

DENİZ KİRLİLİĞİ
ACİL PLANI
(SMPEP)

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
DENİZ KİRLİLİĞİ ACİL PLANI	1
AMAÇ	1
YASAL DURUM	1
KAPSAM	1
ÖNSÖZ	4
BÖLÜM 1: GİRİŞ	5
DENİZ KİRLİLİĞİ ACİL PLANI - ÖZET DİYAGRAM	6
BÖLÜM 2 : HABER VERME GEREKSİNİMLERİ	7
2.1 Genel	7
2.2 Haber Verme Yöntemleri	7
2.2.1 Haber verme zamanı	7
2.2.1.1 Gerçek sızıntı	7
2.2.1.2 Olası sızıntı	8
2.2.2 Gerekli bilgiler	8
2.2.3 Temas edilecekler	9
2.2.3.1 Sahil devletleriyle temaslار.....	10
2.2.3.2 Limanla temaslار	10
2.2.3.3 Gemi ile ilgili temaslار.....	11
BÖLÜM 3: SIZINTININ KONTROL ALTINA ALINMA ÖNLEMLERİ	12
3.1 İşletimden kaynaklanan sızıntılar	12
3.1.1 İşletimden sızıntılarının önlenmesi	12
3.1.2 Boru devresi sızıntıları	13
3.1.3 Tankın taşması	13
3.1.4 Tekne sızıntıları	13
3.1.5 Makina dairesindeki teçhizatın yol açtığı sızıntılar	14
3.2 Kazalar Neticesinde Oluşan Sızıntılar	14
3.2.1 Karaya oturma	14
3.2.1.1 Yangın ve patlamadan korunma	15
3.2.1.2 Tekne hasarının büyümesi	15
3.2.1.3 Petrol veya zararlı sıvı madde sızıntısını azaltma veya durdurma yöntemleri.....	15
3.2.1.4 Geminin kendi olanakları ile yeniden yüzdürülmesi	16
3.2.1.5 Geminin güvenceye alınması	16
3.2.2 Yangın / patlama	17
3.2.3 Çatışma	17
3.2.4 Teknedeki hasarlanma	18
3.2.5 Aşırı meyil	19
3.2.6 Kargonun tehlikeli reaksiyonu/tehlikeli durum oluşturan kirlilik	20
3.2.7 Diğer tehlikeli kargo ve/veya buhar boşalımı	20
3.2.8 Tank içi ortam kontrolünün kaybolması	20
3.2.9 Sualtında kalan / batan / kazaya uğrayan gemi	20
3.3 Öncelikli Yapılacaklar	21
3.4 Kirlilik Etkilerinin Azaltılma Eylemleri	22
3.5 Bunkerin / Kargonun Aktarımı - Hafifletme	22
3.6 Yaralı Stabilitate ve Tekne Gerilme Hesapları	23
3.7 Kaptan ve Belirlenmiş Zabitan/Mürettebatın Genel Sorumlulukları.....	24
3.7.1 Genel sorumluluklar.....	25
BÖLÜM 4 : ULUSAL VE YEREL EŞGÜDÜM	26
BÖLÜM 5 : ZORUNLU OLMAYAN BİLGİLER	27
EKLER	28
EK 1 İLK HABER VERME ÖRNEK FORMU	29
EK 2 SAHİL DEVLETİ İLE TEMASLAR - ODAK NOKTALARI	30
EK 3 LİMANLA TEMASLAR	31
EK 4 GEMİ İLE İLGİLİ TEMASLAR	32
EK 5 GEMİ PLAN ve ÇİZİMLERİ	33

DENİZ KİRLİLİĞİ ACİL PLANI

AMAÇ

IMO 150 GRT'den büyük, zararlı sıvı maddelerin taşınması için sertifikalandırılan gemilerde ilave bir acil planın gemide bulunmasını öngören bir karar almış bulunmaktadır.

“Zararlı sıvı maddeler için deniz kirliliği acil planı” adını taşıyan bu plan; zararlı sıvı madde kirliliğinin çevrede yaratacağı olumsuz etkileri önlemek veya azaltmak konusunda gemi kaptanının nasıl davranması gerektiğini bildiren bilgileri içerecektir.

Bu planın gemide bulundurulması için son tarih 01 Ocak 2003'dür.

Bu planda, çeşitli kirlilik durumları için uygulanacak işletim önlemleri ve bu tür olaylarda kullanılacak iletişim bilgileri yer alır.

Petrol kirliliği acil planı (SOPEP) ile içerik bakımından büyük benzerlikler taşıması nedeniyle IMO “Deniz Kirliliği Acil Planı” (SMPEP) isimli birleştirilmiş bir plan hazırlanmasını önermektedir. Bu plan SOPEP gereklerinin yanısıra, IMO rehberi esas alınarak hazırlanması gereken zararlı sıvı maddeler için deniz kirliliği acil planı gereklerini de karşılamalıdır.

YASAL DURUM

Bahis konusu planın, dökme olarak zararlı sıvıları taşımak üzere sertifikalandırılmış 150 GRT'den büyük tüm gemilerde 01 Ocak 2003'den itibaren bulundurulması zorunludur.

Planın içeriği MARPOL 73/78 Ek II Kural 16'da belirtilmiştir.

“Zararlı Sıvı Maddeler için Deniz Kirliliği Acil Planı Hazırlama Esasları” isimli doküman, Mart 2000'de kabul edilen MEPC 85(44) kararı uyarınca IMO tarafından yayımlanmıştır.

Belirtilen tarihten sonra Kimyasal Uygunluk Sertifikası veya Zararlı Sıvı Maddelerin Taşınması Sertifikası yalnızca adı geçen planın gemide bulunması durumunda düzenlenebilecektir.

Eğer gemide birleştirilmiş plan (Deniz Kirliliği Acil Planı –SMPEP-) bulundurulacaksa, bu planın MEPC. 137(53) ile değiştirilmiş MEPC 85(44) ve MEPC 86(44) ile değiştirilmiş MEPC 54(32) esaslarına uygun olarak hazırlanması gerekmektedir.

Bu planların geminin bayrak devleti idaresi veya bu devlet adına yetkilendirilmiş bir klas kuruluşu tarafından onaylanması zorunludur.

KAPSAM

Bu plan; 4 zorunlu Bölüm ile temas adresleri ve dataları gibi ilave bilgiler veren Ek'leri ve ayrıca kaptanın kolaylıkla başvuracağı bazı resimleri içerir.

Türk Loydu, IMO esaslarına göre bu planın hazırlanması konusunda genel esasları içeren bir örnek plan geliştirmiş bulunmaktadır. Bu plan IMO tarafından önerilen birleştirilmiş plana uygundur.

Her SMPEP, örnek plandaki "İçindekiler" kısmında yer alanlara uygun olarak hazırlanmalıdır.

Plan her gemiye, şirket prosedürlerine ve politikalarına uygun olmalı ve gemi tipine, amaca ve şirket isteklerine uygun özel talimatlar yer almalıdır.

Planın içeriği; firmanın ISM Güvenli Yönetim El Kitabında yer alan talimatlar ile uyumlu olmalıdır.

DENİZ KİRLİLİĞİ ACİL PLANI

Marpol 73/78 Ek I, Kural 37 ve Ek II, Kural 17 'ye göre hazırlanmıştır.

GEMİNİN ÖZELLİKLERİ

TL Kayıt No.	
Gemi Adı	
Çağrı İşareti	
IMO Numarası	
Gemi Tipi	
Bağlama Limanı	
Gros Tonu	
Bayrak	

Gemi Sahibi / İşletmeci bilgileri için Ek 4 "Gemi ile İlgili Temaslar"a bakınız.

Ö N S Ö Z

1. Deniz Kirliliği Acil Planı (bundan böyle "Plan" olarak anılacaktır). MEPC.78(43) ile ilişkilendirilmiş ve düzenlenmiş 1978 protokolü ile düzeltilmiş şekliyle, MARPOL 1973 Ek I, Kural 37 ve Ek II, Kural 17 gereğince hazırlanmıştır. Bu plan, IMO tavsiyesi üzerine, bu plan **SOPEP ile Zararlı Sıvı Maddeler için Deniz Kirliliği Acil Planı'nın bileşimi olarak hazırlanmıştır.**

2. Planın amacı, deniz kirliliği olayının meydana gelmesi veya böyle bir olay olasılığı durumlarında, gemide alınacak önlemlerle ilgili olarak, gemi kaptanına ve zabıtana rehberlik etmektir. Eklerde, planda belirtilen tüm ilgililerin iletişim bilgileri ve diğer başvuru maddeleri yer alır.

3. Bu plan, IMO tarafından geliştirilen MEPC. 137(53) ile düzeltilmiş MEPC.85(44) ve MEPC.86(44) ile düzeltilmiş MEPC.54(32) adı altında yayımlanan "Deniz Kirliliği Acil Planının oluşturulması esasları"na gerekli görülen tüm bilgileri ve kullanım yönergelerini içerir.

4. Bu plan, T.C. Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürlüğü'nün yetkisi ile Türk Loydu tarafından kontrol edilmiş olup, aşağıda belirtilenlerin haricinde, Türk Loydu'nun bilgisi olmadan herhangi bir değişiklik veya düzeltme yapılamaz.

5. Bölüm 5'deki değişimlerin ve eklerin Türk Loydu tarafından kontrolü gerekli değildir. Ekler; gemi sahibi, işletmeciler ve yöneticiler tarafından güncelleştirilecektir.

BÖLÜM 1: GİRİŞ

1.1 Bu plan, beklenmeyen petrol veya zararlı sıvı maddeleri sızıntıları ile mücadele edecek personele yardımcı olacak tarzda olmalıdır. Planın ana amacı, sızıntının durdurulması veya en aza indirilmesi ve zararlı etkilerinin azaltılması ile ilgili gerekli acil önlemleri harekete geçirmektir.

1.2 Etkin planlama, gerekli acil önlemlerin düzenli olarak, makul tarzda ve zamanında alınmasını sağlar.

1.3 Bu Planın esas gayesi;

- Kirliliğinin önlenmesini sağlamak,
- Gemide veya donanımında hasar meydana geldiğinde sızıntıyı durdurmak veya en aza indirmek,
- Yürürlükteki antlaşmaların müsaade ettiği oranın üstünde veya ani olarak bir kirlenme durumunda, sızıntıyı durdurmak veya en aza indirmektir.

1.4 Bu plan, ayrıca, deniz kirliliğinin önlenmesi ve MARPOL 73/78, Ek I Kural 37 ve Ek II, Kural 17 ile ilgili sorumlulukların yerine getirilmesinde, Kaptan, zabıtana ve ilgili mürettebata;

- Petrol / zararlı sıvı madde kirliliğinin bildirilmesi ile ilgili haber verme yöntemlerinin belirlenmesi,
- Kirlilik durumunda temas edilecek Sahil ve Liman İdareleri Listesinin (Odak Noktaları) belirlenmesi,
- Olayı takiben maddelerin akıntısını azaltmak veya kontrol altına almak için gerekli çalışmaların belirlenmesi,
- Kirlilik ile mücadelede ulusal ve yerel idarelerle eşgüdümün sağlanması, gayelerini de taşır.

1.5 Özet olarak, Plan, gemi personelinin, bir kirlilik durumunda pratik olarak müdahalesini sağlamaya yardım eder.

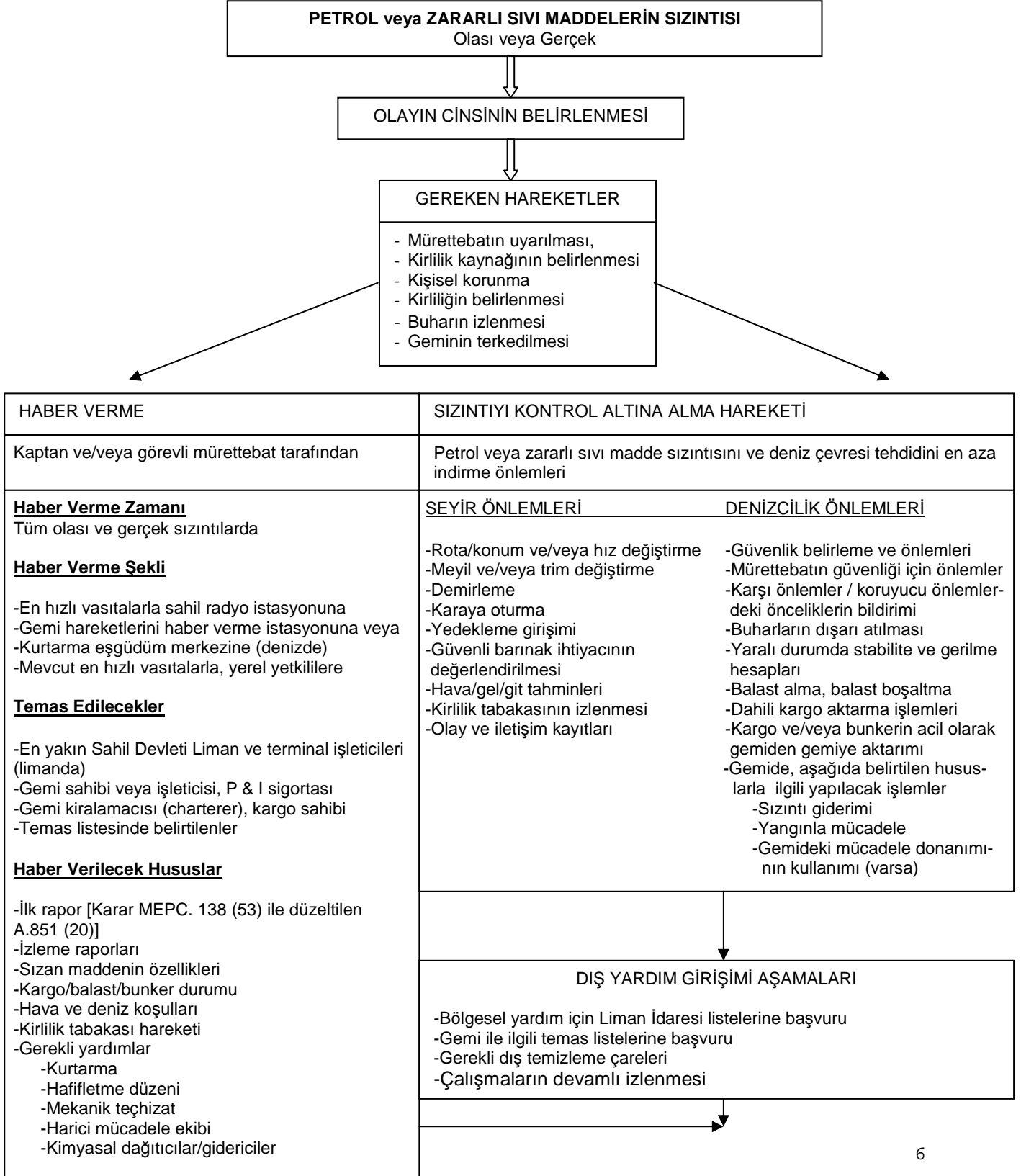
1.6 Planın gemiye mahsus olarak tasarlanmasına karşın, kara-esaslı planlara ilave ve bunlarla bağlantı sağlayan bir belge olarak da kabul edilmesi gerekir. Böylelikle, Planlar, bir kirlilik olayının etkilerinin hafifletilmesinde, gemi ile kara idareleri / kuruluşları arasında etkin bir eşgüdümü sağlarlar.

1.7 Plan, bir deniz kirliliği olayı karşısında, kaptanın gerek duyduğu ayrıntılı haber verme ve müdahale yöntemlerini belirleyen bir özet diyagramı içerir (sayfa 6'ya bakınız).

1.8 Plan, gemi kaptanı ve zabitanının kullanacağı bir dokümandır ve bu nedenle bahis konusu personelin kullandığı dilde olmalıdır.

DENİZ KİRLİLİĞİ ACİL PLANI - ÖZET DİYAGRAM

Bu diyagram, bir kirlilik acil durumunda, gemi personelinin, IMO tarafından yayımlanan esaslara göre, izlemesi gereken hareket yönteminin bir özetidir. Bu diyagram, tüm ayrıntıları içermez ve yapılacak hareketlerde tek başına kullanılmamalıdır. Plan'a özel bilgilerin dahil edilmesine de dikkat edilmelidir. Diyagramdaki önlemler, petrol ve zararlı sıvıların sızıntısının durdurulması veya en aza indirilmesi ve etkilerinin azaltılması amacıyla görevli gemi personeline yardımcı olacak tarzda tasarlanmıştır. Bu aşamalar iki ana guruba ayrılmıştır; **haber verme** ve **müdahale**.



BÖLÜM 2 : HABER VERME GEREKSİNİMLERİ

2.1 Genel

Bu bölümdeki haber verme gereksinimleri MARPOL 73/78, Ek I Kural 37 ve Ek II, Kural 17'de belirtilenlere uygundur.

Geminin petrol veya zararlı sıvı madde sızıntısı ile sonuçlanan bir olaya maruz kalması durumunda, Gemi kaptanı kaza detaylarını, MARPOL 73/78 koşulları gereğince vakit geçirmeksizin, mevcut en uygun ve hızlı haberleşme kanalları vasıtasıyla en yakın sahil devletine bildirmek zorundadır.

Bu isteklerin amacı, deniz çevresinin kirlenmesine veya kirlenme tehdidine yol açan her olayın, vakit geçirilmeksizin, en yakın sahil devletine bildirilmesini ve gereken çalışmaların yapılabilmesi için yardım ve kurtarma önlemlerinin alınmasını sağlamaktır.

Bazı sahil devletleri, gemi sahibinin sorumluluklarıyla çatışmayacak şekilde, bir deniz kirliliği olayına karşı teknikleri ve araçları tanımlamanın ve örn; hafifletme gibi daha sonra kirliliğe neden olabilecek operasyonları onaylamanın kendi sorumlulukları olduğunu düşünmektedir. Devletler bu yetkilerini Açık Denizlerde Petrol Kirliliğine Neden olan Kazalara Karşı, 1969 Uluslararası Anlaşmasından ve Açık Denizlerde Petrolden Başka Madde Kirliliğine Neden olan Kazalara Karşı, 1973 Protokolünden alır.

2.2 Haber Verme Yöntemleri

Bu Plan'la ilgili haber verme gereksinimleri, aşağıda belirtilen iki bilgi başlığında toplanmıştır.

2.2.1 Haber verme zamanı

Sayfa 6'da verilen özet diyagramı esas alarak raporların aşağıda belirtilen hallerde verilmesi gereklidir.

2.2.1.1 Gerçek sızıntı

Gemi kaptanı, aşağıda belirtilen koşullardan dolayı oluşan petrol veya zararlı sıvı madde sızıntısını, en yakın Sahil Devletine bildirmek zorundadır:

- Geminin yaralanmasında,
- Gemi teçhizatının hasarlanmasında,
- Gemi güvenliğinin veya denizde can güvenliğinin sağlanması amacıyla,
- Geminin işletimi sırasında, yürürlükteki antlaşmaların müsaade ettiği oranın üstünde veya ani olarak oluşan kirlenmelerde.

2.2.1.2 Olası sızıntı

Gemi kaptanı, gerçek bir petrol veya zararlı sıvı madde sızıntısı olmasa dahi, sızıntı olasılığı durumunda da bu durumu bildirmek zorundadır.

Ancak, haber verme zorunluluğu bulunan olası petrol veya zararlı sıvı madde sızıntısına yol açan her durumun hassas tanımının yapılmasının zorluğu dikkate alınarak, böyle bir olasılığın olup olmadığı ve bir rapor verilip verilmeyeceği konusunda karar verme, Kaptan'ın sorumluluğuna bırakılmıştır.

Bu nedenle, asgari, aşağıda belirtilen olayların (geminin, makinaların veya teçhizatın hasarı, arızası veya bozulması ile geminin konumu, karaya yakınlığı, hava ve deniz durumu, trafik yoğunluğu dikkate alınarak) olası sızıntı yönünden Kaptan tarafından dikkatle değerlendirilmesi tavsiye olunur:

- geminin güvenliğine etki eden hasar, arıza veya bozulmalar (örneğin, çatışma, karaya oturma, yangın, patlama, bünyesel hasar, su girmesi, kargo, kargo kayması, vs.)

veya

- geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokabilecek tarzda, makina veya teçhizatın arızası veya bozulması (örneğin, dümen makinasının, sevk sisteminin, jeneratör sisteminin, ana seyir düzenlerinin, vs. arıza veya bozulması).

Tereddüt halinde, yukarıda belirtilen tüm koşullarda Kaptan rapor vermelidir.

Her durumda, gelişmelerle ilgili olarak İdarelere kaptan tarafından sürekli bilgi verilmeli ve kirliliğin tüm tehlikeleri ortadan kalktığında bu durum da bildirilmelidir.

2.2.2 Gerekli bilgiler

MARPOL 73/78 Antlaşması, Madde 8 ve Protokol I'de belirtildiği üzere, Kaptan veya gemide bulunan diğer sorumlular herhangi bir kirlilik olayının özelliklerini bildirmelidir. Bu hususta, IMO 1997'de A.851 (20) No'lu "Tehlikeli yükler, zararlı maddeler ve / veya deniz kirleticileriyle ilgili olayların haber verilmesi esasları dahil, gemilerdeki haber verme sistemleri ve haber verme gereksinimleri için genel prensipler"i benimsemiştir.

Yukarıda belirtilen kararın amacı, deniz çevresinin kirlenmesine veya kirlenme tehdidinde yol açan her olayın, vakit geçirilmeksizin, Sahil Devletine ve ilgili diğer taraflara bildirilmesini ve gereken çalışmaların yapılabilmesi için yardım ve kurtarma önlemlerinin alınmasını sağlamaktır.

Bu bölümde yer alan hususlar, Kaptanın, petrol veya zararlı sıvı madde kirliliği olayının veya olası kirlenmenin mümkün olduğu kadar çabuk bildirilmesi ile ilgili olarak, yerinde karar vermesini engellemez.

En yakın Sahil Devletinin yetkililerine ilk haberin iletiminde, kaptan veya böyle bir haberin iletimiyle ilgili diğer görevliler, MEPC. 138(53) ile değiştirilmiş A.851(20) kararını dikkate almalıdır.

Özellikle, tamamlayıcı veya izleme raporları da dahil olmak üzere, ilk raporun formatı, 138(53) ile değiştirilmiş A. 851(20)'de yer alan esaslara uygun olmalıdır. İlk veya izleme raporları, aşağıda belirtilen bilgileri içermelidir.

GÖSTERİM	İŞLEV	AÇIKLAMA
A	Gemi	İsim, çağrı işareti ve milliyeti
B	Olayın tarih ve saati (UTC)	Günü (ilk iki rakam), saati ve dakikayı (son dört rakam) belirten 6-rakamlı grup
C	Konum	Derece ve dakika olarak (N veya S işaretiyle birlikte) enlemi belirleyen 4 rakamlı grup ve derece ve dakika olarak (E veya W işaretiyle birlikte) boylamı belirleyen 5 rakamlı grup
D	Konum	Gerçek kerteriz (ilk 3 rakam) ve açıkça belirlenmiş bir işaretten (konum işareti) deniz mili olarak mesafe (konum mesafesi)
E	Gerçek Yön	3 rakamlı grup
F	Olay anındaki hız	Knots ve knots'un ondalığı olarak 3-rakamlı grup
L	Rota bilgisi	İzlenen rotanın ayrıntıları
M	Radio haberleşme	Radio alıcı / vericilerin tüm ayrıntıları (isimleri) ve kullanılan frekanslar
N	Gelecek Raporun tarihi ve saati (UTC)	B'de belirtilen 6-rakamlı grup
P	Gemideki kargo gereğinde R'ye dahil edilebilir	Gemideki kargo/bunker'in tipleri ve miktarları ve insanlara veya çevreye zarar verebilecek olan tehlikeli kargolar, zararlı maddeler ve gazlar.
Q	Arızalar veya hasarlar diğer sınırlamalar	Geminin durumu ile ilgili kısa ayrıntılar veya aksaklıklar veya kargo/balast/bunker'in aktarım kabiliyeti
R	Kirliliğin veya olası sızıntının tanımı	Kirliliğin kısa ayrıntıları, bu ayrıntılar, petrol veya zararlı sıvı madde tiplerini, sızan miktarın tahminini, sızıntının devam edip etmediğini, sızıntının nedenini ve mümkünse petrol tabakasının hareket ve yayılımının tahminini içermelidir.
S	Hava durumu	Rüzgar kuvveti, yönü ve ilgili ölü dalga ayrıntıları dahil, hüküm süren hava ve deniz koşullarının kısa ayrıntıları.
T	Gemi'nin temsilcisi ve / veya sahibi	Gemi sahibi ve temsilcisinin (geminin ve / veya sahibi kiralamacısı, yöneticisi veya işletmecisi veya bunların acentası) adı, adresi, teleks ve telefon numarası.
U	Geminin boyutları ve tipi	Geminin boyu, genişliği, draftı ve tipi ilgili bilgiler.
X	Çeşitli ve ilave bilgiler	Olayın kısa ayrıntıları, dış yardım ihtiyacı, sızıntı artımını sınırlayıcı önlemler gibi ayrıntılar dahil diğer bilgiler, görevlilerin yaralanması ile ilgili ayrıntılar, P&I club ve yerel muhabirlerle ilgili ayrıntılar.

İlk haber verme ile ilgili örnek form ve ilk haber verme raporu ile ilgili ayrıntılı örnek Ek 1'de gösterilmiştir.

Kaptan tarafından verilen tüm izleme raporları Sahil Devleti Yetkililerini, olayın gelişimi hakkında sürekli bilgilendirecek ayrıntıları içermelidir.

İzleme raporları, geminin durumundaki önemli değişiklikler, zararlı maddelerin sızıntı ve yayılma oranı, hava ve deniz koşulları ve devam eden temizleme çalışmaları hakkında bilgi vermelidir.

Bu bağlamda; bunkerin durumu, boş tankların durumu ve taşınan balastın özelliği ile ilgili ayrıntılar, yaralı gemideki gerçek veya olası sızıntının yol açtığı tehlikeyi belirleyecek olanların gerek duyduğu bilgilerdir.

2.2.3 Temas edilecekler

Gemi Kaptanı, gerçek veya olası bir petrol veya zararlı sıvı madde sızıntısı ile ilgili her olayı haber vermekle yükümlüdür.

Sayfa 6'da verilen özet diyagram dikkate alınmak suretiyle, gerçek veya olası bir sızıntıda, Bölüm 2'de (2.2.1.1 ve 2.2.1.2 maddelerinde) tanımlanan durumlarda, gemi kaptanı olayla ilgili ayrıntıları derhal rapor etmelidir (Ek 1'e bakınız).

Bu bölümde anlatılanlar oluşan durum hakkında sağlıklı karar verilebilmesi için Kaptanın mümkün olduğu kadar kısa sürede Rapor vermesini engellemez.

2.2.3.1 Sahil devletleriyle temaslar

Denizdeki gemi için;

Deniz kirliliği olayına hızlı bir şekilde müdahale edebilmek ve kirliliğin zararlarını en aza indirmek için gecikmeksizin ilgili Sahil Devletini bilgilendirmek esastır.

Bu hususta, Antlaşmanın 8. maddesine uygun olarak IMO tarafından geliştirilen raporların alınması ve işleme konulmasından sorumlu idare, acenta veya görevlilerinin ("odak noktaları" olarak adlandırılır) listesinin kullanılması tavsiye edilir.

Böyle bir liste Ek 2'de verilmiştir.

Mevcut "odak noktaları"nın güncelleştirilmiş listesi IMO'nun aşağıdaki internet adresinden sağlanabilir:

<http://www.imo.org> >>> **National Contacts** >>> **MEPC.6/Circ.xx**

Böyle bir listenin veya herhangi bir Ülke/Sahil Devleti için listelenmiş odak noktalarının bulunmaması durumunda, Kaptan, mevcut en hızlı vasıtalarla;

- en yakın sahil radyo istasyonuna, veya
- belirlenmiş olan, gemi hareketlerini haber verme istasyonuna, veya
- en yakın kurtarma eşgüdüm merkezine (RCC)

başvurmalıdır.

2.2.3.2 Limanla temaslar

Limandaki gemi için, yerel acentaların, mücadele ekiplerinin veya temizleme kuruluşlarının bilgilendirilmesi, müdahaleyi hızlandıracaktır. İşletim veya bir kaza neticesinde de olsa, sızıntı gemi limanda iken olmuşsa, gemi kaptanı, gecikmeksizin uygun yerel yetkililere haber vermelidir (örneğin; ulusal müdahale merkezi, Terminal/Liman İdareleri, vs.).

Eğer gemi belirli liman / terminaller arasında düzenli sefer yapıyorsa, kaptan ve kaptanın yetki verdiği gemideki diğer bir görevli, her liman için, sızıntılar ile ilgili olarak görev gören İdarelerin/kişilerin ve/veya terminallerin temas adreslerinin listesini bulundurmalıdır.

"Limanla temaslar listesi "Ek 3'de verilmiştir.

Geminin ticaret sahasında veya düzenli olarak görev gören liman/terminal görevlileri/idareleri'nin adreslerinde bir değişiklik olduğunda, kaptan veya kaptanın yetki verdiği gemideki diğer bir görevlinin yeni bir liste düzenlemesi gerekir.

Eğer geminin servisi böyle bir liste hazırlanmasına olanak vermiyorsa, kaptan, limana varıldığında yerel liman temas adreslerini ve yerel haber verme yöntemleriyle ilgili esasları araştırmalıdır.

Bu suretle elde edilen adresler, kaptanın uygun göreceği bir şekilde muhafaza edilmeli ve Plan'a eklenmelidir (Ek 3).

2.2.3.3 Gemi ile ilgili temaslar

Bir sızıntı durumunda, gemi sahibi veya işletmecisinin merkez ofisine, şirketin yerel acentasına, P&I Club ve muhabirlerine, temizleme firmalarına, vs. haber verilmesi için, kaptanda gerekli bilgiler bulunmalıdır.

Bu bilgiler, "Gemi ile ilgili temaslar listesi" olarak adlandırılan formda olmalıdır.

"Gemi ile ilgili temaslar listesi" Ek 4'de verilmiştir.

Mükerrer haber verilmesinin önlenmesi ve gemide mevcut plan ile firmanın karadaki planı arasında eşgüdümün sağlanması için, gemi ile ilgili temaslardan sorumlu aşağıda belirtilendir:

ı Kaptan

ı Gemi sahibi

ı İşletmesi

Açıklayıcı not:

Uygun olanı X ile işaretleyiniz.

BÖLÜM 3 : SIZINTININ KONTROL ALTINA ALINMA ÖNLEMLERİ

Gemi personeli, gemilerinden kaynaklanan petrol veya zararlı sıvı madde sızıntısını azaltmak veya kontrol altına almak için, ani müdahalede bulunabilecekleri en uygun pozisyonda bulunmalıdır.

Bu nedenle, bu Plan Kaptan'a, çeşitli durumlarda sızıntının azaltılmasının nasıl sağlanacağı hususunda yol gösterir.

Bir petrol / zararlı sıvı madde sızıntısı olayında veya denize ciddi bir sızıntı tehlikesinde - gerçek veya olası - gerekli müdahaleyi başlatma, Kaptan'ın sorumluluğundadır.

Hiçbir durumda gemideki veya karadaki insanların güvenliğini tehlikeye düşürecek bir müdahale yapılmamalıdır.

Zararlı sıvı maddelerin sızıntısı durumunda Kaptan, tüm zararlı sıvı maddeler için gemide bulunan "**Deniz Yoluyla Dökme Olarak Taşınması Öngörülen Sıvı Kimyasal Maddelerin Özellikleri**" (veri listeleri) dokümanına başvurmalıdır.

Bu kimyasal maddelerin sızıntısından kaynaklanabilecek (örn; su, hava ve diğer maddelerle karışımından) her türlü tehlike değerlendirilmelidir.

Kargonun gemideki diğer bir bölmeye aktarılması gerektiğinde, aktarılabilecek maddenin, bu işlemde kullanılacak boruların ve tankların malzemeleri ile uyumluluğuna özel olarak dikkat edilmelidir.

Aşağıda, yapılacak müdahaleler açısından, işletimden kaynaklanan çeşitli sızıntılar belirtilmiştir.

3.1 İşletimden kaynaklanan sızıntılar

3.1.1 İşletim sızıntılarının önlenmesi

Mürettebat, bunker veya kargo işlemleri esnasında petrolün veya zararlı sıvı maddelerin sızmasını sıkı bir gözlem altında bulundurmamalıdır.

Bunker veya kargo aktarımından önce yetkili mürettebat, gemide bulunan sızıntı teçhizatını hazır hale getirecek ve çalışma mahallinin yakınında (Örneğin, bunker veya kargo işleminin yapıldığı tarafdaki vardavela boyunca) bulundurmamalıdır.

Bunker veya kargo aktarımı başlamadan önce, tüm güverte frengileri ve açık dreynler etkin bir şekilde kapatılmalıdır.

Su birikintileri periyodik olarak dreyn edilmeli ve su giderildikten sonra frengi tapaları kapatılmalıdır. Dreyn den önce su yüzeyindeki maddeler temizlenmelidir.

Bunker veya kargo tanklarının doldurulmasında taşmayı önlemek için, işlemler sırasında, tanklar sık sık iskandil edilmelidir.

Bunker veya kargo aktarımı için gemi/deniz bağlantısında önemsiz sızıntıların toplanması için sabit düzenler yoksa, sızan maddeleri toplamak için bir damlama tavası konulmalıdır.

3.1.2 Boru devresi sızıntıları

Boru devrelerinden, valflerden, hortum veya metal bağlantılardan sızıntı olduğunda, sızıntı nedeni belirlenene ve arıza giderilene kadar bu elemanlardaki işlemler durdurulmalıdır. Arızalı boru devresi diğerlerinden ayrılmalıdır. Bu kısımdaki maddeler, boş veya kullanılmayan bir tanka dreyn edilmelidir.

Oluşan buharların makina dairesine veya yaşama mahallerine girme olasılığı varsa, gerekli önlemler süratle alınmalıdır.

Sızıntı bir hidrolik devrede olmuşsa, işlemler derhal durdurulmalıdır.

Temizleme işlemleri başlatılmalıdır.

Boşaltılan maddeler ve kullanılan temizleme malzemesi, bir toplama tesisine aktarılan kadar gemide muhafaza edilmelidir.

Bölüm 2'ye uygun olarak, boru devresi sızıntıları ile ilgili taraflara bilgi verilir ve belirlenen işlemlere başlanılmalıdır.

3.1.3 Tank'ın taşması

Bir tankta taşma meydana geldiğinde, tüm bunker/kargo işlemleri derhal durdurulmalı, arıza giderilene ve taşan maddelerin zararları bertaraf edilene kadar işlemlere tekrar başlanılmamalıdır.

Oluşan buharların makina dairesine veya yaşama mahallerine girme olasılığı varsa, gerekli önlemler süratle alınmalıdır.

Taşan tankdaki sıvı, tankların/boruların malzemelerinin uygunluğu dikkate alınarak, boş veya tam dolu olmayan bir tanka aktarılır veya transfer pompaları ile fazla miktar sahile aktarılmalıdır.

Temizleme işlemleri başlatılmalıdır.

Boşaltılan maddeler ve kullanılan temizleme malzemesi, bir toplama tesisine aktarılan kadar gemide muhafaza edilmelidir.

Bölüm 2'ye uygun olarak, tank taşması ile ilgili taraflara bilgi verilir ve belirlenen işlemlere başlanılmalıdır.

3.1.4 Tekne sızıntıları

Sızdıran tank belirlenmeli, gerekirse ve olanak varsa dalgıç sağlanmalıdır.

Bahis konusu tankdaki seviye deniz seviyesinin yeterince altına indirilmelidir.

Sızan tankın belirlenme olanağı yoksa, o bölgedeki tüm tanklardaki seviye düşürülmelidir. Bu durumda, teknenin gerilmesine ve stabilitesine dikkat edilmelidir.

Tekne sızıntısı nedeniyle bir kirlilik söz konusu ise, sıvı seviyesi düşürülmeli ve sıvı, tankların/boruların malzemelerinin uygunluğu dikkate alınarak, boş veya kullanılmayan bir tanka aktarılmalı veya -eğer limanda ise- dubalarla / tanklarla sahile aktarılmalıdır.

Oluşan buharların makina dairesine veya yaşama mahallerine girme olasılığı varsa, gerekli önlemler süratle alınmalıdır.

Bölüm 2'ye uygun olarak, tekne sızıntıları ile ilgili taraflara bilgi verilmeli ve belirlenen işlemlere başlanılmalıdır.

3.1.5 Makina dairesindeki teçhizatın yol açtığı sızıntılar

Makina dairesindeki teçhizattaki bir arıza nedeniyle bir kirlilik meydana gelirse bu teçhizatın çalışması hemen durdurulmalı veya sızıntıyı önleyici önlemler alınmalıdır.

Kirlilik meydana getiren teçhizat şunlardır:

- Makina dairesi sintinesinden yakıtı ayırıştırıcı sintine seperatörü veya yakıt filtresi teçhizatı,
- Sintine / ballast / kargo sistemlerini bağlayan devredeki valflar,
- Soğutma sistemi devresindeki soğutma boruları,
- Baş pervanelerdeki dişliler,
- Stern tüp.

3.2 Kazalar Neticesinde Oluşan Sızıntılar

Bir kaza durumunda, Kaptan gemi personelinin güvenliğine öncelik vermeli, olayın ve deniz kirliliğinin artmasını önleyecek önlemleri başlatmalıdır.

3.2.1 Karaya oturma

Kaptan öncelikle geminin ve mürettebatın güvenliğini sağlamak için alması gereken önlemleri belirlemek amacıyla, geminin maruz kaldığı hasar hakkında ayrıntılı bilgi edinmelidir.

Kaptan, aşağıdaki hususları değerlendirmelidir :

- Geminin karaya oturduğu yerden kayması halinde, gemi ve personelinin maruz kalacağı tehlike,
- Kuvvetli deniz veya dalga nedeniyle geminin kırılma tehlikesi,
- Tehlikeli konsantrasyondaki zararlı maddelerin ve buharların sızıntısı nedeniyle gemi mürettebatının ve çevredeki insanların sağlıklarıyla ilgili tehlikeler,
- Tutuşabilir maddelerin sızıntısı ve kontrolsüz tutuşturma kaynakları nedeniyle başlayabilecek yangın tehlikesi.

Geminin maruz kaldığı hasarlanma sonucu, meydana gelen stabilite durumu, gemide hesaplanamayacak büyüklükte ise Kaptan, madde 3.6'ya göre yardım istemelidir.

Ayrıca, kaptan aşağıda belirtilenleri de dikkate almalıdır:

- Gemi devamlı olarak darbeye maruz kalmakta mıdır?
- Gemi burulmaya maruz kalmış mıdır?
- Karaya oturma bölgesinde büyük gel-git farkları var mıdır?
- Karaya oturma bölgesinde kuvvetli gel-git akımları var mıdır?
- Denizin yükselmesi, rüzgar ve dalgalar nedeniyle, gemi karaya daha fazla sürüklenebilir mi?

3.2.1.1 Yangın ve patlamadan korunma

Gemi karaya oturmuşsa ve bu nedenle manevradan aciz durumda ise tüm tutuşturucu kaynaklar ortadan kaldırılmalı ve tutuşabilir buharların makina dairesine veya yaşama mahallerine girmesini önleyici önlemler alınmalıdır.

3.2.1.2 Tekne hasarının büyümesi

Öncelikle, bir göz kontrolü yapılmalıdır. Gün boyunca, teknenin izinde görünür petrol/zararlı madde kontrolü yapılır. Geceleyin, gemi etrafında petrol/zararlı madde sızıntısını kontrol etmek için, beyaz bez (veya emici kağıt) sarılı bir çubuk denize daldırılmalıdır.

Tüm balast/bunker tankları iskandil (alleç) edilmelidir.

Denizle teması bulunan tüm diğer bölmelerin durumunun saptanması için iskandil alınmalıdır.

Olası sızıntıların kontrolü için, balast / kargo / bunker tanklarının iskandilleri, önceki değerlerle karşılaştırılmalıdır.

Karaya oturma bölgesindeki geminin konumunun belirlenmesi için, gemi etrafında iskandil alınmalıdır.

Gemi karaya oturduğunda, sephiye kaybına neden olmamak için iskandil tapaları, gözetleme açıklıkları vs.nin dikkatsizce açılmalarına gereken önem verilmelidir.

Geminin meyil yapması halinde, bu husus kaydedilmeli ve yardım raporlarında belirtilmelidir.

3.2.1.3 Petrol veya zararlı madde sızıntısını azaltma veya durdurma yöntemleri

Kaptan, çevreye zarar verme olasılığını ve kirliliğin zararlarının azaltılması için yapılması gerekenleri değerlendirmelidir. Bunlar;

- Gemideki boru devrelerinin çalışır durumda olması ve aktarılabilecek maddenin

aktarımda kullanılan tanklar/borularla uyumlu olmasına dikkat edilmesi ve geminin genel gerilme ve stabilitesi üzerindeki etkisi dikkate alınması koşullarıyla bunkerin/kargonun dahili olarak aktarımı.

- Gel-git değişimleri sırasında tanklardaki hidrostatik basınç değişmeyecek şekilde, hasarlı/delinmiş tankların, dıştan etkilenmez şekilde izole edilmesi.
- Bunkerin / kargonun dubalara veya diğer gemilere aktarımı ihtiyacının araştırılması ve gerektiğinde bu amaçla yardım istenmesi,
- Sahil Devleti ile yakın temasta bulunarak ilave petrol /zararlı sıvı madde sızıntısı olasılığının araştırılması.

Gel-git seviyeleri arasında büyük farklar varsa, kaptan ilave madde kaybını azaltmak için hasarlı tankları, izole etmeye çalışmalıdır.

3.2.1.4 Geminin kendi olanakları ile yeniden yüzdürülmesi

Kaptan, gemiyi kendi olanakları ile yeniden yüzdürme sorununu da incelemelidir.

Böyle bir girişimden önce, aşağıda belirtilen hususlar belirlenmelidir:

- Geminin, yüzdükten sonra batacak, kırılacak veya devrilecek şekilde yaralanmadığı,
- Geminin, kendi olanakları ile yüzerek, tehlikeli alanı terkederken manevra sorunlarının olup olmayacağı,
- Geminin karaya oturması nedeniyle makinasının, dümeninin veya pervanesinin hasarlanıp hasarlanmadığı veya kendi olanakları ile yüzdürülmesine çalışıldığında hasarlanıp hasarlanmayacağı.
- İlave kirliliği azaltmak amacıyla, diğer tanklara hasar vermeyi önlemek bakımından geminin yeterince trim yapıp yapmayacağı veya yükselip yükselmeyeceği,
- Hava veya gel-git koşullarındaki düzelmeyi beklemek için zaman/sebeup olup olmadığı.

3.2.1.5 Geminin güvenceye alınması

Geminin kendi olanakları ile yeniden yüzdürülmesi girişimlerinde gemiye daha fazla hasar verme riski, profesyonel yardım sağlanıncaya kadar karaya oturmuş olarak beklediğinden daha fazlaysa, gemi kaptanı gemiyi olanaklar elverdikçe, aşağıda belirtilen şekilde, güvenceye almaya çalışmalıdır.

- Gemiye mevcut konumunda muhafaza etmeye çalışmak:
 - Demir atmak suretiyle (yeterli su derinliği ve demir sahası olması koşuluyla),
 - Mümkünse, boş tanklara balast alarak.

- Balast veya bunkerini dahili olarak aktararak tekne boyuna gerilmelerini azaltmaya çalışmak,
- Tüm tutuşturucu kaynakları gidermek suretiyle yangın tehlikesini azaltmak.

Bölüm 2'ye uygun olarak, karaya oturma ile ilgili taraflara bilgi verilmeli ve belirlenen işlemlere başlanmalıdır.

3.2.2 Yangın / patlama

Gemide bir patlama ve yangın meydana gelirse, derhal **GENEL ALARM** verilmelidir.

Geminin Role cetveline göre diğer hareketler başlatılmalıdır.

Yangın ve patlama durumunda aşağıda belirtilen öncelikler geçerlidir:

- Hayatın kurtarılması
- Gemiye ve kargoya zarar verilmemesi / geminin ve kargonun tehlikeye girmesinin sınırlanması,
- Çevresel kirliliğin önlenmesi.

Petrol / zararlı sıvı madde sızıntısının kontrol altına alınma önlemleri, büyük oranda gemi ve kargodaki hasara bağlıdır.

Bununla ilgili özel bilgiler 3.2.4, 3.2.5 ve 3.2.6 maddelerinde verilmiştir.

Bölüm 2'ye uygun olarak, yangın/patlama ile ilgili taraflara bilgi verilmeli ve belirlenen işlemlere başlanmalıdır.

3.2.3 Çatışma

Geminin, bir başka gemi ile çatışması durumunda, Kaptan gemisindeki hasarın kapsamını mümkün olduğunca çabuk belirlemelidir.

Çatışma olduğunda, gemi personelinin belirlenen toplanma istasyonunda toplanmaları için derhal **GENEL ALARM** verilmelidir.

Aşağıdaki kontrol listesi, durum saptanmasında Kaptana yardımcı olacaktır:

- Tanklar su hattının altından mı yoksa üstünden mi delinmiştir?
- Gemiler suda hareketsiz durumda ve birbirine geçmiş durumda ise, bu durumda bulunmak mı yoksa ayrılmak mı daha güvenlidir?
- Halihazırda herhangi bir sızıntı var mıdır? Varsa, az mıdır yoksa çok mudur? Birbirine geçmiş gemilerin ayrılması, birbirine geçmiş duruma göre daha fazla sızıntıya yol açar mı?
- Bir sızıntı varsa, gemilerin ayrılması, sızan maddenin veya gemilerden sızmış bulunan diğer yanabilir maddelerin tutuşmasına yol açacak kıvılcım çıkmasına veya gemilerden daha fazla yanıcı madde sızmasına neden olur mu?

- Gemilerin birbirine geçmiş halde durmaları, ayrılmalarına oranla bölgedeki deniz trafiği için daha büyük bir tehlike yaratmakta mıdır?
- Ayrıldıktan sonra gemilerin batma tehlikesi var mıdır?
- Gemiler ayrılırsa, gemilerin manevra yeteneği nasıl olacaktır?

Gemide önemli olmayan tüm hava girişleri kapatılacaktır.

Mümkünse, hasarlı/delinmiş tanklar, dıştan etkilenmez şekilde izole edilecektir.

Manevra olanağı doğunca, Kaptan ilgili kara yetkilileri ile birlikte, acil onarım işlerinin veya yükseltme işlemlerinin yapılabilmesi veya hassas sahil bölgelerine verilebilecek zararı azaltmak için gemiyi daha uygun bir yere götürmeyi göz önüne almalıdır.

Bölüm 2'ye uygun olarak, çatışma ile ilgili taraflara bilgi verilmeli ve belirlenen işlemlere başlanmalıdır.

3.2.4 Teknedeki hasarlanma

Gemide bir veya daha fazla sayıda dış kaplama levhası atarsa, önemli çatlaklar oluşursa veya tekne şiddetli hasara uğrarsa, Kaptan, mürettebatı toplanma yerine çağırarak üzere derhal **GENEL ALARM** vermeli, durumu mürettebata bildirmeli ve gerektiğinde denize indirilmek üzere can filikalarını hazırlatmalıdır.

Kaptan, daha sonra, durumu değerlendirmeli ve yetkili zabitanla durumu tartışmalıdır.

Kaptan son hava tahmin raporunu almalı ve hava durumunun mevcut durum üzerine etkisini değerlendirmelidir.

Ayrıca aşağıda belirtilen sorular gözönüne alınmalı ve değerlendirilmelidir:

- Gemide kısa sürede batma veya alabora olma tehlikesi var mıdır?

Cevap, **EVET** ise;

- İmdat mesajı gönderilir,
- Gemi derhal terkedilir.

Cevap **HAYIR** ise;

Aşağıdaki hususları göz önüne alarak, gerekli bulunan hasar kontrol önlemleri alınmalıdır.

- Gemi kendi olanakları ile manevra yapabiliyor mu?
- Gemi sephiye kaybetmiş midir?
- Gemi, balast/kargo/bunker veya sephiye kaybı nedeniyle meyil yapmışsa, gemiyi meyilsiz duruma getirmek için, dahili aktarma işlemi ile bunker veya balastın yeniden düzenlenmesi gereği ve olanağı var mıdır?

- Gerilme durumunu değiştirmeden, stabiliteyi sağlamak amacıyla kargonun boşaltılması gerekli midir?
- Bu boşaltma işlemleri, diğer bir geminin/dubanın kargoyu almasına kadar bekleyebilir mi?
- Geminin stabilitesinde ve gerilme durumunda anormal bir değişme var mıdır?
- Geminin stabilitesindeki ve gerilme durumundaki deęişme gemide izlenebiliyor ve hesaplanabiliyor mu?
Cevap, hayır ise, Kaptan, madde 3.6'ya göre yardım istemelidir.
- Geminin, en yakın barınma veya onarım limanına kadar yardıma veya refakate ihtiyacı var mıdır?
- Durumun kötüye gitmesi halinde, mürettebatın bir kısmını tahliye etmek gerekir mi veya geminin topyekün terkedilmesi mi gerekir?

Bölüm 2'ye uygun olarak, teknedeki hasarlanma ile ilgili taraflara bilgi verilmeli ve belirlenen işlemlere başlanmalıdır.

3.2.5 Aşırı meyil

Gemi, boşaltma / yükleme işlemleri veya bunker alma sırasında aniden aşırı derecede meyil etmeye başlarsa, tüm devam etmekte olan işlemler, meyil nedeni belirlenene kadar durdurulmalıdır.

Görevli zabitan, gecikmeksizin durumu Kaptan'a ve / veya 1. Kaptan'a haber vermelidir.

Gemi Kaptanı aşırı meyilin nedenini belirlemeye çalışmalı ve durumun düzeltilmesi için gerekli önlemleri almalıdır;

- Meyil neden(ler)i kontrol edilir.
- Tüm tanklardaki iskandil / alleç değerleri alınır.
- Bunker / balast / kargo pompaları hazır hale getirilir.
- Bir bölmeden diğerine sıvı aktarımında meyili en aza indirici önlemler alınır.
- Boş mahallerin su geçirmezliği sağlanır.
- Tüm açıklıklar kapatılır.
- Su girmesini önlemek için hava firar boruları güvenceye alınır.
- Bunker almada: durumu düzeltmek için düzeltici tanklara aktarma yapılır.
- Balastlama / balast boşaltmada : durumu düzeltmek için düzeltici tanklara aktarma yapılır.

- Meyilin, sızıntıya yol açması olasılığı varsa, Bölüm 2'ye göre haber verilir.
- Gemi mürettebatı tehlikede ise, can filikaları indirilmeye hazır hale getirilir. Bölüm 2'ye göre haber verilir.

Durum kontrol altına alınır, tüm ilgili taraflara haber verilmelidir.

3.2.6 Kargonun tehlikeli reaksiyonu / tehlikeli durum oluşturan kirlilik

Zararlı sıvı maddenin güverteye veya suya boşalması veya iç tanklarda oluşan sızıntı nedeniyle diğer bir kargoya karışması halinde, bu karışımın tehlikeli reaksiyonları dikkate alınmalıdır. Olası tehlikeler hakkında ve elde edilen bilgiler ışığında alınacak önlemler / yapılacak işlemler konusunda derhal gemide taşınan kargoya ait Veri Listelerine başvurulmalıdır. Sızan madde veya buharı ile etkileşim durumunda (olasılığında) mürettebatın güvenliği için gerekli önlemler alınmalıdır.

3.2.7 Diğer tehlikeli kargo ve/veya buhar boşalımı

Zararlı sıvı maddelerin boşalımı durumunda, mürettebatın sağlığının, özellikle zararlı madde veya zehirli buharları ile etkileşime karşı korunması için gerekli önlemler alınmalıdır.

Zararlı maddenin veya buharlarının gemiye yayılması önlenmelidir. Taşıma sisteminin herhangi bir kısmından tehlikeli bir madde veya buharının boşalımı halinde, mümkün olduğu kadar yaşama mahalleri boşalımın rüzgar altına gelecek şekilde gemi döndürülmek suretiyle güverteyi temizleyici düzenlemeler yapılmalıdır.

Mürettebat tehlikeli bölgeden uzaklaştırılmalıdır. Tehlikeli bölgede zorunlu görevleri gören personelin doğrudan temasının önlenmesi için, gerekli kişisel korunma önlemlerine dikkat edilmelidir.

Olası tüm tutuşturma kaynakları bertaraf edilmeli ve buharların yaşama mahallerine ve makina dairesine girmesini önlemek üzere gerekli olmayan tüm hava girişleri kapatılmalıdır. Maddenin veya buharlarının yayılmasını durdurmak üzere, tank seviyesini veya basıncını düşürücü önlemler alınmalıdır.

Çevre ile ilgili koruyucu önlemlerin alınması için en yakın sahil devletine kirlilik hakkında rapor verilmelidir.

3.2.8 Tank içi ortam kontrolünün kaybolması

İlgili kargonun Veri Listelerine başvurmak suretiyle, olası patlama tehlikeleri yönünden tank içi ortam kontrolünün kaybolması sonucunda oluşacak tehlikeler değerlendirilmelidir. Tehlikeli karışımın oluşmasını önlemek üzere, kontrolsüz bölgelere hava girişi önlenmelidir.

3.2.9 Sualtında kalan / batan / kazaya uğrayan gemi

Eğer gemi veya bir bölümü sualtında kalacak şekilde kazaya uğramışsa, tüm insanların gemiyi terketmesi için bütün önlemler alınmalıdır. Dökülen kargo veya petrol ile temastan kaçınılır. Diğer gemiler ve/veya en yakın sahil devleti, olabildiğince yaşamı ve gemiyi kurtarmaya yardım için çağrılmalıdır.

3.3 Öncelikli Yapılacaklar

Kazanın herhangi bir safhasında, ilk öncelik gemideki insanların güvenliği ve olayın artmasını önleyecek önlemlerin alınmasıdır.

Yangın, patlama ve insanların zehirli buhara maruz kalmasına karşı koruyucu önlemlerin alınması için acil kararlar verilmelidir.

Geminin ve taşıma sisteminin uğradığı hasar hakkında ayrıntılı bilgi edinilmelidir.

Kaptan, bu bilgiler ışığında; can, mal, gemi ve çevre korunması için bir sonraki eylemi kararlaştırmalıdır.

Kaptan kurtarma yardımına gerek olup olmadığına karar verirken aşağıdaki verileri değerlendirmelidir:

- En yakın kara ve seyir riski,
- Geminin sürüklenme yönü ve mesafesi,
- Kaza onarımı için yaklaşık zaman,
- En yakın yeterli yardım ve gerekli zamanın saptanması.

Özellikle zararlı sıvı madde kargoları olmak üzere, tüm yükler hakkında ayrıntılı bilgi olmalıdır ve kargo ile ilgili sonraki işlemlerde kullanılmalıdır.

Gemi içinde zorunlu bir kargo aktarımı sözkonusu ise, tekne mukavemeti ve stabilitenin yanı sıra planlanan herhangi bir aktarım göz önünde tutularak tüm malzemelerin (kargo, tanklar, boya, boru) uyumu da dikkatle değerlendirilmelidir.

Mevcut kargo ve aynı zamanda bunker ve balastın yerleşimi ve özellikleriyle ilgili planlar/tablolara hazır bulundurulmalıdır.

Mevcut kargo/bunker/balast dağılımı bilgileri ve taşınan kargo maddelerinin Veri Listeleri;

↑ Kargo ofisinde

↑ Kaptan'ın ofisinde

↑

de bulunmaktadır.

Açıklayıcı not:

Uygun olanı X ile işaretleyiniz veya yerini belirtiniz.

3.4 Kirlilik Etkilerinin Azaltılma Eylemleri

Hem gemi hem de insan güvenliği amaçlanarak, kaptan aşağıdaki hususlara dikkat etmelidir:

- Durumun değerlendirilmesi ve dokümente edilen tüm eylemlerin izlenmesi,
- Personelin ileriye dönük korunması istemek, korunma gereçlerinin kullanımı, ilerisi için sağlık ve güvenlik riskinin değerlendirilmesi,
- Dökülen maddenin emdirilerek muhafazası ve tüm maddenin, Ürün Veri Listesi'ndeki güvenlik bilgilerine göre sıkı gözetim altında kıyıya taşınmasına kadar gemide düzgün ve güvenli bir şekilde yerleştirilmesi.
- Temizleme işleminin bitirilmesinden sonra personelin zararlı kimyasal maddelerden arındırılması.

3.5 Bunkerin / Kargonun Aktarımı - Hafifletme

Geminin aşırı ölçüde bünyesel hasara uğraması durumunda, kargonun / bunkerin tümünün veya bir kısmının bir başka gemiye aktarılması gerekebilir.

Özel bir hizmet gemisini gerektiren gemiden gemiye aktarım işlemlerinde, bahis konusu özel hizmet gemisinin kaptanı tüm sorumluluğu taşır.

Özel amaçlı olmayan gemilerde aktarım işinin genel sorumluluğu için karşılıklı olarak mütabakat sağlanmalı ve işlemler başlamadan önce ilgili kaptanlar tarafından sorumluluk açıkça belirlenmelidir.

Bunker / kargo aktarımı, alıcı geminin gereksinimlerine göre yapılmalıdır.

Her durumda, gemi kaptanları kendi gemilerinin mürettebatının, kargo/bunker ve teçhizatının güvenliğinden sorumludur ve bu güvenliğin diğer geminin kaptanı, gemi sahibi, resmi görevliler ve diğer kimseler tarafından tehlikeye düşmesine izin vermemelidir.

Gemiden gemiye aktarma işlemleri sorumlu yerel idareler ile koordine edilmelidir.

Aktarım sahasının seçiminde kaptanlar aşağıdaki hususları gözönüne almalıdır :

- Sorumlu bir idareye bildirmek ve anlaşma sağlamak gerekliliği;
- İlgili gemilerin gidecekleri yer;
- Özellikle deniz ve ölü dalgalardan korunma sağlanması;
- Bağlama, çözme ve aktarım işlemleri sırasındaki manevralara yeterli olabilecek ve aktarım işleminin demirde yapılması gerekiyorsa, güvenli olarak demirlemeye olanak sağlayacak deniz alanı ve su derinliği;
- Trafik Yoğunluğu;
- Hava koşulları ve hava tahmini;

Ayrıca, gemiden gemiye aktarım işlemlerine başlanmadan önce, her gemi, mümkün olduğunca, aşağıda belirtilen hazırlıkları yapmalıdır.

- Gemilerin ön-bağlama hazırlıkları
- Gemide mevcut ise usturmaçaların yerleştirilmesi,
- Bağlama teçhizatının düzenlenmesi,
- İki gemi arasındaki haberleşme kanallarının kontrolü

Gemiden gemiye aktarım işlemlerinde, yukarıda belirtilen genel prensiplere ilave olarak, Kaptan şirketin düzenlediği tamamlayıcı yönergeleri de dikkate almalıdır.

Söz konusu tamamlayıcı bilgiler aşağıda belirtilen mahalde bulunacaktır :

- € Kaptanın ofisi/kamarası
- € Kaptan köşkü
- € Kargo ofisi
- €

Açıklayıcı not:

Uygun olanı X ile işaretleyiniz veya yerini belirtiniz.

3.6 Yaralı Stabilite Ve Tekne Gerilme Hesapları

Geminin işletimsel olmayan sızıntılardan etkilenmesi ve sorunun azaltılması için kargo veya bunkerin aktarımının gerekli olması durumunda, Kaptan, her kargo / bunker aktarma işleminden önce stabilite ve tekne gerilme parametrelerini hesaplamalıdır.

Gemide hesaplara temel oluşturacak aşağıdaki kaynaklar :

- hasar kontrol planları,
- yaralı stabilite hesapları,
- boyuna mukavemet hesapları
- yükleme bilgisayar
-

bulunmaktadır.

Planlanan işlemin güvenliği ile ilgili olarak kaptanın çekincesi varsa aşağıda belirtilen kuruluşlardan yardım istenmelidir:

Temasa geçilecek kuruluş:

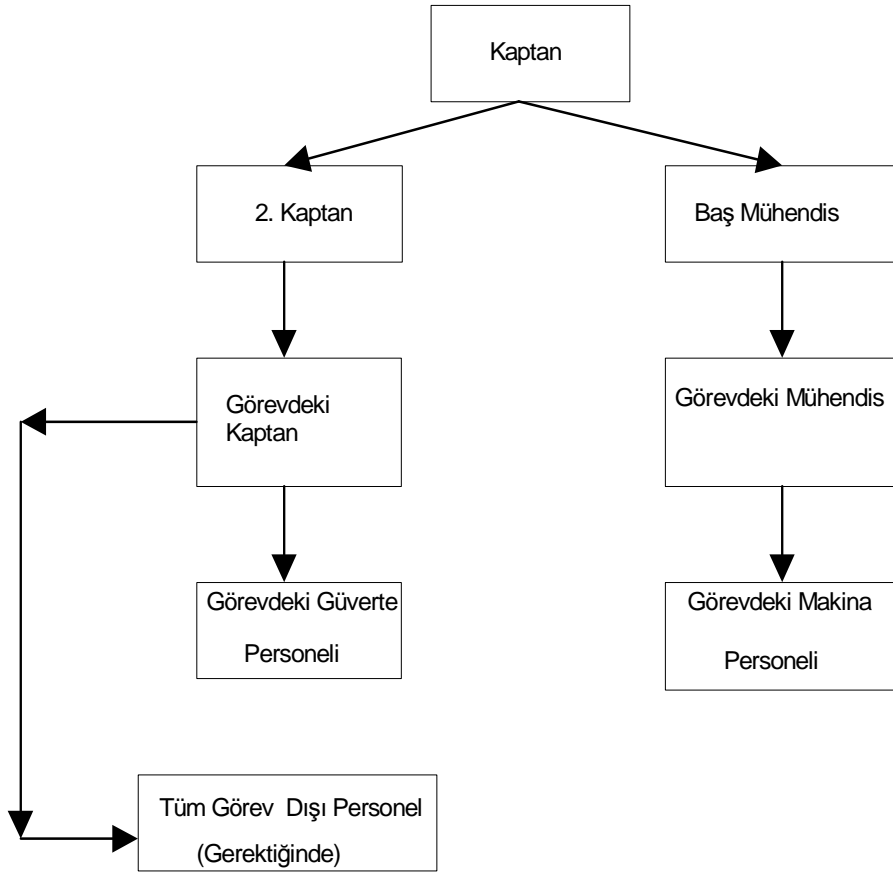
Yetkili kişi:

Adres:

Telefon no:

Fax no.

3.7 Kaptan ve Belirlenmiş Zabitan / Mürettebatın Genel Sorumlulukları



Açıklayıcı not:

Bu bölümde, röle cetveli göz önüne alınarak , gerçek mürettebat durumunu yansıtacak şekilde sorumluluklar listelenecektir.

Görevler/sorumluluklar firmanın prosedürleriyle uyumlu olacaktır.

3.7.1 Genel sorumluluklar

Aşağıda belirtilen gemi mürettebatı sızıntı olayında -gerçek veya olası- kazayı kontrol altına almak, sızıntıyı azaltmak, gemide temizleme işlemlerini organize etmek ve gerekli ilave işgücünü belirlemekten sorumludurlar.

Ü N V A N

G Ö R E V L E R

Kaptan	Gemide sızıntı ile ilgili işlerin genel sorumluluğu, özellikle iki ana konuda, haber verme ve müdahale olmak üzere alınacak önlemlerle ilgili sorumluluklar. Tüm olayların ve eylemlerin kayıtlarının tutulması.
2. Kaptan	Güvertedeki işlemlerin sorumluluğu; o andaki durumla ve akışı durdurmak veya en aza indirmek için yapılan işlemlerin sonuçlarıyla ilgili olarak Kaptanı sürekli bilgilendirmek.
Baş Mühendis	Bunkerleme işleminin sorumluluğu; o andaki durumla ve akışı azaltmak için yapılan işlemlerin sonuçlarıyla ilgili olarak Kaptanı sürekli bilgilendirmek.
Görevdeki Güverte Zabiti	Alarm verilmesi ve olayla ilgili olarak 2. Kaptan'a / Baş Mühendis'e bilgi verilmesi, gerektiğinde görevli olmayan mürettebatın harekete geçirilmesi.
Görevdeki Mühendis	Baş mühendise yardımcı olmak, yangınla mücadele hazırlıklarını yapmak, güverteye yeterli su ve güç sağlamak, gemideki temizleme donanımını organize etmek.
Görevdeki Personel	Bir sızıntı algılandığında mevcut tüm olanaklarla alarm vermek, derhal görevdeki zabitanaya haber vermek, sızıntıların vardavelalara ulaşmasını önlemek için emici malzeme / temizleme malzemesini yerleştirmek, gemide bulunan temizleme donanımı ile temizleme işlemlerine başlamak, personel koruyucu malzemelerinin bakımını sağlamak.

Açıklayıcı not:

Bu bölümde, röle cetveli göz önüne alınarak , gerçek mürettebat durumunu yansıtacak şekilde sorumluluklar listelenecektir.

Görevler/sorumluluklar önceki sayfadaki diyagramla ve firmanın prosedürleriyle uyumlu olacaktır.

BÖLÜM 4 : ULUSAL VE YEREL EŞGÜDÜM

Herhangi bir kirlenme olayının etkilerinin azaltılmasında, gemi ile Sahil Devleti veya ilgili diğer taraflar arasındaki hızlı ve etkili eşgüdüm yaşamsal bir önem taşır.

Konu ile ilgili çeşitli ulusal ve yerel idarelerin katılımları ve rolleri, ülkeden ülkeye ve hatta limandan limana büyük farklılıklar göstereceğinden, Kaptan bu özellikleri mümkün olduğunca dikkate almalıdır. Bu bağlamda Kaptan, gerekli bilgileri almak için gemi sahibi temsilcilerini söz konusu ülkeye / limana çağırmalıdır.

Sızıntının etkilerini hafifletici önlemleri almadan önce özellikle sahil devletlerinin kara sularındaki kazalar nedeniyle oluşan gerçek sızıntı durumlarında kaptan, önlemlerle ilgili yetki alımı için Sahil Devleti idaresi ile temas etmelidir.

Kaptan, tüm işlemlerde Sahil Devleti İdaresi ile eşgüdümlü çalışmalıdır.

Kaptan, denizdeki kirlenme ile mücadele amacıyla kimyasal maddeleri kullanma izni için Sahil Devleti idaresine başvurmalıdır. İlgili Sahil Devleti İdaresi yetkililerinin izni olmadan hiçbir kimyasal madde kullanılmamalıdır.

Mücadeleyi gerçekleştirmek için, Sahil Devletince sorumluluk verilmediği hallerde, kaptan petrol veya zararlı sıvı madde sızıntısını en aza indirmek için gerekli görülen tüm önlemleri almalıdır.

Meydana gelen kaza ile ilgili olarak, Kaptan, bu Plan'ın 2. ve 3. Bölümlerinde belirtilen önlemleri almalıdır.

EKLER:

- İlk bildirimler (Ek 1)
- Sahil Devleti ile temaslar (odak noktaları) (Ek 2)
- Limanla temaslar (Ek 3)
- Gemi ile ilgili temaslar (Ek 4)
- Gemi Plan ve Çizimleri (Ek 5)
 - Genel yerleştirme planı
 - Kargo, balast ve bunker tankları yerleştirme planları
 - Yakıt devresi resimleri

BÖLÜM 5 : ZORUNLU OLMAYAN BİLGİLER

Açıklayıcı not:

Bu Plan'ın 1 ÷ 4, Bölümlerinde belirtilen MARPOL 73/78 Ek I, Kural 37 ve Ek II, Kural 17 tarafından gerekli görülen, zorunlu hükümlere ilave olarak, yerel gereksinimler, sigorta şirketleri veya gemi sahibi/işletici politikaları v.s. ilave bilgilerle ilgili hükümler getirebilir.

Diyagramlar ve/veya resimler, başvuru dökümanları v.s. dahil olmak üzere, bu gibi ilave bilgi malzemesi, bir kirlilik olayıyla mücadelede veya acil bir durumda kaptana yardımcı olabilir, ayrıca gemilerin uğradığı limanlardaki yerel idareler tarafından da istenilebilir.

Bu nedenle örneğin; aşağıda belirtilen ilave bilgi dokümanları, gemi sahibi / işletmecisi'nin kararıyla Plan'a eklenebilir ve kaptanın/işirketin/işletmecinin en etkin bulunduğu tarzda dökümanlaştırılabilir.

- *Diyagramlar ve ilave gemi planları (örneğin; orta kesit, endaze / offset tablosu, tank tabloları, yükleme sınırı özellikleri, light ship özellikleri v.s)**
- *Mücadele teçhizatı (gemideki sızıntı ile mücadele teçhizatı) ve bunların yerleri)**
- *Kirlenme olayının kayıtlarının tutulması için bilgiler (örneğin; sorumluluk, tazminat ve masraflarla ilgili düzenlemeler)**
- *Başvuru dökümanları (örneğin; ICS, OCIMF, SIGTTO, INTERTANKO, vs. gibi uluslararası endüstri kuruluşları tarafından düzenlenen kılavuzlar)**
- *Planın testi ile ilgili prosedürler **
- *Kayıt tutma prosedürler **
- *Planın revizyonu için prosedürler **

** Gemiye uygun ise Plan'a eklenebilir.*

EKLER

Temas Listeleri

ve

İlave Bilgi Malzemeleri

EK 1 İLK HABER VERME ÖRNEK FORMU

A (Gemi adı, çağrı işareti, bayrağı)								
B (Olayın tarih ve saati, UTC)								
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>			
D	D	H	H	M	M			
C (Konum, enlem, boylam)			veya	D (Kerteriz, belirli bir işaretten uzaklık)				
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	N	S			
d	d	m	m					
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>			
d	d	d	m	m	E W			
E Gerçek Yön			F (Hız, knots)					
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>			
d	d	d		kn	kn 1/10			
L (İzlenen rota)								
M (Kullanılan radyo istasyonu-ları-)								
N (Gelecek raporun tarih ve saati, UTC)								
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>			
D	D	H	H	M	M			
P (Gemideki kargo/bunker'in tip ve miktarı)								
Q (Arıza/hasar/aksaklıklar'ın kısa ayrıntıları)								
R (Tahmini miktar dahil, kirliliğin kısa ayrıntısı)								
S (Hava ve deniz koşullarının kısa ayrıntısı)								
Rüzgar	Yön	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Yön	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	Hız	(Beaufort)			Ölü Dalga	Yükseklik (m)		
T (Gemi sahibi/işletmecisi/acentası hakkında temas ayrıntıları)								
U (Geminin boyutları ve tipi)								
Boy :.....(m)	Genişlik :.....(m)	Draft :.....(m)	Tip :.....					
X (İlave Bilgiler)								
Olayın kısa ayrıntısı: Dış yardım: Alınacak önlemler: Mürettebat sayısı ve yaralılarla ilgili ayrıntılar: P&I Club ve yerel muhabirlerle ilgili ayrıntılar: Diğerleri:								

EK 2 SAHİL DEVLETİ İLE TEMASLAR ODAK NOKTALARI

Açıklayıcı not:

Bu ekte IMO'nun yayınladığı " List of the National Operational Contact Points" dokümanının güncel hali bulunmalıdır. Odak noktaları listesinin son hali aşağıda verilen adresten temin edilebilir:

http:// www.imo.org >>> National Contacts >>> MEPC.6/ Circ xx

EK 3 LİMANLA TEMASLAR

Aşağıda limanla temaslarda yer alacak bilgileri içeren örnek bir tablo verilmiştir:

Temas edilen liman noktası	Adres	Temas araçları	Açıklamalar
Liman otoritesi	Telefon Fax VHF Kanalı
Terminal temsilcisi
Şirketin Yerel acentası
.....			

EK 4 GEMİ İLE İLGİLİ TEMASLAR

Aşağıda gemi ile ilgili temaslarda yer alacak bilgileri içeren örnek bir tablo verilmiştir:

(a) Gemi sahibi /işletmeci ile temaslar

Temas edilen kuruluş/ kişi	Adres	Temas araçları	Açıklamalar
Gemi sahibi/işletmeci		Telefon Fax Telex INMARSAT_ Telex INMARSAT_ Fax	

(b) Diğer temaslar

Temas edilen kuruluş/ kişi	Adres	Temas araçları	Açıklamalar
Charterer		Telefon Fax Telex INMARSAT_ Telex INMARSAT_ Fax	
Yerel acenta			
P&I Club ve muhabirleri			

EK 5 GEMİ PLAN ve ÇİZİMLERİ

1. Genel Yerleştirme Planı
2. Tank Yerleştirme Planı
3. Yakıt Devresi Resimleri