



# **DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ**

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
1 / 120

## **SAĞLIK EMNİYET GÜVENLİK ÇEVRE EL KİTABI**

YÖNETİM SİSTEMİ – ISO 9001 & 14001

IMO’NUN GEMİLERİN GÜVENLİ OPERASYONLARI VE KİRLİLİĞİ ÖNLEMEK İÇİN ULUSLARARASI  
EMNİYETLİ YÖNETİM SİSTEMİ (ISM) KODU GEREKLİLİKLERİNİ İÇERİR

**OMV PO Deniz Satış Departmanı**

BU EL KİTABI VE İÇERDİĞİ BİLGİLER OMV PO’YA AİTTİR.

ESKİ BÜYÜKDERE CAD. NO:33 MASLAK 34398

İSTANBUL/TÜRKİYE

İZİNSİZ OLARAK KOPYALAMA YAPILAMAZ



# DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 2 / 120

0.1	İçindekiler	
0.2	Uygulanabilir Barçlar & Denetim Planı	
0.3	Düzeltilmeler	
1	GENEL BİLGİ VE ORGANİZASYON	4
1-1	Giriş & kapsam	4
1-2	Mal sahibi & sorumlu	4
1-3	Temel referanslar	4
1-4	Organizasyon	4
1-5	Dahili servis sağlayıcılar	5
1-6	HSSE Yönetim Sistemine bağlantı	6
1-7	Taraflar	6
1-8	Taraf yönetim süreci	6
2	OPERASYONLARDA HSSE KULLANIMI	7
2-1	HSSE Yönetim Sistemi	
2-2	HSSE politikası	
2-3	Risk Yönetim Süreci	
2-4	Denetim ve kontrol	
2-5	Güvenlik	8
.2-5-1	Gasp	
.2-5-2	Belirlenmemiş Nesneleri/Patlayıcıları Bulma	9
.2-5-3	Bomba Tehditleri ve Önlemler	10
2-6	Kişisel korunma ekipmanı (PPE)	
2-7	Nesnelerin düşme riski	12
2-8	Barç ve Barç ziyaretleri sırasında emniyet	13
2-8-1	Ziyaretlerin amacı	
2-8-2	Eğitim ve göreve başlatma	
2-8-3	Genel Emniyet Gereksinimleri	
2-9	Materyal Emniyet Veri Sayfaları (MSDS) websitesi	14
2-10	Acil durum tepkisi	
2-11	Olay raporlaması ve incelemesi	15
.2-11-1	OMV PO Acil Durum Hattının Bilgilendirilmesi	
3	ÜRÜN ELLEÇLEME	16
3-1	Standartlar	
3-2	Miktar Kontrolü	
3-3	Numune Alma	17
.3-3-1	Numune Alma Prosedürleri	
.3-3-2	Numune Alma Emniyeti ve Hijyen	18
.3-3-3	Numune Dağıtımı ve Korunması	19
4	BARÇ STANDARTLARININ YÖNETİMİ	20
4-1	OMV barç operasyonlarının kapsamı	
4-2	Barç sözleşme prosedürleri	
4-3	Barç uygunluk güvencesi	



## **DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ**

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 3 / 120

4-3-1	Barç Uygunluğunun Onaylanması	
4-4	Çift Cidar Stratejisi	
4-5	Açık ve kapalı yükleme	
5	İŞLETME PROSEDÜRLERİ	22
5-1	Barç operasyonları	
5-1-1	Prosedürlerin kapsam ve uygulaması	
5-2	Barç teslimat prosedürleri	
5-3	Hortumlar ve Bağlantılar	26
5-3-1	Hortum idaresi	
5-3-2	Teslimat Hortumlarını/Yükleme Kollarını Boşaltma	
5-4	Flençlerin ve atlatma kablolarının yalıtımı	27
5-4-1	Flençlerin Yalıtımı	
5-4-2	Barç-Sahil topraklama kabloları	
5-5	Emniyet Kontrol Listesi	29
5-5-1	Yakıt Alımı Emniyet Kontrol Listesi	
5-5-2	Alternatif kontrol listelerinin kullanımı	
5-5-3	Kontrol listesinin doldurulması	30
6	Ekler	
	Yakıt Alma Kontrol Listeleri-Yük Teslimatı	29
i-	Barçtan Barca – Yük Ürünleri	
ii-	OMV PO Yakıt Alma Teslimat Makbuzu	
iii-	Barç Denetim Anketi (BIQ)	
iv-	OMV PO Deniz Tankeri Yükleme ve Tahliye Standardı	
v-	OMV PO Barç Standartları	



# DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
4 / 120

## UYGULANABİLİR GEMİLER & OMV PO BARÇ DENETİM PLANI -2015

### OMV PO DENİZ SATIŞLARI - YAKIT BARÇLARI DENETİM PLANI -2015

	Name of Ship	Built	DWT	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS
9449534	AKDENİZ-M	2001-01	437	DENETİM			TAKİP			DENETİM	
8315669	AKINTÜRK 2	1985-12	778		DENETİM			TAKİP			DENETİM
8984721	AKSUN-2	1978-01	273	DENETİM			TAKİP			DENETİM	
9097458	ANTEMİZ	2000-06	594			DENETİM			TAKİP		
8138841	ASYAKIT-1	1979-01	315		DENETİM			TAKİP			DENETİM
6615962	AYDIN REİS	1966-10	984	DENETİM				TAKİP		DENETİM	
8987644	BATIKAN-I	1991-00	241		DENETİM			TAKİP			DENETİM
9564621	KAYA BENER	2010-02	1524	DENETİM			TAKİP			DENETİM	
9680152	KEVSER-2	2013-07	750			DENETİM		TAKİP			
	DERİN-M			TAKİP		DENETİM		TAKİP		TAKİP	
9040924	STERLING	1992-01	470	TAKİP		DENETİM	TAKİP			TAKİP	DENETİM
2,71E+08	SU PERİSİ-I	1986-01	395		DENETİM			TAKİP			DENETİM
8987618	YÜKMAR-1	1996-00	341		DENETİM		TAKİP			DENETİM	
7946942	PETROL 1	1967-01	657.7	TAKİP		DENETİM				TAKİP	
7326178	FEYZANUR	1973	1222	DENETİM			TAKİP			DENETİM	
7946942	BAHRİ D				DENETİM			TAKİP			DENETİM



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 5 / 120

### DOKÜMAN REVİZYON LİSTESİ

NO	BÖLÜM	SAYFA	REV. NO	REVİZYON TARİHİ	VEREN	UYGULAMA TARİHİ	UYGULAYAN	İMZA
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								
16								
17								
18								
19								
20								
21								
22								
23								
24								
25								

Bu sayfa daha fazla kayıt için kopyalanabilir, bu durumda sayfa numarası ekleyiniz.



# DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 6 / 120

## 1 GENEL BİLGİ VE ORGANİZASYON

### 1.1 Giriş ve kapsam

OMV PO DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ( OMV PO) Sağlık Emniyet Güvenlik Çevre El Kitabı (HSSE Manual), OMV PO'nun yaptığı barç operasyonları, Deniz yakıtlarının ikmalinin operasyonel unsurları, ayrıca ürün elleçlemesi ve kalite konularında temel referans el kitabıdır. Açıklanan gereklilikler ve prosedürler OMV PO'nun iş aktivitelerinde uygulanabilecek minimum gerekliliklerdir. Bu prosedürler OMV PO'ya bağlı şirketler, üstleniciler, taşeronlar, dağıtımıcılar ve OMV PO Markasını kullanan satıcıları içerir, ancak bu sayılanların haricinde iş akış prosesine dâhil olan diğer kişi ve firmalarında içine alır.

Bu doküman teslimat sırasındaki ve navlun hizmet sağlayıcılarıyla birlikte yapılan işlerdeki operasyonel prosedürleri işaret eder. Bu el kitabı, operasyonlar için kapsamlı bir prosedür kılavuzu olarak planlanmamış olup, ilgili OMV PO işleri ve üçüncü şahıs organizasyonlarıyla yürütülen ve sağlanan operasyon prosedürleriyle uyumlu olmalıdır.

### 1.2 Manuelin sahibi ve sorumluk

Bu el kitabının sahibi, konu üzerinde yetki sahibi olan Deniz Satış Departmanı Müdürüdür.

Bu el kitabının sorumlusu, içeriklerden, revizyonlardan ve dağıtım/iletişimden sorumlu OMV PO Deniz Satış Departmanı Müdürüdür.

### 1.3 Temel Referanslar

Aşağıdaki dokümanlardan bu el kitabı boyunca sıklıkla bahsedilmektedir. Belirli referanslara ek olarak, yerel yönetmelikler veya daha özel OMV PO veya endüstri standartları daha yüksek bir standarda zorlamadıkça, el kitabının içeriği OMV PO operasyonlarına uygulanabilen her alanla uyumlu olacaktır.

Yakıt Tankerleri ve Terminaller için Uluslararası Emniyet Kılavuzu (Son Baskı) – Tanker ve terminal operasyonları için başlıca endüstri referans dokümanı, Uluslararası Barccilik Dairesi (ICS), Petrol Şirketleri Uluslararası Denizcilik Forumu (OCIMF) ve Uluslararası Liman ve Terminaller Derneğinin katılımıyla yayınlanmıştır.

Barclerden kaynaklanan Kirliliğin Engellenmesi Uluslararası Fuarı (MARPOL 73/78) (Son Baskı) - Kazara meydana gelen veya operasyonel petrol kirliliğinin yanısıra kimyasal, paketli ürün şeklinde, çöp ve hava kirliliğini kapsamaktadır.

### 1.4 Organizasyon

OMV PO'da operasyonlar, Deniz Satış Müdürünün, Koordinatörlerin ve Bölge Müdürlerinin yerel yönetmelikler ve düzenlemelere, endüstri ve OMV PO standartlarına ve prosedürlerine ve bu el kitabının içeriklerine uymakla sorumlu olduğu merkez bürodan doğrudan Deniz Satış Departmanı tarafından üstlenilmekte ve idare edilmektedir.

Finansal ve ticari ayarlamalar farklılık göstermesine rağmen, tüm operasyonların ve teslimatların her seferinde yüksek bir standartta ve bu el kitabı ve tüm ilgili düzenleme ve prosedürlerle tam bir uyum içinde olması OMV PO'nun politikasıdır. OMV PO tarafından barç ve diğer operasyonlar gibi

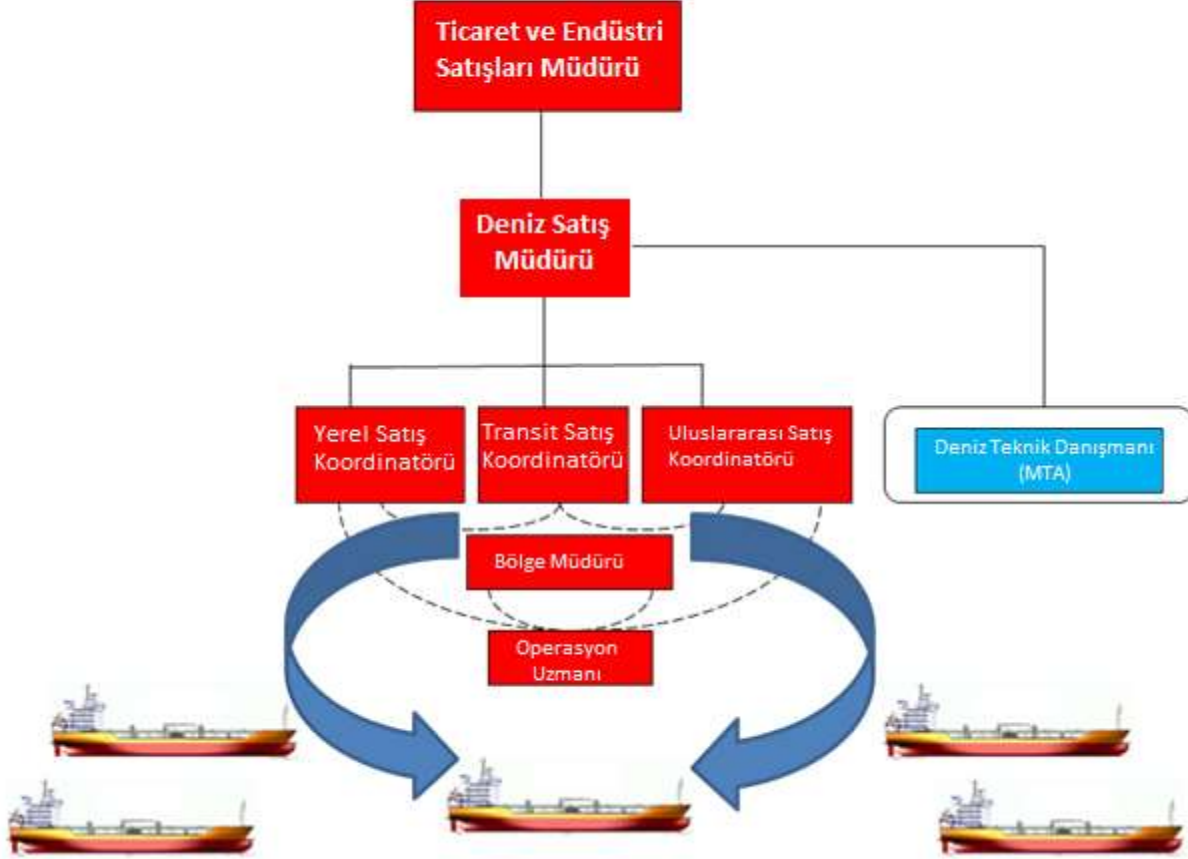


## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 7 / 120

operasyonel hizmetler için oluşturulan sözleşmeler genel olarak Deniz Satış Departmanı tarafından oluşturulur ve idare edilir.

### OMV PO DENİZ SATIŞLARI - Yönetim Yapısı



#### 1.5 Dâhili servis sağlayıcılar

Bazı durumlarda, bu servislerden muaf olmak da dâhil barç operasyonları gibi operasyonel servisler OMV PO için üçüncü şahıs şirketler tarafından üstlenilip idare edilebilir.

Üçüncü şahıs ayarlamalarının kurulmasında, hangi tarafın eylemin resmi operasyonel kontrole sahip olduğu ve performans, HSSE ve uyumluluk konularından sorumlu olduğunun açık şekilde belirlenmesi gerekir. Bu durumda genel olarak servis sağlayıcı aşağıdaki yönetim süreçlerinden ve bazen daha fazlasından sorumlu olarak kabul edilir:

- Kaynak yönetimi
- Sözleşme ve tedarik
- Üstlenici HSSE ve performans yönetimi
- HSSE-MS kapsamında eylemin birleştirilmesi
- Olay ve veri raporlamayı içeren HSSE Yönetimi



# DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 8 / 120

- Standartlar ve prosedürler (EPDK ve teslimat Lisansı)
- Eğitim
- Denetim, kontrol ve içdeğerlendirmelerle uyum garantisi

Servis sağlayıcının uygun olduğu ve en azından emniyeti, uyumluluğu ve etkili operasyonları garanti edecek denklkte bir standarda sahip diğer işlemleri ve HSSE prosedürlerini uyguladığı durumlar dışında, bu el kitabının ilgili gereklilikleri uygulanacaktır.

Operasyonel kontrol ve yükümlülük ve sorumlulukların dağılımı gibi kararlar açıkça belgelendirilmelidir. Genel olarak bu açıklamalar iki şirket arasında yapılan “Barç Sözleşmesine” dahil edilmelidir.

## 1.6 HSSE Yönetim Sistemine (HSSE-MS) Bağlantı

Bu el kitabı OMV-PO HSSE-MS’in önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Tehlike kaydı, kontrol ölçeklerinin tehlike ve riskleri mümkün olduğunca düşürebilmesi gibi içeriklere referans olmaktadır (ALARP).

İşyerinin HSSE Politikasıyla ve HSSE Yönetim Sisteminin beklentileriyle uyumluluğunu sağlayabilmek için bu gereklilikler uygulanabilirliği olan her yerde tam olarak uygulanmalıdır.

## 1.7 Sözleşmeli Taraflar

Sözleşmeli Taraflar, barç operasyonları ve diğer ortak eylemleri içeren çoğu operasyonel hizmetlerin karşılanması için sıklıkla kullanılmaktadır. Taraflar OMV PO gerekliliklerine göre idare edilecektir.

## 1.8 Sözleşmeli Taşeronlar yönetim süreci

OMV PO Sözleşmeli Taraflar Yönetim Süreci, Sözleşmeli Taraflar Yönetimi dosyasında bulunmaktadır. Taraf Yönetim Prosedürleri şunlardır:

- Roller ve sorumluluklar
- Barç Seçim kriterleri
- Taraf listesi





## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 9 / 120

## 2 OPERASYONLARDA HSSE KULLANIMI

### 2.1 HSSE Yönetim Sistemi

OMV PO, HSSE'nin şirket içinde nasıl kullanılacağını açıklayan bir HSSE Yönetim Sistemi yapısına sahiptir. Bu el kitabı, özellikle tehlike ve riskler için gerekli olan kontrol ölçekleri gibi sistemleri barındıran prosedürlere referans oluşturmaktadır. Uygulamada, bu el kitabının asıl amacı HSSE kritik operasyonların emniyetli şekilde yürütüldüğünden emin olmaktır.

### 2.2 HSSE politikası

OMV PO halihazırda bir HSSE politikası ile Taahhüt Beyanına ve sözleşmeli taraflar dahil şirketin tüm bölümlerine eşit şekilde uygulanan çok sayıda tamamlayıcı destek prosedürlerine sahiptir. Bu politikalar, genel olarak tartışılıp açıklanmış olup, sözleşmeli taraflar dahil bu el kitabında açıklanan operasyonlarda gerekli olan durumlarda uygulanmaktadır.

### 2.3 Risk Yönetim Süreci

Bu el kitabında ele alınan operasyonel eylemler OMV PO'nun iş alanındaki en belirgin HSSE tehlike ve risklerine sebebiyet vermektedir. HSSE Yönetim Sistemi bu prosedürlerin, tehlikelerin kabul edilebilir bir seviyeye indirilmesi veya elimine edilmesi için uygulanabilen kontrol olarak belirlendiği bir risk yönetim sürecidir.

Operasyonları için etkili bir tehlike ve etkiler yönetimi süreci uygulamak Satış Koordinatörlerinin ve Bölge Kontrolörlerinin görevidir. Bunu sağlamak için, uygulanabilir prosedürler ve kontrollerin belirlenmesi ve yerel şartları karşılamak için ilave kontrollerin gerekli olup olmadığının belirlenmesi için tüm operasyonların incelendiğinden emin olmaları gerekmektedir.

Bu sürecin sonucu bir Deniz Satış Departmanı tarafından üstlenilen tüm HSSE kritik operasyonlarını içeren tam kapsamlı bir risk yönetim süreci olacaktır. Bu kayıt, HSSE Yönetim Sisteminde gerçekleştirilecek iyileştirmeler için Deniz Satış Departmanında birleştirilecek ve duruma göre uyarlanacaktır.

### 2.4 Denetim ve kontroller

Diğer denetim ve sigorta süreçlerinin kapsadığı barç işletmelerinin dışında, ürünün müşteri Barçlerine fiziksel teslimatı OMV PO'nun kontrolü altındaki en yaygın HSSE kritik eylemdir. Bu sebeple, resmi denetim ve teslimat prosedürleriyle uyum değerlendirmeleri OMV PO'nun HSSE garanti sürecinin önemli bir bölümü olarak ele alınmalıdır. Bu sürecin ışığında, OMV PO Deniz Satış Departman Müdürü en az 6 aylık periyotlarla ve barçların teslimatı sırasında Barçda denetimler ayarlar.

İlgili OMV PO Yakıt Alımı Emniyet Kontrol Listelerinin ve İstek Formlarının düzgün şekilde doldurulması teslimat esnasındaki risklerin kontrolü için temel süreçlerdir ve tedarikçi ve alıcının teslimat hakkında etkili bir görüşme yapmasını ve kontrol listesindeki kritik maddelerin düzgün şekilde kontrol edilip doğrulanmasını gerektirmektedir. Denetimin birincil amacı bu gerekliliklerin ne kadar etkili şekilde karşılandığının ve teslimat ayarlamalarının ne kadar uyumlu olduğunun değerlendirilmesidir.

Denetim aynı zamanda barç personel standartları ve teslimat ekipmanının genel durumu ve görünümünü kapsamaktadır.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 10 / 120

### 2.5 Emniyet

IMO'nun Uluslararası Barç ve Liman Güvenliği (ISPS) Kodu, birçok yerde uluslararası Barçlerin işletildiği barç operasyonlarında uygulanabilir.

Denizcilik tesislerinin güvenliği için sorumluluk iç sulardaki barçlarla sınırlı değildir. OMV PO tarafından yürütülen barç ve diğer teslimat operasyonları genelde bir liman ve/veya tesis güvenlik planı kapsamında yer alacaktır. Uluslararası Barçlerin işletildiği yerlerde ISPS kodu da bu planlara uygulanabilir.

Güvenlik konusu uzmanlarından alınacak bilgilerle yapılan güvenlik risk değerlendirmeleri ele alınacak ve gerekli olan adımlar uygulanacaktır.

Güvenlik risk ve ayarlamaları, operasyon gözden geçirme toplantılarında OMV PO Deniz Satış Departmanı Müdürü tarafından düzenli olarak gözden geçirilecektir.

Deniz Satış Koordinatörleri kendi kontrolleri altındaki tüm operasyonların güvenliğinden mesuldür.

#### 2.5.1 GASP

“Gasp” kelimesi ulaşım aracının teröristler veya suç örgütleri tarafından, amaçlarına ulaşmak veya kaçışlarını başarmak için zorla ele geçirilmesi anlamında kullanılmaktadır. Gasp teröristlerin orijinal planlarında yer almayabilir, ‘Achille Lauro’ olayında olduğu gibi birden ortaya çıkabili; teröristler hedeflerine yaklaşırken fark edildiğinde, sonuç olarak ulaşım aracını teslim alabilirler.

Barç sahte silahlar taşıyan sadece tek bir kişi tarafından gasp edilebilir, ve bu durumda, Barçda doğru yerde, örneğin köprü üstünde, tek bir silahlı kişi bulunması yeterli olacaktır. Ancak, Barç yapılan planlı bir gasp durumunda muhtemelen gerçek silahları olan bir grup terörist mevcuttur. Sözde gaspçıların silahlarıyla Barç binmeleri durumunda üstlenilecek temel görev, ve bunu engellemeyi amaçlayan güvenlik ölçekleri, tehdit seviyesi gerektirdiğinde tanımlanmış olmalıdır.

Bu tarz bir eylem tehdidi dünyanın çoğu yerinde çok düşük olmasına rağmen Barccilik şirketleri ve kaptanları ihtiyaç olursa diye bir takım önlemler belirleme ihtiyacı duyarlar.

Tüm caydırma ve engelleme çabalarına rağmen eğer Barç gasp edildiyse, kaptan, eğer mümkünse, şunları yapmalıdır:

- Barç güvenlik alarmı veya tehlike mesajı yayınlamalı.
- Açıkça hayati tehlike görmediği müddetçe silahlı teröristlere karşı gelmeye **çalışmamalı**.
- Sert ve sinirli **davranmamalı**.
- Sakin olmalı ve diğerlerini de sakinleştirmeli.
- Denizcilik uygulamalarıyla uyumlu olarak Barcın emniyetinden emin olmalı.
- Gaspçıların bir Barcın nasıl çalıştığını, kapasitesini ve sınırlarını bilmediğinin ve rutin operasyonlar hakkında da bilgi sahibi olmadıklarının farkında olmalı. Aynı zamanda yük ile ilgili emniyet gerekliliklerinin de ayrıntılı olarak farkında olmalıyacaklardır.
- Makul seviyede bir işbirliği önermeli.
- Tutsaklar ve onları tutanlar arasında makul bir dayanışma kurulması durumunda, teröristlerin tutsaklara karşı şiddet uygulamaları ihtimalinin azaldığını bilmeli.
- Teröristlerin hangi gruba dahil olduğunu belirlemeye çalışmalı.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 11 / 120

- Riske girmeden, Barca çıkış noktalarını artırmaya çalışmalı.
- Otoritelerle güvenli ve doğrudan bir pazarlık kanalı kurmaya teşvik etmeli, gaspçıların taleplerini iletebileceklerini ve onlarla buluşma için son sürenin ne olacağını öğrenmeye çalışmalı.
- Olayın uzayacağını farzetmeli. Olaylar ne kadar uzarsa, tutsaklar için yaralanma olmadan bitme ihtimali o kadar fazladır.
- Tutsaklar Şirket ve/veya hükümet otoriteleri tarafından atılan adımlardan bihaber olacakları için kendilerini soyutlanmış hissedeceklerinin farkında olmalı. Bu durum otoriteye karşı düşmanlık, teröristlere karşı da sempatiye yol açabilir. Hayatların kurtarılması ve dahil olan tüm masum tarafların kişisel emniyetine azami önem verilerek olayın bitirilmesi için her türlü çaba gösterilecektir.
- Olayın bazı noktalarında teröristler ve dış otoriteler arasında bir anlaşmazlık yaşanabileceğinin farkında olmalı. Bu anlaşmazlıktan önce, teröristler hakkında, sayıları, görünüşleri, cinsiyetleri, nasıl silahlandıkları, nasıl yerleştikleri, birbirleriyle iletişim şekilleri, amaçları, uyrukları, konuştukları ve anlaştıkları dil(ler), yetkinlik standartları ve uyanık olup olmadıklarıyla ilgili, ve tutsaklardan herhangi birinin ayrı olarak uyruk, dil veya meslek açısından (örn. Askeri personel) tanımlanıp tanımlanmadığı ile ilgili bilgi verme ihtimali doğabilir.
- Barc personelinin pazarlıklara doğrudan dahil olmasından kaçınılmalı. Eğer Barc personeli görev alması için zorlanırsa , tek yapacağı sadece konuşmaları taraflara iletmek olmalı.
- Her mümkün olduğu durumda, gaspçıların barış içinde teslim olmalarına teşvik etmeli ve yolcu ve mürettebata karşı kötü davranmamalarını sağlamaya çalışmalı.
- Son aşamada, hayat kurtarmak ve Barcı geri almak için askeri eylem gerçekleştirebileceğinin farkında olmalı.

### 2.5.2 BELİRLENMEMİŞ NESNELERİ/PATLAYICILARI BULMA

İlaçlar dışında, mürettebata, Barca veya her ikisine de ciddi tehdit oluşturabilecek nesneler bu kategoriye girmektedir. Patlayıcılar, kimyasallar, biyolojik veya diğer silahlar ve daha fazlası bu gruba dahildir. Bu nesneler herhangi bir limanda teslim edilebilir.

Eğer bir limandayken Barcda bir cihaz bulunursa, kaptan veya sorumlu zabıt, acil durum planına göre, sadece güvenlik hizmetlerine destek olacak yeterli personeli bırakarak Barcı tahliye eder.

Eğer Barc denizdeyken bir cihaz bulunursa, cihazın boyutu ve Barcdaki konumu, Barcın yeri ve güvenlik hizmetlerinin ve diğer desteğin gelmesine kadar geçecek süreye dayanılarak sorumluluk kaptanın olacaktır.

Kaptanın sorumluluğu aşağıdaki ölçeklerin göz önünde bulundurulmasıdır:

- Genel Acil Durum istasyonlarına ilerleme ihtiyacı
- Şüpheli cihazın çevresini temizleyecek biçimde herkesi yönlendirerek bölgeyi tahliye etme ihtiyacı
- Patlamadan doğacak yaralanmaları engellemek amacıyla cihazın bulunduğu alanın etrafındaki Barcdaki tüm kapıların, ambar kapaklarının açık tutulması talimatını vermek
- Güvenlik hizmetlerinden yardım alma olasılığı
- Cihazın patlaması durumunda Barcın zarara dayanabilme durumu
- Cihaz güvertede bulunursa ıslak oda yapmak için adam ihtiyacı



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 12 / 120

- Cihazın etrafına patlamayı abzorbe edecek bir önleme duvarı inşa etme ihtiyacı

**Hiçbir koşulda şüpheli nesneye veya ona bağlı herhangi bir şeye hiç kimse dokunmamalı veya ou kımıldatmamalı.**

Şüpheli bir nesne bulma durumunda, kaptan veya SSO CSO'yu, en yakın liman acentesini ve , limandaysa liman tesis güvenlik memurunu, nesnenin görünüş, boyut, renk, eklenti ve Barcdaki yeriyile ilgili açık bir tanımını vererek acilen bilgilendirmeli.

Aşağıdaki kılavuz izlenmeli:

### YAPMAYIN

- **Şüpheli cihazların yanına gitmek**
- Fiziksel olarak çok fazla veya yakından incelemek
- Cihazı insanlardan uzaklaştırmak – **insanları cihazdan uzaklaştı**
- Şüpheli patlayıcıları veya şüpheli cihazları elinize almak, dokunmak, sallamak, açmak veya kımıldatmak
- Kısa devre yapıp patlayabileceğinden suya koymak veya üzerine su püskürtmek
- cihazın etrafında koşmak
- **Cihazın civarında (3 metre) VHF/UHF radyo kullanmak**
- Kabloları, sigortaları veya telleri kesmek veya çekmek
- Sigortalara basmak
- Şüpheli cihazın civarından metal aletler geçirmek
- Düğmelere dokunmak veya kancaları ve bağlantıları gevşetmek
- Civarında sigara içmek.

Ama:

### YAPIN

- Şüpheli nesnenin etrafında kum torbaları veya şilteler yerleştirmek
- Nesnenin etrafındaki, üstündeki ve altındaki alanları temizlemek
- Tehlike bölgesini belirlemek ve mürettebatın oralara yaklaşmamasının talimatını vermek
- İlk hasarı aza indirmek için kapıları ve pencereleri açmak
- Büro veya liman otoritelerinin yönergelerini takip etmek.

Uyarı olmadan Barcda veya Barc yakınında bir bomba patlarsa, kaptan şunları yapmalıdır:

- Tam bir dürüstlük ve kararlılık içinde olmalı
- Gerekliyse ilk yardıma başlamalı
- Yangınla mücadele önlemlerini almalı
- Personeli yaralı sayısı ve adlarını belirlemek için toplamalı
- CSO ve yerel otoriteleri (limandaki) bilgilendirmeli ve eğer gerekliyse (denizde) acil durum mesajı göndermeli



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 13 / 120

- Eğer limandaysa, basın ve ailelerin sorularıyla uğraşmaya hazırlıklı olmalı.

Kaptan yapılan tüm konuşmaların ve atılan adımların kayıtlarını tutmalıdır.

### 2.5.3 BOMBA TEHDİTLERİ VE ÖNLEMLER

TÜM bomba uyarıları ciddiye alınmalıdır.

Eğer Barc tarafından bir bomba tehditi alındıysa, kaptan, uyarının gerçek mi yoksa göz ardı edilebilecek bir oyun mu olduğuyla ilgili alabileceği en iyi karara acilen varmalıdır. Gerçek veya oyun, her bomba uyarısıyla ilgili detaylı bilgi ve Barcın vereceği tepki Liman Hizmetlerine rapor edilmelidir.

Uyarının alındığı şartlar doğru bir karara varılmasına yardım edebilir. Eğer uyarı polisten veya yerel otoritelerden geldiyse, fikir verme olanakları da olabilir.

Eğer uyarı, Şirket bürosuna veya Barca telefonla geldiyse, işletmeci veya aramayı alan kişi sesle ilgili daha fazla bilgi sağlayabilir: arayanın konuşma şekli; aksanı ve kullandığı dil; ankesörlü telefondan, bir operatör aracılığıyla veya özel olarak aranıp aranmadığı; arka plan sesleri; seçilen kelimeler; arama saati.

Uyarının oyun mu yoksa gerçek mi olduğuyla ilgili verilecek karar, arama yapılmasına gerek olup olmadığını ve kimin bilgilendirileceğini belirleyecektir.

Aranacak alanı bilen personel tarafından hemen bir arama yapılması gerekmektedir. Aramayı yapacak kişilerin ne aradıklarıyla ilgili dikkatle bilgilendirmeleri gerekmektedir. Makine dairesi, hassas alanlar gibi yerlere özellikle dikkat edilmelidir.

#### Telefon Aramaları

Aramayı alan kişi tehditin geçerliliğinin değerlendirilebilmesi için otoritelere temel bilgi kaynağıdır.

Aramayı alan kişi arama saatini not almalı ve eğer mümkünse, arayandan aşağıdaki bilgileri almaya çalışmalıdır:

- Bomba ne zaman patlayacak?
- Bomba nerede?
- Neye benziyor?
- Bombanın türü ne?
- Patlamasına ne sebep olacak?
- Bombayı siz mi yerleştirdiniz?
- Neden?
- Nereden arıyorsunuz?
- Adınız ne?
- Adresiniz ne?

Ve kullanılan dili ve/veya farkedilen aksanı ve arayanın sesinden aşağıdaki bilgileri not almalıdır:

- Sakin veya heyecanlı/sinirli/stresli
- Yavaş veya hızlı
- Erkek veya kadın



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 14 / 120

- Derin veya yüksek
- Yüksek sesli veya yumuşak
- Çatallı veya açık
- Kontrollü veya ağlamaklı
- Konuşma kusurları, örn; peltek, burundan, cızırtılı
- Kıkırdama veya ciddi.

Bunlara ek olarak, aramayı alan kişi arayanın söylediklerini kelimesi kelimesine not almaya çalışmalı ve sesin tanındık olup olmadığını (sesi kime benziyor?) ve herhangi bir arka plan sesi olup olmadığını değerlendirmelidir.

Bomba tehdidi alan kişi her zaman kaptanı ve Liman Hizmetlerini, diğer liman otoritelerini (Liman Başkanı, Polis ve İtfaiye vb.) bilgilendirmelidir. Deniz Satış Departmanı da bilgilendirilmelidir.

Olay anında kaptanın aşağıdaki adımları atması gerekmektedir:

- Mürettebatı toplamalı
- Bir arama grubu oluşturmalı ve bomba alarmı konusunda bilgilendirmeli
- Yangınla mücadele ekipmanını hazırlamalı (hortumlar vb.) ve acil durum hasar rutinlerini uygulamalı
- Yük planlarını almalı
- Barcın denge durumunu gözden geçirmeli.

### 2.6 Kişisel Korunma ekipmanı (PPE)

Deniz Satış Departmanı ve operasyon personeli, sözleşmeciler de dahil, gerekli olan Kişisel Korunma Giysi ve Ekipmanının (PPE) sağlandığından ve yapılan işlem sırasında doğabilecek zarara karşı doğru şekilde kullanıldığından emin olmalıdır.

Hangi müşteriye olursa olsun yapılacak teslimatlar sırasında, teslimat personelinin en azından belirtilen PPE'yi giymesi profesyonel bir imaj ortaya koyacaktır – Tulum, dikkat çekici ceket, emniyet ayakkabıları/botları ve baret.

Yerel yönetmeliklere ve OMV PO Grup standartları ve el kitaplarına tamamıyla dikkat edilecektir. Tüm personel ve sözleşmeli taraflar liman bölgelerinde PPE'yi ilgilendiren emniyet işaret koduyla, müşterinin menkulleriyle ve OMV PO'ya ve üçüncü şahıslara ait tesislerle uyumlu olmalı ve gözlemlemelidir. Aşağıdakiler, barç operasyonları sırasında ve operasyonel bölgelerde, endüstriyel bölge ve menkullerde, ürün teslimatı ve dağıtım operasyonlarındaki minimum gerekliliklerdir:

**Ayakkabı** – Onaylanmış anti-statik ve parmak koruyuculu emniyet ayakkabıları (EN 345 Güvenlik Ayakkabısı 200 jull, EN 346 Güvenlik Ayakkabısı 100 jull, EN 347 Güvenlik Ayakkabısı minimal risk) giyilmelidir. Çivili tabanlı veya topuklu ayakkabı giyilmemelidir.

**Tulum** – Ürün teslimatı ve operasyonların yürütülmesi, bakım ve diğer operasyonel işler sırasında tam tulum ve/veya onaylanmış bir anti-statik materyalden yapılmış ceket giyilmelidir. Kısa kollu veya şort giyilmesi kabul edilemez.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 15 / 120

**Eldivenler** – Rutin ürün numunesi alma ve testler de dahil, petrol ürünleri ve diğer kimyasal ve temizlik maddeleriyle temastan korunmak için dayanıklı eldivenler giyilmelidir. Kaldırma ve taşıma, bakım gibi el işleri için uygun diğer (EN 374 Kimyasal Madde ve Mikroorganizma eldivenleri, EN 374-2 Kimyasal Maddeyi içine alma direnci ( 3 kademe) , EN 374-3 Kimyasal Maddeyi içine alma direnci ( 6 kademe), EN 388 Antistatik-mekanik iş eldivenleri, EN 407 sıcak iş ve ısı eldiveni, EN 420 Genel amaçlı eldivenler, EN 421 İyonize ışınlar-radyasyona karşı eldivenler, EN 511 Soğuk iş eldivenleri, EN 659 Yangın mücadele eldivenleri) eldivenler sağlanmalı ve gerektiğinde kullanılmalıdır.

**Baretler** – Onaylanmış tipte (EN 812 – kep tipi Baret) baretler, nesne düşmesi sebebiyle kafa yaralanması riski olan yerlerde veya kapalı alanlarda ve diğer tehlikeli bölgelerde çalışırken giyilmelidir. Kaldırma araçlarının ve cihazlarının yakınlarında çalışırken de giyilmelidir.

**Dikkat Çekici Ceketler** – Özellikle limandaki kıyı şeridinde, tanker iskelelerinde ve diğer iskelelerde çalışırken, açıkça görünürlük gereken EN 471 Reflektif fosforlu yelek her yerde giyilmesi yararlıdır.

**Göz Koruma** – Emniyet gözlükleri veya iş gözlükleri göz yaralanması riski olan operasyonlarda takılmalıdır, örn. ürün elleçlemesinde ve testlerinde, hortum basınç testlerinde ve motorlu cihazlar ve belli el aletlerini kullanırken aşağıdaki standartlara uygun ekipman kullanılmalıdır.

EN 166 Genel Özellikleri

EN 167 Optik Test Metotları

EN 168 Farklı Optik Test Metotları

EN 169 Kaynak Filtreleri

EN 170 Ultraviole Filtreleri

EN 171 Infrared Filtreleri

EN 175 Kaynak siperleri-başlıkları

EN 207-208 Lazer filtreleri

EN 379 Elektronik kaynak başlıkları

**Can Yelekleri** – Can yelekleri su üzerinde çalışırken, kıyıda çalışırken veya suya düşme riski bulunan her yerde giyilmelidir. Barcda rayların dışında çalışırken veya Barc ile iskele arasında veya Barcler arasında geçiş yapılırken lumbarağzında veya merdivende endüstri standartlarını karşılayan bir ağ yoksa can yelekleri kullanılmalıdır.

**Kulak Koruma** – Gürültü seviyesinin duyma hasarına veya rahatsızlığa sebep olabileceği yerlerde çalışırken uygun (EN 352-1 Kulaklıklar, EN 352-2 Kulak Tıkaçları, EN 352-3 Kulaklıklar), baretler kulak koruyucular veya tıkaçlar kullanılmalıdır. Barclerin veya barçların makine dairesine ve makine alanlarına girerken de kullanılmalıdır.

**Düşmekten Korunma** – Yüksekte çalışırken veya 1.5 metreden fazla düşme tehlikesi olan yerlerde emniyet kemeri, ip ve diğer düşme durdurucu cihazların giyilmesi gerekir. Bu tip şartlarda çalışırken





## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 16 / 120

güvenli şekilde bağlanma gerekliliği belirli operasyon prosedürlerinde, kontrol ölçeklerinde ve risk değerlendirilmesinde detaylandırılacaktır.

**Diğer PPE**, kaynak, elektrik işleri, özel aletler kullanılan işler gibi uzmanlık çalışmalarında ve kimyasallar, toz, radyasyon, sıcak, soğuk, yüksek basınç, ışık gibi belli tehlikelere karşı korunmak için gerektiğinde sağlanacaktır.

### Solunum Sistemi Koruyucuları

EN 136 Tam yüz maskeleri

EN 137 Solunum tüp ve sırtlıkları

EN 139 Temiz hava beslemeli maskeler

EN 140 Yarım yüz maskeleri

EN 141 Gaz buhar filtreleri

EN 143 Zerrecik( partikül filtreleri)

EN 146 Kendinden hava beslemeli başlık, maskeler

EN 149 Bakım gerektirmeyen maskeler

EN 403 Kaçış Maskeleri

EN 405 Bakım gerektirmeyen gaz-buhar maskeleri ( Filtreleri değiştirilemeyen maskeler)

### Gövde Koruyucuları

EN 340 Genel iş elbiseleri

EN 343 Yağmurluk

EN 370 Önlüklerin genel özellikleri

EN 367 Sıvı kimyasallara karşı koruyucu giysiler

EN 365 Kimyasal koruyucu elbise

EN 471 Reflektif fosforlu yelek

EN 469-EN 531 Isı ve alevden koruyucu donanımlar





# DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 17 / 120

## Emniyet Kemerleri

EN 355 Yüksekten ani düşmeyi önleyici şok ( enerji ) absorberları ve emniyet halatı

EN 358 Bel tipi emniyet kemeri ve Emniyet halatı

EN 360 Yüksekten ani düşmeyi önleyici, geri sarmalı ve inertia(ataletli) tipi makaralar, aparatlar ve örgü kolonlu halatlar

EN 361 Paraşüt tipi emniyet kemeri

EN 353 Emniyet Kemeri halatı, frenleme sistemi

## 2.7 Nesnelerin düşme riski

Limanlarda veya Barcın yakınlarında çalışırken, çalışma alanının üzerinden nesnelerin düşmesinden kaynaklı yaralanma ve zarar riski bulunmaktadır. Aynı risk yakıtın ve yağın kamyon veya barçla teslimatında da ortaya çıkabilir.

Başüstü işler yapılırken, vinç kullanılırken, ve özellikle konteyner Barçlerinde çalışırken risk artar. Konteynerleri bağlamak için teller, vidalar, bağlama bariyerleri, dönme kilit ve diğer cihazlar kullanıldığında konteynerler serbest kalabilir ve konteyner yerinden oynadığında bu ekipmanın kazara düşme riski oluşur. Bu durum yaralanma veya ölüme sebebiyet verebileceği gibi düştüğü yere ve ekipmana da zarar verebilir.

Bu riski mümkün olduğunca düşürmek için aşağıdaki kontrollerin uygulanması gerekir:

- Barç Kaptanları mümkün olduğu durumlarda Barcı, kargo çalışma alanlarının ve vinçlerin uzağında bağlamalıdır. Eğer mümkün değilse, o zaman teslimat bölgesindeki çalışmaya ara verilene kadar veya çalışma bitene kadar teslimatı ertelemeyi denemelidir.
- Nesnelerin düşme riskini en aza indirmekle ilgili liman prosedürleri ve protokolleri uluslararası kurallarla daima uyumlu olmalıdır.
- Tüm teslimat operasyonlarında operasyonel bölgedeki (barç güvertesinde veya kıyıda) tüm personelin baret takması gerekmektedir.
- Aktif bir bölgenin altında pozisyon alındığında, barç kaptanları risk altında olan güverte bölgesinde personel bulunma ihtiyacını önlemek veya en aza indirmek için prosedürleri uygulamalıdır. Barcın içindeki 'Girilmez' alanların bant veya diğer işaretçilerle açıkça işaretlenmelidir.
- Tüm teslimat personeli nesnelerin düşmesi riskine karşı ve riskleri en aza indirgenmesi için uygulanması gereken kontroller konusunda bilinçlendirilmeli.
- Tüm potansiyel vakalar ve herhangi bir yaralanma veya zarar meydana gelmeyen küçük olanlar da dâhil tüm vakalar vaka rapor prosedürüne göre rapor edilmelidir.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 18 / 120

### 2.8 Barç ve Barç Ziyaretleri Sırasında Emniyet

#### 2.8.1 Ziyaretlerin Amacı

Personelin sözleşmecilerle tarafların ve diğer 3. şahısların, OMV PO'nun idaresindeki müşteri Barçları dahil, barçları ziyaret etmesi yönetimle ilgili bir gerekliliktir. OMV PO'nun kiraladığı barçlara veya diğer OMV PO'ya ait barçlara yapılan ziyaretlerin amacı denetleme ve kontrol, eğitim veya genel toplantılar olabilir.

#### 2.8.2. Eğitim ve Göreve Başlatma

Barç ziyaretleri sırasında her durumda personelin sağlık, emniyet ve güvenliği korunmalıdır. Personelin, Barçda planlanan işleri gerçekleştirmek için eğitilmiş ve yetkin olması gerekir, profesyonel olmayanların da Barç ve barç ziyaretlerini emniyet içinde yapmaları için temel işe başlatma eğitimi almaları gerekir.

İşe başlatma eğitimi şunları içerir:

- Tanker iskeleleri ve liman etrafındaki genel tehlike ve emniyet konuları
- Koruyucu kıyafet ve ekipman gereklilikleri
- Barçlara emniyetli giriş çıkış ayarlamaları
- Güverte acil durum prosedürleri
- Güvenlik
- Genel güverte tehlikeleri
- Tehlikeli kargo Barçları- tankerler, gaz tankeri, kimyasal tankerleri vs.
- Hidrojen Sülfür (H<sub>2</sub>S)
- Nesnelerin düşme riski
- Makine alanları
- Kapalı alanlar

Eğitimlerin yetkin personel tarafından verilmesi ve kayıtlarının tutulması gerekir.

#### 2.8.3. Genel Emniyet Gereksinimleri

Barç ziyaretleri bir kişinin düzenli ve temel görevi değilse, her bir ziyaret için belirli hat yönetimi yetkilendirilmesi alınmalıdır ve aşağıdaki genel emniyet gereklilikleri gözlemlenmelidir:

1. En azından tulum, emniyet ayakkabıları/botları, baret ve göz koruması içeren Kişisel Koruyucu Kıyafet ve Ekipman (PPE) giyilmelidir.
2. Suya düşme riski olan her yerde ve puntelerde çalışırken can yeleği giyilmelidir. Bot üzerinde veya başka bir yöntemle Barç transfer yaparken ve su üzerinde korunmasız merdiven veya borda iskelesi üzerinden Barça yanaşırken de giyilmelidir.
3. Barçlara ancak düzgün bağlanmış, yeterli basamağı, yan dikmeleri ve punteleri olan borda iskelesi veya merdivenle emniyetli hale getirilmişse binilebilir. Taşınabilir geçiş ekipmanı kullanıldığı durumlarda suya düşme ihtimali oluşabilecek her noktaya bir emniyet ağı yerleştirilmelidir. Barç biniş için dikine merdivenler ve pilor çarmıhı kullanıldığında ilave önlemler alınmalıdır.
4. Barç üstünderken tüm ziyaretçilerin mürettebat yönergelerini takip etmesi ve tüm emniyet işaretleri ve prosedürlerini izlemesi gerekmektedir.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 19 / 120

5. Makine alanlarına izinsiz girilmemelidir. Gürültülü alanlarda kulak koruma dahil uygun PPE giyilmelidir.
6. Kapalı alanlara, tüm kapalı alana giriş prosedürleri uygulanmadıkça girilmemelidir.
7. 2 metreden daha yüksek korunmasız alanlarda çalışırken bir emniyet kemeri veya diğer düşme korumaları kullanılmalıdır.
8. Barç üstündeyken personelin mürettebat yönergelerini takip etmesi ve tüm emniyet işaretleri ve prosedürlerini izlemesi gerekmektedir.

### 2.9 Materyal Emniyeti Data Sayfaları (MSDS).

OMV PO'nun pazarladığı tüm yakıtlar için MSDS tedarik zincirindeki çalışan, sözleşmeci taraf ve müşterilere sağlanacaktır, çünkü bu doküman ürünler için mevcut tehlike ve emniyet bilgilerini sağlamaktadır. Sözleşmenin başlangıcından ve ilk teslimattan önce sözleşmeci taraflara ve müşterilere MSDS'yi sağlamak Deniz Satış Departmanı müdürleri ile Rafineri Müdürlerinin sorumluluğudur.

Bundan dolayı Barç Kaptanları her teslimatta ve müşteri Barçlerine yapılan yakıt ikmalinin tüm seviyelerinde MSDS'yi yayınlamak zorundadır.

### 2.10 Acil durum tepkisi

Genelde, operasyonu yürütme ve tedarik işinden barç şirketleri sorumludur, ayrıca, dokümantasyon ve test etmek dahil tüm acil durum tepki ayarlamalarından da sorumludur. Ayarlamalar OMV PO'yu erkenden ve etkili biçimde uyarmayı da içerir. Müşteriler, ister teslimat noktasındaki bir vakaya doğrudan, ister teslimat hizmetlerine etkileri yoluyla dolaylı olsun, olaya dahil olduğunda, prosedürler müşteri ilkeleri doğrultusunda gereklilik ve sorumluluk konularında bilgi iletişimini gerektirir.

Barç şirketleri acil durum tepki prosedürlerinin güncel olduğu ve düzenli çalışma programlarıyla test edildikleri konusunda bilgilendirilmelidir. Planların operasyonlar sırasında yaşanabilecek güvenilir senaryolara dayanması gerekir, ve şu konularla ilgili olabilir:

- Barçtan petrol dökülmesi
- Yükleme veya teslimat sırasında hortum veya devrenin sızıntı yapması/patlama
- Yükleme veya teslimat sırasında yükün taşması
- Ulaşım veya teslimat sırasında ortaya çıkabilecek olaylar
- Ulaşım veya teslimat sırasında acil durumlar (yangın ve patlama)
- Barçta hasar vakaları (karaya oturma, çarpışma, batma, vb.)
- Bireysel yaralanma ve medikal tahliye

Tüm acil durum tepki planlarında, herbir senaryo için atılacak adımlar, roller ve sorumluluklar açıkça tanımlanmalı ve uygun oldukça liman/mevkilere göre belirlenmelidir. Müdahil olan tüm taraflar için iletişim ve irtibat bilgileri güncel ve planlarla birlikte ulaşılabilir durumda olmalıdır.

Planlar OMV PO Deniz Satış Departmanının istediği dahili uyarı detaylarını barındırmalıdır.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 20 / 120

### 2.11 Olay raporlaması ve incelemesi

#### Genel Gereklilikler

Bu elkitabı, ürün dağıtımı ve teslimatı sırasında oluşabilecek olayların raporlaması için genel ayarlamaları içermektedir.

Prosedürler, OMV PO'ya sözleşmeyle sağlanan ve işin risk ve aidiyetinin olduğu ürünler de dahil olmak üzere, OMV PO'nun dahil olduğu tüm operasyonlara uygulanmaktadır. Doğal olarak, doğrudan OMV PO tarafından yürütülen ve/veya anlaşması sağlanan ve Omv PO müşterilerinin teslimat noktalarında gerçekleşen tüm olaylarla, barç ve karayolu dağıtımı ve teslimatı operasyonlarını içerir.

Rapor edilmesi gereken olaylar:

- Ölüm ve yaralanmayla sonuçlanan olaylar
- OMV PO, Sözleşmeci taraf veya üçüncü şahıs mallarına zarar gelen olaylar
- Karayolu taşımacılık kazaları
- Barç çarpışması, karaya oturması ve seyir olayları
- Ürün kalitesi ve elleçleme olayları
- Çevresel zarar olayları
- Ürünün veya diğer kirletici maddelerin suya, yere veya havaya dökülmesi veya yayılması
- Esas içeriğin dökülmesi veya kaybı
- Cezalar, soruşturma ve yasal uyumsuzluk

#### 2.11.1 OMV PO Acil Durum Hattının Bilgilendirilmesi

Açık bir denizcilik hattı aracılığıyla, her türlü materyal olayının, barçlar, suya dökülme ve diğer tüm olaylarla ilgili, Deniz Satış Koordinatörlerinin uyarıldığından emin olunmalıdır.

Çarpışma, karaya oturma ve suya petrol dökülmesi gibi barç ve diğer Barcleri ilgilendiren durumlarda OMV PO Acil Durum Hattı bilgilendirilmelidir.

**Acil Durum Numarası +90 (0) 553 556 6660 ( OZAN ÇALIŞKAN)**

## 3 ÜRÜN ELLEÇLEME

### 3.1 Standartlar

MARPOL ANNEX VI 19 Mayıs 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir ve Barclere teslimatı yapılan yakıtın kalitesinin bu yeni düzenlemelerle tam uyumluluk içinde olması gerekmektedir. Bu nedenle, yakıtın Barclere tranferinin yeterli şekilde izlenebilmesi için uygun prosedürlere sahip olmak çok önemlidir.

ANNEX IV'ün işaret ettiği düzenleme 18'e göre akaryakıtın kalitesi;



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 21 / 120

Uygulanan prosedürler, kullanılan ekipman ve ekipman montajı, Petrol Enstitüsü (IP), Amerikan Petrol Enstitüsü (API) veya Uluslararası Standardizasyon Organizasyonu (ISO) tarafından yayınlanan Uygulamadaki Standartlar veya Kodlar'ın herhangi birinin son basımına uygun olmalıdır.

Teslimatı yapılan ürünün miktarı, alıcıyla yapılan anlaşmaya bağlı olarak standart hacim ve/veya ağırlık (ton/kg) olarak ifade edilebilir. Isı kondens sayac kullanıldığında, kompensatörün göstergesine doğru genişleme katsayısının girilmesine özen gösterilmelidir. Teslimat alındısı “Teslimat ısı kondens sayacıyla yapıldı” kelimelerinin yazılmasıyla teyit edilmelidir.

Sayaclar:

- Barç Şirketi tarafından en az her altı ayda bir kontrol edilmeli ve kayıtlar saklanmalıdır.
- Ulusal veya uluslararası bir standardizasyon kurumu tarafından yıllık olarak sertifikalandırılmalı ve kayıtlar saklanmalıdır.

Sayacya bağlı olarak teslimattan kalan ürünün miktarını belirlemek amacıyla, sayacın kayıtlarının iyi şekilde saklanması ve incelenmesi önemlidir. her barç ve kara tankerinin her bir bölümüne ait tüm alındıları ve sevkiyatları detaylandıran bir kayıt saklanmalıdır. Ulusal veya uluslararası, onaylı bir kalibrasyon otoritesinin tüm barç ve kara tankerlerini doğru şekilde kalibre etmeleri gerekmektedir.

### 3.2 Miktar Kontrolü

Eğer herhangi bir sayac takılmadıysa, “stop dip” tavsiye edilmektedir. [“stop dip” teslimatın durması gerektiğini işaret eden önceden belirlenmiş bir çizgi seviyesidir.]

İstenen miktar, OMV PO Deniz Satış Departmanının yazılı onayı olmadan asla aşılmamalıdır.

#### a) Sayacın Hava Yapmasının Önlenmesi

Ölçek olarak sayaclar kullanıldığında, sayacın teslim edilen miktarı fazla okumasına sebep olabileceğinden hava sirkülasyonunu engellemek için önlemler alınmalıdır.

Hava-akımı bağlantılarının hatta bağlanmasının yanında, bağlantıların sayac ve filtreye de sabitlenmesi gerekmektedir. Hattın baskılanmış olması ve teslimat başlamadan hava akımının açılmış olması gerekmektedir.

Düşük seviyede, sayac üzerinden, pompalama yapan barçlar ve kara tankerleri için pompalama seviyesinin, vorteks oluşumu ve hava sürüklenmesi oluşmadan hemen önce yavaşlatılması ve kapatılması gerekmektedir. Düşük-seviye alarmları kullanmak bunu engellemeye yardım edebilir.

#### b) Isı Düzeltme

sayacın okuduğu ısıyı standart ısıya düzeltirken, sayacın yanına veya sayac filtresine monte edilen ısı göstergesinin teslimat süresince düzenli aralıklarla okunması ve alınan okunduların ortalamasının hesaplama için kullanılması gerekmektedir.

Isı kondens sayaclar kullanıldığında, kompensatörün tuşlarında doğru genişletme katsayısı seçilmeli ve ayarlanmalıdır.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 22 / 120

Miktar anlaşmazlığını engellemek için, ısı kondens sayacının sayaçları “Standart ısıdaki hacim” işaretlenmeli, örn. 15°C veya 60°F uygun. Teslimat alındısında “Teslimat ısı kondens sayacıyla yapıldı” cümlesinin bulunması gerekmektedir.

### 3.3 Numune alma

Yakıt ürünlerinin numunelerinin alınması önemlidir, çünkü teslimat karıştırma ve paketleme süreçleri yakından izlenebilecek kontrol alanlarının dışında gerçekleşmektedir.

Numune alma sürecinde temizlik esastır, çünkü her türlü kirlenme hatalı sonuçlar alınmasına sebep olabilir ve numuneler, müşteriye teslimatın yapılacağı yere mümkün olan en yakın zamanda ALINMALIDIR.

Genel bir kılavuz olarak, sevkiyatı yapılan her bir yakıt ürünü deposundan en az dört (4) defa numune alınmalıdır. Petrol için numune şişesi/kutusu minimum 750 ml, ve yağlar için minimum 500 ml olmalıdır. OMV PO İkmal ve Lojistik prosedürleri – Manuel Numune Alma Standardından numune alma konusunda detaylı bilgi edinilebilir.

#### 3.3.1 Numune Alma Prosedürleri

Alınan numunelerin güvenilirliğini garantilemek için, onaylanan şekilde ve mümkün olan her an Çarkçıbaşı veya Yetkili kişinin katılımıyla alınmalıdır. İleriki bir tarihte kaliteyle ilgili ciddi bir anlaşmazlık çıkması ihtimaline karşı, numune alma sürecinin tanıklar önünde gerçekleşmesi için her türlü çabanın harcanması gerekmektedir, çünkü bu durum çok önemli olabilir.

MEPC 47/20 – Annex 2 Resolution MECP.96 (47) “Annex VI of MARPOL 73/78 ile uyumun saptanması için yakıt numune alımı kılavuzları” referans olmalıdır.

MARPOL Annex VI Regulation 18(7)(b)’ye göre tedarikçi yakıt teslimat notundan ve numuneden (genellikle MARPOL numunesi olarak adlandırılır) sorumludur. İdeal olarak “MARPOL” numunesi normal ticari (alınan) numuneler gibi aynı esas numuneden alınmalıdır. Ayrı bir lokasyonda alındıysa, MARPOL ile tam uyum içinde olduğunu kanıtlamak **teslimatçının** sorumluluğudur.

Teslimat başlar başlamaz numune alma işlemi de başlamalıdır. Su gibi kirletici maddeler gecikme süresinde kaybedilebileceğinden pompalama durduğunda numune alımı sürecini başlatmak kabul edilemez.

Teslim edilen ürün numuneleri şu şekilde alınabilir:

- Akış orantılı otomatik numune alıcısı
- Zaman orantılı otomatik numune alıcısı
- Sürekli damlama oluşturan manuel valf numune alıcısı

Numuneler teslimat süresince sürekli olarak alınmalı ve numune alma aparatları tedarik süresi boyunca saklanmalıdır.

Otomatik veya sürekli damlatma Numune numunesinin alındığı lokasyon alıcı Barcın manifoldunda bulunmalıdır.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 23 / 120

Teslimat personeli numune alımına sürekli olarak nezaret etmelidir. Teslimat Şirketinin teslimat hortumunda numune alımı gerçekleştiğinde, Barcın Temsilcisi (Çarkçıbaşı veya vekili) numune alımına tanıklık etmesi için davet edilmelidir.

Numune alımından sonra, her bir numune aşağıdaki bilgilerle güvenli şekilde mühürlenmeli ve etiketlenmelidir. MARPOL Kontrol numunesinin, yakıt teslimatının tamamlanmasının ardından her iki taraf tarafından imzalanması gereken özel numune etiketine sahip olması gerekmektedir: -

- Numunenin alındığı yer
- Numune alımının tarih ve saati
- Tedarikçi tanker veya Barcın adı
- Alıcı Barcın adı ve IMO numarası
- Ürünün miktar ve çeşidi
- Çarkçıbaşı/ veya vekilinin ve Teslimat Şirketi denetleyicisinin imzaları ve adları
- Mühür numaralarıyla birlikte numune dağılımı

Mühür tanımlama detayları da Yakıt Teslimat Alındısına kaydedilmelidir.

### N.B. MARPOL Uyumu

Mümkün olan her an MARPOL numunesinin, MEPC 47/20 – Annex 2 Resolution MEPC.96(47) “Yakıtın Annex VI MARPOL 73/78 ile uyumunun belirlenmesi için numune alımı kılavuzları” ile tam uyum içinde alınması gerekmektedir.

### 3.3.2 Emniyetli Şekilde Numune Alma ve Hijyen

Numune alırken operatörlerin:

- Baret giymesi
- Petrole dayanıklı emniyet ayakkabı/botları giymesi (çivili ve demir burunlu botlar veya ayakkabılar yasaktır)
- Petrole dayanıklı eldivenler ve koruyucu krem kullanması
- Petrol buharının gözlere gelme ihtimali varsa koruma gözlüğü kullanması
- Yakıt ve yağlarla gereksiz teması engellemek için koruyucu giysi (tulum) giymesi
- Pantolonun cebine yağlı bez veya alet koymaması
- Yağa veya yakıta bulaşmış giysi giymemesi
- Yağ veya yakıtı ciltten temizlemek için solvent, petrol ve kerosen kullanmaması gerekmektedir.

Ürün Materyal Emniyet Veri Listesinden daha fazla bilgiye ulaşılabilir.

### 3.3.3 Numune Dağıtımı ve Korunması

Mühürlemeden, etiketlemeden ve imzalamadan sonra, bir (1) MARPOL Kontrol numunesi ve bir (1) Kalite numunesi barcın korunması için Barcın temsilcisine verilmelidir.

Diğer iki numune üç ay için saklanmalıdır.

Notlar





## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 24 / 120

- Müşteriye tavsiye edilenin ötesinde olan ekstra bir aylık koruma, gelebilecek herhangi bir şikayete karşı OMV PO'nun korunması içindir. Üç ayın sonunda herhangi bir şikayet gelmezse, Numune şişe/kutuları, drenaj sistemine değil belirlenen bir atık konteynerine boşaltılmalıdır. Şişeler/kutular bir daha kullanılamaz.

Yönetmelikler tedarikçinin teslimat numunelerini yukarıda belirtilenden daha fazla sürelerle korumasını ve bu prosedürde gerekenden daha fazla numune alınmasını gerektirebilir.

## 4 BARÇ STANDARTLARININ YÖNETİMİ

### 4.1 OMV barç operasyonlarının kapsamı

OMV PO'da yapılan barç operasyonları Deniz Satış Departmanı tarafından yürütülen tüm operasyonları ve petrol taşımacılığı ve/veya teslimatı için kullanılan barçları içerir.

OMV PO'nun operasyonel kontrolü altındaki çoğu barç, zaman/dönem kiralama, spot kiralama, Kiralama Sözleşmesi veya Müteakip Sefer Kiralama temeline dayanarak üçüncü şahıs şirketleri tarafından kiralanmaktadır.

### 4.2 Barç sözleşme prosedürleri

Barçların sözleşme ve kiralaması, doğası gereği finansal durumun ve HSSE'nin işi etkilemesinden dolayı, dikkatle kontrol edilip yürütülmesi gereken bir iş sürecidir. Otoritelerin Elkitabı ile uyumlu sözleşme prosedürleri oluşturulmuş ve uyumlu olmalıdır. Konu barça geldiğinde ise Barçların ön denetimi ve iyi bir denetleme için açık gereklilikler bulunmaktadır.

Uygulanabilir prosedürler OMV PO **Sözleşme Prosedürleri**'nde bulunmaktadır.

### 4.3 Barç uygunluk güvencesi

Bu bölüm OMV PO tarafından yürütülen veya üstlenilen tüm barç ve Barccilik operasyonlarına uygulanabilir kılavuzlar olan standartları, süreçleri ve prosedürleri açıklamaktadır.

#### 4.3.1 Barç Uygunluğunun Onaylanması

Deniz satış departmanı tarafından sadece uygun ve onaylanmış Barc ve barçların kullanıldığından emin olma sürecinin çok önemli bir bölümü, ön sözleşmenin uygunluğunun onaylanmasıyla ilgili prosedürlerdir. Deniz yakıtı taşıyan tüm barçlar OMV PO kullanımına uygun olduklarına dair onaylanmalıdır.

### 4.4 Çift Cidar Stratejisi

OMV PO, çift cidarlı barçların tanıtımı için uyumlu bir strateji oluşturmayı ve bu konuyla ilgili olan Türkçe yönetmelikle (**PETROL TANKERLERİNİN ÇİFT CİDAR VEYA EŞDEĞER TASARIM ŞARTLARININ UYGULAMA ESASLARI VE KABOTAJDA ÇALIŞAN PETROL TANKERİ OPERASYONLARININ EMNİYETLİ YÜRÜTÜLMESİ HAKKINDA YÖNETMELİK**) bağlantılı olarak görevlendirilen barç tonajının kalitesinin genel gelişimi ve yenilenmesini başarmayı amaçlamaktadır.

Bu cidar stratejisi, bir Barcın cidar türünün maddi olarak, emniyeti, çevreyi, ve potansiyel olarak olay durumunda OMV PO markası ve şöhretini lekeleme riski bakımından etkilediği üzerinde durur.





## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 25 / 120

Stratejinin amacı, bu risklerin daha önce anlatılan kriterleri kullanarak tutarlı bir şekilde incelendiğinden ve kontrol edildiğinden emin olmaktır.

### 4.5 Açık ve kapalı yükleme

Dökme petrol ürünlerinin taşımacılığı için OMV PO Deniz Satış Departmanı tarafından kullanılan barçlar dahil yakıt tankerleri ya Kapalı-Yükleme ya da Açık-Yükleme kargo operasyonlarını yürütmek üzere dizayn edilmiştir.

Kapalı-Yükleme – tüm kargo ambarağızları, tank kapakları, portlar ve kargo alanına açılan diğer herşey tüm yükleme ve tahliye işlemleri boyunca kapalı konumdadır. Yükleme boyunca, tank gazları kargo güvertesi ve personelin giremediği elleçleme alanlarından yüksek hız veya dengelenmiş havalandırma amacıyla inşa edilmiş sistem yoluyla dışarı atılır. Tahliye süresince, aynı sistem ile hava tanklara yönlendirilir veya yerine gaz enjekte edilir.

Yük ölçümü ve numune alma, kargo muhafaza sisteminin açılmasına ve tank gazlarına maruz kalmaya gerek bırakmayan ölçme ve numune alım ekipmanıyla yapılır.

Açık-yükleme kargo ambarağızlarının, tank kapaklarının, portların ve kargo alanlarına açılan yerlerin hepsinin veya bir kısmının yükleme ve tahliye esnasında açık durmasını gerektirir. Yükleme sırasında, çıkan gaz personelin maruz kalması ihtimaliyle açık yerler yoluyla kargo güvertesine ve elleçleme alanlarına yayılır. Tahliye sırasında, hava güverte açıklıkları ve kapaklardan sürüklenir.

Tankta boşluk bırakma, ölçüm ve numune alma işlemleri kargo koruma sisteminin açılmasını ve personelin maruz kalacağı gazın serbest bırakılmasını gerektirmektedir.

Kargo yükleme ve tahliyesi sırasında, gazların kargo güvertesine ve elleçleme alanlarına yayılması, barçın kapalı-yükleme kapasitesinin maksimum kullanımının sağlanmasıyla en aza indirgenmelidir. Esas itibarıyla bu, kapanabilen ve kapatılması gereken tüm açılır birimlerin mümkün olan her an kapalı tutulması gerekmektedir.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 26 / 120

## 5 İŞLETME PROSEDÜRLERİ

Bu bölüm, barçlardaki ve boru hatlarındaki yakıt ve yağ ürünlerinin elleçleme ve teslimatı sırasında izlenmesi gereken prosedürleri açıklar.

Prosedürler, Gazoil, Dizel, Artık Petrol ve yağlara uygulanır. Bu kategorilere girmeyen ürünler ve özellikle düşük yanma noktasına sahip ürünler, genel olarak OMV PO tarafından elleçlenmez ve bu elkitabının kapsamında değildir.

### 5.1 Barç operasyonları

#### 5.1.1 Prosedürlerin kapsam ve uygulaması

Yakıtların ve yakıt yağların barçlarla OMV PO müşteri Barçlerine teslimatı, olay ve kazaların önlenmesi, ve ürün dökülmesinin ve teslimat sırasında ortaya çıkabilecek kirliliğin engellenmesi için düzgünce yürütülmesi gereken ve sıklıkla yapılan bir iştir. Bu sebeple, OMV PO tarafından yürütülen veya üstlenilen tüm barç teslimat operasyonları aşağıdakilerle tam uyumlu olmalıdır:

- Petrol Tankerleri ve Terminalleri için Uluslararası Emniyet Kılavuzu'nun (ISGOTT) güncel basımının ilgili gereklilikleri
- OMV PO Grup standartları ve prosedürleri

Bu elkitabı depo tayinlerinin alma, işleme ve onaylaması için veya barçların planlanması için olan prosedürleri içermemektedir. Ayrıca bu elkitabı, OMV PO müşterilerine ulaşan ürünlerin emniyetli bir şekilde yükleme ve teslimat yapılması dışında, barçların nasıl işletileceğini de detaylı şekilde açıklamamaktadır.

### 5.2 Barç teslimat prosedürleri

#### a) Hazırlık ve yaklaşım

Teslimat Barcine varılmadan önce ve varıldığında Barç Kaptanının aşağıdaki adımların atıldığından emin olması gerekmektedir:

1. Teslimat için gerekli ekipmanın kontrol edilip hazırlanması ve mürettebatın görevlendirilmesi
2. Mürettebatın koruyucu giysi ve ekipmanı giydiğinden ve can yeleği gibi gerekli olabilecek ekipmanın hazır bulunduğundan emin olması. Bölüm 2.6'ya bakınız.
3. Bir mürettebat listesi ve mümkünse kimlik kartlarının olduğundan ve tüm liman güvenlik gerekliliklerinin onaylandığından emin olunması
4. Liman Otoritesi ve müşteri Barcından, Barca yanaşma izinlerinin alınmış olması. Gerekli olduğu durumlarda gümrük, pasaport polisi, güvenlik ve liman müsaade kağıtlarının yanaşmadan önce beklenmesi.
5. Müşteri Barcıyla iletişime geçilmesi, ve yanaşma izninin alınması ve yakıt aktarma bağlantılarının doğrulanarak bağlama manevrası için personelin hazır bulunmasının sağlanması.
6. Her ISPS kodunda istenen güvenlik bilgilerinin müşteri Barcine ulaştırılması.
7. Usturmacaların yerinde ve iyi durumda olduğunun kontrolü



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 27 / 120

8. Uluslararası “B” bayrak Sinyalleri Kodunun ve/veya sabit kırmızı ışık veya liman tarafından istenen diğer sinyallerin gösterilmesi
9. Müşteri Barcının baş ve kışında alevlenmeye sebebiyet vermemek için mümkün olduğunca uzak, ve dolum bağlantılarına yakın emniyetli bağlama pozisyonu alınması
10. Bağlama pozisyonu yeri seçerken, nesnelerin düşmesi ihtimali oluşmaması için mümkün oldukça çalışma alanlarının altına bağlamaktan kaçınılması. Bu durum konteyner Barclerinde yükleme/tahliye operasyonları devam ederken özellikle önem taşımaktadır. Barç Kaptanının nesnelerin düşmesi riskiyle başa çıkması gereken liman otoriteleri tarafından ortaya koyulan her türlü süreç ve protokole tam uyumlu olduğundan emin olması gerekmektedir.
11. Barçın emniyetli şekilde manevra yapması ve alıcı Barca güvenli şekilde bağlanması.

### b) Teslimatı gerçekleştirmek

1. Barcyle Anlaşma – Yanaşıldığında, derece ve miktarın doğrulanması, Kaptanın Talepleri dokümanının doldurulması, teslimatın planlanması ve istenen ön-teslimat emniyet kontrollerinin ve ön-teslimat yakıt kontrol listesinin tamamlanması amacıyla alıcı Barcdan bir personelle doğrudan veya uzaktan (radyo vs.) bağlantı kurulmalıdır.
2. Yanaşan Barcler – Yerel düzenleme veya prosedürlerle yasaklanmadıkça, barç mürettebatı, Barcdan izin alarak ve emniyetliyse alıcı Barca doğrudan veya sahilden çıkabilir.

Barç mürettebatının teslimat prosedürleri hakkındaki eğitiminde, Barc/sahil geçiş ayarlamaları emniyet değerlendirmesi bulunmaktadır. Sadece iyi durumdaki ekipmanın kullanılmasının yanında, karayolu taşımacılığı teslimat personelinin sadece aşağıdaki tür geçiş ekipmanlarını kullanması gerekmektedir:

- Her iki tarafında direk ve rayları olan taşınabilir borda iskeleleri ve merdivenler, ile suya düşmeye sebep olacak her türlü boşluğu kapatan bir ağ.
- Düzgün ve sağlam basamakları, yan direkleri ve rayları olan sabit/mekanik merdivenler ve borda iskeleleri.
- Yakıt bariyerlerinin tamamlayıcı geçiş merdivenlerine sabitlendiği durumlarda, ayarlamaların, basamaklar, yan raylar ve bariyerler gibi benzeri bir korumayı sağlamaması durumunda, kişisel düşme koruması (emniyet kemeri vb.) gerekmektedir.
- Uyarı – Mürettebatın açık suda Barcdan sahile, veya yüksekte düşme ihtimali olan yerlerden asla atlamaması gerekmektedir.

3. Müşteri Barcında Emniyet & Güvenlik – Alıcı Barcın üzerindeyken, barç mürettebatının, Barc mürettebatının yönergelerini izlemesi ve uygulandığı noktada güvenlik kontrolleri dahil tüm işaret ve prosedürlerle uyumlu olması gerekmektedir. Makine alanları ve diğer potansiyel tehlikeli alanlara izinsiz girilmemelidir.

4. Kaptanın Talepleri – Ürün çeşidi, miktarı, yükleme oranları ve kalite değerlerinin doğrulanması için teslimatta önce alıcı Barc tarafından tam olarak doldurulması gereken önemli bir dokümandır. Apendikse bakınız.

5. Numune alma – Artık Yakıt durumu da dail olmak üzere gerekli kalite numunelerinin, MARPOL numuneleri, alınması için yapılan ayarlamaların ve hazırlanan ekipmanın, Barcyle kararlaştırılması gerekmektedir.

Petroller için temel numune alma gereklilikleri:

- Kalite sigortası için 3 x min. 750 ml numune
- 1 x min. 750 ml MARPOL numunesi (sadece Artık yakıtlar için)
- Barc manifoldundan müteakip damlama numunesi alınması
- Manifold seçeneği uygulanamazsa alternatif numune noktasına karar verilmesi
- Numunelerin düzgün şekilde etiketlenmesi ve MARPOL numunesinin belirtilmesi
- Barc ve tedarikçi tarafından MARPOL + 1QA numunesinin korunması



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 28 / 120

6. Yakıt İkmali Önteslimat Emniyet Kontrol Listesi – Uygun bir kontrol listesi veya Barc/Sahil emniyet kontrol listesi, hem Barc hem de teslimat personeli tarafından prosedürlere uygun olarak doldurulmalıdır. Bölüm 5.6'ya bakınız. Teslimat, kontrol listesindeki tüm maddeler kontrol edilip doğrulanmadıkça başlamamalıdır.

7. Acil Durum Ekipmanı – Uygun yangınla mücadele ekipmanı ve yakıt dökülmesine karşı ekipman kullanıma hazır olmalıdır.

8. Hortumlar, Emici Bariyerler ve Kaplinler – Tüm hortum ve kaplinler iyi durumda ve sızıntılardan uzak olmalıdır. Sert dirseklerin ve hortum kombinasyonlarının kullanıldığı yerlerde, üreticinin yönergelerine uyulmalıdır.

9. Mürettebat Desteği – Hortumların doğru teslimat noktalarına bağlanması ve emniyetli elleçleme için alıcı Barcın mürettebatından destek istenmelidir. Doğru teslimat noktasının kullanıldığını açık şekilde doğrulamak alıcı Barcın sorumluluğudur.

10. Frengi Tapası - Frengilerin tıkanıldığından ve tüm dreyn bağlantılarının altındaki tapaların etkili şekilde kapandığından emin olunmalı.

11. Kör Flençler – Kullanılmayan bağlantıların ve flençlerin kapatıldığından emin olunmalı.

12. Bağlantılar – Su üzerinde hortumların takıldığı bağlantıların veya korumasız ve açık ızgara alanlarının mümkün olduğunca engellenmesi gerekmektedir.

13. Kaplinler – Quick-fit, cam ve oluklu kaplinlerde manivelalar, uanılışlıkla serbest kalmaya sebep olabilecek hareket ve titreşimi engellemek amacıyla klips, iğne, tel veya plastik kablo iplerle güvenli hale getirilmelidir. Hortum kaplininin kırılmasıyla ortaya çıkabilecek yaralanmaları engellemek için sonlarına anti-whiplash kayışları takılmalıdır.

14. Hortum Desteği – Son bağlantıların ve bağlantı kaplinlerine fazla baskı gelmediğinden emin olmak için hortumların düzgün şekilde desteklenmesi gerekmektedir.

**15. Dips** – Alıcı Barcın görevli personeli tarafından diplerin açıldığı görüldüğünde, gerekli olduğunda yardım edilmelidir. Açılan dipler uygun olduğunda alınmalı, bakılmalı ve kaydedilmelidir.

16. Bağlantılar – Teslimat başlamadan önce üzerinde anlaşılan karşılıklı iletişim sistemi ve acil durum durma sinyali/ayarlamaları teslimat başlamadan önce test edilmelidir. Teslimat boyunca etkin bir karşılıklı iletişim kurulmalıdır.

17. Başlangıç – Alıcı Barcdan bu yönde bir tavsiye geldiğinde, teslimat kararlaştırılan başlangıç düşük oranında ve düşük basınçla başlayabilir.

18. Sızma Kontrolleri – Tüm ortumlar ve bütün teslimat sistemi herhangi bir sızıntı olmadığını teyit etmek için incelenmelidir. Teslimat boyunca da düzenli olarak kontrol edilmelidir. Herşeyin yolunda olduğu görülüp Barcın onayı alındığında teslimat oranı ve basınç anlaşılan seviyeye yükseltilebilir.

19. Bekleme – Barç mürettebatı, alıcı Barcdan teslimatın durması veya yavaşlaması isteği gelmesi ihtimaline karşı beklemelidir.

20. Numune Alma – Tüm gerekli numuneler prosedürlere uygun olarak alınmalı, mühürlenmeli ve etiketlenmelidir. Gerekli olan durumlarda tanık eşliğinde yapılmalıdır.

### c) Tamamlama ve Ayrılma



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 29 / 120

1. Kapatma – Tamamlandığında sistem ve valfler kapatılmalıdır.
2. Hortum Dreynerleri – Hortumlar Ayrılma sırasında dökülme olmaması için dikkatle boşaltılmalıdır. Hatları temizlemek için basınçlı hava kullanılmamalıdır.
3. Sökme – Hortumlar dikkatle ayrılmalı ve boşlukların kapatılmasıyla güvenceye alınmalıdır.
4. Dokümantasyon – Teslim edilen miktarın alındısını doğrulayan dokümantasyon tamamlanmalı ve Barc tarafından imzalanmalıdır.
5. Gerekli tüm numuneler saklanmak üzere teslim edilmelidir.  
Saklanan Numuneler – Saklanan tüm numuneler gerekli süre boyunca güvenceye alınıp depolanacaktır. Bölüm 3.5'e bakınız.

### 5.3 Hortumlar ve Kaplinler

#### 5.3.1 Hortum Yönetimi

Hortumlar ve kaplinler yakıt ikmali ve yağ transferi operasyonlarının emniyetinde çok önemli rol oynar ve bundan dolayı tanımlanmaları, tedariği, denetimleri, bakımları, test edilmeleri ve kullanımlarında ciddi kontroller yapılmaktadır. Bu detaylar ilgili endüstride ve OMV PO'nun uyumlu olunmasını gerekli gördüğü OMV PO standart ve prosedürlerinde açıklanmakta ve dahil edilmektedir.

- Barç ve devre operasyonları için kullanılan hortumlara uygulanabilen gereklilikler genellikle ISGOTT V'te yer almaktadır. Belli durumlar kullanılan bazı özel ve hafif hortumlar başka yerlerde veya üretici yönergelerinde açıklanabilir.
- Kara araçları tarafından yapılan teslimatlar için kullanılan hortumlar için gereklilikler RTGEP Sarı Kılavuzda veya sonraki ikame standartlar ve elkitaplarında bulunabilir.

OMV PO'da hortumların fiziksel yönetimi normalde, ya sözleşmeli operasyonel servis sağlayıcı ilgili barçın veya kara aracı operatörünün ya da OMV PO'nun yükleme veya sevkiyat vs. yaptığı tesislerin operatörlerinin sorumluluğudur.

Deniz Satış Departman Müdürü ve diğer sözleşme sahipleri, sözleşmelerin hortumlar için gerekli standartları belirttiğinden ve denetimlerin gerçekleşmesindeki haklarından emin olmalıdır.

- Barç konusunda, hortum yönetimi SQA barç denetim bölümünü ve, belli kiralamalarda, Barc-sahibi Yönetim Değerlendirme süreçlerinde yer almaktadır.
- Karayolu taşımacılığında bu konu ön sözleşme ve sözleşmecilerin devam eden denetimlerinde yer almaktadır.
- Sahil tesislerindeki devre teslimatlarında kullanılan hortumlar, sert dirsekler ve emici bariyerler tesis operatörlerinin sorumluluğundadır ve OCIMF temel kriter değerlendirmesinin uygulamasına dahil edilmektedir.

Hortumları satın alırken amaçlanan hizmet için uygun olup olmadığının profesyonel tedarikçilerden sorularak tavsiye alınması gerekmektedir.

#### 5.3.2 Teslimat Hortumlarının/ Yükleme Kollarının Boşaltılması

Teslimat operasyonunu bitirdikten sonra, ayırma sırasında herhangi bir ürün dökülmesi olmaması için, teslimat hortumlarının ve yükleme kollarının alıcı Barcın tanklarına ya da tedarik Barcine veya karayolu tankerine boşaltılması gerekir. Kör flençler ardından sabitlenmeli ve sıkılmalıdır ve yükleme kolları istiflenmelidir. Son teslimat değerlendirmesi alınmadan önce hortumlar boşaltılmalıdır.

Hatları temizleme genelde kullanılan yöntem, pompa çalışırken valfin dikkatle kapatılması ve sonra basıncı serbest bırakmak için hızlıca açılmasıyla yapılan 'depo basınç' kullanılmasıdır. Bu yöntem



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 30 / 120

kabul edilebilir, ancak sistem üzerinde aşırı basınç oluşturmamak için kontrollü şekilde yürütülmek zorundadır.

Hatların veya kolların temizlenmesine basınç hava kullanmaktan kaçınmak gerekmektedir. Ancak, bazı istisnai durumlarda hatların veya kolların basınç hava veya hareketsiz gaz kullanan alıcı Barc için temizlenmesi gerebilir, bu durumda aşağıdaki önlemler kesin olarak takip edilmeli ve Barc ve teslimat tesisi arasında prosedürler üzerine karara varılmalıdır:

- Alıcı tankta veya teslimat tankında yeterli hava boşluğu ve menfez bulunmalıdır.
- Hat temizlenir temizlenmez operasyon durmalıdır.
- Hat temizleme operasyonunu işin uzmanı bir kişi sürekli idare etmelidir.

Teslimat ölçüldüğünde, sayaç geri sayımlı takılmadıysa, ölçme birimi hortum içerikleri geri boşaltılmadan önce izole edilmelidir.

Eğer sayaç geri sayımlı takılmadıysa ve teslimatın ardından hortumların Barcın tanklarına boşaltılması imkansızsa, önce hortumları doldurun, ardından teslimatı başlatmadan önce sayacı yeniden sıfırlayın. Eğer bu uygulanıyorsa, teslimatın tamamlanmasından sonra, teslimat için kullanılan hortumların standart uzunlukları hesaplanmalı ve ölçekte gösterilen miktardan çıkarılmalıdır.

Hat temizleme referansı için daha fazla bilgi için ISGOTT V'e başvurulmalıdır.

### 5.4 Flençlerin ve atlatma kablolarının yalıtımı

#### 5.4.1 Flençlerin yalıtımı

Barclerin ve sahil-temelli yapıların doğal olarak farklı elektrik potansiyelleri vardır. Belli durumlarda bu potansiyel farklılığı, doldurma bağlantısına yakınlığından dolayı hortum flençiyile Barc arasında kontak yaparak kıvılcımlanma riski yaratır. Bu durumun yaşanma olasılığı tuzlu suda ve mevcut katodik koruma sistemlerinin kullanıldığı yerlerde daha fazladır. Alevlenebilir veya patlayıcı kargolar taşıyan tanker ve Barclerde, hortum bağlantı noktasının, gazların bir kıvılcımla tutuşabileceği tehlikeli bölgeye yerleştirilmiş olması mümkündür.

Yakıtları sahil temelli/sabit tesislerden alırken, teslimat kolları, emici bariyerler ve teslimat boru hatlarının, elektrik akımından tamamen engellenecek şekilde bir yalıtım flençiyile sabitlenmesi gerekmektedir.

Hortumların kullanıldığı yerlerde, yalıtım flençiyine, her bir hortum dizisinde tek bir uzunlukta elektrik kesintili hortum kullanılabilir. Bu tek uzunluk hortumun elektrik kesintisiz hortumlardan ayırt edilebilmesi için açıkça işaretlenmiş olması gerekmektedir, ve hiç bir koşulda, bir dizide birden fazla kesintisiz hortum kullanılmamalıdır ya da yalıtımlı flençle kesintisiz hortum bağlantısı yapılmamalıdır.

Barçlarda ve yakıt taşıyan kamyonlarda, yukarıda anlatılan hortum ayarlamaları yerine yalıtım flençlerinin uygun türleri de kullanılabilir.

Yalıtım flençlerinin tanımlama, test ve bakımlarıyla ilgili tüm detaylar ISGOTT'da bulunmaktadır.

#### 5.4.2 Barc-Sahil topraklama kabloları

Barc sahil arasındaki potansiyel farklılıkları dengelemek için topraklama kablolarının kullanım uygulamasının etkisiz olduğu ve hatta aslında kıvılcım oluşma potansiyelini artırdığı artık genel olarak farkedilmiştir. Buna ve sahil tesislerindeki yalıtım flençlerinin anlatımına rağmen bazı regülatörlerin ve üçüncü şahıs yerlerinin hala kullanımını gerektirmesi az görülür bir durum değildir.





## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 31 / 120

Barcdan sahile topraklama kablolarının kullanımını gerektiren bir yönetmelik yok ise bu tür topraklama kabloları kullanılmamalıdır.

Yerel veya ulusal yönetmeliğin topraklama kablosunun kullanımında ısrar ettiği yerlerde, ek önlemler almak gereklidir:

- Yukarıda anlatıldığı gibi bir yalıtım flençi veya elektrik kesintili hortum kullanılmalıdır.
- Topraklama kablosunun mekanik ve elektriksel olarak sağlam olduğundan emin olmak için öncelikle incelenmesi gerekmektedir.
- Kablonun bağlantı noktası tankerin manifold alanından veya başka Barc türlerinin tehlikeli alanlarından uzak olması gerekmektedir.
- Topraklama kablosuna sahip yanyana olan tanker iskelelerinde bir anahtar bulunmalıdır, ve bu anahtar tehlikeli bölgelerde kullanıma uygun olmalıdır.
- Kablonun bağlanması ve ayrılmasından önce bu anahtarın daima kapalı konumda olduğundan emin olunmalı.
- Kablo düzgün şekilde takıldığında ve Barcyle iyi bir bağlantı sağlandıysa anahtar kapatılmalı.
- Transfer hortumları bağlandığında kablo eklenmeli ve hortumlar ayrıldığında çıkarılmalıdır.
- Kabloyu ayırmadan önce anahtar kapatılmalıdır.

Uygun olduğu durumlarda teslimat operatörlerinin yerel otoriteleri veya yönetimi Barcdan sahile topraklama kablosu kullanımı gerektiren yönetmelikleri kaldırmaları için ikna edilmeye çalışılmalıdır. Böyle otoriteler, konuyu Uluslararası Denizcilik Organizasyonları yayınları, Tehlikeli Maddelerin Liman Bölgelerinde Emniyetli Taşımacılık, Elleçleme ve Depolaması ve OCIMF “Denizcilik Temel Kriterleri”ne yönlendirilmesini sağlayabilir.

Operasyonun sadece tatlı su çevresi içermesi veya yağlar gibi sadece yüksek parlama noktasına sahip ürünlerin elleçlenmesinde hortumlar, yalıtım flençleri ve topraklama kabloları için belirtilen gerekliliklerden herhangi bir sapma kapsamlı bir risk değerlendirmesi ve onaylarla desteklenmelidir.

### 5.5 Emniyet Kontrol Listeleri

#### 5.5.1 Yakıt Alımı Emniyet Kontrol Listesi

Kapsamlı bir Yakıt Alımı Emniyet Kontrol Listesinin hem alıcı Barc (müşteri) hem de sağlayıcı operatör (şoför, barç mürettebatı veya sahil görevlisi) tarafından teslimat başlamadan önce ortak, tam ve düzgün doldurulması petrol veya yağ teslimatları için olmazsa olmaz bir gerekliliktir. Doldurma işlemi, kontrol listesi gereklilikleriyle tam uyumlu olumlu bir kontrolle desteklenmek zorundadır.

Barç sevkiyatları için, OMV PO, ISGOTT Bölüm 25 Yakıt Alım Operasyonlarında yer alan Yakıt Alımı Emniyet Kontrol Listesini benimsemiştir.

Bu format, karayolu ve devre sevkiyatlarında kullanılması gereken benzer Yakıt Alımı Emniyet Kontrol Listelerine adapte edilmiştir. OMV PO Yakıt Alımı Emniyet Kontrol Listelerinin hepsi bu elkitabının Eklerinde yer almaktadır.

Uygun Yakıt Alımı Emniyet Listesi şu durumlarda kullanılmalıdır:

- 5.000 litre veya daha fazla yakıt teslimatı için.  
Otomatik dağıtım nozüllerinin kullanıldığı, 40 mm çapı aşmayan, 10.000 litreye kadar olan hortum bağlantılarında bir kontrol listesi doldurmadan dağıtım yapılabilir.
- Teslimat hortumlarının 50 mm çapı geçtiği veya dakikada 500 litreyi aşan düşük oranlarda yakıt ikmali yapıldığında önceliklidir.
- 2 veya daha fazla saat süresince kesintiye uğramış teslimatın yeniden başlatılmasında önceliklidir.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 32 / 120

- Marina türü bir operasyonda müşterilerin günlük küçük teslimatlar (5.000 litreden az) istediği durumlarda, sahil personeli tarafından “Günün Başlangıcı” kontrol listesi kullanılmalıdır.

### 5.5.2 Alternatif kontrol listelerinin kullanımı

Bazı liman ve yerlerde otoriteler emniyet kontrol listesinin yerel versiyonunun kullanılmasını isterler. Bu gereklilikler tam bir uyum içinde olunması gözlenmelidir. Ancak, alternatif kontrol listelerinin içerik ve kalitesi değerlendirilmelidir. Eğer listede operasyonla ilgili başlıca riskler ele alınmışsa, o zaman listenin OMV PO versiyonlarıyla desteklenmesi gerekmez. Ancak, bazı yerlerde olduğu gibi başlıca riskler ve gereklilikler içerilmemişse, o zaman listeyi ilave maddelerle desteklemek veya OMV PO versiyonunun tamamının kullanılması düşünülmelidir.

Alternatif kontrol listelerinin uygunluğu hakkında deniz satış departmanından yardım alınabilir.

### 5.5.3 Kontrol listesinin doldurulması

ISGOTT’a göre bir Barcın yakıt alımı sırasında operasyonların emniyetli şekilde yürütülmesindeki sorumluluk ve mesuliyet, alıcı Barcın Kaptanı ile teslimat barcının Kaptanı, veya karayolu veya devre teslimatlarında operasyondaki yetkili kişi paylaşır.

- Şirketin, tüm personelin Yakıt Alımı Emniyet Kontrol Listesini kontrol edip doldurabilmek için etkili bir eğitim aldığından emin olması gerekir.
- Teslimat noktasında, Tedarikçilerin temsilcisi ve Baş Mühendis (veya Yetkili temsilci) hem Barcın hem de barç/kamyonun veya sahilin kontrol listesinin tüm gereklilikleriyle uyumlu olduklarını onaylayacak şekilde listeyi doldurmalıdır.
- Baş Mühendis veya Yetkili Temsilcinin, doldurulan Ön-teslimat Kontrol listesi formuna iki nüsha imzası alınmalıdır.
- Karşılıklı sigortalar kesinleşmeden ortak beyan imzalanmamalıdır.
- Doldurulan kontrol listesinin orijinali Teslimat Şirketi tarafından 3 aylık veya yerel yönetmeliklerde belirtilen, hangisi daha uzunsa, bir süre için saklanmalıdır.
- Eğer Barcın gereklilikleri değiştirildiyse, form değiştirilmeli ve değişiklikler Kaptan veya temsilcisi tarafından belirtilmelidir.

Emniyet veya güvenlik gerekçeleriyle teslimat personelinin ortak kontrol listesini doldurmak amacıyla müşteri Barcına çıkmadığı durumlarda, teslimat personeli, Barcın personelinin kontrol listesinin fiziksel olarak Barc üstünde doldurulduğuyla ilgili sorumluluk üstlenmeleri gibi tüm elverişli yöntemleri kullanmalıdır. Bu durumda teslimat personeli kontrol listesini, Barca geçmeden Barcın temsilcisinin imzasıyla onaylamalı ve imzalamalıdır (Tipik bir Numune “Fırtına sebebiyle Barca çıkılamadı” olabilir).

***Barc personelinin bir kontrol listesini doldurmayı ve imzalamayı reddetmesi durumu derhal yerel OMV PO Denizcilik Merkezine bildirilmeli ve teslimat yapılmamalıdır.***





## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 33 / 120

## 6 Seyir

### 6.1 Kaptanın Sorumluluğu

Tüm yerel ve ulusal yönetmelikler kabul edilen kurallardan sapma olsa bile gözlenmelidir.

Şunu akılda tutmalıdır ki kaptan seyrin emniyetinden bireysel olarak sorumludur ve başlıca düşüncesi barçın emniyetidir. Kaptanın, limana giriş çıkışlarda, müşteri Barclerine yanaşırken vs., kısıtlı görüşte, kötü hava şartlarında ve gerekli gördüğü her an köprüüstünde olması gerekir.

### 6.2 Rota

Kaptan, ilgili tüm bilgiyi göz önünde bulundurarak en kısa ve emniyetli rotayı seçer.

#### 6.2.1 Seyir Planı

Uluslararası kurallara göre, standart bir seyir planı şirket tarafından hazırlanmıştır. Bu plan aşağıdakileri içerir:

- Takip edilmesi gereken rotalar
- Paralel indeks mesafeleri
- Dönüş noktaları, uygulanabilir olduğunda
- Tehlikeli bölgeler ve tehlike işaretlerinden ve tehlike kerterizlerini belirlemek
- Sığ sularda beklenen omurga altı mesafesi
- Mevki koymada kullanılacak işaretlerin özellikleri
- Barcın seyri için diğer gerekli bilgiler

Seyir planı aşağıdaki dört bölümden oluşur:

- Rıhtımdan müşteri Barcine
- Müşteri Barcinden müşteri Barcine
- Müşteri Barcinden rıhtıma
- Rıhtımdan rıhtıma (yer değiştirme)

**Maksimum mevki koyma aralığı seyrin her bir bölümü için seyir planında tanımlanmalıdır. Seyir şartlarının belli bir bölümde değişmesi durumunda, örn. engellere veya sığ yerlere yakınlık, o zaman mevki koyma aralığı duruma göre değiştirilmelidir.**

**Seyir boyunca kullanılan uyarılar ilgili haritalara detaylıca not edilmelidir. Bu uyarılar kendi dosyalarında dosyalanmalıdır.**

- Haritada planlanan dönüş noktalarından sonra, mevkileri haritaya yazılmalıdır.
- Ayrıca dönüş noktalarında kerterize göre mevkisi ve sabit nesneye göre uzaklığı ve dönüşler arasındaki mesafe de harita üzerinde gösterilmelidir.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 34 / 120

- Pruva hattı, olması gereken rota, paralel indeks mesafeleri, dönüş noktaları ve önemli seyir işaretleri arasındaki mesafelerle sabit gidilecek rotalar
- Kerteriz ve radar mesafesindeki ölçek kontrol hatları
- Seyir için kalıcı ve geçici tehlikeler (atıklar, kablolar, sığ sular, vs.)

### 6.2.2 Haritalar, Hidrografik ve Diğer Yayınlar

Kaptan, bir zabiti haritaları ve diğer denizcilikle ilgili yayınları, denizcilere son uyarıları içerir şekilde güncel tutması için görevlendirmelidir ve temiz rotaların detayları ve mayınlar ve diğer sebeplerle denizcilik için tehlikeli alanları içeren hidrografik/seyirsel radyo uyarılarının kaydı saklanmalıdır.

### 6.3 Seyirsel Ekipmanlar ve Cihazlar

#### 6.3.1 Genel

Zabitler tüm seyirsel ve emniyet ekipmanlarını tanımalıdır, seyirsel ekipmanlar tamam operasyonel oldukları konusunda bir zabıt tarafından kontrol edilmelidir. Arızalar kaydedilmeli ve kaptana rapor edilmelidir. Seyir zabitlerinin kurulan ekipmanların operasyon elkitaplarının içeriğini bilmeleri önemlidir. Özellikle onların kontrollerine bırakılanlarla ilgili, herhangi bir sorun durumunda onların operasyonları ve prosedürler izlenecektir. Kaptan seyirsel ekipmanların düzenli bakımlarının üretici yönerge elkitaplarına göre yapıldığından emin olur.

#### 6.3.2 Plotlama

Plotlama daima, kısıtlı görüş durumunda tehlikeli şekilde gelen Barcı zamanında uyarmak için a Barc seyir halindeyken veya demirdeyken yapılmalıdır.

Radarın, kuzey yukarı pozisyondayken pruva hattıyla nispi modda çalışması tavsiye edilir. Alınan sonuçlar için istenen hıza göre saati tam bölen (12 veya 6 veya 3 dakika) aralıklarla yapılan hedef plotlama sonucu, hedeflerin ve Barcların (nispi veya gerçek) hız hesaplamaları kolaylıkla yapılır.

Alanlara, Barcın boyutuna ve manevra karakteristiğine göre, istenen en yakın yaklaşma noktası (CPA) kaptan tarafından önceden belirlenir. Plotlama sırasında kabul edilebilir derecede küçük bir CPA olması durumunda ilgili manevrayla genellikle rota değişikliği yapılmalıdır.

Şu önemlidir ki Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü 1972 yönetmelik 7 ve 8'e göre rota değişikliği manevrası zamanında ve geniş şekilde yapılmalı, böylece diğer Barc tarafından farkedilmelidir.

#### 6.3.3 Otomatik Pilot

Vardiya zabitinin her an manuel dümen tutmaya hazır donanımlı bir serdümen olması gerekir. Otomatik pilottan manuel dümen tutmaya veya tam tersine geçiş, sorumlu bir zabitin denetiminde yapılmalıdır.

Uzun süreli otomatik pilot kullanımından sonra ve seyrin özel dikkat gerektirdiği alanlara girmeden önce manuel dümenin çalışıp çalışmadığının test edilmesi gerekir.

#### 6.3.4 Cayro ve Manyetik Pusula



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 35 / 120

Cayro pusulasını sürekli olarak çalıştırmak tavsiye edilmektedir. Durmasının ardından ve kullanılmasına yeterli zaman varken cayro pusulasını sıfırladıktan sonra, cayronun kurulduğundan ve doğru okuduğundan emin olmak için bir kontrol yapılmalıdır.

Cayro pusulasına enlem ve hıza uygun değişiklikler uygulanır. Tekrarlayıcılar her vardiyada en az bir kere kontrol edilir. Cayro alarmı günlük olarak kontrol edilir. Cayro ve cayro tekrarlayıcılarını emniyetli şekilde gözlemek için, manyetik pusula ve cayro pusulası arasında düzenli karşılaştırmalar yapmak gerekir. Eğer uygulanabilirse, her vardiyada pusula sapmaları kontrol edilir.

Tüm likit manyetik pusulalar haftalık olarak hava baloncukları için kontrol edilir. Kullanımda değilken her zaman üzeri örtülür. Otomatik pilota geçildiğinde manyetik pusulayla kontrol edilir. Bu test haftada bir tekrarlanır.

### 6.3.5 Elektronik Mevki Koyma Araçları (Decca, Loran, Sat-Nav, Uydu, GPS)

Elektronik mevki koyma araçları, diğer seyir araçlarıyla bağlantılı olarak kullanılır. Vardiya zabiti, düzeltme uygulamaları da dahil hepsinin kullanım ve sınırlamalarını bilmelidir.

Uygun düzeltmelerin uygulandığından emin olmak için operasyonel elkitaplarına başvurulur.

Ekipmanlar, çalıştırma yönergelerine göre kurulur ve sonrasında doğru çalışıp çalışmadığının görülmesi için izlenir. Barcın mevkisi, diğer mevki koyma yöntemleriyle periyodik olarak kontrol edilir. Gerek olduğunda (Çapraz Kontrol) mevki her hangi bir aracın alan kaplaması dahilinde ve çapraz hatların genişletilmesi ve/veya kesişimlerin keskin uçgenlerinde önemle kontrol edilir.

### 6.3.6 VHF

Kaptan veya zabitler VHF radyonun doğru şekilde kullanıldığından emin olur. Harflerin ve şekillerin uluslararası anlaşılır fonetik ifadeleri yöntemi kullanılır. Seyir boyunca sürekli kanal 16 dinlenmelidir. Eğer seyirsel hava durmuyla ilgili VHF'den gelen bir uyarı duyulursa, dinlenmeli ve kaydedilmelidir. Eğer mürettebat VHF ile bir yayın yapmak isterse, ilgili zabıt yardım edecektir. (VHF kullanıcısına VHF kanal 16'daki uygun prosedürlere uymasını hatırlatmak amacıyla.)

### 6.3.7 Derinlik Alıcısı

Derinlik alıcısı hem kara görüldüğünde hem de demirdeyken kullanılır, ve özellikle derinliğin önlem gerektirdiği haritada görünen bölgelerde, böyle bir alana yaklaşırken Derinlik alıcısı uzun süre açık konumda tutulmalıdır. Bir ses alınana kadar, çeşitli ölçeklerde düzenli olarak çalıştırılır.

Daha önemli derinlik kontuarlarının geçiş zamanları seyir defterine işlenmelidir.

### 6.3.8 Navtex

Belli istasyonlardan gelen seyir uyarı yayınlarını otomatik olarak alır ve otomatik yazıcısıyla bu verileri kaydeder.

Navtex hem denizde hem de limanda daima tutulmalıdır. Güncel navtex çıktıları seyirsel uyarılar ve hava durumları için incelenmelidir. Bu uyarılara göre gerekli adımlar atılmalıdır ve kaptan bilgilendirilmelidir.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 36 / 120

Navtex istasyonları Barcın mevkisine göre seçilmelidir. Özellikle seyir planında kullanılacak istasyon belirtilmelidir.

### 6.3.9 Mevki Koyma

İster açık deniz seyirlerinde isterse sahil seyirlerinde olsun mevki koyma işlemi yeterli aralıklarla yapılmalıdır. Eğer kaptan çevre gerekçeleriyle daha fazla mevki koyulmasını isterse, emir defterine bunu yazacaktır. Mevki koyarken ekipman hataları ortaya çıkarsa bunları dikkate almak önemlidir.

Şirket tarafından hazırlanıp gönderilen gün ortası mevki raporu, dosyaya koyulması için kaydedilmelidir.

Kaptan ve güverte zabitanın başlıca görevi, Barcdakilerin, Barcın ve kargonun emniyetidir. Kaptan, zabitanın bilinç seviyelerini, seyir kurallarını bilip bilmediklerini ve uluslararası ve yerel yönetmeliklerden yararlanmaları gibi çeşitli durumlarda bu kuralları uygulayıp uygulayamayacaklarını, kontrol ederken COLREG. 1972 ve ilavelerini ciddiye alarak gözden geçirmelidir.

### 6.3.10 Omurga Altı Derinliği (UKC)

UKC (Barcın en dipteki noktasının göz önünde bulundurulmasıyla, Barcın altıyla denizyatağı arasındaki mesafe) şirket politikası gereği, asla Barcın en derin noktasının %10'undan daha az olamaz. UKC'nin hesaplanması sırasında, gelgitin etkileri, dalgalar ve yalpalamalar göz önünde bulundurulmalıdır. Ayrıca, Barcın çökmesi de, kanallar, nehirler, liman girişleri gibi özellikle sınırlı /sığ sularda dikkate alınmalıdır. Azalan UKC'de çöküş artacaktır, bu durumda denge ikisi arasında kalana kadar UKC daha da azalacaktır. Çöküşün teorisi ve sonuçları Barcda açıklanmalıdır, ve zabitan çökme etkisini azaltmak için alınması gereken doğru önlemlerin farkında olmalıdırlar.

### Terminal veya Rıhtımdayken UKC:

Barc bir Terminalde veya bir Rıhtımdayken minimum emniyetli UKC aşağıda verilenlerden daha az olamaz:

Draft 0.....7 metre	Min UKC 30 cm
Draft 7.....11 metre	Min UKC 60 cm
Draft 11 m'den daha fazla	Min UKC 90 cm

**Eğer yukarıdaki gereklilik karşılanamazsa Kaptan derhal şirketle irtibata geçecektir.**

### Emniyetli Mesafe:

Dar kanallar, sınırlı sular vb. durumlar dışında sahil hatlarından ve tehlikelerden **minimum 0.5 mil emniyetli mesafe** tutmak için rota planları belirlenmelidir.

Barclar gereksiz yere sahillere/tehlikelere yakın seyretmemelidir.

Eğer, herhangi bir sebeple, yukarıda belirtilen emniyet sınırlarını korumak mümkün değilse, Kaptan, şirket prosedürlerinde detaylandırılmış olan Gözetleme Koşulu C'yi köprüüstünde kurmalıdır.

### 6.3.11 Acil Durum Seyir Işıkları ve Sinyal Ekipmanı



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 37 / 120

Vardiya zabiti, acil durum seyir ışıklarının ve sinyal ekipmanının gerekli olan her an kullanılabilecek durumda olmasından sorumludur.

Bayrakların ve şekillerin durumunun düzenli aralıklarla kontrol edilmesi gerekmektedir.

### 6.4 SEYİR

#### 6.4.1 Vardiyadaki Güverte Zabitinin Görevleri

Vardiyadaki Güverte zabitinin iş ve görevleri Ulusal ve Uluslararası kanun ve düzenlemelere(STCW) göre belirlenir.

Aşağıda yer alan paragraflar seyir esnasında karşılaşılabilecek muhtemel durumlarda vardiyadaki güverte zabiti tarafından bilinmesi gereken kuralları göstermektedir.

##### 6.4.1.1 Genel Görevleri

- Vardiyadaki zabit kaptanın temsilcisidir ve her zaman ilk görevi Barcın güvenliğidir. Denizde çatışmayı önlemek için her zaman düzenlemelere uymalıdır.
- Kaptanın köprüde olup olmadığına bakmaksızın , vardiyadaki güverte zabiti, kaptan kumandayı devraldığını söylemedikçe Barcın güvenli bir şekilde seyir yapmasından sorumludur.
- Vardiyadaki zabitin her zaman dikkatle çevresine bakması gerekir. Ayrı bir harita dairesi olan Barclerde vardiyadaki zabit seyir görevlerinin gerekliliklerini yaparken ,gerekli olduğunda kısa periyotlarla harita dairesini ziyaret etmelidir,ancak bu şekilde kendini güvende hissetmeli ve etkili bir gözlem sağladığına emin olmalıdır.
- Vardiyadaki zabit motorların kendi tasarrufunda olduğunu unutmamalı ve gerek duyulduğunda onları kullanmakta tereddüt etmemelidir. Bununla birlikte Barc hızının hesaplanan saplamaları vardiyadaki makiniste verilmelidir. Duruş mesafesi ,gibi Barcın manevra karakteristiklerini bilmeli ve diğer Barclerin farklı manevra karakteristikleri olabileceğini göz önünde bulundurmalıdır.
- Vardiyadaki zabit sesli uyarı aparatları ve gündüz uyarı lambalarının kendi tasarrufunda olduğunu unutmamalı ve denizde karmaşayı önlemek için düzenlemeleri de göz önünde bulundurarak onları kullanmaktan kaçınmamalıdır.
- Vardiyadaki zabit seyir sistemlerine , iletişim sistemlerine ve motorların kullanımına sınırsız erişim hakkına sahiptir.

##### 6.4.1.2 Vardiya Esnasında

1. Vardiyadaki zabit aşağıdaki maddeleri sağlayabilmek için düzenli kontroller yapmalıdır:

- serdümen yada otomatik pilotun doğru rotada olduğunu
- en az vardiyada bir rotada büyük bir değişiklikten sonra magnetik pusula hatası belirlediğinde



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 38 / 120

### 2. Barcın konumunu sabitleme

- Vardiyadaki zabıt Barcın konumunu sabitlemek için birden fazla metot kullanmalıdır.
- Radar tarafından harita üzerinde işaretlenen konumu mümkünse görsel kerterizle, astronomik gözlemlerle, navigatörlerle ve benzeri şeylerle kontrol edilmelidir.
- Barcın hızına ve durumuna bağlı olarak yapılan aralıklarla Barcın konumu düzenli olarak gözlemlenmeli .(mesela kıyı sularında 25 dakika yada açık denizde bir buçuk saatte)
- Okyanus aşırı yolculuklarda , ayın konumu astronomik gözlemlerle kontrol edilmelidir.

3. Vardiyadaki zabıt tüm girişleri jurnale eksiksiz ve açık bir şekilde girmelidir. Eğer düzeltme gerekiyorsa , girişin üzerini tek bir çizgiyle çizmeli ve yanına parafını atmalıdır. Hiçbir durumda giriş silinmez ya da kaldırılmaz. Girişler tüm normal izleme detaylarını içermelidir, mesela;

- rotada, belirli bir noktadan uzaklaşma yada kerterizde , ya da okyanus sularında enlem ve boylamda herhangi bir sapma
- rüzgarın gücü ve yönü, görüş mesafesi gibi hava koşulları
- deniz durumu ve swell
- Jurnalde katedilen mesafe
- alınan rota ve sapma miktarı, cayro pusula hatası yada düzenlemesi ve drifti
- motor hızı
- barometrik basınç ve sıcaklık
- Beklenmedik bir durumun tüm detayları
- Zabitin göz önünde bulundurduğu herhangi bir olay Barcın güvenli seyirini etkileyebilir.

### 6.4.1.3 Kaptanı Bilgilendirme

1.1. Vardiyadaki zabıt aşağıdaki durumlarda hemen Kaptanı bilgilendirmelidir:

- eğer kısıtlı görüş mesafesi bekleniyorsa yada karşı karşıya kalınmışsa,
- trafik koşulları yada diğer Barclerin hareketleri kaygılandırıyor,
- rotanın devamlılığını sağlamada zorluk yaşıyorsa,
- beklenen zamanda ses almada ,kara görmede yada seyir hedefinde bir hatada,
- beklenmeyen bir şekilde sınır yada seyir işaretleri görürse yada iskandilde bir değişim olursa
- makinenin, dümen çarkının yada seyirle ilgili önemli bir donanımın aksaklık göstermesinde
- kötü hava koşullarında havaya bağlı olarak herhangi bir zarar olasılığı şüphesinde
- Barc seyir esnasında buza yada Barc enkazına çarpıp bir zarara uğrarsa
- şüpheye düştüğü herhangi bir acil durumda

2. Yukarıda yer alan durumlarda Kaptanın bilgilendirilmesini beklemeksizin vardiyadaki zabıt Barcın emniyeti için harekete geçmekte tereddüt etmemelidir.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 39 / 120

Gözlemden sorumlu Zabıt gündüz aşağıdaki durumlarda tek başına görevli olabilir;

- Durum dikkatlice değerlendirilir ve bu şekilde çalışmanın güvenli olduğu düşünülürse
- - Havanın durumu
  - Görüş mesafesi
  - Trafik yoğunluğu
  - Seyir esnasında tehlikeye yakınlık konularında -sınırlı olmak üzere - tüm ilgili faktörleri içeren ayrıntılı bir rapor ele alındığında
- Trafik seperasyon düzeni içinde yada yakınında seyir yaparken dikkat gerektiğinde .

### 6.4.1.5 Sınırlı Görüş

Sınırlı görüş altında seyir yapmak oldukça zor ve tehlikelidir, Barcın konumu en azından her üç mevkidebir başka bir metotla doğrulanmalıdır. Araçların ve cihazlarını işleyişi de tespit edilmelidir. Diğer zabıtlar ve ilave gözlemciler de durum bunu gerektiriyorsa köprüde bulunur.

Sınırlı görüş durumlarında denizde karmaşayı önleme düzenlemeleri özellikle sis işaretlerinin sesine ve ani manevralarda motorların kullanılabilirliğine uymalıdır.

### 6.4.1.6 Kıyı Sularında Seyir

1 En son bilgilerle güncellenmiş ve sahaya uygun Barcdaki en büyük harita skalası kullanılmalıdır.Mevkiler belirli aralıklarla atılmalıdır.Şartlar elverdiğinde mevkiler birden fazla yöntemle düzenlenmelidir.

1 Vardiyadaki zabıt ilgili tüm seyir işaretlerini dikkatlice tespit etmelidir.

### 6.4.1.7 Şiddetli Havada yada Tropik Fırtınada Seyir

Şiddetli hava koşullarında Kaptanın Barcdaki yaşam güvenliğini, Barc ve taşıdığı kargonun emniyetini sağlamak için hızı ve rotayı değiştirmesi gerekir.

### 6.4.1.8. Tehlike Bildirim Mesajı

Kaptan tehlikede olan bir Barcın yada uçağın olduğunu belirten işareti aldıktan sonra uyması gereken zorunluluk ve prosedürleri içeren SOLAS 1974'ün 5. Bölümünün 10. Kuralının uygulamasını sağlamalıdır.

### 6.4.1.9 Jurnal Kayıtları

Jurnaller düzenli ve ayrıntılı bir şekilde tutulmalıdır, çok önemlidirler ve tek yasal kanıttır. Mümkün olduğunca resmi dilde yazılmalıdır,jurnalın tüm kısımları doldurulmalı ve aşağıdaki gibi önemli maddeler jurnale yazılmalıdır:

- Seyir verileri
- Fenerden kerteriz almak, ışığı geçmek ve diğer seyirsel uzaklıkların ne zaman olduğu gibi seyirsel veriler.
- Yönelinen rota ve herhangi bir rota değişikliği
- Başka Barcyle yada sabit veya yüzen ağ gibi nesnelerle yaşanan sorunun detayları
- Sunulan yada alınan kurtarma hizmetleri



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 40 / 120

- Tanık olunan herhangi bir deniz kazasının detayları
- Başlangıç komutlarından sapma yada gecikmelerinin tam incelemesi.
- Tehlike bildirim sinyali yada mesajı aldıktan sonra tehlikedeki kişilere neden yardıma gidilmediğinin sebepleri
- Herhangi bir olağandışı koşulun ya da durumun detayları
- Denizde tehlikede olan birinden ya da uçaktan yada can kurtarma aracından alınan tehlike sinyali yada mesajının alınması
- Limana girme manevraları, demir atma
- Deniz geçişlerinin başlangıç ve bitiş zamanları ve pozisyonları
- Vardiya düzgün biçimde teslim edilmeli ve jurnale kayıt edilmelidir. Vardiya değişimi BC listesi no 8'e göre yapılmalı ve bu kayıt jurnale aktarılmalıdır.

### 6.4.2 Emniyetli Seyir / Düzenlemeleri Bölüm 5 SOLAS 1974

Düzenleme 1, uygulama

Bu bölüm içinde aksi bir şey söylenmedikçe tüm Barclere uygulanır .

Düzenleme 2 , tehlike mesajları –iletimi

- a. Her Barcın kaptanı
  - Tehlikeli buz
  - Terk edilmiş tehlikeliler
  - Seyiri etkileyebilecek herhangi bir tehlike
  - Üst güvertede buzlanmaya sebep olan bora kuvvet rüzgarlarına bağlı donma noktasının altında hava sıcaklığı
  - Hiçbir fırtına işaretinin alınmadığı Beaufort skalasında 10 ve üzeri rüzgar gücü
- b. Yukarıda verilen tehlikeleri içeren mesajların iletimi ücretsizdir.
- c. Yukarıdaki tehlikeleri içeren tüm telsiz mesajları ,SOLAS 1974 'ün 4. Bölüm 2. Yönetmeliğinde açıklanan telsiz kurallarıyla belirlenmiş prosedürler , emniyet sinyallerinden önde gelmelidir.

#### 6.4.2.1 Trafik Seperasyon Düzenleri

1. Barc Trafik Seperasyon Düzeninde seyir yaparken ,belirlenen trafik istikametini takip etmeli ve denizde karmaşayı önleme için yapılan 1972 Uluslararası Düzenlemelerinin hükümlerine uymalıdır. Kaptan güvenli seyirle ilgili 10. Kuralın tüm zabitler tarafından anlaşıldığından ve uygulandığından edildiğinden emin olmalıdır.
2. Mümkün olduğunda ve köprü techizatının elverdiği ölçüde Kaptan Barcın konumu, rotası, hızı, varış yeri,ve düzeni, beklenen giriş zamanı gibi detayları bir trafik seperasyon düzenine girmeden önce bir Trafik Kontrol İstasyonuyla iletişime geçmelidir.





## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 41 / 120

### 6.5 Güverte Bölümü için Terminal Vardiya Tutma Rehberi

#### 6.5.1 Terminalde

- Barc her saatte bir tur atılarak denetlenmelidir.
- Barcın çektiği su , omurga altı temizliği ve Barcın durumu kargo yüklenirken yada balast ayarlanırken dikkatlice test edilmelidir.
- Emniyet için engelleyici önlemler yangın önleme ile ilgili tüm kurallar göz önünde bulundurulmalıdır.
- Tank seviyeleri kontrol edilmelidir.
- Barcdaki tüm personel ve yaşam alanları kontrol edilmelidir.
- Şiddetli hava yada fırtına uyarıları alındıktan sonra Barcın ,mürettebatın ve kargonun emniyetini sağlamak için tüm ölçümler belirlenmelidir.
- Tüm gerekli önleyici ölçümler çevre kirliliğini önlemek için düzenlenmelidir.
- Barc demirlerken yada iskeleden ayrılırken başta yada kıçta başka bir Barc varsa, demirleyene kadar ya da iskeleden ayrılışını tamamlayana kadar izlenmelidir.
- Başka bir Barcın aşırı hızı yüzünden meydana gelen dalgalardan dolayı bir kaza meydana gelirse zabıt olayları anlatmalı ve kaptana aktarmalıdır.
- Zehirli ya da tehlikeli kargoların özellikleri Barca yüklenmesi ve Barcdan ikmali dikkatlice izlenmelidir. Bu kargoların yangına ya da sızıntıya karşı seçilen ölçümleri göz önünde bulundurulmalıdır.

#### 6.5.2 Demirleme

- Hava ve deniz koşulları dikkatlice izlenmelidir. Görüş kısıtlı olduğunda sesli işaretler düzgün bir biçimde kullanılmalıdır.
- Hava ve deniz koşullarının eğilimi izlenmelidir. Kaptan aşağıdaki koşullar gerçekleştiğinde bilgilendirilmelidir:
  - Rüzgar hızı 12 m/sec den daha büyükse
  - Görüş 3 milden daha azsa
  - Diğer olağandışı koşullar gerçekleştiğinde ya da anormallik olasılığı olduğunda
- Dışarıdan gelen sinyal ve lambalar dikkatlice kontrol edilmelidir.
- Etkili bir gözcülük yapılmalıdır. Demirin taramasına karşı önlemler alınmalıdır.
- Başka bir Barcın geçişi Barcın emniyeti için tehlike yaratabilir; tehlike işareti verilmeli ve kaptan bilgilendirilmelidir.
- Barcı etkileyebilecek tüm gerekli konular Barcın Jurnaline yazılmalıdır.
- Belirlenen bir noktaya demirlerken yeterli bir vardiya sistemi sağlanmalıdır.
- Gel-gitlerin güçlü olduğu bir alanda demirlerken gerekli ölçümler yapılmalıdır.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 42 / 120

- VHF radyo her zaman çalışır konumda olmalıdır.
- Demirleme süreci uzun sürerse (bir haftadan daha fazla) demirler incelenmelidir.

### 6.5.3 Varış / Kalkış Limanı yada Müşteri Alıcı Barcı Talimatları

#### 6.5.3.1 Varış / Kalkıştan önceki Kontroller

- Kaptan tüm kontrollerin yapıldığından ve limandan ayrılmadan ya da kalkmadan önce sorumlu zabıt tarafından kaydedildiğinden emin olmalıdır.
- Kontrol listeleriyle ilgili tüm test ve kontroller yapılmalıdır(köprü kontrol listesi)

#### 6.5.3.2 Dümen Testi

- Dümen testi motor testinden en az bir saat önce yapılmalıdır.
- Dümen faaliyetinin normal olduğunu onayladıktan sonra yakıt ve yağ sızıntısının miktarı ve motorun çalışması kontrol edilmelidir.

#### 6.5.3.3 Torna Çarklar

- Torna çarkların zamanlaması makine zabiti tarafından daha önceden bildirilmelidir,daha önceden kontrol edilmesi gereken diğer maddeler:
  - Barc kıç tarafı neta olmalı
  - Barc borda iskelesineta iyi olmalı
  - Sahil yükleme kolu ve sahil merdiveni kaldırılmalı ve Barcdan güvenli bir uzaklığa
  - konulmalı
  - Halatlar uygun bir gerginlikte tutulmalıdır.
- (a) ve (d) maddeleri kontrol edildikten sonra tehlike geçti işareti köprüye verilmelidir.
- Torna Çarklar esnasında kıça yakın hedefler dikkatlice takip edilmelidir.
- Kıçtaki zabıt Torna Çarkların tamamlandığına dair köprüden işaret alana kadar yerini terk etmemelidir.



# DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
43 / 120

## EKLER

### İ. YAKIT İKMALİ KONTROL LİSTESİ- DÖKME SEVKİYATLAR

#### BARÇTAN GEMİYE- DÖKME ÜRÜNLER YAKIT İKMALİ EMNİYET KONTROL LİSTESİ

(ISGOTT V 2006)

Liman \_\_\_\_\_

Tarih \_\_\_\_\_

Barç \_\_\_\_\_

Barç \_\_\_\_\_ -

Kaptan \_\_\_\_\_

Kaptan \_\_\_\_\_

#### 1. Aktarılabacak Yakıt

Fuel Oil				
Gazyağı/ Dizel				
Madeni Yağ				

#### 2. Doldurulacak Yakıt Tankları


#### 3. Rihtıma bağlamadan önceki kontroller



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
44 / 120

1.Barç Barca yanaşmak için gerekli izinleri alır.				
2.Usturmaçalar kontrol edilir,iyi durumdadır ve metallerin birbiriyle temas olasılığı yoktur.			R	
3.Barç –Barc bağlantısında elektrik izolasyonu uygundur.(34)				
4.Tüm yakıt hortumları iyi durumdadır ve istenilen hizmete uygundur. (7)				
5.Barç güvenli bir şekilde bağlanır. (2)			R	
6.Barç ve barç arasında güvenli bir ulaşım olanağı vardır. (1)			R	
7. Sorumlu zabıtlar arası etkili bir iletişim sağlanır.(3)			AR	(VHF/UHF CH..... Ana sistem:yedek sistem Acil durum durma işareti:
8.Barç ve Barc yakıt ikmali yaparken Barcda etkili bir gözlem vardır.(22)				
9.Barcdaki yangın hortumları ve yangın söndürme ekipmanları her an kullanıma hazırdır.(5)				
10.Tüm frengiler sağlam sıkılmıştır. Geçici olarak sökülen frengi tapaları sürekli izlenecektir.Damlalıklar yakıt tank menfezleri ve bağlantılar etrafında güvertede yer alır.(10) (11)			R	
11.Başlangıç listesi kontrol edilir ve kullanılmayan yakıt ikmal bağlantıları körlüdür.(13)				
12.Transfer hortumları düzgünce bağlanır(7)				
13. Kargo sistemi, makine dairesi sintinesi ve yakıt devresine bağlı borda çıkış valfleri kapalı ve mühürlüdür. (16)				
14. Tüm yük ve yakıt tank kapakları kapalıdır.(15)				
15.Yakıt tank içeriği düzenli aralıklarla izlenecek.			A R	.....dakikayı geçmeyen aralıklar
16. Acil durumda her an kullanılabilir petrol sızıntısı temizleme teçizatı vardır.				
17.Ana telsiz verici antenleri				



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
45 / 120

topraklıdır ve radarlar kapalıdır.(42)				
18. Sabit VHF/UHF alıcı-vericiler ve AIS teçhizatları doğru güç modundadır ve kapalıdır.(40)				
19.Barçda sigara içme alanı belirlenir ve sigara içme kısıtlamaları gözlemlenir.			A R	Belirlenmiş sigara içme alanları: Barç: Barç:
20.Çıplak ışık düzenlemeleri gözlemlenir.(37)				
21. Yaşam alanındaki tüm dış kapılar kapalıdır(17)				
22. Yakıt ikmali için istendiğinde MSDS değiştirilir.(26)				
23. Yakıtta bulunan zararlı maddeler le ilgili tehlikeler belirtilir ve anlaşılır.(27)				H2S İçeriği .....Benzin İçerik.....

Kod ifade eden bölümde yer alan A ve R harfleri aşağıdaki anlamlara gelmektedir:

A (Agreement) . Bu bahsedilen noktaların kontrol listesinin yorum bölümünde belirtilen sözleşmeler yada prosedürlerle ele alınması gerektiği anlamına gelmektedir .

R (Re-check) Bu uygun aralıklarla yeniden kontrol edilen maddelerin, bildiride belirtilenlerin tüm tarafların anlaşmış olduğunu gösterir.

### Beyanat

Yönergelere bağlı kontrol listesinin maddelerini kontrol ettik ve bildiğimiz kadarıyla tüm girişleri doğru yaptığımıza inanıyoruz.

Gerekli olan rutin kontrolleri yapabilmek için düzenlemelerimizi yaptık ve Kontrol listesinde R harfiyle belirtilen maddelerin .....saati aşmayacak aralıklarla yeniden kontrol edileceğini belirledik.

Herhangi bir maddenin durumu değişirse, derhal diğer tarafları bilgilendireceğiz.

Barç için	Barç için
Ad:	Adı:
Rütbe :	Rütbe:



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
46 / 120

İmza:

Tarih:

Saat:

İmza:

Tarih:

Saat:

### Rutin Kontrol Kayıtları

Tarih:			
Saat:			
Barç için Paraf:			
Barç için Paraf:			



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
47 / 120

### Yakıt İkmal Makbuzu

Kime: OMV PO Deniz Ürün leri

Tarih: .....

Liman:.....Sevkiyat Barçısı.....

Sayın Yetkili,

Lütfen barçıma aşağıdaki yakıtlarla SS/MV ..... ikmal edin.

Deniz Mazotu	ton		
Deniz Dizeli	ton		
Deniz gasoili	ton		

Sevkiyat ücretleri .....gönderilmelidir.hesaplanmış/ ölçülmüş özellikler aşağıdaki gibidir:

/ %m/m	Mm2/s C	Kg/m3 15C
/ %m/m	Mm2/ C	Kg/m3 15C
/ %m/m	Mm2/s C	Kg/m3 15C

Aşağıda belirtilen belirtilen çeşitlere ihtiyacım var:

### Numune Alma (MARPOL Annex VI)

İlk numunenin yerinin barçın yakıt ikmal manifoldunda

Ya Da





## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 48 / 120

Sevkiyat barçında numune noktasında olacağını kabul ediyorum.

( Tercih edilen noktadan sapma nedenlerini ve lokasyonun detaylarını verin)

Ya ölçek okuma hesaplamasını açılış ve kapanışlarını ya da ölçekler uygun değilse tank diplerin açılış kapanışlarını izlemesi ve kontrol etmesi için bir temsilci atayacağım/atamayacağım.

Yakıt numune alma prosedürleri ve numunelerin mühürlenmesini izlemek için bir temsilci atayacağım/atamayacağım.

Barc/Kıyı son pompalama bitiş işaretini verecek. Kurulum/ sevkiyat barçına gerekli uyarı verilmeksizin Barcın valflerinin kapalı olması durumunda Barcın sadece yakıt ikmali sağlayan teçhizatının aşırı basınç sonucu zarar görmesinden yada yakıt sızıntısından sorumlu olduğunu onaylıyorum.

Yukarıda belirlenen miktarı karşılayamam durumunda ,boşaltma, teslim giderleri ve Barca yüklenmeyen kısımda ortaya çıkabilecek tüm masrafların tarafımdan karşılanacağını kabul ediyorum.

\*Uygulanabilir değilse sil.

İmza (Kaptan / Baş mühendis .....İsmi ve rütbeyi büyük harfle yazın)



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
49 / 120

### iii. BIQ5 - Uluslararası Denetim Raporu

Barc adı:

IMO:

Şirket :



# DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
50 / 120

## 1.Genel Özellikler

- 1.1 Barc tipi (text/ uygulanması mümkün değil)
- 1.2 İncelenen Barc USA yönetmeliğine tabi midir? (Yazın/Uygulanamaz)
- 1.3 Barcın adı.(Yazın/Uygulanamaz)
- 1.4 IMO numarası(Yazın/Uygulanamaz)
- 1.5 Uluslararası yada yerel sicil numarası.(Yazın/Uygulanamaz)
- 1.6 Resmi numarası yada Barc kimlik numarası(Yazın/Uygulanamaz)
- 1.7 Denetleme tarihi.(Tarihi/Uygulanamaz)
- 1.8 Denetleme limanı. (Yazın/Uygulanamaz)
- 1.9 Barcın çoğunlukla ticaret yaptığı coğrafi bölge.(Yazın/Uygulanamaz)
- 1.10 Bayrak.(Yazın/Uygulanamaz)
- 1.11 Toplam ağırlık.(Sayı/Uygulanamaz)
- 1.12 Gross tonaj.(Sayı/Uygulanamaz)
- 1.13 Barcın teslim edildiği tarih.(Tarih/Uygulanamaz)
- 1.14 Denetlemeyi yapan şirketin adı.(Yazın/Uygulanamaz)
- 1.15 Enspektörün adı. (sadece denetleme şirketi kullanımı için)
- 1.16 Enspektörün Barca çıktığı saat. (Tarih/Uygulanamaz)
- 1.17 Enspektörün Barcdan indiği saat.(Yazın/Uygulanamaz)
- 1.18 Gövde tipi.(Yazın/Uygulanamaz)
- 1.19 Denetleme esnasında Barcın çalışma şekli.(Yazın/Uygulanamaz)
- 1.20 Taşınan ürünler.(Yazın/Uygulanamaz)
- 1.21 Barcın işletmecisinin adı.(Yazın/Uygulanamaz)



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 51 / 120

1.22 Barcın işletmecisinin adresi.(Yazın/Uygulanamaz)

1.23 Telefon numarası.(Yazın/Uygulanamaz)

1.24 Faks numarası. (Yazın/Uygulanamaz)

1.25 E-mail adresi.(Yazın/Uygulanamaz)

1.26 İşletmecinin Barcı tahmini kontrol tarihi.(Tarih/Uygulanamaz)

1.27 Veriler tam ve güncel olarak Barç ve Römorkör Özellikleri Anketine girildi mi?(Yazın/Uygulanamaz)

1.28 Ek yorumlar. (Yazın/Uygulanamaz)

### 2.Sertifikasyon ve Dökümantasyon

2.1 Barcın ulusal ve uluslararası ticaret sertifikaları var mı? (Evet/Hayır/ Görülmedi/Uygulanamaz)

GEMİ SİCİLİ TASDİKNAMSEİ

DENİZE ELVERİŞLİLİK BELGESİ

ULUSLARARASI TONİLATO BELGESİ

YÜKLEME SINIR BELGESİ

KLAS / LİMAN SÖRVEY RAPORU

PETROL TANKERİ EMNİYETLE YÜRÜTME BELGESİ

GEMİ ADAMI DONATIMINDA ASGARİ EMNİYET BELGESİ (KABOTAJ)

GEMİ ADAMI DONATIMINDA ASGARİ EMNİYET BELGESİ (LİMAN)

GEMİ TELSİZ İSTASYONU RUHSATNAMESİ

GEMİ SAĞLIK CÜZDANI

EPDK TAŞIMA LİSANSI DENİZ YOLU

GEMİ SİGORTASI (P&IVE VARSA TEKNE-MAKİNA)

"TEHLİKELİ VE ATIK MADDE ZORUNLU SİGORTASI"

YOLA ELVERİŞLİLİK BELGESİ (LİMAN ÇIKIŞ BELGESİ – LİMAN ÇIKIŞI YAPILIYOR İSE)

EMNİYET YÖNETİM BELGESİ

SEYYAR GAZ DEDEKTÖR KALİBRESİ

TANKER SAYACI TEST RAPORU

HAVA TÜPLERİ



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 52 / 120

SABİT CO2 TÜPLERİ

CAN SALI

MAKİNE HAVA KİRLİLİĞİ ÖNLEME SERTİFİKASI ( HAZİRAN 2015 SONRASI ZORUNLUDUR)

CLC92 SERTİFİKASI (1000 GRT VE ÜSTÜ BARCLARDA ARANIR)

2.2 Barcın Gerekli dökümantasyon ve manuelleri mevcut mudur?

- 1- Stabilitate Bukleti  
(Tescil boyu 24 m'den veya 150 gros tondan büyük gemiler)
- 2-Yangın ve Can Emniyeti planı  
-Yaşam mahaline girişte san/isk. muhafaza içinde olacak.
- 3-Yağ kayıt defteri
- 4-Güverte ve Makine Jurnalı
- 5-Yük kayıt defteri
- 6-Role Cetveli
  - a) Eğitim el kitabı
  - b) Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü
  - c) Uluslararası İşaret Kod Kitabı
  - d) Fener ve Sis İşaretleri Kitabı
  - e) Haritalar (Sefer bölgesine uygun)
  - f) Denizcilere ilanlar
  - g) Harita kataloğu
  - h) Notic Almanac
  - ı) Emniyet rehberi (tankerler için)

~~2.4 Barcda DOC kopyası var mı?(Evet/Hayır/ Görülmedi/Uygulanamaz)~~

~~2.5 Emniyetli Yönetim Sertifikası var mı? ( Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz),~~

~~2.6 E formu ekli Emniyet Ekipmanları Sertifikası var mı? (Evet/Hayır/ Görülmedi/Uygulanamaz)~~

~~2.7 Barcın R formu ekli Emniyetli Telsiz Sertifikası var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

~~2.8 Barcın Emniyet Barc İnşaa sertifikası var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

~~2.12 Barcın Yükleme Hattı Sertifikası var mı? ( Evet/Hayır /Görülmedi/ Uygulanamaz)~~

~~2.13 Barcın Uluslararası Barc Emniyet Sertifikası var mı? (Evet/Hayır/ Görülmedi/Uygulanamaz)~~

~~2.16 .Barcda Minimum emniyetli Personel Donatımı dökümanı var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

~~2.18 Barcın Makine Hava Kirliliği Önleme Sertifikası Var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

~~2.21 Barcın Zehirli Sıvı Madde Sertifikası var mı? (Evet/Hayır/ Görülmedi/Uygulanamaz)~~

~~2.22 Barcın CLC Sertifikası(1992) var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 53 / 120

2.23 Barcın P ve I Club adı ne? (Yazın/Uygulanamaz)

2.24 Barc US Mali Sorumluluk Sertifikasına sahip mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

2.25 USCG Yeterlilik Sertifikasının vade tarihi nedir? (Tarih/Uygulanamaz)

2.26 Barc Qualship onaylı mıdır? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

2.27 Barcın en son USCG Denetim sertifikası tarihi nedir? (Tarih/Uygulanamaz)

2.28 Barcda USCG Dökümantasyon sertifikası var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

2.29 Barc Deniz Gaz İyileştirme sistemi için bir USCG sertifikasına sahip mi?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

2.30 Barc ,Barc Sigortası Sınıflandırma Cemiyetine kayıtlı mı? (Yazın/Uygulanamaz)

2.31 Hangi Klaslandırma cemiyeti Barca onay verdi?(Yazın/Uygulanamaz)

2.32 Klas Sertifikasının geçerlilik tarihi ne? (Tarih/Uygulanamaz)

2.33 İç denetim en son ne zamandı? (Tarih/Uygulanamaz)

2.34 Son Yıllık Denetim (Klas / Bayrak) ne zamandı? (Tarih/Uygulanamaz)

2.35 Son Denetim Raporu ya da Üç aylık özetin tarihi neydi? (Tarih/Uygulanamaz)

2.36 Son Havuzlama tarihi neydi? (Tarih/Uygulanamaz)

2.37 Bir sonraki Havuzlama tarihi ne ? (Tarih/Uygulanamaz)

2.38 Barc USCG 835 'e göre uygunsuzluklardan arındırılmış mı?

2.39 Barc ;inşa ve havuza uygun sertifika yenileme tarihleri içerisinde mi çalışıyor ? (Evet/Hayır/  
Görülmedi/Uygulanamaz)

2.40 Yağ kayıt defteri eksiksiz ve yenilenmiş mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

2.41 Barc USCG'nin alt bölümü O ve D kargolarını taşımak için onaylı mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

2.42 Genel Planı var mı ve? (Evet/Hayır/Görülmedi/uygulanamaz)

2.43 Barcda Hasarlı Stabilitate Planı var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz) Klaslı olanlarda aranır

2.44 Planlanan havuza girme tarihlerinin aralığı ne? (Sayı/ Uygulanamaz)

2.45 En son planlı havuzdan ayrılış tarihi neydi? (Tarih / Uygulanamaz)

2.46 En son liman durum kontrol surveyi ne zamandı? (Tarih / Uygulanamaz)



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 54 / 120

2.47 Son liman durum kontrol denetimi uygunsuzlukları raporlandı mı? (Evet/ Hayır/ Görülmedi /Uygulanamaz)  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

2.48 Isıtma ve /ya yemek pişirme için propan gaz kullanılıyorsa gaz tehlike alanı dışına yerleştirildi mi; sertifikası var mı ve geçerli mi? ( Evet/ Hayır/ Görülmedi/Uygulanamaz)

2.49 İşletmeci işletme politika ve prosedürlerini belirledi mi ve bunlar takip ediliyor mu?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

2.50 Ek yorumlar (Yazın/ Uygulanamaz)

### Personel Yönetimi

3.2 GEMİ ADAMI DONATIMINDA ASGARİ EMNİYET BELGESİ gerçek personel ihtiyaçlarını karşılıyor mu?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

~~3.4 Barc personelle donatıldıysa tüm zabıtlar ve sınıflamalar için personel matrisini çıkarın (Evet/ Hayır /Görülmedi/Uygulanamaz)~~

3.5 Barc personelle donatıldıysa, bu personel İşletmeci tarafından mı donatıldı?(  
Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

3.6 İşle ilgili politikalar ve çalışma / dinlenme periyotları uygun mu ve bunlar uyumlu mu? (Evet/ Hayır/  
Görülmedi/ Uygulanamaz)

3.7 Personel donatan İşletmeci yada taraf OCIMF klavuzunun gereklerini karşılayan yada aşan alkol ve uyuşturucu politikasına sahip mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

3.8 Son habersiz alkol testi tarihi neydi? (Tarih/ Uygulanamaz)

3.9 Habersiz alkol testinin sıklığı nedir? (Sayı/ Uygulanamaz)

3.10 En son yapılan Habersiz Uyuşturucu testinin tarihi neydi? ( Tarih /Uygulanamaz)

3.11 Ek yorumlar (Yazın/Uygulanamaz)

### Seyir ve Haberleşme

4.1 İşletmecinin Barcda vardiyadan sorumlu kişinin görevlerini listelediği uygun bir navigasyonel ve köprü üstü operasyon manueali var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

4.2 Vardiyadan sorumlu kişi yâda kişilerin sorumlulukları açıkça belirlendi mi?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

4.3 Barcın tipine uygulanabilirse, navigasyonel ekipman uygun ve yeterli mi?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

4.4 Işıklı manyetik pusula var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

~~4.5 Otomatik röleli cayro pusula var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~





## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
55 / 120

- 4.6 GMDSS var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.7 GPS alıcısı Var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.8 TNS alıcısı var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.9 Ana makine RPM göstergesi var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.10 X band radar var mı? (Evet/Hayır/görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.11 Radar gündüz ve gece şartlarında görülebilir ve tek kişinin kullanımına uygun mudur?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.12 VHF telsiz var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.13 Gaz geçirmez El telsizi var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.14 Arama Işığı var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.15 Ses işaretleri var mı? (Evet/Hayır/görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.16 Derinlik alıcıları var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.17 Hız ve mesafe göstergesi var mı?(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.18 Dümen aç göstergesi var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.19 Dönüş hızı göstergesi var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.20 Seyir ışık ve sinyalleri var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.21 SSB Telsizi var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.22 DSC iletişim sistemleri yerleştirildi mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.23 Arpa sistemi var mı?(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.24 İkmal gemilerinin konumunu gösteren AIS var mı? (Evet /Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.25 NAVTEX sistemi var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.26 Liman seferi dışına çıkan barlarda otomatik pilot var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.27 Uygun görüş ışık ve gündüz işaretleri var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.28 Dahili iletişim sistemi var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.29 Genel alarm ve yangın alarm sistemi var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 4.30 Dürbün Mevcut mu? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 56 / 120

4.31 Seyirle ilgili veya çatışma önleme ile ilgili yerel düzenlemeler var mı ve bunlar Barcın ticari alanı için yeterli mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

4.32 Seyir haritaları, fener listesi, gel-git tabloları ve pilot kitapları Barcın ticari alanı için yeterli mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

4.33 ECDIS sistemi varsa, tam olarak faaliyette mi ve yedekleme sistemi mevcut mu? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

4.34 Acil durum dümen donanımı değişim yönergeleri var mı ve kolayca anlaşılabilir mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

4.35 Baş ve kış pervane mevcutsa, çalıştırma talimatları da var mı ve çalışma yönleri çalıştırma konsolunda açıkça gösteriliyor mu? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

4.36 Barcın yüksekliği köprü üstünde açıkça gösterilmiş mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

4.37 Bölgesel seyir uyarıları düzenli olarak alınmakta mı ve seyir yapanlar için anlaşılır mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

4.38 Daha önceki yolculuk için kapsamlı sefer planı var mıydı ve rıhtımdan rıhtıma tüm yolculuğu kapsıyor muydu? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

4.39 Barc açık sulara devam ederken her bir vardiyada pusula hatası saptandı mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

4.40 Tespit edilen mevkiiler arasındaki mesafe Barcın konumuna uygun mu? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

4.41 Ek yorumlar (Yazın/Uygulanamaz)

### Genel Emniyet

5.1 Güverte alanı emniyetli mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.2 İşletmeci taşınan kargoya uygun, yeterli KKE (kişisel koruyucu ekipmanı) sağlamakta mı; kullanım yönergeleri var mı ve düzgün bir biçimde kullanılıyor mu? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.3 Barcda HSSE manueali (emniyetli çalışma manueali) var mı ve personel bu içerik hakkında bilgiye sahip mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.4 Tüm sorumlu personel sızıntı, taşıntı, yada yangın durumları ile ilgili acil durum yönergelerinin farkındalar mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.5 Sigara içilmesine izin verilen alanlar yeterli şekilde belirlendi mi, sigara içme düzenlemeleri incelendi mi ve kapılar yada diğer girişler kapalı tutuldu mu? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
57 / 120

- 5.6 Acil durumda haber verilecekler listesi var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 5.7 Barca emniyetli bir giriş sağlandı mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 5.8 Güvertedeki gerekli olmayan ekipmanlar yada malzemeler güvende mi?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 5.9 Acil durum aydınlatma sistemi var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 5.10 Yaşam alanını yük buharından koruyacak sistemi var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

### Yangın söndürme ekipmanı

- 5.11 Bir Acil Durum Planı var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 5.12 Barcda yeterli sayıda hortum, itfaiyeci donanımı, solunum cihazları, taşınabilir yangın söndürücüler gibi ekipmanlar var mı ve çalışır vaziyette mi ve ani kullanımlar için hazır mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 5.13 Eğer bunlar mevcutsa sabit yangın ,duman ve gaz saptama sistemleri ve acil durum sistemi faaliyette mi, test edildi mi ve denetleme kayıtları yeni mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 5.14 Sabit bir yangın söndürme sistemi kurulduysa çalışır vaziyette mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 5.15 Eğer mevcutsa , köpük bileşiği tipi Barcın taşımak için onaylı olduğu kargolara uygun mudur?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 5.16 Kayıtlar ve personel yangın söndürme ve emniyet eğitimi konusunda yeterlik gösteriyor mu?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 5.17 Barcda güverteyi köpükle kaplayabilecek köpük ve sistemi var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 5.18 Kazan dairesinde alev dedektörü mevcut mudur? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 5.19 Yaşam mahali ve baş altı havalandırma sistemi acil durum kapatması açıkça belirtilmiş mi?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

### 3. Can kurtarma ekipmanları

- 5.20 Barcda tüm gerekli can kurtarma ekipmanları var mı,çalışır vaziyette mi ve ani kullanımlar için hazır mı ve personel bu teçhizatları kullanmayı biliyor mu? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

1-Paraşütlü işaret fişegi

2-Halat atma aleti

3-El Maytabı



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 58 / 120

4-Duman kandili

5-Can yelekleri (kişi başına 1 adet, 2 adet yedek ve her biri ışıklı düdüklü reflektör yansıtıcı)

6-Can simitleri; (8 adet, yarısı yüzer can incesi ile diğerleri kendi kendine yanar bir lamba ile donatılacaktır.)

7-Işıldak (şarjlı)

8-El feneri (yedek pilli)

9-Şeytan çarmıhı (su seviyesine kadar uzunlukta)

10-Pilot çarmıhı (parampetin üst kısmından en büyük drafta su seviyesine kadar uzunlukta)

11-Emergensi güç kaynağı (makine dairesi dışında akü veya jeneratör)

12-Emergensi aydınlatma (kaçış yolları, toplanma mahalleri koridorlar, köprü, makine dairesi, dümen dairesi)

13-Ana elektrik panoları önünde ve arkasında lastik paspas olacak

14-Can kurtarma araçları:

a)Hizmet Botu: Motorlu, indirme donanımlı, katı yapılı ağır yanan veya yanmaz malzemeden yapılı), hizmet botu teçhizatı ve yeterli sayıda yelek tipi canyeleği su geçirmez bölmede saklanacak.

b) Can Salı: 1 adet %100 kapasiteli

16-Çalıştırma Talimatları;

(Can Kurtarma araçları ve denize indirme cihazları üzerinde veya yakınında asılı bulunacak ve emergensi aydınlatma koşullarında kolayca görünecek)

17-Kaçış yolları; her seviyedeki yaşam mahallerinden kaçışı sağlamak üzere birbirinden olabildiğince uzakta en az iki kaçış yolu sağlanacaktır. Makine mahallerinden de birden fazla kaçış imkânı sağlanacaktır (yeni gemiler)

18-IMO sembolleri

19-İlk yardım malzeme ve ilaçları

20-Kaplinler, dişliler, V kayış kasnakların üzerine muhafaza

21-Yaşam Mahalleri; Gemideki personelin insani çalışma ve yaşama standartlarını sağlayacak yeterlilik ve sayıda kamara, duş, wc, kuzine ve yemek/dinlenme salonu olacak ve sıhhi koşullar sağlanacak.

5.21 Tüm personel için Kurtarma kıyafeti var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.22 Emniyet halatları ve ekipmanları kapalı alanlardan kurtarma için uygun mu?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.23 Barcda acil durum kaçış setleri gerektiğinde kullanılmak üzere her personel için mevcut mu?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 59 / 120

### Çalışma Emniyeti

5.24 MSDS taşınan kargolara göre özel olarak sağlandı mı ve gönderildi mi?

(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.25 Tüm personel kargoları da kapsayan yangın, taşıntı ve sızıntı ile ilgili acil durum prosedürlerinin farkında mı?

(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.29 Tehlikeli yük işaretleri (kırmızı bayrak ya da kırmızı ışık) hazırlandı mı?

(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.30 Kargo operasyonları esnasında iskelede veya ikmal Barcında operasyon durmasını idare etmek için prosedürler var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.31 Yaşam alanını gazdan korumak için prosedürler var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.32 Tehlikeli gaz yoğunlaşmasını idare etmek için prosedürler var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.33 Kargo hortumunda delik yada kargo devresinde bir çatlak olması durumunda prosedürler var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.34 Kargo tank taşmalarına karşı prosedürler var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.35 Yan alanlarda kargo sızıntısına karşı prosedürler var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.36 Dümen motorunun arızası durumunda prosedürler var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.37 Kirliliğe yol açan karaya oturma ve çatışmaya karşı prosedürler var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.38 Yükten kurtulmak için prosedürler var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.42 Pompa dairesi varsa, uluslararası, ulusal ve yerel düzenlemeleri uygun mu? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.43 Kargo pompalarına acil durum dururma düzeneği eklendi mi ve bunlar düzenli olarak test ediliyor mu? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.44 Kargo pompalarının şaftlarında sıcaklık ölçen alarmlar yer almakta mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.45 Zehirli ve patlayıcı gazların ölçümü sağlanmakta mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.46 Taşınabilir gaz tespit araçlarının kalibrasyonları mevcut ve personel kullanmasını biliyor mu ?

5.48 Pompa dairesinde köprüüstü veya güverteye sesli ve görüntülü alarm veren gaz tespit cihazı ve sintine şamandırası mevcut mudur? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.49 Acil durum ilkyardım kiti var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 60 / 120

5.51 Kargo transferleri, pompa dairesine kargo tanklarına ve diğer kapalı ve tehlikeli alanlara girmek için uygun emniyet prosedürleri var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

5.52 Pompa dairesi ekipmanları gaz geçirmez özellikte mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

### **~~Tank Yıkama Emniyeti~~**

~~5.53 Sorumlu zabıtlar daha önce zehirli madde taşınan tankların yıkanmasıyla ilgili tehlikelerin farkında mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

~~5.54 Tank yıkama ile ilgili tehlikeler bilinmekte mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

~~5.55 Tank yıkama esnasında yük tankı havası kontrol edildi mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

~~5.56 Kargo transferi ve tank yıkama işlemleri esnasında gaz sıkışması için güverte havası kontrol ediliyor mu? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

~~5.57 COW sistemi varsa onaylı ham petrol yıkama ekipman ve operasyon manüeli var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

~~5.58 Hidrant tip bağlantı ham petrol yıkama devresi güvenli bir biçimde kapalı ve tapalı mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

~~5.59 Eğer varsa, dış havalandırma birimleri gaz tehlike alanlarında kullanım için tip onaylı mıdır? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

### **~~Barca Güvenliği~~**

~~5.60 Barcda onaylı bir Barca güvenlik Planı var ı mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

~~5.61 Barca izinsiz girişi önlemek için önlemler alındı mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

~~5.62 Ek yorumlar (Yazın/ Uygulanamaz)~~

### **6 Kirliliği önleme**

6.1 Barcda Yağ kayıt defteri var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

6.2 Barcda MARPOL onaylı SOPEP yada SMPEP var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

~~6.3 Barcda USCG onaylı VRR var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 61 / 120

6.4 Barcda küçük yağ sızıntıları için 12 barrel kapasiteli ekipman var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

6.5 Kirlilik önleyici uyarılar belirlendi mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

6.6 Gövdenin bölmeleri ,devreleri ve dış kaplaması sağlam mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

6.7 Eğer varsa ,güvertedeki hidrolik devreler sağlam mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

6.8 Taşıntı tavaşı koruması varsa frengi faaliyette mi ve sızdırmaz durumda mı?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

6.9 Tüm kargo manifoldlarında taşıntı tavaşı var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

6.10 Tüm hortum bağlantıları ve manifold kör flençleri tamamen kapalı mı?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

6.11 Taşıntı tavaları yakıt ve dizel hava hava firar ve dolum devreleri etrafında yer alıyor mu?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

6.12 Güverte kaygan malzemelerden arındırılmış mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

6.13 Barcda yüzer bariyer var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

6.14 Eğer varsa, tank tarafındaki borda çıkış tahliye valfleri tamamen kapalı pozisyonda mühürlenmiş mi?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

6.16 Sintine suyu ve kargo tank yıkama suyu MARPOL'e yada yerel otoritelerin şartlarına uygun şekilde mi kullanılmaktadır?( Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

6.17 Makine dairesinde kontrolsüz borda çıkış valfi olup olmadığının kontrolü yapıldı mı?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

6.18 Tüm çöp tahliye teslim tutanakları saklanmakta mıdır? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

6.19 Numune alma bağlantıları ,valfler, tapalar, ve tıkaçlar düzgün bir biçimde devre dreyni ve tavalara bağlandı mı?(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

6.20 Numune alma bağlantıları, valfler, tapalar ve tıkaçlar düzgün koşullar da mı?(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

6.21 Ek yorumlar (Yazın/Uygulanamaz)

### 7. YAPI

7.1 Barc yapısal bir denetim programına kayıtlı ise kayıtlar var mı?(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

7.2 Yapısal denetim kayıtları varsa ,gövde çap ölçüm kayıtları kabul edilebilir limitlerde mi?(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

7.3 Düzenli denetimlerin ve tank kaplama ve /veya paslanmaz çelik tankların kontrollerinin kayıtları var mı?(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)





## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 62 / 120

### 7.4 Ek yorumlar.(Yazın/Uygulanamaz)

### Kargo Elleçleme

#### Genel kargo elleçleme

8.1 Barcın kargo işlemlerinde şirket politikası beyanı , yönerge ve prosedürleri var mı?

(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.2 Barc/Kıyı emniyeti kontrol listesi (SSSCL) tamamlandı mı ve yeniden denetimi gerektiren maddeler uygun aralıklarla yeniden kontrol edildi mi?(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

~~8.3 Yazılı yükleme, tahliye , ve balast transfer planları mevcut uygulamalar için hazırlandı mı?(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

8.5 Kargo kontrol edilirken kargo sistemi, durağan gaz sistemleri ve havalandırma sistemlerinin devreleri ve mimic diyagramları güncel ve okunaklı mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.6 Maksimum yükleme oranları ve havalandırma kapasiteleri ile ilgili bilgiler sorumlu kişiler tarafından kolayca ulaşılabilir durumda mı?(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.10 Sorumlu kişiler Barcdaki kargoların nakliye gereksinimleri ve içerdikleri kimyasal maddeler hakkında bilgiye sahip mi?(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.13 Kargo boşaltmasının en sonunda, tankların son dreyninde emniyetli ve etkili prosedürler var mı ?(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.14 Kargo çeşitlerini değiştirmek için emniyetli ve etkili prosedürler var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.15 Balast alma ve balast basmada emniyetli ve etkili prosedürler var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.16 STS kargo transfer işlemlerinde emniyetli ve etkili prosedürler var mı?

8.17 Eğer varsa, kargo tank ısıtma sisteminin genel durumu yeterli mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

~~8.18 Gazdan arındırma için etkili ve yeterli prosedürler var mı?~~



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 63 / 120

8.19 Uygulanabilirse, kargo pompaları, balast pompaları ve süzdürme pompaları, edaktör ve bağlantılı araçlar ve kontrolleri kullanıma hazır ve sızdırmayan durumda mı ve düzenli testlerin belgeleri var mı?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

~~8.20 Deep well su pompalarının yerleştirildiği koferdam rutin su kontrolü var mı?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

~~8.22 Varsa, ESD sistemi kullanılır durumda mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

8.24 Acil durum tahliye sistemi var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.25 Statik elektrik önlemleri karşılanmakta mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.26 Barcda vinçler ve hortum elleçleme kreynleri varsa, yeterli şartları taşıyor mu ve emniyetli çalışma yükü onayı taşıyor mu ve düzenli olarak kontrol ediliyor mu? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.27 Kargo devreleri iyi durumda mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

~~8.28 Çoklu kargolar taşındığında her kargo manifoldunda kargonun çeşidini gösteren işaretler yer alıyor mu?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

8.29 Kargo devrelerinde hafif parça onarımları yada diğer onarımlar yok mu?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.30 Kargo devreleri normal çalışma basıncı yıllık olarak (1.5 olarak) kontrol edildi mi ve sonuçlar kayıt edildi mi?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.31 Barc kendi kargo hortumlarını kullanıyorsa iyi durumda mı, basıncı kendi çalışma basıncına uygun şekilde yıllık olarak kontrol edildi mi ve tüm hortum kayıtları ve denetim kayıtları Barcda tutuluyor mu?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.42 devre dreynerlerinde valfler ve kafaları var mı ve kullanılır durumda mı?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.44 Manifoldlar düzenli olarak destekleniyor mu? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.45 Boş flençler kullanan kargo segregasyonları var mı ve flençler tamamen kapalı mı?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.46 Segregasyon ve sızdırmazlık için doğru ürün olması her kargo transferinde kullanılıyor mu?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.47 Kargo ve balast sistemleri için kullanılan valfler iyi durumda mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.48 Barc yakıt, balast ve kargo sistemleri arasında izinsiz bağlantılardan uzak mı?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.49 Kargo pompaları ısı sensörlerine bağlı mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
64 / 120

8.50 Faaliyetteki basınç sayaçları hem kıyıda hem de denizde manifold valflerinin dışındaki kargo manifoldlarına bağlı mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.51 Hareketli ve sabit sıcaklık ve basınç sensörleri ve sayaçları iyi bir durumda mı?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.52 Sıcaklık ve basınç sayaçlarını da içeren önemli kargo ekipmanlarının uzaktan ve yerinde kalibrasyonu için tutulan kayıtlar yeterli mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

### **3. Kargo kompresörü ve Motor dairesi**

8.57 Gaz tespit ekipmanları iyi durumda mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

### **4. Boş Alanlar ve Mühürler**

8.61 Boş alanların çevresel kontrolü yeterli mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

### **Boş ve bariyerler arası alanlar ve mühürler**

8.67 Kargo ısıtma sistemi varsa ve denetim esnasında kullanılıyorsa tamamen yalıtımı yapılmış mı ,iyi durumda mı ve sızdırmaz durumda mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.68 Açık güvertede dizel motorlar varsa bunlar tanınmış bir otorite tarafından sertifikalı ve onaylı mı ve bunlar gaz tehlike alanı dışında mı konuşlandırılmış durumda? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.69 Tank hava firar, alev tutucu ve numune boruları iyi durumda mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

### **Kargo ölçümleri**

8.70 Tank kalibrasyon tabloları var mı ve tanınmış bir otorite tarafından onaylı mı?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.71 Kargo tankı ve /yada diğer ölçüm noktaları açık şekilde belirlenmiş mi?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.72 Sabit kargo seviye ölçüm ekipmanları varsa, faaliyet onaylı mı ve düzenli olarak ayarlanıyor mu?

(500 grt üstü barclar için aranır)

8.73 Kargo tanklarında taşıntı önleme sistemi var mı ve sistem tam olarak işlevde mi?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 65 / 120

8.74 Kargo yüksek seviye alarm sistemi hem yükleme hem de tahliye esnasında çalışıyor mu?

(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.75 Kapalı yükleme tahliye yapılabilecek donanım mevcut mudur? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

(500 grt üstü barclar için aranır)

~~8.76 Kapalı yükleme tahliye yapılmakta mıdır? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

8.77 Personel tank dolum sınırları ve kargo sıcaklıkları arasındaki ilişkinin farkında mı?

(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.78 Taşınır ölçüm şeritleri ve/yada iskandilmetre mevcut mudur? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.79 Sabit tank sayaçları yoksa, yükleme veya ikmali yapılan her bir tnk için ayrı ayrı taşınır iskandilmetre var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.80 Gaz kilitleri var mı, ayarlandı mı ve yetkili otorite tarafından sertifikası var mı?

(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz) (500 grt üstü barclar için aranır)

8.82Referans termometre taşınıyor mu ve sertifikası geçerli mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

~~8.83 Masura varsa, onaylayan otoritenin gereklilikleriyle bağlantılı AND ayarlı mı?~~

~~(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

8.84 Önemli kargo ekipmanlarının kalibrasyonunun sıcaklık ve basınç sayaçlarını da içeren kayıtları tutuluyor mu? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

### Havalandırma ve Atıl Gaz sistemleri

~~8.86 Barcda bir kargo havalandırma sistemi varsa, iyi durumda mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

~~8.87 Barcda numune alımı ve tank ölçümü dahil uçucu ve zehirli maddeler taşınıyorsa kapalı durumdayken de çalışabiliyor mu ? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

~~8.88 Barc uçucu ve zehirli kargolar taşıyorsa, denetim esnasında kapalı durumda çalışabiliyor mu?~~

~~(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)~~

8.89 P/V valfleri iyi durumda mı ve bunu destekleyen kayıtlar var mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

(500 grt üstü barclar için aranır)

8.90 Tank giriş valfleri bireysel tankların havalandırma sisteminden ayrılmasını öngören Kargo tank valfleri varsa bunlar pozitif bağlama düzenlemeleriyle mi sağlanır ve anahtarlar sorumlu kişinin mi kontrolü altındadır?

(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 66 / 120

8.91 Giriş valfinin kazara kapanması olasılığına karşı aşırı ya da az basınca karşı ikincil kargo tank koruması tam akış ile sağlanıyor mu? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.92 Atıl gaz sistemi varsa, parçaları iyi durumda mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.93 Atıl gaz sistemi kullanılıyorsa yeterli biçimde kullanılıyor mu? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.95 Barc atıl gaz dönüş sistemi ile donatılmışsa, bu faaliyette mi ve personel bunu kullanmak için eğitildi mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.96 Tank kapakları, tank yıkama menholleri ,gözetleme kapakları sızdırmaz durumda mı? Sızdırmazlığı sağlayan parçalar ısıdan etkilenmekte midir? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

8.97 Ek yorumlar. (Yazın/Uygulanamaz)

### 9. Bağlama

9.1 Barc düzgün biçimde bağlandı mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

9.2 Sabit kurtağzı ve döner kurtağzı ve diğer bağlama sistemleri yağlanmış durumda mı ve babalar ve loçalar hasarsız durumda mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

9.3 Yardımcı bağlama ekipmanları kurtağzı, firdöndü ve silindirler iyi durumda mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

9.4 Bağlama için kullanılan ırgatlar iyi durumda mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

9.5 Personel Barcın doğru biçimde bağlanması için gerekli eğitim almış mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

9.6 Barc demirli iken, demir zinciri gemi bünyesine kaynaklı stoperlerle emniyete alıbnabilmekte mi?

9.7 Demirleme ekipmanı iyi durumda mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

9.8 Telli bağlantılarda sentetik uç kullanıldıysa iyi durumda mı ve tel ile uç arasında uygun bir zincir mi kullanıldı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

9.9 Eğer varsa, vinçler, zincirler, kilitleme mekanizmaları ve kablolar iyi durumda mı ve uygun bir biçimde muhafaza ediliyor mu? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

9.10 Ek yorumlar(Yazın/Uygulanamaz)

### 10 Römorkör

1.Römorkörler

10.35 Ek yorumlar(Yazın/Uygulanamaz)

### 11. Makine



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 67 / 120

- 11.1 Makine alanındaki genel temizlik ve düzenlilik yeterli mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 11.2 Planlanlı bakım sistemi takip ediliyor mu, ve güncel mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 11.3 Makine alanı görülebilir emniyet eksikliklerinden arındırılmış mı?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 11.4. Tüm elektrik telleme ve prizleri esas olarak emniyetli mi ve düzenli meger testi yapılıyor mu?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 11.5 Makine alanı yeterli derecede aydınlatılmış mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 11.6 Eğer Barcda acil durum dizel jeneratörü bulunuyorsa, yeterli operasyonel durumda mı?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 11.7 Ana makine yeterli operasyonel durumda mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 11.8 Acil durum yakıt kapamaları işaretlenmiş ve oprasyonel mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 11.9 Kazan yakıt acil durum kapaması operasyonel mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 11.10 Eğer takılıysa aküler iyi durumda mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 11.11 Yangın pompası iyi durumda ve operasyonel mi? Eğer barc acil durum güç kaynağı akü ise yangın pompasını besliyor mu? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 11.12 Emniyet cihazları ve alarmlar operasyonel mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 11.13 Sintine alarmları operasyonel mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 11.14 Eğer takılıysa pompa dairesi gaz tespit sistemleri operasyonel mi?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 11.15 Pompa dairesi havalandırma fanları kapama ayarlamaları operasyonel mi?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 11.16 Acil durum dümen donanımı operasyonel mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 11.17 Makine dairesi alarmı operasyonel mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 11.18 Makine dairesi ekipmanı yeterli operasyonel durumuna sahip mi?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 11.19 Sabit makine dairesi yangın söndürme sistemi takılıysa yeterli operasyonel duruma sahip mi?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 11.20 Zarar verebilecek bir yerde duran tüm taşınabilen makineler için etkili korumalar bulunuyor mu?  
(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 11.21 Tehlike/uyarı bildirimleri yapıştırılmış mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)
- 11.22 Acil durum kaçış çıkışları açıkça işaretlenmiş, engellerden arındırılmış ve yeterince ışıklandırılmış mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 68 / 120

11.23 Yakıt tankları, slop tankları ve variller açıkça etiketlenmiş mi?

(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

11.24 Yanıcı/tutuşucu materyaller doğru şekilde depolanmış mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

11.25 Sintineler temiz ve yağdan arındırılmış mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

11.26 Yağlı su seperatör ayarlamaları ve borda çıkış tahliyesi doğru yönetiliyor mu?

(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

11.27 Elektrik kabloları ve ekipmanı, istenen hizmet için onaylı mı ve korumasız elektrik şok tehlikelerinden arındırılmış mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

11.28 Dümen dairesinin durumu yeterli mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

11.29 Dümen dairesinin kullanımı uygun mu? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

11.30 Makine dairesi ve dümen dairesi kontrol sistemleri yeterli görünüyor mu?

(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

11.31 Makine dairesi acil durum ekipmanı tamamen operasyonel durumda mı ve yönetim yönergeleri açıkça gösteriliyor mu? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

11.32 Elektrik güç kaynağı yeterli mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

11.33 Eğer takılıysa, acil durum jeneratörleri iki bağımsız çalıştırıcıya sahip mi?

(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

11.34 Ana yangın pompaları ve kinistin valfleri açık şekilde işaretlenmiş ve etiketlenmiş mi?

(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

11.35 Ek yorumlar (Yazın/Uygulanamaz)

## 12. Genel Görünüm

12.1 Bordanın genel durumu ve temizliği yeterli mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

12.2 Eğer kalıcı usturma donatımı takılıysa yeterli durumda mı?

(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

12.3 Açık güvertenin yapısal görünüş ve temizliği yeterli görünüyor mu?

(Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

12.4 Devre çalışmasının genel durumu yeterli mi, gözle görülür korozyon, delinme, yumuşak yama veya diğer geçici onarımlardan arındırılmış mı? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

12.5 Yaşam mahallinin genel görünüşü yeterli mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

12.6 Yaşam mahallinin iç görünüşü yeterli mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)





## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 69 / 120

12.7 Makine dairesinin iç görünüşü yeterli mi? (Evet/Hayır/Görülmedi/Uygulanamaz)

12.8 Ek yorumlar (Yazın/Uygulanamaz)

### BPQ – BARÇ ÖZELLİKLERİ SORGUSU

IMO NUMARASI :

#### BÖLÜM 1 GENEL ÖZELLİKLER

- 1.1 Barcın adı.
- 1.2 IMO numarası.
- 1.3 Ebis numarası.
- 1.4 IVR numarası.
- 1.5 Uluslararası sicil numarası.
- 1.6 Yerel yada bölgesel numarası.
- 1.7 USCG VIN Numarası.
- 1.8 Barc tipi. Hammadde yada petrol yük Barcı,  
< 5.000 DWT , Inland, kendinden pervaneli.
- 1.9 Barcın genellikle taşımacılık yaptığı coğrafi bölge.
- 1.10 Bayrak.
- 1.11 Barcın teslim edilme tarihi.
- 1.12 Gövde tipi.
- 1.13 Barc işletmecisinin adı.
- 1.14 Üsttekinden farklı ise, Barc sahibinin adı.
- 1.15 Barc işletmecisinin adresi.
- 1.16 Üsttekinden farklı ise mail adresi.
- 1.17 İşletmecinin ofis telefon numarası.
- 1.18 İşletmecinin idari kontağı.
- 1.19 Acil durumlar için 24 saat telefon kontağı.
- 1.20 İşletmecinin ofis fax numarası.
- 1.21 Email adresi.
- 1.22 İşletmecinin ofis telex numarası
- 1.23 İşletmecinin Barcı devralma tarihi.
- 1.24 Barc havuza çıktıysa tersanenin adı ne?
- 1.25 Barcın genellikle taşımacılık yaptığı ülke ya da ülkeler.



# DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
70 / 120

- 1.26 Barcın sertifikasında kayıtlı olan ticari sınırlamalar nelerdir?Yapısal ebatları.
- 1.27 Tam boyu(LOA).
- 1.28 Kemere.
- 1.29 Draft.
- 1.30 Tam yük draft.
- 1.31 Yüksüz ağırlık.
- 1.32 Yüklü ağırlık.
- 1.33 Brüt tonaj.
- 1.34 Yüksüz minimum draft.
- 1.35 Karinadan Barc direğinin en üst kısmına kadar olan mesafe.
- 1.36 TPC batma tonası.
- 1.37 TPI batma tonası.
- 1.38 Barcın yan tarafından manifolda kadar olan mesafesi.
- 1.39 Karinanın üzerindeki manifoldun mesafesi .
- 1.40 Güvertenin üzerindeki manifold mesafesi.
- 1.41 Su seviyesi üzerindeki manifoldun mesafesi-dolu iken.
- 1.42 Su seviyesi üzerindeki manifoldun mesafesi- boş iken.
- 1.43 Petrol konteynırının üzerindeki manifoldun mesafesi.
- 1.44 Köprüden manifoldun merkezine olan mesafe.
- 1.45 Dış kaplamadan sıvı manifolda olan mesafe.
- 1.46 Manifolddan ilk ana desteğe Barc içindeki mesafe.
- 1.47 Yüklü durumda iken orta dan başa paralel gövde uzunluğu nedir?
- 1.48 Yüklü durumda iken ortadan kıça paralel gövde uzunluğu nedir?
- 1.49 Yüksüz durumda iken ortadan başa paralel gövde uzunluğu nedir?
- 1.50 Yüksüz durumda iken ortadan kıça paralel gövde uzunluğu nedir?

## Bölüm 2 Ruhsat ve Belgeler

- 2.1 Barcın Klas Kuruluşu tarafından klaslandı mı??
- 2.2 Barc geçerli bir ISM belgesine sahip mi?
- 2.3 Evetse yayınlayan otoritenin adı ne?
- 2.4 Evetse geçerlilik tarihi ne?
- 2.5 Barc geçerli bir ISM emniyet belgesine sahip mi?
- 2.6 Evetse SMS geçerlilik tarihi ne?
- 2.7 Evetse yayınlayan otoritenin adı neydi?
- 2.8 Barc geçerli bir ehliyete sahip mi?
- 2.9 Evetse yayınlayan otoritenin adı ne?



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
71 / 120

- 2.10 Evetse geçerlilik tarihi ne?
- 2.11 Barc geçerli bir zehirli sıvı sertifikasına sahip mi?
- 2.12 Evetse geçerlilik tarihi ne?
- 2.13 Barc Yükleme Hattı sertifikasına sahip mi?
- 2.14 Evetse yayınlayan otoritenin adı ne ?
- 2.15 Evetse geçerlilik tarihi ne?
- 2.16 Barc Petrol Kirliliği acil durum planına sahip mi?
- 2.17 Evetse yayınlayan otoritenin adı ne?
- 2.18 Evetse geçerlilik tarihi ne?
- 2.19 Yerel ve uluslararası belgeleri yerel yönetim tarafından yayınlanmış mı?
- 2.20 Evetse yayınlanan belgelerin isimlerini ve geçerlilik tarihlerini listele.
- 2.21 Barc Petrol kirliliği için geçerli bir sigorta poliçesine sahip mi?
- 2.22. Evetse geçerlilik tarihi ne?
- 2.23 Barc geçerli bir yangın söndürme sertifikasına sahip mi?
- 2.24 Evetse yayınlayan otoritenin adı ne?
- 2.25 Evetse geçerlilik tarihi ne?
- 2.26 Barc geçerli bir sabit yangın söndürme ekipman sertifikasına sahip mi?
- 2.27 Evetse yayınlayan otoritenin adı ne?
- 2.28 Evetse geçerlilik tarihi ne?
- 2.29 Barc geçerli bir Radyo İstasyon lisansına sahip mi?
- 2.30 Evetse yayınlayan otoritenin adı ne?
- 2.31 Evetse geçerlilik tarihi ne?
- 2.32 Barc Emniyetli Radyo Ekipman sertifikasına sahip mi?
- 2.33 Evetse yayınlayan otoritenin adı ne?
- 2.34 Evetse geçerlilik tarihi ne?
- 2.35 Barc geçerli bir Cansalı sertifikasına sahip mi?
- 2.36 Evetse yayınlayan otoritenin adı ne?



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
72 / 120

- 2.37 Evetse geçerlilik tarihi ne?
- 2.38 Barcda Minimum Personel Donatım sertifikası mevcut mu?
- 2.39 Evetse yayınlayan otoritenin adı ne?
- 2.40 Evetse geçerlilik tarihi ne? Politika ve Prosedürler
- 2.41 İşletmeci yazılı şirket politikaları ve prosedürlerini sundu mu?
- 2.42 İşletmeci CEO tarafından onaylanmış Sağlık ,Emniyet ve Çevre (HSE) raporlarını sundu mu?
- 2.43 İşletmeci uyuşturucu ve alkol kullanımı kontrolü için bir politika uygulamakta mı?
- 2.44 Uyuşturucu ve alkol politikası habersiz ve rastgele alınan Numuneleri içermekte mi?
- 2.45 Habersiz ve rastgele yapılan uyuşturucu ve alkol Numune alma sıklığı nedir?
- 2.46 Genel Düzenleme Planı var mı?
- 2.47 Onaylanmış Stabilitate manueali var mı?
- 2.48 Evetse yayınlayan otoritenin adı ne?
- 2.49 Barcda en son basım Petrol Barcı ve Terminalleri için Uluslararası Emniyet Rehberi yayını bulunmakta mı?
- 2.51 Barc bir ADNRS sınıfı (kargo) taşımakta mı?
- 2.52 Evetse ADNRS düzenlemeleri yapılmış mı? EM sınıfı (kargo)
- 2.53 Yükleme Kayıt Defteri var mı?
- 2.54 Elektrik Tesisat Planı var mı?
- 2.55 Hasar Stabilitate Planı var mı?
- 2.56 Yemek yada ısınma için bir propan gaz tesisatı var ise, onaylı ve geçerli bir sertifikası var mı?
- 2.57 Barcda onaylı bir gaz ölçüm sistemi var mı?
- 2.58 Barc buz koşullarında çalışma belgesine sahip mi?
- 2.59 Barc MARPOL Reg13G yasaları altında denetlenmiş mi?
- 2.60 Barc MARPOL Reg13G yasaları altında denetlenmişse en son denetleme tarihi ne?
- 2.61 Programlanmış havuzlamalar arası ne kadar?
- 2.62 En son havuzlamadan ayrılış tarihi neydi?
- 2.63 En son beş yıllık denetlemenin tarihi neydi?



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
73 / 120

### Bölüm 3 Personel Yönetimi

- 3.1 Barca personel donatıldı mı?
- 3.2 Barcda Minimum Personel Sertifikası bulunuyorsa, minimum personel gereksinimleri nelerdir?
- 3.3 Kaç kişi taşınmaktadır?
- 3.4 Personelin uyruğu nedir?
- 3.5 İşletmeci yorgunluğu en aza indirmek için çalışma saatlerini kontrol altında tutan yazılı bir politika sunmakta mı?
- 3.6 Kargo taşımacılığında tankerci sağlayan şirket yada şirketlerin adları nelerdir?
- 3.7 İşletmeci kargo transferlerinden sorumlu tüm personelin taşınan kargolara ve sorumluluklarına uygun tehlikeli kargo onayları ve tankerci lisanslarına sahip olduğunun garantisini veriyor mu?
- 3.8 İşletmeci taşınan kargolara bağlı risklerle ilgili yazılı yönergeler sunar mı?
- 3.9 Güvenlik prosedürleri ve ekipmanlarının kullanımına ait bilgiler var mı?
- 3.10 İşletmeci yangın söndürme eğitimi sağlar mı?
- 3.11 İşletmeci emniyet ekipman eğitimi sağlar mı?
- 3.12 İşletmeci Barc çalıştırma eğitimi sağlar mı?
- 3.13 Personel eğitim kayıtları Barcda mi tutulur?
- 3.14 Personel Barcın İşletmecisi tarafından mı görevlendirilir?
- 3.15 İşletmeci sağlık ve emniyet unsurları konusunda kıyıda görevlendirilmiş personel hizmeti sağlar mı?

### Bölüm 4 Seyir ve Haberleşme

- 4.1 En yüksek rasat yüksekliği nedir?
- 4.2 VHF telsiz mevcut mu?
- 4.3 Barcda radar yada radarlar var mı?
- 4.4 Evetse üreticinin adı ne?
- 4.5 Evetse kaç tane radar bulunmaktadır?
- 4.6 Evetse faaliyet sıklıkları nedir?
- 4.7 Evetse ARPA var mı?
- 4.8 Hız ve mesafe göstergeleri var mı?



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
74 / 120

- 4.9 Dönüş hızı göstergesi var mı?
- 4.10 Cayro pusula var mı?
- 4.11 Barcda manyetik pusula var mı?
- 4.12 Evetse arizi sapma kartı var mı?
- 4.13 Evetse en son pusula tashih tarihi nedir?
- 4.14 GPS var mı?
- 4.15 Evetse üreticinin adı ne?
- 4.16 Evetse kaç tane GPS birimi var?
- 4.17 Barcda ECDIS var mı?
- 4.18 Evetse Barcın ECDIS uygulamaları için sertifikası var mı?
- 4.19 Evetse elektronik kartları güncelleyecek bir sistem mevcut mu?
- 4.20 Barcın ticari alanı için gerekli seyir haritaları, klavuz kitaplar ve ışık listeleri mevcut mu?
- 4.21 Barcda iskandil var mı?
- 4.22 Liman seferi dışına çıkan barclarda otomatik pilot var mı?
- 4.23 Dümen aç göstergesi var mı?
- 4.24 Ses sinyalleri var mı?
- 4.25 Gündüz işaretleri var mı?
- 4.26 Dahili iletişim sistemi var mı?
- 4.27 Ticari alan için gerekli Seyir regülasyonları/ Çatışmayı Önleme Tüzüğü/ Seyir Kuralları mevcut mu?
- 4.28 Ana motor RPM göstergeleri köprü üstünde bulunmakta mı?
- 4.29 Barc arama ışığı ile donatıldı mı?

### Bölüm 5 Emniyet Yönetimi

- 5.1 Barcda genel alarm sistemi var mı?
- 5.2 Barcda duman dedektör sistemi var mı?
- 5.3 Yatılacak alanda gaz dedektör sistemi var mı?
- 5.4 Sabit yangın söndürme sistemi var mı?
- 5.5 Evetse CO<sub>2</sub>, halon, köpük, nitrojen ve diğer lerini liste.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
75 / 120

5.6 Eğer sabit bir yangın söndürme sistemi mevcutsa, söndürme araçları üreticinin uygun gördüğü periyotlarda test ediliyor mu?

5.7 Cankurtaran botu yada botları var mı?

5.8 Cankurtaran Salı yada salları var mı?

### Bölüm 6 Kirliliği Önleme

6.1 Yağ Kayıt Defteri var mı?

6.2 Son 12 ay içerisinde yakıt taşıntısı olduysa detaylarını verin.

6.3 Barcın Yakıt taşıntı Acil Durum Planı var mı?

6.4 Yazılı yük ve yakıt transfer prosedürleri Barcda mevcut mu?

6.5 Küçük yakıt taşıntıları için ekipman ve teçhizat var mı?

6.6 Güverte kenarlarında taşıntı bariyerleri var mı?

6.7 Yakıt tanklarının hava firarları ve taşıntı tavalarının ağzından yüksek mi?

6.8 Barcda emici sosisler var mı?

6.9 Kargo manifoldlarında taşıntı tavaları düzenli olarak donatılmış mı?

6.10 Kargo devreleri 12 ayı geçmeyecek aralıklarla normal çalışma basıncına (1.5) test edildi mi?

### Bölüm 7 Barc yapısı

7.1 Barc resmi yapısal denetim programına kayıtlı mı?

7.2 Kargo tankları boyalı mı?

7.3 Kargo tank boyası tüm tankı kaplamış mı?

7.4 Kargo tanklarının durumu ne ?

7.5 Kargo tanklarında tutya var mı?

7.6 Varsa tutya sarfiyatının yüzdesi kaç?

7.7 Balast tankı boyalı mı?

7.8 Balast tankında tutya var mı?

7.9 Evetse durumunu İyi/ Orta/ Kötü olarak belirt.

### Bölüm 8 Yükün Elleçleme

#### Kargo Tank Bilgileri



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
76 / 120

- 8.1 Barc ne tür kargoları taşımakla yetkili?
- 8.2 %98 kapasiteyle taşınan toplam kargo nedir?
- 8.3 Maksimum draftta toplam kargo kapasitesi ne?
- 8.4 Kaç tane kargo tankı mevcut?
- 8.5 Maksimum balast kapasitesi
- 8.6 İki valf ayrımı ile aynı anda kaç sınıf kargo taşınabilir?
- 8.7 Tek tank içine maksimum kargo oranı nedir?
- 8.8 Yükleme Tankı tipleri: Bağımsız / Entegre
- 8.9 Barcda ayrı balast tankları(SBT) var mı?
- 8.10 Barcda temiz balast tankları(CBT) var mı?
- 8.11 Kargo kontrol Dairesi mevcut mu?
- 8.12 Barcda kış tahliye hattı var mı? Numune alımı
- 8.13 kargodan numune alımı kapalı,açık yada sınırlı mı?
- 8.14 Kargo ölçümü ve numune alımı için gaz lock valfi mevcut mu?
- 8.15 Evetse üreticinin adı ne ?
- 8.16 Evetse Gaz lock valfinin iç çapı ne?
- 8.17 Evetse gaz lock valfi tank ölçüm merkez noktası olarak ayarlanmış mı?
- 8.18 Evetse onaylayan makamın adı ne?
- 8.19 Evetse gaz lock valfi Kalibrasyon sertifikası düzenleme tarihi ne?
- 8.20 Barcda sabit bir ölçüm sistemi var mı?
- 8.21 Evetse üreticinin adı ne?
- 8.22 Evetse tank seviyesi nereye yerleştirilmiş?
- 8.23 Evetse ölçüm tipi nedir: Şerit , Sonik,Radar, Basınç Sensörü ve diğer (belirtin)
- 8.24 Kargo sisteminde akismetre varmı?
- 8.25 Evetse üreticinin adı ne?
- 8.26 Evetse akismetreyi en son ayarlayan otoritenin adı neydi?
- 8.27 Evetse son kalibrasyonun tarihi neydi?





## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
77 / 120

- 8.28 Barcda iskandil şeritleri var mı?
- 8.29 Evetse üreticinin adı ne?
- 8.30 Evetse ne tip bir ölçüm kullanılmakta?
- 8.31 Evetse kaç tane ölçüm mevcut?
- 8.32 Tam boy iskandil boruları var mı?

### Gaz tespiti

- 8.33 Sabit bir gaz tespit sistemi var mı?

### Manifoldlar

- 8.34 Yük manifoldu OCIMF yasalarına uygun mu?
- 8.35 Manifold bağlantıları hangi uluslararası standartlara uyuyor?
- 8.36 Ne tip Manifold valfleri mevcut?
- 8.37 Barcda Gaz iyileştirme sistemi var mı?
- 8.38 Evetse manifold bağlantı çapı nedir?
- 8.39 Evetse manifoldda gaz dönüşüm hattı var mı?
- 8.40 Evetse gaz dönüşüm hattı OCIMF yasalarına uygun mu?

### Manifold ölçüleri

- 8.41 Pruvadan sıvı manifolda mesafe ne kadar?
- 8.42 Sıvı hatta valf var mı?
- 8.43 Sıvı hattın çapı ne?
- 8.44 Baştan gaz manifolduna mesafe ne kadar?
- 8.45 Gaz manifoldunda valf var mı?
- 8.46 Gaz hattının çapı ne?

Vasattaki Sancak Manifold



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
78 / 120

8.47 Baş kısımdan sıvı manifolda mesafe ne kadar?

8.48 Sıvı hattında valf var mı?

8.49 Sıvı hattının çapı ne?

8.50 Baş kısımdan gaz manifolduna mesafe ne kadar?

8.51 Gaz hattında valf var mı?

8.52 Gaz hattının çapı ne?

Eğer Barcda çift manifold varsa aşağıdaki bilgileri girin:

İskele Kıç Manifold

8.53 Baş kısımdan sıvı manifolda mesafe ne kadar?

8.54 Sıvı hattında valf var mı?

8.55 Sıvı hattının çapı ne?

8.56 Baş kısımdan gaz manifolduna mesafe ne kadar?

8.57 Gaz hattında valf var mı?

8.58 Gaz hattının çapı ne?

Kıç Sancak Manifold

8.59 Baş kısımdan sıvı manifolda mesafe ne kadar?

8.60 Sıvı hattında valf var mı?

8.61 Sıvı hattının çapı ne?

8.62 Baş kısımdan gaz manifolduna mesafe ne kadar?

8.63 Gaz hattında valf var mı?

8.64 Gaz hattının çapı ne?

Baş İskele Manifoldu

8.65 Baş kısımdan sıvı manifolda mesafe ne kadar?



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
79 / 120

8.66 Sıvı hattında valf var mı?

8.67 Sıvı hattının çapı ne?

8.68 Baş kısımdan gaz manifolduna mesafe ne kadar?

8.69 Gaz hattında valf var mı?

8.70 Gaz hattının çapı ne?

Baş Sancak Manifold

8.71 Baş kısımdan sıvı manifolda mesafe ne kadar?

8.72 Sıvı hattında valf var mı?

8.73 Sıvı hattının çapı ne?

8.74 Baş kısımdan gaz manifolduna mesafe ne kadar?

8.75 Gaz hattında valf var mı?

8.76 Gaz hattının çapı ne?

İskele Manifold Mesafeleri

8.77 Manifold su seviyesi mesafesi

8.78 Manifold Ana Güverte mesafesi

8.79 Sancak Manifold Usturmaca mesafesi

8.80 Manifold su seviyesi mesafesi

8.81 Manifold Ana Güverte mesafesi

8.82 Taşınabilir yük hortumları usturmaca mesafesi

8.83 Barcda taşınabilir yük hortumları var mı?

8.84 Evetse kaç tane hortum mevcut,uzunlukları ve normal çalışma basıncı ne?

8.85 Evetse hortumların üretici deneme sertifikaları var mı?

8.86 Evetse yıllık olarak test ediliyorlar mı ve üreticinin talimatnamesine göre teli tamamlanmış mı

### Kargo Pompalama Düzenlemeleri

8.88 Barcda güvertenin altında bir pompa dairesi var mı?

8.89 Evetse pompa dairesi gaz tespit monitörleri var mı?

8.90 Evetse sintine yüksek seviye alarmı var mı?



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
80 / 120

- 8.91 Evetse kargo pompalarında yüksek ısı sensörleri var mı?
- 8.92 Kaç tane kargo pompası var?
- 8.93 Ne tip kargo pompaları mevcut?
- 8.94 Kargo pompa kapasitesi ne?
- 8.95 Kargo pompası tahliye valfleri nerede yer alıyor?
- 8.96 Kargo devreleri balast tanklarından mı yoksa tam tersi istikamette mi geçiyor?

8.97 Hangi patlayıcı grupları tahsis edilmiş ? (11A/11B/11C/11D/11E)

8.98 Hangi yük sıcaklık sınıfı tahsis edilmiş? (T1/T6)

8.99 Barcda buster pompa var mı?

8.100 Evetse üreticinin adı ne?

8.101 Evetse kapasitesi ne?

8.102 Barcda kargo ısıtma sistemi var mı?

8.103 Evetse ısıtma aracı ne?

8.104 Evetse ısıtma nasıl sağlanmakta?

8.106 Barcda draft limit ölçer var mı?

8.107 Barcda güverte su sistemi var mı?

8.108 Evetse güverteye su nasıl sağlanmakta?

8.109 Barcda kargo taşıntı önleme sistemi var mı?

8.110 Evetse bağımsız yük ölçüm sistemi mi?

Çeşitli

8.111 Eğer dizel motorlar varsa,tehlikeli gaz alanının dışında mı yer almaktadır?

### Bölüm 9 Atıl Gaz Sistemi

9.1 Atıl gaz sistemi var mı?

9.2 Atıl gaz sistemi varsa tipini belirt.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 81 / 120

- 9.3 Atıl gaz sistemi varsa, ne tip güverte ayırım flenci mevcut?
- 9.4 Havalandırma sağlanacak maksimum atıl gaz hacmi ne?
- 9.5 Ne tip havalandırma sistemi var?
- 9.6 Barc tam olarak kapalı durumdayken yüklenip tahliye edilebiliyor mu?
- 9.7 Herbir tankta P/V valfleri varsa bunlar tam akis valfleri mi?,
- 9.8 P/V valflerinin basınç ve çekiş ayarları ne?
- 9.9 Havalandırma sisteminin aşırı yada az basınca karşı devreye giren ikincil koruma tam akis valfleri var mı?

### Bölüm 10 Bağlama

- 10.1 Barcda bağlama vinçleri varsa ,bağlama devresi için halat tamburları var mı?
- 10.2 Evetse kaç tane vinç mevcut?
- 10.3 Eğer bağlama devresi halat tamburuna bağlı ise, normal koşullar altında Barcı güvenli bir şekilde bağlamak için yeterli uzunlukta mı?
- 10.4 Fren balatalarının dizayn tutma kapasitesi ne?
- 10.5 Bağlama devresinin malzemesi ne?
- 10.6 Bağlama halatının uzunluğu ne?
- 10.7 Bağlama halatının çapı ne?
- 10.8 Bağlama halatının minimum frenleme yükü (MBL) ne?
- 10.9 Normal bağlama için kaç tane devre kullanılmakta?
- 10.10 Eğer tel varsa , bunlar sentetik olanlardan mı ve bağlama devresi için tasarlanmış birleştirme kilitleriyle mi bağlanmış?
- 10.11 Sentetik olanların malzemesi ne?
- 10.12 Barcda SPM bağlama donanımı var mı?
- 10.13 SPM bağlama donanımı varsa ne tip stoper kullanılmakta?
- 10.14 SBM stoperinden vinç halat tamburuna doğrudan bağlantı var mı?
- 10.15 Barcda sentetik bağlama halatları var mı?



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
82 / 120

10.16 Fırdöndüler kapalı tip mi?

10.17 Fırdöndülerin sayısı - Baş Spring

10.18 Fırdöndülerin sayısı - Kık Spring

10.19 Fırdöndülerin sayısı - Baş Açmaz Halatı

10.20 Fırdöndülerin sayısı - Kık Açmaz Halatı

10.21 Yan fırdöndüler var mı?

10.22 Baş fırdöndüler var mı?

10.23 Barcda manuel vinç var mı?

10.24 Manuel vinç varsa güvenli çalışma yükü (SWL) nedir?

10.25 Manuel vinç varsa onaylı belgelendirme kurumu tarafından belirli aralıklarla test edilmiş mi?

10.26 Acil durumlar için yedek bağlama devreleri var mı?

10.27 Barcda baş demir var mı?

10.28 Barcda baş demir varsa ,demire bağlı zincirlerin uzunluğu ne?

10.29 Barcda kık demir var mı?

10.30 Barcda kık demir varsa, demire bağlı zincirlerin uzunluğu ne?

### Bölüm 11 Römorkörler

### Bölüm 12 Makine Alanı

#### Barc Tipi

12.1 Güç : ( Dörtlü/Üçlü/İkiz/ Tek Pervaneli)

Ana Motor Gücü

12.2 Ana Motor üreticisinin adı

12.3 Ana motorun normal çalışma gücü nedir?

12.6 Baş pervane var mı?

12.7 Baş pervane varsa, tipi ne ?



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
83 / 120

12.8 Baş pervane varsa, gücü ne?

12.9 Kıç pervane var mı?

12.10 Kıç pervane varsa, tipi ne?

12.11 Kıç pervane varsa, gücü ne?

iv- OMV PO Deniz Tankeri Yükleme ve Tahliye standardı

	PETROL OFİSİ A.Ş. PROSEDÜRÜ	SERİ NO: 331
TAMAMEN YENİLENMİŞ (X) KISMEN YENİLENMİŞ ( )  DEĞİŞME YOKTUR ( )	Konu  DENİZ TANKERİ YÜKLEME VE TAHLİYE STANDARTI	SAYFA NO : 1 / 17
		YAYINLANMA TARİHİ
		YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ  08/03/2002
İPTAL ETTİĞİ TALİMAT	FORMLAR  331A,331B,331C,331D.331E,331F,3	DAĞITIM PLANI B,E,F

### İLGİLİLER

Petrol Ofisi A.Ş.

#### 1. AMAÇ ve KAPSAM :

Rafinerilerden, yabancı limanlardan ve POAŞ Tesisat ve Depo Müdürlüklerinden denizyolu ile yapılacak olan her türlü yakıt ve dökme madeni yağ taşımada kullanılacak olan usul ve işlemleri standart hale getirmektir.

Her türlü yakıt ve madeni yağ taşımada, yükleme ve tahliyesinde bu standart hükümleri uygulanır. Ekindeki formlar ve madde 7’de belirtilen prosedürler bu standardın t0, tamamlayıcısıdır.

#### 2. TEMEL TANIMLAR :

Bu standartta bahsi geçen ve açıklanmasına gerek görülen terimlerin anlamları aşağıda



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 84 / 120

belirtilmiştir. Uygulamada bu açıklamalara ve talimatlara göre hareket edilecektir.

### 2.1 Zaman Esasına Göre (Time Charter) Mukavele :

Zaman esasına göre mukavele, Barcın belirli bir kira bedeli karşılığında, belirlenen zaman için kiralanmasıdır. Bu kiralamada kira bedelinin yanında Barcın ihrakiye masrafı, liman masrafları kiralayana aittir.

### 2.2 Navlun Esasına Göre Kiralama :

Tespit edilen TL/Ton fiyatı üzerinden Barcın bir dönem kiralanmasıdır. Bu kiralamada Barcın bütün masrafları Armatör'e aittir.

### 2.3 Sefer Esasına Göre (Spot) Kiralama :

Barcın bir veya birkaç sefer için her türlü işletme masrafları armatöre ait olmak üzere, booking-note kira şartlarıyla kiralanmasıdır. Spot Barc kiralamalarında da bu standartta belirtilen tüm hususlar aynen uygulanır ve sefer evrakları aynı bilgileri içerecek şekilde taraflarca mutlaka düzenlenir.

### 2.4 Booking note :

Spot Barc kiralanması sırasında kiralamanın şekil ve şartlarını belirten anlaşmadır.

### 2.5 Yük :

Her türlü akaryakıt ürünleri(benzinler, gaz, motorin, jet A-1, fuel oil vs.) ve bunlara muadil askeri ürünler, nafta, baz yağ yada bundan üretilmiş dökme madeni yağlar ve monoetilenglikol'dür. Uygulamada kargo veya yük olarak tanımlanır.

### 2.6 Barc :





## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 85 / 120

	<u>PETROL OFİSİ A.Ş.</u> PROSEDÜRÜ	SERİ NO: 331
TAMAMEN YENİLENMİŞ (X)	Konu	SAYFA NO : 2 / 17
KISMEN YENİLENMİŞ ( )	DENİZ TANKERİ YÜKLEME VE TAHLİYE STANDARDI	YAYINLANMA TARİHİ
DEĞİŞME YOKTUR ( )		YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ
		08/03/2002
İPTAL ETTİĞİ TALİMAT	FORMLAR	DAĞITIM PLANI
	331A,331B,331C,331D,331E,331F,3	R E F

Time charter, navlun esasına göre veya spot mukavele ile kiralanan ve 2.5’de tanımlanan ürünleri taşımaya elverişli tankerlerdir.

### 2.7 Starya (Astarya) :

Barc mukavelesine göre yükleme ve tahliye için belirlenmiş zamandır. Astaryanın

başlayabilmesi için üç şart gereklidir:

Barcın yükleme veya tahliye limanına varması.

Barcın yükleme veya tahliyeye hazır olması.

Hazırlık mektubu

### 2.8 Hazırlık Süresi

Bu süre, yükleme ve tahliye limanında taşıtana, yükleme ve tahliye hazırlık işlemleri için verilen zamandır. Bu müddet için armatöre herhangi bir ücret ödenmez. Bu süre her uçta 6 saat olarak mukavele veya booking note’a konur.

Surastarya (Demurrage) Zamanı : Astaryayı aşan zamandır.

Dispatch (Dispec) Zamanı :

Ürünün yükleme ve tahliyesinin, belirlenen zamandan önce bitişi ile kazanılan zamandır.

### 2.11 Karşı Surastarya :

Taşıyanın taahhüt ettiği süre zarfında yükü tahliye edememesi ve yükleyememesi durumudur.

### 2.12 Yük sörveyörü :

Barc yükleme ve tahliye operasyonlarına nezaret ederek tahliye öncesinde ve sonrasında yapılan ölçümler, incelemeler ve hesaplarda bulunan ve bu işlemleri kontrol eden bağımsız kontrol şirketi ve onun sahadaki uzman temsilcisidir.

### 2.13 Zaman Tutanağı (Time-Sheet) :

Zaman cetveli, çizelgesidir. Barc yükleme ve tahliyelerinde, geçen zamana karşı iş aşamaları kayıt edilir.

### 2.14 Olay Tutanağı :



## **DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ**

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 86 / 120

Zaman Tutanağı, Barc Ölçü Raporu ve hazırlık mektuplarındaki bilgilerle çelişmemek şartı ile saptanan veya gerçekleşen olağandışı olayı tüm açıklığı ile hiç bir tereddüde mahal bırakmayacak şekilde ifade etmek üzere düzenlenip, isim, ünvan belirtildikten sonra taraf olan yetkililerce ortaklaşa imzalanan belgedir. Bu belgelerin varlığı, zaman tutanağı



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 87 / 120

	PETROL OFİSİ A.Ş. PROSEDÜRÜ	SERİ NO: 331
TAMAMEN YENİLENMİŞ (X) KISMEN YENİLENMİŞ ( ) DEĞİŞME YOKTUR ( )	Konu DENİZ TANKERİ YÜKLEME VE TAHLYE STANDARDI	SAYFA NO : 3 / 17 YAYINLANMA TARİHİ YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ 08/02/2007
İPTAL ETTİĞİ TALİMAT	FORMLAR 331A,331B,331C,331D,331E,331F,3	DAĞITIM PLANI B,E,F

üzerine konulan not ile belirtilir ve Barc belgeleri ile birlikte armatör tarafından Barc Ulaşım Müdürlüğü'ne gönderilir.

### 2.15 Konşimento (B/L) :

Yükün Barca yüklendiğini ve taşınmak üzere teslim alındığını ispata yarayan, yüklenen yükün durumunu, miktarını belgeleyen ve yükün değerine haiz olan kıymetli evraktır.

### 2.16 İhrakiye Tespit Tutanağı :

Yükleme öncesi ve sonrası, keza tahliye öncesi ve sonrası, Barc planında belirtilen ihrakiye tanklarında Petrol Ofisi, Barc ve varsa gözetim şirketi yetkililerince (Rafinerilerde Rafineri Yetkilisi de dahil) tespit olunan ihrakiye miktarının hacim ve ağırlık olarak kaydedilmesi için kullanılan örneği ekte gösterilmiş belgedir.

### 2.17 (On Board Quantity - OBQ) :

Barcın balast tahliyesini bitirmesinden (yük tanklarına balast alıyorsa) sonra ve yükleme operasyonuna başlamasından önce Barcın yük tankları, ilgili yük devreleri ve pompalarında tespit edilen ve tahliye edilmesi mümkün olmayan her türlü maddeye (Yük, su, slaç ve sediment) denir.

### 2.18 (Remaining On Board - ROB) :

Tahliye operasyonunun tamamlanmasından sonra Barcın yük tankları, ilgili yük devreleri ve pompalarında tespit edilen her türlü maddeye (Yük, su, slaç ve sediment) denir.

### 2.19 Slaç / Rezidü :

Yükleme öncesi veya tahliye sonrasında Barc tanklarında tespit edilen ve pompalar vasıtasıyla tahliyesi yapılamayan yük kalıntılarına denir.

### 2.20 Store :

Ağırlığı kesin olarak bilinmeyen Barcdaki malzeme vs. dir.

### 2.21 Ballast :

Bir Barcın, dengesini güvenilir hale getirmek, yada tam verim alabilmek maksadıyla pervaneyi iyice suya batırmak için Barca alınan safra mahiyetindeki deniz suyudur.

### 2.22 Ullage (Boşluk Ölçüsü) :



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
88 / 120

Barclerin tank boşluk ölçüsü olup, tankta bulunan ürün seviyesi ile ullage kapağı üst yüzü arasında kalan boşluktur.

2.23 Ullage Kapağı :

Barc tanklarında ölçülerin alındığı yerdir.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 89 / 120

	PETROL OFİSİ A.Ş. PROSEDÜRÜ	SERİ NO: 331
TAMAMEN YENİLENMİŞ (X) KISMEN YENİLENMİŞ ( ) DEĞİŞME YOKTUR ( )	Konu  DENİZ TANKERİ YÜKLEME VE TAHLYE STANDARDI	SAYFA NO : 4 / 17  YAYINLANMA TARİHİ  YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ 08/02/2007
İPTAL ETTİĞİ TALİMAT	FORMLAR  331A,331B,331C,331D,331E,331F,3	DAĞITIM PLANI B,E,F

### 2.24 Kalibrasyon cetveli :

Barc tankları için boşluk ölçüsüne karşı sıvı hacmini gösteren tablolardır; uluslararası geçerliliği olan ve Petrol Ofisi tarafından kabul edilen bir kuruluşca hazırlanmış olan kalibrasyon cetvelleri armatör tarafından Barc Ulaşım Müdürlüğü'ne verilir. Barc Ulaşım Müdürlüğü kalibrasyon cetvellerini ve beraberinde Barc planlarını bir takım halinde tasdikler ve tasdikli bir takımı Barcda kullanılmak üzere Barc armatörüne iade eder.

### 2.25 Kollektör :

Toplayıcı ve dağıtıcı valf merkezidir.

### 2.26 Pig ve Pig Operasyonu :

Yükleme ve tahliye işlemi sırasında ya da sonunda sahil boru hattında kalan ürünün itilmesi amacıyla kullanılan sert plastik ya da sentetik esaslı bir maddeden mamul konik biçimli parçaya Pig; bu parça kullanılarak yapılan, boru hattındaki ürünün itilmesi (basılması) işlemine -Pig Operasyonu- adı verilir. Pig Operasyonu yapılırken Pig -Pig kovani- tabir edilen özel bölümden boru hattına yerleştirilir. Arkasından basınçlı azot, hava veya yakıt basılarak -Pig-in boru hattı içerisinde ilerlemesi sağlanır. Bu ilerleme esnasında, Pig boru hattı içerisindeki ürünü sıyrarak iter.

### 2.27 Yoğunluk :

Belirli bir sıcaklıkta (15°C) birim hacimdeki sıvının kütlesidir. (kg/lt veya g/cm<sup>3</sup>)

### 2.28 Hazırlık Mektubu :

Barcın limana varışını ve her bakımdan yükleme / tahliye için hazır olduğunu beyan eden ihbar mektubudur. Hazırlık mektubu tatil günleri dahil, günün her saatinde verilebilir.

Yükleme/tahliye yeri temsilcisi, (Rafinerilerde POAŞ İrtibat Müdürlüğü Yetkilileri) hazırlık mektubunu alınış gün ve saati, keza isim ve ünvanını belirtip, imzalayarak kabul eder. Eğer hazırlık mektubu, Barcın üst paragrafta belirtilen durumu sağlanmadan verilmişse, yükleme yeri temsilcisi, hazırlık mektubunda bu durumu belirterek, Barc yetkilisinin de imzasını alır. Bu mümkün olmadığı halde, hazırlık mektubuna, imzadan imtina edildiği yolunda şerh koyarak kendisi imzalar. Aynı şerhi Zaman Çizelgesi'ne kayıt eder. Barcın üst paragrafta belirtilen duruma gelmesinden sonra, durumu, gün ve saat belirterek, mektubuna kaydeder.

### 2.29 Barc / Sahil Emniyet Kontrol Listesi :

Uluslararası bir tanker ve terminal emniyet kılavuzu olan ISGOTT uyarınca, yükleme veya tahliye ameliyesi yapacak olan Barc ve söz konusu yükleme veya tahliye yeri yetkililerince yük operasyonuna başlanmasından



## **DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ**

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 90 / 120

evvel kontrol edilmesi gereken hususları ihtiva eden ve Barc ile terminal yetkililerinin beraberce doldurdıkları listedir. Konu kontrol listesindeki maddeler gereği şekilde, Barcın terminalde kaldığı süre zarfında kontrol edilir.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 91 / 120

	PETROL OFİSİ A.Ş. PROSEDÜRÜ	SERİ NO: 331
TAMAMEN YENİLENMİŞ (X ) KISMEN YENİLENMİŞ ( )  DEĞİŞME YOKTUR ( )	Konu  DENİZ TANKERİ YÜKLEME VE TAHLYE STANDARDI	SAYFA NO : 5 / 17
		YAYINLANMA TARİHİ
		YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ 08/02/2007
İPTAL ETTİĞİ TALİMAT	FORMLAR  331A,331B,331C,331D.331E,331F,3	DAĞITIM PLANI B,E,F

Oluşabilecek eksiklikler sahil yetkilileri tarafından Barc Ulaşım Müdürlüğü'ne rapor edilir.

### 2.30 Barc Sefer Evrakı :

Barcın yükleme geldiği andan, tahliyeden ayrıldığı zamana kadar geçecek süre zarfında düzenlenmiş tüm belgeleri oluşturur. (Bkz. ve Ekli Fomlar)

### 3. Yükleme ve Tahliyelerde Düzenlenmesi Gereken Form ve Belgeler :

#### A. Yükleme Limanlarında düzenlenen Form ve Belgeler:

- Hazırlık Mektubu
- Zaman Cetveli
- Yükleme Protokolü
- Barc Ölçü Raporları (Barc ve sahil tarafından düzenlenenler)
- Boş Tank Sertifikası
- Yük Raporu, Çıkış Fişi veya Konşimento
- Gözetim firması temsilcisinin düzenlediği evrakların birer kopyası
- Varsa diğer olağan dışı olaylara ait belgeler (Protesto, kaza raporu vs.) i. Barc / Sahil Emniyet Kontrol Listesi j. İhrakiye Tespit Tutanağı

#### B. Tahliye Limanlarında düzenlenen Form ve Belgeler:

- Hazırlık Mektubu
- Zaman Cetveli
- Tahliye Protokolü
- Tahliye Tutanağı
- Barc Ölçü Raporları (Barc tahliye öncesi ve sonrası / sahil tahliye öncesi ve sonrası)
- Boş Tank Sertifikası



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 92 / 120

- g. Sahil Tank Tahliye Raporu
- h. Giriş Fişi
- i. Gözetim firması temsilcisinin düzenlediği evrakların birer kopyası
- j. Varsa diğer olağan dışı olaylara ait belgeler (Protesto, kaza raporu vs.)
- k. Barc / Sahil Emniyet Kontrol Listesi
- l. Pompa Tutanağı (Pumping Log)
- m. İhrakiye Tespit Tutanağı

Yukarıda listelenen belgelerin bir nüshası Barcda ve bir nüshası da ilgili Tesisat/Depo Müdürlüklerinde muhafaza edilir. Konu seferde eksiklik olduğu takdirde sefere ait tüm evraklar, ilgili Tesisat/Depo tarafından yukarıdaki sıraya uygun olarak dosyalanır, eksiklik ve oluşmasına ilişkin sebepleri açıklayan bir rapor ile birlikte en kısa sürede Tesisat/Depo Müdürlüklerince Barc Ulaşım Müdürlüğü'ne gönderilir. Eksiklikle ilgili düzenlenecek olan rapor, birden fazla tahliye limanı olması halinde son tahliye limanı yetkililerince, diğer tahliye limanı bilgi ve görüşleri alınarak hazırlanacaktır. Gözetim firması da eksikliğin





## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 93 / 120

	PETROL OFİSİ A.Ş. PROSEDÜRÜ	SERİ NO: 331
TAMAMEN YENİLENMİŞ (X) KISMEN YENİLENMİŞ ( ) DEĞİŞME YOKTUR ( )	Konu  DENİZ TANKERİ YÜKLEME VE TAHLİYE STANDARDI	SAYFA NO : 6 / 17  YAYINLANMA TARİHİ  YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ 08/02/2007
İPTAL ETTİĞİ TALİMAT	FORMLAR  331A,331B,331C,331D,331E,331F,3	DAĞITIM PLANI B,E,F

oluşmasına dair raporunu en kısa sürede Barc Ulaşım Müdürlüğü'ne iletacaktır. Aynı şekilde, Barc kaptanı da seferde fire oluşması halinde kendisinin hazırlayacağı bir "Kaptan Raporu"nu sefer evraklarına ilave edecek ve Barc Ulaşım Müdürlüğü'ne ulaştırılmasını temin edecektir.

Armatör, sefer evraklarına ilaveten Barc tarafından sefer bitiminde düzenlenecek olan sefer özeti, makina akaryakıt sarfiyat tablosu ve kötü havayı belgeleyen hava raporlarından oluşan bir dosyayı yukarıdaki sıraya bağlı kalarak seferin bitimini müteakip Barc Ulaşım Müdürlüğü'ne en kısa sürede ulaştırır. Barc Ulaşım Müdürlüğü armatör tarafından ibraz edilen belgeleri her yönden inceler, gerektiğinde Tesisat/Depo Müdürlüklerinden gelen evraklarla karşılaştırır. Eksik veya çelişkili olarak doldurulmuş evraklar olması halinde, Petrol Ofisi elemanlarınca, bu elemanların bulunmadığı operasyonlarda ise gözetim firması elemanlarınca kaydedilmiş bilgileri dikkate alarak hesaplarını yapar.

Yük raporundaki (konşimento, fatura vs.) miktar ile tahliye yapılan Tesisat ve/veya Depo'nun tank tahliye raporundaki (giriş fişi) miktarı karşılaştırılır. Kira mukavelelerinde, yakıt cinsleri itibarı ile belirlenmiş yol firesini aşan miktarda eksiklikler oluştuğu takdirde, eksiklik oluşan sefere ait evraklar varsa gözetim firmasının raporları ile birlikte Barc Ulaşım Müdürlüğü'nde oluşturulan teknik heyet tarafından incelenir. Sefer ve eksiklikle ilgili nihai işlem raporda belirtilen hususlara göre yapılır. İnceleme neticesinde raporda eksikliğin Barc ve/veya Barc personelinin hatasından kaynaklandığı kanaatine varılması halinde ürün bedeli armatörden tahsil edilir. Eksiklik kesintileri tahliyenin bittiği tarih itibarı ile petrol ürünleri için İzmit Rafineri, madeni yağ için Aliğa Rafineri, MEG içirse Petkim Aliğa gümrüklü satış fiyatı üzerinden yapılır.

Günün ihtiyaçlarına göre yapılan spot seferlerde; eksiklik değerlendirmesi, standartla birlikte ve spot mukavelede belirtildiği şekilde yapılır.

Tespit olunan fazla tahliyelerden armatör herhangi bir hak talep edemez. Navlun faturası yük raporu üzerinden hesaplanır. Barc tanklarında kalan ve tespit edilen slaç müteakip seferde tahliye edilir. Tahliye edilemezse takibe alınır. Slaç miktarında POAŞ aleyhine meydana gelecek değişikliklerin bedeli değişikliğin olduğu tarihte Barcda taşınan ürünün İzmit Rafineri gümrüklü satış fiyatı üzerinden armatörden tahsil edilir. (Kira giriş ve çıkışlarında Barcda tespit edilen slaç ayrıca değerlendirilir.)

#### 4. Yükleme :

##### 4.1 Yüklemede Görev Alacak Yetkililer :

Rafineriden yüklenecek olan Barc için; Rafineri yetkilisi, Barc yetkilisi, POAŞ Rafineri İrtibat Müdürlüğü ve/veya gözetim firması yetkilisidir. POAŞ Tesisat/Deposundan



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 94 / 120

	PETROL OFİSİ A.Ş. PROSEDÜRÜ	SERİ NO: 331
TAMAMEN YENİLENMİŞ (X ) KISMEN YENİLENMİŞ ( ) DEĞİŞME YOKTUR ( )	Konu DENİZ TANKERİ YÜKLEME VE TAHLİYE STANDARDI	SAYFA NO : 7 / 17 YAYINLANMA TARİHİ YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ 08/02/2007
İPTAL ETTİĞİ TALİMAT	FORMLAR 331A,331B,331C,331D.331E,331F,3	DAĞITIM PLANI B,E,F

yüklenecek Barc için Barc yetkilisi, POAŞ Tesisat/Depo yetkilisi ve gözetim firması yetkilisidir.

#### 4.2 Yüklemeden Önce Barc Ulaşım Müdürlüğü'nce Yapılması Gerekenler :

- Sevkiyat planı dahilinde, yükleme yerinde bulunacak Barcın adını ve tahmini varış zamanını (ETA) yüklemenin yapılacağı Tesisat/Depo Müdürlüğüne, Rafineri İrtibat Müdürlüğüne, gözetim firmasına, ilgili acentalara ve İkmal Müdürlüğüne teyiden bildirir.
- Planlama dahilinde, belirlenen yükü taşıyacak olan Barclere, yük, yükleme ve tahliye limanları ile ilgili ve şartlara bağlı olarak gerekli olabilecek diğer talimatları iletir ve programa uygun hareketlerini sağlamak üzere takip eder.
- Barcın yükleme/tahliye yerinde bulunamaması, sevkiyatın plan dahilinde yapılamaması halinde, gerekli sevkiyat planı revizyonunu, İkmal Müdürlüğü ile birlikte yapar. Yeni Barcın adını veya "ETA" değişikliğini, yükleme / tahliyenin yapılacağı Rafineri İrtibat Müdürlüğü'ne, ilgil acentalara ve Tesisat / Depo Müdürlüğüne bildirir. Barcın sevkiyat planı dahilinde yükleme/tahliye yerinde zamanında bulunamamasının nedenlerini de ayrıca İkmal Müdürlüğü'ne bildirir.

#### 4.3 Yüklemeden Önce Barc Tarafından Yapılması Gerekenler :

- ETA'sını, (48-24-12) saat önceden yükleme yerine, acentaya ve Barc Ulaşım Müdürlüğü'ne bildirir.
- Tanklarını ve yük devrelerini yüklenecek yükün cins ve evsafına uygun şekilde hazırlar.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 95 / 120

	PETROL OFİSİ A.Ş. PROSEDÜRÜ	SERİ NO: 331
TAMAMEN YENİLENMİŞ (X ) KISMEN YENİLENMİŞ ( )  DEĞİŞME YOKTUR ( )	Konu  DENİZ TANKERİ YÜKLEME VE TAHLİYE STANDARDI	SAYFA NO : 5 / 17
		YAYINLANMA TARİHİ
		YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ 08/02/2007
İPTAL ETTİĞİ TALİMAT	FORMLAR  331A,331B,331C,331D.331E,331F,3	DAĞITIM PLANI B,E,F

Oluşabilecek eksiklikler sahil yetkilileri tarafından Barc Ulaşım Müdürlüğü'ne rapor edilir.

### 2.30 Barc Sefer Evrakı :

Barcın yükleme geldiği andan, tahliyeden ayrıldığı zamana kadar geçecek süre zarfında düzenlenmiş tüm belgeleri oluşturur. (Bkz. ve Ekli Fomlar)

### 3. Yükleme ve Tahliyelerde Düzenlenmesi Gereken Form ve Belgeler :

#### A. Yükleme Limanlarında düzenlenen Form ve Belgeler:

- Hazırlık Mektubu
- Zaman Cetveli
- Yükleme Protokolü
- Barc Ölçü Raporları (Barc ve sahil tarafından düzenlenenler)
- Boş Tank Sertifikası
- Yük Raporu, Çıkış Fişi veya Konşimento
- Gözetim firması temsilcisinin düzenlediği evrakların birer kopyası
- Varsa diğer olağan dışı olaylara ait belgeler (Protesto, kaza raporu vs.) i. Barc / Sahil Emniyet Kontrol Listesi j. İhrakiye Tespit Tutanağı

#### B. Tahliye Limanlarında düzenlenen Form ve Belgeler:

- Hazırlık Mektubu
- Zaman Cetveli
- Tahliye Protokolü
- Tahliye Tutanağı
- Barc Ölçü Raporları (Barc tahliye öncesi ve sonrası / sahil tahliye öncesi ve sonrası)
- Boş Tank Sertifikası



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
96 / 120

- g. Sahil Tank Tahliye Raporu
- h. Giriş Fişi
- i. Gözetim firması temsilcisinin düzenlediği evrakların birer kopyası
- j. Varsa diğer olağan dışı olaylara ait belgeler (Protesto, kaza raporu vs.)
- k. Barc / Sahil Emniyet Kontrol Listesi
- l. Pompa Tutanağı (Pumping Log)
- m. İhrakiye Tespit Tutanağı

Yukarıda listelenen belgelerin bir nüshası Barcda ve bir nüshası da ilgili Tesisat/Depo Müdürlüklerinde muhafaza edilir. Konu seferde eksiklik olduğu takdirde sefere ait tüm evraklar, ilgili Tesisat/Depo tarafından yukarıdaki sıraya uygun olarak dosyalanır, eksiklik ve oluşmasına ilişkin sebepleri açıklayan bir rapor ile birlikte en kısa sürede Tesisat/Depo Müdürlüklerince Barc Ulaşım Müdürlüğü'ne gönderilir. Eksiklikle ilgili düzenlenecek olan rapor, birden fazla tahliye limanı olması halinde son tahliye limanı yetkililerince, diğer tahliye limanı bilgi ve görüşleri alınarak hazırlanacaktır. Gözetim firması da eksikliğin



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 97 / 120

	PETROL OFİSİ A.Ş. PROSEDÜRÜ	SERİ NO: 331
TAMAMEN YENİLENMİŞ (X) KISMEN YENİLENMİŞ ( ) DEĞİŞME YOKTUR ( )	Konu DENİZ TANKERİ YÜKLEME VE TAHLİYE STANDARDI	SAYFA NO : 6 / 17 YAYINLANMA TARİHİ YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ 08/02/2007
İPTAL ETTİĞİ TALİMAT	FORMLAR 331A,331B,331C,331D,331E,331F,3	DAĞITIM PLANI B,E,F

oluşmasına dair raporunu en kısa sürede Barc Ulaşım Müdürlüğü'ne iletacaktır. Aynı şekilde, Barc kaptanı da seferde fire oluşması halinde kendisinin hazırlayacağı bir "Kaptan Raporu"nu sefer evraklarına ilave edecek ve Barc Ulaşım Müdürlüğü'ne ulaştırılmasını temin edecektir.

Armatör, sefer evraklarına ilaveten Barc tarafından sefer bitiminde düzenlenecek olan sefer özeti, makina akaryakıt sarfiyat tablosu ve kötü havayı belgeleyen hava raporlarından oluşan bir dosyayı yukarıdaki sıraya bağlı kalarak seferin bitimini müteakip Barc Ulaşım Müdürlüğü'ne en kısa sürede ulaştırır. Barc Ulaşım Müdürlüğü armatör tarafından ibraz edilen belgeleri her yönden inceler, gerektiğinde Tesisat/Depo Müdürlüklerinden gelen evraklarla karşılaştırır. Eksik veya çelişkili olarak doldurulmuş evraklar olması halinde, Petrol Ofisi elemanlarınca, bu elemanların bulunmadığı operasyonlarda ise gözetim firması elemanlarınca kaydedilmiş bilgileri dikkate alarak hesaplarını yapar.

Yük raporundaki (konşimento, fatura vs.) miktar ile tahliye yapılan Tesisat ve/veya Depo'nun tank tahliye raporundaki (giriş fişi) miktarı karşılaştırılır. Kira mukavelelerinde, yakıt cinsleri itibarı ile belirlenmiş yol firesini aşan miktarda eksiklikler oluştuğu takdirde, eksiklik oluşan sefere ait evraklar varsa gözetim firmasının raporları ile birlikte Barc Ulaşım Müdürlüğü'nde oluşturulan teknik heyet tarafından incelenir. Sefer ve eksiklikle ilgili nihai işlem raporda belirtilen hususlara göre yapılır. İnceleme neticesinde raporda eksikliğin Barc ve/veya Barc personelinin hatasından kaynaklandığı kanaatine varılması halinde ürün bedeli armatörden tahsil edilir. Eksiklik kesintileri tahliyenin bittiği tarih itibarı ile petrol ürünleri için İzmit Rafineri, madeni yağ için Aliğa Rafineri, MEG içirse Petkim Aliğa gümrüklü satış fiyatı üzerinden yapılır.

Günün ihtiyaçlarına göre yapılan spot seferlerde; eksiklik değerlendirmesi, standartla birlikte ve spot mukavelede belirtildiği şekilde yapılır.

Tespit olunan fazla tahliyelerden armatör herhangi bir hak talep edemez. Navlun faturası yük raporu üzerinden hesaplanır. Barc tanklarında kalan ve tespit edilen slaç müteakip seferde tahliye edilir. Tahliye edilemezse takibe alınır. Slaç miktarında POAŞ aleyhine meydana gelecek değişikliklerin bedeli değişikliğin olduğu tarihte Barcda taşınan ürünün İzmit Rafineri gümrüklü satış fiyatı üzerinden armatörden tahsil edilir. (Kira giriş ve çıkışlarında Barcda tespit edilen slaç ayrıca değerlendirilir.)

#### 4. Yükleme :

##### 4.1 Yüklemede Görev Alacak Yetkililer :

Rafineriden yüklenecek olan Barc için; Rafineri yetkilisi, Barc yetkilisi, POAŞ Rafineri İrtibat Müdürlüğü ve/veya gözetim firması yetkilisidir. POAŞ Tesisat/Deposundan



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 98 / 120

	PETROL OFİSİ A.Ş. PROSEDÜRÜ	SERİ NO: 331
TAMAMEN YENİLENMİŞ (X ) KISMEN YENİLENMİŞ ( ) DEĞİŞME YOKTUR ( )	Konu  DENİZ TANKERİ YÜKLEME VE TAHLİYE STANDARDI	SAYFA NO : 7 / 17  YAYINLANMA TARİHİ  YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ 08/02/2007
İPTAL ETTİĞİ TALİMAT	FORMLAR  331A,331B,331C,331D.331E,331F,3	DAĞITIM PLANI B,E,F

yüklenecek Barc için Barc yetkilisi, POAŞ Tesisat/Depo yetkilisi ve gözetim firması yetkilisidir.

#### 4.2 Yüklemeden Önce Barc Ulaşım Müdürlüğü'nce Yapılması Gerekenler :

- Sevkiyat planı dahilinde, yükleme yerinde bulunacak Barcın adını ve tahmini varış zamanını (ETA) yüklemenin yapılacağı Tesisat/Depo Müdürlüğüne, Rafineri İrtibat Müdürlüğüne, gözetim firmasına, ilgili acentalara ve İkmal Müdürlüğüne teyiden bildirir.
- Planlama dahilinde, belirlenen yükü taşıyacak olan Barclere, yük, yükleme ve tahliye limanları ile ilgili ve şartlara bağlı olarak gerekli olabilecek diğer talimatları iletir ve programa uygun hareketlerini sağlamak üzere takip eder.
- Barcın yükleme/tahliye yerinde bulunamaması, sevkiyatın plan dahilinde yapılamaması halinde, gerekli sevkiyat planı revizyonunu, İkmal Müdürlüğü ile birlikte yapar. Yeni Barcın adını veya "ETA" değişikliğini, yükleme / tahliyenin yapılacağı Rafineri İrtibat Müdürlüğü'ne, ilgil acentalara ve Tesisat / Depo Müdürlüğüne bildirir. Barcın sevkiyat planı dahilinde yükleme/tahliye yerinde zamanında bulunamamasının nedenlerini de ayrıca İkmal Müdürlüğü'ne bildirir.

#### 4.3 Yüklemeden Önce Barc Tarafından Yapılması Gerekenler :

- ETA'sını, (48-24-12) saat önceden yükleme yerine, acentaya ve Barc Ulaşım Müdürlüğü'ne bildirir.
- Tanklarını ve yük devrelerini yüklenecek yükün cins ve evsafına uygun şekilde hazırlar.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 99 / 120

	PETROL OFİSİ A.Ş. PROSEDÜRÜ	SERİ NO: 331
TAMAMEN YENİLENMİŞ ( ) KISMEN YENİLENMİŞ ( X )  DEĞİŞME YOKTUR ( )	Konu  DENİZ TANKERİ YÜKLEME VE TAHLİYE STANDARDI	SAYFA NO : 8 / 17  YAYINLANMA TARİHİ  YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ 27/05/2002
İPTAL ETTİĞİ TALİMAT 08/03/2002'DE YAYINLANAN 8/17 DEĞİŞMİŞTİR.	FORMLAR  P-1429,P-1429/A,P-1429/B,  P-1429/C,P-1429/D,P-1429/E,	DAĞITIM PLANI B,E,F

c. Barc seferini yapabilmesi için gerekli ihrakiyesini yükleme limanına varışından önce hafta içi günlerde ve en geç saat 1200'a kadar POAŞ yetkililerinden yazılı olarak talep eder.

#### 4.4 Yüklemeden Önce POAŞ Tesisat ve Depo Müdürlükleri'nce Yapılması Gerekenler :

- İkmal Müdürlüğü veya Barc Ulaşım Müdürlüğünce verilecek talimat üzerine Barca yüklenecek ürünün Barcın varacağı zamanda hazırlanmasını sağlar.
- Yükleme için gelen POAŞ mülkü, Time - Charter, sefer esasına göre veya spot olarak kiralanan tankerleri Tesisat/Depo'ya gelişinden yüklemeye alınmasına kadar takip eder.
- Barcın zamanında yükleme mahalline alınması için gerekli önlemleri alır.
- Yükleme emrinin çıkmasını müteakip, yüklenecek ürünün nakliyat sigortasını yaptırır. Öte yandan ürünün bedeli sadece USD. 7.000.000.-'u geçmesi halinde sevkiyatı yapan birim Barc hareket etmeden önce sigorta şirketine geçici sigorta teklifi adı altında sigorta bildirimini yaparak sigorta şirketini uyarır, Barcın hareketini müteakip, geçici sigorta teklifini ilgi koyarak önceki teklifini kesin sigortaya çevirir.
- Yüklemeye başlamadan önce gözetim firması ve POAŞ yetkilisi ile birlikte Barca yükleme yapılacak tankta varsa tanktaki su ölçüsü, yakıt ölçüsü, tank sıcaklığı, hidrometre yoğunluğu ve sıcaklığı verileri dikkate alınarak tanktaki yakıtın 15oC'daki yoğunluğu ve beyaz üründe net m3 cinsinden, siyah üründe kg olarak miktarı bulunacak ve yük raporuna kayıt edilecektir.
- Yükleme yapılan sahil tankından iki şişe şahit numune alınıp mühürlenir ve etiketlenir. Etiketle yakıtın cinsi, yükleme yapılan tankın numarası, tarih ve hangi Barca yüklendiği belirtilerek, POAŞ ve gözetim firması yetkilisince imzalanır. Bu numunelerden bir adedi yüklemenin yapıldığı Tesisat veya Depo'da muhafaza edilir. Diğer numune ise tahliye limanına götürülmek üzere Barc yetkilisine teslim edilir.

#### 4.5 Yüklemeden Önce (Rafinerilerde) İrtibat Müdürlüğü'nce ve varsa Gözetim Firması'nca Yapılması Gerekenler :

- İkmal Müdürlüğü veya Barc Ulaşım Müdürlüğünce verilecek talimat üzerine Barca yüklenecek ürünün cinsi, miktarı ile Barcın rafineriye varacağı zaman, yükleme sırası hususunda rafinerinin ilgili servisleriyle temasa geçerek, yüklenecek ürünün öncelikle hazırlanmasını sağlar.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 100 / 120

	PETROL OFİSİ A.Ş. PROSEDÜRÜ	SERİ NO: 331
TAMAMEN YENİLENMİŞ ( ) KISMEN YENİLENMİŞ (X ) DEĞİŞME YOKTUR ( )	Konu  DENİZ TANKERİ YÜKLEME VE TAHLİYE STANDARDI	SAYFA NO : 9 / 17 YAYINLANMA TARİHİ YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ 27/05/2002
İPTAL ETTİĞİ TALİMAT 08/03/2002'DE YAYINLANAN 9/17 DEĞİŞMİŞTİR.	FORMALAR  331A,331B,331C,331D.331E,331F,3	DAĞITIM PLANI B,E,F

b. Yükleme için gelen POAŞ mülkü, Time - Charter, sefer esasına göre veya spot olarak kiralanmış tankerleri üniteye gelişinden yüklemeye alınmasına kadar takip eder ve yükleme planlamasında aksama olmaması için gerekli işlemleri yapar.

c. Barcın zamanında yükleme mahalline alınması için gerekli önlemleri alır.

d. Yükleme emrinin çıkmasını müteakip, yüklenecek ürünün nakliyat sigortasını yaptırır.

Öte yandan ürünün bedeli sadece USD. 7.000.000.-'u geçmesi halinde sevkiyatı yapan birim Barc hareket etmeden önce sigorta şirketine geçici sigorta teklifi adı altında sigorta bildirimini yaparak sigorta şirketini uyarır, Barcın hareketini müteakip, geçici sigorta teklifini ilgi koyarak önceki teklifini kesin sigortaya çevirir.

e. Gözetim firmasınca yükleme yapılacak tanktaki ürüne ait full - test raporu rafineriden

mutlaka istenecek ve Rafineri Garanti Şartnamesi'ne uygunluğu yönünden kontrol edilecektir. Yakıtın garanti şartnamesine uygun bulunmaması halinde İkmal Müdürlüğü anında haberdar edilecektir.

f. Yüklemeye başlamadan önce gözetim firması yetkilisi ve/veya POAŞ ve Rafineri temsilcisi ile birlikte, Barca yükleme yapılacak tanktaki su ölçüsü, yakıt ölçüsü, tank sıcaklığı, hidrometre yoğunluğu ve sıcaklığı verilerini dikkate alarak tanktaki yakıtın 150 C'daki yoğunluğu ve beyaz üründe net m3 cinsinden, siyah üründe kg olarak miktarı bulunacak ve tespitler yük raporuna kayıt edilecektir.

g. Yükleme yapılan tanktan iki şişe şahit numune alınıp mühürlenir ve etiketlenir. Etiketle yakıtın cinsi, yükleme yapılan tankın numarası, tarih ve hangi Barca yüklendiği yazılarak, rafineri, POAŞ ve gözetim firması yetkilisince imzalanır. Bu numunelerden bir adedi Rafineri İrtibat Müdürlüğü'nce muhafaza edilir. Diğer numune ise tahliye ünitesine götürülmek üzere Barc yetkilisine teslim edilir.

#### 4.6 Yükleme Öncesinde Birlikte Yapılması Gerekenler :

a. Yük İşlem Hazırlığı Toplantısı: Yükleme başlamadan önce yüklemede görevli Barc yetkilileri, sahil yetkilileri ve varsa gözetim firması kargo sürveyörü bir araya gelerek yüklemenin hangi şartlarla yapılacağı konusunda anlaşmaya varırlar. Bu toplantı sırasında yüklemede görev alacak kişilerin listelenmesi, görev dağılımının yapılması, yük planı, birden fazla ürün söz konusu ise yükleme sırası, Barc Sahil Emniyet Kontrol Listesi gereklerinin yerine gelip gelmediği, yükleme basıncı ve saatte yüklenecek yük miktarı, sahil terminal haberleşme şartları ve yapılacak yükleme operasyonunun gerektirebileceği her türlü ameliye görüşülerek üzerinde fikir birliğine varılır.





## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 101 / 120

	PETROL OFİSİ A.Ş. PROSEDÜRÜ	SERİ NO: 331
TAMAMEN YENİLENMİŞ (X ) KISMEN YENİLENMİŞ ( ) DEĞİŞME YOKTUR ( )	Konu DENİZ TANKERİ YÜKLEME VE TAHLİYE STANDARDI	SAYFA NO : 10 / 17 YAYINLANMA TARİHİ YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ 08/02/2007
İPTAL ETTİĞİ TALİMAT	FORMLAR 331A,331B,331C,331D.331E,331F,3	DAĞITIM PLANI B,E,F

Bu görüşmede Barc yetkilisi tarafından hazırlanarak imzalanmış bir yük planı ile hazırlık mektubu yükleme yeri temsilcisine verilmelidir.

b. Barcın bütün tankları kontrol edilerek yüklemeye hazır olduğu, Barcın yükleme öncesinde bütün tanklarının boş, süzdürülmüş, kuru ve tank içerisinde yüklenecek ürünün niteliğini bozacak herhangi bir madde ya da bakiye olmadığını belirleyen boş tank sertifikası, POAŞ temsilcisi, varsa gözetim firması kargo sörveyörü ve Barc kaptanlığınca tanzim edilip, isim ve ünvan belirtildikten sonra imzalanır.

c. Yükleme öncesinde, POAŞ ,gözetim firması ve Barc yetkililerince ihrakiye tanklarındaki yakıt tespit edilir ve ihrakiye tespit tutanağına kaydedilir.

#### 4.7 Yüklemede ve Sonrasında POAŞ Tesisat Ve Depolarında Yapılacak İşlemler :

Barca yükleme yapılan tanktan, Barca yüklenen dışında hiç bir şekilde yakıt çıkışına izin verilmeyecek ve yükleme süresince kontrolünün yapılması sağlanacaktır. Ancak, özel durumlarda yükleme yapılan tanktan yükleme esnasında transfer yapılması ya da yakıt verilmesi mecburiyetinde kalınması halinde bu durum sebep açıklanmak suretiyle tutanak altına alınacak ve Barc ölçülerine göre tespit edilen yakıt yüklemeye esas kabul edilecektir. Bu durumda Barc ölçülerine göre düzenlenecek olan yükleme evrakında, Barcın son on seferine göre hesaplanacak olan VEF figürünün uygulanması ile bulunan değer esas alınacaktır

Yükleme sonunda açılışa olduğu gibi, Barca yükleme yapılan tanktaki su ölçüsü, yakıt ölçüsü, tank sıcaklığı, hidrometre yoğunluğu ve sıcaklığı tespit edilecek ve bu ölçülere göre tankta kalan ürünün, beyaz üründe net m3 cinsinden, siyah üründe kg olarak miktarı bulunacak ve tespitler yük raporuna kayıt edilecektir.

Yüklemeden önce ve sonra, Ünite tankında bulunan ürün miktarları farkının Barcda tespit edilecek ürün miktarı ile mutabakatı sağlanacaktır. Birden fazla ürün yüklemelerinde mutabakatın sağlanmasında, Yakıt cinslerine göre Barcda belirlenen yük miktarının, yük raporunda kayıtlı miktarla karşılaştırılması yapılır. Bu karşılaştırmada, yakıt cinsleri itibariyle farklılık olduğunun görülmesi halinde, farklılığın sebebi araştırılacak, eğer ürün karışımından kaynaklanıyor ise ürün evsaflarının bozulmadığının tespiti şartı ile karşılaştırma bu kez toplam yakıt miktarı üzerinden yapılacaktır.

4. Toplam miktarlar üzerinden yapılacak bu karşılaştırmada Barcın en son yapmış olduğu 10 seferine ait tecrübe faktörü ( Yükleme Barc miktarı / Yükleme ünitesi miktarı = VEF ) değeri dikkate alınacaktır. Yükleme sonunda VEF uygulanmış GEMİ miktarları ile konşimento miktarları arasında %0,1'i aşan bir farklılık olmadığı takdirde mutabakat sağlanmış kabul edilecektir. Farklılık olduğu takdirde, GEMİ Kaptan'ı ve tayin edilmiş



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 102 / 120

	PETROL OFİSİ A.Ş. PROSEDÜRÜ	SERİ NO: 331
TAMAMEN YENİLENMİŞ (X ) KISMEN YENİLENMİŞ ( ) DEĞİŞME YOKTUR ( )	Konu DENİZ TANKERİ YÜKLEME VE TAHLİYE STANDARDI	SAYFA NO : 11 / 17 YAYINLANMA TARİHİ YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ 08/02/2007
İPTAL ETTİĞİ TALİMAT	FORMLAR 331A,331B,331C,331D.331E,331F,3	DAĞITIM PLANI B,E,F

ise gözetim şirketi sürveyörü Tesisat/Depo yetkilileri müştereken farklılığın giderilmesi için gerekli teşebbüslerde bulunacaklardır. Farklılık giderilemez ise durum sefer evrakları üzerinde sebebi ile birlikte açık ve net olarak belirtilecektir.

5. Madde 4.4. (d)' de belirtilen geçici sigortaya esas miktarı, kat'ı sigorta için tespit edilen ve mutabık kalınan miktar üzerinden POAŞ yükleme ünitesince yeniden sigortaya bildirilir.

#### 4.8 Yüklemede ve Sonrasında Rafinerilerde Yapılması Gerekenler :

a. Yüklemede, manifold numunesi alındıktan sonra, her bir yük cinsine geçişte bu yük için ayrılan Barc yük tanklarının valfleri seviye tutulması maksadıyla açılır ve tanklardaki yük iskandili 30-50 cm civarına geldiğinde, yükleme stop edilerek söz konusu tanklardan numune (Başlangıç Numunesi) alınır. Alınan numunenin analizinin yapılması ile ürünün istenen özelliklere haiz olduğu teyit edildikten sonra yüklemeye devam edilir. Ürünün istenen özelliklere haiz olmadığının tespit edilmesi halinde, yükleme tamamen durdurulur, gerekli girişimleri rafineri nezdinde yapmak üzere İkmal Müdürlüğü en seri şekilde haberdar edilir.

b. Yükleme sonunda açılışa olduğu gibi, sahil tankındaki su ölçüsü, yakıt ölçüsü, tank sıcaklığı, hidrometre yoğunluğu ve sıcaklığı, tespit edilecek ve bu ölçülere göre tankta kalan ürünün, beyaz üründe net m3 cinsinden, siyah üründe kg olarak miktarı bulunacak ve tespitler yük raporuna kayıt edilecektir.

c. Yüklemeden önce ve sonra, Ünite tankında bulunan ürün miktarları farkının Barcda tespit edilecek ürün miktarı ile mutabakatı sağlanacaktır. Birden fazla ürün yüklemelerinde mutabakatın sağlanmasında, Yakıt cinslerine göre Barcda belirlenen yük miktarının, yük raporunda kayıtlı miktarla karşılaştırılması yapılır. Bu karşılaştırmada, ürün cinsleri itibarıyla farklılık olduğunun görülmesi halinde, (farklılığın sebebi araştırılacak, eğer ürün karışımından kaynaklanıyor ise ürün evsaflarının bozulmadığının tespiti şartı ile) karşılaştırma bu kez toplam ürün miktarı üzerinden yapılacaktır.

d. Toplam miktarlar üzerinden yapılacak bu karşılaştırmada Barcın en son yapmış olduğu 10 seferine ait tecrübe faktörü ( Yükleme Barc miktarı / Yükleme ünitesi miktarı = VEF ) değeri dikkate alınacaktır. Yükleme sonunda VEF uygulanmış GEMİ miktarları ile konşimento miktarları arasında %0,1'i aşan bir farklılık olmadığı takdirde mutabakat sağlanmış kabul edilecektir. Farklılık olduğu takdirde, GEMİ Kaptan'ı, POAŞ temsilcisi ve tayin edilmiş ise gözetim şirketi sürveyörü müştereken rafineri nezdinde farklılığın giderilmesi için gerekli teşebbüslerde bulunacaklar, farklılık giderilemez ise rafineriye



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 103 / 120

	PETROL OFİSİ A.Ş. PROSEDÜRÜ	SERİ NO: 331
TAMAMEN YENİLENMİŞ (X ) KISMEN YENİLENMİŞ ( ) DEĞİŞME YOKTUR ( )	Konu  DENİZ TANKERİ YÜKLEME VE TAHLYE STANDARDI	SAYFA NO : 12 / 17  YAYINLANMA TARİHİ  YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ 08/02/2007
İPTAL ETTİĞİ TALİMAT	FORMLAR  331A,331B,331C,331D,331E,331F,3	DAĞITIM PLANI B,E,F

protesto çekilecek ve fuzuli işgale mahal vermeden Barcın iskeleden hareketi temin edilecektir.

e. Madeniyağ ve MEG yüklemelerinde ayrıca rafineri tankından, yükleme esnasında manifold ağzından ve Barc tanklarından müştereken alınan ikişer şişe numunelerden birer şişesi, laboratuarda tahlile tabi tutulup uygunluğunun sağlanmasını takiben yüklemeye devam olunur. Diğer numuneler, mühürlenip yetkililerce imzalandıktan sonra tahlil raporunun bir sureti ile birlikte tahliye ünitesine götürülmek üzere Barca verilir.

f. Madde 4.5.(d)' de belirtilen geçici sigortaya esas miktarı, kat'ı sigorta için tespit edilen ve mutabık kalınan miktar üzerinden POAŞ Tesisat/Depo Müdürlüğü tarafından yeniden sigortaya bildirilir.

#### 4.9 Yüklemede Ve Sonrasında Barcda Yapılması Gerekenler :

a. Yüklemeden sonra Barcın bütün tanklarının;

Ullage ölçüsü,

Su miktarı,

Tank içi sıcaklığı,

teker teker (tank by tank) alınır. Bu ölçüler esas alınarak, konşimento yoğunluğu ile bütün tanklardaki ürünün miktarı tanklar itibarıyla beyaz üründe m3, siyah üründe kg cinsinden bulunur, hesaplanır ve Barc Ölçü Raporuna kaydedilir.

b. Bu işlemlerden sonra Barcın menhol kapaklarına, pompa dairesinde bulunan tanklara ait valflere ve kinistin valflerine mühür vurulur. Yapılan işlemde, vurulan mühür miktarı zaman çizelgesine yazılır.

c. Yukarıda belirtilen işlemlere ilaveten Barcın kalkışı öncesinde, POAŞ , gözetim firması ve Barc yetkililerince ihrakiye tanklarındaki yakıt tespit edilir ve ihrakiye tespit tutanağına kaydedilir.

#### 5. Tahliye :

##### 5.1 Barc Tahliye Limanına Varmadan Yapılacak İşler :

a. Barc kaptanı, tahliye limanına varmadan 48, 24, 12 saat önce ( seyir süresi 12 saat'ten daha kısa olan mesafelerde ise hareket saatini ve ETA'sını ) ETA'sını, yükünü ve gerekli olabilecek diğer bilgileri en seri



## **DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ**

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 104 / 120

haberleşme aracıyla yazılı olarak bağlı olduğu acentaya ve tahliye ünitesine bildirir. Yakıtı alacak ünite, alınacak ürün



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 105 / 120

	PETROL OFİSİ A.Ş. PROSEDÜRÜ	SERİ NO: 331
TAMAMEN YENİLENMİŞ (X) KISMEN YENİLENMİŞ ( ) DEĞİŞME YOKTUR ( )	Konu DENİZ TANKERİ YÜKLEME VE TAHLİYE STANDARDI	SAYFA NO : 13 / 17 YAYINLANMA TARİHİ YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ 08/02/2007
İPTAL ETTİĞİ TALİMAT	FORMLAR 331A,331B,331C,331D,331E,331F,3	DAĞITIM PLANI B,E,F

cinslerine göre, tanklarını hazırlar, Barcda ve sahil ünitesinde görev alacak personeli belirler.

b. Yabancı menşeli Barclerin gelişinde, Barcda kalacak (görev alacak) personel için, mülki amirlikten izin alınır.

### 5.2 Tahliye Limanına Varışta Barcda Yapılacak İşlemler :

a. Barc tahliye limanına varıp yükünü tahliyeye hazır hale geldikten sonra, hazırlık mektubunu ünitenin görevlendirdiği ekip görevlisine verir. Hazırlık mektubunu kabul eden sorumlu, mektuba alındığı saati, varsa verilmiş ve alınış gün ve saat farklılığını, açıklayarak isim ve ünvanını kaydederek imzalar. Barc tahliyeye hazır değilse, durum nedenleriyle birlikte, hazırlık mektubuna yazılır ve kaptanla birlikte imzalanır.

b. Yük İşlem Hazırlığı Toplantısı: Tahliye başlamadan önce tahliyede görevli Barc yetkilileri, sahil yetkilileri ve varsa yük sömürücü bir araya gelerek tahliyenin hangi şartlarla yapılacağı konusunda anlaşmaya varırlar. Bu toplantı sırasında tahliyede görev alacak kişilerin listelenmesi, görev dağılımının yapılması, birden fazla ürün söz konusu ise tahliye sırası, Barc Sahil Emniyet Kontrol Listesi gereklerinin yerine gelip gelmediği, tahliye basıncı ve saatte tahliye edilecek yük miktarı, sahil terminal haberleşme şartları ve yapılacak tahliye operasyonunun gerektirebileceği her türlü ameliye görüşülerek üzerinde fikir birliğine varılır.

c. Barcda görevlendirilen ekip Barca çıkarak, Barc yetkilisi ile birlikte yüklemeden sonra tatbik edilmiş olan mühürlerin kontrolünü yapar, ihrakiye miktarını, tahliye öncesi ve sonrası tespit edip, ihrakiye tespit tutanağına kayıt eder.

d. Tahliyeden önce Barcın bütün tanklarının ;

-Ullage ölçüsü,

-Su miktarı,

-Tank içi sıcaklığı,

teker teker alınır. Bu ölçüler esas alınarak, konşimento yoğunluğu ile bütün tanklardaki

ürünün miktarı tanklar itibarıyla (tank by tank), beyaz üründe m3 , siyah üründe kg

cinsinden bulunur, hesaplanır ve Barc Ölçü Raporuna kaydedilir.

e. POAŞ, Barc ve gözetim firması yetkilisi nezaretinde yakıt cinslerine göre tüm tanklardan, paçal numune alınır ve ilk kontroller bu numune üzerinde yapılır. Numune



## **DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ**

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon  
Sayfa

6  
106 / 120

üzerinde yapılan kontrollerde spesifikasyon değerlerinde herhangi bir sapmanın görülmesi halinde Barcın beher tankından temiz şişelere ikişer numune alınarak ağızları kapatılıp mühürlenerek etiketlenir. POAŞ ve Barc yetkililerince imzalanır. Bu etikette şu hususların yazılması şarttır.

- Barc ismi,



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 107 / 120

	PETROL OFİSİ A.Ş. PROSEDÜRÜ	SERİ NO: 331
TAMAMEN YENİLENMİŞ (X ) KISMEN YENİLENMİŞ ( ) DEĞİŞME YOKTUR ( )	Konu DENİZ TANKERİ YÜKLEME VE TAHLİYE STANDARDI	SAYFA NO : 14 / 17 YAYINLANMA TARİHİ YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ 08/02/2007
İPTAL ETTİĞİ TALİMAT	FORMLAR 331A,331B,331C,331D,331E,331F,3	DAĞITIM PLANI B,E,F

Tank numarası ( İskele, sancak, merkez olduğu belirtilecek )

Ürünün cinsi,

Numunenin alındığı tarih,

Numuneyi alanın ismi ve görev ünvanı,

Numunenin ne amaçla alındığı,

İmzalayan yetkililerin ad, soyad ve görevi

f. Yakıt cinslerine göre Barc tanklarından alınmış olan bu numunelerin birer adedi gerekli testler yapılmak üzere ünite laboratuvarına teslim edilir. Kullanılmayan diğer numuneler ile yüklenen ürünü temsilen Barcda olan mühürlü numuneler Barc yetkilisinden istenerek birlikte ünite’de muhafaza edilir. Laboratuar incelemeleri de garanti şartnamesi değerlerine göre farklılık olduğunun tespiti halinde, yüklenen ürünü temsil eden şahit numuneler üzerinde gerekli incelemeler yapılır ve durum ikmal Müdürlüğü’ne yazılı olarak bildirilir ve alınacak talimata göre işlem yapılır.

g. Barcın yük ve trim durumu, sahilin tesisat ve tank imkanları dikkate alınarak Barc kaptanı ile birlikte tahliye protokolü hazırlanır. Yakıt cinslerine göre pompajın kaç m3 / saat ya da kg/cm2 olarak yapılacağı belirlenir, mutabık kalınan pompaj kapasitesi karşı basınçta belirtilerek “Tahliye Protokolü” belgesine kaydedilir. Tahliye süresince Barc manifoldu üzerindeki basınç göstergesi her saat başı kontrol edilerek Pompaj tutanağına kaydedilir. Tahliye sırasında bu kapasitenin altına düşüldüğünde gerçekleşen kapasite (hem m3/saat hem de kg/cm2 olarak) ve gerekçeleri Pompaj Tutanağında belirtilmelidir.

h. Tahliye başlangıcı, hortumun Barca bağlandığı saat olarak kabul edilir. Bu nedenle, zaman tutanağına tahliyenin başlangıç saati ile bitiş saati kaydedilir. Bu zaman süreci içerisinde herhangi bir kesinti olmuştaysa, kesintinin POAŞ terminalindeki teknik nedenlerle mi yoksa Barcın veya Barc adamlarının tutum ve davranışlarından mı kaynaklandığı açık seçik kayıt edilir.

i. Barc tahliyelerinde, Barc hamulesinin birden çok ürünü ihtiva etmesi halinde tahliye işlemi ; zorunlu haller dışında, ürün yükleme sırasının tersine göre yapılacaktır. ( Son yüklenen ürün ilk önce tahliye edilecektir. )

j. Tahliyenin yapılacağı sahil tankından, tahliye müddetince başka tanka transfer yapılması ya da tahliye tankının kara veya deniz yüklemesine açılmasına müsaade edilmeyecektir. Zorunlu nedenlerle bu durum



## **DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ**

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 108 / 120

sağlanamadığında, zaman cetveli üzerine sebep açıklanmak suretiyle konşimento miktarı tahliye esas (miktar) olarak kabul edilecektir.





## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 109 / 120

	PETROL OFİSİ A.Ş. PROSEDÜRÜ	SERİ NO: 331
TAMAMEN YENİLENMİŞ (X ) KISMEN YENİLENMİŞ ( ) DEĞİŞME YOKTUR ( )	Konu DENİZ TANKERİ YÜKLEME VE TAHLİYE STANDARDI	SAYFA NO : 15 / 17 YAYINLANMA TARİHİ YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ 08/02/2007
İPTAL ETTİĞİ TALİMAT	FORMLAR 331A,331B,331C,331D,331E,331F,3	DAĞITIM PLANI B,E,F

k. Madeniyah tahlıelerinde ayrıca Barc tanklarından alınan numunelerin laboratuar sonuçları karşılaştırılıp tahlıe esnasında manifolddan alınan numune tespitiin uygunluğu teyit edildikten sonra tahlıeye devam olunur.

### 5.3 Tahliyede ve öncesinde sahilde yapılacak işlemler :

- Barc ile mutabakata varılan ve tahlıe programına bağlanan şekilde tahlıenin sürdürülebilmesini temin amacıyla, tahlıe edilecek yakıt cinsine göre ilgili tank tahlıeye hazır hale getirilecektir.
- Yakıtın alınacağı tankta ilgili prosedürlere uygun tespit yapılarak, yakıt su seviyesi, tank sıcaklığı, hidrometre sıcaklığı ve yoğunluğu belirlenecek ve değerleri “ tank tahlıe raporuna “kayıt edilerek, tahlıe öncesi tank mevcudu beyaz üründe net m3 siyah üründe kg olarak bulunacaktır. İşlemlerin tamamlanmasını takiben Barcın tahlıeye başlaması sağlanacaktır.
- Pompajın başlamasını müteakip, sahildeki boru başındaki numune musluğundan basılan yakıtın kontrolü yapılır. Bu tespitten sonra yakıt ilgili tanka alınır.
- Yakıtın alındığı tank kapasitesinin, ürün miktarına göre kritik bir durum arz etmesi halinde, uygun aralıklarla tank üzerine sahilde görevlendirilen bir personel çıkarılarak tanktaki yakıtın seviyesinin kontrolü yaptırılır.
- Kuru sistem çalışan tesisat veya depolara yapılan tahlıelerde, tesisatlara özgü prosedürler uyarınca tesisat veya depo yetkilileri tarafından verilen talimatlara uyulacaktır.

### 5.4 Tahliyeden Sonra Barcda Yapılacak İşlemler :

- Barc tanklarının tamamen süzdürölüp süzdürölmediğı, POAŞ’ ın Barcdaki sorumlusu ve Barc ilgilisi ile birlikte araştırılır. Yakıtın tamamen süzdürölldüğünün tespit edilmesi halinde, boş tank sertifikası düzenlenerek gözetim firması temsilcisi, Barc ve POAŞ yetkilisince imza altına alınır.
- Herhangi bir nedenle Barc tanklarında süzdürölmeyen yakıt kalmışsa, miktarı tespit edilerek boş tank sertifikasının ilgili yerlerine gerekli bilgiler kaydedilir. Barcda kalan ürün (ROB), müteakip seferde POAŞ’a teslim edilecektir. Herhangi bir nedenle POAŞ’a teslim edilemeden ziyan olursa ürün bedeli, ürünün yüklendiğı tarihte geçerli olan İzmit Rafineri gümrüklü satış fiyatı üzerinden armatörden tahsil edilir.



## DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ

Onaylayan:  
Tarih:  
Bölüm:  
Revizyon 6  
Sayfa 110 / 120

	PETROL OFİSİ A.Ş. PROSEDÜRÜ	SERİ NO: 331
TAMAMEN YENİLENMİŞ (X ) KISMEN YENİLENMİŞ ( )	Konu	SAYFA NO : 16 / 17
DEĞİŞME YOKTUR ( )	DENİZ TANKERİ YÜKLEME VE TAHLİYE STANDARDI	YAYINLANMA TARİHİ
		YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ
		08/02/2007
İPTAL ETTİĞİ TALİMAT	FORMLAR	DAĞITIM PLANI B,E,F
	331A,331B,331C,331D.331E,331F,3	

c. Barcın hamulesi değişik iki üniteye ait ise ilk boşaltma limanı yük raporunda kayıtlı olan kendisine ait miktardaki yakıtı, yukarıdaki maddelerde değinilen esaslara göre alır. Barcda kalan diğer üniteye ait yakıt, Barc ölçü raporu ve sahil tankı ürün girişi raporunda belirtilip ilgililerce imza altına alınmasını müteakip ait olduğu üniteye sevk edilir. Barcın bu seferine ait fire ve fazlalıklar son tahliye ünitesince değerlendirilerek kayıtlara alınır.

d. Tahliye işlemini müteakip, Barcın ihrakiye tanklarındaki yakıt miktarları tespit edilerek ihrakiye tespit tutanağına kaydedilir ve isim, ünvan belirtilmek suretiyle Barc, gözetim firması ve POAŞ ilgililerince imzalanır. Barcın ne kadar yükle ne zaman tesisi terk ettiği, bir sonraki üniteye, en seri haberleşme aracıyla bildirilir.

### 5.5 Tahliyeden Sonra Sahilde Yapılacak İşlemler :

a. Yakıt alınan tanklarda tahliyeyi takiben, yeniden prosedüre uygun ölçü alınıp bulunacak değerler “ tank tahliye raporuna “ kayıt edilerek tahliye sonrası tanktaki yakıt miktarı, beyaz üründe net m3 , siyah üründe metrik ton cinsinden bulunur. Tespit edilen miktardan tahliyeden önce tankta bulunan miktar, düşülerek bulunan miktar yük raporundaki miktarla karşılaştırılır. Tankta tespit olunan miktar için giriş fişi düzenlenir. Fire ve varsa fazlalıklar için cari işlemler uygulanır.

### 6. Numunelerin İncelenmesi :

Tahliye için gelen Barcdan alınan numuneler laboratuvarı olan tesislerde spesifikasyonların, yükleme ile uygunluğu açısından laborotuvlar incelemesi yapılır.

	<b>DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ</b>	Onaylayan: Tarih: Bölüm: Revizyon 6 Sayfa 111 / 120
---	---	---

	PETROL OFİSİ A.Ş. PROSEDÜRÜ	SERİ NO: 331
TAMAMEN YENİLENMİŞ ( ) KISMEN YENİLENMİŞ ( X )  DEĞİŞME YOKTUR ( )	Konu  DENİZ TANKERİ YÜKLEME VE TAHLİYE STANDARDI	SAYFA NO : 17 / 17  YAYINLANMA TARİHİ  YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ 18/05/2004
İPTAL ETTİĞİ TALİMAT 08/03/2002'DE YÜRÜRLÜĞE GİREN SAYFA 17/17	FORMLAR  331A,331B,331C,331D.331E,331F,3	DAĞITIM PLANI  I

7 . Operasyonların Durdurulması :

Barc yükleme ve tahliye operasyonlarında terminalde olağanüstü durum, elektrik yüklü – şimşekli hava, fırtına, Barcın kendisini ve çevresindeki Barcleri ve / veya terminali riske sokan durumu vb. gerekli gördüğü hallerde Terminal Müdürü; Barc Ulaşım Müdürlüğü ile koordinasyon içinde, operasyonu durdurma yetkisine sahiptir.

8. POAŞ Prosedürleri :

Aşağıda başlıkları verilen İkmal ve Lojistik prosedürleri, bu prosedürde atıfta bulunulan diğer prosedürlerdir ve Deniz Tankeri Yükleme Ve Tahliye Standardı ile birlikte kullanılacaklardır. Bu prosedürler talep halinde Petrol Ofisi A.Ş. Genel Müdürlüğü'nde incelenebilecektir.

Nakliye kayıplarının izlenmesinde, rapor edilmesinde ve kontrolünde kullanılacak metodlar,

Poaş Barc Uygunluk Sistemi,

Manuel Seviye Ölçümü Standardı,

Manuel ve Statik Sıcaklık Ölçümü Standardı,

Manuel Numune Alma Standardı,

Denizyolu Tankerlerinde Yükölçümü Standardı,

Hidrometre Yöntemi İle Sıvı Petrol Ürünlerinin Yoğunluk, Özgül Ağırlık, ya da API Gravitesi Özelliklerinin Belirlenmesi,

Hidrokarbon Sıvıları İçin Hacim Düzeltimi ve Kütle Hesaplanması Prosedürü,

Santrifüj Pompalar,

Pozitif Hacim Değiştirmeli Pompalar,

Tesisat ve Depolarda Yakıt Transferi Prosedürler

	<b>DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ</b>	Onaylayan: Tarih: Bölüm: Revizyon Sayfa 6 112 / 120
---	---	---

v- OMV PO Barç Standartları

## GİRİŞ

“Liman Sınırlı Yakıt Tankerleri için Standartlar”, limanda çalışan yakıt tankerlerinin donanım, operasyonel performans ve etkililikleri konularını kapsamaktadır. Tüm yakıt tankerleri bu dokümanda belirtilen standartlarla uyumlu olmalıdır.

Liman sınırlı yakıt tankerlerinin boyut sınıflandırması Uluslararası Tonaj Kongresi 1969 (ITC 69)’a göre Gross Ton (GT) olarak ölçülmektedir. Standartları belirlemek amacıyla liman sınırlı yakıt tankerleri aşağıdaki 4 boyuta ayrılmıştır:

Sınıflandırılmamış -	250 GT altında
Küçük -	250 ile 500 GT arası
Orta -	500 ile 1500 GT arası
Büyük -	1500 GT ve yukarısı

## LİMAN SINIRLI YAKIT TANKERLERİ İÇİN STANDARTLAR

### 1. Manevra Gereklilikleri

#### 1.1 Manevra Esnekliği

Aşağıdaki itiş gücü türleri ve gereklilikleri belirtilmektedir:

<u>250-500 GT arası</u>	<u>500-1500 GT arası</u>	<u>1500 GT ve üstü</u>
Tek Pervane veya eşdeğer performans	Çift Pervane veya Baş Pervanesi olan Tek Pervaneli veya eşdeğer performans	Baş Pervanesi olan Çift Pervaneli veya eşdeğer performans

#### 1.2 Hız

	<b>DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ</b>	Onaylayan: Tarih: Bölüm: Revizyon Sayfa	6 113 / 120
---	---	---	----------------

500 GT ve daha üzeri çift pervaneli sistemli, baş pervanesi olan tek pervaneli sistemli, baş pervanesi olan çift pervane veya eşdeğeri barclar, dolu haldeyken %100 motor gücüyle 10 knot minimum hızla

250-500 GRT için aynı şartlarda 8 knot yeter

### 1.3 Motor Dayanıklılığı

500 GT ve üzeri yakıt tankerleri için aşağıdaki standartlar uygulanacaktır:

#### (i) Motorun start sayısı

Motorun başarılı startlarının minimum sayısı en azından onaylanan Kals Kuruluşu tarafından koyulan gereklilikleri karşılamalıdır.

#### (ii) Motor Tepki Süresi

En az 4 knot hızla seyreden yakıt tankeriyle, motorun durmanın ardından ileri veya geri gitme tepkisi 3 saniyeyi geçmemelidir.

#### (iii) Yükleme draftında Durma Mesafesi

5 knot hızla yükleme draftında durma mesafesi üç Barc uzunluğundan fazla olmamalıdır.

#### (iv) Sınırlı Sularda Dönüş Döngüsü

Tüm çelik gövdeli yakıt tankerleri bu dokümanın her bir maddesiyle uyumlu olmalıdır.

Yakıt tankeri kendi uzunluğunun 1.5 katından daha fazla bir dönüş döngüsüne girmemelidir, ve hareketsiz pozisyondan 180 derecelik dönüşü tamamlamak 2 dakikadan fazla zaman almamalıdır.

5000 GT ve üzeri yakıt tankerleri için hareketsiz pozisyondan 180 derecelik dönüşü tamamlamak 4 dakikayı aşmamalıdır.

#### (v) Köprü-Kontrollü Pervane Sistemi Makinesi

Yakıt tankeri, durma, geri dönme ve ana motorların hız kontrollerini içeren temel pervane sistemi için Merkezi Köprü Kontrolüne sahip olmalıdır.

## 2 Pompalama Oranı

Denizcilik yakıtı için, pompalama oranları yakıt tanker manifoldunda belirlenmelidir. Yakıt tankeri 380cSt yakıt [50 Santigrat derecede (C) vizkozite] ve debi ölçer kullanılmadan 7 kg/cm2 basınç altında pompalama yaparken elde edilen aşağıdaki minimum pompalama oranlarına ulaşmalıdır.

	<b>DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ</b>	Onaylayan: Tarih: Bölüm: Revizyon Sayfa 6 114 / 120
---	---	---

250-500 GT	500-1500 GT	1500 GT ve üstü
150 MT/saat	200 MT/saat	400 MT/saat

Deniz dizeli ve deniz gazoili için Yakıt tankeri aşağıdaki minimum standartları başarmalıdır:

250-500 GT	500-1500 GT	1500 GT ve üstü
100 MT/saat	150 MT/saat	300 MT/saat

### 3 Devre Boşaltma Ağı

Yakıt tankeri manifoldları ANSI 150 flenç veya eşdeğeriyle sabitlenmelidir.

### 4 Doldurma Oranı

4.1 Deniz yakıtı için, yakıt tankeri 380cSt yakıt [50 Santigrat derecede (C) vizkozite} ve 7 kg/cm<sup>2</sup> basınçla alırken aşağıdaki minimum doldurma oranlarına ulaşmalıdır:

250-500 GT	500-1500 GT	1500 GT ve üstü
150 cu m/saat	200 cu m/saat	400 cu m/saat

Deniz dizeli ve deniz gazoili için, Yakıt tankeri aşağıdaki minimum standartları başarmalıdır:

250-500 GT	500-1500 GT	1500 GT ve üstü
100 MT/saat	150 MT/saat	300 MT/saat

### 4.2 Hava-fırları

Tüm kargo tanklarındaki hava fırları doldurma oranına göre boyutlandırılmalı ve onaylanan Yetkili Kuruluşlarının gereklilikleriyle uyumlu olmalıdır.

### 5 Yakıt Bariyeri

250 GT ve üzeri tüm yakıt bariyerlerine yakıt bariyeri takılması gerekmektedir. Yakıt bariyeri aşağıdaki standartları karşılamalıdır:

(i) 10kg/cm<sup>2</sup> emniyetli basınçla hava basıncıyla veya hidrolik olarak çalışan ve tek kişiyle çalıştırılabilir.

(ii) Minimum emniyetli iş yükü bariyerin boyutuyla orantılı olmalıdır.

(iii) Yakıt hortumu takılmış olan akamaz yakıt bariyeri için, hortumu desteklemek ve akmasını engellemek için bariyer boyunca kaldırma liftinleri uygun şekilde tutulmalıdır.

	<p style="text-align: center;"><b>DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ</b></p>	<p>Onaylayan: Tarih: Bölüm: Revizyon Sayfa</p> <p style="text-align: right;">6 115 / 120</p>
---	--	--

## 6 Ürün Ayırma

Eğer tek çeşitten fazla yakıt taşınıyorsa, pompa dairesinde çift valf ayırımı yapılması ve dereceler arasındaki manifoldların dahil edilmesi tavsiye edilmektedir. Ayrıca, yakıt tankeri aşağıdakilerle uyumlu olmalıdır:

(i) ürün kirlenmesini minimize etmek için ayrılmış tankları olmalı

(ii) iki esas kargo sistemi olmalıdır

## 7 Manifold Boyutu

7.1 Yakıt tankeri en az aşağıdaki standart manifold boyutlarına sahip olmalıdır:

250-500 GT	500-1500 GT	1500 GT ve üzeri
100 mm dia	150 mm dia	200 mm dia

7.2 Yükleme ve tedarik etmeyi kolaylaştırmak için ana manifoldlar Barcın ortasına yerleştirilmelidir.

## 8 Manifold Kaçakları Tavaları

8.1 Yakıt tankerinin manifoldları herhangi bir yakıt taşımasını tutması için kaçak tavaşı kullanılmalıdır.

8.2 Güverte üzerine düşen yakıt taşımasını tutması için oluk sacı da kullanılmalıdır.

## 9 Hortum Bağlantısı için Redüserler

Yakıt tankeri, alıcı Barclerdeki yakıt manifold flençlerinin farklı boyutlarını birbirine uydurmak için Barcda Japon Endüstri Standartları (JIS) ve Amerikan Ulusal Standartlar Enstitüsü (ANSI) standartlarında redüserler ve adaptörler taşınmalıdır. Redüserlerin ve adaptörlerin boyutları tankerlerin gross tonajlarına (GT) göre aşağıdaki şekilde farklılık gösterebilir:

500 GT ve altı	501-1500 GT	1500 GT ve üzeri
80 mm ve 3 inç	80 mm ve 3 inç	100 mm ve 4 inç
100 mm ve 4 inç	100 mm ve 4 inç	125 mm ve 5 inç
125 mm ve 5 inç	125 mm ve 5 inç	150 mm ve 6 inç
150 mm ve 6 inç	150 mm ve 6 inç	200 mm ve 8 inç
-	200 mm ve 8 inç	250 mm ve 10 inç

## 10 Yakıt Hortumları

Yakıt hortumları aşağıdaki standartları karşılamalıdır:

	<b>DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ</b>	Onaylayan: Tarih: Bölüm: Revizyon Sayfa	6 116 / 120
---	---	---	----------------

- (i) 10 kg/cm<sup>2</sup> çalışma basıncına sahip yay sarımları olan katlanmış esnek hortumlar, veya
- (ii) 10 kg/cm<sup>2</sup> çalışma basıncına sahip çelik halkalarla güçlendirilmiş kompozit lastik.
- (iii) Her 5 yılda iki kere PSB (Ex-SISIR) basınç testi veya eşdeğeri uygulanmalıdır. İki test arasındaki süre 3 yılı geçmemelidir.
- (iv) Yakıt tankerinin yıllık denetiminde yetkili bir kuruluş tarafından görsel olarak denetim edilmelidir.

#### 11 Yakıt Miktar Kontrolü – Kargo Ölçüm Sistemi

Yakıt tankeri, yakıt miktarının ölçümü için aşağıdaki doküman ve ekipmanlara sahip olmalıdır:

##### 11.1 Tank Kalibrasyon Tabloları

- (i) Yakıt tankeri tankları onaylanmış bir Klas Kuruluşu veya MPA tarafından kabul edilir bir denetim şirketi tarafından kalibre edilmeli ve sertifikalandırılmalıdır.
- (ii) Tank kalibrasyon tabloları aşağıdakileri içerir:
  - (a) yakıt tankerinin adı ve lisans numarası,
  - (b) list/trim düzeltmesi,
  - (c) kargo tank ölçüleri,
  - (d) her kargo tankının referans yüksekliği
  - (e) tankları kalibre eden şirketin adı ve mühür,
  - (f) kalibrasyon tarihi,
  - (g) her sayfada sayfa numarası ve
  - (h) yakıt tankerinin tank kapasite planı.
- (iii) Tank kalibrasyon tabloları, herhangi bir izinsiz girişi engellemek için mühürlenmeli ve düzgünce bağlanmalıdır.
- (iv) Yakıt tankeri, yakıt alan Barc ve ilgili otoritelerin doğrulaması için sadece en güncel sertifikalandırılmış kalibrasyon tablolarını taşımalıdır.
- (v) Yakıt tankerinin tank kapasitesinde herhangi bir değişiklik olursa, yakıt tankerinin sahibi ve/veya işletmecisi, 11.1 (i) ve 11.1 (iv)'de bahsedilen gerekliliklerle uyumlu olarak değişen veya modifiye edilen tankların yeni tank kalibrasyon tablolarını ve her sayfası sertifikalandırılmış bir kopyasını yakıt tankerine sağlayana kadar herhangi bir yakıt taşımacılığı yapamaz.



	<b>DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ</b>	Onaylayan: Tarih: Bölüm: Revizyon Sayfa	6 117 / 120
---	---	---	----------------

#### 11.2 İskandil Borusu

- (i) Kargo tankının her bir iskandil borusu tank kalibrasyon tablolarında açıkça belirtilen referans yüksekliğe sahip olmalıdır.
- (ii) Kargo tankının her iskandil borusu üstüne referans yüksekliğini belirtir bir şablon daimi olarak takılmalıdır.

#### 11.3 Tank ölçümü ve Isı Ölçüm Cihazları

- (i) Yakıt tankeri bir ucunda 150 mm (6") ağırlık olan ASTM tarafından onaylı en az bir adet portatif çelik ölçme bandı seti taşınmalıdır.
- (ii) Yakıt tankeri, yakıtın ısını ölçmek için Barcda en az bir set API/ASTM/IP onaylı termometre taşınmalıdır.
- (iii) Yakıt hacminin hesaplanması için Barcda güncel ASTM-IP Petrol Ölçek Tablosu 54B ve Tablo 56 bulunmalıdır.

#### 11.4 Otomatik Ölçme (Seviye veya Hacim) (Opsiyonel)

Eğer tank iskandil/ölçüm sistemine destek olarak otomatik ölçüm sistemi sabitlendiyse, aşağıdaki standartlar uygulanacaktır:

- (i) Sistemin, yakıt miktarının volümetrik düzeltilmesi için uzaktan yakıt ısı okumasına izin vermesi gerekmektedir.
- (ii) Her kargo tankı bir seviye ve çoklu ısı sensörleri ile yüklenmelidir. Sensörler tercihen tankların duvarlarının ardına yerleştirilmelidir.
- (iii) Sistem aynı zamanda, iskandil, hacim ve ağırlık hesaplamalarını belli yoğunluk ve ısı düzeltmeleriyle yapan bir bilgisayara da bağlanabilir.

#### 11.5 Yüksek Seviye Alarmı

Tüm yakıt tankerleri için, kargo tanklarında yüksek seviye alarmı bulunmalıdır.

#### 11.6 Akışölçer (Fuel oil için opsiyonel)

Yakıt miktarının ölçümü için bir akışölçer kullanılacaksa ( motorin için mecburidir), aşağıdaki standartlar uygulanmalıdır:

- (i) Akışölçerin eksa artı %0.2 kesinliği olmalıdır.
- (ii) Akışölçer volümetrik hesaplamadaki yönergeler referans için uygun olmalıdır.
- (iii) Akışölçer için Ağırlıklar ve Ölçekler Ofisi, yetkili kuruluş, tarafından yayınlanan doğrulama sertifikasının Barcda taşınması gerekmektedir.

	<b>DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ</b>	Onaylayan: Tarih: Bölüm: Revizyon Sayfa	6 118 / 120
---	---	---	----------------

(iv) Ağırlıklar ve Ölçekler Ofisi tarafından yapılan akışölçer mühürü dokunulmamalıdır.

(v) Akışölçer her 12 ayda en az bir defa kalibre edilmelidir.

#### 11.7 Planlar ve Diyagramlar

(i) Yakıt tankerinin genel planı açıkşekilde Barcda sergilenmelidir.

(ii) Tank kapasite planı, Boru Diyagramı ve Trim ve Denge Tabloları herhangi bir denetim için Barcda bulunmalıdır.

#### 12 Yakıt Kalite Kontrol

Yakıt tankeri aşağıda anlatıldığı şekilde uygun numune alım ekipmanlarıyla donatılmalıdır:

##### 12.1 Numune Alma Ekipmanı

(i)Yakıt tankeri SS CP 60 gerekliliklerine uygun numune alma ekipmanlarıyla donatılmalıdır:

a. Numune ucu, numune alıcının tam çapına uzatılır. Numune ucunun sonu kapatılmalı ve numune alma borusunun duvarında 20 mm aralıklarla 5mm çapında delikler bulunmalıdır. Düzenli damla numune akışı olması için düşme hızını kontrol edebilmek amacıyla numune alıcının dışındaki numune ucunun dibinde mühürleme malzemesiyle iğnecik takılmalıdır. Bu aynı zamanda numune alma işleminde bir kapatma valfi olarak çalışacaktır. Numune ucu temizleme ve denetim için çıkarılabilir olmalıdır.

b. Emniyetli şekilde mühürlenebilen 4 litreden az kapasitesi olmayan bir numune kabı bulunmalıdır.

(ii) Numune alma ekipmanının bir örneği Ek 1’de gösterilmiştir.

##### 12.2 Otomatik Numune Alma Ekipmanı (Opsiyonel)

(i) Yakıt Tankerine kurulan otomatik numune alma ekipmanı kullanım için ilgili otoriteler tarafından onaylanmış olmalıdır.

(ii) Otomatik numune alma ekipmanı tüm yakıt süreci boyunca bir numune alma kapasitesine sahip olmalıdır.

(iii) Numunenin eş zamanlı olarak 4 veya daha fazla birer litrelik numune şişelerine otomatik olarak bölündüğü yerlerde, numune alma ekipmanının her bir numune şişesini aynı seviyede doldurabilme kapasitesi olmalıdır. Yakıt teslimatının sonunda numune şişelerinin en az %80 dolu olması gerekmektedir.

#### 13. Seyir Ekipmanları/Haritalar/Seyirsel Yayınlar

(i) Yakıt tankeri dümen tutan serdümen için temel dümen tutma yerinde bir pusula takılı olmalıdır.

	<b>DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ</b>	Onaylayan: Tarih: Bölüm: Revizyon Sayfa	6 119 / 120
---	---	---	----------------

(ii) Eğer madde 13 (i)'de bahsedilen yer amaç için uygun değilse, ikinci bir pusula veya diğer ekipman kerteriz almak için takılmalıdır.

(iii) Uygun seyirsel ekipmanlar, yeterli sayıda ve güncel haritalar ve güncel Singapur Gelgit Tabloları ve seyir için Liman Bilgisi gibi diğer seyirsel yayınlar Barcda bulunmalıdır.

#### 14. Sinyal Ekipmanı/Dokümanı

(i) Yakıt Tankerinde aşağıdaki sinyal ekipmanı/dokümanı bulunmalıdır:

(ii) Tam set bayrak ve flamalar

(iii) Uluslararası Sinyal Kodunun bir kopyası

(iv) Gündüz sinyal lambası ve Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü gereken alamet ve ekipmanlar

(v) Barc düdüğü

#### 15. İletişim Ekipmanı

Yakıt tankerinde, Uluslararası Denizcilik Telsizi VHF Radyokomünikasyon Servisi 156-174 MHZ'te veya Liman Sorumlusu tarafından zaman zaman belirtilen diğer benzeri kanallarda çalışabilen bir radyotelefonla donatılmış olmalıdır.

#### 16. Diğer Standartlar

##### 16.1 Kimliklendirme İşaretleri

~~(i) Yakıt tankerinin lisans numarası zıt bir renk üzerine Barcın başının her iki tarafına ortalanarak geniş harflerle boyanmalıdır.~~

~~(ii) Yakıt tankerinin lisans numarası kolay tanınması amacıyla ayrıca köprüüstünün her iki tarafına ve ön tarafına da boyanmalı veya kazınmalıdır.~~

##### 16.2 Işıklandırma

(i) Yakıt tankeri, kendisini, yakıt manifold bağlantısını ve hortum elleçleme ekipmanını aydınlatacak şekilde yeterli emniyet ışıklandırmasına sahip olmalıdır.

(ii) Yakıt manifoldlarında en az 50 lüks gece aydınlatması bulunmalıdır.

##### 16.3 Usturmaça

Yakıt tankeri yakıt alma sırasında alıcı Barca verilecek zararın en aza indirgenmesi için düzgün bir usturmaça sistemine sahip olmalıdır.

##### 16.4 Petrol Kirliliği Karşıtı Ekipman

	<b>DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRLÜĞÜ – HSSE MANUELİ</b>	Onaylayan: Tarih: Bölüm: Revizyon Sayfa	6 120 / 120
---	---	---	----------------

Yakıt tankeri petrol kirliliği karşıtı 12 barel ekipmanla donatılmış olmalıdır.

#### 16.5 Operasyonel Emniyet

Yakıt tankeri, Petrol Tankerleri ve Terminalleri için Uluslararası Emniyet Kılavuzunun (ISGOTT) bir kopyasını Barcda bulundurmak zorundadır.