnmə hadisəsinin nəzarətə götürülməsi barədə planlar və bukletlər</p> <p>Kapitanın növbə köməkçisinin yardımı ilə naviqasiya körpüsündə hər bir göyərtə və anbar, su keçirməyən şöbələrin sərhədlərini, bağlayıcı vasitələr və hər hansı idarəetmə elementləri ilə birlikdə onların üzərində yerləşmiş dəlikləri, o cümlədən, subasmaya gətirib çıxaran hər hansı əyriliyin aradan qaldırılması üçün qurğuları aydın təsvir edən sxemlər daimi şəkildə sərgilənməli və yaxud hazır şəkildə əl altında olmalıdır. Yuxarıda adı çəkilən informasiyadan bəhs edən bukletlər hazır şəkildə gəminin komanda heyətinin sərəncamında olmalıdır.</p>	<p>SOLAS qayda MSC.1/Circ.1245</p>	<p>1974, II-1/19;</p>
	<p>Minimum təhlükəsiz şəkildə ekipajla komplektləşdirilməyə dair sənəd</p> <p>Konvensiyanın I fəslinin tətbiq edildiyi hər bir gəmiyə minimum təhlükəsiz şəkildə ekipajla komplektləşdirilmənin bir sübutu olaraq, Administrasiyaya müvafiq minimum təhlükəsiz şəkildə ekipajla komplektləşdirilməyə dair sənəd, yaxud ona bərabər digər sənəd verilir.</p>	<p>SOLAS qayda V/14.2</p>	<p>1974,</p>
	<p>Yanğın təhlükəsizliyi üzrə şəxsi heyətin təlim hazırlığına dair təlimatnaməsi</p> <p>Şəxsi heyətin təlim hazırlığına dair təlimatnamələri işçi dildə yazılır və hər bir ekipajın yeməxanasında və istirahət otağında, yaxud hər kayutunda yerləşdirilir. Bu təlimatnamələrdə II-2/15.2.3.4 sayılı qaydada tələb olunan göstərişlər və informasiya yer alır. Qeyd olunan informasiyanın hər hansı bir hissəsi təlimatnamə əvəzinə, audio-görüntü vasitələri formasında təchiz edilə bilər.</p>	<p>SOLAS qayda II-2/1 5.2.3</p>	<p>1974,</p>
	<p>Yanğına nəzarət planı/bukleti</p>	<p>SOLAS qaydalar</p>	<p>1974, II-2/15.2.4</p>

	<p>Gəminin komanda heyəti üzvlərinin idarə edilməsi üçün ümumi yerləşmə planları gəmidə daimi şəkildə nümayiş etdirilməlidir və burada hər bir göyörtə üçün idarəetmə postları, müxtəlif yanğından mühafizə bölmələri, o cümlədən, yanğın aşkarlayıcısı və yanğın qəza-xəbərdarlıq siqnalı sistemlər və yanğınsöndürmə vasitələrinin və s.-in xüsusiyyətləri aydın şəkildə əks olunmalıdır. Alternativ olaraq, Administrasiyanın razılığı əsasında, yuxarıda adı çəkilən təfərrüatlar bukletə daxil edilə bilər və həmin bukletin bir nüsxəsi hər bir komanda heyəti üzvünə verilməli və digər bir nüsxəsi isə gəmidə hər zaman əlçatımlı yerdə saxlanmalıdır. Planlar və bukletlər yenilənməlidir; hər hansı dəyişiklik praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər tez bir zamanda burada qeydə alınmalıdır. Yanğına nəzarət planlarının dublikatı, yaxud qeyd olunan planların yer aldığı buklet sahil-yanğınla mübarizə personalına kömək məqsədilə daim budkadan çöldə, nəzərəçarpacaq formada işarələnmiş, hava keçirməyən və hasarlanmış yerdə yerləşdirilməlidir.</p>	və II-2/15.3.2
	<p>Şəxsi heyətin təlim hazırlığı və təlim məşqlərinin qeydi</p> <p>Yanğından mühafizə üzrə təlim məşqləri III/19.3 və III/19.5 sayılı qaydaların müddəalarına müvafiq olaraq həyata keçirilir və qeydiyyatı aparılır.</p>	SOLAS 1974, qayda II-2/15.2.2.5
	<p>Yanğın təhlükəsizliyinə dair istismar xassəli buklet</p> <p>Yanğın təhlükəsizliyinə dair tələb olunan istismar xassəli bukletdə yanğın təhlükəsizliyi ilə əlaqədar gəminin təhlükəsiz şəkildə istismarına və yük əməliyyatlarına dair zəruri informasiya yer almalıdır. Bu buklet gəminin işçi dilində yazılır və hər bir ekipajın yeməxanasında və istirahət otağında, yaxud hər bir ekipajın kayutunda təchiz edilir. Bu bukleti II-2/15.2.3 sayılı qaydada tələb olunan yanğın təhlükəsizliyi üzrə şəxsi heyətin təlim hazırlığına dair təlimatnamələri ilə birləşdirmək mümkündür.</p>	SOLAS 1974, qayda II-2/16.2
	Texniki qulluq planları	SOLAS 1974,

	<p>Texniki qulluq planına II-2/14.2.2 sayılı qayda əsasında tələb olunan yanğından mühafizə sistemləri və yanğınla mübarizə sistemləri və ləvazimatları haqqında zəruri məlumatlar daxil edilir. Tankerlər üçün əlavə tələblər II-2/14.4 sayılı qaydada yer alıb.</p>	<p>qaydalar II-2/14.2.2 və II-2/14.4</p>
	<p>Şəxsi heyətin təlim hazırlığına dair təlimatnaməsi</p> <p>Şəxsi heyətin təlim hazırlığına dair bir neçə cilddən ibarət ola bilən təlimatnamə gəmidə xilasətmə vasitələri və insan həyatının mühafizəsinə dair ən yaxşı üsulların daha asan şəkildə başa düşülməsi üçün mümkün olduğu yerdə təsvirlərlə və terminlərlə birgə göstərişləri və informasiyanı özündə əks etdirməlidir. Qeyd olunan informasiyanın hər hansı bir hissəsi təlimatnamə əvəzinə, audio-görüntü vasitələri formasında təchiz edilə bilər.</p>	<p>SOLAS 1974, qayda III/35</p>
	<p>Dəniz naviqasiya xəritələri və naviqasiya nəşrləri</p> <p>Nəzərdə tutulmuş reys üçün dəniz naviqasiya xəritələri və naviqasiya nəşrləri uyğun və yenilənmiş formada olmalıdır. Elektron kartoqrafik naviqasiya və informasiya sistemi (ECDİS) həmçinin xəritənin daşınması ilə əlaqədar bu yarım-bəndin tələblərinə cavab verdiyi hesab olunur.</p>	<p>SOLAS 1974, qaydalar V/19.2.1.4 və V/27</p>
	<p>Siqnallar haqqında beynəlxalq məcəllə və İAMSAR təlimatnaməsi, III cild</p> <p>Radio qurğusu daşımağı tələb edilən bütün gəmilərdən Siqnallar haqqında beynəlxalq məcəlləni daşımaq tələb olunur; bütün gəmilər Beynəlxalq aviasiya və dənizdə axtarış və xilasətmə (İAMSAR) haqqında təlimat kitabının yenilənmiş III cildinin nüsxəsini daşmalıdır.</p>	<p>SOLAS 1974, qayda V/21</p>
	<p>Gəmiçilik fəaliyyətlərinin qeydləri</p> <p>Beynəlxalq reysləri həyata keçirən bütün gəmilər gəmiçilik fəaliyyətlərinin və insidentlərin o</p>	<p>SOLAS 1974, qaydalar V/26 və V/28.1</p>

	<p>cümlədən, təlim məşqlərinin və reysə çıxılmazdan əvvəl gəmidə test sınaqlarının qeydiyyatını aparmalıdır. Sözügedən məlumatlar gəmi kitabında qeyd edilməyə, onların qeydiyyatı Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş digər formada aparılmalıdır.</p>	
	<p>Manevr etmək bukleti</p> <p>Gəminin tormozlama vaxtı və məsafəsi və gəminin istiqamət hərəkətinin dəyişməsi barədə gəmidə sınaq zamanı bir neçə avarlı vinti olan, bir, yaxud bir neçə işləməyən avarlı vint ilə gedən, yaxud manevr edən gəminin qabiliyyətinin müəyyən edilməsi üzrə sınaqların nəticələri ilə birlikdə kapitanın istifadəsi, yaxud təyin edilmiş personal üçün qeydə alınmış məlumatlar olmalıdır.</p>	<p>SOLAS 1974, qayda II-1/28</p>
	<p>Materialların təhlükəsizliyinə dair məlumat siyahıları (MSDS)</p> <p>Dənizin gəmilərdən çirkləndirilməsinin qarşısının alınması haqqında 1973-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın 1978-ci il Protokolu ilə dəyişiklik edilmiş 1 sayılı Əlavəsinin 1 sayılı Qaydasında müəyyən edildiyi kimi, neft və ya yaxud duru yanacaq daşıyan gəmilərdə qalama şəklində neft məhsullarının yüklənməsindən və ya duru yanacağın bunkerlərə doldurulmasından əvvəl Təşkilat tərəfindən işlənilmiş hazırlanmış tövsiyələr* əsasında materialların təhlükəsizliyinə dair məlumat siyahıları təchiz edilməlidir.</p>	<p>SOLAS 1974, qayda VI/5-1; MSC.286(86) sayılı qətnamə</p>
	<p>AİS test yoxlaması aktı</p> <p>Avtomatik Tanıma Sistemi (AİS) təsdiq edilmiş müfəttiş, yaxud təsdiq edilmiş test yoxlamasından keçirilmə və ya xidmət stansiyaları tərəfindən illik test yoxlamasına cəlb edilir. Test yoxlaması aktının bir nüsxəsi gəmidə saxlanılmalı və MSC.1/Circ.1252-yə əlavə edilmiş nümunə formasına uyğun olmalıdır.</p>	<p>SOLAS 1974, qayda V/18.9; MSC.1/Circ.1252</p>

	<p>Kapitanlar, komanda heyətinin üzvləri üçün şəhadətnamələr və ya reyting balları</p> <p>Kapitanlar, komanda heyətinin üzvləri üçün şəhadətnamələr və ya reyting balları Dənizçilərin hazırlanmasına, onlara diplom verilməsinə və növbə çəkməyə dair 1978-ci il tarixli beynəlxalq konvensiyanın müddəalarına müvafiq olaraq, xidmət, yaş, tibbi sağlamlıq, təlim hazırlığı, ixtisaslar və imtahanlara dair tələblərə Administrasiyanı qane edəcək səviyyədə cavab verən namizədlərə verilir. Şəhadətnamələrin formatları STCW Məcəlləsinin A-I/2 sayılı bölməsində verilib. Şəhadətnamələrin əsli (məxsus olduğu şəxsin əsasında xidmət etdiyi) gəmilərdə saxlanmalıdır.</p>	<p>STCW 1978, maddə VI, qayda I/2; STCW Məcəlləsi, bölmə A-I/2</p>
	<p>İstirahət saatlarının hesabatı</p> <p>Dənizçilərin gəmidə gündəlik istirahət saatlarının qeydiyyatı aparılmalıdır.</p>	<p>STCW Məcəlləsi, bölmə A-VIII/1; Dənizdə Əməyə dair Konvensiya, 2006; Dənizçilərin iş saatları və gəmilərin ekipajlarının komplektləşdirilməsi haqqında konvensiya, 1996 (No.180);</p> <p>BDT/BƏT Dənizçilərin gəmidə iş saatlarının təşkili və dənizçilərin iş saatlarının tabellərinin və dənizçilərin iş saatlarının və istirahət saatlarının hesabat formalarının işlənilib hazırlanması üçün təlimatlar</p> <p>Qeyd: Dənizdə Əməyə dair 2006-cı il tarixli Konvensiya 20/08/2013 tarixdə qüvvəyə minir.</p>
	<p>Neftlə çirkləndirmənin qarşısının alınması haqqında beynəlxalq şəhadətnamə</p> <p>Neftlə çirkləndirmənin qarşısının alınması haqqında beynəlxalq şəhadətnamə yoxlamadan sonra MARPOL-un I Əlavəsinin 6 sayılı qaydasına uyğun olaraq, MARPOL-un digər Tərəflərinin yurisdiksiyası altında olan limanlara, yaxud dəniz terminallarına səfərə çıxan, ümumi tutumu 150 ton və daha çox olan hər hansı neft tankerinə və ümumi tutumu 400 ton və yuxarı olan hər hansı digər gəmiyə verilir</p>	<p>MARPOL Əlavə I, 7 sayılı qayda</p>

	Bu şəhadətnaməyə Neft tankerlərindən başqa, digər gəmilər üçün konstruksiya və avadanlıqlın aktı (Forma A), yaxud müvafiq olaraq, Neft tankerləri üçün konstruksiya və avadanlıqlın aktı (Forma B) əlavə edilir.				
	Neft əməliyyatları jurnalı Ümumi tutumu 150 ton və daha çox olan hər bir neft tankeri və hər bir ümumi tutumu 400 ton və daha çox olan hər bir gəmi (neft tankerlərindən başqa), Neft əməliyyatları jurnalı, I hissə (maşın otağı əməliyyatları) ilə təchiz edilir. Ümumi tutumu 150 ton və daha çox olan hər bir neft tankeri həmçinin Neft əməliyyatları jurnalı, II hissə (Yük/ballast əməliyyatları) ilə təchiz edilir.	MARPOL qaydalar	17	Əlavə və	I, 36
	Gəmilər vasitəsilə neftlə çirklənməyə dair fəvqəladə tədbirlər planı Ümumi tutumu 150 ton və daha çox olan hər bir neft tankeri və neft tankerlərindən başqa, ümumi tutumu 400 ton və daha çox olan hər bir gəmidə Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş Gəmilər vasitəsilə neftlə çirklənməyə dair fəvqəladə tədbirlər planı daşımalıdır.	MARPOL 37 sayılı MEPC.54(32), sayılı MEPC.86(44) sayılı		Əlavə sayılı	I, qayda; qətnamə; qətnamə ilə dəyişikliklərlə
	Çirkab sularla çirkləndirilmənin qarşısının alınması haqqında şəhadətnamə Çirkab sularla çirkləndirilmənin qarşısının alınması haqqında şəhadətnamə MARPOL IV Əlavənin 4 sayılı qaydasının müddəalarına müvafiq olaraq, sözügedən Əlavənin müddəalarına cavab verməsi tələb edilən MARPOL-un digər Tərəflərinin yurisdiksiyası altında olan limanlara, yaxud dəniz terminallarına səfərə çıxan hər hansı gəmiyə ilkin, yaxud gəminin şəhadətnaməsinin yenilənməsi üçün yoxlamandan sonra verilir.	MARPOL qayda MEPC/Circ.408		Əlavə	IV, 5;
	Tullantıların idarə edilməsi planı Ümumi tutumu 100 ton və daha çox olan hər bir gəmi və 15 və daha çox insanı daşımaq icazəsi verilmiş hər bir gəmidə tullantıların	MARPOL 10 sayılı MEPC.71(38); MEPC/Circ.317		Əlavə sayılı	V, qayda; qətnamə

	idare edilməsi planı olmalıdır.	
	<p>Tullantılarla əməliyyat jurnalı</p> <p>Ümumi tutumu 400 ton və daha çox olan hər bir gəmi a çox olan və 15 və daha çox insanı daşımaq icazəsi verilmiş və Konvensiyanın digər Tərəflərinin yurisdiksiyası altında olan limanlara, yaxud dəniz terminallarına səfərə çıxan hər bir gəmi və dənizin dibinin kəşfiyyatı və işlənməsi əməliyyatlarını həyata keçirən hər bir stasionar və üzən platforma Tullantılarla əməliyyat jurnalı ilə təchiz edilir.</p>	MARPOL Əlavə V, 10 sayılı qayda
	<p>Reys haqqında məlumat qeydiyyatı cihazı sistem – uyğunluq şəhadətnaməsi</p> <p>Reys haqqında məlumat qeydiyyatı cihazı sistemi, o cümlədən, bütün sensorlar illik fəaliyyət test yoxlamasına cəlb edilir. Bu test yoxlaması qeydə alınmış məlumatların dəqiqliyini, qeydiyyatın müddətini və alınmış məlumatların əks etdirilməsi imkanlarını təsdiq etmək məqsədilə təsdiq olunmuş test yoxlamasından keçirilmə stansiyaları tərəfindən həyata keçirilməlidir. Bundan əlavə, test yoxlamaları və müayinələr mühafizə konteynerinin və cihazın yerini müəyyən etmə qurğusunun xidmət imkanlarını müəyyən etmək məqsədilə həyata keçirilir. Yoxlama tarixini və tətbiq edilən normativ göstəriciləri əks etdirməklə, test yoxlamasından keçirilmə stansiyası tərəfindən verilmiş uyğunluq şəhadətnaməsinin bir nüsxəsi gəmidə saxlanılmalıdır.</p>	SOLAS 1974, qayda V/18.8
	<p>Yükün bərkidilməsi haqqında təlimatnamə</p> <p>Bərk və maye qalama yüklərdən başqa bütün yüklər, yük vahidləri və yük nəqliyyatı vahidləri Yüklərin bərkidilməsinə dair Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş təlimatnaməyə müvafiq olaraq bütün reys müddətində yüklənməli, yerləşdirilməli və bərkidilməlidir. Ro-ro otaqlarına malik gəmilərdə II-2/3.41 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, qeyd olunan yüklərin, yük vahidlərinin və yük nəqliyyatı vahidlərinin müvafiq şəkildə, Yüklərin bərkidilməsinə dair təlimatnamə vasitəsilə həyata keçirilməli və</p>	SOLAS 1974, qaydalar VI/5.6 və VII/5; MSC.1/Circ.1353

	<p>bu, gəminin yanalma körpüsündən çıxmadan öncə yerinə yetirilməlidir. Qalama şəklində daşınan bərk və maye yüklərdən başqa, digər yüklərin daşınmasını həyata keçirən gəmilərin bütün növlərində Yüklərin bərkidilməsinə dair təlimatnamənin Təşkilat tərəfindən işlənib hazırlanmış təlimatlara müvafiq olan bərabər standartta cavab verməsi tələb olunur.</p>	
	<p>Uyğunluq sənədi</p> <p>İSM Məcəlləsinin tələblərinə cavab verən hər bir şirkətə Uyğunluq sənədi verilir. Bu sənədin bir nüsxəsi gəmidə saxlanmalıdır.</p>	<p>SOLAS 1974, qayda IX/4; İSM Məcəlləsi, 13 sayılı bənd</p>
	<p>Təhlükəsizliyin idarə edilməsi Şəhadətnaməsi</p> <p>Təhlükəsizliyin idarə edilməsi Şəhadətnaməsi hər bir gəmiyə Administrasiya tərəfindən, yaxud Administrasiya tərəfindən tanınmış təşkilat tərəfindən verilir. Administrasiya, yaxud onun tərəfindən tanınmış təşkilat Təhlükəsizliyin idarə edilməsi Şəhadətnaməsini verməzdən öncə təhlükəsizliyin idarə edilməsinə dair təsdiq edilmiş sistemə müvafiq olaraq, şirkəti və onun gəmini idarəetmə metodunu yoxlayır.</p>	<p>SOLAS 1974, qayda IX/4; İSM Məcəlləsi, 13 sayılı bənd</p>
	<p>Gəminin mühafizəsinə dair beynəlxalq şəhadətnamə (İSSC), yaxud Gəminin mühafizəsinə dair müvəqqəti beynəlxalq şəhadətnamə hər bir gəmiyə Administrasiya tərəfindən, yaxud an onun tərəfindən tanınmış təşkilat tərəfindən gəminin SOLAS XI-2 Fəsil və İSPS Məcəlləsinin A hissəsinin dəniz təhlükəsizliyinə dair müddəalarına cavab verdiyini yoxlamaq üçün verilir. Müvəqqəti İSSC, İSPS Məcəlləsinin A hissəsinin 19.4 sayılı bölməsi əsasında verilir.</p>	<p>SOLAS 1974, qayda XI-2/9.1.1; İSPS Məcəlləsi, A hissəsi, bölmə 19 və əlavələr.</p>
	<p>Gəminin mühafizəsi planı və əlaqədar jurnallar (qeydlər)</p> <p>Hər bir gəmidə Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş Gəminin mühafizəsi planı olmalıdır. Bu plan İSPS Məcəlləsinin A hissəsindəki üç mühafizə səviyyəsini</p>	<p>SOLAS 1974, qayda XI-2/9; İSPS Məcəlləsi. A hissəsi, bölmələr: 9 və 10</p>

	<p>nəzərdə tutur. Gəminin mühafizəsi planında qaldırılmış aşağıdakı məsələlərlə əlaqədar qeydlər Administrasiya tərəfindən müəyyən olunmuş minimal müddət ərzində gəmidə saxlanmalıdır:</p> <p>.1 təlim hazırlığı, təlim məşqləri və çalışmaları;</p> <p>.2 təhlükəsizliyə qarşı təhdidlər və təhlükəsizliyin pozulması halları;</p> <p>.3 təhlükəsizliyin kobud şəkildə pozulması halları;</p> <p>.4 mühafizə səviyyəsində dəyişikliklər;</p> <p>5 Gəmiyə və ya gəminin olduğu, yaxud yerləşmiş olduğu, içərisində olduğu liman vasitələrinə qarşı spesifik təhdidlər kimi gəminin birbaşa mühafizəsi ilə əlaqədar xəbərlər;</p> <p>.6 təhlükəsizlik fəaliyyətlərinin daxili auditi və təhlilləri;</p> <p>.7 gəmi təhlükəsizliyinin qiymətləndirilməsinə dair dövri təhlillər;</p> <p>.8 gəminin mühafizəsi planının dövri təhlili;</p> <p>.9 plana edilən hər hansı dəyişikliyin həyata keçirilməsi; və</p> <p>.10 gəmidə təchiz olunmuş hər hansı təhlükəsizlik avadanlıqlarına texniki qulluq, onların kalibrlənməsi və test yoxlamasından keçirilməsi, o cümlədən, gəmi təhlükəsizlik xəbərdarlığı sisteminin test yoxlamasından keçirilməsi.</p>	
	<p>Gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalı (CSR)</p> <p>Bu Konvensiyanın I fəslinin tətbiq edildiyi hər bir gəmiyə Gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalı verilir. Gəminin tarixçəsinin fasiləsiz qeydiyyatı jurnalı orada qeydə alınmış məlumatlarla əlaqədar gəminin tarixçəsinə dair gəmi jurnalını təmin edir.</p>	<p>SOLAS 1974, qayda XI-1/5</p>
	<p>Çirklənmələrin qarşısının alınması sistemi</p>	<p>AFS Konvensiyası,</p>

	<p>üzrə beynəlxalq şəhadətnamə</p> <p>Stasionar, yaxud üzən platformalar, FSU-lar və FPSO-lar istisna olmaqla, ümumi tutumu 400 ton və yuxarı olan gəmilərə müayinə və yoxlamadan sonra Çirklənmələrin qarşısının alınması sistemləri jurnalı ilə birgə Çirklənmələrin qarşısının alınması sistemi üzrə beynəlxalq şəhadətnamə verilir.</p>	qayda 2(1) of əlavə 4
	<p>Çirklənmələrin qarşısının alınması sistemi haqqında bəyannamə</p> <p>Stasionar, yaxud üzən platformalar, FSU-lar və FPSO-lar istisna olmaqla, ümumi tutumu 400 ton və yuxarı olan gəmilər gəminin mülkiyyətçisi tərəfindən, yaxud gəminin mülkiyyətçinin səlahiyyətli nümayəndələri tərəfindən imzalanmış bəyannaməyə malik olmalıdır. Qeyd olunan bəyannamə müvafiq sənədlə müşayiət olunmalı (məsələn, boyanın mədaxil qəbzi və ya podratçının invoysu), yaxud müvafiq təsdiqə malik olmalıdır.</p>	AFS Konvensiyası, qayda 5(1), əlavə 4
	<p>Havanın çirkləndirilməsinin qarşısının alınmasına dair beynəlxalq şəhadətnamə</p> <p>1997-ci il tarixli Protokolun qüvvəyə minməsindən əvvəl inşa edilmiş gəmilərə Havanın çirkləndirilməsinin qarşısının alınmasına dair beynəlxalq şəhadətnamə verilir. Digər Tərəflərin yurisdiksiyası altında olan limanlara, yaxud dəniz terminallarına reysləri həyata keçirən, ümumi tutumu 400 ton və daha çox olan hər hansı gəmi və 1997-ci il tarixli Protokolun digər Tərəflərinin suverenliyi, yaxud yurisdiksiyası altında olan sularda reysləri həyata keçirən platformalar və qazma qurğularına Havanın çirkləndirilməsinin qarşısının alınmasına dair beynəlxalq şəhadətnamə verilir.</p>	MARPOL Əlavə VI, qayda 6
	<p>Beynəlxalq Enerji Səmərəliliyi Şəhadətnamə Digər Tərəflərin yurisdiksiyası altında olan limanlara, yaxud dəniz terminallarına reysləri həyata keçirmədən əvvəl, ümumi tutumu 400 ton və daha çox olan hər hansı gəmiyə 5.4 sayılı qaydanın müddəalarına uyğun olaraq, yoxlamadan sonra Beynəlxalq Enerji</p>	MARPOL Əlavə VI, qayda 6

	Səmərəliliyi Şəhadətnaməsi verilir.			
	<p>Ozondağıcı maddələrin qeydiyyatı jurnalı</p> <p>Enerji doldurucu sistemləri ozondağıcı maddələr daşıyan hər bir gəmiyə MARPOL Əlavə VI, qayda 6.1-ə uyğun olaraq, Ozondağıcı maddələrin qeydiyyatı jurnalını tutmaq tapşırılır.</p>	MARPOL qayda 12.6	Əlavə	VI,
	<p>Duru yanacağa keçid prosedurları və qeydiyyat kitabı</p> <p>(duru yanacağa keçid jurnalı)</p> <p>Emissiyaya nəzarət ərazisinə daxil olan, yaxud oranı tərk edən, MARPOL Əlavə VI, 14 sayılı qayda 3-ə əməl etmək üçün ayrı-ayrı neft yanacaqlarından istifadə edən gəmilərdə duru yanacağa keçidin necə baş verdiyini göstərən yazılı prosedur olmalıdır. Hər hansı duru yanacağa keçid əməliyyatı başa çatdığı zaman, emissiyaya nəzarət ərazisinə daxil olmadan əvvəl, yaxud qeyd olunan ərazidən çıxdıqdan sonra sözügedən əməliyyata başlandığı zaman hər bir tankda aşağı kükürlü neft yanacağına həcmi, eləcə də tarix, saat və gəminin koordinatları Administrasiya tərəfindən müəyyən edildiyi kimi, sözügedən qeydiyyat jurnalına daxil edilir.</p>	MARPOL 14.6 sayılı qayda	Əlavə	VI,
	<p>İnsineratorlar üçün istehsalçının istismar təlimatnaməsi</p> <p>MARPOL Əlavə VI, qayda 16.6.1-in tələblərinə müvafiq olaraq, istehsalçının istismar təlimat kitabçası ilə birgə insineratorlar quraşdırılır və sözügedən kitabça avadanlığın yanında saxlanılır.</p>	MARPOL qayda 16.7	Əlavə	VI,
	<p>Bunker çatdırılma qeydi və tipik nümunə</p> <p>Təchiz edilən duru yanacağına bunker çatdırılma qeydi və tipik nümunəsi MARPOL Əlavə VI, qaydalar 18.6 və 18.8.1-ə uyğun olaraq gəmidə saxlanılır.</p>	MARPOL qaydalar və 18.8.1	Əlavə	VI, 18.6
	Gəminin Enerji Səmərəliliyini İdarəetmə planı (SEEMP)	MARPOL 22	Əlavə saylı	VI, qayda;

	<p>Güc mexanizminin növündən asılı olmayaraq, ümumi tutumu 400 ton və daha çox olan bütün gəmilər (platformalar, o cümlədən, FPSO-lar və FSU-lar və qazma qurğuları istisna olmaqla) Gəminin spesifik Enerji Səmərəliliyini İdarəetmə planına (SEEMP) uyğun olaraq gəmidə saxlanılır. Bu, gəminin təhlükəsizliyin idarə edilməsi sisteminin (SMS) bir hissəsini təşkil edə bilər.</p>	MEPC.1/Circ.795
	<p>EEDI Texniki pasportu</p> <p>MARPOL, Əlavə VI, qaydalar 2.25 –dən 2.35-dək üzrə bir, yaxud daha çox sayda kateqoriyaya aid edilən gəmilərə tətbiq edilir.</p>	MARPOL Əlavə VI, qayda 20
	<p>Texniki pasport</p> <p>Gəmidə quraşdırılan hər bir dəniz dizel mühərriki texniki pasportla təchiz edilir. Texniki pasport mühərrikin sertifikatı üçün müraciət edən tərəfindən hazırlanır və Administrasiya tərəfindən təsdiq edilir və mühərrikin bütün istismar dövrü ərzində mühərrikin yanında olması tələb edilir. Texniki pasport, Texniki Məcəllənin 2.4.1 sayılı bəndində müəyyən edilmiş məlumatları özündə daşınmalıdır.</p>	NOx Texniki Məcəlləsi, 2.3.4 sayılı bənd
	<p>Mühərrik parametrlərinin qeydiyyatı kitabı (jurnalı)</p> <p>mühərrik parametrlərinin yoxlanılması metodundan Texniki Məcəllənin 6.2 sayılı bəndinə müvafiq olaraq uyğunluğun yoxlanılması üçün istifadə edildiyi zaman ilkin sertifikatlaşdırmadan sonra əgər mühərrikin nizamlanması və ya modifikasiyası işləri icra edilərsə, qeyd olunan nizamlanma və ya modifikasiyası işləri haqqında qeydlər Mühərrik parametrlərinin qeydiyyatı kitabına daxil edilir.</p>	NOx Texniki Məcəlləsi, 2.3.7 sayılı bənd
	<p>Azadolma (istisna) şəhadətnaməsi¹</p> <p>Bu qaydaların müddəaları əsasında gəmiyə güzəşt edildiyi zaman yuxarıda sadalanan şəhadətnamələrə əlavə olaraq, Azadolma (istisna) şəhadətnaməsi adlanan</p>	SOLAS 1974, qayda I/12; 1988 SOLAS Protokolu, qayda I/12

	<p>şəhadətnamə verilir.</p> <p>¹ SLS.14/Circ.115, Add.1, Add.2 və Add.3 Azadolma (istisna) şəhadətnaməsinin verilməsi bölməsinə istisna edin.</p>	
	<p>LRİT uyğunluğun test yoxlaması aktı</p> <p>Uyğunluğun test yoxlamasının icrası məqbul hesab edilərsə, Administrasiya tərəfindən, yaxud Administrasiyanın adından bu test yoxlamasını aparan ASP tərəfindən Uyğunluğun test yoxlaması aktı verilir və həmin akt MSC.1/Circ.1307, əlavə 2-də göstərilmiş nümunəyə uyğun olmalıdır.</p>	<p>SOLAS 1974, qayda V/19-1; MSC.1/Circ.1307</p>
	<p>Səs-küyün müayinəsi aktı</p> <p>Dinamik təchiz edilmiş gəmilər, yüksək sürət gəmiləri, balıqçı gəmiləri, boru çəkən lixter gəmiləri (barjlar), özühərəkətdən səyyar üzən qazma qurğuları, ticarətlə məşğul olmayan gəzinti qayıqları, döyüş gəmiləri və hərbi nəqliyyat gəmiləri, mexaniki vasitələrlə işləməyən gəmilər, boru daşıyan gəmilər, dirək vuran gəmilər və dib dərinləşdirici gəmilər istisna olmaqla, ümumi tutumu 1,600 ton və ya daha çox olan yeni gəmilərə tətbiq edilir. A səs-küyün müayinəsi aktı hər zaman gəmidə qalır və ekipaj üzvləri üçün əlçatımlı olur. Mövcud gəmilər üçün bu bölməyə istinad edin: "Məcburi olmayan digər şəhadətnamələr və sənədlər– Səs-küyün müayinəsi aktı" (A.468(XII)).</p>	<p>SOLAS 1974, qayda II-1/3-12; Gəmilərdə səs-küyün səviyyəsi haqqında məcəllə, bölmə 4.3</p> <p>Qeyd: Yuxarıdakı məcburi tələblərin 1/7/2014 tarixdə qüvvəyə minməsi gözlənilir.</p>
	<p>İnsanları suyun səthindən qaldırılması üçün gəmi üzrə spesifik planlar və prosedurlar</p> <p>Bütün gəmilər İnsanları suyun səthindən qaldırılması üçün gəmi üzrə spesifik planlar və prosedurlara malik olmalıdır. 1 iyul 2014-cü il tarixindən əvvəl inşa edilmiş gəmilər, mühafizə avadanlıqları haqqında 1 iyul 2014-cü ildən sonra həyata keçirilməli olan (hansı daha tez baş verərsə) ilk dövrü yoxlama, yaxud şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlama tarixinədək bu tələbə cavab verməlidir. III/26.4 sayılı qaydanın tələblərinə cavab verən ro-ro sərnişin gəmiləri həmçinin, bu qaydanın</p>	<p>SOLAS 1974, III/17-1 sayılı qayda; MSC.346(91) sayılı qətnamə; MSC.1/Circ.1447</p> <p>Qeyd: Yuxarıdakı məcburi tələblərin 1/7/2014 tarixdə qüvvəyə minməsi gözlənilir.</p>

	tələblərinə uyğun hesab olunur. Bu planlar və prosedurlar İSM Məcəlləsinin 8 sayılı bəndinin tələb etdiyi fəvqəladə hallar üzrə hazırlıq tədbirləri planının bir hissəsi hesab edilir.	
2	Yuxarıdakı 1 sayılı bənddə sadalanan şəhadətnamələrə əlavə olaraq, sərnişin gəmilərində olmalıdır:	
	<p>Sərnişin gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə</p> <p>Sərnişin gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə adlı şəhadətnamə ilkin, yaxud gəminin şəhadətnamənin yenilənməsi üçün yoxlamadan sonra SOLAS 1974, II-1, II-2, III, IV və V fəsillərin müvafiq tələblərinə və bu qaydaların hər hansı digər müvafiq tələblərinə cavab verən sərnişin gəmisinə verilir. Sərnişin gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnaməyə daimi şəkildə Sərnişin gəmilərinin avadanlıqları haqqında Akt (forma P) birləşdirilir.</p>	SOLAS 1974, I/12; 1988 SOLAS Protokolu, qayda I/12
	<p>Xüsusi daşımalar həyata keçirən sərnişin gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə, Xüsusi daşımalar həyata keçirən sərnişin gəmiləri üçün yer tələbləri haqqında şəhadətnamə</p> <p>Xüsusi daşımalar həyata keçirən sərnişin gəmiləri üçün yer tələbləri haqqında şəhadətnamə, 1973-cü il tarixli, Xüsusi daşımalar həyata keçirən sərnişin gəmiləri üçün yer tələbləri haqqında Protokol əsasında verilir.</p>	STP 71, qayda 5 SSTP 73, qayda 5
	Bu konvensiyanın I fəslinin tətbiq edildiyi Sərnişin gəmiləri üçün axtarış və xilasetmə əməliyyatlarında əməkdaşlıq planı fəvqəladə hallar baş verdiyi təqdirdə müvafiq axtarış və xilasetmə xidmətləri ilə əməkdaşlıq məqsədilə gəmidə olmalıdır.	SOLAS 1974, qayda V/7.3
	İstismar məhdudiyyətlərinin siyahısı Sərnişin gəmisinin istismarına dair bütün məhdudiyyətlərin siyahısı, o cümlədən, SOLAS qaydalarının hər hansı birinin icrasında azad etmələrin, istismar ərazilərində məhdudiyyətlərin, hava	SOLAS 1974, qayda V/30

	şəraitinin məhdudiyyətlərinin, dəniz şəraitinin məhdudiyyətlərinin, yolverilən yüklərdə, diferentdə, sürətdə məhdudiyyətlərin və Administrasiya tərəfindən tətbiq edildiyindən, yaxud layihələndirmə və ya inşaat mərhələsində müəyyən edilməsindən asılı olmayaraq digər məhdudiyyətlərin siyahısı bu konvensiyanın I fəslinin tətbiq edildiyi sərnişin gəmilərində olmalıdır.	
	Kapitanlar üçün qərar qəbul etməyə dəstək sistemi Bütün sərnişin gəmilərinin naviqasiya körpüləri fəvqəladə halların idarə olunmasına dair qərar qəbul etməyə dəstək sistemi ilə təchiz edilir.	SOLAS 1974, qayda III/29
3	Yuxarıdakı 1 sayılı bənddə sadalanan şəhadətnamələrə əlavə olaraq, yük gəmilərində bu sənədlər olmalıdır:	
	Yük gəmisinin quruluşunun təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə Yük gəmisinin quruluşunun təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə adlı sənəd ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan, SOLAS 1974, I/10 sayılı qaydada müəyyən edilmiş yük gəmiləri üçün tələbləri qarşılıyan və yanğınsöndürmə ləvazimatları (vasitələri) və yanğına nəzarət planlarında nəzərdə tutulmuş tələblərdən başqa, II-1 və II-2 sayılı fəsillərin tətbiq edilən digər tələblərinə cavab verən yük gəmilərində keçirilən yoxlamadan sonra həmin gəmilərə verilir.	SOLAS 1974, qayda I/12; SOLAS Protokolu, qayda I/12
	Yük gəmisinin avadanlıq üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə Yük gəmisinin avadanlıq üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə adlı sənəd ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan, SOLAS 1974, II-1 və II-2, III və V fəsillərin və hər hansı digər müvafiq tələbləri qarşılıyan yük gəmilərində keçirilən yoxlamadan sonra həmin gəmilərə verilir. Yük gəmisinin avadanlıq üzrə təhlükəsizliyi	SOLAS 1974, qayda I/12; SOLAS Protokolu, qayda I/12

	<p>haqqında şəhadətnamə üçün Avadanlıqlar haqqında Akt (forma E) daimi şəkildə qovluğa daxil edilməlidir.</p>	
	<p>Yük gəmisinin radio avadanlığı üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə</p> <p>Yük gəmisinin radio avadanlığı üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə adlı sənəd ümumi tutumu 300 ton və daha çox olan, həm də xilasetmə avadanlıqlarında istifadə edilən radio qurğusu ilə təchiz edilmiş, SOLAS 1974, IV fəslin tələblərini və hər hansı digər müvafiq tələbləri qarşılayan yük gəmilərində keçirilən yoxlamadan sonra həmin gəmilərə verilir. Yük gəmisinin radio avadanlığı üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə ucun Avadanlıqlar haqqında Akt (forma R) daimi şəkildə qovluğa daxil edilməlidir.</p>	<p>SOLAS 1974, qayda I/12, GMDSS dəyişiklikləri ilə müvafiq dəyişikliklər edilib; 1988 SOLAS Protokolu, qayda I/12</p>
	<p>Yük gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə</p> <p>Yük gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə adlanan sənəd yoxlamadan sonra, SOLAS 1988 Protokolu ilə dəyişiklik edilmiş SOLAS 1974, II-1, II-2, III, IV və V fəsillərinin müvafiq tələblərinə və digər müvafiq tələblərinə cavab verən yük gəmisinə aşağıdakı sənədlərə alternativ olaraq verilir:</p> <p>Yük gəmisinin quruluşunun təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə, Yük gəmisinin avadanlıq üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə və Yük gəmisinin radio avadanlığı üzrə təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə. Yük gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə üçün Avadanlıqlar haqqında Akt (forma C) daimi qovluğa daxil edilməlidir.</p>	<p>1988 SOLAS Protokolu, qayda I/12</p>
	<p>Dənli yüklərin daşınmasına icazə haqqında sənədi və dənli yüklərin yüklənməsi haqqında təlimatnamə</p> <p>Bu icazə sənədi Dənli yüklərin qalama (qabsız) şəkildə təhlükəsiz daşınması haqqında beynəlxalq məcəlləyə uyğun olaraq yüklənən hər bir gəmiyə verilir.</p>	<p>SOLAS 1974, qayda VI/9; Dənli yüklərin qalama (qabsız) şəkildə təhlükəsiz daşınması haqqında beynəlxalq məcəllə, bölmə 3</p>

	<p>Kapitana bu məcəllənin zədəyə qarşı davamlılığa dair tələblərini qarşılamaq imkanı yaratmaq üçün bu sənəd Dənli yüklərin yüklənməsi haqqında təlimatnaməni müşayiət etməli, yaxud ona daxil edilməlidir.</p>	
	<p>Neftlə çirklənmədən vurulan zərəərə görə mülki məsuliyyətin sığorta və ya digər maliyyə təminatı haqqında şəhadətnamə</p> <p>Sığorta və ya digər maliyyə təminatının qüvvədə olduğunu təsdiq edən bu şəhadətnamə qalama yük qismində 2,000 tondan artıq neft yükü daşıyan hər bir gəmiyə verilir. Sözügedən şəhadətnamə CLC konvensiyasının VII maddəsinin 1-ci bəndinin tələblərinin qarşalandığını müəyyən etdikdən sonra gəminin qeydiyyatda olduğu dövlətin müvafiq hakimiyyət orqanı tərəfindən verilir, yaxud təsdiq edilir.</p>	<p>CLC 1969, maddə VII</p>
	<p>Bunker yanacağı ilə çirklənmə nəticəsində vurulan zərəərə görə mülki məsuliyyətlə bağlı sığorta və ya digər maliyyə təminatı haqqında şəhadətnamə</p> <p>Sığorta və ya digər maliyyə təminatının bu konvensiyanın müddəalarına müvafiq olaraq qüvvədə olduğunu təsdiq edən bu şəhadətnamə konvensiyanın tərəfi olan dövlətin müvafiq hakimiyyət orqanı tərəfindən 7-ci maddənin 1-ci bəndinin tələblərinə əməl edildiyi müəyyən olunduqdan sonra ümumi tutumu 1,000 tondan artıq olan hər bir gəmiyə verilir.</p> <p>Konvensiya tərəfi olan dövlətdə qeydiyyatda olan gəmi ilə əlaqədar olaraq, qeyd olunan sertifikat gəminin qeydiyyatda olduğu dövlətin müvafiq hakimiyyət orqanı tərəfindən verilir, yaxud təsdiq edilir; Konvensiya tərəfi olan dövlətdə qeydiyyatda olmayan gəmi ilə əlaqədar olaraq, qeyd olunan sertifikat Konvensiya tərəfi olan hər hansı dövlət tərəfindən verilə, yaxud təsdiq edilə bilər;</p> <p>Tərəf dövləti 2 sayılı bənddə qeyd edilən şəhadətnamənin verilməsi üçün təsisata, yaxud tanınmış təşkilata səlahiyyət verə bilər.</p>	<p>Bunker Konvensiyası 2001, maddə 7</p>

	<p>Neftlə çirkənmədən vurulan zərərə görə mülki məsuliyyətin sığorta və ya digər maliyyə təminatı haqqında şəhadətnamə</p> <p>Sığorta və ya digər maliyyə təminatının qüvvədə olduğunu təsdiq edən bu şəhadətnamə 1992-ci il CLC konvensiyasının müddəalarına müvafiq olaraq qalama yük qismində 2,000 tondan artıq neft yükü daşıyan hər bir gəmiyə Razılığa gələn dövlətin müvafiq hakimiyyət orqanı Konvensiyanın VII maddəsinin 1-ci bəndinin tələblərinin qarşılandığını müəyyən etdikdən sonra hər bir gəmiyə verilir. Razılığa gələn dövlətdə qeydiyyatda olan gəmi ilə əlaqədar olaraq, qeyd olunan sertifikat gəminin qeydiyyatda olduğu həmin dövlətin müvafiq hakimiyyət orqanı tərəfindən verilir, yaxud təsdiq edilir; Razılığa gələn dövlətdə qeydiyyatda olmayan gəmi ilə əlaqədar olaraq, qeyd olunan sertifikat hər hansı Razılığa gələn dövlətin hakimiyyət orqanı tərəfindən verilir, yaxud təsdiq edilə bilər;</p>	<p>CLC 1992, maddə VII</p>
	<p>Genişləndirilmiş yoxlama hesabatı sənədi</p> <p>Qalama (balker) yük gəmiləri və neft tankerləri Qalama (balker) yük gəmilərinin və neft tankerlərinin müayinləri zamanı genişləndirilmiş müayinə proqramlarına dair rəhbər qaydalara dəyişikliklərin qəbul edilməsinə dair (A.744(18) sayılı qətnamənin A və B Əlavələrinin 6.2 və 6 sayılı bəndlərinin tələblərinə uyğun olan yoxlama hesabatı sənədinə və yardımçı sənədlərə malik olmalıdır.</p> <p>Qeyd: 2011-ci il ESP Məcəlləsinin əlavə A/əlavə B, hissə A/hissə B, 6.2 və 6.3 sayılı bəndlərində qeyd edilən qalama (balker) yük gəmiləri və neft tankerləri üçün yoxlama hesabatı sənədi və yardımçı sənədlərə baxın.</p>	<p>SOLAS 1974, qayda XI-1/2; A.744(18) sayılı qətnamə</p> <p>Qeyd: 2011-ci il ESP Məcəlləsinin 1/1/2014 tarixdə qüvvəyə minəcəyi və A.744(18) sayılı qətnaməni əvəz edəcəyi gözlənilir.</p>
	<p>Sonuncu ballast reysi zamanı neftin boşaldılması və nəzarətinin qeydiyyat sistemi</p> <p>Ümumi tutumu 150 ton və daha çox olan hər bir neft tankeri MARPOL Əlavə I, 4 və 5 of 3 sayılı bəndlərin müddəalarını nəzərə alaraq, Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş</p>	<p>MARPOL Əlavə I, 31 sayılı qayda</p>

	<p>formada neftin boşaldılması və nəzarətinin qeydiyyat sistemi jurnalı ilə təchiz edilir. Hər bir dəniz mili üçün litr hesabı ilə boşaldılmanın və cəmi boşaldılmış həcm və yaxud neftin tərkibi və boşaldılma sürətini fasiləsiz qeyd edən qeydiyyat qurğusu sistemlə birgə quraşdırılmalıdır. Sözügedən qeyd vaxt və həcm cəhətdən asanlıqla müəyyən edilmək imkanına malik olmalı və ən azı üç il saxlanılmalıdır.</p>	
	<p>Neftin boşaldılması və nəzarətinin qeydiyyatına (ODMC) dair istismar təlimatnaməsi</p> <p>Hər bir neft tankeri Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş istismar təlimatnaməsinə uyğun olaraq, sistemin istismar göstərişləri ilə birgə neftin boşaldılması və nəzarətinin qeydiyyatı sistemi ilə təchiz edilir.</p>	<p>MARPOL Əlavə I, 31 sayılı qayda; A.496(XII) sayılı qətnamə; A.586(14) sayılı qətnamə; MEPC.108(49) sayılı qətnamə</p>
	<p>Yük haqqında məlumat</p> <p>Yükü göndərən təşkilat kapitana, yaxud onun nümayəndəsinə yükləmə əməliyyatından əvvəl yük haqqında yazılı formada müvafiq informasiyanı verir. Qalama (balker) yük gəmilərində yükün sıxlığı haqqında məlumat yuxarıdakı informasiyada yer alıb.</p>	<p>SOLAS 1974, qaydalar VI/2 və XII/10; MSC/Circ.663</p>
	<p>Gəminin konstruksiyasına giriş üzrə təlimat</p> <p>Bu qayda ümumi tutumu 500 ton və daha çox olan neft tankerlərinə və IX/1 sayılı qaydada müəyyən edildiyi kimi, ümumi tutumu 20,000 ton və daha çox olan və 1 yanvar 2006-cı il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş qalama (balker) yük gəmilərinə tətbiq edilir. Ümumi və müfəssəl müayinələr və metal qalınlığının ölçülməsi işlərinin aparılması üçün gəmiyə giriş vasitələri Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş Gəminin konstruksiyasına giriş üzrə təlimatda təsvir edilir və həmin təlimatın yenilənmiş nüsxəsi gəmidə saxlanılır.</p>	<p>SOLAS 1974, qayda II-1/3-6</p>
	<p>Qalama (balker) yük gəmisi haqqında kitabça</p>	<p>SOLAS 1974, VI/7 və XII/8 sayılı qaydalar; Bərk qalama yüklərinin təhlükəsiz</p>

	<p>Kapitana bərk qalama yüklərin yüklənməsi və boşaldılması zamanı gəminin korpusuna həddindən artıq gərginlik düşməsinin qarşısını almaq imkanı yaratmaq üçün SOLAS VI/7.2 sayılı qaydada sözügedən kitabça təchiz edilməlidir. Kitabça VI/7.2 sayılı qaydanın tələb etdiyi kimi, SOLAS 4, 5, 6 və 7 sayılı qaydalara əməl edildiyini göstərmək üçün müvafiq şəkildə Administrasiya tərəfindən, yaxud onun adından təsdiq edilir. Ayrı-ayrı bukletlərə əlavə olaraq, tələb olunan informasiya may zədəyə qarşı davamlılıq bukletində də yerləşdirilə bilər.</p>	<p>şəkildə yüklənməsi, boşaldılması və yerləşdirilməsinə dair nizamnamə (BLU Məcəlləsi)</p>
	<p>Xam neftlə yuyulma sisteminin istismarı və avadanlıqlar üzrə təlimatnamə (COW təlimatnaməsi)</p> <p>Xam neftlə yuyulma sistemləri ilə təchiz edilmiş hər bir gəmi sistem və avadanlıqlar haqqında müfəssəl məlumat verən və istismar prosedurlarını müəyyən edən istismarı və avadanlıqlar üzrə təlimatnamə ilə təchiz edilir. Qeyd olunan təlimatnamə Administrasiyanı qane edəcək səviyyədə olmalı və MARPOL, Əlavə I, qayda 35-də adı çəkilən texniki xassələrə uyğun informasiyanı özündə daşmalıdır.</p>	<p>MARPOL Əlavə I, 35 sayılı qayda; MEPC.81(43) sayılı qətnamə</p>
	<p>Vəziyyətin qiymətləndirilməsi sxemi (CAS) üzrə uyğunluq bəyannaməsi, CAS yekun hesabat və təhlil jurnalı</p> <p>Hər bir tankərə Administrasiya tərəfindən Vəziyyətin qiymətləndirilməsi sxeminin (CAS) tələblərinə uyğun olaraq və bu qaydaların tələblərin uyğun olaraq yoxlama aparılmış hər bir tankərə uyğunluq bəyannaməsi verilir. Bundan əlavə, uyğunluq bəyannaməsinin verilməsi üçün Administrasiya tərəfindən təhlil edilmiş CAS yekun hesabatının bir nüsxəsi və müvafiq təhlil jurnalının bir nüsxəsi uyğunluq bəyannaməsinə müşayiət etmək üçün gəmidə saxlanılır.</p>	<p>MARPOL Əlavə I, qayda 20 və 21; MEPC.94(46) sayılı qətnamə; MEPC.99(48) sayılı qətnamə; MEPC.112(50) sayılı qətnamə; MEPC.131(53) sayılı qətnamə; MEPC.155(55) sayılı qətnamə</p>
	<p>Arakəsmə və zədəyə qarşı davamlılıq haqqında informasiya</p> <p>MARPOL, Əlavə I, 28 sayılı qaydanın tətbiq edildiyi hər bir neft tankeri bu qayda</p>	<p>MARPOL Əlavə I, 28 sayılı qayda</p>

	<p>tərəfindən müəyyən edilən zədəyə qarşı davamlılıq meyarlarına uyğun gəlməsi üçün bu qaydaların müddəalarına və gəminin imkanları haqqında məlumatlara uyğunluğu təmin etmək üçün zəruri olan yükləmə və yükün paylanması haqqında təsdiq edilmiş məlumatlarla təmin edilir.</p>	
	<p>STS istismar planı və STS əməliyyatlarının qeydləri</p> <p>STS əməliyyatlarını həyata keçirən hər hansı tanker 1 yanvar 2011-ci il tarixdə, yaxud bu tarixdən sonra gəmidə keçirilən birinci illik, aralıq, yaxud gəminin şəhadətnaməsinin yenilənməsi üçün yoxlamanın tarixindən gec olmayaraq STS əməliyyatlarını (STS əməliyyatları Planı) icra etmək üsullarını əks etdirən plana malik olmalıdır. Hər bir neft tankerinin STS əməliyyatları Administrasiya tərəfindən təsdiq edilməlidir. STS əməliyyatları planı gəminin işçi dilində yazılmalıdır. STS əməliyyatlarının qeydləri üç il gəmidə saxlanılır və müayinə məqsədilə hər zaman hazır vəziyyətdə olmalıdır.</p>	<p>MARPOL Əlavə I, 41 sayılı qayda</p>
	<p>VOC İdarəetmə planı</p> <p>MARPOL Əlavə VI, qayda 15.1-in tətbiq edildiyi xam neft daşıyan tankerində VOC İdarəetmə planı olmalı və bu planı icra etməlidir.</p>	<p>MARPOL Əlavə VI, qayda 15.6</p>
4	<p>Yuxarıda 1 və 3 sayılı bölmələrdə sadalanan şəhadətnamələrə əlavə olaraq, qalama şəklində (tökmə üsulu ilə), maye halında olan zərərli kimyəvi maddələri daşıyan hər hansı gəmidə olmalıdır:</p>	
	<p>Maye halında olan zərərli maddələrin tökmə üsulu ilə daşınması üçün çirkləndirmənin qarşısının alınması haqqında beynəlxalq şəhadətnamə (NLS Şəhadətnaməsi)</p> <p>Maye halında olan zərərli maddələrin tökmə üsulu ilə daşınması üçün çirkləndirmənin qarşısının alınması haqqında beynəlxalq şəhadətnamə (NLS Şəhadətnaməsi) MARPOL, Əlavə II, qayda 8-in müddəalarına uyğun olaraq, MARPOL-un</p>	<p>MARPOL Əlavə II, 8 sayılı qayda</p>

	<p>digər Tərəflərinin yurisdiksiyası altında olan limanlara, yaxud terminallara reysləri həyata keçirən, maye halında olan zərərli maddələrin tökmə üsulu ilə daşınmasını həyata keçirən hər hansı bir gəmiyə verilir.</p> <p>Kimyəvi maddələr daşıyan tankerlərlə əlaqədar olaraq, Qalama kimyəvi yüklər haqqında məcəllənin və Qalama kimyəvi yüklər haqqında beynəlxalq məcəllənin müddəaları əsasında müvafiq şəkildə, Təhlükəli kimyəvi maddələrin tökmə üsulu ilə daşınması üçün yararlılıq haqqında şəhadətnamə və Təhlükəli kimyəvi maddələrin tökmə üsulu ilə daşınması üçün yararlılıq haqqında beynəlxalq şəhadətnamə verilir və sözügedən şəhadətnamələr NLS Şəhadətnaməsi kimi eyni hüquqi qüvvəyə malikdir və qanuni şəkildə tanınır.</p>	
	<p>Yükün qeydiyyatı jurnalı</p> <p>Maye halında zərərli maddələrin tökmə üsulu ilə daşınmasını həyata keçirən gəmilər gəminin rəsmi qeydiyyat jurnalının (kitabının) bir hissəsi kimi, yaxud Əlavə II-yə əlavə II sənədində müəyyən edilmiş formada Yükün qeydiyyatı jurnalı ilə təchiz edilir.</p>	<p>MARPOL Əlavə II, qayda 15.2</p>
	<p>Metodlar və qurğular haqqında təlimat kitabı (P və A təlimat kitabı)</p> <p>Maye halında zərərli maddələrin tökmə üsulu ilə daşınmasına icazə verilmiş hər bir gəmi Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş Metodlar və qurğular haqqında təlimat kitabına malik olmalıdır.</p>	<p>MARPOL Əlavə II, 14 sayılı qayda; MEPC.18(22) sayılı qətnamə</p>
	<p>Maye halında olan zərərli maddələrlə dənizin çirklənməsi ilə mübarizə üzrə fəvqəladə tədbirlər planını</p> <p>Maye halında zərərli maddələrin tökmə üsulu ilə daşınmasına icazə verilmiş, ümumi tutumu 150 ton və daha çox olan hər bir gəmi Administrasiya tərəfindən təsdiq edilmiş Maye halında olan zərərli maddələrlə mübarizə üzrə fəvqəladə tədbirlər planına malik olmalıdır.</p>	<p>MARPOL Əlavə II, 17 sayılı qayda</p>
5	Yuxarıda 1 və 3 sayılı bölmələrdə sadalanan	

	şəhadətnamələrə əlavə olaraq, hər hansı kimyəvi maddələr daşıyan tankerdə bu sənədlər olmalıdır:	
	<p>Təhlükəli kimyəvi maddələrin tökmə üsulu ilə daşınması üçün yararlılıq haqqında şəhadətnamə</p> <p>Təhlükəli kimyəvi maddələrin tökmə üsulu ilə daşınması üçün yararlılıq haqqında şəhadətnamə adlanan sənəd bu məcəllənin müvafiq tələblərinə cavab verən, beynəlxalq reysləri həyata keçirən, kimyəvi maddələr daşıyan tankerlərin ilkin, yaxud dövrü yoxlamasından sonra həmin tankerlərə qalama kimyəvi yüklər haqqında məcəllənin əlavəsində müəyyən edilmiş nümunə formasına uyğun olaraq verilir.</p> <p>Qeyd: Bu Məcəllənin icrası MARPOL, Əlavə II-yə uyğun olaraq, 1 iyul 1986-cı il tarixdən əvvəl inşa edilmiş kimyəvi maddələr daşıyan tankerlər üçün məcburidir.</p>	BCH Məcəlləsi, bölmə 1.6; BCH Məcəlləsi, bu qətnamə ilə dəyişiklik edilib: MSC.18(58) sayılı qətnamə, bölmə 1.6
	<p>Təhlükəli kimyəvi maddələrin tökmə üsulu ilə daşınması üçün yararlılıq haqqında beynəlxalq şəhadətnamə</p> <p>Təhlükəli kimyəvi maddələrin tökmə üsulu ilə daşınması üçün yararlılıq haqqında beynəlxalq şəhadətnamə adlanan sənəd bu məcəllənin müvafiq tələblərinə cavab verən, beynəlxalq reysləri həyata keçirən, kimyəvi maddələr daşıyan tankerlərin ilkin, yaxud dövrü yoxlamasından sonra həmin tankerlərə qalama kimyəvi yüklər haqqında beynəlxalq məcəllənin əlavəsində müəyyən edilmiş nümunə formasına uyğun olaraq verilir.</p> <p>Qeyd: Bu Məcəllənin icrası SOLAS 1974, VII fəsil və MARPOL, Əlavə II-yə uyğun olaraq, 1 iyul 1986-cı il tarixdən əvvəl inşa edilmiş kimyəvi maddələr daşıyan tankerlər üçün məcburidir.</p>	IBC Məcəlləsi, bölmə 1.5; IBC Məcəlləsi, bu qətnamələrlə dəyişiklik edilib: MSC.16(58) və MEPC.40(29) sayılı qətnamələr, bölmə 1.5
6	Yuxarıda 1 və 3 sayılı bölmələrdə sadalanan şəhadətnamələrə əlavə olaraq, hər hansı qaz daşıyan tankerdə bu sənədlər olmalıdır:	
	Maye qazların tökmə üsulu ilə daşınması	GC Məcəlləsi, bölmə 1.6

	<p>üçün yararlılıq haqqında şəhadətnamə</p> <p>Maye qazların tökmə üsulu ilə daşınması üçün yararlılıq haqqında şəhadətnamə adlanan bu sənəd bu məcəllənin müvafiq tələblərinə cavab verən, beynəlxalq reysləri həyata keçirən, qaz daşıyan tankerlərin ilkin, yaxud dövrü yoxlamasından sonra həmin tankerlərə qaz daşıyan tankerlər haqqında məcəllənin əlavəsində müəyyən edilmiş nümunə formasına uyğun olaraq verilir.</p>	
	<p>Maye qazların tökmə üsulu ilə daşınması üçün yararlılıq haqqında beynəlxalq şəhadətnamə</p> <p>Maye qazların tökmə üsulu ilə daşınması üçün yararlılıq haqqında beynəlxalq şəhadətnamə adlanan bu sənəd bu məcəllənin müvafiq tələblərinə cavab verən, beynəlxalq reysləri həyata keçirən, qaz daşıyan tankerlərin ilkin, yaxud dövrü yoxlamasından sonra həmin tankerlərə qaz daşıyan tankerlər haqqında beynəlxalq məcəllənin əlavəsində müəyyən edilmiş nümunə formasına uyğun olaraq verilir.</p> <p>Qeyd: Bu Məcəllənin icrası SOLAS 1974, VII fəslinə uyğun olaraq, 1 iyul 1986-cı il tarixdən əvvəl inşa edilmiş qaz daşıyan tankerlər üçün məcburidir.</p>	
7	<p>Yuxarıda 1 və 2, yaxud 3 sayılı bölmələrdə sadalanan şəhadətnamələrə əlavə olaraq, hər hansı yüksəksürətli gəmində bu sənədlər olmalıdır:</p>	
	<p>Yüksəksürətli gəmilərin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə</p> <p>Yüksəksürətli gəmilərin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə adlı sənəd müvafiq şəkildə, 1994 HSC Məcəlləsi, yaxud 2000 HSC Məcəlləsinin tələblərinə cavab verən ilkin, yaxud gəminin şəhadətnaməsinin yenilənməsi üçün yoxlama başa çatdıqdan sonra sözügedən kateqoriyalara verilir.</p>	<p>SOLAS 1974, X/3; Məcəlləsi, 1.8;</p> <p>1994 HSC Məcəlləsi, bölmə 1.8</p> <p>2000 HSC Məcəlləsi, bölmə 1.8</p>
	<p>Yüksəksürətli gəminin istismarına icazə sənədi</p> <p>Yüksəksürətli gəminin istismarına sənədi</p>	<p>1994 HSC Məcəlləsi, bölmə 1.9;</p> <p>2000 HSC Məcəlləsi,</p>

	adlanan sənəd 1994 HSC Məcəlləsi, 1.2.2-dən 1.2.7-dək olan bəndlərin, yaxud 2000 HSC Məcəlləsinin tələblərinə cavab verən kəmərlərə verilir.	bölmə 1.9
8	Yuxarıda 1 və 2, yaxud 3 sayılı bölmələrdə sadalanan şəhadətnamələrə əlavə olaraq, hər hansı təhlükəli yükləri daşıyan gəmində bu sənədlər olmalıdır:	
	Təhlükəli yüklər daşıyan gəmi üçün xüsusi tələblərə uyğunluq haqqında sənəd Qalama şəklində daşınan bərk təhlükəli yüklər istisna olmaqla, şəhadətnamə məhdud miqdarda 6.2 və 7 kateqoriyasına məxsus olan və təhlükəli yüklər kimi müəyyən edilmiş yüklər üçün tələb edilmir.	SOLAS 1974, qayda II-2/19.4
9	Yuxarıda 1 və 2, yaxud 3 sayılı bölmələrdə sadalanan şəhadətnamələrə əlavə olaraq, qablaşdırılmış formada təhlükəli yükləri daşıyan hər hansı gəmində bu sənədlər olmalıdır:	
	Təhlükəli yüklər haqqında manifest, yaxud yerləşdirilmə planı Təhlükəli yükləri qablaşdırılmış formada (taralarda) daşıyan hər bir gəmi İMDG Məcəlləsinin təsnifatının müvafiq müddəalarına uyğun olaraq, təhlükəli yükləri və onların gəmidə yerləşdirilməsini əks etdirən siyahıya, yaxud manifestə və ya yerləşdirilmə planına malik olmalıdır. Qalama şəklində, bərk formada olan təhlükəli yükləri daşıyan hər bir gəmi təhlükəli yükləri və onların gəmidə yerləşdirilməsini əks etdirən siyahıya, yaxud manifestə və ya yerləşdirilmə planına malik olmalıdır. Xüsusi siyahının, yaxud manifestin əvəzinə, gəmidə olan bütün təhlükəli yüklərin sinfini və yerləşdiyi məkanı əks etdirən müfəssəl yerləşdirilmə planından istifadəyə icazə verilir. Bu sənədlərin hər birinin bir nüsxəsi liman dövlətinin icra qurumu tərəfindən təyin edilmiş şəxsə, yaxud təşkilatın istifadəsi	SOLAS 1974, qaydalar VII/4.5 və VII/7-2; MARPOL 1974, Əlavə III, 4 sayılı qayda

	məqsədlə yola düşməzdən əvvəl həmişə hazır vəziyyətdə olmalıdır.	
10	Yuxarıda 1 və 2, yaxud 3 sayılı bölmələrdə sadalanan şəhadətnamələrə əlavə olaraq, İNF yükləri daşıyan hər hansı gəmində bu sənədlər olmalıdır:	
	Şüalanmış maye nüvə yanacağı yükünü daşımaq üçün yararlılıq haqqında şəhadətnamə İNF yükünü daşıyan gəmi, SOLAS qaydalarının hər hansı digər tətbiq edilən tələbləri ilə yanaşı, Gəmilərdə qablaşdırılmış şəkildə, işlənmiş nüvə yanacağının, plutoniumun və yüksək radioaktivliyə malik nüvə tullantılarının təhlükəsiz şəkildə daşınmasına dair beynəlxalq məcəllənin (İNF məcəlləsi) tələblərinə cavab verməli, yoxlamadan keçirilməli və İNF yükünü daşımaq üçün yararlılıq haqqında beynəlxalq şəhadətnamə ilə təchiz edilməlidir.	SOLAS 1974, VII/16; İNF Məcəlləsi (MSC.88(71) sayılı qətnamə), 1.3 sayılı bənd
11	Yuxarıda 1 və 2, yaxud 3 sayılı bölmələrdə sadalanan şəhadətnamələrə əlavə olaraq, İNF yükləri daşıyan hər hansı nüvə gəmisində bu sənədlər olmalıdır:	
	Yük gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə, yaxud Sərnişin gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamənin yerinə, müvafiq olaraq, Nüvə mühərrikli yük gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə, yaxud Nüvə mühərrikli sərnişin gəmisinin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə. Nüvə mühərrikli hər bir gəmiyə SOLAS, VIII Fəslin tələb etdiyi şəhadətnamə verilir.	SOLAS 1974, qayda VIII/10
Məcburi olmayan digər şəhadətnamələr və sənədlər		
	Xüsusi təyinatlı gəmilər	
	Xüsusi təyinatlı gəmilərin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə	A.534(13) sayılı qətnamə, MSC/Circ.739 sayılı müvafiq dəyişikliklərlə; 2008 SPS Məcəlləsi (

	<p>Xüsusi təyinatlı gəmilərin təhlükəsizliyi haqqında məcəllənin Preambula hissəsinin 7 sayılı bəndində müəyyən edilmiş SOLAS Şəhadətnamələri ilə yanaşı 1.6 sayılı bəndinin müddəalarına müvafiq olaraq yoxlamadan sonra xüsusi təyinatlı gəmilərə Xüsusi təyinatlı gəmilərin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə verilir. Bu şəhadətnamənin müddəti və möhləti SOLAS 1974-də yük gəmiləri üçün müvafiq müddəalarla tənzimlənir. Əgər a şəhadətnamə ümumi tutumu 500 tondan az olan xüsusi təyinatlı gəmiyə verilərsə, bu şəhadətnamədə 1.2 sayılı bəndin tələblərinə uyğun olaraq hansı istisnalara malik olduğu göstərilməlidir.</p>	<p>MSC.266(84)) sayılı qətnamə, SOLAS 1974, I/12; qayda 1988 SOLAS Protokolu, qayda I/12</p>
	Dəniz təchizatı gəmiləri	
	<p>Dəniz təchizatı gəmisi üçün uyğunluq sənədi Bu uyğunluq sənədi gəminin Dəniz təchizatı gəmilərinin layihələndirilməsi və inşasına dair rəhbər qaydaların (2006) müddəalarına uyğunluğu təsdiq edildikdən sonra ona verilir.</p>	<p>MSC.235(82) sayılı qətnamə</p>
	<p>Dəniz təchizat gəmiləri üçün yararlılıq haqqında şəhadətnamə;</p> <p>Qeyd olunan yükləri daşıyan zaman dəniz təchizatı gəmilərində "Dəniz təchizatı gəmilərində qalama şəklində təhlükəli və zəhərli maddələrin məhdud miqdarda daşınması və işlədilməsinə dair təlimatlara" uyğun olaraq yararlılıq haqqında şəhadətnamə olmalıdır. Əgər dəniz təchizatı gəmisi yalnız zəhərli maye maddələri daşıyarsa, o halda, Yararlılıq Şəhadətnaməsinin əvəzinə, həmin gəmiyə müvafiq şəkildə təsdiq edilmiş Maye halında olan zərərli maddələrin tökmə üsulu ilə daşınması üçün çirkləndirmənin qarşısının alınması haqqında beynəlxalq şəhadətnamə verilir.</p>	<p>A.673(16) sayılı qətnamə; MARPOL Əlavə II, qayda 13(4)</p>
	İdarəetmə sistemləri	
	<p>İdarəetmə sistemlərin təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə</p>	<p>A.536(13) sayılı qətnamə, bölmə 1.6</p>

	<p>Administrasiya tərəfindən, yaxud lazımi qaydada səlahiyyət verilmiş hər hansı şəxs və ya təşkilat tərəfindən İdarəetmə sistemlərinin təhlükəsizliyinə dair bu məcəllənin tələblərinə uyğun olaraq idarəetmə sisteminin yoxlanılmasından və ya müayinəsindən sonra sözügedən şəhadətnamə verilir. Hər bir halda, Administrasiya bu şəhadətnaməyə görə tam məsuliyyət daşıyır.</p>	
	<p>Sualtı sərnişin gəmisi</p>	
	<p>Sualtı sərnişin gəmisi üçün təhlükəsizliyə əmələtmə haqqında şəhadətnamə</p> <p>Sərnişinləri sualtı ekskursiyalar zamanı daşımaq üçün sualtı gəmidən adaptasiya edilmiş və bir atmosferdə, yaxud bir atmosfer təzyiqdə kabinəsi olan sualtı gəmilər üçün tətbiq edilir. Təhlükəsizliyə əmələtmə haqqında şəhadətnaməyə Administrasiya tərəfindən layihələndirilmə və inşaat sənədi əlavə edilir.</p>	<p>MSC/Circ.981, müvafiq dəyişikliklərlə, MSC/Circ.1125</p>
	<p>Dinamik təchiz edilmiş gəmi</p>	
	<p>Dinamik təchiz edilmiş gəminin quruluşu və avadanlığı haqqında şəhadətnamə</p> <p>Dinamik təchiz edilmiş gəminin mühafizəsi haqqında məcəllənin 1.5.1(a) sayılı bəndinə müvafiq olaraq verilir.</p>	<p>A.373(X) sayılı qətnamə, bölmə 1.6</p>
	<p>Özühərəkətdən səyyar üzən qazma qurğuları</p>	
	<p>Özühərəkətdən səyyar üzən qazma qurğusunun təhlükəsizliyi haqqında şəhadətnamə</p> <p>Bu şəhadətnamə Özühərəkətdən səyyar üzən qazma qurğularının quruluşu və avadanlıqları haqqında məcəllənin (1979), yaxud 1 may 1991-ci il tarixdə, yaxud həmin tarixdən sonra inşa edilmiş qurğular üçün Qazma qurğularının quruluşu və avadanlıqları haqqında məcəllənin (1989) müddəalarına uyğun olaraq aparılmış yoxlamadan sonra verilir .</p>	<p>A.414(XI) sayılı qətnamə, bölmə 1.6; A.649(16) sayılı qətnamə, bölmə 1.6; A.649(16) sayılı qətnamə, bu qətnamə ilə dəyişiklik edilib: MSC.38(63), bölmə 1.6; 2009 MODU məcəlləsi (A.1023(26)) sayılı qətnamə</p>

	Ekranoplan (WİG) gəmisi	
	Ekranoplan gəmisi üçün təhlükəsizlik şəhadətnaməsi WİG gəmisi üçün təhlükəsizlik şəhadətnaməsi adlanan sənəd sözügedən gəminin WİG gəmisi üçün aralıq təlimatlarının müddəalarına uyğun şəkildə ilkin, yaxud gəminin şəhadətnaməsinin yenilənməsi üçün yoxlaması başa çatdıqdan ona sonra verilir .	MSC/Circ.1054, bölmə 9
	Ekranoplan gəminin istismarı üçün icazə sənədi WİG gəminin müddəalarının yerinə yetirildiyini təsdiq etmək məqsədilə Administrasiya tərəfindən sözügedən gəminin istismarı üçün verilir.	MSC/Circ.1054, bölmə 10
	Səs-küy səviyyələri	
	Səs-küyün müayinəsi aktı SOLAS II-1/3-12-in tətbiq edilmədiyi mövcud gəmilər üçün tətbiq edilir. Səs-küyün müayinəsi aktı Gəmilərdə səs-küy səviyyələrinə dair məcəlləyə müvafiq olaraq hər bir gəmiyə verilir.	A.468(XII) sayılı qətnamə, bölmə 4.3

Əlavə 2

SOLAS Konfransları tərəfindən qəbul olunmuş qətnamələrin siyahısı

Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair 1974-cü ilin oktyabr tarixli Beynəlxalq Konfrans	
1 sayılı qətnamə	Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair 1974-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın hərtərəfli təhlili
2 sayılı	Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair 1974-cü il tarixli Beynəlxalq

qətnamə	Konvensiyanın təcili dəyişiklik qaydası və qüvvəyə minməsi
3 sayılı qətnamə	Dəyişikliklərin qəbul edilməsinə dair Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsində səsvermə hüquqları
4 sayılı qətnamə	1960-cı il Təhlükəsizlik Konfransının tövsiyələri və Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair 1974-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın qaydaları ilə əlaqədar Təşkilatın Məclisinin qətnamələri
5 sayılı qətnamə	Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair 1974-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyada vahidlər (ölçü) sistemindən istifadəyə dair tövsiyələr

Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair 1974-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyaya həsr olunmuş Razılığa gələn hökumətlərin konfransı (May 1994)	
1 sayılı qətnamə	Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair 1974-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın əlavəsinə dəyişikliklərin qəbul edilməsi
2 sayılı qətnamə	1974-cü il SOLAS Konvensiyasının gəmilərin təhlükəsiz şəkildə idarə edilməsinə dair IX fəslinin icrası
3 sayılı qətnamə	Ümumi tutumu 500 tondan az olan yük gəmiləri üçün Təhlükəsizliyin idarə olunması haqqında beynəlxalq (İSM) məcləsinin icrası
4 sayılı qətnamə	Müstəsna hallarda 1974-cü il SOLAS Konvensiyası əsasında səssiz qəbuletmə prosedurunun sürətləndirilməsi
5 sayılı qətnamə	Dənizdə təhlükəsizliyi artırmaq üçün xüsusi tədbirlərin görülməsi üçün 1974-cü il SOLAS Konvensiyasının XI fəslinə ediləcək dəyişikliklər

Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair 1974-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyaya həsr olunmuş Razılığa gələn hökumətlərin konfransı (noyabr 1995)	
1 sayılı qətnamə	Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair 1974-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın əlavəsinə dəyişikliklərin qəbul edilməsi
2 sayılı qətnamə	Sərnişin gəmilərinin maşın otaqlarında yanğınsöndürmə cihazları
3 sayılı qətnamə	1 iyul 1997--ci il tarixdən əvvəl inşa edilmiş gəmilərdə xaricə çıxış qurğuları
4 sayılı	Yeni ro-ro sərnişin gəmiləri üçün maksimal təxliyə müddəti

qətnamə	
5 sayılı qətnamə	1974-cü il SOLAS Konvensiyasının III fəsinə dəyişikliklər
6 sayılı qətnamə	Ro-ro sərnəşin gəmilərində yerləşən xilasedici sallar üçün az enerji işlədən geriye qayıdış cihazları
7 sayılı qətnamə	Tələblərin təlimatların və normativ göstəricilərin işlənilib hazırlanması
8 sayılı qətnamə	Fəlakət barədə xəbərlər: öhdəliklər və prosedurlar
9 sayılı qətnamə	Transponder/qəbuledici-ötürücü sistemləri ilə gəminin avtomatik şəkildə tanınması
10 sayılı qətnamə	Gəmilərdə işçi dillərin təsis edilməsi
11 sayılı qətnamə	Sərnəşin gəmilərində istismar məhdudyyətləri
12 sayılı qətnamə	Reys haqqında məlumat qeydiyyatı cihazları
13 sayılı qətnamə	Yükün bərkidilməsi avadanlıqları
14 sayılı qətnamə	Ro-ro sərnəşin gəmiləri üçün spesifik zədəyə qarşı davamlılıq tələblərinə dair regional sazişlər

Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair 1974-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyaya həsr olunmuş Razılığa gələn hökumətlərin konfransı (noyabr 1997)	
1 sayılı qətnamə	Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair 1974-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın əlavəsinə dəyişikliklərin qəbul edilməsi
2 sayılı qətnamə	Qalama (balker) yük gəmilərinin və neft tankerlərinin müayinələri zamanı genişləndirilmiş müayinə proqramlarına dair rəhbər qaydalara dəyişikliklərin qəbul edilməsinə dair (A.744(18)) sayılı qətnamə
3 sayılı qətnamə	SOLAS, XII/5 sayılı qaydaya əmələtmə haqqında tövsiyə

4 sayılı qətnamə	Burun hissəsinin ucunda yerləşən iki yük anbarının arasında şaquli şəkildə riflənmiş su keçirməyən arakəsmənin eninə kəsiyinin ölçülərinin qiymətləndirilməsi üçün və burun hissəsinin ucunda yerləşən yük anbarlarında yol verilən yükün qiymətləndirilməsi üçün standartlar
5 sayılı qətnamə	Yüklənməni müəyyən edən cihazlara dair tövsiyə
6 sayılı qətnamə	"Qalama (balker) yük gəmisi" anlayışının şərhı, SOLAS 1974, IX fəsildə verildiyi kimi, 1994-cü ildə müvafiq dəyişikliklərlə
7 sayılı qətnamə	Dəyişikliklərin qüvvəyə minməsindən əvvəl aparılan genişləndirilmiş müayinələr
8 sayılı qətnamə	Qalama (balker) yük gəmilərinin mühafizəsinə dair növbəti işlər
9 sayılı qətnamə	Təhlükəsizliyin idarə olunması haqqında beynəlxalq (İSM) məcəlləsinin icrası

Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair 1974-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyaya həsr olunmuş Razılığa gələn hökumətlərin konfransı (dekabr 2002)	
1 sayılı qətnamə	Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair 1974-cü il tarixli Beynəlxalq Konvensiyanın əlavəsinə dəyişikliklərin qəbul edilməsi
2 sayılı qətnamə	Gəmilərin və liman vasitələrinin mühafizəsi haqqında beynəlxalq məcəllənin qəbul edilməsi
3 sayılı qətnamə	Dənizdə təhlükəsizliyin artırılması ilə əlaqədar Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı tərəfindən görülməli işlər
4 sayılı qətnamə	Dənizdə təhlükəsizlik və mühafizəni artırmaq üçün xüsusi tədbirlər haqqında 1974-cü il SOLAS Konvensiyasının XI-1 və XI-2 fəsillərinə gələcək dəyişikliklər
5 sayılı qətnamə	Texniki əməkdaşlığın və yardımın təşviqi
6 sayılı qətnamə	Dənizdə təhlükəsizliyi artırmaq üçün xüsusi tədbirlərin ilkin icrası
7 sayılı qətnamə	1974-cü il SOLAS Konvensiyası, XI-2 fəslə ilə əhatə olunmayan gəmilərin, liman vasitələrinin, özühərəkətdən səyyar üzən qazma qurğularının, stasionar və üzən platformaların mühafizəsinə artırmaq üçün müvafiq tədbirlərin təşkili

8 sayılı qətnamə	Beynəlxalq Əmək Təşkilatı ilə təhlükəsizlik sahəsində əməkdaşlığın artırılması
9 sayılı qətnamə	Ümumdünya Gömrük Təşkilatı ilə təhlükəsizlik sahəsində əməkdaşlığın artırılması
10 sayılı qətnamə	Gəminin uzaq məsafədə müəyyən edilməsi və izlənməsinin ilkin icrası
11 sayılı qətnamə	İnsan amilləri ilə əlaqədar məsələlər və dənizçilərin sahilə çıxması

XIII Fəsil - Uyğunluğun yoxlanılması

Qayda 1 – Anlayışlar

- 1 *Audit* dedikdə audit dəlillərinin əldə olunması və bu dəlilin audit kriteriyasının həyata keçirilməsinin müəyyən olunmasına dair obyektiv qiymətləndirilməsinin sistemik, müstəqil və sənədləşdirilmiş proses nəzərdə tutulur.
- 2 *Audit sxemi* dedikdə Təşkilat tərəfindən yaradılan və Təşkilat tərəfindən tərtib edilən təlimatların nəzərə alınmasında BDT-yə Üzv Dövlətin Audit Sxeminə nəzərdə tutur*.
**Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının Üzv Dövlətlərinin Audit Sxeminə dair Qaydalar və Prosedurlara istinad edin (A.1067(28) nömrəli Qətnamə)*
- 3 *İcra Məcəlləsi* dedikdə, Təşkilat tərəfindən A.1070(28) nömrəli qətnamə ilə qəbul edilmiş, Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının Alətlərinin İcrası haqqında (III Məcəllə) Məcəllə nəzərdə tutulur.
- 4 *Audit standartı* dedikdə İcra Məcəlləsi nəzərdə tutulur.

Qayda 2 – Tətbiq Dairəsi

Razılığa gələn Hökumətlər hazırki Konvensiyada nəzərdə tutulan vəzifə və öhdəliklərin icrası zamanı Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının Alətlərinin İcrası haqqında Məcəllənin müddəalarını yerinə yetirməlidirlər.

Qayda 3 – Uyğunluğun yoxlanılması

1. Razılığa gələn hər bir Tərəf Təşkilat tərəfindən audit standartlarına uyğun olaraq bu Konvensiyaya uyğunluğun yoxlanılması məqsədilə vaxtaşırı audit yoxlamalarından keçir.

2 Təşkilatın Baş Katibi Təşkilat* tərəfindən hazırlanmış təlimatlar əsasında Audit Sxeminin idarə edilməsinə görə məsuliyyət daşıyır.

3. Təşkilat* tərəfindən hazırlanmış Təlimata əsasən Razılığa gələn hər bir Tərəf audit yoxlamasının keçirilməsinin və uyğunsuzluqların aradan qaldırılmasına dair tədbirlər planının yerinə yetirilməsinin asanlaşdırması üzrə məsuliyyət daşıyır.

4 Bütün Tərəflərin audit yoxlaması keçirilir:

.1 Təşkilat* tərəfindən hazırlanmış təlimatlar nəzərə alınaraq Təşkilatın Baş katibi tərəfindən hazırlanmış ümumi cədvələ əsasən, və

.2 Təşkilat* tərəfindən hazırlanmış təlimatlar nəzərə alınaraq vaxtaşırı intervallarla.

**Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının Üzv Dövlətlərinin Audit Sxeminə dair Qaydalar və Prosedurlara istinad edin (A.1067(28) nömrəli Qətnamə).*