

PETROL KİRLİLİĞİ
ACİL PLANI
(SOPEP)

PETROL KİRLİLİĞİ ACİL PLANI

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

GEMİNİN ÖZELLİKLERİ

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.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ	1
BÖLÜM 1: GİRİŞ	2
PETROL KİRLİLİĞİ ACİL PLANI - ÖZET DİYAGRAM.....	3
BÖLÜM 2 : HABER VERME GEREKSİNİMLERİ	4
2.1 Genel	4
2.2 Haber Verme Yöntemleri	4
2.2.1 Haber verme zamanı	4
2.2.1.1 Gerçek sızıntı	4
2.2.1.2 Olası sızıntı.....	5
2.2.2 Gerekli bilgiler	5
2.2.3 Temas edilecekler	7
2.2.3.1 Sahil devletleriyle temaslar.....	7
2.2.3.2 Limanla temaslar	7
2.2.3.3 Gemi ile ilgili temaslar.....	8
BÖLÜM 3: SIZINTININ KONTROL ALTINA ALINMA ÖNLEMLERİ	9
3.1 İşletimden kaynaklanan sızıntılar	9
3.1.1 İşletimden sızıntılarının önlenmesi.....	9
3.1.2 Boru devresi sızıntıları.....	9
3.1.3 Tankın taşması	10
3.1.4 Tekne sızıntıları.....	10
3.1.5 Makina dairesindeki teçhizatın yol açtığı sızıntılar	10
3.2 Kazalar Neticesinde Oluşan Sızıntılar	11
3.2.1 Karaya oturma	11
3.2.1.1 Yangın ve patlamadan korunma	12
3.2.1.2 Tekne hasarının büyümesi	12
3.2.1.3 Petrol sızıntısını azaltma veya durdurma yöntemleri.....	12
3.2.1.4 Geminin kendi olanakları ile yeniden yüzdürülmesi	13
3.2.1.5 Geminin güvenceye alınması	13
3.2.2 Yangın / patlama	13
3.2.3 Çatışma	14
3.2.4 Teknedeki hasarlanma	15
3.2.5 Aşırı meyil.....	16
3.2.6 Sualtında kalan / batan / kazaya uğrayan gemi	16
3.2.7 Tehlikeli buhar boşalımı.....	17
3.3 Öncelikli Yapılacaklar	17
3.4 Petrol kirliliği Etkilerinin Azaltılma Eylemleri	18
3.5 Bunkerin aktarımı / Hafifletme	18
3.6 Yaralı Stabilitate ve Tekne Gerilme Hesapları	19
3.7 Kaptan ve Belirlenmiş Zabitan/Mürettebatın Genel Sorumlulukları.....	20
3.7.1 Genel sorumluluklar.....	21
BÖLÜM 4 : ULUSAL VE YEREL EŞGÜDÜM	222
BÖLÜM 5 : ZORUNLU OLMAYAN BİLGİLER	233
EKLER	24
EK 1 İLK HABER VERME ÖRNEK FORMU	25
EK 2 SAHİL DEVLETİ İLE TEMASLAR - ODAK NOKTALARI	26
EK 3 LİMANLA TEMASLAR.....	27
EK 4 GEMİ İLE İLGİLİ TEMASLAR.....	28
EK 5 GEMİ PLAN ve ÇİZİMLERİ	29

Ö N S Ö Z

1. Petrol Kirliliği Acil Planı (bundan böyle "Plan" olarak anılacaktır). 1978 protokolü ile düzeltilmiş şekliyle, MARPOL 1973 Ek I, Kural 37 gereğince hazırlanmıştır.
2. Planın amacı, petrol kirliliği olayının meydana gelmesi veya böyle bir olay olasılığı durumlarında, gemide alınacak önlemlerle ilgili olarak, gemi kaptanına ve zabitana rehberlik etmektir.
3. Bu plan, IMO tarafından geliştirilen MEPC.86(44) ile düzeltilmiş MEPC.54(32) adı altında yayımlanan "Petrol kirliliği Acil Planının oluşturulması esasları"na gerekli görülen tüm bilgileri ve kullanım yönergelerini içerir. Eklerde, planda belirtilen tüm ilgililerin iletişim bilgileri ve diğer başvuru maddeleri yer alır.
4. Bu plan, idare tarafından kontrol edilmiş olup, aşağıda belirtilenlerin haricinde, idarenin bilgisi olmadan herhangi bir değişiklik veya düzeltme yapılamaz.
5. Bölüm 5'deki değişimlerin ve eklerin idare tarafından kontrolü gerekli değildir. Ekler; gemi sahibi, işletmeciler ve yöneticiler tarafından güncelleştirilecektir.

BÖLÜM 1: GİRİŞ

1.1 Bu plan, beklenmeyen petrol 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;

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

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

- Petrol kirliliğinin bildirilmesi ile ilgili haber verme yöntemlerinin belirlenmesi,
- Petrol kirliliği durumunda temas edilecek olan sahil devletleri ve limanlara ilişkin Sahil Devleti ile Temaslar Listesinin (Odak Noktaları) ve Limanla Temaslar Listesinin belirlenmesi,
- Olayı takiben petrol akıntısını azaltmak veya kontrol altına almak için gerekli çalışmaların belirlenmesi,
- Petrol kirliliği ile mücadelede ulusal ve yerel idarelerle eşgüdümün sağlanması, gayelerini de taşır.

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

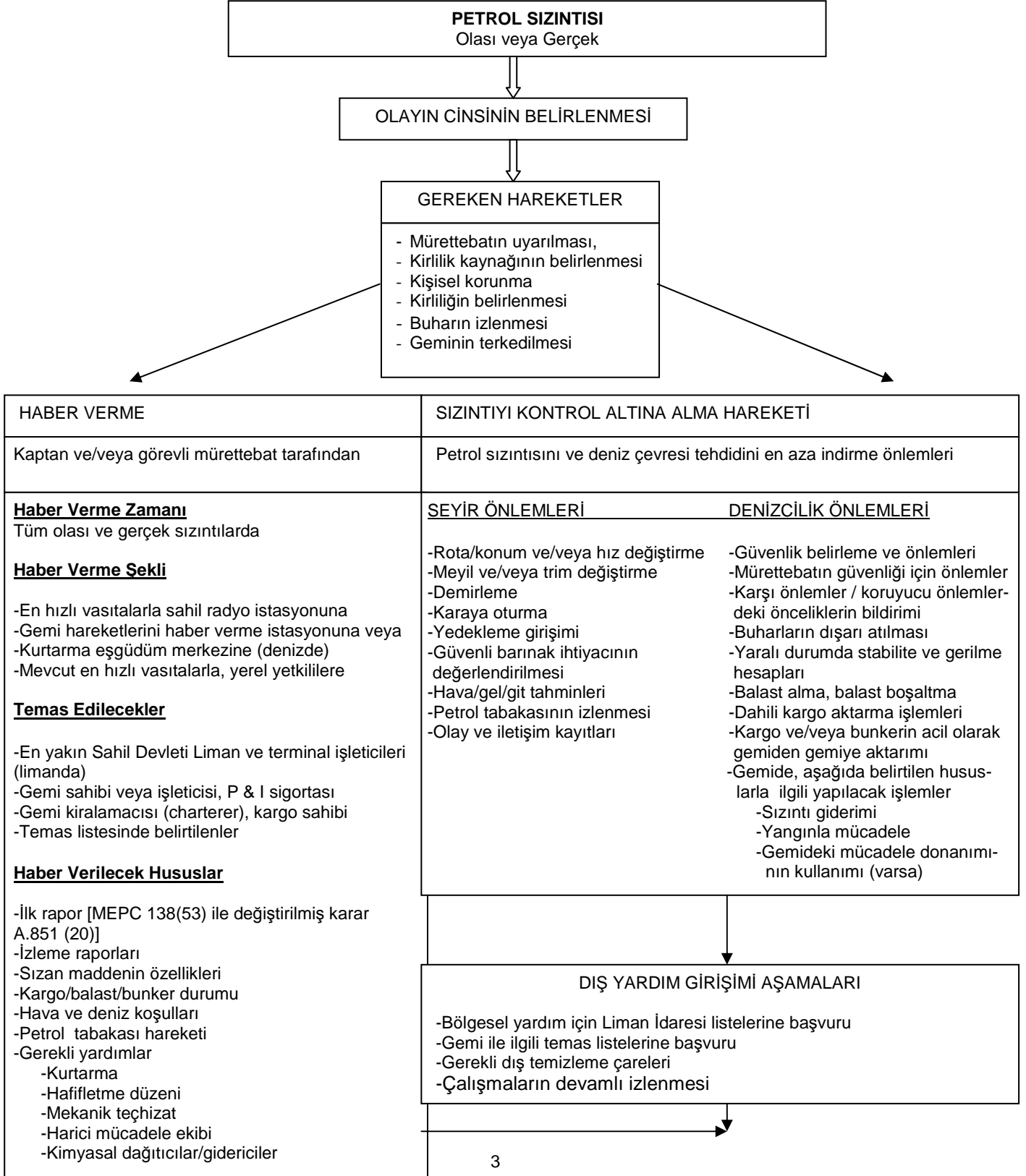
1.6 Planın gemiye mahsus olarak tasarlanmasına karşın, kara-esaslı planlara ilave ve bunlarla bağlantı sağlayan bir belge olarak da kabul edilmesi gerekir. Böylelikle, Planlar, bir petrol kirliliği olayının etkilerinin hafifletilmesinde, gemi ile kara idareleri / kuruluşları arasında etkin bir eşgüdümü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

1.7 Plan, bir petrol kirliliği olayı karşısında, kaptanın gerek duyduğu ayrıntılı haber verme ve müdahale yöntemlerini belirleyen bir özet diyagramı içerir (sayfa 3'e bakınız).

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

PETROL KİRLİLİĞİ ACİL PLANI - ÖZET DİYAGRAM

Bu diyagram, bir petrol kirliliği acil durumunda, gemi personelinin, IMO tarafından yayımlanan esaslara göre, izlemesi gereken hareket yönteminin bir özeti. 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 gruba 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'de belirtilenlere uygundur.

Geminin petrol 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 petrol 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 Karışma, 1969 Uluslararası Anlaşmasından ve Açık Denizlerde Petrolden Başka Madde Kirliliğine Neden olan Kazalara Karışma, 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 3'te 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 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 sızıntısı olmasa dahi, sızıntı olasılığı durumunda da bu durumu bildirmek zorundadır.

Ancak, haber verme zorunluluğu bulunan olası petrol 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 petrol kirliliği olayının özelliklerini bildirmelidir. Bu hususta, IMO 1997'de MEPC 138(53) ile değiştirilmiş 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 tehdidine 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 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, MEPC 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 ondallığı 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, 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, petrolün 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 petrol sızıntısının yol açtığı tehlikeyi belirleyecek olanların gerek duyduğu bilgilerdir.

2.2.3 Temas edilecekler

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

Sayfa 3'de verilen özet diyagram dikkate alınmak suretiyle, gerçek veya olası bir petrol sızıntısında, 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 temaslara

Denizdeki gemi için;

Petrol 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 temaslara

Limandaki gemi için, yerel acentaların, mücadele ekiplerinin veya temizleme kuruluşlarının bilgilendirilmesi, müdahaleyi hızlandıracaktır. İşletim veya bir kaza neticesinde de olsa, petrol sızıntısı gemi limanda iken olmuştusa, 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, petrol sızıntıları 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 petrol sızıntısı durumunda, gemi sahibi veya işletmecisinin merkez ofisine, şirketin yerel acentasına, P&I Club ve muhabetlerine, 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:

- Kaptan
- Gemi sahibi
- İşletmesi

BÖLÜM 3 : SIZINTININ KONTROL ALTINA ALINMA ÖNLEMLERİ

Gemi personeli, gemilerinden kaynaklanan petrol 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 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.

Aşağıda, yapılacak müdahaleler açısından, işletimden kaynaklanan çeşitli petrol sızıntıları belirtilmiştir.

3.1 İşletimden kaynaklanan sızıntılar

3.1.1 İşletim sızıntılarının önlenmesi

Mürettebat, bunker işlemleri esnasında petrolün sızmasını sıkı bir gözlem altında bulundurmamalıdır.

Bunker aktarımından önce yetkili mürettebat, gemide bulunan petrol sızıntısı teçhizatını hazır hale getirecek ve çalışma mahallinin yakınında (Örneğin, bunker işleminin yapıldığı taraftaki vardavela boyunca) bulundurmamalıdır.

Bunker 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 petrol ve petrol damlacıkları temizlenmelidir.

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

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

3.1.2 Boru devresi sızıntıları

Boru devrelerinden, valflerden, hortum veya metal bağlantılardan yakıt sızıntısı olduğunda, sızıntı nedeni belirlenene ve arıza giderilene kadar bu elemanlardaki işlemler durdurulmalıdır.

Arızalı boru devresi diğerlerinden ayrılmalıdır. Bu kısımdaki yakıt, boş veya kullanılmayan bir tanka dreyn edilmelidir.

Sızıntı bir hidrolik devrede olmuşsa, işlemler derhal durdurulmalıdır.

Temizleme işlemleri başlatılmalıdır.

Boşaltılan yakıt ve kullanılan temizleme malzemesi, bir toplama tesisine aktarılanaya kadar gemide muhafaza edilmelidir.

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

3.1.3 Tank'ın taşması

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

Taşan yakıtın veya yakıt buharlarının makina dairesine girme olasılığı varsa, gerekli önlemler süratle alınmalıdır.

Taşan tankdaki bunker, boş veya tam dolu olmayan bir tanka aktarılır veya transfer pompaları ile fazla miktar sahile aktarılmalıdır.

Temizleme işlemleri başlatılmalıdır.

Boşaltılan yakıt ve kullanılan temizleme malzemesi, bir toplama tesisine aktarılanaya kadar gemide muhafaza edilmelidir.

Bölüm 2'ye uygun olarak, tank taşması ile ilgili taraflara bilgi verilmeli 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 petrol kirliliği söz konusu ise, bunker seviyesi düşürülmeli ve bunker, boş veya kullanılmayan bir tanka aktarılmalı veya -eğer limanda ise- dubalarla / tanklarla sahile aktarılmalıdır.

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 petrol kirliliği meydana gelirse bu teçhizatın çalışması hemen durdurulmalı veya sızıntıyı önleyici önlemler alınmalıdır.

Petrol kirliliği meydana getiren teçhizat şunlardır:

- Makina dairesi sintinesinden yakıtı ayırıştırın sintine seperatörü veya yakıt filtresi teçhizatı,
- Sintine / ballast sistemlerini bağlayan devredeki valflar,
- Yağ ve yakıt 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,
- Petrol akıntısı veya tehlikeli konsantrasyondaki zararlı maddelerin 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 kontrolü yapılır. Geceleyin, gemi etrafında petrol 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 / 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 açılmamalarına gereken önem verilmelidir.

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

3.2.1.3 Petrol sızıntısını azaltma veya durdurma yöntemleri

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

- Gemideki boru devrelerinin çalışır durumda olması koşuluyla bunkerin dahili olarak aktarımı.
- Hasar nisbeten az ve sınırlı ise (yani bir veya iki tankla sınırlı ise) , geminin genel gerilme ve stabilitesi üzerindeki etkisi dikkate alınarak , hasarlı tanklardan sağlam tanklara bunker aktarımı.
- Petrol sızıntısını durdurmak için, altta su oluşturmak üzere, hasarlı tanka su pompalanması olasılığının araştırılması.
- Gel-git değişimleri sırasında tanklardaki hidrostatik basınç değişmeyecek şekilde, hasarlı/delinmiş tankların, dıştan etkilenmez şekilde izole edilmesi.
- Bunkerin dubalara veya diğer gemilere aktarımı ihtiyacının araştırılması ve gerektiğinde bu amaçla yardım istenmesi.
- İlave petrol sızıntısı olasılığının araştırılması.

Gel-git seviyeleri arasında büyük farklar varsa, kaptan ilave bunker 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 başlanılmalıdır.

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 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 başlanılmalıdır.

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 petrol sızıntısına yol açar mı?
- Bir petrol sızıntısı varsa, gemilerin ayrılması, sızan petrolün 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?

Gemilerin ayrılmaları gerçekleşirse, mümkün olduğu taktirde her gemi, rotasını petrol sızıntısının rüzgar üstüne gelecek şekilde değiştirecektir.

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 başlanılmalıdır.

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 işlemi, diğer bir geminin/dubanın kargoyu almasına kadar bekleyebilir mi?
- Geminin stabilitesinde ve gerilme durumunda anormal bir değişme var mıdır?
- Geminin stabilitesindeki ve gerilme durumundaki değişme 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 terk edilmesi mi gerekir?

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

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 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 alınırsa, tüm ilgili taraflara haber verilmelidir.

3.2.6 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 petrol ile temastan kaçınılmalıdır. Diğer gemiler ve/veya en yakın sahil devleti, olabildiğince yaşamı ve gemiyi kurtarmaya yardım için çağrılmalıdır.

3.2.7 Diğer tehlikeli buhar boşalımı

Mürettebatın sağlığının, özellikle zehirli buharlar ile etkileşime karşı korunması için gerekli önlemler alınmalıdır.

Tehlikeli buharın boşalımı halinde, mümkün olduğu kadar yaşama mahalleri boşalımın rüzgar altına gelecek şekilde gemi döndürülmek suretiyle güverteyi temizleyici düzenlemeler yapılmalıdır.

Olası tüm tutuşturma kaynakları bertaraf edilmeli ve buharların yaşama mahallerine ve makina dairesine girmesini önlemek üzere gerekli olmayan tüm hava girişleri kapatılmalıdır.

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

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.

Gemi içinde zorunlu bir kargo aktarımı sözkonusu ise, tekne mukavemeti ve stabilite 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.

3.4 Petrol Kirliliği 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 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
- Baş mühendisin ofisi/kamarası

3.6 Yaralı Stabilite Ve Tekne Gerilme Hesapları

Geminin işletimsel olmayan sızıntılardan etkilenmesi ve sorunun azaltılması için bunkerin aktarımının gerekli olması durumunda, Kaptan, her 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 bilgisayarı
-

bulunmaktadır.

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

Temasa geçilecek kuruluş:

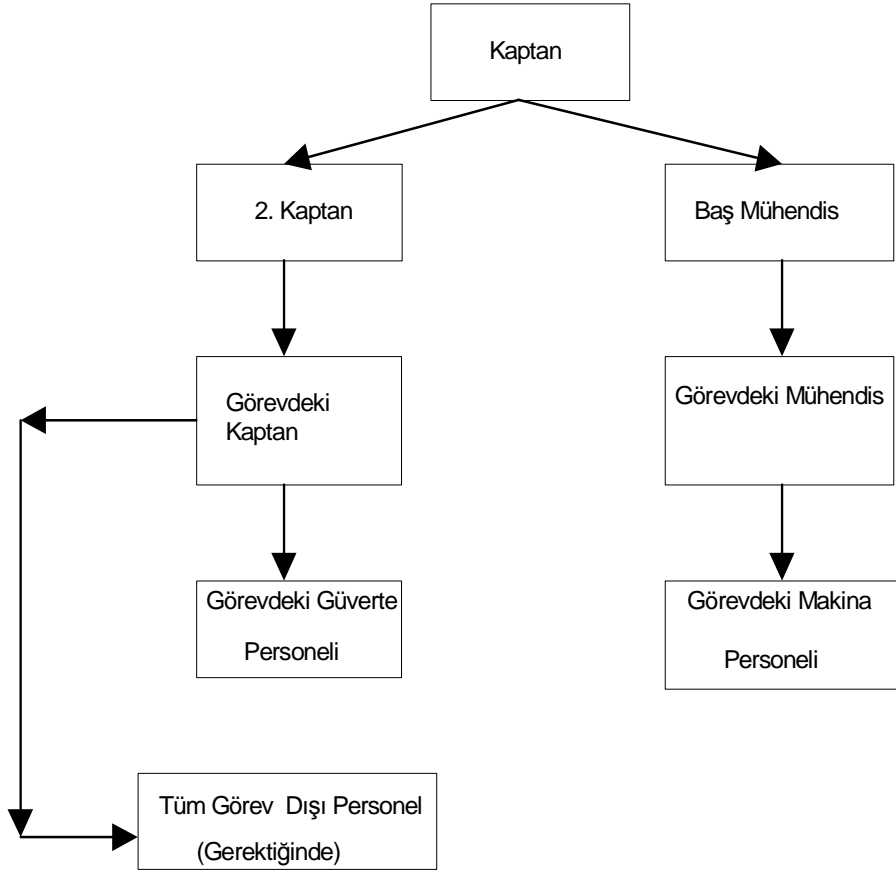
Yetkili kişi:

Adres:

Telefon no:

Fax no.

3.7 Kaptan ve Belirlenmiş Zabitan / Mürettebatın Genel Sorumlulukları



3.7.1 Genel sorumluluklar

Aşağıda belirtilen gemi mürettebatı bir petrol sızıntısı 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 petrol sızıntısı 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	Tankın taşması (bunkerleme) ile ilgili olarak, 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 petrol sızıntısı algılandığında mevcut tüm olanaklarla alarm vermek, derhal görevdeki zabitana haber vermek, sızıntıların vardavelalara ulaşmasını önlemek için emici malzeme / temizleme malzemesini yerleştirmek, gemide bulunan temizleme donanımı ile temizleme işlemlerine başlamak.

BÖLÜM 4 : ULUSAL VE YEREL EŞGÜDÜM

Bir petrol sızıntısı 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 petrol sızıntısı durumlarında kaptan, önlemlerle ilgili yetki alımı için Sahil Devleti idaresi ile temas etmelidir.

Kaptan, tüm işlemlerde Sahil Devleti İdaresi ile eşgüdümlü çalışmalıdır.

Kaptan, denizdeki petrol kirliliği 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 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 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 petrol kirliliği 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/şirketin/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