



PSC YILLIK RAPORU | 2018



TÜRK LOYDU



PSC YILLIK RAPORU 2018

Basım Yılı
2019

Bu rapor Türk Loydu Uygunluk Değerlendirme Hizmetleri A.Ş. tarafından yayınlanmıştır. Bu rapordaki bilgilerin bütün yayın hakları, Türk Loydu Uygunluk Değerlendirme Hizmetleri A.Ş.' ye aittir. Ticari amaçla kullanılamaz, kopyalanamaz.

Türk Loydu Uygunluk Değerlendirme Hizmetleri A.Ş.

İçindekiler

Giriş.....	5
Bölüm 1 - Liman Devleti Denetimleri Öncesi Yapılması Gereken Hazırlıklar	6
1.1 Limana Varmadan Önce Yapılması Gereken Hazırlıklar	6
Bölüm 2 - Türk Loydu Klasına Kayıtlı Liman Devleti Denetimleri Neticesinde Tutulmuş Gemilerin; 2016-2018 Yılları Arasındaki İstatistiksel Analizi	8
2.1 Toplam Denetleme ve Tutulmalara Ait Veriler.....	9
2.2 Türk Loydu Klaslı Gemilerin En Çok Kaydedilen Denetleme ve Tutulma Maddelerine ait Kategorilerinin 2016-2018 Yılları Arası Durumu.....	10
2.3 Türk Loydu Klaslı Tutulan Gemilerin Yaş Durumu Ortalamaları	11
2.4 Türk Loydu'nun Paris MoU' da Konumu.....	11
2.5 En Çok Tutulma Yaşanan Ülkelerdeki Tutulma Durumları	13
Bölüm 3 - Sık Karşılaşılan, Tutulmaya Sebep Kusurların İncelenmesi ve Analizi.....	14
3.1 Sertifika ve Dokümantasyon Kapsamında Yapılan Kontroller ve Sık Karşılaşılan Kusurların Analizi	14
3.2 ISPS (Gemi Güvenlik Sistemi) ve ISM (Emniyet Yönetim Sistemi) Kapsamında Yapılan Kontroller ve Sık Karşılaşılan Kusurların Analizi.....	16
3.3 Can Kurtarma Araçları ve Role Talimleri Kapsamında Yapılan Kontroller ve Sık Karşılaşılan Kusurların Analizi.....	16
3.4 Yangın Emniyeti Kapsamında Yapılan Kontroller ve Sık Karşılaşılan Kusurların Analizi.....	19
3.5 Seyir Emniyeti.....	21
3.6 Ana ve Yardımcı Makineler.....	22
3.7 Acil Durum Sistemleri.....	24
3.8 MLC Uygunsuzluklarının Genel Analizi.....	25
Bölüm 4 - Liman Devleti Denetimleri Sonuçlarının Değerlendirilmesi	26
4.1 Diğer Gelişmeler.....	26
4.1.1 Liman Devleti Denetimini Arttıran Faktörler, Öncelikle Denetlenmesi Gerekli Gemi Tespit Kriterlerinin Belli Başlıkları.....	26
Bölüm 5 – Liman Devleti Denetimleri ile İlgili Genel Bilgiler.....	28
EK – Liman Devleti Denetimlerine Hazırlık Kontrol Tablosu	29

İçindekiler-Tablolar

Tablo-1: 2018 Yılında Türk Loydu klaslı gemilerde en çok kaydedilen tutulma maddelerine ait kategoriler	8
Tablo-2: 2018 Yılında Türk Loydu klaslı gemilerde en çok kaydedilen eksiklik maddelerine ait kategoriler	9
Tablo-3: Türk Loydu Klaslı Gemilere ait Denetleme ve Tutulmalar 2016-2018	9
Tablo-4: Türk Loydu'nun Yetkilendirilmiş Kuruluş Olduğu Gemilere ait Denetleme ve Tutulmalar	9
Tablo-5: 2016-2017-2018 Yıllarındaki Tutulma Maddelerinin Kategorileri	10
Tablo-6: 2016-2017-2018 Yıllarındaki Denetimlerde Çıkan Eksikliklerin Kategorileri	10
Tablo-7: Türk Loydu Klaslı Gemilerin Yaş Durumlarına Göre Dağılımları	11
Tablo-8: Paris Mou Performans Tablosu	11
Tablo-9: Türk Loydu Klaslı Gemilerin Yıllara Göre Performans Değerleri	12
Tablo-10: Türk Loydu Klaslı Liman Devleti Denetimleri	12
Tablo-11: Türk Loydu'nun Yetkilendirilmiş Kuruluş Olduğu Gemilerin Yurtdışı Liman Devleti Denetimleri	12
Tablo-12: Türk Loydu ve Paris MoU Tutulma Ortalamaları	12
Tablo-13: En Çok Tutulma Yaşanan Ülkeler	13
Tablo-14: Sertifika ve Dokümantasyon Kapsamında Sık Karşılaşılan Kusurlar	15
Tablo-15: Can Kurtarma Araçları ve Role Talimleri Kapsamında Sık Karşılaşılan Kusurlar	17
Tablo-16: Yangın Emniyeti Kapsamında Sık Karşılaşılan Kusurlar	19
Tablo-17: Seyir Emniyeti Kapsamında Sık Karşılaşılan Kusurlar	21
Tablo-18: Seyir Emniyeti Kapsamında Sık Karşılaşılan Kusurlar	23
Tablo-19: Seyir Emniyeti Kapsamında Sık Karşılaşılan Kusurlar	24

LİMAN DEVLETİ DENETİMLERİ

GİRİŞ

Liman Devleti Denetimleri (PSC), geminin ve ekipmanının durumunun uluslararası düzenlemelere uygun olduğunu ve geminin bu kurallara uygun olarak işletildiğini denetlemek için yapılan ulusal limanlardaki yabancı gemilerin denetlenmesidir.

Liman devletleri, gemileri denize elverişli halde sefer yapmaları hususunda inşa, dizayn, ekipman, donanım vb. konular çerçevesinde denetlenmektedirler. Liman devleti denetimleri, emniyet, güvenlik ve çevre açısından standart altı deniz taşımacılığı ile mücadelede önemli bir role sahiptir. Liman Devleti Denetimi, standart altı gemileri belirlemek ve ortadan kaldırmak için gösterilen uluslararası uygulamanın bir kısmını teşkil eder. Liman Devleti Denetimlerinde hedef, standart altı çalışan gemileri belirleyerek, deniz taşımacılığının uluslararası kurallara uygun olarak çalışmasını sağlamaktır. Liman Devleti Denetimi; denetim mekanizması, uluslararası antlaşmalarla oluşturulmaktadır fakat bu antlaşmalar uluslararası sözleşme niteliği taşımayan, bölgesel anlamda üye olan ülkeler tarafından imzalanan mutabakat zaptları (Memorandum of Understanding, MoU) şeklindedir. Ülkeler bilgi alışverişi sağlamak, koordineli çalışmak amacıyla bir araya gelerek liman devleti bölgesel anlaşmaları imzalamışlardır. Bir devletin tek başına kendi çabasının, standart altı gemileri engellemekte yetersiz olacağının anlaşılması üzerine o bölgedeki emniyetsiz çalışmayı ve tehdidini ortadan kaldırmak üzere aynı bölgede bulunan ülkelerde uygulanan Liman Devleti Denetimi uygulamalarının standart haline getirilmesi zorunlu hale gelmiştir.

PSC Yıllık Raporu Liman Devleti Kontrollerine yönelik olarak aşağıda belirtilen 5 ana bölümde derlenmiştir.

- **Bölüm 1:** Liman Devleti Denetimleri Öncesi Yapılması Gereken Hazırlıklar
- **Bölüm 2:** Türk Loydu Klasına Kayıtlı Liman

Devleti Denetimleri Neticesinde Tutulmuş Gemi-lerin; 2016-2018 Yılları Arasındaki İstatistiksel An- alizi.

• **Bölüm 3:** Sık Karşılaşılan, Tutulmaya Sebep Ku- surların İncelenmesi

• **Bölüm 4:** Liman Devleti Denetimleri Sonuçlarının Değerlendirilmesi ve Diğer Gelişmeler

• **Bölüm 5:** Liman Devleti Denetimleri ile İlgili Genel Bilgiler

Rapor'un amacı denizcilik taşımacılığının bileşeni olan gemilerin Liman Devleti Kontrollerinde ki başarı oranını arttırmak ve denetim bilincini oluşturmaktır. Liman Devleti Kontrollerinde ise geminin güvenliği ve çevreyi koruması gibi faktörlerin uygunluğu sağlanmaktadır.

Liman Devleti Denetim prosedürleri sadece gemilere ait doküman, donanım ve teçhizata yönelik bir iyileştirme olarak düzenlenmemiş aynı zamanda uluslararası sözleşmelerce belirlenmiş işletme gereklilikleri ve Emniyetli Gemi Yönetimi Kodu kapsamındaki bakım-tutumu da kapsamaktadır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Uluslar arası Çalışma Örgütü (ILO), Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) ve Klas Kuruluşları Liman Devleti Kontrollerinde önemli rol oynayan kuruluşlardır. Ayrıca, dünya ekonomisi ve ticaretindeki gelişmelere paralel olarak deniz ticaret hacmi de her geçen gün artmaktadır.

Bu gelişmelere paralel olarak artan uluslararası sözleşmelerdeki değişiklikler, yeni gelen kurallar, meydana gelen deniz kazaları, deniz ve hava kirliliğinin artması, gelişen teknolojiyle birlikte gemide çalışan personelin çalışma standartlarının iyileştirilmesinin kurallara dayandırılması gibi nedenlerden dolayı Liman Devleti Denetimlerinde bir artış söz konusudur.



Bölüm I - Liman Devleti Denetimleri Öncesi Yapılması Gereken Hazırlıklar

I.1 Limana Varmadan Önce Yapılması Gereken Hazırlıklar

Liman Devleti Yetkilileri; personelin yeterliliğini, geminin genel kondisyonunu, makine dairesini, yaşam mahalinin durumunu, uluslararası kabul edilmiş kural ve standartların sağlandığını, sertifika ve dökümanların geçerliliğini, hijyenik şartları incelemek maksadıyla denetim yapar.

Liman Devleti Denetimlerine, hem şirketin hem de geminin her zaman hazırlıklı olması gerekmektedir. Gemilerin varış limanının dahil olduğu Memorandum'un belirlediği hedef gemiler için saptanmış kriterler öğrenilmelidir. Limanının talebi doğrultusunda, varıştan önce istenen bilgilendirme mesajları zamanında gönderilmelidir. Gemi Trafik Hizmetlerine (VTS) raporlamalar uygun şekilde yapılmalıdır.

Seyirde yaşanmış bir kaza, meydana gelmiş bir hasar ile ilgili yapılmış düzeltici, önleyici faaliyetler ve detaylar hakkında, varılacak liman otoritesine bilgi verilmesi zorunludur. Verilmediği takdirde; yapılacak denetim neticesi geminin tutulmasına kadar varacak sonuçlar doğurabilir.

Ayrıca, bir gemi adamı gemiye katılmadan önce, kendi görev tanımlarının yanı sıra ofiste şirketin ISM sistemi, şirket politikaları, emniyet kültürü, yangın emniyeti, deniz emniyeti, gemi güvenliği, çevre kirliliği ile mücadele ve kirlilik önleme konularını da içeren eğitimleri almalıdır.

Özellikle zabitan sınıfı için yeterli İngilizceye sahip olduğuna emin olunmalıdır. Gemi adamı gemiye katılır katılmaz, her gemide sayısı ve nitelikleri farklı olan emniyet ekipmanlarının yerleri ve kullanımı hakkında eğitim almalı, gemi üzeri



eğitim el kitaplarını okumalı ve sorumlu zabıt tarafından verilen bu eğitimler kayıt altına alınmalıdır.

Bakım, onarım, düzenleme, tadilat işlemlerinin kayıtlarının düzenli şekilde tutulduğundan emin olunması gerekir. Talimlere hazırlıklı olunmalı; özellikle gemiyi terk, acil dümen ve yangın talimlerine hazırlıklı olunması gerekir.

Gemi Kaptanları, Türk Loydu Web sitesinde yer alan ve Liman Devleti Denetimlerine hazırlık yapılması amacıyla “Türk Loydu Liman Devleti Denetimleri Kontrol Tablosu” kullanarak olası bir Liman Devleti Denetimine hazırlık yapmalıdır.

Bu tabloya aşağıdaki linkten ulaşabilirsiniz.

<http://www.turkloydu.org/pdf-files/liman-devleti-kontrolleri/liman-devleti-kontrolleri-kontrol-tablosu.pdf>

Bir önceki Liman Devleti Denetimi kapsamında kaydedilen ve kapatılmayan bir eksiklik varsa bunun da limana varış öncesinde giderilmesi gerekir.

Bölüm 2 - Türk Loydu Klasına Kayıtlı Liman Devleti Denetimleri Neticesinde Tutulmuş Gemilerin; 2016-2018 Yılları Arasındaki İstatistiksel Analizi

Özet Tablolar

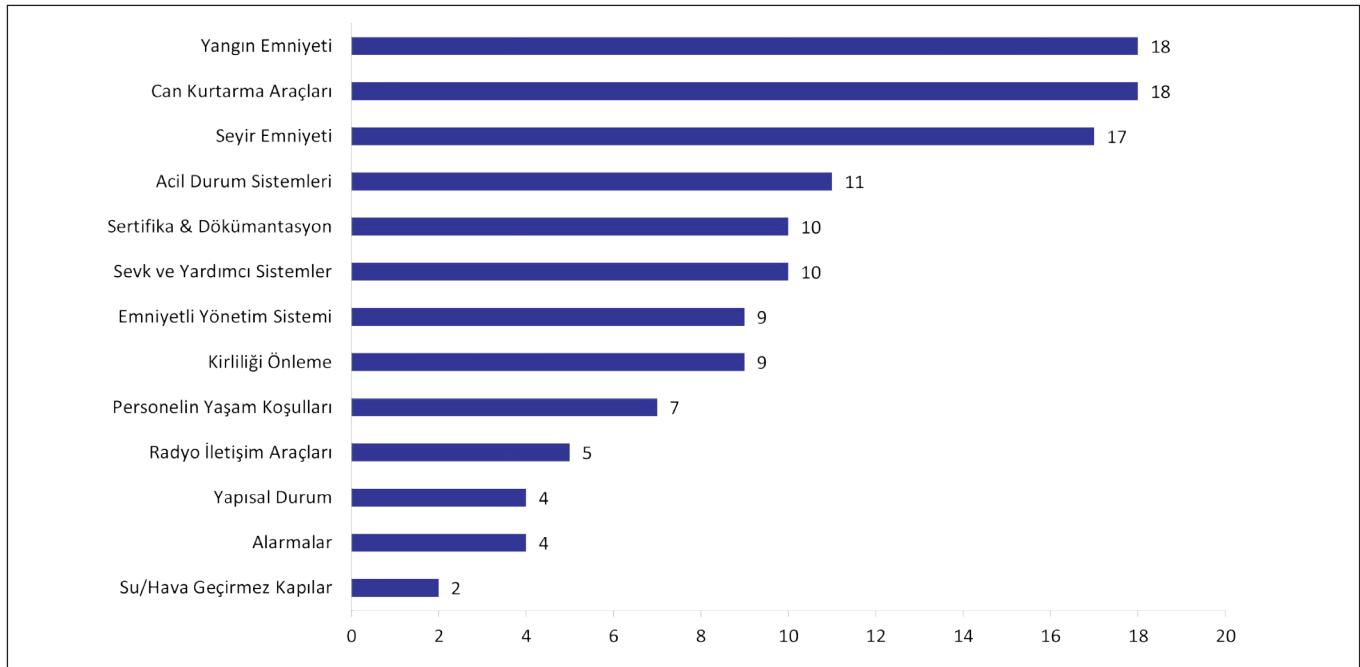
Bu bölüm son üç yılda kayıt altına alınmış istatistikler yardımıyla Türk Loydu'nun klası olduğu veya yetkilendirilmiş kuruluş olduğu gemilerin Liman Devleti Denetimlerinde tespit edilen uygunsuzluklarını özetlemektedir.

Bu bölümde yer alan Liman Devleti Denetimleri neticesinde tespit edilen ve tutulmaya sebep olan kusurlara ait veriler aşağıda belirtilen kaynaklardan alınmıştır.

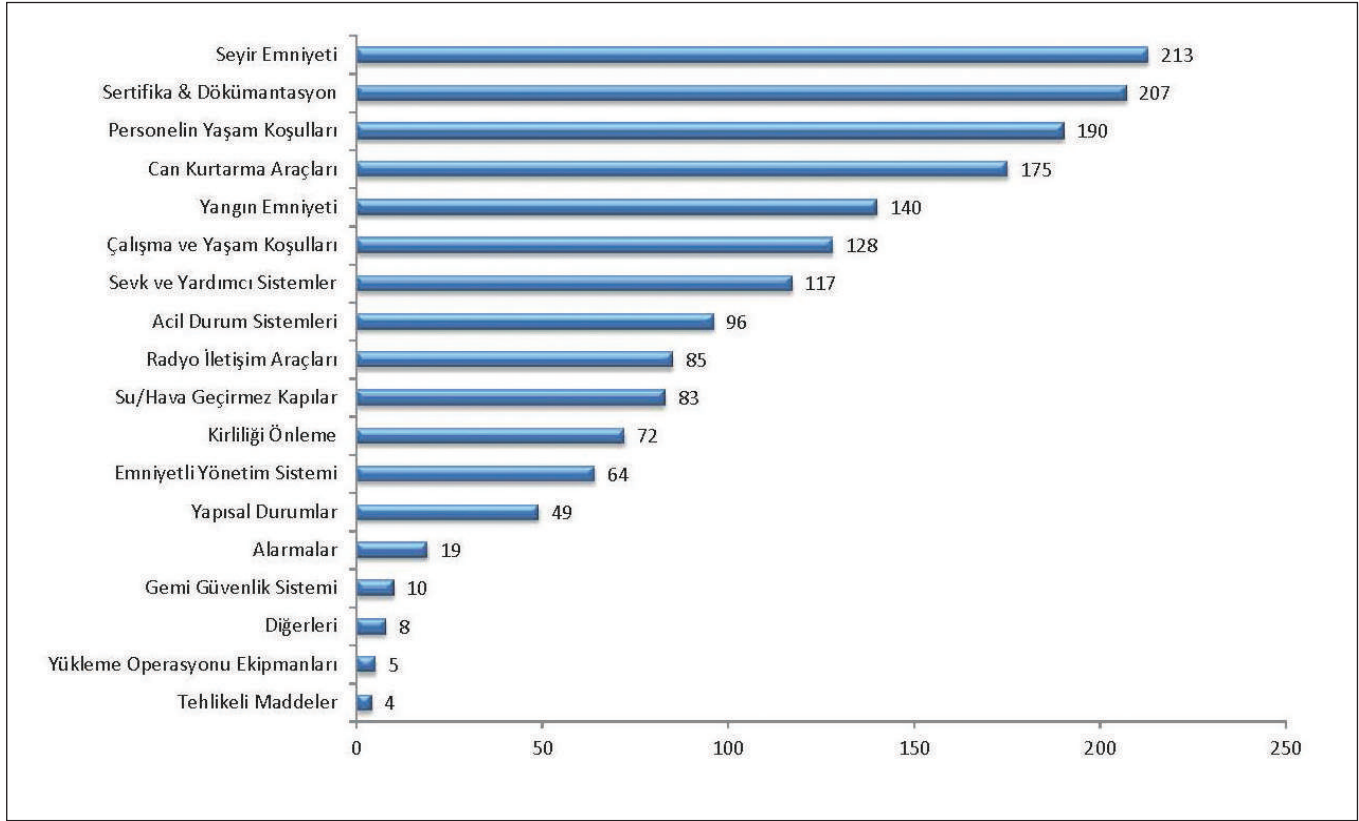
- (2) Paris Mou, Black Sea Mou, Mediterranean Mou ve Tokyo Mou tarafından yayınlanan veriler
- (3) Gemi sahibi veya işletmecisi tarafından yapılan bildirimler.

2018 Yılında Türk Loydu klaslı veya yetkilendirilmiş kuruluş olduğu gemilerde en çok kaydedilen tutulma maddelerine ait kategoriler aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir.

(I) Liman Devletleri tarafından IMO Resolution A.787(19)'a göre yapılan bildirimler.



Tablo-1 2018 Yılında Türk Loydu klaslı gemilerde en çok kaydedilen tutulma maddelerine ait kategoriler



Tablo-2: 2018 Yılında Türk Loydu klaslı gemilerde en çok kaydedilen eksiklik maddelerine ait kategoriler

2.1 Toplam Denetleme ve Tutulmalara Ait Veriler

Türk Loydu klaslı gemiler 2016-2018 yılları arasında bütün memorandumlarda toplam 950 denetim geçirmiş olup 80 gemisinde tutulma yaşanmıştır. Paris MoU'da ise Türk Loydu klaslı gemiler son üç yıldır 364 denetimden 29 tutulmayla geçmiştir. Paris MoU üç yıllık genelinde ise 53732 denetimde 1947 tutulma yaşanmıştır.



YIL	Toplam Denetim	Tutulma	TL'nin Sorumlu Olduğu Tutulma	Tutulma Oranı
2016	317	31	0	10,2
2017	306	20	0	15,3
2018	327	29	0	11,3

Tablo-3 Türk Loydu Klaslı Gemilere ait Denetleme ve Tutulmalar 2016-2018

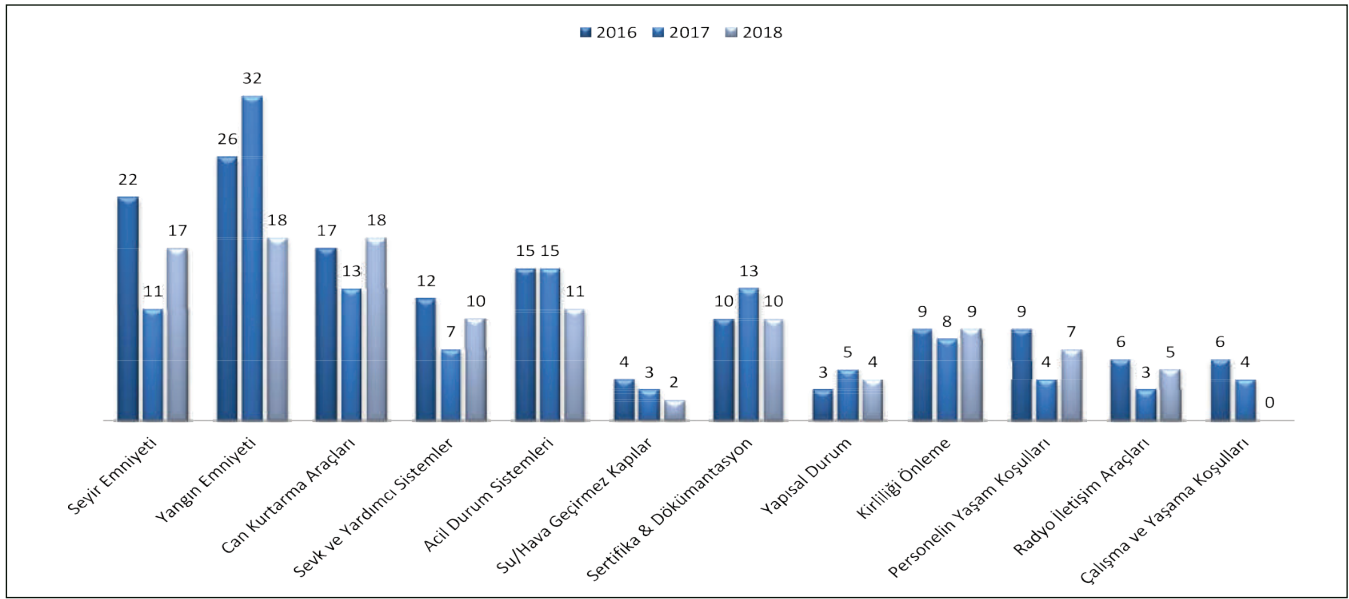
YIL	Toplam Denetim	Tutulma	TL'nin Sorumlu Olduğu Tutulma	Tutulma Oranı
2016	443	39	0	11,4
2017	371	17	0	21,8
2018	351	17	0	20,6

Tablo-4 Türk Loydu'nun Yetkilendirilmiş Kuruluş Olduğu Gemilere ait Denetleme ve Tutulmalar

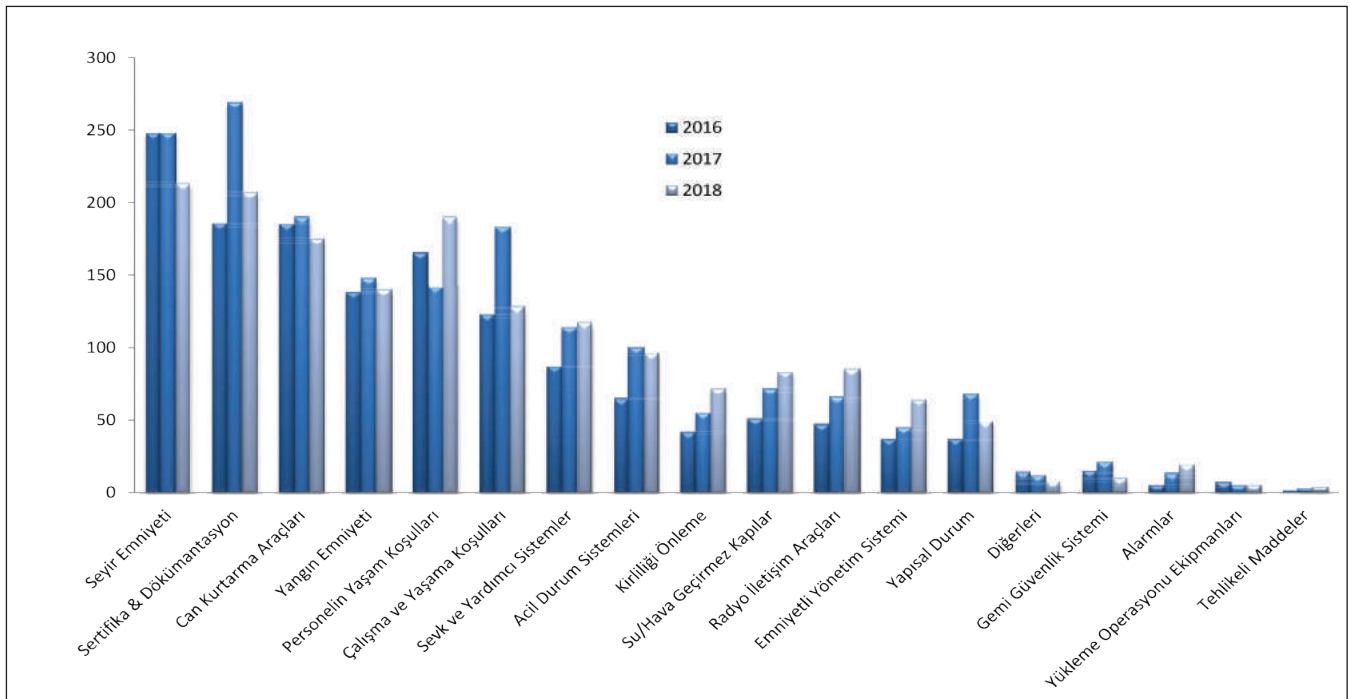
2.2 Türk Loydu Klaslı Gemilerin En Çok Kaydedilen Denetleme ve Tutulma Maddelerine ait Kategorilerinin 2016-2018 Yılları Arası Durumu

Türk Loydu klaslı gemilerde 2016-2018 yılları arasında kaydedilen eksikliklerin ve tutulama maddelerinin dağılımı aşağıdaki grafiklerde gösterilmiştir. Türk Loydu klaslı uluslararası sefer

yapan 160 adet gemi bulunmaktadır. Türk Loydu'nun her yıl gemi sayısının artmasına rağmen denetimlerde çıkan eksikliklerin büyük çoğunluğunda düşüş yaşanmaktadır.



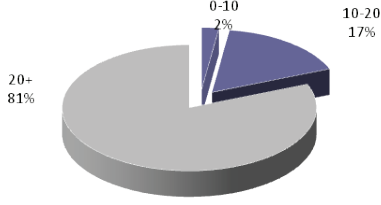
Tablo-5 2016-2017-2018 Yıllarındaki Tutulma Maddelerinin Kategorileri



Tablo-6 2016-2017-2018 Yıllarındaki Denetimlerde Çıkan Eksikliklerin Kategorileri

2.3 Türk Loydu Klaslı Tutulan Gemilerin Yaş Durumu Ortalamaları

2016 - 2018 yılları arasında bütün memorandumlarda tutulan Türk Loydu klaslı gemilerin yaş dağılımı aşağıdaki grafikte gösterilmiştir. Tutuklanan gemilerin büyük çoğunluğunu 20 yaş ve üzeri gemiler oluşturmaktadır. Paris MoU'da ise Türk Loydu klaslı 20 yaş üstü gemiler oranının %76,5 değerini oluşturmaktadır.



Tablo-7 Türk Loydu Klaslı Gemilerin Yaş Durumlarına göre Dağılımları

2.4 Türk Loydu'nun Paris MoU' da Konumu

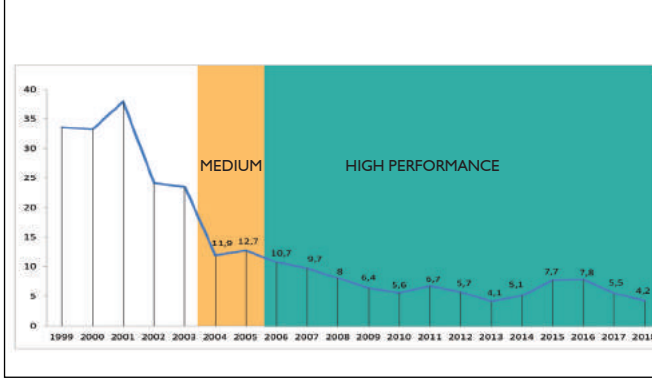
Paris Mou'nun web sitesinde yayınladığı 2015 - 2017 yıllarını kapsayan denetleme sonuçlarına ilişkin olarak hazırlanan Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Performans Tablosu'ndaki yerini güçlendiren Türk Loydu son 12 yıldır olduğu gibi "Yüksek Performans" klas kuruluşu olarak duyuruldu. Her sene olduğu gibi bu sene de bir çok klas kuruluşunun yanı sıra bazı IACS (Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği) üyesi kuruluşları da geride bırakarak, Paris MoU'da Yüksek Performans konumunu koruma hedefini de gerçekleştirmiş oldu. Söz konusu Paris Mou performance tablosu aşağıda gösterilmiştir

RECOGNIZED ORGANIZATION PERFORMANCE TABLE 2016-2018

Recognized Organization	RO abrev	Inspections	Detentions	Low/medium limit	Medium / high limit	Excess Factor	Performance level
American Bureau of Shipping	ABS	6,009	2	139	102	-1.95	High
DNV GL AS	DNVGL	18,192	18	395	332	-1.88	
China Classification Society	CCS	869	0	25	10	-1.87	
Lloyd's Register	LR	12,505	14	276	224	-1.86	
Bureau Veritas	BV	11,450	25	254	204	-1.74	
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	8,393	23	189	146	-1.66	
Korean Register of Shipping	KRS	1,233	2	33	16	-1.62	
TÜRK LOYDU	TL	487	0	15	4	-1.60	
RINA Services S.p.A.	RINA	4,427	13	104	73	-1.60	
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	2,926	15	71	46	-1.24	
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	531	3	16	5	-0.48	Medium
Panama Maritime Documentation Services	PMDS	149	0	6	0	0.05	
Phoenix Register of Shipping	PHRS	496	5	16	4	0.06	
Croatian Register of Shipping	CRS	153	1	6	0	0.19	
International Naval Surveys Bureau	INSB	617	9	19	6	0.23	
Indian Register of Shipping	IRS	155	3	6	0	0.49	
Overseas Marine Certification Services	OMCS	99	2	5	0	0.50	
Dromon Bureau of Shipping	DBS	542	11	17	5	0.51	
Macosnar Corporation	MC	131	3	6	0	0.56	

Tablo-8 Paris Mou Performans Tablosu

Paris Mou verilerine göre Türk Loydu klaslı gemilerin yıllara göre performans değerleri aşağıdadır. Türk Loydu 2018 yılında %4,2 oranı ile tarihi başarılarından birini yakalamıştır.



Tablo-9 TL Klaslı Gemilerin Yıllara Göre Performans Değerleri



Türk Loydu klaslı gemilerin Paris Mou, Akdeniz Mou ve Karadeniz Mou kapsamında değerlendirilmesi aşağıdadır.

TÜRK LOYDU KLASLI GEMİLERİN LİMAN DEVLETİ DENETİMLERİ								
YILI	PARIS MOU			AKDENİZ MOU			KARADENİZ MOU	
	DENETİM	TUTULMA	ORAN (%)	DENETİM	TUTULMA	ORAN (%)	DENETİM	TUTULMA
2016	125	11	8,8	47	3	6,4	146	17
2017	122	11	9,0	47	2	4,3	137	7
2018	117	7	6,0	47	6	14,3	168	16

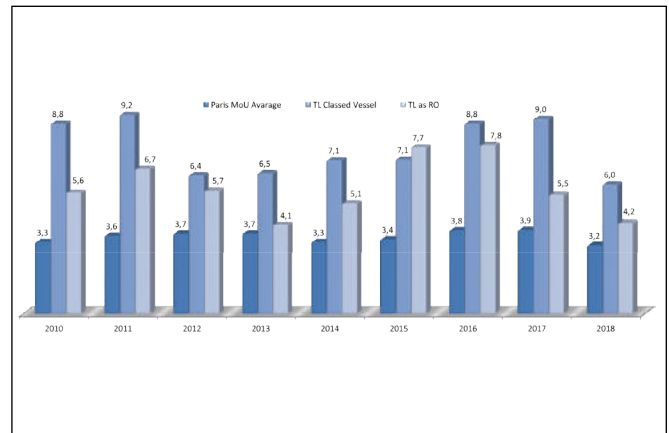
Tablo-10 Liman Devleti Denetimleri

Türk Loydu'nun yetkilendirilmiş kuruluş olduğu gemiler için Paris Mou, Akdeniz Mou ve Karadeniz Mou kapsamında değerlendirilmesi aşağıdadır.

TÜRK LOYDU'NUN YETKİLENDİRİLMİŞ KURULUŞ OLDUĞU GEMİLERİN YURT DIŞI LİMAN DEVLETİ DENETİMLERİ								
YILI	PARIS MOU			AKDENİZ MOU			KARADENİZ MOU	
	DENETİM	TUTULMA	ORAN (%)	DENETİM	TUTULMA	ORAN (%)	DENETİM	TUTULMA
2016	192	15	7,8	47	3	6,4	205	21
2017	148	8	5,4	47	2	4,3	178	7
2018	142	6	4,2	45	3	6,7	164	2

Tablo-11 Liman Devleti Denetimleri

Türk Loydu klaslı ve Türk Loydu'nun yetkilendirilmiş kuruluş olduğu Paris MoU tutuklamalarını içeren tablo aşağıdadır.

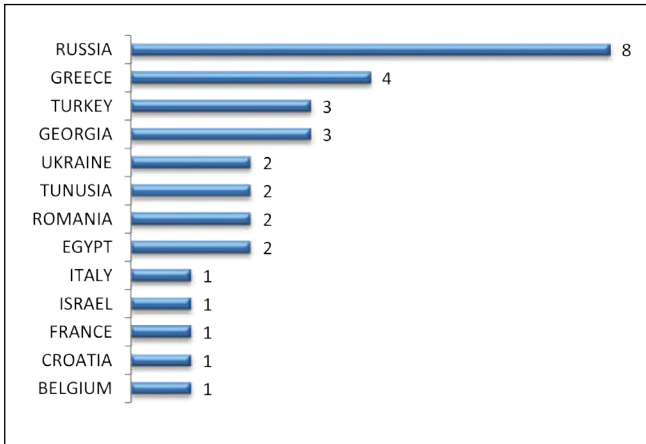


Tablo-12 Türk Loydu ve Paris MoU Tutulma Ortalamaları



2.5 En Çok Tutulma Yaşanan Ülkelerdeki Tutulma Durumları

2018 yılında Türk Loydu klaslı ve Türk Loydu'nun yetkilendirilmiş kuruluş olduğu gemiler en çok Rusya ve Yunanistan limanlarında tutuldu.



Tablo-13 En Çok Tutulma Yaşanan Ülkeler

Rusya Federasyonu'nda bulunan Novorossiysk Limanı en çok tutulmanın yaşandığı yerdir. Liman Devleti Kontrolü çerçevesinde her sene sonbahar ve kış aylarında demirleme ve bağlama ekipmanlarının detaylı denetlemesi yapılmaktadır. Liman devleti kontrolü görevlileri her sene yaptıkları bu

denetlemelerde ekipmanların durumlarını kontrol etmektedirler. Bu denetlemelerin amacı; Novorossiysk'te kış aylarında çok güçlü esen rüzgarlar ve buna bağlı olarak demirleme ile bağlama ekipmanlarının arıza yapması yüzünden limanın demir sahası ve iskelelerinde gerçekleşen kazaları önlemektir.

Geçtiğimiz yıllarda gerçekleştirilen denetlemelerde Novorossiysk Limanı'nı ziyaret eden gemilerde demirleme ve bağlama ekipmanlarının bakım-tutumları ile alakalı eksiklikler bulunduğu belirlenmiştir.

Yunanistan limanları Türk Loydu klaslı ve Türk Loydu'nun yetkilendirilmiş kuruluş olduğu gemilerin en çok tutulmalarının yaşandığı ikinci yerdir. Özellikle yaz aylarında yolcu gemilerinin sıklıkla uğradığı limanlardan biridir. Bu sebepten dolayı Yunanistan'a sefer yapan gemilerin önceden denetimlere hazır olması gerekmektedir.

Türk Loydu 2018 yılında tarihi başarılar yakalamıştır. Bunlardan en önemlisi son üç yıldır tutulan gemilerde yetkilendirilmiş kuruluş olarak hiçbir eksiklikten sorumlu tutulmamasıdır. Bu sayede yapılan sorveylerin ve denetimlerin kalitesinin arttığı anlaşılmaktadır.

Bölüm 3 - Sık Karşılaşılan, Tutulmaya Sebep Kusurların İncelenmesi ve Analizi

3.1 Sertifika ve Dokümantasyon Kapsamında Yapılan Kontroller ve Sık Karşılaşılan Kusurların Analizi

Liman Devleti Denetimi yetkilileri geminin sertifikalarını ve personelin hem yeterliliğini hem de sertifikalarını inceleyerek denetime başlarlar.

Uluslararası Sözleşmeler uyarınca gemilere verilen sertifikaları asılları gemide bulunmalıdır. İstisnai durumlarda dokümanların asılları yerine yetkililer tarafından onaylanmış nüshaları gemide bulunabilir. Ayrıca günümüzde elektronik sertifikalar da kullanılmaya başlanmıştır.

Sertifikaların bitiş tarihlerinin kontrolü yapılır, eksik ya da tutarsız sertifikaların belirlenmesi sağlanır. Bu nedenle; dokümanlar üzerindeki bilgiler arasında farklılıklar varsa, ya da dokümanla gemi üzerindeki durum uyuşmuyorsa limana varış öncesi, eksikliğin düzeltileceği liman otoritesine bildirilmelidir. Aksi halde, yeni belge gemiye gelse dahi geminin tutulması muhtemeldir.

MARPOL Sözleşmesi gereği gemide bulunması gereken SOPEP - Deniz Kirliliği Önleme Acil Durum El Kitabı'nın acil durum temas noktaları ile ilgili ekleri (SOPEP Annex) güncel olmalıdır. Bu ekler şirket kontrolünde olmalı ve herhangi bir güncelleme olduğunda gemi tarafından istek olmaksızın gönderilmelidir. SOPEP ve diğer tüm El Kitapları tam olmalı, kurallarda istenen son revizyonlara uygun olmalıdır.

Güverte ve Makine Jurnalleri, GMDSS Kayıt Defteri, Kaptanın Gece Emirleri, Ziyaretçi Kayıt

Defteri, Çöp Yönetimi Kayıt Defteri, Yağ Yakıt Kayıt Defteri, Balast Kayıt Defteri, SMPEP, SOPEP (Shipboard Oil Pollution Emergency Prevention), CSR, Cargo Securing Manual, Emergency Towing Procedures, Damage Control Plan, Medical Log Book, ODS Log Book (Ozone Depleting Substance), Fire Training Manual, Low Sulphur Record Book gemilerde olması gereken en önemli el kitapları ve kayıt defterleri olup; gemideki varlığı, uygulanıp uygulanmadığı, gerekli revizyonların yapıldığı ve personel tarafından görevlerin bilindiği kontrol edilecektir.



Gemi Asgari Donatım Sertifikası göz önünde bulundurularak; gemide yeterli personelin varlığı, personel ve zabıtların liman cüzdanları ve yeterliliklerin geçerli oluşu, işe uygun STCW sertifikalarının varlığı ve sağlık ve polis vizelerinin geçerliliği muhakkak kontrol edilmelidir.

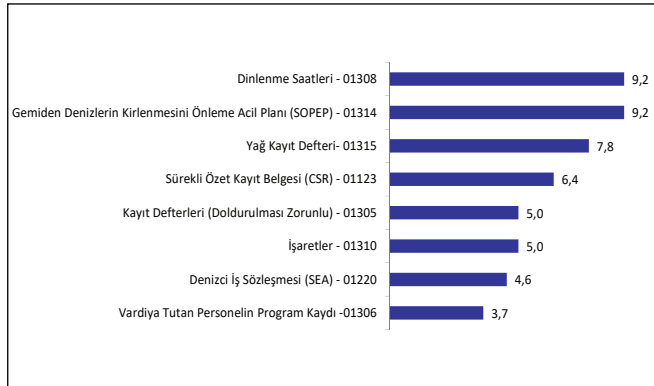
Personel çalışma/dinlenme saatleri kaydı düzenli ve doğru tutulmalıdır. ILO Denizcilik Çalışma Sözleşmesi gemideki dinlenme saatlerinin aşağıdaki şekilde olması gerektiğini ifade eder:

En az dinlenme saati, ILO Denizcilik Çalışma Sözleşmesine göre;

- Herhangi 24 saatlik bir periyotta en az 10 saat
- Herhangi 7 günlük bir periyotta en az 77 saat

10 saatlik dinlenmeler en fazla 2 periyoda bölünebilir ve bunlardan biri en az 6 saat uzunluğunda olmalıdır. Art arda iki dinlenme periyodu 14 saatten fazla arayla bölünmemelidir.

Kusurlar Üzerine



Tablo-14 Sertifika ve Dokümantasyon Kapsamında Sık Karşılaşılan Kusurlar(%)

Bu grupta en çok karşılaşılan kusurlar çalışma ve dinlenme saatlerinin kayıtlarıyla ilgilidir.

Personel çalışma saatlerinin güncel olmaması ve yanlış zamanlarda personele istirahat vermeleri sık karşılaşılan kusurlardandır. Özellikle yakıt ikmal zamanı, talim yapılma zamanı, boğaz ya da kanal geçişleri, vardiya saatleri, yanaşma veya kalkış saatleri, Liman Devleti Denetimi, Klas ve

Bayrak Denetimleri esnasında çalışan ve dinlenen personelin saatlerine dikkat edilmelidir. Bahsedilen konular çalışma saatleri kaydı esnasında en çok dikkatsizlik yapılan hususlardır.

Gemiden Denizlerin Kirlenmesini Önleme Acil Planının (SOPEP) gemide bulunması gerekmektedir. Sertifika ve dokümantasyon eksiklikleri arasında ilk sıralarda yer alan SOPEP, 2018 yılında Paris ve Tokyo memorandumların yoğunlaştırılmış denetim kampanyası olan MARPOL Ek-6 kapsamında denetlenmektedir.



Dokümantasyon eksikliği olarak en sık kaydedilen kusurlar manuellere ve kayıt defterlerinin eksik olması, içeriğinin eksik veya yanlış bilgilerle dolu olması kaydedilen kusurlardandır. Özellikle yangın eğitim manuellere gemiye özel olmalı tüm yangın ekipmanlarına değinilmeli ve bilgi verilmelidir. Denetimlerde; yağ kayıt defteri, çöp kayıt defteri, ozon inceltici maddeler kayıt defterinin gemide olmamasından dolayı tutulma maddesi kaydedilmiştir.

Kaydedilen diğer kusurlar personelin ve zabıtların yeterlilikleriyle ilgilidir. Yeterliliğinin geminin gideceği sefer bölgesine uygun olmaması tutulma maddesidir. Sefere çıkmadan önce muhakkak kontrol edilmesi gerekir.

3.2 ISPS (Gemi Güvenlik Sistemi) ve ISM (Emniyet Yönetim Sistemi) Kapsamında Yapılan Kontroller ve Sık Karşılaşılan Kusurların Analizi



ISM (International Safety Management) kodu, gemi işletmeciliğinde ve çevre korunmasında önemli bir araçtır. Uluslararası sularda çalışan gemilerin tip ve yaşlarına göre aşamalı olarak bu sertifikayı almaları IMO tarafından zorunlu kılınmıştır. Bu kodun ana amacı, gemi işletmeciliğinde uluslararası güvenlik standartları tesis etmek ve çevreyi deniz kazalarından oluşacak kirlilikten korumaktır. Ayrıca, güvenli yönetim sistemi el kitabı, planlı bakım tutum el kitabı, gemi operasyon ve acil durum prosedürleri gibi ISM dökümanlarının tanımı, işlevleri ve uygulanması önemlidir.

Emniyet Yönetimi Sistemi (ISM) şirket ve gemide yapılan tüm işlemlerin belirli bir prosedür dahilinde yapılması, yapılan işlerin kayıt altına alınması, eğitim faaliyetlerine önem verilmesi gibi hususlarda deniz yaşamında hayati öneme sahip bir sistemdir.

ISM Kod Planlı Bakım Tutum Sistemi kapsamındaki ekipmanların düzenli kontrollerinin yapılması ve eksiklik durumunda uygunsuzluk açılması ve düzeltici önleyici faaliyetlerin uygulanması gerekir. ISPS (Ship Security Plan) kontrol edilmelidir, ISPS talimleri kaydedilmiş olmalıdır. Gemiye giren ve çıkan kişilerin eksiksiz olarak kaydedilmesi gerekir. Ship Security Plan güncel ve onaylı olmalıdır. Planlı SSAS (Ship Security Alarm System) talimi yapılmış

ve kayıt altında olmalıdır. Gemi güvenlik zabiti, sürekli özet kaydı (CSR), geminin uğradığı son 10 limanın listesi gibi bilgiler güncel ve mevcut olmalıdır. ISM ile ilgili kaydedilen kusurlar, gemi emniyetli yönetim sisteminin düzgün işlemediğini gösterir. Önceki Liman Devleti Denetimlerinde kaydedilmiş kusurlar giderilmezse ve bu son yapılan Liman Devleti Denetimlerinde fark edilirse gemi tutulabilir. Kaydedilen kusurlarla ilgili düzeltici önleyici faaliyetlerin ISM sistemine uygun olacak şekilde 3 ay içinde şirket tarafından bildirilmesi gerekmektedir. Liman Devleti denetimleri sonrası kaydedilen kusurlar giderilmelidir.

İç denetim ve dış denetim gerektiği gibi yapılmış olmalı, denetimin yapılmadığı belirlenirse bu muhtemel bir tutulma maddesidir.

3.3 Can Kurtarma Araçları ve Role Talimleri Kapsamında Yapılan Kontroller ve Sık Karşılaşılan Kusurların Analizi

Her bir can salı üzerine geminin adı, tipi, seri numarası, son kontrol tarihi ve üreticinin adı markalanacaktır. Can filikası makaraları çalışır durumda ve yağlanmış olacaktır ve böylece soğuktan donmaları engellenecektir.



Can filikası mataforalarının yerleştirildiği yerle olan temas noktalarında yıpranmaların ve çatlakların oluşup oluşmadığı incelenecektir. Braketler ve oluşturulan yapı incelenecek ve yıpranan kısımlar tamir edilecektir.

Can filikası kızağının mataforası, son değiştirme tarihini veya son kullanma tarihini içeren dökümanlar incelenecektir. Can filikası halatlarının ve can simitlerinin eskimiş olup olmadığına bakılacaktır. Sertleşmeye ve

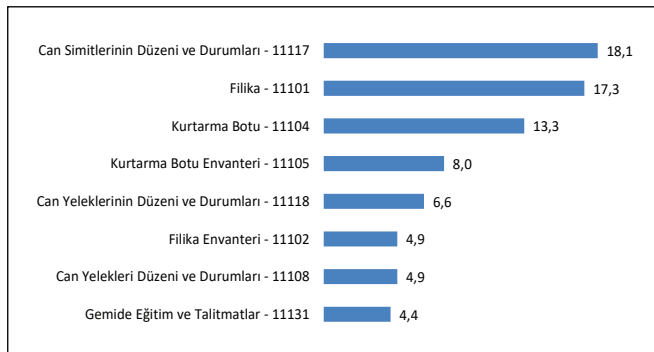
gevrekleşmeye başlayanlar değiştirilecektir. Can filikalarının ve gemiyi terk istasyonlarının hazır olması gerekir.

İndirme ve kaldırma donanımları her zaman çalışır durumda olmalı ve gemi personeli teçhizatın kullanımı konusunda eğitilmelidir. Limit siviçler, balatalar ve bırakma donanımı her zaman çalışır durumda olmalıdır. Gemiye terk mahallerindeki talimat prosedürlerinin tam ve acil aydınlatma altında olması gerekir.

Filikalardaki yiyecek, ilaç, yangın söndürme tüpü ve payro teknik malzemelerin son kullanma tarihleri kontrol edilmelidir. Mürettebata ait can yeleklerinin iyi durumda olduğu görülecek ve can yelekleri üzerinde bulunan bataryaların son kullanma tarihi kontrol edilecektir.

Doğru ve gerektiği şekilde çalışan can kurtarma araçları gemi personelin emniyeti için oldukça önemlidir. Gemiadamı gemiye katılır katılmaz, her gemide sayısı ve nitelikleri farklı olan ekipmanlarının yerleri, kullanımı hakkında eğitim almalıdır. Seyre çıkmadan önce ve seyir sırasında tüm can kurtarma araçlarının acil durumda her an kullanılmaya hazır durumda olması gerekir. Kullanıma hazır olmayan can kurtarma araçları sık karşılaşılan eksikliklerden birisidir. Kalifiye ve tecrübeli personelin düzenli kontrol ve doğru bakım-tutum yapması, karşılaşılabilecek sorunların ve arızaların önceden tespiti açısından oldukça önemlidir.

Kusurlar Üzerine



Tablo-15 Can Kurtarma Araçları ve Role Talimleri Kapsamında Sık Karşılaşılan Kusurlar (%)

Can simitleri düzeni ve durumları en çok tespit edilen eksikliklerin başında gelmektedir. Denize

düşen kişiye en kolay ve en kısa sürede kurtarılması için atılan can simitleri hayati önem taşıyan ekipmanlardandır. Can simitlerinin acil durumda kullanıma hazır halde ve her an ulaşılabilir bir yerde bulunması gerekmektedir. Ayrıca, periyodik bakımları yapılmış olup, SOLAS uygunluk şartlarında bulundurulması gerekir. Üzerinde tekne adı ve bağlama limanı büyük harflerle yazılı olması gerekirken, eğer mümkünse su ile temas ettiğinde aktive olan ışıklı can simidi tercih edilmelidir.



Can kurtarma araçlarıyla ilgili olarak tespit edilen önemli eksikliklerden biri de filikalardır. Filikanın teknesinde, lumbuzlarında ve diğer suya açık kısımlarında, filika motorunun bağlantıları ve kaldırma- indirme donanımlarının durumları, filikanın genel görüntüsü, bakım-tutumunun doğru yapıp yapılmadığı konusunda iyi bir gösterge olacaktır ve denetçinin daha detaylı inceleme yapmasını tetikleyecektir.

Filika ve kurtarma botunun aşırı derecede korozyona uğraması ve delik oluşması, tutulma maddelerindendir. Bu nedenle bakımları düzenli yapılmalıdır. Filikanın kaportasının ve lumbuzunun sızdırmaz olması gerekir, sızdırmazlık konusu daha tutulma maddesidir. Filikanın havalandırmasının tamamen kapatılmamış ve bakımı yapılmış olmalıdır, filika havalandırmasının kötü durumda olması tutuklama maddesidir.

Gemi personelinin, filika ve can kurtarma botunun suda testini uygun zaman aralıklarda yapmaması, geminin tutulması riskini artıran bir etkidir. Zamanında yapılan testlerin kayıtları jurnale sağlam kanıtlarıyla beraber işlenmelidir.

Role Talimleri ve Eğitimler



Eğitim ve talimler; acil durumlara hazır olmak, denizde beklenmedik kayıpları önlemek ve acil durumların zor şartlarına karşı hazır bulunmak için SOLAS ve MARPOL Sözleşmelerinde tarif edilen aralıklarla yapılır. Bu talimler gerçeğe uygun ve acil duruma en yakın şekilde gerçekleştirilmelidir.

Talimlerde personelin görevlendirilmesi, teçhizat ve donanımların kullanımı en önemli aşamadır. Gemilerde yapılan eğitim ve talimlerde üç esas söz konusudur; organizasyon ve iletişim, teçhizatların doğru kullanılması ve bakım-tutumu yapılmış ilgili teçhizatın kullanıma hazır olduğunun kontrol edilmesidir.

Bir önceki talimde gemi mürettebatının %25'inden fazlası bulunmamışsa gemi limandan ayrıldıktan sonraki 24 saat içinde talim tekrarlanmalıdır.

Role cetvelleri, role kartları güncel ve yeterli sayıda olmalıdır. Role talimi ve eğitimi evraklarının eksiksiz düzenlenmiş olması, gerçekleştirilen eğitimlerin fotoğrafları var ise düzenli olarak hazır tutulması, eğitimlerin gerçekten yapıldığına dair pozitif görüş sağlayacaktır.

Kusurlar Üzerine

Kurtarma botu, filika ve diğer can kurtarma ekipmanlarının bakımsız olması ve yetkili personelin can kurtarma ekipmanlarını gereken sürede çalıştıramaması veya kullanamaması geminin tutuklanmasına sebep olan maddelerdendir.

Özellikle Rusya limanları gibi soğuk hava şartlarının etkin olduğu yerlerde, açıkta bulunan filika/kurtarma botu motorlarının, limana varışta çalıştırılarak ısıtılması tavsiye edilir.

Talim esnasında personel ve zabıtlar arasında iletişim eksikliği ve kontrolsüz davranışlar görülmektedir. Bu durum talimlerin eksik, yanlış veya uzun sürede yapılmasına neden olmaktadır.

Kapalı alana giriş talimi ile ilgili eksikler son dönemde en çok kaydedilen kusurlar arasında yer almaktadır. Başarısız kapalı mahale giriş talimleri nedeniyle gemi tutulmalarında artış gözlemlenmektedir.

Acil durumlara ait emniyet prosedürleri ve özellikle kapalı mahale giriş prosedürleri hem gemi üzerinde bulunan tüm role cetvelleri ve role kartları üzerinde hem de emniyetli yönetim sistemi dokümanları kapsamında hazır ve güncel olmalıdır.



Yapılan kapalı mahale giriş talim kayıtları jurnale işlenmeli ve talim fotoğrafları saklanmalıdır. Personelin kapalı mahalden adam kurtarma tekniklerini iyi bilmesi gerekmektedir. Her personel kapalı mahal yangın taliminde görevlerine aşına olmalı, olası karışıklığı önlemelidir. Ekip liderleri görevlerini iyi bilmeli ve personeli doğru yönlendirmelidir.

Can kurtarma ve yangın ekipmanları yerinde ve her an talim yapılacak şekilde hazır olmalıdır.

3.4 Yangın Emniyeti Kapsamında Yapılan Kontroller ve Sık Karşılaşılan Kusurların Analizi

Yangın müdahale istasyonunda sabit yangın söndürme sistemleri için açık kullanma talimatları bulundurulacaktır. Yangın söndürme devresinde hiçbir sızıntı olmamalıdır. Yangın devresinin bir bölümünde oluşmuş bir sızıntı devrenin tamamında bir sorun olabileceğinin işaretidir. Yangın hidrantlarının ve yangın hortumlarının lastik contaları zamanla sertleşirler ve sızıntıya neden olurlar. Tüm yangın valfleri kolayca elle açılıp kapatılabilecek durumda olmalıdır. Yangın hortumlarından eski, yıpranmış, üzerine yağ bulaşmış olanlar yenilenmelidir.

Yangın hortumları ile konnektörlerin arasındaki bağlantılara dikkat edilmelidir. Yangın Emniyet Planları okunaklı ve gemi personelinin kullandığı dilde ve İngilizce olmalıdır. Ana ve acil yangın pompalarının testi için, acil yangın pompasının alıcısı su seviyesinden yüksekte ise pompaya ait emiş sistemi çalışır olmalıdır ve devrede sızıntı olmamalıdır. Acil yangın pompası kullanım talimatları görünür biçimde asılı olacaktır. Tüm taşınabilir ve sabit yangın söndürücülerin son kontrol tarihleri incelenecektir. Sabit yangın

söndürücülerin çalışma kontrollerinin düzenli yapıldığı görülecektir. Makina dairesindeki tüm ışıklar alev geçirmez muhafazalarla korunacaktır.

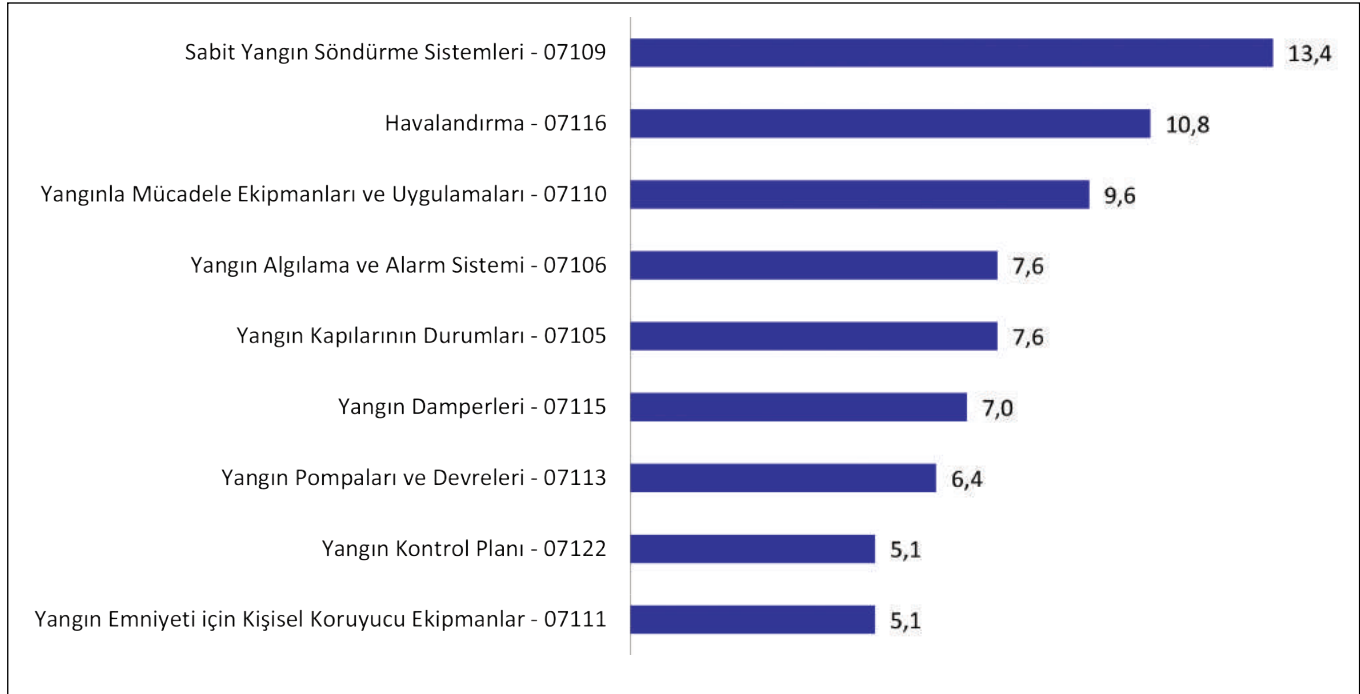
Mürettebatın solunum cihazlarını kullanmayı bilip bilmediği incelenecektir. Tüm teçhizatın olması gerektiği yerde olduğu görülecek ve oksijen tüplerinin son dolum tarihi incelenecektir. Tüm oksijen tüpleri değiştirilebilir olacaktır.

Gemideki yangın damperlerinin düzenli kontrolü, damper kapağının pozisyonunu gösterecek şekilde open-close olarak markalanmış olup silinmiş veya yıpranmış durumda olmamalıdır. Yangın kontrol planına damperler, havalandırmalar ve diğer yangın ekipmanları doğru işlenmiş ve güncel olmalıdır.

Acil kaçış yollarının yerleri personel ve zabıtlarca bilinmelidir. Acil kaçış yollarında geçişe engel malzeme, ekipman olmamalıdır. Söz konusu yerlerin özellikle aydınlık olmasına dikkat edilmelidir.

Kusurlar Üzerine

Liman devleti denetimlerinden elde edilen istatistiklere göre, sabit yangın söndürme sistemleri denetimlerde en çok yazılan eksiklik olmuştur. Sabit yangın söndürme sistemleri, makine dairesi ve ambarlar gibi yüksek yangın riski bulunan



Tablo-16 Yangın Emniyeti Kapsamında Sık Karşılaşılan Kusurlar (%)

alanlarda, boyalık ve kuzine havalandırmaları gibi küçük ama özel risk bulunan alanlarda kullanılır. Yangın söndürmek için kullanılacak olan tüpler ayrı bir alanda bulundurulacak, bu alana güverteden direkt giriş yapılabilecek. Tahliye manifoldu tüm söndürme tüplerine bağlantısı yapılmış olmalıdır. Sabit yangın tüplerinin son kullanma tarihlerinin kontrollerinin ve periyodik bakımlarının yapılmış olması gerekmektedir.

Havalandırma bu gruptaki en çok rastlanan ikinci kusur olarak karşımıza çıkmaktadır. Havalandırma yangın durumunda göz önünde tutulması gereken önemli faktörlerdendir. En zor husus olmasının sebebi ise havalandırma yangının şiddetini artırır fakat havalandırma yapılmazsa yanan bölümde duman ve sıcaklık gittikçe artar.



Yangınla mücadele teçhizatındaki kusurlar bu grupta en çok karşılaşılan üçüncü tutulma sebeplerindendir. Ekipmanların bakım ve tutumları düzenli olarak yapılmalı, test edilmeli, yangın kontrol ve emniyet planına göre her an ve her yerde kullanılabilecek şekilde hazır tutulmalıdır. Delik ve nozulları eksik olan yangın hortumları, sapı ve menteşesi kırık veya olmayan yangın kutuları,

kullanılamaz solunum cihazları veya boş yangın tüpleri, ısıya dayanıklı elbise, bakımsız veya boş yangın söndürücüler geminin tutulmasına sebebiyet verebilecektir.



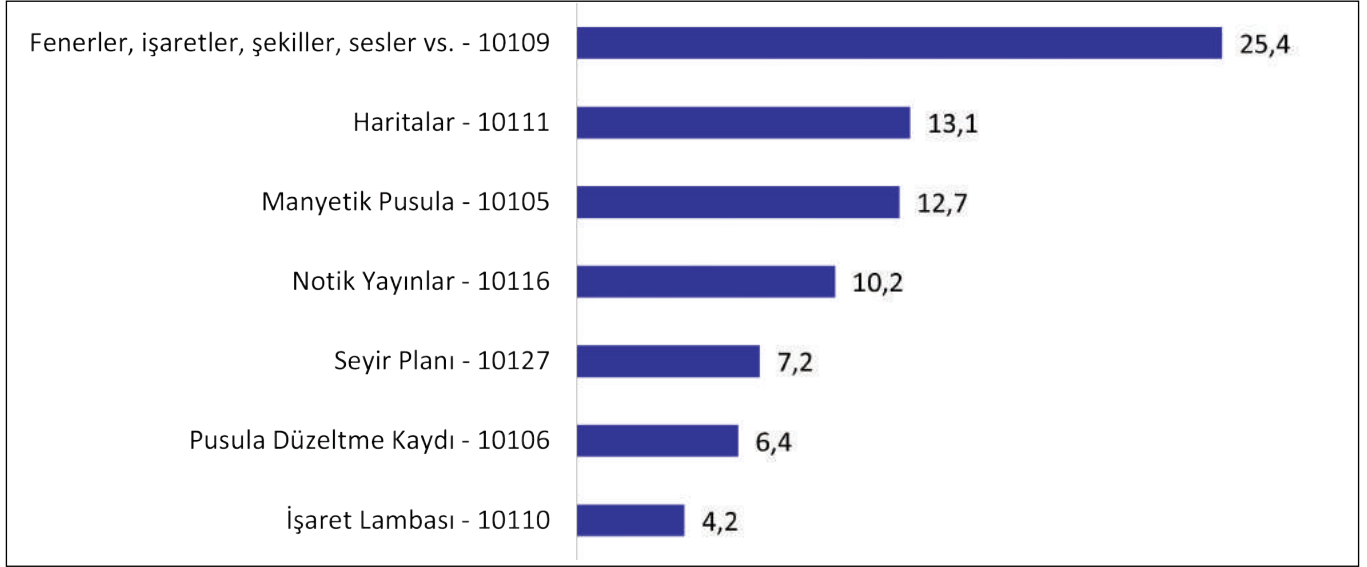
Gözlemlere göre en çok tutulmaya sebep veren kusurlar yangın damperleri ve havalandırmalar olmaktadır. Deniz koşulları ve yetersiz bakım-tutum, bu teçhizatın hızlı şekilde korozyona uğramasına, düzgün kapanmamasına ve kanal içindeki kanatların kullanılamaz duruma gelmesine sebep olmaktadır.

Makine dairesi veya boyalıktaki yağ kaçakları ve yanıcı maddelerin uygunsuz biriktirilmesi, yağlı sinitine veya taşıntı tavalarında birikmiş yağlar bu alt grupta en çok tutulmaya sebep olan maddelerdir. Kuzine havalandırmasında, alev tutucularda birikmiş yağ artıkları veya eksik alev tutucular yangın tehlikesi yaratmaktadır. Makine dairesi puntellerine asılmış veya uygun olmayan yerlerde bırakılmış bezler ve iş elbiseleri denetçiler tarafından kabul edilmeyecektir.

Tüm bu uygunsuzluklar ayrıca emniyetli yönetimdeki eksikliklere işaret edecektir. Arızalı yangın detektörleri veya yangın kontrol ve alarm sistemi, bakım için sökülmüş detektörler Liman Devleti Denetimi yetkilileri tarafından ciddi bir kusur olarak değerlendirilecektir.

Tüm yangın kapılarının iyi durumda olmaması ve kendi kendine kapanan tertibatının çalışır durumda olmaması önemli tutulma maddelerindendir. Yangın kapılarını sürekli açık durumda tutmak üzere kanca, çaput vs bağlanmamalıdır.

Sprinkler sisteminin düzenli testleri ve bakımı yapılmalıdır. Sprinklerin çalışmama durumunda gemi tutuklanabilir.



Tablo 17 – Seyir Emniyeti Kapsamında Sık Karşılaşılan Kusurlar (%)

3.5 Seyir Emniyeti

Köprüüstü denetimleri genellikle; operasyonel teçhizatlar, seyir elemanları, haritalar, sefer planı, GMDSS ekipmanı, notik yayınlarını kapsar.

Sefer bölgesine ait haritaların gemide bulunması ve haftalık yayınlanan ilanların haritalara işlenmiş olması gerekir. Sefer bölgesine göre gerekli yardımcı kitaplar bulundurulmalı ve notik yayınların son yayınlama tarihleri güncel olmalıdır.

GMDSS ekipmanlarının teste hazır olması ve sorumlu personelin söz konusu testleri yapmayı bilmesi gerekir. Navtex, Inm-C, VHF gibi cihazlardan alınan seyir uyarıları ilgili yerlere işlenmiş olmalıdır. VDR çalışır durumda ve test kayıtlarının mevcut olması gerekir. Cayro / Miyar pusla ve repeaterların kontrolü ve hatalarının düzeltilmesi, deviation table güncel olmalıdır.

Köprüüstü seyir cihazlarının genel kondisyonları iyi durumda olmalı, rutin testlerinin kayıtları tutulmalıdır.

Köprüüstü ile dümen dairesi arasındaki iletişim araçlarının çalışıp çalışmadığı kontrol edilecektir. Acil durumlardaki dümen donanımı kumanda aktarma prosedürleri, dümen dairesinde ve köprüde asılı olacaktır.

Gemide bulunan elektronik haritalar (ECDIS)

güncel tutulmalıdır. ECDIS alarmı önem arz eder ve çalışıyor olmalıdır. ECDIS'in bağlı olması gereken ekipmanlar (AIS, Radar, GNSS, NAVTEX etc.) incelemeye tabiidir ve ekranda açık bulundurulmalıdır. ECDIS ekipmanı IMO MSC'de verilen karara göre ekipman listesine eklenmesi ve back-up kayıtlarının bulundurulması gerekmektedir. ISM açısından da sorumlu personelin ECDIS'i kullanmaya alışık olması gerekmektedir.

Kılavuz kaptan alma prosedürleri doğru yerlerde asılı olmalıdır. Pilot çarpmı yağlı, bakımsız, kötü durumda olmamalıdır.

Kusurlar Üzerine

Bu grupta en çok tutulmaya sebep olan ve en çok karşılaşılan kusurlar, seyir fenerleri, sesli işaretler ve şekillerdir. Fenerlerin önünde engel olmamalı, görünebilir olmalı, korozyona ve çatlaklara karşı bakımlı olmalıdırlar.

İkinci olarak en çok tutulmaya sebep olan kusurlar güncel olmayan, düzeltilmeleri yapılmamış, eksik ve seyir açısından yetersiz notik yayınlar ve haritalardır. Bir önceki ve sonraki sefere ait haritaların düzeltilmeleri ve güncel olup olmadıkları liman devleti denetçileri tarafından kontrol edilebilecektir.

Güncel olmayan yayınlar en sık karşılaşılan uygunsuzluklardandır. Bu yayınlar zamanında

kaldırılmalı ve güncel yayınlarla beraber tutulmamalıdır. Seyir cihazları çalışır durumda olmalıdır. Özellikle Gyro pusula hatası, kalibrasyonu olmayan veya hava kabarcıkları bulunan manyetik pusula, dümen başından görülemeyen rota göstergesi gibi SOLAS gerekliliği olan bir seyir cihazı çalışmıyor veya çalışmayan bir parçası bulunuyor ise gemi tutulacaktır. Arızalı Echo sounder, çalışmayan veya kapatılmış VDR, liman devleti denetçileri tarafından tutulma sebebi olarak değerlendirilebilecektir.



Gemi düdüğü çalışır durumda olmalı, uygun zamanlarda testleri yapılmalıdır.

Epirb, Sart test kayıtlarının tutulmamış olması ve test için hazır hale getirilememesi tutulma maddesidir. Goc ehliyeti olan kimseler telsiz ve diğer GMDSS cihazlarını kullanabilmesi kıyıya veya diğer tesislere test mesajı önderebilmesi gerekmektedir. GMDSS cihazının olduğu konsoldaki acil aydınlatmalar denetimlerde sık kontrol edilen maddelerdendir.

Sefer planlarının güncel ve doğru olmasına dikkat edilmelidir, bu da son zamanlarda kaydedilen uygunsuzluklardandır.

Köprüüstü yangın algılama ve alarm sistemi düzgün çalışmalıdır. Makine dairesi ve yaşam mahalindeki duman dedektörlerinin testi sırasında köprüüstü kontrol panelinde yalnızca görsel yangın sinyalleri varlığı, sesli bir alarmin olmaması nedeniyle gemi tutuklanmıştır. Seyir zabıtlarının köprüüstü cihazını kullanmayı bilmemesi durumunda gemi tutuklanabilir.

3.6 Ana ve Yardımcı Makineler

Makine alanlarının denetimlerinde, yangın, personel hatası, elektrik ve çevre zararları üzerine yoğunlaşılır. Liman Devleti Yetkilileri, emniyet yönetimi sistemi prosedürlerinin bilinci ve uygunluğu üzerinde yoğunlaşabilir, sorumlu personelin sintine seperatörü kullanımını, yangın pompalarının kullanımını denetlemek isteyebilir. Acil durum jenaratörlerin yüklenmiş durumda çalışma testi yapılacak ve tüm acil durum ışıkların çalışıp çalışmadığı kontrol edilecektir. Acil durum jenaratörün çalıştırma talimatının asılı olduğu görülecektir.

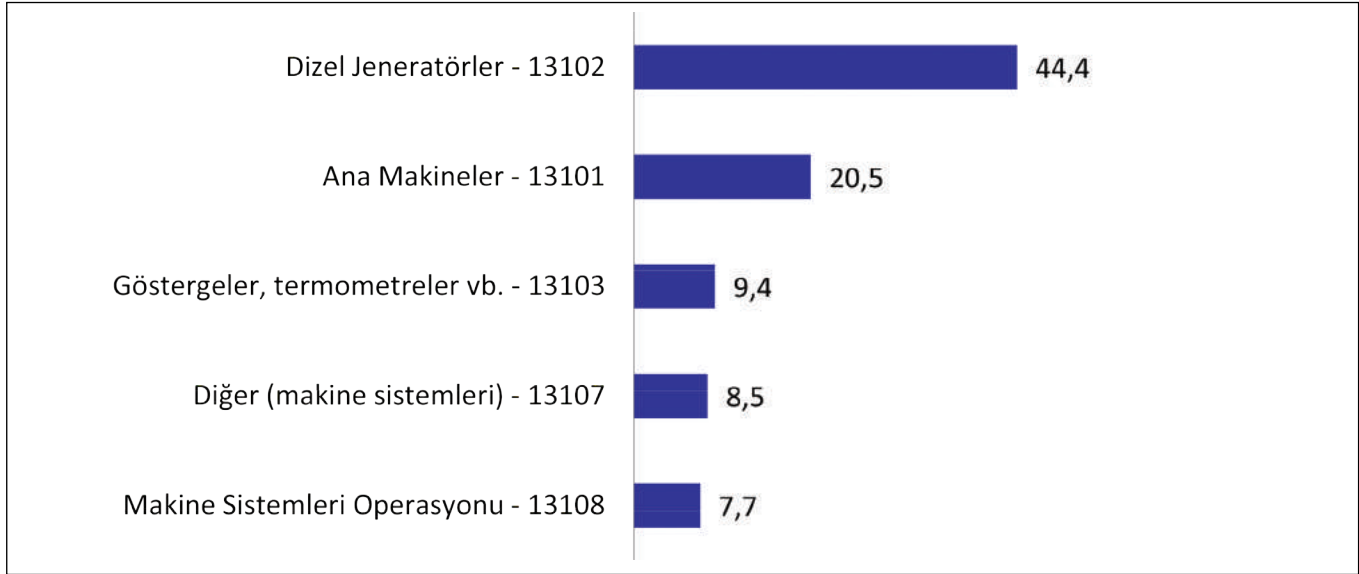
Liman Devleti Yetkilileri sintine seperatörünün test edilmesini isteyebilir. Yapılan testte, teçhizatın sağlamlığı ve sorumlu kişinin teçhizatı kullanımı önemlidir. Teçhizatın kullanımından sorumlu olan tüm personel, teçhizatın testini yapabilir durumda olmalıdır. (15 ppm alarmı tüm makine zabıtları tarafından test edilebilmelidir.) Tankların seviyesi yağ kayıt defteri ile karşılaştırılarak kontrol edilebilir.

Makine dairesinde yerler temiz olmalı, kaygan olmamalıdır. Egzoz izolasyonlarının uygun olması gerekir. Ana ve yardımcı makinelerin hareketli parçalarının muhafazalarının tam olması, sintine/slaç/pis su tanklarında bulunan miktarların kontrolü, pis su çıkışının kapalı pozisyonda bulunması, valflerin çalışır durumda olması ve yakıt/yağ sızma tavalarının daima temiz tutulması gerekir.



Kusurlar Üzerine

Liman Devleti Denetimi istatistiklerine göre eksikliklerin büyük çoğunluğu sevk sistemleri ve yardımcı makinelerle alakalıdır. Çalışmayan veya arızalı olan makineler, zamanında rapor edilmez



Tablo 18 – Seyir Emniyeti Kapsamında Sık Karşılaşılan Kusurlar (%)

veya klas kuruluşu tarafından kayıt altına alınmazsa geminin tutulmasına sebep doğabilir. Bu grupta en çok tutulmaya sebebiyet veren konu ana makinedeki yağ-yakıt kaçaklarıdır. Diğer bir konu ise makine ve kazanlara ait emniyet sistemlerinin by-pass edilmesi veya engellenmesidir.

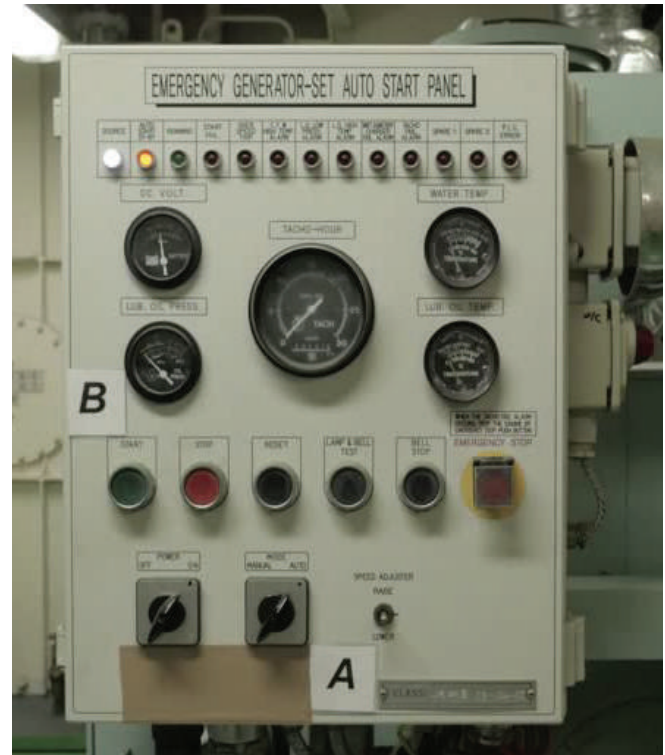
Makine dairesinin temizliğinin yetersiz olması, sintinelerde aşırı miktarda yağlı su bulunması, boru ve egzoz boruları izolasyonlarının yağ ile kirlenmiş olması, sintine pompalama düzeneklerinin yanlış çalıştırılması önemli kusurlardandır.

Ana makine ekipmanlarında önemli parçaların eksikliği veya sökülmüş olması nedeniyle bazı gemiler tutulmuştur. Ana makine egzoz devresi üzerindeki izolasyon eksikliği de tutulma maddesidir. Ana makinenin oil mist dedektörü çalışır durumda olmalıdır. Makine dairesindeki yüksek voltaj panosu önündeki izolasyon paspaslarının olmaması nedeniyle geminin tutulduğu bilinmektedir. Bacanın bakımı yapılmalı, aşırı korozyondan dolayı oluşan delikler tutulma maddelerindendir.

Jeneratörlerdeki kaçaklar, egzoz devresindeki yüksek miktarda oluşan korozyondan dolayı gemiler tutulmaktadır. Geminin herhangi bir devresinde kaçak boruların olması önemli tutulma maddelerindendir.

(Quick closing valve) Hızlı kapama valfleri sistemine hava veya hidrolik yağ sağlayan tüpün dolu olduğunu bilmek gerekir. Bu madde kaydedilen tutulma

maddelerindendir.

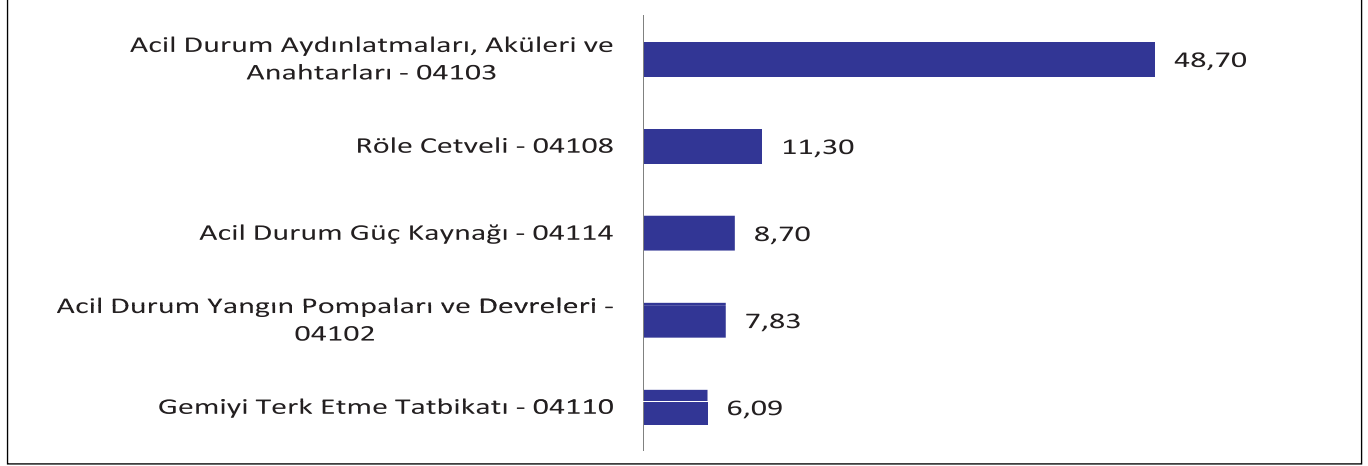


Yüksek basınçlı yakıt boruları yangın emniyeti için önem arz etmektedir. Bu yüzden yüksek basınçlı yakıt borularında ana borunun arıza yapması veya yakıt kaçırmaması durumunda sızıntıyı önleyebilmek için çift cidarlı yapılması gerekmektedir. Boruların üzerinde herhangi bir deformasyon, korozyon gibi durumların bulunmaması gerekmektedir.

Ayrıca, flenç bağlantılarında meydana gelecek sızıntıları önlemek için galvaniz sac veya metal esaslı bantlar gibi koruyucu kullanılması gerekmektedir.

3.7 Acil Durum Sistemleri

Kusurlar Üzerine

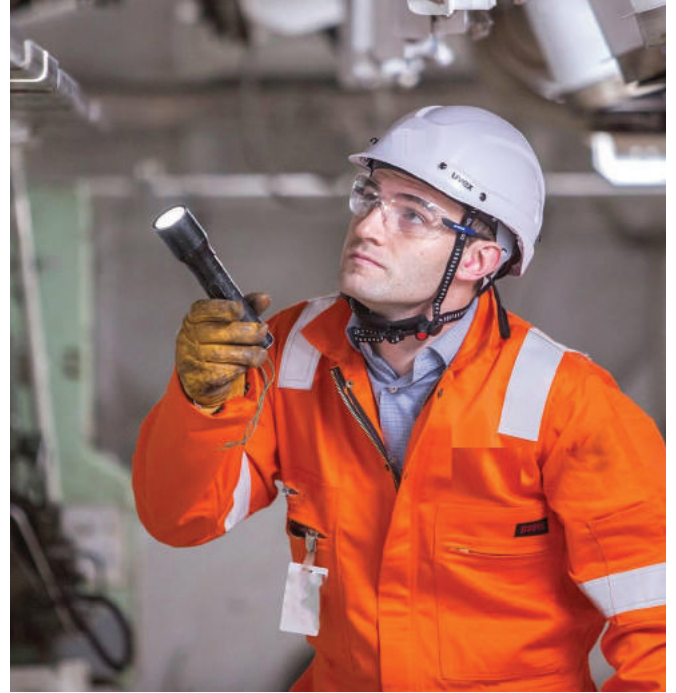


Tablo 19 – Seyir Emniyeti Kapsamında Sık Karşılaşılan Kusurlar (%)

Liman Devleti Denetimlerinde en çok tespit edilen eksiklikler genel olarak akülü sistemlerin durumudur. Acil durum güç kaynakları, acil dümen donanımı, acil durum aydınlatmaları, yedek aküler, akü şarjları-şalterleri, akü kapasite testleri ve akülerin uygun muhafazası tutulmaya sebep veren eksikliklerin büyük çoğunluğunu oluşturmaktadır. Acil durum sistemlerinde röle cetveli eksiklik yazılan ikinci alandır. Röle cetveli acil durumda veya gemiyi terk durumunda, hangi personelin ne yapacağını belirten, iş planlama ve görevlendirmelerin yazdığı tablolarıdır. Bu cetveller gemi sefere çıkmadan önce hazır ve güncel durumda bulundurulması gereklidir.

En çok karşılaşılan üçüncü eksiklik ise acil durum güç kaynağıdır. Güç kaynağının kontrolü, akünün yerleşiminin, kapasitesinin, voltajın, deşarj akımının ve otomatik şarj düzenlerinin kontrolü yapılmalıdır. Motorların çalıştırma aküleri motorlara mümkün olduğunca yakın yere yerleştirilmelidir. Akü dairesinin aşırı ısınmasını önlemek için yeterince soğutma ve meydana getirdiği gazların dışarı atılması için havalandırması yapılmalıdır.

Dördüncü sırada ise acil durum pompası ve yangın devreleri ile alakalı kusurlar bulunmaktadır ve bu kusurlar Liman Devleti Denetimlerinde acil durum sistemleriyle ilgili tespit edilen her üç kusurdan biri olarak kayıt edilmiştir. Diğer kusurlar ise dümen sistemine ait hidrolik sistem kaçaqları ve arızalı teçhizatlar, göstergeler ve alarmlardır. (Yerel ve uzaktan kumanda sistemleri)



Acil dümen donanımı için uzaktan kontrol sistemlerinin ve dümen donanımları güç birimlerinin değiştirilme işlemlerini şematik olarak gösteren basit çalıştırma talimatı köprüüstünde ve dümen dairesinde her zaman bulundurulacaktır. Görevli zabıtlar bu sistemin kullanımını bilmesi gerekmektedir. Köprüüstü ile dümen dairesi iletişim kuran acil durum telefon arızası sık karşılaşılan tutulma maddelerindendir. Bu nedenle acil durum telefon testleri muhakkak yapılmalıdır.

Geminin black out olduğu durumlarda GMDSS sisteminin çalıştığına dikkat edilmelidir.



3.8 MLC Uygunsuzluklarının Genel Analizi

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından 2006 yılında kabul edilen Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin (MLC 2006) yürürlüğe girmesiyle birlikte gemilerin; bu sözleşmeye taraf ülkelerin limanlarına uğradıklarında yapılacak olan PSC denetimlerinde tutulma riskinin minimize edilmesi amacıyla eksikliklerin ivedilikle giderilmesi ve MLC ile tam uyumlu olması gerekir.

Liman devleti denetimlerinde MLC 2006 ile ilgili dikkat edilmesi gereken başlıca eksiklikler şunlardır; bir gemiadamının maaşının düzenli olarak veya sözleşmesinde belirtilen miktarda tam olarak ödenmemiş olması, gemiadamına aylık maaş bordrosu verilmemesi önemli MLC ile ilgili kusurlardandır. Gemiadamlarının sözleşmelerinin süresinin dolması ve güncellenmemesi de denetimlerde kaydedilen kusurlardandır. Çalışma düzenlemelerinin (working arrangement) asılmamış olması veya gerekli bilgileri içermemesi, çalışma düzenlemelerinin İngilizce ve geminin çalışma dilinde olmaması, gemideki kamaraların konumunun ve şartlarının MLC 2006'ya uygun olması, ısıtma, aydınlatma, havalandırmanın yetersiz veya düzgün çalışmaması önemli kusur maddelerindendir.

Mürettebatın yaşam mahalli kontrol edilecektir. Bu husus klas konusu olmamakla beraber liman otoritelerinin gemi ile ilgili izlenimlerini etkilemektedir. Mürettebatın yaşam mahallinin kötü

durumda olması liman otoritesinin kontrollerini daha sıkı yapmasına sebep olmaktadır.

Gemideki gemiadamları için yiyeceklerin ve içme suyunun, uygun kalite, besin değeri ve miktarda olmaması önemli uygunsuzluklardandır.



Bölüm 4 – Liman Devleti Denetimleri Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Liman Devleti Denetimi sonrasında; en yaygın ve tekrarlanan eksikliklerin, diğer denetim bulgularının ayrıntılı analizi işletmeci firma ve gemi tarafından yapılmalıdır.

Denetimin sonucunda geminin tutulmasına karar verilmişse, her bir eksiklik için işletmeci firma tarafından kök sebep analizi yapılarak düzeltici ve önleyici faaliyet raporlarının hazırlanması, liman devleti yetkilisi tarafından verilen zamana kadar kusurun giderilmiş olması gerekir. Türk bayraklı gemilerde tutulma belli olduğu anda Gemi Denetimi Dairesi psc@uab.gov.tr ve geminin klas kuruluşu bilgilendirilmelidir.

Tespit edilen eksikler denetim limanında giderilemiyor ise liman denetimi yetkilisi, bayrak devletinin yetkili makamınca belirlenen ve belirtilen koşullara uyulması şartıyla gemi kaptanı tarafından seçilen en yakın onarım tersanesine gitmesine izin verebilir.

Liman Devleti Denetimi sonrasında eksikliklerin giderilmesi için süre verilmiş gemilere, bu süre bitiminden sonra bir limana gelmesi durumunda tamamlama kontrolü yapılır.

Bu gemilerin kontrolü sırasında, aksi yönde açık bir gerekçe olmadıkça sadece giderilmemiş ve uzatma verilmiş eksikliklerin giderilip giderilmediği kontrol edilir ve halen giderilmemiş eksiklikler varsa gemi tutularak yeniden detaylı olarak denetlenir. Önceki limanın raporu doğrultusunda yapılan tamamlama kontrolü, yeni bir tutma ile neticelenmedikçe yeni denetim sayılmaz.

İşletmeci firma tutulmaya haklı sebepleri doğrultusunda itiraz edebilir. İtiraz prosedürleri için

ilgili Memorandumun web sitesi ziyaret edilebilir.

Türk bayraklı tutulan gemiler için; ilk Türk Limanında Liman Başkanlığı tarafından programdışı denetim yapılır. Tutulma tarihini 3 ayı geçmeyen bir süre içerisinde geminin Klas Kuruluşu tarafından Programdışı Denetim yapılır. ISM Kod ile ilgili eksiklik tespiti durumunda 3 ay içerisinde ilave ISM SMC denetimi ve işletmeciye 1 ayı geçmeyen süre içerisinde ilave ISM DOC denetimi yapılır.

4.1 Diğer Gelişmeler

4.1.1 Liman Devleti Denetimini Arttıran Faktörler, Öncelikle Denetlenmesi Gerekli Gemi Tespit Kriterlerinin Belli Başlıkları

- Hedef faktörüne bakılmaksızın, pilotlar veya diğer bir Liman Devleti İdaresince rapor edilmiş gemiler.
- Tehlikeli madde taşıyan gemiler deniz trafik operatörlerine gerekli raporlarını vermemişlerse.
- Geminin emniyetli olarak işletilme zafiyeti olduğu, gemide yaşam ve çalışma şartlarının veya deniz kirliliğini önleyici faaliyetlerin yetersiz olduğu ihbar edilmişse.
- Gemi limana gelirken bir kaza geçirmişse.
- Geminin klası son 6 ay içinde emniyet mülahazasıyla askıya alınmış veya bu süre içinde gemi klasından çıkarılmışsa.
- Gemi son 6 ay içinde Liman Devleti denetimi geçirmemişse
- Geminin sertifikaları memoranduma taraf ülkelerince tanınmamış bir kuruluş tarafından tanzim edilmişse.
- Gemi memorandum'un yıllık raporunda kara

- Gemi tutulduğu limandan, “kusurlar ilk uğranacak limanda giderilecek” notuyla hareket ettiği zaman.
- Gemi tutulduğu limandan, “kusurlar 14 gün içinde giderilecek” notuyla hareket ettiği zaman.
- Bir önceki denetimde fazla sayıda kusur bulunması.
- Bir önceki limanda tutulmuş olması.
- Ara denizcilik sözleşmelerinden birine taraf olmamış bir ülkenin bayrağını taşıyan gemiler.
- Klasının kusur oranı ortalamanın üstündeyse.
- On üç yaşın üzerindeki gemiler.

Paris Mou da ise ayrıca;

Gemilerindenetimsıklıklarıherbirgemi içinbelirlenen risk profiline bağlı olarak belirlenmektedir. Yeni hedefleme sistemi ile düşük performanslı gemilere daha çok denetim yapılması planlanmaktadır. Gemi risk hesabı kriterleri: tip, yaş, bayrak performansı, klas kuruluşunun performansı, ISM sisteminin işletilmesinden sorumlu şirketin performansı, son 3 yılda tespit edilen kusurların sayısı, son 3 yılda yaşanan tutulma sayısı faktörleridir.

Gemi risk profillerine göre belirlenen denetim zaman periyodu şu şekildedir: Yüksek riskli gemiler: son denetimden sonraki 5 ila 6 ay içerisinde, standart riskli gemiler: son denetimden sonraki 10 ila 12 ay içerisinde, düşük riskli gemiler: son denetimden sonraki 24 ila 36 ay içerisinde denetim yapılabilir.

Şirket performansı, gemi risk profili hesaplanırken kullanılacak kriterlerdendir. Paris MOU bunun için bir formül oluşturmuş ve buna göre IMO Şirket Numarası'na göre takip edilen şirketlerin filolarında yer alan gemilerin, son 36 ay içerisinde tespit edilen kusurları ve yaşanan tutulmaları dikkate alınmakta ve Paris Mou bölgesinde denetlenen tüm gemilerin ortalaması ile karşılaştırılarak şirket performansı belirlenmektedir.

Bu kapsamda genişletilmiş denetime tabi gemiler; 3000 GT'dan büyük ve 15 yaşından yaşlı tankerler, 12 yaşın üstündeki dökme yük gemileri, düzenli sefer yapan Ro-Ro gemileri ve yüksek hızlı yolcu gemileri haricindeki 15 yaşın üstündeki yolcu gemileri, 10 yaşın üstündeki gaz ve kimyasal tankerler öncelikli denetim yapılacak gemilerdendir.

Ayrıca Türk Bayraklı, Türk Loydu klaslı yada Yetkilendirilmiş Kuruluşu Türk Loydu olan gemilerin Paris Mou'da girdiği denetimleri, gemilere kaydedilen eksiklikler ve tutulma maddelerine aşağıdaki linkten ulaşabilirsiniz.

<https://www.parismou.org/inspection-search/inspection-search>

Liman Devleti Denetimleri ile ilgili daha detaylı bilgi almak için;

Paris Mou : www.parismou.org

Mediterranean Mou : www.medmou.org

Blacksea Mou : www.bsmou.org

Tokyo Mou : www.tokyo-mou.org

Konu ile ilgili Türk Loydu'ndan detaylı bilgi alabilmek için aşağıda yer alan 'Türk Loydu Deniz Bölümü' email adres ve iletişim bilgiler aracılığıyla iletişime geçebilirsiniz.

Email address: psc@turkloydu.org

Phone Number: +90-216-5813700

Fax Number: +90-216-5813810

Bölüm 5 – Liman Devleti Denetimleri ile İlgili Genel Bilgiler

Paris ve Tokyo Memorandumları tarafından 2018 yılında hava kirliliğini önleme ile ilgili MARPOL Ek VI kapsamında Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası (CIC) başlatmıştır. Gemiler tarafından yapılan salınımlar havanın kalitesi ve doğal çevreye zarar vermektedir. Denetim amacı denizcilik endüstrisinde MARPOL gerekliliklerinin uygunluk seviyesini belirlemek ve konuya dikkat çekmektir. Bu sayede gemilerin yarattığı hava kirliliğinin azaltılması sağlanmıştır.

Tokyo MoU denetim sonucuna göre kampanya süresince a6604 gemiye denetimde bulunmuş ve 4 (%0,06) gemi CIC konusu sebebi ile tutulmuştur. Tokyo MoU genelinde ise bu sayı 176 (%2.14) olarak karşımıza çıkmaktadır. En çok denetimin yapıldığı bayraklara baktığımızda Panama 1817 (%27.51), Hong Kong (Çin) 649 (%9.86), Marshall Adaları 620 (%9.39) ve Liberya 620 (%9,39) oranındadır. Gemi tiplerini karşılaştırdığımızda CIC denetimlerine en çok giren 2402 (%36.37) gemi ile dökme yük, ardından 1234 (%18.69) gemi ile genel kargo ve 1171 (%17.73) gemi ile konteyner gemileri olmuştur.

En çok yazılan eksiklik ise;

- Ozon delici madde kayıt defteri, 12 eksiklik (% 1.83)
- Yakıt teslim belgeleri ve bu belgelerin son 3 yıllık kayıtları, 118 eksiklik (%1.79)
- İnsineratör ile donatılmış veya alternatif olarak termal atık ıslah ünitesi tesis edilmiş gemiler için; ekipmanın operasyonundan sorumlu olan gemi personeli ekipmanın operasyonuna aşina mı, düzgün şekilde eğitilmiş mi ve üretici kullanım

kılavuzundaki talimatları / rehberi uygulamaya muktedir olup olmadığı, 93 eksiklik (%1.41) olarak kayıt altına alınmıştır. Paris ve Tokyo Memorandumları 01.01.2020 tarihinden itibaren gemilerde bulunan yakıtın kükürt içeriği ile ilgili

IMO tarafından yeni bir regülasyon yayınlanmıştır. MARPOL Annex VI kapsamına tabi gemilerin, MARPOL Ek VI 14 (*2) regülasyonuna göre yakıt içerisinde maksimum 0,50% m/m değerinde kükürt içeriği bulunması veya emisyon standartlarını sağlayabilecekleri alternatif yöntemleri kullanması gerekmektedir. 2020 kükürt sınırının bilinirliğinin art-

tırılması amacıyla Paris ve Tokyo Memorandumları 2019'daki denetimlerinde gemilere bir uyarı mektubu gönderecektir (Letter of Warning). Liman Devleti Kontrolünü gerçekleştiren personel henüz hazır olmayan gemiler ile karşılaşır ise uyarı mektubu verecektir. 01.01.2020 tarihinden itibaren uyulması gereken bu regülasyon, Liman Devleti Kontrolü Personeli tarafından seyir defterinin konu ile ilgili kısmı, yakıt teslimat notları gibi dokümanların aracılığıyla regülasyonun kontrolü sağlanacaktır. Bunun sonucunda Liman Devleti Kontrolü personeli SOx kayıtları, kükürtdiyoksit, kullanılan yakıtta kükürt içeriği, SOx için alternatif düzenlemeler gibi alanlarda kontrolünü gerçekleştirmiş olacaktır.

Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenliği Liman Devleti Kontrolleri kapsamında Mayıs 2018'den Mayıs 2019 tarihleri arasında kendi bayrağını taşıyan gemilerde yoğunlaştırılmış denetim kampanyası uygulayacaktır. Denetimin kapsamı açık filikalar olarak belirlenmiştir. Amacı acil durum sistemlerinin bakım tutumu yapılmış ve halihazırda kullanımda olmasını sağlamaktır.

Liman Devleti Kontrolü memorandumları tarafından her yıl düzenli olarak belirlenen konularda yoğunlaştırılmış denetim kampanyaları (CIC) düzenlenmektedir. Bu kapsamda hem **Paris** hem de **Tokyo Mutabakat Zaptı**'nda **1 Eylül 2019 - 30 Kasım 2019** tarihleri arasında **"Acil Durum Sistemleri ve Prosedürleri"** konulu yoğunlaştırılmış denetim kampanyası gerçekleştirilecektir. Ekte bulunan Bakanlık talimatına istinaden, Türk Bayraklı gemilerde denetim kampanyasına hazırlanmak ve kampanya süresince tutulma yaşanmasını önlemek için Liman Başkanlıkları ve Yetkilendirilmiş Kuruluşlar tarafından 1 Haziran - 30 Kasım 2019 tarihleri arasında belirlenen konuda denetim yapılacaktır.



EK:

**LİMAN
DEVLETİ
DENETİMLERİNE
HAZIRLIK
KONTROL TABLOSU**

Liman Devleti Kontrolleri, Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri uyarınca yabancı limanlarda yapıldığı için bu kontrol tablosu İngilizce hazırlanmıştır.

PSC PREPERATION CHECKLIST

CONTROL RESULT : Y: Satisfactory N: Unsatisfactory N/A : Not-applicable

		ITEM	CONTROL RESULT	REMARK
I		CERTIFICATION AND DOCUMENTATION		
	1	Certificate of Registry		
	2	International Tonnage Certificate (1969)		
	3	Cargo Ship Safety Construction Certificate and Exemption Certificate if any		
	4	Cargo Ship Safety Equipment Certificate and Exemption Certificate if any -Record of Equipment (Form E)		
	5	Cargo Ship Safety Radio Certificate and Exemption Certificate if any -Record of Equipment (Form R)		
	6	Document of Compliance for the Carriage of Dangerous Goods		
	7	IMSBC Code Certificates (Group B, A, C)		
	8	Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk		
	9	Certificate of Fitness for Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk		
	10	International Oil Pollution Prevention Certification -Record of Construction and Equipment (Form A or Form B)		
	11	International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk		
	12	International Sewage Pollution Prevention Certificate -Approved Rate of Sewage Discharge (Applicable for sewage holding tanks only) -Type Approval Certificate of Sewage Treatment Plant		
	13	International Air Pollution Prevention Certificate -Record of Construction and Equipment		
	14	Engine Air Pollution Prevention Certificate -Records of Construction -Approved Technical Files		
	15	International Load Line Certificate (1966) and Exemption Certificate if any -Record of Conditions Assignment of Load Lines		
	16	AFS Certificate		
	17	Bunker Convention Certificate		
	18	Certificate of Class -Classification Survey Status		
	19	Survey Report File (ESP Ship's) -Reports of structural surveys -Condition evaluation report -Thickness measurement reports -Survey planning document -Main structural plans of holds and ballast tanks -Previous repair history -Inspection of ship's personnel		
	20	Copy of valid Document of Compliance (DOC)		
	21	Valid Safety Management Certification (SMC)		

22	Valid International Ship Security Certificate		
23	Approved Ship Security Plan		
24	Continuous Synopsis Record (CSR) Form A, B and C		
25	Last 10 port of call MARSEC security level records		
26	Certificate of SSO		
27	Maritime Labour Certificate or Voluntary Maritime Labour Certificate		
28	Approved DMLC I and/or DMLC II		
29	Working Arrangements Table		
30	Oil Record Book Part I and Part II filled out properly using letter codes		
31	Cargo Record Book		
32	Garbage Management Plan, Placards and Garbage Record Book		
33	Approved Intact Stability Booklet		
34	Approved Damage Stability Booklet (For the vessels; more than 100 m length built after February 1992, more than 80 m length July 1998)		
35	Cargo Securing Manual		
36	Crude Oil Washing Manual		
37	Document of Authorization for the carriage of Grain		
38	Grain Loading Manual		
39	Approved "Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP)" is available and annexes are updated.		
40	Approved "Shipboard Marine Pollution Emergency Plan (SMPEP)" is available and annexes are updated.		
41	Procedures and Arrangements Manual (Dangerous Chemicals)		
42	Operation Manual for LNG/LPG Carriers		
43	Emergency Towing Procedures		
44	Reports of previous Port State Control Inspections		
45	Manifest of Stowage Plan for Dangerous Goods		
46	Damage Control Plans (the vessels built after 01.02.1992)		
47	Official Deck Log Book. Following entries should be verified on Log Book; <ul style="list-style-type: none"> -Onboard Training and Instruction -Lifeboat falls -Steering Gear Test before departure -Communication system bridge to steering gear test -Full movement of rudder test -Safety Drills -Weekly/Monthly/Three Monthly/Six Monthly/Annual safety equipment checks -Lifeboat Engine test 		
48	Engine Log Book		
49	Radio Log Book		
50	Radio Stations License		
51	Medical Certificate		
52	ODS Record Book		
53	Lifeboat/Rescue Boat Launching Devices Servicing Certificates (annually /five yearly load tests)		
54	Lifeboat On Load Release Gear Servicing Certificate		
55	Liferaft Servicing Certificates		

	56	Liferaft Hydrostatic Release Certificates		
	57	Lifejacket Certificate		
	58	Fire Control Plans		
	59	Fire Training Manual, Fire Operational and Maintenance Booklet		
	60	Cargo Gear Booklet and Endorsements of Periodic Surveys -Cargo Gear Quinquennial Load Test Certificate		
	61	Approved rigging plan for cargo gear		
	62	Ship Sanitation Control Certificate (Ex. Deratting Certificate)		
	63	AIS Annual Test Report by Approved/Authorized Radio Surveying Company -AIS Testing Company "Authorization Letter" from Class Society or Manufacturer		
	64	LRIT Conformance Test Report		
	65	VDR / S-VDR Type Approval Certificate		
	66	Annual Test Report of EPIRB		
	67	Approved Bilge and Sludge Piping Plan		
	68	Approved Sewage Piping Plan Available		
	69	Capacity Plan (Compare Information on Stability Booklet)		
	70	Pilot Ladder Type Approval Certificate (Pilot Ladders on or after 01.07.2012)		
	71	Accommodation Ladders Load Test Report		
	72	Portable Gangway Load Test Report		
	73	ECDIS Type Approval Certificate		
	74	Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)		
		Nautical Publications		
	75	Charts up-to date with latest corrections		
	76	ECDIS up-to date with latest corrections		
	77	Sailing Directions up-to date with latest corrections		
	78	List of Lights up-to date with latest corrections		
	79	List of Radio Signals		
	80	ITU Publications		
	81	Nautical Almanac		
	82	Notice to Mariners up-to date with latest corrections		
	83	Cumulative list of notice to mariners (January or June Edition)		
	84	Chart Catalogue (yearly updated)		
	85	Tide Tables up-to date with latest corrections		
	86	International Code of Signals up-to date with latest corrections		
	87	IAMSAR Manual Volume III		
	88	<ul style="list-style-type: none"> - SOLAS - MARPOL - STCW - COLREG - Load Line - IMSBC Code - IMDG Code - Grain Code - BLU Code (for bulk carriers) - FSS Code 		

		- LSA Code - ISM Code - ISPS Code		
	89	ILO Publications - MLC, 2006		
	90	Flag Administration Circulars up-to date with latest corrections		
	91	Medical Guide latest edition		

II		NAVIGATION		
		The following navigation equipment should be checked to be in order;		
	1	Magnetic compasses (bubble in? foundation intact, lighting), Deviation Table and Error Log book		
	2	Communication system with main steering room working properly		
	3	Gyro compass (including repeaters) and error log book (Difference between master gyro and repeaters should be max. 0.5 degrees)		
	4	9 GHz Radar (a second 9 GHz radar or 3 GHz radar for GT>3000) (Effective diameter of screen min. 180 mm. for marine radars)		
	5	ARPA (for ships GT> 10000) (GPS, Gyro-compass and speed log connected)		
	6	Course Recorder if fitted, spare papers for printers		
	7	Echo sounder working properly with operating times, ports recorded and available with spare paper and ink		
	8	Speed and distance indicator with input from heading device and Propeller revolution counter		
	9	Rate of turn indicator (for ships GT>50000)		
	10	Displays for rudder angle, propeller revolutions, thrust, pitch and other indicators visible at main steering station		
	11	Auto-pilot with change over instructions		
	12	Sound signals (whistle, gong, bell) and shapes (2 black balls, 1 diamond shape at bridge, 1 black ball at fore-castle) in good condition		
	13	Daylight signalling lamp independent from ship's power supply and working satisfactorily		
	14	NUC (Not Under Command) lights correctly positioned?		
	15	Top red light separate from NUC lights (for dangerous cargo)		
	16	Navigation lights. Tested on main and emergency supply. Checked correct bulbs fitted; lenses clean; arc screens fitted, spares available with certificates, sidelight inboard screens painted matt black; securing brackets and mountings in good condition		
	17	Navigation light failure warning on bridge tested		
	18	Current edition of International Code of Signals available		
	19	Chart correction log being kept		
	20	Charts in use appropriate for the ships current voyage plan		
	21	Mechanical clocks (2 pcs.) for LMT and GMT		
	22	Signal Flags (complete set)		
	23	Country Flags		
	24	ECDIS updated also back-up paper charts provided		
	25	GPS working properly		
	26	Passage Plan from berth to berth for current voyage available and undersigned by all navigating officers		

	27	GMDSS equipment (Antennas, VHF installations, MF and HF Radio Installations, INMARSAT Ship earth stations, Navtex receiver, INMARSAT EGC receiver) in good condition, spare papers for printers is available		
	28	GMDSS batteries have been checked and found in good condition		
	29	Crew capable of operating NAVTEX and safety messages available for review		
	30	Satellite EPIRB clearly marked, able to float free, manual release fitted, Hydrostatic Release Unit within service. Can be manually activated.		
	31	Search and rescue locating devices are capable of operating with batteries in date (SART/AIS SART) min. 2 pcs > 500 GT, 300 GT < 1 pcs < 500 GT		
	32	Line-throwing appliances have been checked for validity and quantity		
	33	Rocket parachute flares have been checked for validity and quantity		
	34	VDR fitted and annual performance test certificate on board		
	35	Radio Log properly filled (Ship particulars, routine tests or records available)		
	36	GMDSS personnel have valid certificates and required number of operators on board		
	37	AIS fitted and updated for current voyage		
	38	Pilot ladder and embarkation arrangements in good condition		
	39	Pre-arrival and pre-departure tests been carried out and recorded to log books		
	40	Chronometer error log-book has been checked and found satisfactory		
	41	Bridge Navigation and Watchkeeping Alarm System (BNWAS) checked and found satisfactory		
	42	Compass bearing device (Pelorus or Azimuth ring)		
	43	Automatic Tracking Aid (ATA) checked and found satisfactory (Ships above 500 grt, build later 01.07.2002)		

III		LIFE SAVING APPLIANCES		
	1	Muster Lists in working language of crew posted throughout ship showing duties of all crew members		
	2	Emergency instructions provided for each person onboard		
	3	Training Manuals available in crew mess rooms or cabins (SOLAS, Fire Training Manuals, Fire Maintenance/Operational Booklet)		
	4	Life Saving Appliances on-board maintenance instructions available		
	5	All pyrotechnics, smoke signals and line throwing appliances within manufacturer expire dates (12 parachute pyrotechnics at bridge, 4 pcs. line throwing apparatus)		
	6	Minimum 3 VHF Radiotelephone apparatus working satisfactorily, clip, case and antenna in good condition (2 min. <500gt) (together with spare batteries and separate charges for each radio with valid date)		
	7	Ship-specific plan and procedure for recovery of persons from the water, taking into account MSC.1/Circ.1447.		
		Lifeboats, Rescue Boats and Launching Arrangements		
	8	Lifting hooks checked for condition		
	9	Boat structure visually checked for condition		
	10	Mechanical propulsion tested and operative		
	11	Portable exposure covers, supports and securing arrangements checked for condition		
	12	Number of persons approved to carry, name of the ship, number of lifeboat and port of registry clearly marked		
	13	Each seating position is clearly indicated		
	14	Totally enclosed lifeboat canopy and closing appliances checked for condition		

15	The instructions for the hook release clearly posted in the working language for the crew.		
16	Lifeboats fitted with retro-reflective material in good condition		
17	All lifeboat equipment checked in accordance with LSA Code and found in accordance with the Record of Approved Cargo Ship Safety Equipment (Form E)		
18	Lifeboat attachment brackets checked (thinned? or intact?)		
19	Oars visually checked for condition		
20	Position of drain valves clearly marked		
21	Drain plugs fitted with chains one for each drain valve and 1 spare		
22	Rudder, tiller and steering arrangements checked for condition		
23	Bilge pumps tested and found satisfactory		
24	Food rations all within expire date		
25	Lifeboat pyrotechnics all within expire date and approved type		
26	Free-fall lifeboats Release and Recovery Arrangements in good condition		
27	Free-fall lifeboats Closing Appliances in good condition, loose gear stowed		
28	Free-fall lifeboats seats, anchorages and seat belts in good condition		
29	Lifeboat engine starts readily		
30	Lifeboat engine any starting aids provided		
31	Lifeboat engine gearbox engages forward and astern		
32	Lifeboat engine exhaust system found free of fuel, cooling system free of leaks and hot surfaces properly insulated, fire retardent cover exist for engine and protection covers for moving parts of engine and shaft exists.		
33	Lifeboat engine properly serviced		
34	Portable fire extinguisher suitable for oil fires within service period		
35	Propeller guard checked for condition		
36	Batteries and charging arrangement checked and found satisfactory		
37	Water resistant instructions for starting and operating the engine clearly posted and in working language of crew		
38	Survival craft launching instructions using IMO symbols posted		
39	Lighting at muster stations adequate and supplied by emergency power source		
40	Embarkation ladders Annual survey of satisfactory condition of embarkation ladder 5-yearly survey of load test of embarkation ladder		
41	Lifeboat davits in good working condition		
42	All blocks greased and rotating freely		
43	Limit switches on davits tested and found satisfactorily		
44	Davit winches tested, brakes working satisfactory		
45	Free-fall lifeboat ramp and recovery arrangements where fitted in good working order, all moving parts correctly lubricated		
46	Lifeboat is lowered to the embarkation deck and launching appliances and their connections are checked for proper operation		
47	Skates and fenders fitted on lifeboat's body in satisfactory condition.		
48	Tricing gear fixed between davit and boat and bowing tackle readily available		

		Liferafts		
	49	Liferafts serviced intervals not exceeding 12 months at an approved service station		
	50	Containers free of cracks, marked with ships name, maker's name, serial no, last service date, number of persons and launching instructions		
	51	Liferaft painter permanently attached through weak link to the ship		
	52	The positions of liferafts are correct.		
	53	Hydrostatic connections are checked and found appropriate.		
	54	Each liferaft lashing (other than the forward liferaft) fitted with a hydrostatic release unit (HRU)		
	55	If fitted with HRU, serviced at intervals not exceeding 12 months at a service station competent to service		
	56	Launching davits for davit launched liferafts, where fitted, in good working order with off-release hook of approved type		
		Rescue Boat		
	57	Rescue boat equipment checked in accordance with LSA Code and found complete as per Record of Approved Cargo Ship SAFEQ Form E)		
	58	Rescue boat properly marked and fitted with retro-reflective material		
	59	Rescue boat, if inflatable type, serviced in accordance with the manufacturer's instructions and kept fully inflated ready for use		
	60	Lifeboat engine starts readily		
	61	Propeller guard checked for condition		
	62	Rescue boat launching appliance in good working order, including on-load, off-load release hook of approved type		
		Personal Life Saving Equipment and Safety Equipment		
	63	Lifebuoys fitted with retro-reflective material, correctly stowed, ships name correctly marked		
	64	Lifebuoys with self-igniting lights (at least half of the total lifebuoys carried) lights working		
	65	Lifebuoys with self igniting lights and self activating smoke signals (at least 2 lifebuoys) capable of quick release from the navigating bridge, smoke signals within expire date, has sufficient weight to release signals and correctly placed for proper use		
	66	Lifejackets whistle and light, fitted with retro-reflective material, batteries within expire date		
	67	Lifejackets stowed in accessible and clearly marked places		
	68	Additional lifejackets positioned for persons on watch (Bridge & ECR) and for use at remotely located survival craft stations		
	69	Immersion Suits fitted with retro-reflecting material, inspected for condition, lights checked and found satisfactory		
	70	Immersion suits provided for every person on board (number stated on Safety Eq. Certificate) plus additional suits in remote working stations		
	71	Thermal protective aids in all survival craft inspected for condition (where applicable) (for passenger ships)		
	72	Fireman's outfit with axe, safety harness, fireproof life line, gastight torch and safety harness complete, all air cylinders charged, safety lamp batteries tested and found satisfactory		
	73	Two spare bottles for each SCBA available		
	74	Infant life jackets (for passenger ships) (at least 2,5% on voyages less than 24h, for each infant on voyages 24h or greater)		
	75	Lifejacket accessories for 140kg persons		
	76	Chemical tanker protective suits and breathing apparatus checked for number, location and condition		

	77	Atmospheric test meters and alarms (oxygen, hydrocarbons etc.) calibrated and these records available.		
--	----	--	--	--

IV		FIRE PROTECTION, DETECTION AND EXTINCTION		
	1	Fire control plans permanently displayed in good condition and up-to-date with amendments		
	2	Duplicate set of plans permanently stored outside the deckhouse with recent crew list		
	3	Instructions for all fire fighting equipment available in working lang.of crew		
	4	Main fire pump is tested with 2 hoses in connection		
	5	Emergency fire pump associated ship's side valves operating freely and fitted with spindles		
	6	Emergency fire pump starting system checked and instructions clearly displayed in working language of crew		
	7	Fire Main/Foam Line with expansion couplings checked for condition, inspected under pressure and found free from leaks		
	8	Isolating valves clearly marked and operational		
	9	Hydrants with handwheels in good condition		
	10	Fire hoses, nozzles, tools and fire boxes found in good condition with no leaks, all correctly stowed		
	11	Sand boxes full and scoop in place		
	12	International Shore Con. readily available and location clearly marked		
	13	Fixed fire extinguishing arrangements for machinery and cargo spaces control rooms clearly marked and readily accessible.		
	14	Gas release alarm operating satisfactory. Clear instructions for operation posted in working language of crew. (All CO2 systems shall to be provided with two separate releasing controls)		
	15	Servicing records for fixed systems available including date of last recharge/sample test of foam (2 yearly)		
	16	Portable and non-portable fire extinguishers fully charged, properly stowed and within service dates. Servicing/inspection records available (yearly)		
	17	Paint locker fire extinguishing system checked and found satisfactory		
	18	Galley exhaust grease traps clean and dampers operational		
	19	Remote stops for ventilation fans, galley exhaust, boiler fans, oil fuel pumps and other pumps that discharge flammable liquids, operational and clearly marked		
	20	Quick closing valves on the tanks for oil fuel, lubricating oil and other flammable liquids, operational and wires in good condition		
	21	Ventilation and funnel dampers, operational and clearly marked		
	22	Ventilation and funnel dampers easily accessible?		
	23	Fixed detection and alarm systems; all detectors operational		
	24	Inert Gas system generator, scrubber, valves, pipe work, blowers, control system, deck seal, oxygen analyzer, alarms and overboard discharge in good condition and operating satisfactory		
	25	Self-closing doors satisfactory and no holdback hooks fitted		
	26	Remote release doors all operating satisfactorily		
	27	EEBDs positioned as required by Flag State and shown on the Fire Control Plans and serviced with manufacturer's recommendation		
	28	Emergency exits from accommodation, machinery and other spaces unobstructed with ladders and hatches in good condition. Emergency lighting checked and found satisfactory		

	29	Acetylene and Oxygen cylinders stored in approved permanent stowage facilities clearly marked outside of machinery spaces		
	30	Empty cylinders stored like full cylinders in storage spaces clearly marked		

V		HULL AND FITTINGS		
		Structure		
	1	No cracks, buckling or defects in the decks, bulkheads, cargo holds, shell plating, top side tanks, tanktop plating		
	2	Chain lockers checked for wastage		
	3	Hatch cover mechanism checked for hydraulic leaks		
	4	Hold access ladders checked for damage and wastage		
	5	Embarkation and disembarkation arrangements (gangways and accommodation ladders) are inspected and maintained in accordance with SOLAS Ch II-1, Reg. 3-9		
		Mooring Arrangements		
	6	Anchors and chain cables in good condition, properly stowed, hawse pipe and chain pipe covers in place		
	7	Windlass and mooring winches checked with respect to brake linings, guards, wastage of foundations, operating controls, hydraulic leaks		
	8	Mooring ropes and wires in good condition		
	9	Fairleads in good condition and rollers free		
		Cargo Gear		
	10	Cargo gear surveys up-to-date		
	11	Derricks, cranes, masts and loose gear checked for condition		
	12	All ladders, walkways and handrails checked for condition		
	13	Winches used in association with lifting equipment in good condition		
	14	Safe working loads clearly marked		
		Load Line items		
	15	Load line marks including the deck line, and draught marks, all clearly visible and correctly marked (must be identical with the mark in the Load Line Certificate)		
	16	Ship with timber load line markings, timber fittings in good condition		
	17	Ventilators & air pipes checked for damage and wastage, including condition of closing devices and flame screens		
	18	Watertight doors checked for condition; e.g. corrosion, buckling of door and hinges, deterioration of gasket retaining channel, missing/frozen/corroded dogs/cleats/weather-water tightness		
	19	Main cargo hatch coamings and coaming stays checked for condition, e.g. corrosion and damage		
	20	Main hatch covers and access hatch covers checked for condition; e.g. corrosion and damage to retaining channels, missing/deteriorated gasket and missing/frozen/corroded dogs/cleats/weather-water tightness (Hatch cover side cleats, cross joint wedges intact and operational? Rubber seals and retaining channels intact? Corner drains provided with non-return devices? Compression bars not misaligned?)		
	21	Windows, sidescuttles and skylights checked for condition		
	22	Deadlights and storm covers, where fitted, checked for condition		
	23	Water level/ ingress alarms (audio & visual) operating properly and protected		
	24	Prevention of blockage of drain openings in vehicle, special category and ro-ro spaces		

VI		MACHINERY AND ELECTRICAL		
		Machinery		
	1	Machinery spaces including steering gear space, pump room, tank tops and bilges free from excess oil or other fire hazard including accumulations of oily waste material and rags		
	2	Main machinery and essential auxiliaries operating satisfactorily and with no excessive fuel, lubricating oil, or water leakages		
	3	Shielding of high pressure oil fuel lines in place, alarm is working		
	4	Exhaust pipes properly insulated and the insulation free of any oil contamination		
	5	Steam pipes properly insulated		
	6	No excessive steam leaks		
	7	Boiler safety valve operating		
	8	Boiler gauge glasses clean		
	9	Bilge pumping system operating satisfactorily		
	10	All sounding pipes in machinery spaces fitted with closing devices. If weighted lever cocks are used, the weights in place and levers not constrained in the open position		
	11	Cooling water piping systems examined for condition		
	12	Sea chests and sea valves in good condition		
	13	Remotely operated watertight doors, tested and found satisfactory		
	14	Communication between engine room/control room and bridge including telegraph satisfactory		
	15	Escape routes from machinery spaces not obstructed		
		Alarms		
	16	Engineer's alarm (audible in engineer's accommodation area)		
	17	Machinery alarms		
	18	Boiler alarm		
	19	General alarm to be audible throughout accommodation and normal crew working spaces (SOLAS III/B/1/6.4.3)		
		Electrical		
	20	Conduit for electric cabling on deck checked for condition		
	21	Main generators capable of being synchronized for condition (where applicable)		
	22	Electric cabling including junction boxes, throughout accommodation, machinery spaces and on deck to be checked for protection, insulation, support of cable runs, broken fittings or cables with bare ends, and found in satisfactory condition. Meger tests available.		
	23	Lighting and electrical installations in hazardous area e.g. battery rooms, paint lockers, acetylene and oxygen storage, verified to be of certified Safe Type and found in satisfactory condition		
	24	Ventilation of battery compartment satisfactory, natural ventilation fitted at ceiling.		
		Main and Emergency Switchboards		
	25	All protective devices (e.g. fuses, circuit breakers) present and in working order		
	26	Instrumentation and indicators correct and in working order		
	27	Equipped where necessary with non-conducting mats front and rear		
	28	No obstructions or equipment stored in or around switchboards		
		Emergency source of power - generator		
	29	Generator tested on load		

30	Automatic start, if applicable, tested		
31	Starting batteries and charging arrangements, where fitted, checked and charger operating correctly		
32	Secondary means of starting tested		
	Emergency source of power - batteries		
33	Charger checked and operating correctly		
34	Charge indicators fitted and working		
35	Batteries tested on load		
	Emergency lighting		
36	Emergency lighting and services examined working and found satisfactory (machinery spaces; escape ways, muster stations etc.)		
	Steering gear		
37	No hydraulic leaks		
38	Rudder angle indicators reading the same as the bridge and clearly visible at emergency steering position		
39	Emergency steering gear change over and operation instruction clearly displayed		
40	Communication with bridge operating satisfactorily		
41	Steering gear tested within 12 hours of departure, instructions available for change over for remote steering gear control		
42	Officers know emergency steering procedures		

VII		MARPOL		
	1	Is the Oil Filtering Equipment on board type approved according to the IOPP Certificate?		
	2	Is the Oil Filtering Equipment system effectively inspected, tested and maintained in accordance with the planned maintenance system on board?		
	3	Is the 15 ppm oil content alarm correctly adjusted and operating properly?		
	4	Is the automatic 3-way valve or stopping device at the outlet of the Oil Filtering Equipment functioning?		
	5	A sampling point is provided in a vertical section of the water effluent piping as close as is practicable to the 15 ppm Bilge Separator outlet.		
	6	Is the Oil filtering Equipment system free of illegal bypasses or unauthorized modifications?		
	7	If the incinerator is designated for burning oil residues, has it been marked in the IOPP Certificate?		
	8	If the auxiliary boiler is designated for burning oil residues, has been marked on the IOPP Certificate?		
	9	Are the sludge tanks free of illegal direct connection overboard?		
	10	Is there a standard discharge connection to enable sludge to be discharged to shore reception facilities?		
	11	Is there evidence that sludge and/or bilge water has been discharged to port facilities?		
	12	If sludge has not been discharged into port facilities, has the incinerator or auxiliary boiler been used for burning sludge on board?		
	13	Is there sufficient capacity remaining in the sludge and/or bilge water tanks for the intended voyage?		

VIII	Additional Items for Bulk Carriers		
	L : Length in accordance with article 2(8) in Load Line Convention and Load Line Certificate		
	1	Is an approved loading manual available?	
	2	Is an approved loading & unloading sequence manual available? (For bulk carriers in accordance with SOLAS Chapter VI Part B Reg.7 & BLU Code)	
	3	Is an approved check condition pages of loading instrument available? (For ships L> 150 m)	
	4	Is loading instrument approval document available? (For ships L> 150 m)	
	5	Are class records indicating that the vessel is in compliance with SOLAS Chapter XII Reg.4.2 and Reg.6.1 (IACS URS 19,22 & 23) (For ships L> 150 m)	
	6	If the vessel is not compliance with item 5, a triangle plate is to be fitted on the vessel's outer shell plate as described by SOLAS Chapter XII Reg. 8.3 and restriction is to be inserted on approval pages of all loading manuals and stability booklets.	
	7	Is the vessel equipped with water level detectors in all cargo holds and forecastle spaces as stipulated by SOLAS Chapter XII Reg.12? Bridge monitors were checked and found operational?	
	8	Is the vessel equipped with dewatering system in forecastle spaces as stipulated by SOLAS Chapter XII Reg.13? Remote controls were checked and found operational? All valves on the overboard piping are provided with remote control?	
	9	Are class records indicating that the vessel is in compliance with MSC Res. 146(77) (IACS URS 26, 27, 30, 31)?	
	10	Are shear forces and bending moments calculated and filed at every voyage?	
IX	ISM		
	1	Is the Safety Management documentation on board? (Manuals)	
	2	Is relevant documentation regarding the SMS in a working language or languages understood by the ship's personnel?	
	3	Is there evidence that the Master has carried out the review of the SMS?	
	4	Can senior officers identify the "designated person" and the means to contact that person?	
	5	Have the procedures for establishing and maintaining contact with shore management in an emergency been tested?	
	6	Are programs for drills and exercises to prepare for emergency actions available on board and are records available?	
	7	Have the procedures to report non-conformities, accidents and hazardous occurrences been followed?	
	8	Does the ship's SMS have a maintenance routine which includes the testing of stand by equipment and critical equipment/system and are records available?	
	9	Is there evidence of an effective maintenance system?	
	10	Are introduction/familiarization procedures for crew members carried out in accordance with documented procedures?	
	11	Are the crew members able to communicate effectively in the execution of their duties related to the SMS?	
	12	Is there evidence of repetitive deficiencies from previous PSC Inspections?	
	13	Are Master's Standing Orders, Night Orders available?	
	14	Personnel protective equipment (PPE) such as safety shoes, helmets, overalls, gloves, goggles , safety harnesses etc. are available and in use	
	15	Are internal safety audits on board and ashore carried out at intervals not exceeding 12 months?	
	16	Is there evidence of assessment of all risks to ships, personnel and the environment and establishment of the appropriate safeguards?	

X		PSC		
	1	Have the last two PSC deficiencies been dealt with?		
	2	Is there recurrence in the history of PSC deficiencies?		
XI		MLC		
	1	Are all seafarers over 16 years of age?		
	2	No seafarers below 18 years of age carry out/ employed in night work or dangerous work		
	3	Is the cook over 18 years of age?		
	4	Is a fully qualified cook (with a valid certificate/document of compliance) employed for ships with prescribed manning ≥ 10 Is the personnel trained and instructed in areas including food and personal hygiene, storage of food for ships with prescribed manning < 10		
	5	Do all seafarers have valid medical certificates to carry out their duties, and in English?		
	6	Have all seafarers completed personal safety onboard training?		
	7	Do all seafarers have valid Certificates of Competency including endorsements (Endorsement issued by Flag State not by Authorized Company)		
	8	Minimum Safe Manning Document (Is the ship manned accordingly?)		
	9	Do all seafarers have a copy of their employment agreement, signed and in English?		
	10	Are all seafarers paid regularly and in full in accordance with their SEA and CBA if exists? Are all seafarers given a monthly account of wage?		
	11	Do the records confirm that the maximum hours of work or minimum hours of rest is followed, and in English?		
	12	Is the food and drinking water served on the ship of appropriate quantity, nutritional value and quantity, in accord with national provisions, to cover the requirements of the ship and takes into account the differing cultural and religious backgrounds of seafarers working and living on board and free?		
	13	Are medical personnel with appropriate qualifications (medical doctor or seafarers trained to administer medical care or medical first aid) on board?		
	14	Is there an approved medical form in use and is kept confidential?		
	15	Is the medicine chest, medical equipment and medical guide in compliance with national legislation and with valid dates? Is the ship's hospital tidy and medical records up-to-date?		
	16	Has a proper risk assessment been carried out for onboard occupational safety and health management?		
	17	Does the ship have onboard procedures for the fair, effective and expeditious handling of seafarer complaints?		
	18	Is ILO 92/133 certificate available on board?		
	19	Are the lighting, hot and cold water supply, drainage, heating and ventilation arrangements in the accommodation satisfactory?		
	20	Is the furniture and equipment in the sleeping rooms in satisfactory condition?		
	21	Are the mess rooms, sanitary facilities, laundry, hospital, recreational, catering facilities and provision facilities clean, hygienic and in satisfactory condition?		
	22	Are the frequent inspection records for accommodation, food and water facilities available?		
	23	Records of frequent Ship Safety Committee Meetings available?		

www.turkloydu.org



facebook.com/TurkLoyduVakfi



twitter.com/TurkLoydu



linkedin.com/company/Turk-Loydu



instagram.com/turk_loydu/

MERKEZ

Evliya Çelebi Mah.
Tersaneler Cad. No: 26/İ
34944 Tuzla- İstanbul
Tel: +90 216 581 37 00 (pbx)
+90 216 581 38 00
+90 216 581 38 10
+90 216 581 38 20
e-mail: info@turkloydu.org

ANKARA

Eskişehir Yolu Mustafa Kemal
Mah. 2159 Sok. No: 6/4
06680 Çankaya - Ankara
Tel: +90 312 219 56 34
+90 312 219 68 25
Fax: +90 312 219 69 72
e-mail: ankara@turkloydu.org

İZMİR

Alsancak Mah. Atatürk Cad.
Kavalalı Apt. No: 378/42
Konak - İzmir
Tel: +90 232 464 29 88
Fax: +90 232 464 87 51
e-mail: izmir@turkloydu.org

ADANA

Çınarlı Mah. Atatürk Cad. Aziz
Naci İş Merkezi No: 5
Kat: I Daire: 2 01000
Seyhan - Adana
Tel: +90 322 363 30 12
Fax: +90 322 363 30 19
e-mail: adana@turkloydu.org

TL TEKNİK ARGE VE TASARIM LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mah.
Tersaneler Cad. No: 26/İ
34944 Tuzla- İstanbul
Tel: +90 216 581 37 00 (pbx)
+90 216 581 38 00
+90 216 581 38 10
+90 216 581 38 20
email: info@tlteknik.com

TÜRK LOYDU EAST EUROPE S.R.L.

Ion Theodorescu Valahu, Nr
10 Camera Nr. I, Judet
Constanta - Romania
Tel: +40 723 171 955
e-mail: romania@turkloydu.org

KKTC

Deniz Yıldızı Apartmanları
D/Blok Kat: I
Mağusa - KKTC
e-mail: kktc@turkloydu.org

AZERBAIJAN

e-mail: azerbaycan@turkloydu.org

YUNANİSTAN

Alpha Marine Consulting Ltd.
55, Kastoros Str. I Piraeus
185 45 - Greece
Tel: +30 211 888 1000
Fax: +30 211 888 1039
e-mail: info@turkloydu.org

İTALYA

Bassani Adriatico Srl
Dorsoduro Santa Marta
Fabbricarò
17 30123 - Venice, Italy
Tel: +39 041 272 78 60
Fax: +39 041 523 03 36
e-mail: info@turkloydu.org