

MARPOL 73/78

Birleştirilmiş Baskı, 2002

1978 Protokolü ile tadil edilmiş
Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi
Uluslararası Sözleşmesi'nin, 1973,
Maddeleri, Protokolleri, Ekleri,
birleştirilmiş izahatları



AKADEMİ
İstanbul, 2004

Library of Istanbul Technical University Cataloging Data

MARPOL 73/78 Consolidated Edition 2002 / International Maritime Organization; Münip Baş, Yıldırar Ertaş. – İstanbul; Akademi Denizcilik, 2004.

1022 s. : Şkl., form. (Akademi Denizcilik yaym no; 19/ 2004)

ISBN 975-92185-1-8

MARPOL 73/78 Consolidated ed. 2002'nin tercümesidir.

Kitap İngilizce-Türkçe olarak hazırlanmıştır.

1. Marine pollution – Law and Legislation 2. Waste disposal in the ocean — Law and Legislation 3. Hazardous substances – Law and legislation

1. Deniz Kirlenmesi – Yasa ve yasama 2. Atık yok edilmesi, Denizlerde – Yasa ve yasama 3. Tehlikeli maddeler – Yasa ve yasama

I. International Maritime Organization. II.Baş, Münip. III. Ertaş, Yıldırar.

K3588.1973.A3 M37 2004

IMO Publishing Service ile 19 Mayıs 2004 tarihinde yapılan yazılı anlaşmayla yapılan bu tercümenin yazılı veya elektronik formda, veya başka bir şekilde izinsiz çoğaltılması, kopye edilmesi yasaktır.

Basım, Akademi Denizcilik İstanbul, TÜRKİYE

This translation of the MARPOL 73/78 Convention has been done with the agreement of the IMO Publishing Service, London. The International Maritime organization does not, however, accept any responsibility for the authenticity of the translated text and, in case of doubt, the original English text of the MARPOL 73/78 Convention published by IMO shall prevail.

MARPOL 73/78 sözleşmesinin bu tercümesi IMO Publishing Service, London ile yapılan anlaşma ile yapılmıştır. Uluslararası Denizcilik Teşkilatı, tercüme edilen metnin doğruluğu için hiçbir sorumluluk kabul etmez, bir anlaşmazlık halinde, IMO tarafından yayınlanan MARPOL 73/78 sözleşmesinin orijinal İngilizce metni esas alınır.

ÖNSÖZ

Bilindiği üzere, bilim, teknoloji ve haberleşme alanındaki hızlı gelişmeler dünyamızdaki mesafe kavramını ortadan kaldırmıştır. Ülkeler arası temaslar giderek artmaktadır. Globalleşen dünyada artık hiçbir ülke sadece içe dönük politikalarla başarıya ulaşamaz. Dünya pazarlarında söz sahibi olmak her sahada rekabet edebilmekle olur.

Bu yüzden iktisadi kalkınma içinde Denizcilik sektöründe de yeni ufuklar açmak gereği ortadadır.

Akademi Denizcilik olarak, Türk Denizciliğine en önemli katkının “eğitim” ile olacağı ilkesinden yola çıktık. Kısa süre içinde yayın sayımız yirmilere ulaştı.

MARPOL bir kurallar kitabıdır. Ancak Kuralları hem bilmek hem de hatasız uygulamak gerekir.

IMO, MARPOL'ün daha kolay anlaşılması ve doğru uygulanması için MARPOL- How to do it - isimli yeni bir kitabı 2002 senesinde yayınlamıştır. Bu şekilde uygulamaya verilen önemi de vurgulamıştır.

Akademi Denizcilik olarak, Denizcilik Müsteşarlığımız öncülüğünde IMO yayınlarının tercüme izinlerinin alınarak Türkçe yayınlanmasının sektörümüze önemli katkılar sağlayacağı düşüncesindeyiz.

Kitabımızın hazırlanışında yardımlarını esirgemeyen ve emekleri geçen herkese teşekkürlerimizi sunarken, ülkemiz ve dünya denizlerinde sefer yapan tüm denizcilerin anlaşılır bilgiye daha kolay ulaşabilmelerine bir katkımız olabilirse kendimizi mutlu sayacağız.

01 Aralık 2004, İstanbul

Kaptan
Yusuf SERTKAYA
AKADEMİ DENİZCİLİK

Giriş

Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, IMO tarafından 8 Ekim - 2 Kasım tarihlerindeki toplantıda Deniz Kirliliği hakkındaki Uluslararası Konferansta kabul edilmiştir. Protokol I (Zararlı Maddelerin karıştığı kazaların rapor edilmesi ile ilişkili hükümler) ve II (Tahkim) aynı konferansta kabul edilmiştir. Bu Sözleşme sonradan IMO tarafından 6 - 17 Şubat tarihlerindeki toplantıda Tanker Güvenliği ve Kirliliğin Önlenmesi hakkında uluslararası Konferansta (TSPP Konferansı) kabul edilen onunla ilgili 1978 protokolü ile tadil edilmiştir. 1978 Protokolü ile tadil edilen sözleşme "1978 Protokolü ile tadil edilen Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973," olarak bilinmektedir, veya kısa şekliyle, "MARPOL 73/78". Gemi-kaynaklı kirliliğin değişik menşelerini içeren kurallar Sözleşmenin beş Ekinde kapsamıştır. Sözleşme 1997 Protokolü ile de tadil edilmiş, altıncı Ek'te kabul edilmiş fakat bu protokolün yürürlüğe girmesi için yeterli sayıda Devletler tarafından henüz kabul edilmemiştir.

Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) başladığı 1974'ten beri, MARPOL 73/78'in açıklama veya tatbıkatta zorluluğunun artırılması icap eden birçok hükümlerini gözden geçirmiştir. Böyle muğlaklık ve zorlulukları aynı şekilde çözmek için, MEPC birleştirilmiş izahatların geliştirilmesinin cazip olduğunda anlaşmıştır.

Bazı kesin hallerde, MEPC gemilerden çalışma veya kazaen oluşan daha fazla kirliliğin azaltılması amacıyla mevcut kurallara değişiklik veya yeni kurallar yapılmasına ihtiyaç olduğunun farkına vardı. MEPC tarafından bu çalışmalar Sözleşmeye birkaç sayıda birleştirilmiş düzeltmeler ve izahatlar ile sonuçlandı.

Bu yayının amacı 2000 düzeltmeleri dahil (MEPC. 89(45) kararı ile kabul edilen) ve buna kadar MEPC tarafından kabul edilen ve yürürlüğe giren tüm birleştirilmiş düzeltmeler dahil, maddeler, protokoller ve MARPOL 73/78 Eklerinin şartları ve birleştirilmiş izahatlarına kolay güncel başvuru kaynağı sağlamaktır. Not edilmelidir ki, her halükarda, Sekreteryanın yorumlamak veya başka şekilde MARPOL 73/78'in şartlarının asıl metinlerini değiştirme niyeti yoktur. Yasal amaçlar için her zaman MARPOL 73/78'in şartlarının asıl metinlerine başvurulmalıdır.

Yukarıdakilere bir istisna Ek I 13G Kuralı düzeltmeleri ve IOPP Belgesi İlaveleridir (MEPC.95(46) kararı ile 16 Mayıs 2001'de kabul edilen). Bu önemli düzeltmelerin zımnı kabul tarihi 1 Mart 2002 dir ve bu tarihte kabul edilirse 1 Eylül 2002'de yürürlüğe gireceklerdir.

Bu yayının basım tarihinde bu düzeltmelerin yürürlüğe girişi için ölçütler henüz karşılanmamıştı. Geri kaldılar, mamafih bu düzeltmeler MARPOL 73/78'in mevcut birleştirilmiş baskısının bir sonraki düzeltilmiş şekline önce yürürlüğe girebilecektir. Bu yüzden, MEPC.95(46) kararları metni İlave Bilgiler kısmının 7. maddesi olarak tekrar basıldı. MEPC.94(46) kararı ile kabul edilen bir ortak metin (Durum Değerlendirme Şeması) aynı kısmın 8inci maddesidir. İlave olarak uygulanabilir düzeltmeleri Protokol I ve MARPOL 73/78 I ila V' inci Ek metinlerine dahil etmek için, Sekreteryaya, 1997 Birleştirilmiş Baskısını 1997 Protokolü ve Ek VI metinlerini ilave ederek güncelleştirdi. MEPC tarafından kabul edilen, Ek I'in 13G kuralı ile ilgili, hidrostatik denge yüklemesi için birleştirilmiş izahatlar da Ek I'in birleştirilmiş izahatlarının zeyillerine ilave edildi. Düzeltilmiş Ek IV'ün kabulü ile ilgili MEPC.88(44) Kararı, ve düzeltilmiş Ek'in metni madde 5 ve 6 olarak İlave Bilgiler kısmına dahil edildi.

Bilgi sağlamada insicam için, uygulanabilir Ek ile mecburi yapılmayan ve diğer IMO yayınlarına konan Rehberler 2002 Birleştirilmiş Baskısının dışında tutuldu.

Protokol I - Zararlı Maddelerin Karıştığı Kazaların Rapor Edilmesi ile İlişkili Hükümler

Bu Protokol 2 Kasım 1973'te kabul edilmiş ve sonradan aşağıdakilerle düzeltilmiştir:

- 1985 düzeltmeleri (MEPC.21(22) kararı), Protokolün düzeltilmiş metni ile değiştirilmiş: 6 Nisan 1987'de yürürlüğe girdi; ve
- 1996 düzeltmeleri (MEPC.68(38) kararı), Madde II(1) düzeltmeleri hakkında: 1 Ocak 1998'de yürürlüğe girdi.

Ek I - Petrolle Kirlenmenin Önlenmesi için Kurallar

Ek I, 2 Ekim 1983'te yürürlüğe girdi ve sonra yürürlükte olup, ve MARPOL 73/78 Tarafları arasında 1962 ve 1969 da tadil edilen Petrolle Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1954'ün yerine geçti. Ek I'e aşağıda özetlenen bir çok sayıda değişiklik MEPC tarafından kabul edildi ve yürürlüğe girdi.

- 1984 düzeltmeleri (MEPC.14(20) kararı), petrol tahliyesinin kontrolü; gemide petrolün tutulması; pompalama; petrol tankeri boruları ve boşaltma tertibatları; alt bölmeler ve denge hakkında: 7 Ocak 1986'de yürürlüğe girdi;

- 1987 düzeltmeleri (MEPC.29(25) kararı), Aden Körfezinin özel alan olarak tanımlanması hakkında: 1 Nisan 1989'da yürürlüğe girdi;
- 1990 düzeltmeleri (MEPC.39(29) kararı), Harminize sörvey sisteminin tanıtımı ve belgelendirme hakkında: 3 Şubat 2000'de yürürlüğe girdi;
- 1990 düzeltmeleri (MEPC.42(30) kararı), Antarktika bölgesinin özel alan olarak atanması hakkında: 17 Mart 1992'de yürürlüğe girdi;
- 1991 düzeltmeleri (MEPC.47(31) kararı), yeni Kural 26, Petrol Kirliliği Gemi Acil Planı, ve Ek I'e diğer düzeltmeler hakkında: 4 Nisan 1993'de yürürlüğe girdi;
- 1990 düzeltmeleri (MEPC.42(30) kararı), Antarktika bölgesinin özel alan olarak tanımlanması hakkında: 17 Mart 1992'de yürürlüğe girdi;
- 1992 düzeltmeleri (MEPC.51(32) kararı), Ek I'in boşaltma ölçütleri hakkında: 6 Temmuz 1993'te yürürlüğe girdi;
- 1992 düzeltmeleri (MEPC.52(32) kararı), 13F ve 13G yeni kuralları ve Ek I'e ilgili düzeltmeler hakkında: 6 Temmuz 1993'te yürürlüğe girdi;
- 1994 düzeltmeleri (2 Kasım 1994'te MARPOL 73/78 Tarafları Konferansında kabul edilen 1. kararı), işletme gerekleri üzerinde liman devleti kontrolü hakkında: 3 Mart 1996'da yürürlüğe girdi;
- 1997 düzeltmeleri (MEPC.75(40) kararı), Kuzey Batı Avrupa sularının özel alan olarak tanımlanması ve yeni kural 25A hakkında: 1 Şubat 1999'da yürürlüğe girdi;
- 1999 düzeltmeleri (MEPC.78(43) kararı), kural 13G ve 26 düzeltmeleri ve IOPP Belgesi hakkında: 1 Ocak 2001'de yürürlüğe girdi;
- 2001 düzeltmeleri (MEPC.95(46) kararı), kural 13G düzeltmeleri hakkında: 1 Mart 2002'de kabul edilirlse 1 Eylül 2002'de yürürlüğe girecekler.

Ek II - Dökme Zehirli Sıvı Maddelerle Deniz Kirlenmesinin kontrolü İçin Kurallar

Ek'in yürütülmesini kolaylaştırmak için, asıl metin 1985'te MEPC.16(22) kararı ile, pompalama, borular ve kontrol gerekleri bakımından değişikliklere uğradı. Yirmiikinci oturumunda, MEPC ayrıca, 1978 Protokolünün II. Maddesi ile, "Taraflar 6 Nisan 1987'de düzeltilen (MEPC.17(22) kararı) MARPOL 73/78 Ek II hükümlerine uyacaklardır" diye karar verdi. Aşağıda özetlenen sonraki düzeltmeler MEPC tarafından kabul edildi ve yürürlüğe girdi.

- 1989 düzeltmeleri (MEPC.34(27) kararı), sırasıyla, IBC Kodu bölüm 17/VI ve 18/VII ve BCH Kodu ile uyumlu hale getirmek için güncelleştirilen II ve III zeyilleri: 13 Ekim 1990'da yürürlüğe girdi;
- 1990 düzeltmeleri (MEPC.39(29) kararı), Harminize sörvey sis teminin tanıtımı ve belgelendirme hakkında: 3 Şubat 2000'de yürürlüğe girdi;
- 1992 düzeltmeleri (MEPC.57(33) kararı), Antarktika bölgesinin özel alan olarak tanımlanması ve Ek II zeyillerinde ki sıvı maddelerin listesi hakkında: 1 Temmuz 1994'te yürürlüğe girdi;
- 1994 düzeltmeleri (2 Kasım 1994'te MARPOL 73/78 Tarafları Konferansında kabul edilen 1. kararı), işletme gerekleri üzerinde liman devleti kontrolü hakkında: 3 Mart 1996'da yürürlüğe girdi;
- 1999 düzeltmeleri (MEPC.78(43) kararı), yeni kural 16'nın eklenmesi hakkında: 1 Ocak 2001'de yürürlüğe girdi;

Ek III - Denizde Ambalajlı Halde Taşınan Zararlı Maddelerle Kirlenmenin Önlenmesi için Kurallar

Ek III 1 Temmuz 1992'de yürürlüğe girdi. Mamafih, bu yürürlüğe girişten çok önce, MEPC, Deniz Güvenlik Komitesinin (MSC) mutabakatı ile, Ek'in IMDG Kodu ile beraber yürütülmesi gerektiğinde anlaştı. IMDG Kodunun MSC (Ekler 25-89) tarafından hazırlanan deniz kirliliğini içeren ekleri vardır ve bu ekler 1 Ocak 1991'den sonra yürütülecektir. Aşağıda özetlenen sonraki düzeltmeler MEPC tarafından kabul edildi ve yürürlüğe girdi.

- 1992 düzeltmeleri (MEPC.58(33) kararı), Ek III'ün maddelerinin değiştirilmesinden ziyade, asıl nüshasındaki kuralları açıklayan tamamen yenilenmiş Ek III'tür, ve IMDG Koduna atıflar ihtiva eder. 28 Şubat 1994'te yürürlüğe girdi;
- 1994 düzeltmeleri (2 Kasım 1994'te MARPOL 73/78 Tarafları Konferansında kabul edilen 2. kararı), işletme gerekleri üzerinde liman devleti kontrolü hakkında: 3 Mart 1996'da yürürlüğe girdi;
- 2000 düzeltmeleri (MEPC.84(44) kararı), deniz gıdalarının bozulması ile alakalı şartın iptali hakkında: 1 Ocak 2002'de yürürlüğe girdi;

Ek IV - Gemilerden Çıkan Pis sular ile Kirlenmenin Önlenmesi İçin Kurallar

Ek IV henüz yürürlüğe girmedi. 21 Eylül 2001'e itibariyle, Ek 81 Devlet tarafından tasdik edildi, temsil edilen deniz ticaret filosu, dünya deniz ticaret filosu gros tonajının yaklaşık %46'sıdır. Bu yüzden Sözleşmenin 16(2)(f) maddesi gerekleri yürürlüğe girmeden önce ilaveten dünya deniz ticaret filosu gros tonajının %4'ünü kapsayan Devletlerin tasdiki gerekmektedir. Bir (MEPC.88(44)) kararı, aynı zamanda düzeltilmiş Ek IV metni kabul edilmek üzere görüşülürken asıl Ek'in yürürlüğe girmesi için gerekli şartlar karşılanınca Mart 2000'de kabul edildi, ve bu düzeltilmiş metin MEPC tarafından karar ile aynı günde kabul edildi. Karar ve düzeltilmiş metin İlave Bilgiler kısmına madde 5 ve 6 olarak eklendi.

Ek V - Gemi Çöpleri ile Kirlenmenin Önlenmesi İçin Kurallar

Ek V 31 Aralık 1988'de yürürlüğe girdi. Aşağıda özetlenen sonraki düzeltmeler MEPC tarafından kabul edildi ve yürürlüğe girdi:

- 1989 düzeltmeleri (MEPC.36(28)) kararı, Kuzey Denizinin özel alan olarak tanımlanması ve yeni kural 16'nın düzeltilmesi, istisnalar hakkında: 18 Şubat 1991'de yürürlüğe girdi;
- 1990 düzeltmeleri (MEPC.42(30)) kararı, Antarktika bölgesinin özel alan olarak tanımlanması hakkında: 17 Mart 1992'de yürürlüğe girdi;
- 1991 düzeltmeleri (MEPC.48(31)) kararı, Geniş Karayip bölgesinin özel alan olarak tanımlanması hakkında: 4 Nisan 1993'te yürürlüğe girdi;
- 1994 düzeltmeleri (2 Kasım 1994'te MARPOL 73/78 Tarafları Konferansında kabul edilen 1. kararı), işletme gerekleri üzerinde liman devleti kontrolü hakkında: 3 Mart 1996'da yürürlüğe girdi;
- 1995 düzeltmeleri (MEPC.65(37)) kararı, kural 2 düzeltmeleri ve Ek V yeni kural 16 eklenmesi hakkında: 1 Temmuz 1997'de yürürlüğe girdi;
- 2000 düzeltmeleri (MEPC.89(45)) kararı, kural 1, 3, 5 ve 9 düzeltmeleri ve Çöp Kayıt Defteri düzeltmeleri hakkında: 1 Mart 2002'de yürürlüğe girecek.

Ek VI - Gemilerden Hava Kirlenmesinin Önlenmesi için Kurallar

Ek VI, Eylül 1997'de MARPOL 73/78 Taraflarınca Uluslararası Konferansta kabul edilen, onunla ilgili 1978 Protokolü ile tadil edilen, Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973'e değişiklik olarak 1997 Protokolüne ilave edildi. Madde 6'ya göre bu Protokol, toplam ticaret filosu en az dünya ticaret gemileri filosu gros tonajının %50'sini teşkil eden, 15'ten az olmayan devletin, buna bağlı olmaya rızalarını izhar ettikleri günden on iki ay sonra yürürlüğe girecektir. 21 Eylül 2001'e itibariyle üç imzacı devlet vardı.

İçindekiler

	<i>Sayfa</i>
Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi İçin Uluslararası Sözleşme, 1973	3
Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi İçin Uluslararası Sözleşme, 1973, İle İlgili 1978 Protokolü	19
Protokol I: <i>Zararlı Maddelerin karıştığı kazaların rapor edilmesi ile ilişkili hükümler</i>	27
Protokol II: <i>Tahkim</i>	33
1978 Protokolü ile tadil edilen Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973'ü Değiştirmek için 1997 Protokolü	39
MARPOL 73/78 EK I: Petrol İle Kirlenmenin Önlenmesi İçin Kurallar	
Bölüm 1 - Genel	
Kural 1 Tanımlar	45
Kural 2 Uygulama	49
Kural 3 Eşdeğerler	50
Kural 4 Sörveyler	51
Kural 5 Belgenin Verilmesi veya tasdiki	53
Kural 6 Diğer Bir Hükümet tarafından Belge Düzenlenmesi veya Tasdiki	54
Kural 7 Belgenin Şekli	54
Kural 8 Belgenin Süresi ve Geçerliliği	55
Kural 8A Çalışma Şartları üzerinde Liman Devleti Kontrolü	57
Bölüm II - Çalışma sırasında kirlenmenin kontrolü için gerekler	
Kural 9 Petrol tahliyesinin kontrolü	58
Kural 10 Özel Alanlarda Çalışma Durumunda Gemilerden Petrol Kirliliğini Önleme için Yöntemler	60
Kural 11 İstisnalar	65
Kural 12 Alım Tesisleri	65
Kural 13 Ayrılmış sahra tankları, tahsis edilmiş temiz sahra tankları ve ham petrole yıkama	67
Kural 13A Tahsis Edilmiş Temiz Sahra Tankları Bulunan Petrol Tankerleri İçin Gerekler	70

	<i>Sayfa</i>
Kural 13B Ham Petrolle Yıkama İçin Gereker	71
Kural 13C Özel Taşımacılıkla Meşgul Mevcut Tankerler	72
Kural 13D Özel Safra Tertibatları Olan Mevcut Petrol Tankerleri	73
Kural 13E Ayrılmış Safra Mahallerinin Koruyucu Konumları . .	74
Kural 13F Çatışma veya oturma halinde petrol kirliliğinin önlenmesi	76
Kural 13G Çatışma veya oturma halinde petrol kirliliğinin önlenmesi- mevcut tankerler için ölçüler	81
Kural 14 Petrol ve Su Safralarının Ayrılması ve Baş Pik Tanklarında Petrol Taşınması	83
Kural 15 Gemide Petrolün Alıkonulması	84
Kural 16 Petrol Boşaltım İzleme ve Kontrol Sistemi ve Petrol Süzme Cihazı	88
Kural 17 Petrol kalıntıları (tortu) için tanklar	90
Kural 18 Petrol Tankerlerinin Boru, pompa ve boşaltım Düzenegi	91
Kural 19 Standart Boşaltım Bağlantıları	93
Kural 20 Yağ Kayıt Defteri	94
Kural 21 Sondaj ve Diğer Platformlar İçin Özel Gereker	95
Bölüm III - <i>Petrol tankerlerinin borda ve karinelerindeki hasarlardan petrol kirliliğinin aşgariye indirilmesi için gereker</i>	
Kural 22 Hasar Tahmini	97
Kural 23 Tahmini Petrol sızıntısı	98
Kural 24 Yük tanklarının ölçü ve tertibatlarında sınırlama	100
Kural 25 Alt bölme ve denge	102
Kural 25A Dokunulmamış denge	106
Bölüm IV- <i>Bir petrol kirliliği kazasından oluşan petrol kirliliğinin önlenmesi</i>	
Kural 26 Petrol Kirliliği Gemi Acil Planı	109
EK I Zeyilleri	
Zeyil I Petrollerin Listesi	111
Zeyil II IOPP Belgesi ve İlavelerinin Formu	113
Zeyil III Yağ Kayıt Defterinin Şekli	135

	<i>Sayfa</i>
EK 1'in Birleştirilmiş İzahatları	151
EK 1'in Birleştirilmiş İzahatlarına Zeyiller	
Zeyil 1 150 m uzunluğun altındaki ayrılmış safralı tankerler için tavsiye edilen su çekimleri hakkında İdarelere rehber	173
Zeyil 2 13E kuralının birleştirilmiş izahatları için geçici tavsiye	175
Zeyil 3 Petrolün kimyasal madde tankeriyle taşınması ile ilgili eşdeğer hükümler	181
Zeyil 4 Küçük çaplı devrenin manifold valfına bağlanması. . .	183
Zeyil 5 Borda dışına boşaltımın kontrolü için kısmi akış sistemini dizaynı, tesisi ve çalıştırılması için özellikler	184
Zeyil 6 Açık deniz Platform tahliyesi	189
Zeyil 7 MARPOL 73/78 Ek 1'in 13F(5) kuralı altında petrol tankerlerinin dizaynı ve inşası için alternatif yöntemlerin onayı için geçici Rehberler . . .	190
Zeyil 8 MARPOL 73/78, Ek 1'de Kural 13G(7) olarak adlandırılan farklı yapı ve çalışma tertibatlarının onayı için rehberler	228
Zeyil 9 Yük tanklarında hidrostatik muvazene yüklemesi uygulaması için gerekliliklerin izahatı (karar MEPC.64(36))	234

MARPOL 73/78 Ek II: Dökme Zehirli Sıvı Maddelerle Deniz Kirlenmesinin Kontrolü İçin Kurallar

Kural 1 Tanımlamalar	243
Kural 2 Uygulama	245
Kural 3 Zehirli Sıvı Maddelerin Sınıflandırılmaları ve Listeleri	246
Kural 4 Diğer Sıvı Maddeler	248
Kural 5 Zehirli Sıvı Maddelerin Boşaltımı	248
Kural 5A Pompalama, devreler ve tahliye tertibatları	253
Kural 6 İstisnalar	256
Kural 7 Alım tesisleri ve yük tahliye terminallerinin avadanlıkları	257
Kural 8 Kontrol Ölçüleri	257
Kural 9 Yük Kayıt Defteri	263

	<i>Sayfa</i>
Kural 10	Sörveyler 265
Kural 11	Belgenin verilmesi veya tasdiki 268
Kural 12	Belgenin süresi ve geçerliliği 269
Kural 12A	Kimyasal Madde Tankerlerinin Sörveyi ve Belgelendirilmesi 271
Kural 13	Kaza ile Kirlenmeyi En Alt Düzeye İndirmek İçin Gerekler 271
Kural 14	Petrol - Benzeri Maddelerin Taşınması ve Boşaltılması 272
Kural 15	Çalışma Şartları üzerinde Liman Devleti Kontrolü 273
Kural 16	Zehirli Sıvı Maddeler için Deniz Kirliliği Gemi Acil Planı 273
Ek II Zeyilleri	
Zeyil I	Zehirli sıvı maddelerin sınıflandırılması için Rehber 275
Zeyil II	Dökme olarak taşınan zehirli sıvı maddelerin listesi 276
Zeyil III	Diğer sıvı maddelerin listesi 276
Zeyil IV	Dökme Halde Zehirli Sıvı Maddeler Taşıyan Gemiler İçin Yük Kayıt Defteri Formu 277
Zeyil V	NLS Belgesinin Formu 284
Ek II'nin Birleştirilmiş İzahatları	289
Ek II'nin Birleştirilmiş İzahatlarına Zeyil	
Zeyil	Kirlilikle alakalı olarak MARPOL 73/78 ek II ve IBC Kod ve BCH Kod'da bulunan maddelerin liste düzeltmelerinin uygulanması için rehberler. 297
Zehirli sıvı maddelerin tahliyesinin usul ve tertibi için standartlar (kural 5, 5A & 8 tarafından istenir)	301
Zeyil A	Yük tanklarında, pompalarda ve borulardaki kalıntı miktarlarının tayini 332
Zeyil-B	Ön Yıkama İşlemleri [1 Temmuz 1994'ten önce inşa edilen gemiler] 336
Gözden geçirilmiş	
Zeyil B	Yeni Gemiler İçin Ön Yıkama İşlemleri [1 Temmuz 1994'ten sonra inşa edilen gemiler] 338

	<i>Sayfa</i>
Zeyil C Havalandırma İşlemleri	342
Zeyil D İşlemler ve Düzenlemeler El Kitabı İçin Standart Şekil	344
 MARPOL 73/78 EK III: <i>Denizde Ambalajlı Halde Taşınan Zararlı Maddelerle Kirilenmenin Önlenmesi Kuralları</i>	
Kural 1 Uygulama	363
Kural 2 Paketleme	364
Kural 3 Markalama ve Etiketleme	364
Kural 4 Evraklar	364
Kural 5 İstif	365
Kural 6 Miktar Sınırlandırılması	366
Kural 7 İstisnalar	366
Kural 8 Çalışma Şartları üzerinde Liman Devleti Kontrolü	366
 Ek III Zeyilleri	
Zeyil Paketli halde zararlı maddelerin tanımlanması için Rehber	367
 Ek III'ün Birleştirilmiş İzahatları	
 MARPOL 73/78 EK IV: <i>Gemilerden Çıkan Pis sular ile Kirilenmenin Önlenmesi İçin Kurallar</i>	
Kural 1 Tanımlamalar	373
Kural 2 Uygulama	374
Kural 3 Sörveyler	374
Kural 4 Belge Verilmesi	376
Kural 5 Diğer Bir Hükümetin Belge Düzenlemesi veya İşlemesi	376
Kural 6 Belgenin Şekli	376
Kural 7 Belge Süresi	377
Kural 8 Pis suların Boşaltımı	378
Kural 9 İstisnalar	378
Kural 10 Alım tesisleri	379
Kural 11 Standart Boşaltım Bağlantıları	379
 Ek IV Zeyilleri	
Zeyil Pis Su Belgesi Şekli	381

	<i>Sayfa</i>
MARPOL 73/78 EK V: Gemi Çöpleri İle	
<i>Kirlenmenin Önlenmesi İçin Kurallar</i>	
Kural 1	Tanımlamalar 385
Kural 2	Uygulama 386
Kural 3	Özel Alanlar Dışında Çöpün Elden Çıkarılması 386
Kural 4	Çöpün Elden Çıkarılması İçin Özel Gereklere 386
Kural 5	Özel Alanlar İçinde Çöplerin Elden Çıkarılması 387
Kural 6	İstisnalar 389
Kural 7	Alım tesisleri 390
Kural 8	Çalışma Şartları üzerinde Liman Devleti Kontrolü 390
Kural 9	Afışlar, çöp yönetim planları ve çöp kayıt- muhafaza 390
Ek V Zeyilleri	
Zeyil	Çöp Kayıt Defteri Şekli 393
MARPOL 73/78 Ek VI: Gemilerden Hava Kirliliğinin	
<i>Önlenmesi İçin Kurallar</i>	
Bölüm I - Genel	
Kural 1	Uygulama 399
Kural 2	Tanımlar 399
Kural 3	Genel istisnalar 401
Kural 4	Eşdeğerler 401
Bölüm II - Sörvey, belgelendirme ve kontrol yöntemleri	
Kural 5	Sörveyler ve denetim 402
Kural 6	Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Belgesinin Verilmesi 403
Kural 7	Belgenin bir diğer ülke Hükümeti tarafından verilmesi 404
Kural 8	Belgenin Şekli 404
Kural 9	Belgenin süresi ve geçerliliği 405
Kural 10	Çalışma Şartları üzerinde Liman Devleti Kontrolü 406
Kural 11	İhlallerin Tesbiti ve Sözleşmenin tatbiki 406

	<i>Sayfa</i>
Bölüm III - Gemilerden yayılmanın kontrolü için gerekler	
Kural 12 Ozon-Tüketen Gazlar	408
Kural 13 Azot oksitler(NO _x)	408
Kural 14 Kükürt oksitler (SO _x)	410
Kural 15 Uçucu organik bileşikler	411
Kural 16 Gemide yakma	412
Kural 17 Alım tesisleri	413
Kural 18 Akaryakıt kalitesi	414
Kural 19 Platformlar ve sondaj Platformları için gerekler	416
Ek VI Zeyilleri	
Zeyil I IAPP Belgesi Formu	419
Zeyil II Test fâsılları ağırlık faktörleri	427
Zeyil III SO _x yayılma kontrol sahalarının tanımlanması için ölçüt ve usuller	429
Zeyil IV Gemilerde kullanılan atık yakıcı cihazların tip onayları ve çalışma sınırları	431
Zeyil V Yakıt teslim tutanağında bulunması gereken bilgiler	433
İlave Bilgiler	
1 MARPOL 73/78 Ek I, II ve III'ün birleştirilmiş izahatlarının listesi.	437
2 İlgili evrakların listesi	439
3 MEPC kararları listesi	443
4 MARPOL 73/78, düzeltmeler ve ilgili araçların durumu.	455
5 Ek IV'nın Yürütülmesi	458
6 MARPOL 73/78 Ek IV'ün gözden geçirilmiş metni	460
7 Ek I'e beklenen değişiklikler	475
8 Ek 1'in düzeltilmiş 13G kuralı için Durum Değerlendirme Planı	481
9 Gemilerde kullanılmak üzere arz edilen akaryakıt artığının ortalama kükürt içeriğinin dünya çapında izlenmesi için rehber ..	506

**Gemilerden Kirliliğin
Önlenmesi için
Uluslararası Sözleşme,
1973**

Gemilerden Kirliliğin Önlenmesi İçin Uluslararası Sözleşme, 1973

BU SÖZLEŞMENİN TARAFLARI,

Genel olarak insan çevresinin ve özel olarak deniz çevresinin korunması gerektiğinin FARKINDA OLARAK,

Gemilerde kasıtlı olarak, ihmal veya bir kaza neticesinde denize bırakılan petrol ve diğer zararlı maddelerin deniz kirlenmesinde önemli bir kaynak olduğunu TAKDİR EDEREK,

Petrol ile Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesinin, 1954, çevrenin korunması amacıyla yapılan ilk ve çok yanlı bir araç olarak önemini göz önünde tutarak ve bu Sözleşmenin deniz ve sahillerin kirlenmeden korunmasında bulunduğu katkıyı da TAKDİR EDEREK,

Petrol ve zararlı maddelerle deniz çevresinin kasıtlı olarak kirlenmesinin tamamen ortadan kaldırılmasını ve bu maddelerin bir kaza neticesinde denize boşaltımını en aza indirmeyi İSTEYEREK,

Sadece Petrol kirlenmesi ile sınırlı olmayan dünya çapında kurallar konulması ile bu amaca en iyi bir şekilde ulaşılabileceğini KABUL EDEREK,

Aşağıdaki gibi ANLAŞMIŞLARDIR:

Madde 1

Sözleşme altındaki genel yükümlülükler

- (1) Zararlı madde veya böyle bir madde içeren sıvının tahliyesi ile Sözleşme hükümlerine aykırı hareket edilerek deniz çevresinin kirlenmesini önlemek amacı ile Sözleşme Tarafları bağlı oldukları bu Sözleşme ve Eklerinin hükümlerine uymakla yükümlüdürler.
- (2) Aksi açıkça belirtilmedikçe mevcut Sözleşmeye müracaat aynı zamanda onun Protokol ve Eklerine müracaat anlamına gelecektir.

Madde 2*Tanımlamalar*

Aksi açıkça belirtilmedikçe bu Sözleşmenin maksatları için:

- (1) *Kural*, mevcut Sözleşme Eklerinde bulunan Kurallar anlamına gelir.
- (2) *Zararlı Madde*, denize döküldüğü zaman insan sağlığı için tehlikeli olan, hayat kaynakları ve deniz canlılarına zarar veren, güzellikleri bozan, denizin meşru bir şekilde kullanılmasına engel olan ve bu Sözleşmenin kontrolü altında bulunan bir maddeyi içeren herhangi bir madde anlamına gelir.
- (3) (a) *Tahliye*, Zararlı maddeler ve böyle bir madde içeren sıvıyı boşaltma konusunda, nasıl olursa olsun, gemiden bir maddenin bırakılması, kaçma, elden çıkarma, dökülme, sızma, pompalama, atma ve boşaltma anlamına gelir.
(b) *Tahliye* aşağıdakileri içermez:
 - (i) 13 Kasım 1972 tarihinde Londra'da yapılan Çöp ve Diğer Maddelerin Denize Atılmasından Doğan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sözleşmesi'nin kastettiği anlamda denize atılmasını; veya
 - (ii) Deniz dibindeki maden kaynaklarının araştırılmasından, bunlardan yararlanılmasından ve bunlarla ilgili olarak kıyı açığında yapılan işlemlerden doğrudan doğan zararlı maddelerin denize bırakılmasını; veya
 - (iii) Deniz kirlenmesini azaltmak veya kontrol altında tutmak için meşru ilmi araştırma maksadı ile denize zararlı madde bırakılmasını.
- (4) *Gemi* hidrofil tekneler, hava yastıklı araçlar, batabilenler, yüzer vasıtalar ve sabit veya yüzer platformlar dahil, deniz çevresinde faaliyette bulunan her türlü tekne anlamına gelir.
- (5) *İdare* geminin yetkisi altında faaliyette bulunduğu Devletin Hükümeti anlamına gelir. Herhangi bir Devletin bayrağını taşıma hakkına sahip olan bir geminin İdaresi o Devletin Hükümetidir. Deniz dibi ve bunun altındaki topraklarda araştırma yapan ve bunlardan yararlanan sabit veya yüzer platformlar söz konusu edildiği zaman İdare, buralar da araştırma yapmak ve bunlardan yararlanmak maksatları için hükümranlılık hakkına sahip ilgili kıyı Devletin Hükümetidir.
- (6) *Olay* zararlı bir maddenin veya böyle bir madde içeren sıvının fiilen veya muhtemelen denize tahliyesi anlamına gelir.

- (7) Teşkilat Hükümetler Arası Denizcilik Danışma Teşkilatı anlamına gelir.*

Madde 3

Uygulama

- (1) Bu sözleşmenin hükümleri:
 - (a) Sözleşmeye Taraf bir devletin bayrağını taşıma hakkına sahip olan; ve
 - (b) Bayrağını taşıma hakkı olmadığı halde bir tarafın yetkisi altında faaliyette bulunan gemilerde uygulanacaktır.
- (2) Bu madde hükümlerinden hiçbiri, sahilleri açıklarında bulunan deniz dibi ve deniz dibi altındaki toprakların doğal kaynaklar bakımından araştırılması ve kaynaklardan yararlanılması konularında mevcut uluslararası hukukun Taraflara tanıdığı hükümlerlik haklarında bir kısıntı yapılacağı veya bunların genişletileceği anlamlarında yorumlanmayacaktır.
- (3) Bu sözleşme hükümleri harp gemileri, donanma yardımcı gemileri veya bir devletin sahibi olduğu veya bu devlet tarafından çalıştırılan ve şimdilik sadece ticari olmayan hükümet işlerinde kullanılan diğer gemilere uygulanmayacaktır. Bununla beraber, tüm Taraflar bu gibi gemilerin, hareketlerini veya hareket kabiliyetlerine halel getirmeksizin makul ve tatbik edilebilir olduğu ölçüde, bu Sözleşmeye uyabilmeleri için gerekli önlemlerin alınmasını sağlayacaktır.

Madde 4

İhlâl

- (1) Bu Sözleşme gereklerini ihlâl etmek yasaklanacak, böyle bir hareket vaki olduğu zaman uygulanmak üzere, geminin bağlı bulunduğu İdare mevzuatına cezai hükümler konulacaktır. İdarenin bir ihlâlden haberdar edilmesi ve mevcudiyeti iddia olunan bu ihlâle ait yeterli deliller bulunması halinde, mümkün olduğu kadar çabuk, kanuni takibata girişilecektir.
- (2) Bu Sözleşme gereklerini ihlâl, Sözleşmeye Taraf olan Devletin yasama yetkisi dahilinde yasaklanacaktır ve bu sebeple o Tarafın mevzuatına cezai hükümler konulacaktır. Böyle bir hareket vaki olduğu zaman o Taraf:
 - (a) Ya kendi mevzuatına göre kanuni tatbikatta bulunacak; veya

* Teşkilatın adı 22 Mayıs 1982'de yürürlüğe giren Teşkilat Sözleşmesine binaen "Uluslararası Denizcilik Teşkilatı" olarak değiştirilmiştir.

- (b) O geminin idaresine ihlâlin vaki olduğuna dair bilgi verecek ve elinde bulunan delilleri gönderecektir.
- (3) Bir geminin bu Sözleşmeyi ihlâl ettiğine dair bilgi alan bu geminin İdaresi bu bilgiyi veren ve delil gönderen Tarafa ve Teşkilata bu konuda aldığı önlemleri bildirecektir.
- (4) Bu madde hükümlerine göre bir Taraf mevzuatına konulacak cezai hükümler, nerede olursa olsun, bu Sözleşmeyi ihlâle cesaret ettirmeyecek kadar sert olacaktır.

Madde 5

Belgeler ve gemilerin denetlenmesine ait özel kurallar

- (1) Bu maddenin (2)'inci paragrafı hükümlerine bağlı kalmak şartıyla, Sözleşmeye Taraf bir Devletin Kurallar gereğince tanzim edeceği bir belge, diğer Taraflarca kabul edilecek ve bu Sözleşmenin kapsamına giren bütün konularda, kendileri tarafından verilen bir belge gibi geçerli olacaktır.
- (2) Kurallar gereğince bir belge taşınması istenen bir gemi, bir Sözleşme Tarafının yasama hakkına sahip olduğu limanlar veya kıyı açığı terminalerde bulunduğu sırada bu Tarafın yetkili kıldığı memurlar tarafından denetime tâbi tutulabilir. Gemi veya teçhizatının bu belge tafsilatından oldukça önemli bir tarzda ayrıldığına inandıracak açık deliller bulunmadığı ahvalde bu denetim gemide geçerli belge bulunup bulunmadığı ile sınırlı olacaktır. Bu ahvalde veya gemide geçerli bir belge bulunmadığı zaman denetlemeyi yapan Taraf, geminin deniz çevresine makul olmayan bir zarar tehlikesini arz etmeyecek hale getirilmesini sağlayacak tedbirleri alacak ve gemi bu hale getirilmeden hareketine müsaade etmeyecektir. Mafih; bu Taraf geminin en yakın uygun bir tamir limanına gidebilmesi için liman veya kıyı açığı terminalini terk etmesine müsaade edebilir.
- (3) Bir Taraf yabancı geminin Sözleşme hükümlerine uymayışı sebebiyle böyle bir gemi hakkında harekete geçer veya bu geminin liman veya kıyı açığı terminallerine girmesine müsaade etmezse bu Taraf, geminin bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu devletin konsolos veya diplomatik temsilcisine, buna imkan olmadığında, bu geminin İdaresine derhal durumu bildirecektir. Girişine izin vermeden ve böyle bir harekete girişmeden önce Taraf ilgili geminin idaresi ile istişare etmekte isteyebilir.

Gemide kurallara göre geçerli belge bulunmaması halinde keyfiyet, yine İdareye bildirecektir.

- (4) Sözleşmeye Taraf olmayanlara ait gemiler söz konusu edildiği vakit Taraflar, bu Sözleşme gereklerini, bu gibi gemilere karşı daha hoş görümlü davranılmamasını sağlayacak şekilde, gerektiğinde uygulanacaktır.

Madde 6

İhlallerin Tesbiti ve Sözleşmenin tatbiki

- (1) Sözleşmenin Tarafları, ihlallerin tespiti ve Sözleşme hükümlerinin tatbiki için tespit ve çevre izleme konusunda bütün uygun ve uygulanabilir yöntemleri kullanarak, rapor etme ve delillerin toplanmasında doğru yöntemlerin kullanılmasında işbirliği yapacaklardır.
- (2) Bu Sözleşme hükümlerine tâbi olan bir geminin kural hükümlerini ihlal ederek, bir Tarafın herhangi bir liman veya kıyı açığı bir terminalinde denize zararlı bir madde boşaltıp boşaltmadığı hususunun kanıtlanması maksadı ile; o Tarafın atadığı veya yetkili kıldığı memur tarafından denetlenebilir. Bu denetleme sonucunda Sözleşmenin ihlal edildiğinin tespit edilmesi halinde, gerekli işleme geçilmek üzere İdareye bir rapor gönderilecektir.
- (3) Taraf ülke, eğer var ise, İdareye geminin kural hükümlerini ihlal ederek denize zararlı bir madde veya içinde böyle bir madde bulunan bir sıvıyı boşalttığına dair deliller gönderecektir. Eğer böyle yapmak mümkünse ilk Tarafın yetkili makamı, ihlal ettiği iddia edilen geminin kaptanını da bilgilendirecektir.
- (4) Delilleri alan İdare, konuyu inceleyecek ve mevcudiyeti iddia olunan ihlal hakkında daha fazla ve daha iyi delil gönderilmesini isteyebilecektir. Mevcudiyeti iddia olunan ihlal hakkında takibata girişilmek üzere elde yeterli delil bulunduğu inanan İdare, olanca kadar çabuk, kanuni yollara başvuracaktır. İdare derhal mevcudiyeti iddia olunan ihlali ihbar eden Tarafa ve Teşkilata giriştiği hareketi bildirecektir.
- (5) Bir geminin herhangi bir yerde denize zararlı bir madde veya içinde böyle bir madde bulunan sıvıyı boşalttığına dair, delilleri ile beraber, diğer bir Taraftan haber alan ve kendisinden bu konuda bir soruşturma yapılması istenen Taraf, bu Sözleşme hükümlerine tâbi olan bir gemiyi kendi yasama yetkisi altındaki limanlara veya kıyı açığı terminallerine girdiği vakit denetleyebilir.

Böyle bir denetlemenin raporu denetlemeyi isteyen tarafa ve bu Sözleşmeye göre gerekli uygulamaların yapılabilmesi için İdareye gönderilecektir.

Madde 7

Gemilerin sebepsiz geciktirilmesi

- (1) Sözleşmenin madde 4, 5 veya 6 gereğince, mümkün olan her gayret gösterilerek; gemilerin sebepsiz geciktirilmesinden veya alıkonulmasından sakınılacaktır.
- (2) Sözleşmenin 4, 5 veya 6'ncı Maddelerine dayanarak sebepsiz yere seferden alıkonulan veya geciktirilen bir gemi, bu yüzden uğradığı her hangi kayıp veya hasar için tazminata hak kazanacaktır.

Madde 8

Zararlı maddelerin karıştığı kazaların rapor edilmesi

- (1) Bir kazanın raporu, gecikmeksizin ve tam bir halde, bu Sözleşmenin I. Protokolü hükümlerine göre hazırlanacaktır.
- (2) Her Sözleşme Tarafı:
 - (a) uygun bir memur veya acentenin olaylar hakkında verilecek olan raporları alıp işlem yapması için gerekli bütün tertibatı alacak; ve
 - (b) alacağı tertibatın tam ayrıntılarını diğer Tarafalara ve Teşkilatın üyesi Devletlere tamim edilmek üzere, Teşkilata bildirilecektir.
- (3) Bu madde hükümlerine göre tanzim edilen bir raporu alan bir Taraf, gecikmeden:
 - (a) İlgili geminin İdaresine; ve
 - (b) etkilenebilecek herhangi bir diğer Devlete, bu raporu havale edecektir.
- (4) Bu sözleşmenin I sayılı protokolünde söz konusu edilen herhangi bir olayın yetkili makamlara rapor edilmesi için kendi deniz denet teknelerine ve uçaklarına ve diğer uygun müesseselerine talimat vermeyi, her Sözleşme Tarafı taahhüt eder. Tüm Tarafalar, gerekli gördüğü takdirde, bu raporu Teşkilata ve ilgili diğer Tarafalara da verecektir.

Madde 9

Diğer antlaşmalar ve izahat.

- (1) Bu Sözleşme yürürlüğe girdikten sonra, muaddel şekliyle, Sözleşme tarafları arasında 1954 Uluslararası Denizin Petrol ile Kirlenmesini Önleme Sözleşmesinin yerini alacaktır.

- (2) Bu Sözleşme Hükümlerinden hiçbiri, Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun 2750 C(XXV) sayılı kararına uygun olarak toplanan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansının deniz hukuku çalışmalarını ve geliştirmelerini engellemeyecek ve Deniz Hukuku ve kıyı ve bayrak Devleti yargı yetkisinin yapısı ve kapsamı konusunda halen mevcut veya gelecekte getirecekleri iddialar ve hukuki görüşleri bozmayacaktır.
- (3) Bu Sözleşmede mevcut "Yargı Yetkisi" deyimi; Sözleşmenin uygulandığı ve yorumlandığı sırada yürürlükte bulunan Uluslararası Mevzuat ışığında, hangi anlamda ise, o anlamda olacaktır.

Madde 10

İhtilafların Halledilmesi

Bu Sözleşmenin uygulanma ve yorumlanması konularında iki ve daha fazla Taraf arasında çıkacak bir ihtilafın, ilgili Taraflar arasında müzakere yoluyla halline imkan bulunmadığı ve Taraflar başka bir uzlaşma yolu bulamadıkları ahvalde, bu ihtilaf, bir tarafın isteği üzerine işbu Sözleşmenin II sayılı protokolünde bahis olunan usule uygun olarak tahkime gönderilecektir.

Madde 11

Bilgi aktarılması

- (1) Sözleşme Tarafları aşağıda yazılı hususlarda Teşkilata bilgi vermekle yükümlü olacaklardır:
 - (a) Bu Sözleşme kapsamına giren çeşitli konularda çıkaracakları Kanun, emir, kararname, ve diğer mevzuatın metinleri;
 - (b) Kurallarda* mevcut hükümlere uygun olarak zararlı madde taşıyan gemilerin dizayn, inşa ve teçhizatı ile ilgili konularda üyeler namına hareket etme yetkisi verilen ve Hükümete bağlı olmayan acentelerin bir listesi;
 - (c) Kurallarda mevcut hükümlere uygun olarak tanzim edecekleri belge çeşitlerinin yeterli sayıda örnekleri;
 - (d) Buldukları yerler, kapasiteleri, hizmete hazır tesisler ve diğer özellikleri dahil alım tesislerinin bir listesi;
 - (e) Bu Sözleşmenin uygulama sonuçlarını gösteren resmi raporlar veya resmi rapor özetleri ve

* 1978 Protokolü III. maddesi olan bu alt paragrafın metni bu şekilde değiştirilmiştir.

- (f) Bu Sözleşme hükümlerine aykırı hareket sebebiyle fiilen verilen cezaları gösteren ve Teşkilat tarafından standart edilen bir form üzerine yazılmış olan, bir senelik istatistik raporu.
- (2) Teşkilat, bu madde hükmüne göre aldığı bilgileri ve bu maddenin (1) (b)'den (f)'ye kadar olan alt paragrafları gereğince kendisine gönderilen bilgileri bütün Taraflara dağıtacaktır.

Madde 12

Gemilerin kazaya uğraması

- (1) Her İdare gemilerinden kurallardaki hükümlere tâbi olan herhangi birinin deniz çevresine önemli derecede zararlı bir etki yapabilecek olan bir kazaya uğraması halinde, bu kazayı incelemek üzere bir soruşturma yapmakla yükümlüdür.
- (2) Söz konusu soruşturma hakkında verilecek bilginin, bu Sözleşmede yapılacak değişimlere yardımcı olacağına inanan her Sözleşme Tarafı Teşkilata bu konuda bilgi vermekte yükümlü olacaktır.

Madde 13

İmza, tasdik, kabul, onay ve katılma

- (1) İşbu Sözleşme Teşkilat Merkezinde 15 Ocak 1974 tarihinden 31 Aralık 1974 tarihine kadar imza için açık bekletilecek ve bundan sonra katılma için açık kalacaktır. Devletler aşağıdaki yollarla bu Sözleşmeye Taraf olabilirler:
- (a) tasdik, kabul veya onay şartı koşulmadan imza; veya
- (b) tasdik, kabul veya onay şartına bağlı olarak imza, bunu takiben tasdik, kabul ve onay; veya
- (c) katılma
- (2) Tasdik, kabul, onay veya katılma, bu konularda Teşkilat Genel Sekreterine bir vesika verilmesi suretiyle yapılacaktır.
- (3) Teşkilatın Genel Sekreteri, herhangi bir imza durumunu veya tasdik, kabul, onay veya katılma gösteren yeni bir vesikanın verildiğini ve veriliş tarihini bu Sözleşmeyi imzalamış olan bütün Devletlere bildirecektir.

Madde 14

İhtiyari Ekler

- (1) Bir Devlet bu Sözleşmeyi imza, tasdik, kabul ettiği, onayladığı veya bu Sözleşmeye katıldığı zaman (bundan sonra metin içinde "İhtiyari Ekler" diye anılacak) III, IV ve V'inci Ek'lerden birini veya hepsini kabul etmediğini beyan edebilir. Bu koşul ile Sözleşme Tarafları bütün Eklerin tamamına bağlı olacaktır.
- (2) İhtiyari Eklerden herhangi biri ile bağlı olmadığını beyan eden herhangi bir Devlet istediği zaman teşkilata Madde 13 (2)'de bildirilen bir vesika vererek bu Eki kabul edebilir.
- (3) İhtiyari bir Ek için bu Maddenin (1)inci paragrafı gereğince beyanda bulunan ve bu Eki bilahare bu Maddenin (2)nci paragrafı gereğince kabul etmeyen bir Devlet bu Ekin kapsadığı konularda ne bir yükümlülük taşıyacak, ne de bir hakka sahip olacak ve Sözleşmenin Tarafları söz konusu edildiği zaman o Eki kapsayan hususlarda o Devlet Taraf sayılmayacaktır.
- (4) Teşkilat, bu Sözleşmeyi imza etmiş veya buna katılmış Devletlere, bu Maddeye göre yapılan beyanları ve bu Maddenin (2). paragrafındaki hükümler uyarınca verilen vesikaların alındığını bildirecektir.

Madde 15

Yürürlüğe Giriş

- (1) Bu Sözleşme, deniz ticaret filosunun toplam tonajı dünya deniz ticaret filosu toplam gros tonajının en az %50'sini teşkil eden en az 15 devletin, 13. Maddeye uygun olarak, Taraf oldukları tarihten 12 ay sonra yürürlüğe girecektir.
- (2) İhtiyari Ek yukarıda yazılı (1)inci paragrafın içeriği yerine getirildikten 12 ay sonra yürürlüğe girecektir.
- (3) Teşkilat, bu Sözleşmeyi imza etmiş veya buna katılmış Devletlere Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihini ve bu Maddenin (2)inci paragrafın da sözü edilen İhtiyari Ekin yürürlüğe giriş tarihini bildirecektir.
- (4) Bu Sözleşme veya İhtiyari Ekleri bakımından yürürlüğe giriş için gerekli şartlar yerine getirildikten sonra, fakat yürürlüğe giriş tarihinden önce tasdik, kabul, onay veya katılma belgesi vermiş

Devletler için, hangisi daha geç ise, ya yürürlüğe giriş tarihi ya da bu belgenin verilışinden 3 ay sonraki tarih, tasdik, kabul, onay veya katılma için geçerli olacaktır.

- (5) Sözleşme veya bir İhtiyari Ekin yürürlüğe giriş tarihinden sonra onay, kabul, uygun bulma veya katılma belgesi vermiş olan Devletler için, Sözleşme veya İhtiyari Ek belgenin verildiği tarihten 3 ay sonra geçerli olacaktır.
- (6) Bu Sözleşme veya Ek tadilinin yürürlüğe girmesi için 16. maddede yazılı bütün şartlar yerine getirildikten sonra verilecek olan herhangi bir tasdik, kabul, onay veya katılma belgesi, Sözleşme veya Eklerin değişmiş şekli için verilmiş sayılacaktır.

Madde 16

Düzeltilmeler

- (1) Aşağıda yazılı paragraflarda belirtilen usullerden biri ile bu Sözleşme değiştirilebilir.
- (2) Teşkilatın incelemesinden sonra yapılacak düzeltilmeler:
 - (a) Bir Sözleşme Tarafının önereceği herhangi bir değişiklik Teşkilata sunulacak ve incelenmesinden 6 ay önce Genel Sekreter tarafından Teşkilatın bütün üyelerine ve bütün Tarafalara gönderilecektir.
 - (b) Yukarıda yazılı olduğu gibi önerilen ve dağıtılan değişiklik tasarısı incelenmek üzere Teşkilatın gereken komisyonuna gönderilecektir.
 - (c) Teşkilat üyesi olsa da, olmasa da her Sözleşme Tarafı Komisyon çalışmalarına katılma hakkına sahip olacaktır.
 - (d) Düzeltilmeler, yalnız toplantıda bulunan ve oy veren Sözleşme Taraflarının üçte iki çoğunluğu ile kabule değer bulunacaktır.
 - (e) Düzeltilmeler yukarıda yazılı (d) alt paragrafına uygun olarak kabule değer bulunduğu takdirde, Teşkilat Genel Sekreteri tarafından kabul edilmek üzere Sözleşmenin bütün Taraflarına gönderilecektir.
 - (f) Aşağıda yazılı olan ahvalde bir değişiklik tasarısı kabul edilmiş sayılacaktır:

- (i) Bir Sözleşme maddesinin değişiklik tasarısı, sahibi bulunanları deniz ticaret filosu toplam tonajı dünya deniz ticaret filosu toplam gros tonajının en az %50'sini teşkil eden Tarafların üçte ikisi tarafından kabul edildiği tarihte kabul edilmiş sayılacaktır;
- (ii) Bir Sözleşme Ekinin değişikliğine dair tasarı hakkında, gereken komisyon, bu değişikliğin, sahibi buldukları deniz ticaret filosu toplam tonajı dünya deniz ticaret filosu toplam gros tonajının en az %50'sini teşkil eden Tarafların üçte ikisi tarafından kabul edilmişinden sonra yürürlüğe gireceğine dair bir karar almadığı takdirde, bu tadil tasarısı, bu maddenin (f) (iii) alt paragrafı uyarınca kabul edilmiş addolunacaktır. Bununla beraber, bir Taraf bu Sözleşmeye ait bir Ekin değişiklik tasarısı kendisi için yürürlüğe girmeden önce Teşkilat Genel Sekreterine, yazılı onayının gerekli olacağını bildirebilir. Genel Sekreter bu ihbarı ve bunun alındığı tarihi Taraflara bildirecektir.
- (iii) Bu Sözleşme Ekinin zeyline ait bir değişiklik önerisi benim sendiği vakit Komisyonun uyum için saptayacağı, fakat her halükarda 10 aydan az olmayan bir süre sonunda edilmiş sayılacaktır. Yalnız bu süre içinde ya Tarafların en az 1/3'ü veya sahibi buldukları deniz ticaret filosu toplam tonajı dünya deniz ticaret filosu toplam gros tonajının en az %50'sini teşkil eden Taraflar Teşkilata bir itiraz göndermedikçe bu değişiklik tasarısı kabul edilmiş sayılacaktır.
- (iv) Sözleşmenin I sayılı Protokolünün değişikliğine ait bir tasarı yukarıda yazılı (f) (ii) veya (iii) sayılı alt paragraflarının belirtilen usul hükümlerine tâbi tutulacaktır;
- (v) Sözleşmenin II sayılı protokolüne ait değişiklik yukarıda yazılı alt paragraf (f) (i) de açıklandığı gibi, Sözleşmenin bir Maddesindeki düzeltmelerde olduğu şekilde aynı işlemlere tâbi tutulacaktır;
- (g) Değişiklik tasarıları aşağıda yazılı şartlar altında yürürlüğe girecektir:
- (i) (f) (iii) alt paragrafında belirlenen işlemin dışında olmak üzere bir Sözleşme Maddesi I sayılı Protokol veya II sayılı Protokol, düzeltmeleri

kabul ettiklerini beyan eden Taraflar için, kabul ettikleri tarihten 6 ay sonra yürürlüğe girecektir.

- (ii) (f) (iii) alt paragrafında belirlenen usule göre I sayılı protokolde bir Ekin bir zeyline veya Sözleşmenin bir Ekine ait düzeltmeler yapılması halinde, yürürlüğe giriş tarihinden önce kabul etmediklerini beyan eden veya (f) (ii) alt paragrafının yazılı olarak onaylarının gerekeceğini bildiren Taraflar hariç, bütün Taraflar için, kabul edildikleri tarihten 6 ay sonra yürürlüğe girecektir.

(3) Konferans tarafından değişiklik:

- (a) Bir Tarafın isteği üzerine, Tarafların 1/3'ünün bu isteğe katıldığı ahvalde Teşkilat değişiklik konusunu görüşmek üzere, Tarafları bir Konferansa çağıracaktır.
- (b) Böyle Konferansta mevcut ve oy veren Tarafların üçte iki çoğunluğu ile benimsenen bir değişiklik önerisi kabul edilmek üzere, Teşkilat Genel Sekreteri tarafından bütün taraflara gönderilecektir.
- (c) Konferansın başkaca bir karar almaması halinde değişiklik yukarıda (2) (f) ve (g) paragraflarında, bu maksat için belirlenen usullere göre kabul edilmiş sayılacak ve yürürlüğe girecektir.
- (4) (a) İhtiyari bir Ekin değişikliğine ait olan bir değişiklik tasarısı söz konusu olduğu vakit "Sözleşmenin Tarafı" deyimi bu Ek ile bağlı olan Taraf anlamına gelecektir.
- (b) Bir Ek değişikliğini kabul etmeyen bir Taraf sadece bu değişikliğin uygulanması konusunda Taraf değilmiş gibi işleme tâbi tutulacaktır.
- (5) Bir yeni Ekin benimsenmesi ve yürürlüğe girmesi bir Sözleşme maddesinin değişikliği ve yürürlüğe girmesi için konulan usullere tâbi olacaktır.
- (6) Hilafına kesin hüküm bulunmadıkça, bir gemi yapısına taalluk eden ve bu madde hükümleri gereğince yapılan, bu Sözleşmeye ait herhangi bir değişiklik sadece bu değişikliğin yürürlüğe girdiği tarihte veya bu tarihten sonra inşa mukavelesi yapılan veya inşa mukavelesinin var olmadığı halde, omurgası kızağa konulan gemiye uygulanacaktır

- (7) Bir protokol veya bir Eke ait herhangi bir değişiklik o protokol veya Ekle ilgili olacak ve bu Sözleşme maddeleri ile uyumlu olacaktır.
- (8) Teşkilat Genel Sekreteri bu madde hükümlerine göre yürürlüğe giren herhangi bir değişikliği, yürürlüğe giriş tarihi ile birlikte, bütün Taraflara bildirilecektir.
- (9) Bu madde hükümlerine göre yapılacak her değişikliğin kabulü veya bu konudaki itirazlar yazılı olarak Teşkilat Genel Sekreterine bildirilecektir. Genel Sekreter, bu ihbarları alınış tarihlerini bütün Sözleşme Taraflarına bildirecektir.

Madde 17

Teknik İşbirliğinin oluşturulması

Sözleşme Tarafları, Teşkilat veya diğer uluslararası kuruluşlarla istişare ederek ve Birleşmiş Milletler Çevre Programı İcra Direktörü tarafından yapılan yardım ve koordinesi ile aşağıda yazılı hususlarda teknik yardım isteyen Tarafları destekleyeceklerdir:

- (a) Bilimsel ve teknik personeli eğitmek;
- (b) Alım ve izleme tesisleri için gerekli cihazları temin etmek,
- (c) Gemiler tarafından deniz çevresinin kirlenmesini önlemek veya azaltmak için kolaylıklar sağlamak, tedbirler ve tertibat almak;
- (d) Araştırmayı teşvik etmek;

suretiyle bu Sözleşmenin amaç ve maksatlarına ulaşması sağlanacaktır.

Madde 18

Fesih

- (1) Bu Sözleşmeden veya herhangi bir İhtiyari Ek'i herhangi bir tarafça kendisi için yürürlüğe girişinden sonra geçecek 5 yılı takiben herhangi bir zamanda feshedilebilir.
- (2) Fesih, Teşkilat Genel Sekreterliğine bir fesih belgesinin tevdi edilmesiyle gerçekleşecektir, Genel Sekreterde, böyle bir ihbarın alındığını ve alınış tarihini, feshin hangi tarihte geçerli olacağını diğer Tarafların tümüne bildirecektir.
- (3) Fesih, Teşkilat Genel Sekreterinin bu ihbarı alışından 12 ay sonra veya

ihbarda belirti1ebilecek daha uzun bir süre sonra yürürlüğe girecektir.

Madde 19

Teslim ve Tescil

- (1) Bu Sözleşme Teşkilat Genel Sekreterine teslim edilecek, Genel Sekreter bunun tasdikli asıl suretlerini, Sözleşmeyi imza eden veya katılan Devletlere gönderecektir.
- (2) Bu sözleşme yürürlüğe girer girmez Teşkilat Genel Sekreteri metni, Birleşmiş Milletler Antlaşmasınının 102. maddesi hükümleri gereğince, tescil ve basılması için Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine gönderecektir.

MADDE 20

Diller

Bu Sözleşme İngiliz, Fransız, Rus ve İspanyol dillerinde tek nüsha olarak tanzim edilmiştir, her metin aynı derecede geçerlidir. Arap, Alman, İtalyan ve Japon dillerine resmi tercümeleri hazırlanacak ve imzaları havi asıl ile birlikte tevdi edilecektir.

Bu Sözleşme her biri Hükümetlerince bu iş için yetki verilen, aşağıda imzaları* bulunanlar tarafından imza edilerek TASDİK OLUNMUŞTUR.

İki Kasım, Bin Dokuz Yüz Yetmiş ÜÇ GÜNÜ LONDRA'DA YAPILMIŞTIR..

* İmzalar konulmamıştır.

**Gemilerden Kirlenmenin
Önlenmesi için
Uluslararası Sözleşme,
1973,
ile ilgili 1978 Protokolü**

Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi için Uluslararası Sözleşme, 1973, ile ilgili 1978 Protokolü

BU SÖZLEŞMENİN TARAFLARI,

Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi'nin, 1973, deniz çevresinin gemilerden kirlenmesine karşı korunmasında önemli yararlar sağlayabileceğini TAKDİR EDEREK,

Gemilerin, özellikle petrol tankerlerinin sebep olduğu deniz kirlenmesinin önlenmesi ve kontrolü yöntemlerinin daha geliştirilmesi ihtiyacını da TAKDİR EDEREK,

Ayrıca, bu Sözleşmenin Ek I'indeki Petrol Kirlenmesinin Önlenmesi Kurallarının mümkün olduğu kadar çabuk ve kapsamlı olarak uygulanması ihtiyacını TAKDİR EDEREK,

Belli bazı teknik sorunlar yeterince çözümleninceye kadar bu Sözleşmenin Ek II'sinin uygulanmasının ertelenmesi gerektiğini ANLAYARAK,

Bu hedeflere, Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, ile ilgili bir protokol neticesi ile en iyi şekilde erişilebileceğini KABUL EDEREK,

Aşağıdaki gibi ANLAŞMIŞLARDIR:

Madde I

Genel Yükümlülükler

- 1 Bu Protokolün Tarafları aşağıdakilerin içerdiği hükümleri yürürlüğe koymayı taahhüt ederler:
 - (a) bu Protokol ve bu Protokolün tamamlayıcı bir bölümünü oluşturacak olan Ek; ve
 - (b) bu Protokolde verilen düzeltmeler ve ilavelere bağlı olmak koşulu ile, Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi'nin, 1973, (bundan sonra "Sözleşme" diye anılacaktır).
- 2 Sözleşmenin ve bu protokolün hükümleri tek bir metin gibi beraber okunacak ve değerlendirilecektir.

3. Bu protokole yapılan her atıf aynı zamanda Ek'e yapılan bir atıftır.

Madde II

Sözleşmenin II'nci Ek'inin Yürütülmesi

- 1 Sözleşmenin Madde 14(1) hükümlerine bakılmaksızın, bu protokolün Tarafları, yürürlüğe giriş tarihinden itibaren üç yıllık bir süre için veya Hükümetler Arası Denizcilik Danışma Teşkilatı (bundan sonra "Teşkilat" diye anılmaktadır)* Deniz Çevresini Koruma Komitesinde (bundan sonra "komite" diye anılacaktır) bu Protokol Taraflarının üçte iki çoğunluğu ile kararlaştırılabilen daha uzun bir süre için, Sözleşmenin Ek II hükümleri ile bağlı olmamayı kabul ederler.
- 2 Bu maddenin 1 No'lu paragrafında belirtilen süre içinde, bu Protokol Tarafları, Sözleşmenin Ek II'si ile ilgili konularda Sözleşmeye göre herhangi bir yükümlülük veya herhangi bir hak iddia etmeyecektir ve bu Ek ile ilgili olarak Sözleşme Taraflarına yapılan atıflar bu Protokol Taraflarını içermeyecektir.

Madde III

Bilgi Aktarılması

Sözleşmenin Madde 11 (1) (b) metni aşağıdaki gibi değiştirilmiştir:

" Tarafların kendi memurlarının bilgisi için dağıtılmak üzere, kurallardaki hükümler uyarınca zararlı maddeler taşıyan gemilerin dizaynı, yapısı, cihazları ve çalıştırılması ilgili idari konularda kendi tarafı namına hareket etme yetkisi tanınan sörveyör veya kuruluşların bir listesi. Bu sebeple, İdare bu gibi sörveyör ve kuruluşlara verilmiş olan yetkiye ait özel sorumluluk ve şartları Teşkilata bildirecektir."

* Teşkilatın adı 22 Mayıs 1982'de yürürlüğe giren Teşkilat Sözleşmesine binaen "Uluslararası Denizcilik Teşkilatı" olarak değiştirilmiştir.

Madde IV

*İmza, tasdik, kabul,
onay ve katılma*

- 1 Bu Protokol Teşkilat Merkezinde 1 Haziran 1978'den 31 Mayıs 1979'a kadar imza için açılacak ve bundan sonra katılma için açık kalacaktır. Devletler aşağıdaki yollarla bu Protokola Taraf olabilirler:
 - (a) Tasdik, kabul veya onay şartı koşulmadan imza; veya
 - (b) Tasdik, kabul veya onay şartına bağlı olarak imza, bunu takiben tasdik, kabul ve onay; veya
 - (c) katılma
- 2 Tasdik, kabul, onay veya katılma, bu hususta Teşkilat Genel Sekreterine bir vesika verilmesi suretiyle yapılacaktır.

Madde V

Yürürlüğe Girme

- 1 Bu Protokol, deniz ticaret filosunun toplam tonajı, dünya deniz ticaret filosu toplam gros tonajının en az %50'sini teşkil eden en az 15 devletin, bu protokolün Madde IV'üne uygun olarak Taraf oldukları tarihten 12 ay sonra yürürlüğe girecektir.
- 2 Bu Protokol yürürlüğe girdikten sonra verilen tasdik, kabul, onay veya katılma belgesi, verildiği tarihten 3 ay sonra geçerli olacaktır.
- 3 Sözleşmenin Madde 16'sı uyarınca bir değişikliğin kabul edilmiş sayıldığı tarihten sonra verilen tasdik, kabul, onay veya katılma belgesi bu protokolün değiştirilmiş şekli için uygulanacaktır.

Madde VI

Düzeltilmeler

Sözleşmenin Madde 16'sında Sözleşmeye ait Maddelere, bir Ek'e ve bir Ek'in bir Zeyline yapılan düzeltilmeler için verilen usuller bu Protokolün Maddelerine, Ek'ine ve Zeyline yapılacak düzeltilmeler için de uygulanacaktır.

Madde VII

Fesih

- 1 Bu Protokol herhangi bir Tarafça, kendisi için yürürlüğe girişinden sonra geçecek 5 yılı takiben herhangi bir zamanda feshedilebilir.
- 2 Fesih, Teşkilat Genel Sekreterliğine bir fesih belgesinin tevdi edilmesiyle gerçekleşecektir.
- 3 Fesih, Teşkilat Genel Sekreterinin bu ihbarı alışından 12 ay sonra veya ihbarda belirtilebilecek daha uzun bir süre sonra yürürlüğe girecektir.

Madde VIII

Tevdi

1. Bu Protokol Teşkilat Genel Sekreterliğine (bundan sonra "Tevdi Makamı" diye anılmaktadır) teslim edilecektir.
2. Tevdi Makamı aşağıdakileri yapacaktır:
 - (a) Bu Protokolü imzalayan veya katılan bütün Devletlere aşağıdaki leri bildirecektir:
 - (i) ait oldukları tarihleri ile beraber, her yeni imzalama veya tasdik, kabul, onay, veya katılma belgesinin tevdi;
 - (ii) bu Protokolün yürürlüğe giriş tarihi;
 - (iii) fesih ihbarının alındığı ve yürürlüğe girdiği tarih ile beraber bu Protokolü fesih ihbarının tevdi;
 - (iv) bu Protokolün Madde II (1)'i uyarınca alınan kararlar;
 - (b) Bu Protokolü imzalayan veya ona katılan bütün Devletlere bu Protokolün tasdikli asıl suretlerini gönderecektir.
3. Bu Protokol yürürlüğe girer girmez, tasdikli asıl bir sureti Birleşmiş Milletler Anlaşmasının Madde 102'si uyarınca tescil ve yayınlanmak üzere Birleşmiş Milletler Sekreterliğine Tevdi Makamı tarafından intikal ettirilecektir.

Madde IX

Diller

Bu Sözleşme İngiliz, Fransız, Rus ve İspanyol dillerinde tek asıl nüsha olarak tanzim edilmiştir, her metin aynı derecede geçerlidir. Arap, Alman, İtalyan ve Japon dillerine resmi tercümeleri hazırlanacak ve imzaları havi asıl ile birlikte tevdi edilecektir.

Bu Protokol her biri Hükümetlerince bu iş için yetki verilen, aşağıda imzaları* bulunanlar tarafından imza edilerek tasdik olunmuştur.

On Yedi Şubat, Bin Dokuz Yüz Yetmiş Sekiz günü LONDRA'da yapılmıştır.

* İmzalar konulmamıştır.

Protokol I

(düzeltmeler dahil)

*Zararlı Maddelerin karıştığı
kazaların rapor edilmesi
ile ilişkili hükümler*

Protokol I

(düzeltilmeler dahil)

Zararlı Maddelerin karıştığı kazaların rapor edilmesi ile ilişkili hükümler (Sözleşmenin 8'inci maddesine göre)

Madde I

Rapor yükümlülüğü

- (1) Bu Protokolün II'inci maddesinde atıf yapılan kazalara karışan herhangi bir geminin Kaptan veya gemiden sorumlu diğer şahıslar gecikmek sizin bu tür kazanın özelliklerini ve mümkün olan en büyük boyutlarını bu Protokolün hükümlerine göre rapor edeceklerdir.
- (2) Bu maddenin (1)'nci paragrafında atıf yapılan gemilerin terk edildiği halde, veya böyle bir gemiden gelen rapor tamam değil veya alınmadığında, armatör, kiracı, müdür veya geminin işletmecisi, veya acentesi, mümkün olan en büyük boyutlarına kadar bu Protokol hükümleri altında kaptana yüklenen ödevleri deruhte edecektir.

Madde II

Ne zaman rapor edilecek

- (1) Bir kaza aşağıdakileri ihtiva ettiğinde rapor edilecektir
 - (a) müsaade edilen seviyenin üzerinde bir boşaltma veya geminin güvenliğini sağlamak ve denizde can kurtarmak amacı dahil hangi sebeple olursa olsun petrol veya zehirli sıvı maddelerin boşalma ihtimali; veya
 - (b) konteyner, seyyar tanklar, kara ve demiryolu araçları ve gemi barçları dahil paketli halde zararlı maddelerin boşaltılması veya boşalma ihtimali; veya

- (c) 15 metre ve üzeri uzunluktaki gemilerin aşağıdaki halde hasar, arıza veya makinelerinin durması;
- (i) çatışma, oturma, yangın, yapı bozulması, su alma ve yük kayması gibi fakat bunlarla sınırlı olmayan; geminin güvenliğini etkileyen; veya
 - (ii) dümen donanımı, sevk makineleri, elektrik üretim sistemleri, ve geminin elzem seyir yardımcılarında arıza veya durma gibi fakat bunlarla sınırlı olmayan; geminin Seyir emniyetinin bozulması ile sonuçlanan; veya
- (d) geminin çalıştırılması sırasında bu Sözleşme altında müsaade edilen miktar veya anlık boşaltım oranını aşan petrol veya zehirli sıvı madde boşaltılması.
- (2) Bu Protokolün maksatları için :
- (a) Bu maddenin 1(a) alt paragrafında atıf yapılan *Petrol*, Sözleşmenin Ek I kural 1(1)'inde tanımlanan petrol gibi anlama gelir.
 - (b) Bu maddenin 1(a) alt paragrafında atıf yapılan *Zehirli sıvı maddeler*, Sözleşmenin Ek II kural 1(6)'sında tanımlanan zehirli sıvı maddeler gibi anlama gelir.
 - (c) Bu maddenin 1(b) alt paragrafında atıf yapılan paketli halde *zararlı maddeler*, Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Maddeler Kodunda (IMDG Kodu) deniz kirleticileri olarak tarif edilen maddeler anlama gelir.

Madde III

Raporun içeriği

Her halükarda rapor aşağıdakileri içerecektir:

- (a) karışan gemilerin kimlikleri;
- (b) kazanın tarihi, türü ve yeri;
- (c) karışan zararlı maddenin miktarı ve tipi;
- (d) yardım ve kurtarma tedbirleri.

Madde IV

İlave rapor

Bu Protokol hükümleri altında rapor göndermekle yükümlü her kişi, mümkünse, aşağıdakileri yapacaktır;

- (a) ilave başlangıç raporu verecek, ve gerekirse, sonraki gelişmeleri içeren malumat sağlayacaktır; ve
- (b) Etkilenen Devletin ilave malumat isteğine olabildiğince tam uyacaktır.

Madde V

Rapor etme usulü

- (1) Rapor en yakın kıyı devletine müsait olan en hızlı muhabere kanalları ile olabilen en yüksek öncelikte yapılacaktır.
- (2) Bu Protokolün yürütülmesi için, bu Sözleşme Tarafları, Teşkilat tarafından geliştirilen Rehberlere dayanan, zararlı maddelerin karıştığı kazaların rapor edilmesinde takip edilecek usuller hakkında kurallar veya talimatlar yayınlayacak, veya yayınlatacaklardır.*

* Tehlikeli Maddeler, Zehirli Maddeler ve/veya Deniz Kirleticilerinin Karıştığı Kazaları Rapor Etme için Rehber dahil, Teşkilat Tarafından A.851(20) Sayılı Karar İle Kabul Edilen, Gemi Rapor Verme Sistemleri Ve Gemi Rapor Gereklere için Genel Usuller'e Başvurunuz. bak IMO yayın satışı IMO-516E.

Protokol II

Tahkim

Protokol II

Tahkim

(Sözleşmenin 10'uncu maddesine göre)

Madde I

Tahkim usulü, ihtilaf Tarafları başka şekilde kararlaştırmadıkça, bu Protokoldeki kurallara uygun olacaktır.

Madde II

- (1) Tahkim Mahkemesi bir Sözleşme Tarafının bir diğerine Sözleşmenin 10'uncu maddesinin uygulanması talebi üzerine kurulacaktır. Tahkim talebi destekleyici evraklar ve vakanın beyanından ibarettir.
- (2) Talep eden Taraf , Teşkilatın Genel Sekreterine, Tahkim Mahkemesinin kurulması için başvurduğu olay, ihtilaf taraflarının isimleri, kendi görüşü ile yorum ve uygulamaya dair üzerinde anlaşamadıkları Sözleşmenin Kural veya maddesi hakkında bilgi verecektir.

Madde III

Tahkim Mahkemesi üç üyeden oluşacaktır: her bir İhtilaf Tarafı tarafından bir Hakem ve Başkan olarak vazife yapmak üzere ilk iki Hakem tarafından anlaşarak aday gösterilecek üçüncü Hakem.

Madde IV

- (1) Eğer, ikinci Hakemin aday gösterilmesinden sonra geçen 60 gün so nunda, Tahkim Mahkemesinin Başkanı aday gösterilmemişse, Teşkilat Genel Sekreteri bir Tarafın talebi üzerine bu adaylık için geçecek son raki 60 günlük müddet içinde, önceden Teşkilat Meclisi tarafından hazırlanmış kifâyetli kimselerin listesinden onu seçecektir.
- (2) Eğer, talebin alındığı günden sonraki 60 günlük müddet içinde, bir Taraf atanmasından kendisinin sorumlu olduğu Tahkim Mahkemesi üyesini aday göstermemişse,

diğer Taraf, 60 günlük müddet içinde Başkan aday gösterecek olan Teşkilat Genel Sekreterini, bu maddenin (1)'inci paragrafında tarif edilen listeden onu seçmesi için, doğrudan bilgilendirebilir.

- (3) Tahkim Mahkemesi Başkanı, atanması üzerine, Hakem sağlamayan Tarafın aynı tarzda ve koşullarda yapmasını isteyebilir. Eger Taraf istenen aday gösterimini yapmazsa, Tahkim Mahkemesi Başkanı Teşkilat Genel Sekreterinin takip eden paragrafta tarif edildiği şekil ve şartlar da atamayı yapmasını talep edecektir.
- (4) Tahkim Mahkemesi Başkanı, bu madde hükümlerine altında atanmışsa, diğer Tarafın muvafakati ile hariç, ilgili bir Taraf milliyetinden olmayacaktır.
- (5) Atanması bir Tarafın sorumluluğunda olan Hakemin vefatı veya yokluğu halinde, zikredilen Taraf, vefatın veya yokluğun tarihinden sonra ki 60 gün içinde yenileme ataması yapacaktır. Zikredilen Taraf atamayı yapmazsa tahkim kalan Hakemler tarafından yürütülecektir. Tahkim Mahkemesi Başkanının vefatı veya yokluğu halinde, yenisi, yukarıdaki III'üncü madde hükümlerine göre, veya vefatın veya yokluğun tarihin den sonraki

Madde V

Tahkim Mahkemesi ihtilaf mevzuunun dışında ortaya çıkan karşı görüşleri dinleyebilir ve tesbit edebilir.

Madde VI

Her bir Taraf kendi Hakeminin ücretinden ve ilgili masraflar ve vaka ile ilgili hazırlıkların masraflarından sorumludur. Tahkim Mahkemesi Başkanının ücreti ve Tahkim ile ilgili genel masraflar taraflar arasında eşit olarak paylaşılır. Tahkim Mahkemesi tüm masrafların kaydını tutar ve son bir tutanak düzenler.

Madde VII

Sözleşmenin herhangi bir Tarafı hukuken alakalı olduğu ve karardan etkilenebileceği vakada, ilk olarak işlemleri başlatan Tarafalara yazılı ihbar verdikten sonra, Tahkim Mahkemesinin muvafatı ile tahkim işlemlerine

katılabilir.

Madde VIII

Mevcut Protokolük hükümlerine göre kurulan her bir Tahkim Mahkemesi, kendi işleyiş kurallarına karar verebilir.

Madde IX

- (1) İşleyiş, toplantı yerleri, bundan önceki herhangi bir soru ile ilgili kararlar, Tahkim Mahkemesinin üyelerinin oy çokluğu ile alınır. Tarafı temsil eden Tahkim Mahkemesinin üyesinin yokluğu veya çekimsizliği Tahkim Mahkemesinin karar almasına mani teşkil etmeyecektir, Başkanın oyu kesindir.
- (2) Taraflar Tahkim Mahkemesinin çalışmasını kendi kanunlarına göre, ve ellerindeki tüm imkanları kullanarak kısmen tesis edeceklerdir:
 - (a) Tahkim Mahkemesine gerekli evrakları ve bilgileri sağlayarak.
 - (b) Tahkim Mahkemesinin sınırlarına girmesine, şahitleri dinlemesine ve vaka mahalline uramasına izin vererek.
- (3) Bir Tarafın yokluğu veya ihmali ileyişe mani teşkil etmeyecektir.

Madde X

- (1) Tahkim Mahkemesi kurulduğundan sonra beş ay içinde, vakanın gerektirdiği hallerde üç ayı geçmeyecek kadar bir süre için uzatma kararı verilmedikçe, hüküm verecektir. Tahkim Mahkemesinin Hükümü bir gerekçe ile olacaktır. Bu temyizsiz ve son olacak Teşkilatın Genel Sekreterine bildirilecektir. Taraflar hemen hükme uyacaklardır.
- (2) Hükümün tatbikinde ve yorumlanmasında Taraflar arasında ihtilaf vukuu halinde, bir Taraf tarafından yargı için hüküm veren Tahkim Mahkemesine verilebilir, veya bu amaçla kurulan bir Tahkim Mahkemesi mevcut değilse, ilk seferki Tahkim Mahkemesi gibi yapılır.

**1978 Protokolü ile
tadil edilen
Gemilerden Kirlenmenin
Önlenmesi
Uluslararası Sözleşmesi,
1973'ü Değiştirmek için
1997 Protokolü**

1978 Protokolü ile tadil edilen Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973'ü Değiştirmek için 1997 Protokolü

BU SÖZLEŞMENİN TARAFLARI,

Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, ile ilgili 1978 Protokolü'ne TARAFLARI OLARAK.

Gemilerden hava kirlenmesinin önlenmesi ve kontrol edilmesinin ihtiyacını TAKDİR EDEREK,

Önleyici yaklaşımların uygulanması için çağrı yapan Rio Deklarasyonu'nun 15'inci İlkesini HATIRLAYARAK,

Bu hedeflere, 1978 Protokolü ile tadil edilen Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973'ü değiştirecek bir 1997 Protokolü neticesi ile en iyi şekilde erişilebileceğini KABUL EDEREK,

Aşağıdaki gibi ANLAŞMIŞLARDIR:

Madde 1

Düzeltilecek Vesika

Bu Protokolün düzelterceği vesika 1978 Protokolü ile tadil edilen Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973'tür. (bundan sonra 'Sözleşme' olarak anılacaktır).

Madde 2

Sözleşmeye Ek VI'nin ilavesi

Ek VI isimli Gemilerden Hava Kirliliğinin Önlenmesi Kuralları, mevcut Protokole eklenmek üzere hazırlanan metinleri, ilave edilmiştir.

Madde 3

Genel Yükümlülükler

- 1 Sözleşme ve bu protokol, bu Protokolün tarafları arasında olduğu gibi, tek bir metin gibi beraber okunacak ve değerlendirilecektir.
- 2 Bu protokole yapılan her atıf aynı zamanda Ek'e yapılan bir atıftır.

Madde 4

Düzeltilme Usulü

Ek VI'ya ve zeyillerine Sözleşmenin 16. maddesi uygulanırken, 'Sözleşmenin bir Tarafı' demek bu Ek ile Taraf olan anlamında kabul edilecektir.

NIHAİ HÜKÜMLER

Madde 5

İmza, tasdik, kabul, onay ve katılma

1 Bu Protokol Uluslararası Denizcilik Teşkilatı'nın Merkezinde (bundan böyle Teşkilat olarak anılacaktır) 1 Ocak 1998'den 31 Aralık 1998'e kadar imza için açılacak ve bundan sonra katılma için açık kalacaktır. Sadece Gemilerden Kirilenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ile ilgili 1978 Protokolüne (bundan sonra '1978 Protokolü' olarak anılacaktır) İmzacı Devletler aşağıdaki yollarla bu Protokola Taraf olabilirler:

- (a) Tasdik, kabul veya onay Kartı koğulmadan imza; veya
 - (b) Tasdik, kabul veya onay ?artına ba?lı olarak imza, bunu takiben tasdik, kabul ve onay; veya
 - (c) katılma
2. Tasdik, kabul, onay veya katılma, bu hususta Teşkilat Genel

Sekreterine bir vesika verilmesi suretiyle yapılacaktır. (bundan sonra 'Genel Sekreter' olarak anılacaktır).

Madde 6

Yürürlüğe Girme

1 Bu Protokol, deniz ticaret filosunun toplam tonajı, dünya deniz ticaret filosu toplam gros tonajının en az %50'sini teşkil eden en az onbeş devletin, bu protokolün Madde 5'ine uygun olarak Taraf oldukları tarihten oniki ay sonra yürürlüğe girecektir.

2 Bu Protokol yürürlüğe girdikten sonra verilen tasdik, kabul, onay veya katılma belgesi, verildiği tarihten üç ay sonra geçerli olacaktır.

3 Sözleşmenin Madde 16'sı uyarınca bir değişikliğin kabul edilmiş sayıldığı tarihten sonra verilen tasdik, kabul, onay veya katılma belgesi bu protokolün değiştirilmiş Şekli için uygulanacaktır.

Madde 7

Fesih

1 Bu Protokol herhangi bir Tarafça, kendisi için yürürlüğe girişinden sonra geçecek beş yılı takiben herhangi bir zamanda feshedilebilir.

2 Fesih, Teşkilat Genel Sekreterliğine bir fesih belgesinin tevdi edilmesiyle gerçekleşecektir.

3 Fesih, Teşkilat Genel Sekreterinin bu ihbarı alışından oniki ay sonra veya ihbarda belirtilebilecek daha uzun bir süre sonra yürürlüğe girecektir.

4 Madde VII'ye göre 1978 Protokolünün feshi bu maddeye göre mevcut Protokolün feshi olarak ekleneceği kabul edilecektir. Böyle bir fesih bu Protokolün madde VII'sine göre 1978 Protokolünün yürürlüğe girdiği tarihte yürürlüğe girecektir.

Madde 8

Tevdi

- 1 Bu Protokol Genel Sekreterliğe (bundan sonra “Tevdi Makamı” diye anılacaktır) teslim edilecektir.
- 2 Tevdi Makamı aşağıdakileri yapacaktır:
 - (a) Bu Protokolü imzalayan veya katılan bütün Devletlere aşağıdakileri bildirecektir:
 - (i) ait oldukları tarihleri ile beraber, her yeni imzalama veya tasdik, kabul, onay, veya katılma belgesinin tevdii;
 - (ii) bu Protokolün yürürlüğe girişi tarihi;
 - (iii) fesih ihbarının alındığı ve yürürlüğe girdiği tarih ile beraber bu Protokolü fesih ihbarının tevdii; ve
 - (b) Bu Protokolü imzalayan veya ona katılan bütün Devletlere bu Protokolün tasdikli asıl suretlerini gönderecektir.
- 3 Bu Protokol yürürlüğe girer girmez, tasdikli asıl bir sureti Birleşmiş Milletler Anlaşmasının Madde 102’si uyarınca tescil ve yayınlanmak üzere Birleşmiş Milletler Sekreterliğine Tevdi Makamı tarafından intikal ettirilecektir.

Madde 9

Diller

Bu Sözleşme Arap, Çin, İngiliz, Fransız, Rus ve İspanyol dillerinde tek asıl nüsha olarak tanzim edilmiştir, her metin aynı derecede geçerlidir.

Bu Protokol her biri Hükümetlerince bu iş için yetki verilen, aşağıda imzaları* BULUNANLAR TARAFINDAN imza edilerek tasdik olunmuştur.

Yirmi altı Eylül, Bin Dokuz Yüz Doksan Yedi günü LONDRA’da YAPILMIŞTIR.

* İmzalar konulmamıştır

MARPOL 73/78 EK I
(Düzeltilmeler dahil)

*Petrol ile Kirlenmenin
Önlenmesi Kuralları*

MARPOL 73/78 EK I

(Düzeltilmeler dahil)

Petrol ile Kirlenmenin Önlenmesi için Kuralları

Bölüm 1 - Genel

Kural 1

Tanımlar

Bu Ek'in Maksatları İçin:

- (1) Petrol, Ham petrol, akaryakıt, tortu, petrol süprüntüsü ve rafine ürünler (bu Sözleşmenin Ek II'i hükümlerine tâbi olan petrokimya maddeleri hariç) ve yukarıda yazılı olan maddelerin genelliğini sınırlamadan, bu Ek'in 1. zeylinde listelenen maddeler dahil her ne şekilde olursa olsun, Petrol anlamına gelir.

Bkz. İZAHAT 1A.O

- (2) *Petrollü Karışım*, terkinde petrol bulunan bir karışım anlamına gelir.
- (3) *Akaryakıt*, içinde petrol taşınan geminin sevk ve yardımcı makinelerinde yakıt olarak kullanılan herhangi bir Petrol anlamına gelir.
- (4) *Petrol Tankeri* yük yerlerinde öncelikle dökme halde petrol taşımak üzere inşa edilen veya bu hale getirilen gemi anlamına gelir ve bu Sözleşmenin Ek II'sinde "kimyasal madde tankeri" olarak anılan tankerleri ve birleşik taşıyıcıları tam veya kısmen dökme halde petrol taşıdıkları zaman da kapsamı içine alacaktır.

Bkz. İZAHAT 1.O ve 6.1

- (5) *Birleşik Taşıyıcı*, Petrol veya katı yükleri dökme halde taşımak üzere dizayn edilen bir gemi anlamına gelir.
- (6) *Yeni Gemi*,
 - (a) İnşa mukavelesi 31 Aralık 1975 tarihinden sonra yapılan; veya

- (b) İnşa mukavelesi bulunmadığı ahvalde 30 Haziran 1976 tarihinde omurgası kızığa konulmuş veya inşa durumu benzer bir safhada olan; veya
- (c) Teslim tarihi 11 Aralık 1979 tarihinden sonra olan; veya
- (d) Büyük bir değişikliğe bağlı olmak üzere:
 - (i) Mukavelesi 31 Aralık 1975'den sonra olan; veya
 - (ii) Mukavelenin bulunmaması halinde inşa işleri 30 Haziran 1976'dan sonra başlamış olan; veya
 - (iii) 31 Aralık 1979'dan sonra tamamlanacak olan bir gemi anlamına gelir.

Bkz. İZAHAT 1.1 ve 1.2

- (7) *Mevcut Gemi*, yeni olmayan bir gemi anlamına gelir.
- (8) (a) *Büyük Değişim*, mevcut bir geminin aşağıdaki şekilde tadili anlamına gelir:
 - (i) Geminin boyutları yahut taşıma kapasitesindeki önemli değişme; veya
 - (ii) Gemi tipinin değiştirilmesi; veya
 - (iii) İdarenin görüşüne göre geminin ömrünün uzatılması için gerekli değişiklik; veya
 - (iv) Bu Sözleşmenin mevcut gemilere uygulanmayan hükümlerinin, gemi yeni olsaydı uygulanmasını gerektirecek şekildeki değiştirmeler.

Bkz. İZAHAT 1.3

- (b) Bu paragrafın (a) alt paragrafındaki hükümlerine bakılmaksızın, bu Ek'in Kural 13'ünün gereklerini karşılamak üzere 20.000 ve daha yukarı Dedveyt ton'daki mevcut petrol tankerlerinde yapılacak düzeltmeler bu Ek'in amaçları için büyük değişim sayılmayacaktır.
 - (c) Bu paragrafın (a) alt paragrafındaki hükümlerine bakılmaksızın, bu Ek'in Kural 13F veya 13G'nin gereklerini karşılamak üzere mevcut petrol tankerlerinde yapılacak düzeltmeler bu Ek'in amaçları için büyük değişim sayılmayacaktır.
- (9) *En yakın kara* deyimi: "En yakın karadan" deyimi, uluslararası hukuka göre ilgili ülkenin karasularının başladığı taban çizgisinden demektir, ancak bir istisna olarak işbu Sözleşme maksatları için Avustralya'nın Kuzey Doğu açıklarında "en yakın karadan" deyimi Avustralya kıyılarında aşağıda koordinatları verilen noktalardan çizilen çizgiden anlamına gelir.

Enlemi 11°00' G, Boylamı 142°08' D,noktasından
 Enlemi 10°35' G, Boylamı 141°55' D,noktasına,
 Oradan enlemi 10°00' G, boylamı 142°00' D,noktasına,
 Oradan enlemi 09°10' G, boylamı 143°52' D,noktasına,
 Oradan enlemi 09°00' G, boylamı 144°30' D,noktasına,
 Oradan enlemi 10°41' G, boylamı 145°00' D,noktasına,
 Oradan enlemi 13°00' G, boylamı 145°00' D,noktasına,
 Oradan enlemi 15°00' G, boylamı 146°00' D,noktasına,
 Oradan enlemi 17°30' G, boylamı 147°00' D,noktasına,
 Oradan enlemi 21°00' G, boylamı 152°55' D,noktasına,
 Oradan enlemi 24°30' G, boylamı 154°00' D,noktasına,
 Oradan Avustralya kıyısında enlemi 24°42' G, boylamı
 153°15' D,noktasına

- (10) *Özel Alan*, oşinografik ve ekolojik şartların belirli teknik sebepleri ve trafiğin özel karakterleri bakımından denizin petrolle kirlenmesini önleme için özel zaruri yöntemler benimsenmesini gerektiren bir deniz alanı demektir. Özel alanlar bu Ek'in10'uncu kuralında liste halinde belirtilenleri de içerecektir.
- (11) *Petrolün anlık boşaltım oranı*, Herhangi bir anda litre olarak petrol boşaltımının aynı andaki deniz mili olarak gemi hızına bölünmesi ile bulunan oran anlamına gelir.
- (12) *Tank*, içinde dökme olarak sıvı taşımak amacıyla inşa edilen ve geminin sabit bünyesi tarafından şekillendirilen kapalı bir hacim anlamına gelir.
- (13) *Alabanda tankı*, borda saçlarına bitişik olan herhangi bir tank anlamına gelir.
- (14) *Merkez tank*, boyuna perde içinde kalan herhangi bir tank anlamına gelir.
- (15) *Bulaşık Tankı* (Slop tank), özel olarak tank atıklarını, tank yıkama sularını diğer petrol karışımlarını toplamak için yapılan tank anlamına gelir.
- (16) *Temiz safra*, açık havalı bir günde, duran bir gemiden, sakın bir suya içinde bulunan sıvı boşaltıldığı zaman su üstünde veya bitişik sahil hattında petrol izleri görülmesine sebep olmayacak veya su yüzeyinin altında çamur veya askı halinde maddelerin birikmesine yol açmayacak kadar güzel yıkınmış ve en son yükü petrol olan bir tanktaki safra suyu anlamına gelecektir. Safranın idarece onaylanan petrol boşaltma izleme ve kontrol sisteminden geçerek boşaltılması halinde, bu sistem ile atılan sıvıdaki petrol miktarının milyonda on beşten fazla olmadığı sap tığında, su üzerinde petrol izi görülse dahi, safranın temiz olduğu kabul olunacaktır.
- (17) *Ayrılmış safra*, petrol yükünden ve petrol yakıtı sisteminden

tamamen ayrılmış ve devamlı olarak safra taşımaya veya bu Sözleşme Ek'inde çeşitli olarak belirtilen zehirli maddelerden ve petrolden gayri yüklere tahsis edilmiş olan bir tanka konulan safra suyu anlamına gelir.

Bkz. İZAHAT 1.4

- (18) *Boy (L)*, omurga üstünden başlamak üzere en küçük kalıp derinliğinin %85'inden geçen su hattındaki toplam boyun %96'sı veya hangisi daha büyükse aynı su hattı üzerinde bodoslamanın ön kısmından dümen boğazı eksenine kadar olan uzunluk anlamına gelecektir. Gemilerin meyilli olarak dizayn edilmesi halinde uzunluğun ölçüleceği su hattı dizayn su hattına paralel olacaktır. *Boy (L)* metre olarak ölçülecektir.
- (19) *Baş ve kık kaimeler*, boyun (*L*) baş ve kık bitimlerinden alınacaktır. Baş kaime boyun ölçüldüğü su hattında bodoslamanın ön kısmı üzerinde olacaktır.
- (20) *Vasat*, boyun (*L*) ortasıdır.
- (21) *Genişlik (B)*, madeni kaplamalı bir gemide kalıp hattına kadar ve başka bir malzeme ile kaplamalı gemide teknenin dış yüzüne kadar geminin vasatta ölçülen en büyük genişliği demektir. *Genişlik (B)* metre olarak ölçülecektir.
- (22) *Dedveyt (DW)*, geminin, özgül ağırlığı 1.025 olan bir suda yaz fri borduna tekabül eden su hattındaki deplasmanı ile boş ağırlığı arasında metrik ton olarak ifade edilen fark anlamına gelir.
- (23) *Boş Ağırlık*, yük, yakıt, yağlama yağı, safra suyu, tatlı su ve tanklardaki besleme suyu, sarf malzemesi, ve yolcular olmaksızın metrik ton olarak gemi deplasmanı anlamına gelir.
- (24) Bir bölmenin *geçirgenliği*, o bölme içine konulabileceği farz olunan suyun hacminin, bölmenin toplam hacmine oranı anlamına gelir.
- (25) Bir gemi içindeki *Hacimler ve Alanlar* her zaman kalıp hatlarına kadar hesap edilecektir.
- (26) Bu kuralın (6)ncı paragrafındaki hükümlere bakılmaksızın bu Ek'in 13, 13B, 13E ve 18(4)inci kurallarının amaçları için *yeni petrol tankeri* aşağıdaki şartlarla bir petrol tankeri demektir;
- İnşası için mukavele tarihi 1 Haziran 1979'dan sonra yapılmış; yahut
 - İnşa mukavelesi olmaması halinde, 1 Haziran 1980'den sonra omurgası konmuş, yahut 1 Temmuz 1980 den sonra kızağa konulmuş veya inşa durumu benzer bir safhada ise;
 - Teslim tarihi 1 Haziran 1982'den sonra ise; yahut

- (d) Büyük değişime uğramışsa;
 (i) mukavele tarihi 1 Haziran 1979'dan sonrası için; yahut
 (ii) Mukavele olmaması halinde, inşa işinin 1 Haziran 1980'den sonra başlamış olması; yahut
 (iii) 1 Haziran 1982'den sonra tamamlanmış olması.

Yalnız, 70.000 ton ve daha yukarı dedveyt tondaki petrol tankerleri için bu kuralın (6)ncı paragrafındaki tanımlama bu Ek'in 13(I) kuralının amaçları için geçerlidir.

Bkz. İZAHAT 1.1 ve 1.2

- (27) Bu kuralın (7)nci paragrafındaki hükümlere bakılmaksızın bu Ek'in 13, 13A, 13B, 13C, 13D, 18(5) ve 18(6)(c) kuralları için *mevcut petrol tankeri*, bir petrol tankeri demektir ve bu kuralın (26)ncı paragrafında tarif edildiği şekilde yeni petrol tankeri anlamına gelmez.
- (28) *Ham Petrol*, taşınması için uygun olacak şekilde işlem görmüş olsun veya olmasın toprak altında doğal olarak meydana gelen herhangi bir sıvı hidrokarbon karışımı demektir ve şunları kapsar:
- (a) kendisinden damıtım yoluyla bazı ürünler ayrılmış olabilen ham petrol; ve
 (b) kendisine damıtık bazı ürünler ilave edilmiş olabilen ham petrol.
- (29) *Ham petrol tankeri*, ham petrol taşıma ticareti işine tahsis edilmiş petrol tankeri demektir.
- (30) *Ürün Tankeri*, ham petrol dışındaki petrol taşıma ticareti işine tahsis edilmiş petrol tankeri demektir.
- (31) *Yıl dönümü*, Her yılın ay ve gün olarak Uluslararası Deniz Kirliliği Önleme Belgesinin geçerliliğinin bitiş gününü gösteren gündür.

Kural 2

Uygulama

- (1) Aksine kesin hüküm bulunmadıkça bu Ek hükümleri bütün gemilere uygulanacaktır.
- (2) Petrol tankeri olmayıp toplam 200 metre küp ve daha fazla petrolü dökme olarak taşımak için inşa edilen ve kullanılan yük bölmelerine sahip gemilere bu Ek'in petrol tankerleri için yapılmış olan 9, 10, 14, 15(1), (2) ve (3), 18, 20 ve 24(4) kuralları bu bölmelerin inşası ve çalıştırılmasına da uygulanacak, yalnız, bu gibi yerlerin toplam hacmi 1.000 metre küpten az olduğu hallerde 15(1), (2) ve (3)üncü Kurallarının yerine bu Ek'in 15(4)üncü Kural hükümleri uygulanabilir.

- (3) Bu Sözleşmenin II sayılı Ek'in hükümlerine tâbi olan bir yükün bir petrol tankerinin yük bölümünde taşınması halinde, bu Sözleşmenin Ek II'deki gerekli hükümleri de uygulanacaktır.
- (4) (a) İnşa özellikleri, bu Ek'in II ve III sayılı bölümlerinin inşa ve cihazlarla ilgili hükümlerinin uygulanmasını makul ve pratik olmayacak bir hale getirecek şekilde olan su kanatlı (hidrofil), hava yastıklı ve diğer yeni tip tekneler (su yüzüne yakın araç, denizaltı aracı, vs.), görecekları hizmet göz önünde tutularak, bu gemilerin inşa ve cihazları bakımından petrol ile deniz kirlenmesine karşı eşdeğer koruma sağlanması şartı ile, İdare tarafından bu hükümlerin uygulanması hususunda istisnaya tâbi tutulabilir.
- (b) İdare tarafından verilen bu istisnanın ayrıntıları bu Ek'in 5'inci Kuralı gereğince düzenlenecek olan belgede gösterilecektir.
- (c) Böyle bir istisna müsaadesi veren İdare, elverdiğince çabuk, fakat bunun üzerinden 90 günden fazla geçmeden, aynı ayrıntıları ve verilış sebebini Teşkilata bildirecek, Teşkilat da, bunları bilgi için ve olursa gerekeni icra için, Sözleşmenin Taraflarına bu hususu tamim edecektir.

Kural 3

Eşdeğerler

Bkz. İZAHAT 1.5

- (1) En azından bu Ek'in talimatında olan cihazlar, malzeme, alet ve edevat kadar etkili olması şartıyla, İdare bir gemide bu Ek'in talimatından olan bir cihaz, malzeme, alet ve edevat yerine eşdeğerlerinin kullanılmasına müsaade edebilir. İdarenin bu yetkisi, bu Ek'de belirtilen petrolün denize boşaltılmasını kontrol altında bulunduran inşa yapılarının ilgili çalışma metotları yerine eşdeğer metotlar konulmasına kadar uzamayacaktır.
- (2) Bu Ek talimatından olan cihaz, malzeme, alet ve edevatın yerine eşdeğerlerinin konulmasına müsaade eden İdare bu hususu Teşkilata bildirecek, Teşkilat da bilgi için ve olursa gerekeni icra için, Sözleşmenin Taraflarına bu hususu tamim edecektir.

Kural 4**Sörveyler**

- (1) Her 150 ve daha yukarı gros tondaki petrol tankeri ve 400 ve daha yukarı gros tondaki diğer gemiler aşağıda belirtilen sörveye tâbi tutulacaktır.
 - (a) Gemi ilk hizmete başlamadan önce veya bu Ek'in Kural 5'inde istenilen belgenin ilk defa verilmesinden önce yapılan ve bu Ek'in kapsamı kadar ile geminin yapı, teçhizatı, donanım, tertibat ve malzemesinin tam bir denetimini içerecek olan bir ilk sörvey. Bu sörvey geminin yapı, teçhizat, donanım, tertibat ve malzemesinin bu Ek'in uygulanabilir gereklerine tamamen uyup uymadığını saptayacak şekilde olacaktır.
 - (b) İdare tarafından belirlenmiş fakat 5 yılı aşmayan fâsılalarla, kural 8(2), 8(5), 8(6) veya 8(7)'nin uygulanabildiği yerler hariç, bir yenileme sörveyi. Yenileme sörveyi yapı, teçhizat, sistem, tertibat ve malzemenin bu Ek'in uygulanabilir gereklerine tamamen uyup uymadığını saptayacak şekilde olacaktır.
 - (c) Bu sözleşmenin (1)(d) paragrafında belirtildiği gibi yapılacak bir yıllık sörveyin belgesinin ikinci yıl dönümünden sonra veya önceki 6 ay içinde veya üçüncü yıl dönümünden sonra veya önceki 3 ay içinde yapılacak bir ara sörvey. Ara sörvey, teçhizat ve bununla ilgili pompa ve boru sistemlerinin, petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemleri dahil, ham petrol yıkama sistemleri, yağlı-su ayırma cihazlarının ve petrol süzme sistemlerinin bu Ek'in uygulanabilir gereklerine tamamen uyup uymadığını ve iyi çalışır durumda olup olmadıklarını saptayacak şekilde olacaktır. Böyle ara sörveyler, bu Ek'in 5 veya 6'ncı kuralına göre tanzim edilmiş belgenin üzerinde onaylanacaktır.

Bkz. İZAHAT 1A.1

- (d) Belgenin her yıl dönümünden sonra veya önceki üç ay içinde bu kuralın (1)(a) paragrafında belirtildiği gibi yapıların genel teftişi dahil, teçhizat, sistem, donanımlar, tertibat ve malzemelerin bu kuralın (4)üncü paragrafına uygun muhafaza edildiğini ve geminin kullanımına hazır olduğunu saptayacak bir yıllık sörvey. Böyle yıllık sörveyler, bu Ek'in 5 veya 6'ncı kuralına göre tanzim edilmiş belgenin üzerinde onaylanacaktır.

- (e) Kısmi veya genel ilave sürveyler, şartlara göre, bu kuralın (4)'üncü paragrafında belirtildiği üzere bir teftiştten sonraki tamirde veya herhangi bir büyük yenileme veya tamirden sonra yapılacaktır. Sürvey, lazım olan tamir ve yenilemenin etkin biçimde yapıldığını, bu tamir ve yenilemenin malzeme ve işçiliğin her bakımdan tatmin edici olduğunu ve geminin her bakımdan bu Ek'in gereklerine uyduğunu saptayacak şekilde olacaktır.
- (2) Bu kuralın (1)inci paragrafı hükümlerine tâbi olmayan gemiler için İdare bu Ek'in uygulanabilir hükümlerine uyulmasını sağlamak maksadı ile gereken tedbirleri alacaktır.
- (3) (a) Bu Ek'in hükümlerinin yerine getirilmesi ile ilgili gemilerin sürveyleri İdarenin memurları tarafından yapılacaktır. Bununla beraber, İdare bu sürveyleri bu amaçla tayin ettiği sürveyörlere ya da kendisince tanınmış kuruluşlara yaptırabilir.
- (b) İdare bu paragrafın (a) alt paragrafında beyan edilen sürveyleri yapmak üzere sürveyör tayin ederken yahut bir kuruluşu tanıırken, atanan sürveyöre veya hak tanınan kuruluşa aşağıdaki hususlarda asgari yetki verecektir:
- (i) Bir geminin tamirini talep etmek; ve
- (ii) İlgili Liman Devleti otoritelerinin isteği üzerine sürvey ve denetlemeler yapmak.İdare, atanmış sürveyörlere veya yetkilendirilmiş kuruluşlara verilen yetkinin özel sorumluluklarını ve şartlarını kendi memurlarının haberdar olması için bu Sözleşmeye Taraf olanlara dağıtılmak üzere Teşkilata bildirecektir.
- (c) Atanmış sürveyör yahut yetkilendirilmiş kuruluş geminin durumunun veya teçhizatının belgenin gereklerine önemli miktarda uymadığını veya böyle bir geminin deniz çevresi için kabul edilemez bir zarar tehdidi meydana getirmeksizin denize çıkacak durumda olmadığını saptadığında sürveyör yahut kuruluş derhal düzeltici işin yapılmasını sağlayacak ve gereği gibi İdareyi haberdar edecektir. Eger bu düzeltme yapılmazsa belge geri alınacak ve İdareye derhal bilgi verilecektir; ve eğer gemi diğer bir Tarafın limanında ise Liman Devletinin ilgili otoritelerine derhal bilgi vereceklerdir. İdarenin bir memuru, atanmış sürveyör veya yetkilendirilmiş kuruluş Liman Devletinin

ilgili otoriterlerine bilgi verdiğinde, Liman Devletinin hükümeti bu memura, sörfeyöre, veya kuruluşa bu kuralların verdiği yükümlülükleri yerine getirmede gerekli yardımı yapacaktır. Mümkünse, ilgili Liman Devleti'nin hükümeti, geminin, deniz çevresine kabul edilemez bir zarar tehdidi meydana getirmek sizin en yakın uygun tamir tersanesine gitmek maksadı ile denize açılabilinceye veya limandan çıkabilinceye kadar seyir yapmasını sağlayacak önlemleri alacaktır.

- (d) Her durumda, İdare sörfey ve denetimin tamlığını ve etkinliğini tamamen garanti edecek ve bu yükümlülüğü yerine getirmek için gerekli düzenlemelerin yapılmasını taahhüt edecektir.
- (4) (a) geminin ve teçhizatın durumu, geminin deniz çevresine kabul edilemez bir zarar tehdidi meydana getirmeksizin her bakımdan denize çıkmaya hazır bulunmasını sağlamak için, bu Sözleşme'nin hükümlerine uygun tutulacaktır.
- (b) Bu kuralın (1)inci paragrafında yazılmış herhangi bir sörfey tamamlandıktan sonra gemide idarenin tasvibi olmaksızın sörfeyin kapsadığı yapıda, teçhizatta, sistemlerde, donanımlarda, tertibatlarda yahut malzemede değişiklik yapılmayacaktır; ancak bu türlü teçhizat ve donanımın yenisi ile değiştirilmesi bir istisna teşkil eder.
- (c) Bir gemi kazaya uğradığı veya geminin bütünlüğünü yahut bu Ek'in kapsadığı teçhizatın verimini veya tamlığını önemli derecede etkileyen bir kusur meydana çıkarıldığı zaman, eminin sahibi yahut kaptanı, en erken fırsatta ilgili belgenin verilmesinden sorumlu İdareye, yetkilendirilmiş kuruluşa yahut atanmış sörfeyöre rapor verecektir, bunlar da bu kuralın (1)inci paragrafında istenen sörfeyin gerekli olup olmadığını araştıracaktır. Eğer gemi bir diğer Taraf limanında ise kaptanı yahut sahibi ilgili Liman Devleti otoriterlerine de derhal rapor verecek ve atanmış sörfeyör yahut yetkilendirilmiş kuruluş böyle bir raporun verilmiş olduğundan emin olacaktır.

Kural 5

Belgenin Verilmesi veya tasdiki

Bkz. İZAHAT 2.0 ve 2.1

- (1) Diğer Sözleşme Taraflarının yasama yetkisinde bulunan limanlara veya kıyı açığı terminallere sefer yapan 150 veya daha yukarı gros tonluk bir petrol tankerine ve 400 ve daha yukarı gros tonluk

herhangi bir diğer gemiye bu Ek'in 4'üncü kuralı uyarınca başlangıç veya yenileme sürveyi yapıldıktan sonra bir Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Belgesi verilecektir.

Bkz. İZAHAT 2.2, 2.3, 2.4.

- (2) Böyle bir Belge ya İdare tarafından ya da İdarenin yetkili kıldığı kişi veya kuruluş tarafından tanzim veya tasdik edilecektir. Her halükarda İdare belgenin tüm sorumluluğunu yüklenecektir.
- (3) Deniz Çevresine Koruma Komitesi (DÇKK)'nin MEPC.39(29) kararı ile Bu Ek'e yapılmış her bir diğer düzeltmelerin gereğine karşın, bu düzeltmeler yürürlüğe girdiğinde geçerli olan Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Belgesi düzeltmelerin yürürlüğe girmesinde önceki bu Ek'in hükümlerine göre bitiş gününe kadar geçerli kalacaktır.

Kural 6

Diğer Bir Hükümet tarafından

Belge düzenlenmesi veya tasdiki

- (1) Sözleşmeye Taraf bir Hükümet, İdarenin talebi üzerine bir gemiyi sürveye tâbi tutabilir, bu Ek hükümlerinin yerine getirildiği kanısına vardığında bu gemiye bu Ek gereğince, bir Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Belgesi verecek, ve uygun olursa, tasdik edecek veya gemideki belgenin tasdikini onaylayacaktır.
- (2) Bu Belgenin ve sürvey raporunun birer sureti, mümkün olduğu kadar çabuk talep eden İdareye intikal ettirilecektir.
- (3) Bu tarzda tanzim edilen bir belge üzerinde İdarenin talebi üzerine tanzim edildiğini açıklayan bir beyan bulunacak ve belge bu Ek'in 5'inci kuralı gereğince verilen Belge gücünde olacak ve tanınacaktır.
- (4) Taraf olmayan bir Devletin bayrağını taşıma hakkına sahip olan bir gemiye Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Belgesi verilmeyecektir.

Kural 7

Belgenin Şekli

Bkz. İZAHAT 2.4A

Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Belgesi bu Ek'in II'inci zeylinde verilen modele uygun olarak tanzim edilecektir.

Kullanılan dil ne İngilizce nede Fransızca ise, metin bu dillerden birine yapılmış tercüme de içerecektir.

Kural 8

Belgenin Süresi ve Geçerliliği

Bkz. İZAHAT 2.5

- (1) Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Belgesi İdare tarafından belirlenen ve beş yılı aşmayan bir süre için verilecektir.
- (2) (a) Bu kuralın 1'inci paragrafına bakılmaksızın, yenileme sürveyi, mevcut Belgenin geçerliliğinin bitiş tarihinden önceki üç ay içinde tamamlanır, yeni Belge, yenileme sürveyinin bitiş tarihinden itibaren mevcut belgenin bitiş tarihinden beş yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olacaktır.
(b) Yenileme sürveyi, mevcut belgenin bitiş tarihinden sonra tamamlanır, yeni Belge, yenileme sürveyinin bitiş tarihinden itibaren mevcut belgenin bitiş tarihinden beş yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olacaktır.
(c) Yenileme sürveyi, mevcut Belgenin geçerliliğinin bitiş tarihinden üç aydan daha önce tamamlanır, yeni Belge, yenileme sürveyinin bitiş tarihinden itibaren beş yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olacaktır.
- (3) Eğer Belge beş yıldan daha kısa bir süre içinde verilirse, İdare beş yıllık bir süre için belge verdiğinde Bu Ek'in 4(1)(c) ve 4(1)(d) kurallarına göre yapılmış bir sürveye dayanarak verilen belgenin geçerliliğini bitiş tarihinden sonraya bu kuralın (1)'inci paragrafında belirtilen azami süreye kadar uzatabilir.
- (4) Eğer yenileme sürveyi tamamlanmış ve yeni belge verilemiyorsa veya gemide yoksa mevcut belgenin geçerliliği dolmadan, İdare tarafından tanınan kuruluş veya kişi mevcut belgeyi işleyebilir ve böyle bir belge bitiş tarihinden beş ayı geçmeyecek bir süre için geçerli kabul edilecektir.
- (5) Eğer gemi Belgenin bitiş tarihinde sürvey yapılacak limanda değilse, İdare belgenin geçerlilik süresini uzatabilir, fakat bu uzatma sadece geminin sürvey yapılacak limana kadar seferini tamamlaması amacıyla kabul edilecektir, ve bundan sonrası uygun ve

makul bir sebebi dayandırılmalıdır. Üç aydan daha uzun bir süre için belge uzatılmayacaktır, ve uzatma verilen gemi sömvey yapılacak limana varduktan sonra bu uzatmaya istinaden yeni belge almadan limanı terk etmeyecektir. Yenileme sömveyi bittiğinde yeni Belge, mevcut Belgeye uzatma verilmeden önceki bitiş tarihinden sonraki beş yılı aşmayan bir tarih için geçerli olacaktır.

- (6) Bu kuralda öngörülen gereklere tâbi olmayan kısa seferlerde çalışan gemiye verilen belge İdare tarafından belgenin üzerinde yazan bitiş gününden bir ay sonrasına kadar bir mühlet için uzatılabilir. Yenileme sömveyi bittiğinde yeni Belge, mevcut Belgeye uzatma verilmeden önceki bitiş tarihinden sonraki 5 yılı aşmayan bir tarih için geçerli olacaktır.
- (7) İdare tarafından tarif edilen özel hallerde, yeni belge bu kuralın (2)(b), (5) veya (6)'ıncı paragraflarında istendiği gibi mevcut belgenin bitiş gününden itibaren tarihli olmayabilir. Bu özel hallerde yeni belge yenileme sömveyinin bitiş gününden itibaren beş yılı aşmayan bir süre için geçerli olacaktır.
- (8) Eger yıllık veya ara sömvey bu Ek'in 4'üncü kuralında belirtilen süreden önce tamamlırsa; bilahare:
 - (a) belge üzerindeki yıl dönümü sömveyin tamamlandığı tarihten üç ayı aşmayan bir süreye kadar işlenerek düzeltilebilir.
 - (b) bu Ek'in 4'üncü kuralında istenen takip eden yıllık ve ara sömveyler yeni yıl dönümü kullanılarak bu kuralda salık verildiği gibi fâsılalarla tamamlanabilir
 - (c) bir veya daha fazla yıllık veya ara sömvey bu Ek'in 4'üncü kuralında salık verilen sömveyler arasındaki azami fâsıla aşılmadan uygun şekilde yapılırsa, bitiş günü değışmeden kalabilir.
- (9) Bu Ek'in 5 veya 6'ıncı kuralı altında verilen bir Belgenin geçerliliğı, aşağıdaki herhangi bir halde sona erecektir.
 - (a) eğer ilgili sömveyler bu Ek'in 4(1) kuralında belirtilen müddette tamamlanmazsa.
 - (b) eğer belge bu Ek'in 4(1)(c) veya 4(1)(d) kuralına uygun tasdik edilmezse.

- (c) Gemi diğer bir Devlet bayrağına geçerse. Yeni bir belge ancak, yeni belgeyi verecek hükümetin, geminin bu Ek'in Kural 4(4)(a) ve 4(4)(b) kurallarının gereklerini tam olarak yerine getirdiğine emin olduğu zaman verilecektir. Geminin Taraflar arasında devri halinde, geminin devrinden sonra 3 ay içerisinde istendiğinde geminin daha önce bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Tarafın Hükümeti en kısa zamanda devirden önce almış olduğu belgenin bir kopyasını ve mümkünse ilgili sörvey raporunu da İdareye gönderecektir.

Kural 8A

*Çalışma Şartları üzerinde Liman Devleti Kontrolü **

- (1) Bir gemi diğer bir Tarafın liman veya kıyı açığı terminallerinde bulunduğu sırada Kaptan veya mürettebatın gemideki petrol ile kirliliğin önlenmesi hakkında temel usullere aşına olmadığına inandıracak açık deliller bulunduğu ahvalde, bu Tarafın yetkili kıldığı memurlar tarafından bu Ek'in işletme gerekleri bakımından denetime tâbidir.
- (2) Bu kuralın (1)'inci paragrafında verilen hallerde, Taraf ülke; geminin bu Ek'in gereklerini sağlayacak duruma getirilinceye kadar seyre çıkmasını engellemeye yönelik tedbirleri alacaktır.
- (3) Bu Sözleşmenin 5'inci maddesinde tarif edildiği üzere Liman Devleti ile ilgili usuller bu kurala da uygulanacaktır.
- (4) Bu kuraldaki hiçbir ifade, bir Tarafın mevcut Sözleşmede özellikle çalışma şartlarının kontrolünün yürütülmesi için sağlanan hak ve yükümlülüklerinin sınırlandırılması anlamında yorumlanmayacaktır.

* Teşkilat tarafından karar A.787(19) ve değişiklik A.882(21) ile kabul edilen liman Devleti kontrolü için usullere bakınız; bak. IMO yayın satışı IMO -650E.

Bölüm II - Çalışma Sırasında Kirlenmenin Kontrolü için Gereker

Kural 9

Petrol tahliyesinin kontrolü

- (1) Bu Ek'in 10 ve 11'inci kuralları ve bu kuralın (2)nci paragrafı hükümlerine tâbi olarak bu Ek'in uygulandığı gemilerden aşağıda yazılı bütün şartlar yerine getirilmeden denize petrol veya petrollü bir karışımın boşaltımı yasaklanacaktır:
- (a) bir petrol tankeri için, bu paragrafın (b) alt paragrafı hükümleri hariç:
- (i) tanker özel bir alan içinde olmayacak;
 - (ii) tanker en yakın karadan 50 deniz milinden daha uzak olacak;
 - (iii) tanker *rotasında* devam edecek;
 - (iv) içinde bulunan petrolün anlık tahliye miktarının her deniz mili için 30 litreyi geçmeyecek;
 - (v) denize yapılan toplam petrol tahliye miktarı, mevcut tankerler için, bir kısmı kalıntıdan oluşan belirli bir yükün toplam miktarının 1/15.000'ini, yeni tankerler için, bir kısmı kalıntıdan oluşacak belirli bir yükün toplam miktarının 1/30.000'ini geçmeyecektir; ve

Bkz. İZAHAT 3.2

- (vi) tankerde bu Ekin Kural 15'inde istendiği gibi bir petrol tahliye izleme ve kontrol sistemi ve bir bulaşık (slop) tank düzeni çalışır durumda bulunmaktadır.
- (b) Petrol tankeri olmayan 400 veya daha fazla gros tonluk bir gemi den ve taşıdığı petrol yük kalıntısı ile karışmamış olmak şartı ile, yük pompa dairesi sintinesi haricinde bir tankerin makine dairesi sintinesinden:
- (i) gemi özel bir alan içinde olmayacak;
 - (ii) gemi *rotasında* devam edecek;
 - (iii) sıvının içinde bulunan petrol miktarı sulandırılmadan milyonda 15'i aşmayacak;
 - (iv) gemide bu Ek'in 16'ncı kuralınca istenen teçhizat çalışır olacak.

Bkz. İZAHAT 3.1

- (2) 400 gros tondan daha az tonajda petrol tankeri olmayan ve özel bir alan dışında bulunan bir geminin petrol kalıntılarını gemi içinde depolanmasını, bunları alıcı tesislere veya bu Kuralın (1)(b) paragrafı içeriğine uyarak denize basılmasını sağlayacak, uygulanabilir ve makul olan, tesislerle donatılmış olmasını İdare teminat altına alacaktır.
- (3) Bir geminin çok yakınında veya dümen suyunda su üzerinde veya su yüzeyi altında görülür petrol izi bulunduğu fark edildiği her zaman Sözleşme Taraflarının Hükümetleri derhal makul olarak yapabilecekleri en son hadde kadar bu Kuralın veya bu Ek'in 10'uncu kuralının ihlal edilip edilmediğini gösterebilecek olan olayları araştırıcılardır. Bu araştırma, özellikle, rüzgar ve deniz şartlarını, geminin rota ve hızını, görünen petrol lekelerinin civardaki muhtemel diğer kaynaklarını ve herhangi ilgili petrol tahliyesi kaydını içerecektir.
- (4) Bu kuralın (1)inci paragrafı hükümleri temiz veya ayrılmış safra veya sulandırılmadan içindeki petrol miktarı milyonda 15 oranını aşmayan ve yük pompa dairesi sintinelerinden kaynaklanmayan ve petrol yükü artışı ile karıştırılmayan bir sıvının tahliyesine uygulanmayacaktır.
- (5) Denize yapılan hiçbir boşaltma deniz çevresine tehlike teşkil edecek miktar veya yoğunlukta kimyasal veya diğer maddeleri veya bu Kuralda belirtilen boşaltma maksadı ile eklenen kimyasal veya diğer maddeleri ihtiva etmeyecektir.
- (6) Bu kuralın (1), (2) ve (4)'üncü paragrafları uyarınca denize boşaltımı yapılamayacak olan petrol kalıntıları gemide tutulacak yahut alım tesislerine boşaltılacaktır.
- (7) Bu Ek'in 16(6) kuralında tarif edilen gemi, bu Ek'in 16(1) veya 16(2) kuralının istediği teçhizat ile donatılmamış ise, bu kuralın (1)(b) paragrafı gereği 6 Temmuz 1998 veya gemi bu tür teçhizatı donattığı, hangisi erkense, tarihine kadar uygulanmayacaktır. Bu tarihe kadar bu tür gemilerden aşağıda yazılı bütün şartlar yerine getirilmeden denize petrol veya petrollü bir karışımın boşaltımı yasaklanacaktır.
 - (a) petrollü karışım yük pompası dairesi sintinesinden kaynaklanmayacak;
 - (b) petrollü karışım, petrol yükü artışı ile karışmış olmayacak;
 - (c) gemi özel bir alan içinde olmayacak;
 - (d) gemi en yakın karadan 12 deniz mili uzakta olacak;
 - (e) gemi *rotasında* devam edecek.

- (f) sıvının içinde bulunan petrol miktarı milyonda 100'den az olacak; ve
- (g) gemide, Teşkilat tarafından tavsiye edilen özellikleri dikkate alarak İdare tarafından onaylanmış bir çalısır yağlı su ayırıcısı olacaktır.*

Kural 10

Özel Alanlarda Çalışma Durumunda Gemilerden Petrol Kirliliğinin Önlenmesi için Yöntemler

- (1) Bu Ek'in maksatları için özel alanlar aşağıda belirtildiği gibi Akdeniz alanı, Baltık Denizi alanı, Karadeniz alanı, Kızıldeniz alanı ve "Körfezler" alanı, Aden Körfezi, Antarktik alanı, ve Kuzey Batı Avrupa sularıdır:
 - (a) *Akdeniz alanı*, içinde bulunan körfezler ve denizler dahil, Akdeniz'le Karadeniz arasında 41° Kuzey enlemi ve 005° 36' Batı boylamında Cebelitarık Boğazı ile sınırlanan alan anlamına gelir.
 - (b) *Baltık Denizi alanı*, Bothnia ve Finlandiya Körfezleri dahil olmak üzere Baltık Denizi girişi ile Skagerrak'da bulunan Skaw'dan geçen 57° 44.8' Kuzey enlemi ile sınırlanır.
 - (c) *Karadeniz alanı*, 41° Kuzey enlemi Akdeniz'le Karadeniz arasındaki Karadeniz alanı anlamına gelir.
 - (d) *Kızıldeniz alanı*, Süveyş ve Akabe körfezleri dahil güneyde Ras si Ane (12° 28.5' K, 43° 19.6' D.) ile Hüsn Murad (12° 40.4' K, ve 43° 30.2' D.) arasındaki kerte hattı ile sınırlı bölge anlamına gelir.
 - (e) *Körfez alanı*, (Kuzey, Doğu noktasında bulunan Ras Al Hadd (022° 30' K, 059° 48' D) ile Ras Al Fasteh (25° 04' K, 61° 25' D.) arasındaki kerte hattının Kuzey Batısında kalan alan anlamına gelir.
 - (f) *Aden Körfezi alanı*, Aden Körfezi ile Kızıl Deniz arasında kalan batıda Ras si Ane (12° 28.5' K, 043° 19.6' D.) ile doğuda Hüsn Murad (12° 40.4' K, ve 043° 30.2' D.) arasındaki kerte hattı ile doğuda Ras Asir (11° 50' K, 51° 16.9' D.) ve Ras Fartak (15° 35' K, 52° 13.8' D.) arasındaki kerte hatları ile sınırlı bölge anlamına gelir.

* Teşkilat'ın Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından karar MEPC.60(33) ile kabul edilen gemilerin makine mahalleri sintineleri için kirliliğinin önlenmesi için özellikler ve Rehber'e bakınız; bak. IMO yayın satışı IMO -646E.

- (g) *Antarktik* alanı 60° G. enleminin güneyindeki deniz alanı anlamına gelir.
- (h) *Kuzey-Batı Avrupa suları* Kuzey Denizi ve yaklaşımlarını, İrlanda Denizi ve yaklaşımlarını, Seltik Denizi, İngiliz Kanalı ve yaklaşımlarını, ve Kuzey-Doğu Atlantik'in İrlanda'nın hemen batısına kadar olan kısımlarını kapsar. Bu alanlar aşağıdaki noktaları birleştiren çizgiler ile sınırlanmıştır.
- (i) 48° 27' K, Fransa kıyılarında;
 - (ii) 48° 27' K, 6° 25' B;
 - (iii) 49° 52' K, 7° 44' B;
 - (iv) 50° 30' K, 12° B;
 - (v) 56° 30' K, 12' B;
 - (vi) 62° K, 3° B;
 - (vii) 62° K, Norveç kıyılarında;
 - (viii) 57° 44.8' K, Danimarka ve İsveç kıyılarında.
- (2) Bu Ek'in 11'inci Kuralı hükümlerine bağlı kalmak koşulu ile:
- (a) Bir özel alan içinde bulunan bir petrol tankeri ve 400 gros tondan daha büyük olan petrol tankeri veya petrol tankeri olmayan herhangi diğer bir geminin denize petrol veya petrol karışımı boşaltması yasaklanacaktır. Antarktika bölgesinde ise her tür gemiden denize petrol veya petrol karışımı boşaltması yasaklanacaktır
 - (b) Bu kuralın 2(a) alt paragrafında verilen Antarktika bölgesindeki koşul hariç; Bir özel alan içinde bulunan 400 gros tondan daha küçük petrol tankeri olmayan bir gemide petrol veya petrol karışımının, içindeki petrol miktarı sulandırılmadan bir milyonda 15 oranını aşmadığı durum hariç, denize boşaltılması yasaklanacaktır.
- (3) (a) Bu Kuralın (2) paragraf hükümleri temiz yahut ayrılmış safranın boşaltımına uygulanmayacaktır.
- (b) Bu Kuralın (2)(a) alt paragraf hükümleri aşağıdaki şartlar var sağlandığında makine mahallerinden gelen ve temizlenen sintine suyunun boşaltımına uygulanmayacaktır.
- (i) sintine suyu, yük pompası dairesi sintinelerinden gelmeyecek;
 - (ii) sintine suyu yük kalıntıları ile karışmayacak;
 - (iii) gemi *rotasında* devam edecek;
 - (iv) sıvının içinde bulunan petrol miktarı sulandırılmadan milyonda 15'i aşmayacak;
 - (v) gemide bu Ek'in 16(5) kuralına uygun petrol süzme cihazı çalışır olacak; ve

(vi) filtre sisteminde sıvı atıktaki petrol miktarı milyonda 15 kısmı aştığı zaman boşaltımı kendiliğinden durduracak bir durdurma cihazı olacak.

Bkz. İZAHAT 3.4

- (4) (a) Denize yapılan hiç bir boşaltım deniz çevresine tehlike teşkil edecek miktar veya yoğunlukta kimyasal veya diğer maddeleri veya bu kuralda belirtilen boşaltım gereklerine uyulmadığını gizlemek maksadı ile eklenen kimyasal veya diğer maddeleri ihtiva etmeyecektir.
- (b) Bu kuralın (2) ve (3) paragrafları uyarınca denize boşaltım yapılamayacak olan petrol kalıntıları gemide tutulacak veya alım tesislerine boşaltılacaktır.
- (5) Bu kural hükümlerinden hiçbiri bir geminin sadece bir bölümü özel alan içinde kalan bir seferde bu özel alan dışında bulunduğu sırada bu Ek'in 9'uncu kuralı uyarınca denize bir boşaltım yapmasını yasaklamayacaktır.
- (6) Bir geminin çok yakınında veya dümen suyunda su üzerinde veya su yüzeyi altında görülür petrol izi bulunduğu fark edildiği her zaman Sözleşme Tarafı Hükümetleri derhal makul olarak yapabilecekleri en son hadde kadar, bu Kuralın veya bu Ek'in 9'uncu kuralının ihlal edilip edilmediğini gösterebilecek olan olayları araştıracaklardır Bu araştırma, özellikle, rüzgar ve deniz şartlarını, geminin rota ve hızını, görünen petrol lekelerinin civardaki muhtemel diğer kaynaklarını ve herhangi ilgili petrol tahliyesi kaydını içerecektir.
- (7) Özel alanlar içindeki alım tesisleri:
- (a) Akdeniz, Karadeniz, ve Baltık Denizi alanları:
- (i) Özel alana sahili bulunan her Sözleşme Tarafının Hükümeti 1 Ocak 1977'den daha geç olmayan bir tarihte, bu özel alan içinde kalan petrol yükleme terminallerinde ve tamir limanlarında petrol tankerlerinden kirli safraları ve tank yıkama sularını alacak ve bunları işleme tâbi tutacak uygun alım tesislerinin bulundurulmasını sağlamakla yükümlü olacaktır. İlave olarak özel alan içindeki bütün limanlarda bütün gemilerin diğer kalıntıları ve diğer petrol lü karışımları için yeterli alım tesisleri bulunacaktır. Bu tesisler, onları kullanan gemilerin gereksiz gecikmelerine neden olmayacak şekilde ihtiyaçları karşılamaya yetecek kapasitede olacaktır.

- (ii) Yargı yetkisi içinde kalan yerlerde gemilerin safra boşaltımı yaparak, çektikleri suyun azaltılmasını icap ettiren, derinliği az deniz suyu yollarına sahip olan tüm Taraf Hükümetler bu paragrafın (a)(i) alt paragrafında söz konusu edilen tesislerin varlığını sağlayacak ve bu tesislerde bulaşık sıvı (slop) ve kirli safra basan gemilerin gecikebileceklerini açıklayacaktır.
- (iii) Bu Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihi ile (1 Ocak 1977 tarihinden önce yürürlüğe girmesi halinde) 1 Ocak 1977 tarihi arasında özel alanlarda seyir yapan gemiler bu Ek'in 9'uncu Kuralı gereklerine uyacaklardır. Mamafih, herhangi bir özel alana sahili bulunan Tarafların Hükümetleri bu alt paragrafa göre 1 Ocak 1977'den önce bir tarih tespit edebilirler, fakat bu Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihinden sonra, ilgili özel alanlar bakımından bu Kural'ın gerekleri aşağıdaki durumlarda aranmaya başlanacaktır:
- (1) gereken bütün alım tesislerinin söylenen tarihe kadar faaliyete geçmiş ise; ve
 - (2) ilgili Tarafların, tesbit edilen tarihi diğer Tarafalara bildirilmek üzere en az 6 ay önceden Teşkilata haber verilmesi.
- (iv) 1 Ocak 1977'den veya daha erken ise bu paragrafın (a)(iii) alt paragrafı gereğince tesbit edilen tarihten sonra tüm Taraflar bu tesislerin uygun olmadığı hakkındaki her iddi ayı, Taraf Hükümetlere gönderilmek üzere, Teşkilata bildirecektir.
- (b) Kızıldeniz alanı, Körfez alanları, Aden Körfezi, alanı ve Kuzey-Batı Avrupa suları:
- (i) Özel alana sahili bulunan tüm Taraf Hükümetler mümkün olan en kısa zamanda bu özel alan içinde kalan petrol yükleme terminallerinde ve tamir limanlarında petrol tankerlerinden kirli safraları ve tank yıkama sularını alacak ve bunları işleme tâbi tutacak uygun alım tesislerinin bulunmasını sağlamakla yükümlü olacaktır. İlave olarak özel alan içindeki bütün limanlarda bütün gemilerin diğer kalın tıları ve diğer petrollü karışımları için yeterli alım tesisleri bulunacaktır. Bu tesisler, onları kullanan gemilerin gereksiz gecikmelerine neden olmayacak şekilde ihtiyaçları yetecek kapasitede olacaktır.

- (ii) Yargı yetkisi içinde kalan yerlerde gemilerin safra boşaltımı yaparak, çektikleri suyun azaltılmasını icap ettiren, derinliği az deniz suyu yollarına sahip olan tüm Tarafın Hükümetler bu paragrafın (b)(i) alt paragrafında söz konusu edilen tesislerin varlığını sağlayacak ve bu tesislerde bulaşık sıvı (slop) ve kirli safra basan gemilerin gecikebileceklerini açıklayacaktır.
- (iii) Her ilgili Taraf bu paragrafın (b)(i) ve (ii) alt paragrafları hükümlerine uyararak aldığı önlemleri Teşkilata haber verecektir. Yeterli ihbarı aldıktan sonra Teşkilat bu Kuralın gereklerinin söz konusu alan bakımından yürürlüğe gireceği tarihi tesbit edecektir. Teşkilat bu suretle tesbit edilecek tarihi, tesbitinden on iki aydan az olmayan bir süre önce, bütün Tarafalara bildirecektir.
- (iv) Bu Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihi ile tesbit edilen tarih arasında bu özel alanda seyir yapan gemiler bu Ek'in 9'uncu Kuralı gereklerine uyacaklardır.
- (v) Bu tarihten sonra, bu gibi tesislerin henüz var olmadığı bu özel alanlarda yükleme yapan petrol tankerleri bu Kural hükümlerine tamamıyla uyacaklardır. Bununla beraber, yükleme maksadıyla bu özel alanlara giren petrol tankerleri yalnız temiz safra ile girmek için her türlü gayreti göstereceklerdir.
- (vi) İlgili özel alan için Kuralların yürürlüğe girdiği tarihten sonra, tüm Tarafalar, tesislerin yetersiz olduklarına dair bütün iddiaları tüm Taraf Hükümetler, ilgili imzacı Hükümetlere tamim edilmek üzere Teşkilata bildirecektir.
- (vii) Bu Ek'in 12'nci Kuralında özellikleri belirtilen alım tesisleri, hangisi daha sonra ise, ya 1 Ocak 1977 tarihine kadar yada bu Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihinden 1 yıl sonra, sağlanacaktır.
- (8) Bu kuralın (7)inci paragrafına bakılmaksızın, aşağıdaki kurallar Antarktik alanına uygulanacaktır.
- (a) Limanları Antarktika alanına giden veya gelen gemilerin *rotasında* olan her Sözleşme Tarafının Hükümeti mümkün olan en kısa zamanda bütün gemilerin tüm bulaşık, kirli safra, tank yıkama suları ve diğer karışımları almak için yeterli alım tesislerini onları kullanan gemilerin gereksiz gecikmelerine neden olmayacak şekilde sağlayacaktır.

- (b) Her Sözleşme Tarafının Hükümeti, bayrağını taşıyan tüm gemilerin Antarktik alanına girmeden önce, bölgede çalışırken oluşacak tüm tortu, kirli safra, tank yıkama suları ve yağlı artıkları ve karışımları alacak kapasitede tank veya tankların ve bölgeden ayrıldıktan sonra bu yağlı atıkları bir alım tesisine basarak bitirecek düzeneğin gemide bulunmasını sağlayacaktır.

Kural 11

İstisnalar

Bu Ek'in 9 ve 10'uncu Kuralları aşağıdaki uygulanmayacaktır:

- (a) geminin güvenliğini sağlamak ve denizde can kurtarmak amacıyla petrol yahut petrolü karışımların denize boşaltımı; veya
- (b) geminin yahut teçhizatının hasarı neticesinde petrol yahut petrolü karışımların denize boşaltımı:
- (i) hasar vaki olduktan veya boşalma olayı fark edildikten sonra boşaltmayı önlemek veya asgariye indirmek için gerekli bütün makul tedbirlerin alınması şartı ile; ve
- (ii) armatör veya gemi kaptanının kasten hasarı meydana getirmesi yada hasarın oluşacağı ihtimalinin var olduğunu bilerek, pervasızca hareket etmeleri hariç; veya
- (c) kirlenme zararlarının asgariye indirilmesini sağlamak ve kirlenme ile savaşmak amacı için, İdarenin onayladığı, birleşiminde petrol bulunan maddelerin denize boşalması. Bu boşalma hangi Hükümetin yargı yetkisi altında bulunan yerlerde meydana gelecek ise, o Hükümetin de onayı alınacaktır.

Kural 12

Alım Tesisleri

- (1) Bu Ek'in 10'uncu Kuralı hükümlerine bağlı kalmak koşulu ile, tüm Taraf Hükümetler petrol yükleme terminallerinde, tamir limanlarında ve gemilerin boşaltacak petrolü kalıntıları olduğu diğer limanlarda, petrol tankerleri ve diğer gemilerden çıkarılacak olan bu kalıntıları ve petrolü karışımları, gemileri gereksiz şekilde geciktirmeden, alabilme yeteneğine sahip alım tesisleri bulundurulmasını sağlayacaktır.
- (2) Bu Kuralın (1) no'lu paragrafı uyarınca aşağıda gösterilen yerlerde alım tesisleri bulunacaktır:

- (a) Varıştan hemen önce 72 saatten veya 1200 deniz milinden uzun safralı bir sefer yapmış olan petrol tankerlerine ham petrol yüklemesi yapılan bütün limanlar ve terminaller;
- (b) Günde, ortalama 1000 tondan fazla olarak dökme ham petrol dışındaki petrollerin yüklendiği bütün limanlar ve terminaller;
- (c) Gemi tamir tersaneleri ve tank yıkama tesisleri bulunan bütün limanlar;
- (d) Bu Ek'in 17'nci Kuralının gerektirdiği tortu tank(lar)ı bulunan gemileri elleçleyen bütün liman ve terminaller;
- (e) Bu Ek'in 9'uncu Kuralı hükümlerine göre yağlı sintine suyu ve diğer kalıntıların boşaltımı yapılamayacak olan bütün limanlar; ve
- (f) Bu Ek'in 9'uncu kuralı gereği kombine taşıyıcıların petrol kalıntıları boşaltamayacakları bütün dökme yük yükleme limanları.

Bkz. İZAHAT 3.5

- (3) Alım tesislerinin kapasiteleri aşağıda yazılı olduğu gibi olacaktır:
 - (a) Ham petrol yükleme terminallerinde bu kuralın (2)(a) paragrafında belirtilen seferleri yapan bütün petrol tankerlerinden, bu Ek'in 9(1)(a) kuralı hükümleri uyarınca boşaltımı yapılamayacak olan petrol ve petrol karışımlarını almaya yeterli alım tesisleri bulundurulacaktır.
 - (b) Bu Kuralın (2)(b) paragrafında sözü edilen yükleme liman ve terminallerinde dökme ham petrol dışında petrol yükleyen petrol tankerlerinden, bu Ek'in 9(1)(a) kuralı hükümleri uyarınca boşaltımı yapılamayacak olan petrol ve petrol karışımlarını almaya yeterli alım tesisleri bulundurulacaktır.
 - (c) İçinde gemi tamir tersanesi veya tank yıkama tesisleri bulunan bütün limanlarda gemilerin bu tersane ve tesislere girmeden önce atmak zorunda oldukları, gemide kalan, bütün kalıntı ve petrollü karışımları almaya yetecek kapasitede alım tesisleri bulundurulacaktır.
 - (d) Bu Kuralın (2)(d) paragrafı gereğince limanlar ve terminallerde bulundurulacak olan bütün alım tesisleri, makul olarak bu limanlar ve terminallere uğraması beklenen bütün gemilerden bu Ek'in 17'nci kuralı hükümleri gereğince gemide tutulacak olan bütün kalıntıları almaya yeterli kapasitede olacaklardır.
 - (e) Bu kural gereğince limanlar ve terminallerde bulundurulacak olan alım tesisleri bu Ek'in 9'uncu Kuralı gereğince denize dökülemeyen petrollü sintine suları ve diğer kalıntıları almaya yetecek kapasitede olacaklardır.

- (f) Dökme yük yükleme limanlarındaki tesisler kombine taşıyıcıların özel sorunlarını uygun şekilde dikkate alacaklardır.
- (4) Bu Kuralın (2) ve (3) sayılı paragraflarında belirtilen alım tesisleri, hangisi daha sonra ise, ya bu Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihinden itibaren 1 yıldan geç olmayan süre sonra yada 1 Ocak 1977'de hizmete gireceklerdir.
- (5) Her bir Taraf bu Kural gereğince bulundurulacak olan alım tesislerinin yetersizliğini gösteren bütün olayları, diğer taraflara bildirilmek üzere, Teşkilata haber verecektir.

Kural 13

Ayrılmış safra tankları, tahsis edilmiş temiz safra tankları ve ham petrolle yıkama.

Bkz. İZAHAT 2.1 ve 4.6

Bu Ek'in 13C ve 13D kuralları hükümlerine bağlı kalmak koşulu ile petrol tankerleri bu Kuralların gereklerine uygun olacaktır.

20.000 ve üzeri dedveyt tonluk yeni petrol tankerleri.

- (1) 20.000 ve üzeri dedveyt tonluk yeni petrol tankerlerine ve 30.000 dedveyt ton ve üzeri yeni ürün tankerlerine ayrılmış safra tankları konacak ve bu Kuralın (2), (3) ve (4)üncü yahut (5)inci paragrafına gereğince uyacaklardır.
- (2) Ayrılmış safra tanklarının kapasitesi o şekilde tayin edilecek ki gemi su safrası için yük tanklarına başvurmaksızın safralı seferini emniyetle yapabileceksin, yalnız bu Kuralın (3) ve (4)üncü paragraflarının gerekleri bir istisnadır. Mamafih her durumda ayrılmış safra tanklarının kapasitesi hiç olmazsa öyle olmalı ki, seferin herhangi bir safhasında herhangi bir safralı durumda geminin boş ve yalnız ayrılmış safrası dahil geminin su çekimi ve trimi aşağıdaki gereklerin her birini karşılayabilmelidir.

- (a) Geminin vasatta kalıp su çekimi (d_m), (gemi deformasyonu dikkate alınmaksızın) metre olarak:

$$d_m = 2.0 + 0.02L; \text{ den az olmayacak.}$$

- (b) Baş ve kış dikme su çekimleri kışa trimin 0.015L'den büyük olmaması kaydıyla paragraf (a)da belirtilen su çekimlerine (d_m) tekabül edecektir;

- (c) Kıç dikme su çekimi her halükarda pervanenin tamamen suya girmesini sağlayacak değerden az olamaz.
- (3) Aşağıdaki haller hariç hiçbir zaman yük tanklarında safra suyu taşınmayacaktır:
- (a) Hava koşullarının çok ciddi olduğu ve kaptanın fikrine göre geminin güvenliği için yük tanklarında ilave safra suyu taşınmasının mecburi olduğu ender seferlerde; ve
- (b) Bir petrol tankerinin özel durumu, Teşkilat tarafından saptanan istisnai hallerde çalıştırılmayacak olması koşulu ile, bu kuralın (2) no'lu paragrafında istenen miktardan fazla olarak safra suyu taşınmasını gerekli bulması halinde.

Bu gibi ilave safra suyu bu Ek'in 9'uncu kuralına ve 15'uncu kuralının gereklerine uygun olarak işleme tâbi tutulacak ve boşaltımı yapılacak ve bu Ek'in 20'nci kuralına göre Yağ Kayıt Defterine kaydedilecektir.

Bkz. İZAHAT 4.1

- (4) Yeni ham petrol tankerleri eğer boşaltma limanından veya terminalinden hareketinden önce tanklarını bu Ek'in 13B kuralına göre ham petrol ile yıkamışlarsa bu Kuralın (3)üncü paragrafına göre müsaade edilen ilave safrayı böyle yük tanklarında taşıyabilirler.

Bkz. İZAHAT 4.2

- (5) 150 metreden daha küçük petrol tankerlerinde ayrılmış safra durumları bu kuralın (2)nci paragrafının hükümlerine bakılmaksızın, İdareyi tatmin edecek şekilde olacaktır.

Bkz. İZAHAT 4.3

- (6) 20.000 ve üzeri dedveyt tonluk her yeni ham petrol tankeri ham petrolle yıkamayı kullanan yük tankı temizleme sistemi ile teçhiz edilecektir. İdare, tankerin yapmış olduğu ilk petrol taşıma işine başlamasını takiben 1 yıl içinde yahut ham petrol yıkamaya uygun ham petrol taşıyarak yapmış olduğu 3 sefer sonunda, hangisi daha sonra ise, bu sistemin bu Ek'in 13B Kuralının gereklerine tam olarak uymasını sağlamayı taahhüt edecektir.

Böyle bir tanker ham petrolle yıkamaya uygun olmayan ham petrol taşımadıkça, bu sistem bu kuralın gereklerine uygun olarak çalıştırılacaktır.

40.000 ve üzeri dedveyt tonluk mevcut ham petrol tankerleri

- (7) Bu Kuralın (8) ve (9)uncu paragrafları hükümlerine bağlı kalmak koşulu ile 40.000 ve üzeri dedveyt tonluk mevcut her ham petrol tankeri bu Sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren ve bu kuralın (2) ve (3) paragraflarının gereklerine uyacak ve ayrılmış safra tankı gereğini yerine getirecektir.
- (8) Bu kuralın (7)nci paragrafında değinilen mevcut ham petrol tankerleri, ayrılmış safra tankları ile teçhiz edilmek yerine, ham petrolle yıkamaya uygun olmayan ham petrol taşımadıkça, bu Ek'in 13B Kuralına göre, ham petrol ile yıkama yaparak yük tankı temizleme yöntemi uygulanabilir.

Bkz. İZAHAT 4.4

- (9) Bu Kuralın (7) yahut (8)inci paragrafında değinilen mevcut ham petrol tankerleri, ayrılmış safra tankları ile teçhiz edilmek yahut ham petrolle yıkama yaparak yük tankı temizleme yöntemi ile işletme yerine aşağıdaki süreler için bu Ek'in 13A kuralı hükümleri uyarınca tahsis edilen temiz safra tanklarıyla işletilebilir:
- (a) 70.000 ve üzeri dedveyt tonluk ham petrol tankerleri, Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihinden 2 yıl sonraya kadar; ve
- (b) 40.000 ve üzeri dedveyt tonluk fakat 70.000 dedveyt tondan küçük ham petrol tankerleri bu Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihinden 4 yıl sonraya kadar.

Bkz. İZAHAT 4.5

40.000 ve üzeri dedveyt tonluk mevcut ürün taşıyıcılar

- (10) Bu Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihinden itibaren 40.000 ve üzeri dedveyt tonluk mevcut her ürün taşıyıcı tanker ayrılmış safra tankları ile donatılacak ve bu Kuralın (2) ve (3)üncü paragraflarının gereklerine uyacak veya diğer bir şekil olarak bu Ek'in 13A Kuralı hükümleri uyarınca tahsis edilmiş temiz safra tankları ile işletilecektir.

Bkz. İZAHAT 4.5

Ayrılmış safralı petrol tankeri olarak nitelenen petrol tankeri

- (11) Bu Kuralın (1), (7) yahut (10)uncu paragrafına göre ayrılmış safra tankları bulundurması gerekmeyen herhangi bir petrol tankeri, bu durumuna bakılmaksızın, bu Kuralın (2), (3) yahut (5)inci paragrafındaki gereklere uymak koşulu ile, ayrılmış safralı tanker olarak nitelendirilebilirler.

Kural 13A*Tahsis Edilmiş Temiz Safra Tankları Bulunan**Petrol Tankerleri İçin Gerekenler*

Bkz. İZAHAT 4.6

- (1) Bu Ek'in 13(9) yahut(10) kuralı hükümleri uyarınca tahsis edilmiş temiz safra tankları ile işletilen bir petrol tankeri, bu Ek'in 13(2) ve (3) kuralının gereklerini karşılamak için, yine bu Ek'in 1(16) Kuralında belirtildiği şekilde yalnız temiz safra taşımaya tahsis edilmiş yeterli tank kapasitesine sahip olacaktır.
- (2) Tahsis edilmiş temiz safra tanklarına ait tertibatlar ve işletme usulleri İdare tarafından belirtilen gereklere uyumlu olacaktır. Bu gerekler Tanker Emniyeti ve Kirliliğin Önlenmesi hakkında 1978 tarihli Uluslararası Konferans tarafından ve 14 sayılı kararla kabul edilmiş olan ve Teşkilat tarafından düzeltilerek yeniden hazırlanabilecek olan Tahsis Edilmiş Temiz Safra Tankları olan Petrol Tankerleri için Özel Şartlara uygun olacaktır.*
- (3) Tahsis edilmiş temiz safra tankları bulunan bir petrol tankeri boşaltılacak safra suyundaki petrol muhteviyatını kontrol edebilmek için Teşkilatın[†] tavsiye ettiği şartlara uygun olarak İdarenin tasdik ettiği bir petrol ölçer ile teçhiz edilmiş olmalıdır. .

* Teşkilatın A.495(XII) kararınca kabul edilen Tahsis Edilmiş Temiz Safra Tanklı Petrol Tankerleri için gözden geçirilmiş Özel Şartlara bakınız; bak. IMO yayın satışı IMO -619E. † 2 Ekim 1986'dan önce inşa edilmiş petrol tankerlerinde tesis edilen petrol içeriği ölçüm cihazı için Teşkilatın A.393(X) kararınca kabul edilen yağlı-su ayırma cihazları ve petrol içeriği ölçüm cihazının bir parçası olarak petrol içeriği ölçüm cihazı için, Teşkilatın A.586(14) kararınca kabul edilen petrol tankerleri için petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemleri için gözden geçirilmiş Rehberlere başvurun; bak. IMO yayın satışı IMO -608E ve IMO-646E, sırasıyla.Petrollü Su Ayırma Cihazı ve Petrol Ölçer için A 393 (X) sayılı kararla Teşkilatça kabul edilmiş olan Uluslararası Performans ve Test Şartnameleri hakkındaki Tavsiyeye başvurulur.

Petrol ölçer bu Sözleşmenin yürürlüğe girmesini müteakip tankerin program gereği ilk tersaneye girişinden önce takılmış olmalıdır.

Bu vakte kadar petrol ölçer tesis edilirse, safra bozulmadan önce tahsis edilmiş tanklardan safra suyu muayene edilerek kirli petrol olmadığı temin edilmeyecektir.

Bkz. İZAHAT 4.7 ve 4.8

- (4) Tahsis edilmiş temiz safra tankı bulunan her petrol tankeri işletme usullerini belirten ve sistemin ayrıntılarını açıklayan bir Tahsis Edilmiş Temiz Safra Tankı İşletme El Kitabı bulundurmalıdır. Böyle bir El Kitabı İdareyi tatmin edecek şekilde olmalı ve bu Kuralın (2)nci paragrafında anılan şartnamelerde gösterilmiş olan bütün bilgileri ihtiva etmiş olmalıdır. Eğer tahsis edilmiş temiz safra tank sistemini etkileyen bir değişiklik yapılmışsa İşletme El Kitabı buna göre yeniden düzenlenmelidir.

Kural 13B

Ham Petrolle Yıkama İçin Gerekenler

Bkz. İZAHAT 4.6 ve 4.9

- (1) Bu Ek'in 13(6) ve (8) Kurallarına göre temin edilmesi istenen her ham petrolle yıkama sistemi bu Kuralın gereklerine uyacaktır.
- (2) Ham petrolle yıkama tesisi ile ilgili teçhizat ve düzenlemeler İdarenin saptadığı gereklere uygun olacaktır. Bu gerekler 1978 tarihli Tanker Emniyeti ve Kirlenmeyi Önleme hakkındaki Uluslararası Konferans tarafından 15 sayılı karar ile kabul edilmiş olan ve Teşkilat tarafından yeniden düzeltilerek hazırlanabilecek olan, Ham Petrolle Yıkama Sistemlerinin Tasarım Çalıştırma ve Kontrolüne ait özel şartların bütün hükümlerini içerecektir.[†]
- (3) 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti hakkında Uluslararası Sözleşme ile alakalı 1978 tarihli protokolle tadil ve ilaveler yapılmış ve belki daha da düzeltililecek olan 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti hakkında Uluslararası Sözleşmenin bölüm II-2'nin ilgili kuralları uyarınca her tank ve bulaşık tankı için bir atıl gaz sistemi temin edilecektir.
- (4) Yük tanklarının safra alınması münasebetiyle safra suyunun yalnız ham petrolle yıkanmış olan yük tanklarına konulması maksadı ile, tankerin taşıdığı yükün nevi ve muhtemel hava şartları dikkate alınarak her safralı sefer öncesi yeterli sayıda yük tankı ham petrolle yıkanacaktır.

*El Kitabının Standart Formu için A 495 (XII) sayılı karara bakınız; bak IMO yayın satışı IMO-619E.

† Teşkilatın A.446(XI) sayılı karar ile kabul edilmiş ve A.497(XII) ve A.897(21) sayılı kararı ile tadil edilen, Ham Petrolle Yıkama Sistemlerinin Tasarım Çalıştırma ve Kontrolüne ait Gözden Geçirilmiş Şartnamesine başvurun.

- (5) Ham petrol yıkama sistemi ile çalıştırılan bir petrol tankeri, sistemi, teçhizatı ve belirli çalıştırma usullerini açıklayan bir Çalıştırma ve Teçhizat El Kitabı* bulunduracaktır. Bu el kitabı İdareyi tatmin edecek ve bu Kuralın (2)nci paragrafının atıfta bulunduğu şartnamedeki bütün bilgileri içerecektir. Eğer ham petrol yıkama sistemini etkileyecek bir değişiklik yapılmışsa, Çalıştırma ve Teçhizat El Kitabı gerektiği şekilde yeniden düzenlenecektir.

Kural 13C

Özel Taşımacılıkla Meşgul Mevcut Tankerler

Bkz. İZAHAT 4.6

- (1) Bu Kuralın (2)nci paragraf hükümlerine bağlı kalmak koşulu ile, bu Ek'in 13(7)den (10)a kadar olan kuralları yalnız aşağıda gösterilen özel taşımacılığa tahsis edilmiş mevcut bir petrol tankerine uygulanmayacaktır:
- (a) bu Sözleşmeye Taraf bir Devletin sınırları içindeki liman yahut terminalleri arasında; veya
 - (b) bu Sözleşmeye Taraf olan Devletlere ait liman ve terminaller arasında ve aşağıdaki sınırlar içinde:
 - (i) sefer tamamen bu Ek'in 10(1) kuralında belirtilen bir Özel Alanın içinde; veya
 - (ii) sefer tamamen Teşkilat tarafından çizilmiş diğer sınırların içinde.
- (2) Bu kuralın (1)inci paragrafı hükümleri, sadece bu gibi seferlerde yük leme yapılan limanlar veya terminallerde onları kullanan ham petrol tankerlerinden çıkan bütün safra ve tank yıkama sularını alabilecek ve ıslah edecek kapasitede yeteri alım tesisleri bulunduğu ve aşağıdaki bütün hususlara uyulduğu zaman uygulanacaktır:
- (a) bu Ek'in 11'inci kuralının sağladığı istisnalara bağlı kalarak temiz safra suyu ve tank yıkama kalıntıları dahil bütün safra suyu, gemide alınacak ve liman alıcılarına aktarılacak ve bu Ek'in 20'inci kuralında değinilen Yağ Kayıt Defterine kaydedilecek, uzman Liman Devleti Yetkilisi tarafından tasdik edilecektir.

* Teşkilatın Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından MEPC.3(XII) sayılı karar ile kabul edilmiş ve MEPC.81(43) sayılı kararı ile tadil edilen, Ham Petrolle Yıkama İşlemleri ve Teçhizat Ek Kitabı Standart formuna başvurun; bak IMO yayın satışı IMO-617E.

- (b) mevcut bir petrol tankerinin özel bir taşımacılıkta kullanılması ile ilgili olarak İdare ile bu Kuralın (1)(a) yahut (b) alt paragrafında atıfta bulunulan Liman Devletleri Hükümetleri arasında muvafakata varılmıştır;
- (c) bu Kuralın amacı için yukarıda gösterilen liman yahut terminallerde bu Ek'in ilgili hükümleri uyarınca alım tesislerinin yeterliliği bu liman yahut terminallerin ait olduğu bu Sözleşmeye Taraf Devletlerin Hükümetleri tarafından tasdik edilir; ve
- (d) Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Belgesi petrol tankerinin yalnız bu özel taşımacılığa tahsis edildiğini göstermek üzere onaylanır.

Kural 13D

Özel Safra Tertibatları Olan Mevcut Petrol Tankerleri

Bkz. İZAHAT 4.6

- (1) Safra suyu kullanılmaksızın bu Ek'in 13(2) Kuralındaki su çekimi yahut trim gereklerine her zaman uyacak tarzda inşa edilen ve işletilen mevcut bir petrol tankerinin aşağıdaki bütün şartlara uyması koşulu ile, bu Ek'in 13(7) Kuralında değinilen ayrılmış safra tankı gereklerine uyduğu kabul edilecektir.
 - (a) işletme usulleri ve safra tertibatları İdare tarafından onaylanmış olmak;
 - (b) su çekimi yahut trim gerekleri bir işletme yöntemi uygulaması sonucu yerine getirildiği zaman bu Sözleşmeye Taraf ilgili Liman Devletlerinin Hükümetleri ile İdare arasında bir anlaşmaya varılmış olmak; ve
 - (c) Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Belgesi'nin petrol tankerlerinin özel safra düzenleri ile işletildiğini göstermek üzere onaylatılması.
- (2) Hava koşullarının çok ciddi olduğu ve kaptanın fikrine göre geminin güvenliği için yük tanklarında ilave safra suyu taşınmasının mecburi olduğu ender seferlerin dışında, yük tanklarında hiçbir zaman safra suyu taşınmayacaktır. Böyle ilave safra taşındığı zaman bu Ek'in 9'uncu Kuralına ve 15'inci Kural gereklerine uygun olarak işlenecek ve boşaltılacaktır, ve bu Ek'in 20'nci Kuralı gereğince Yağ Kayıt Defterine kaydedilecektir.

(3) Bir Belgeyi bu Kural'ın (1)(c) alt paragrafı uyarınca onaylayan bir İdare bu Sözleşmenin Taraflarına iletilmek üzere tafsilatını Teşkilata bildirilecektir.

Kural 13E

Ayrılmış Safra Mahallerinin Koruyucu Konumları

Bkz. İZAHAT 2.1, 4.6, 4.10 ve 4.11

- (1) 20.000 ve üzeri dedveyt tonluk yeni her ham petrol tankerinde ve 30.000 ve üzeri dedveyt tondaki yeni her ürün taşıyıcısında, bu Ek'in 13'üncü kuralı gereklerine uygun kapasitede ayrılmış safra tankı sağlanacak ve yük tankı boyunca yerleştirilen bu ayrılmış safra tankları, karaya oturma veya çatışma halinde petrolün dışarı akmasına karşı koruyucu bir önlem olarak, bu Kuralın (2), (3) ve (4) paragrafları gerekleri uyarınca düzenlenecektir.
- (2) Yük tankı boyunca (Lt) yerleştirilmiş ayrılmış safra tankları ve petrol tankları dışındaki mahaller aşağıdaki şartlara uygun şekilde düzenlenecektir.

$$\sum PA_c + \sum PA_s \geq J[L_t (B + 2D)]$$

Burada: PA_c = Kalıp ölçülerine göre projelendirilmiş her ayrılmış safra tank yahut petrol tankından başka mahal için m² olarak borda kaplama alanı,

PA_s = Kalıp ölçülerine göre projelendirilmiş bu şekildeki her tank yahut mahal için m² olarak dip kaplama alanı,

L_t = Yük tanklarının baş ve kış sınırları arasında metre olarak uzunluk,

B = Bu Ek'in 1(21) Kuralında tarif edildiği gibi geminin metre olarak en büyük genişliği,

D = Geminin vasat bordasında omurga üstünden fribord güverte kemeresinin üstüne kadar metre olarak düşey kalıp derinliği, yuvarlak borda tirizli gemilerde kalıp çizgilerinin kesişme noktasına kadar olan uzaklıkla ölçülür. Bu çizgiler borda tirizinin açılmal dizaynında olduğu gibi uzanır.

J = Bu Kuralın (3) paragrafı hükümlerine bağlı kalmak koşulu ile, 20.000 dedveyt tonluk petrol tankerleri için 0.45, 200.000 ve üzeri dedveyt tonluk petrol tankerleri için 0.30. Ara dedveyt değerleri için J doğrusal enter polasyon yoluyla bulunacaktır.

Bu Kuralın bu paragrafındaki sembollere ne zaman rastlanırsa anlamları bu paragrafta tarif edildiği gibidir.

- (3) 200.000 ve daha üzeri dedveyt tonluk tankerler için J 'nin değeri aşağıdaki gibi bulunabilir:

$$J_{\text{reduced}} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4O_A} \right) \right] \text{ yahut } 0.2, \text{ hangisi daha büyükse o olacak.}$$

Burada: $a = 0.25$ 200.000 dedveyt ton petrol tankerleri için

$a = 0.40$ 300.000 dedveyt ton petrol tankerleri için

$a = 0.50$ 420.000 dedveyt ton ve üzeri petrol tankerleri için
Ara dedveyt değerleri için a doğrusal enterpolasyon yoluyla bulunacaktır.

O_c = Bu Ek'in 23(1)(a) kuralında belirtildiği gibi.

O_s = Bu Ek'in 23(1)(b) kuralında belirtildiği gibi.

O_A = Bu Ek'in 24(2) kuralında istendiği gibi müsaade edilebilen taşma petrol miktarı.

- (4) Ayrılmış safra tankları ve petrol tankları dışındaki mahaller için PA_c ve PA_s 'in tayininde aşağıdaki uygulama yapılacaktır:

(a) Her alabanda tankının veya mahallin en küçük genişliği, ister gemi bordasının tam dibine kadar uzanmış olsun, ister güverteden üstüne kadar olsun 2 metreden daha az olmayacaktır. Genişlik geminin bordasından geminin içine doğru merkez hattına dik olarak ölçülecektir. Daha az genişlik verildiğinde alabanda tankı veya mahalli, koruyucu alan PA_c 'nin hesaplanmasında dikkate alınmayacaktır; ve

(b) her tank veya mahallin en az düşey derinliği $B/15$ veya 2 metre olacak, hangisi daha az ise o kabul olunacaktır. Daha az derinlik verildiğinde dip tankı veya mahal koruyucu alan PA_s 'nin hesaplanmasında dikkate alınmayacaktır.

Alabanda tanklarının ve tanklarının en az genişliği ve derinliği sintine alanından neta olarak ölçülecek ve, en az genişlik halinde ise, ölçü yuvarlak borda tirizi alanından neta olarak alınacak.

Kural 13F**Çatışma veya oturma halinde petrol kirliliğinin önlenmesi****Bkz. İZAHAT 4.6**

- (1) Bu kural aşağıdaki şartlarda 600 ve üzeri dedveyt tonluk petrol tankerlerine tatbik edilecektir.
- (a) İnşa mukavelesi 6 Temmuz 1993 tarihinde veya daha sonra yapılan için, veya
 - (b) İnşa mukavelesi bulunmadığı ahvalde 30 Ocak 1994 tarihinde omurgası kızığa konulmuş veya inşa durumu benzer bir safhada olan; veya
 - (c) Teslim tarihi 6 Temmuz 1996 veya daha sonra olan; veya
 - (d) Büyük bir değişikliğe bağlı olmak üzere:
 - (i) Mukavelesi 6 Temmuz 1993'den sonra yapılan; veya
 - (ii) Mukaveleinin bulunmaması halinde inşa işleri 6 Temmuz 1994'dan sonra başlamış olan; veya
 - (iii) 6 Temmuz 1996'dan sonra tamamlanacak olan.

Bkz. İZAHAT 1.2

- (2) 5.000 ve üzeri Dedveyt tonluk her petrol tankeri aşağıdakileri sağlayacaktır:
- (a) paragraf (4) ve (5)'in hükümlerine tâbi olmadıkça, tatbik edilebildiği kadar 13E kuralı yerine paragraf (3)'ün gereklerine uyacaktır, ve
 - (b) tatbik edilebilirse, paragraf (6) gereklerine uyacaktır.
- (3) Yük tankı bütün boyunca aşağıda belirtildiği gibi safra tankları veya yük tankı veya akaryakıt tankından başka bir mahalle korunacaktır.
- (a) *Alabanda tankı veya boşluklar*

Alabanda tankları veya mahalleri ya dibe kadar gemi bordasınca veya çift dibin üzerinden yuvarlak borda tirizi dikkate alınmadan üst güverteye kadar uzanacaktır. Öyle düzenlenecek ki, yük tankları alabanda kaplamalarının kalıp çizgilerinin içine yerleştirilecek, hiçbir yer şekil 1'de gösterildiği gibi alabanda kaplamalarının herhangi bir kesitine dik olarak ölçülen w mesafesinden, aşağıda belirtildiği gibi, az olmayacak:

$$w = 0.5 + \frac{DW}{20000} \text{ (m) veya}$$

$w = 2.0$ m, hangisi küçükse o alınır.

En küçük w değeri=1.0 m dir.

(b) *Çift dip tankları veya boşlukları*

Herhangi bir kesitte, her bir tankın veya mahallin derinliği, öyle düzenlenecek ki, yük tanklarının dibi ile şekil 1'de gösterildiği gibi karına kaplamalarına dik olarak ölçülen karına kaplamalarının kalıp çizgileri arasındaki h mesafesi aşağıda belirtilenden daha az olmayacaktır.

$$h = B/15(\text{m}) \text{ veya}$$

$$h = 2.0\text{m, hangisi küçükse o alınır.}$$

En küçük h değeri = 1.0 m dir.

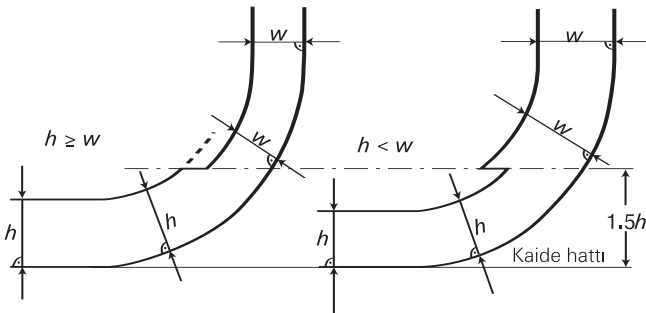
(c) *Sintine alanlarının dönümü veya sintine dönümlerinin açıkça belirtilmediği yerlerde.*

h ile w mesafeleri farklı olduğunda, w mesafesi şekil 1'de belirtildiği gibi kaide hattı üzerinde $1.5h$ seviyelerini aştığında tercih edilecektir.

(d) *Safra tanklarının toplam kapasitesi*

20.000 ve üzeri Dedveyt tonluk ham petrol tankerlerinde ve 30.000 ve üzeri Dedveyt tonluk ürün taşıyıcılarında alabanda tanklarının, tanklarının, baş pikin, tanklar ve kış pikin toplam kapasitesi kural 13'ün gereklerini karşılamak için lüzumlu ayrılmış safra tanklarının kapasitesinden az olmayacaktır. Kural 13'ün gereklerini karşılamak için kullanılan alabanda tankları veya mahalleri uygulanabildiği kadar yük tankları boyunca aynı tarzda yerleştirilecektir. Boyuna tekne kirişleri eğme kuvvetini azaltmak, trim, v.s. sağlanan için ilave ayrılmış safra kapasitesi gemide herhangi bir yere yerleştirilebilir.

Bkz. İZAHAT 4.12



Şekil 1- Paragraf (3)'ün maksadı için yük tankı sınır hatları.

(e) *Yük tanklarındaki emme kuyuları*

Yük tanklarındaki emme kuyuları h mesafesi ile tanımlanan ve kuyuların yapılabildiği kadar küçük ve kuyu dibi ile karina kaplaması arasındaki mesafenin $0.5h$ 'den küçük olmamasını sağlayan sınır hattının altına çift dibin içine çıkıntı yapabilir.

(f) *Safra ve yük boruları*

Safra boruları ve iskandil ve safra tankı hava fırarı gibi diğer borular yük tanklarının içinden geçmeyecektir. Yük tankına giden yük boruları ve benzeri borular safra tanklarından geçmeyecektir. Bu kurala istisna tamamen kaynaklı veya eşdeğeri kısa borular için verilebilir.

- (4) (a) Tankerin dizaynı, aşağıdaki formülde tarif edildiği gibi, yük ile deniz arasında tek sınır oluşturan karina kaplamalarına tesir eden yük ve yük buharı basıncı dış su basıncını aşmayacak ise paragraf (3)(b)'nin istediği çift dip tankları ve mahalleri gereklerinden vazgeçilebilir.

$$f \times h_c \times \rho_c \times g + 100\Delta p \leq d_n \times p_s \times g$$

Burada:

h_c = Dip karina kaplamaları ile temas eden yükün metre olarak yüksekliği.

ρ_c = t/m³ olarak yükün asgari yoğunluğu

d_n = Beklenen her yükleme durumunun altında metre olarak en az çalışma su çekimi.

p_s = t/m³ olarak deniz suyu yoğunluğu.

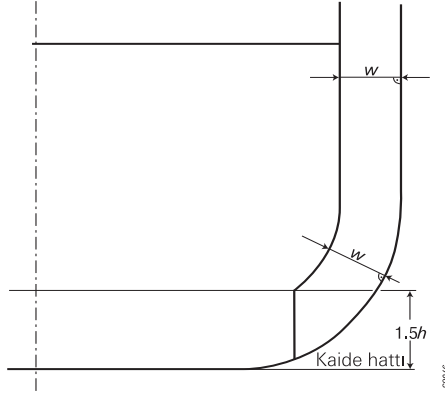
Dp = yük tankları için yapılan basınç/vakum valfinin bar olarak kurulu azami basıncı.

f = güvenlik katsayısı = 1.1

g = standart yerçekimi ivmesi (9.81 m/s²)

- (b) Yukarıdaki gerekleri karşılamak için gerekli herhangi bir yatay bölme, D kaide hattı üzerinden vasatta kalıp derinliği olarak alındığında, $B/6$ veya 6m'den az olmayacak, hangisi küçükse o alınacak, fakat $0.6D$ 'den büyük olmayacak.

- c) Alabanda tanklarının yeri veya mahalleri, $1.5h$ seviyesinin altında kaide hattı üzerinde, burada h paragraf (3)(b) tanımlandığı gibidir, paragraf (3)(a) da tanımlandığı gibi olabilir, yük tankı sınır hatları dip kaplamalarına şekil 2'de gösterildiği gibi dikey olarak inebilir.



Şekil 2- Paragraf (4)'ün maksadı için yük tankı sınır hatları.

- (5) Farklı bir dizayn ve inşaa yöntemi paragraf (3)'ün salık verdiği gereklere bir seçenek olarak kabul edilebilir, böyle bir yöntem, çatışma veya oturma halinde petrol kirliliğine karşı en azından aynı seviyede koruma sağlayacaktır ve Teşkilat tarafından geliştirilen Rehberlere dayanan Deniz Çevresini Koruma Komitesi ilkelerine göre onaylanmış olacaktır.*
- (6) 20.000 ve üzeri dedveyt tonluk petrol tankerleri için kural 25(2)(b) de salık verilen hasar tahminine aşağıda farz edilen alt bodoslama hasarı ilave edilebilir.
- (a) boyuna sınır:
- 75.000 ve üzeri dedveyt tonluk gemiler: Baş kaimeden ölçülerek $0.6L$;
 - 75.000 dedveyt ton'dan küçük gemiler: Baş kaimeden ölçülerek $0.4L$;
- (b) enine sınır: Dibin herhangi bir yerinde $B/3$;
- (c) dikey sınır: Dış çeperin yırtığı.

* Teşkilatın Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından MEPC.66(37) sayılı karar ile kabul edilen MARPOL 73/78 Ek I 13F(5) kuralı altında petrol tankerlerinin farklı dizayn ve inşaa yöntemlerinin onaylanması için dahili Rehber'e başvurun; bak Ek I'nin Birleştirilmiş İzahatları'na zeyil 7.

(7) 5.000 dedveyt tondan küçük petrol tankerleri:

- (a) en azından paragraf (3)(b) de tanımlanan h mesafesi aşağıdakilere uyacak derinlikte veya mahalleri ile donatılacaktır:

$$h = B/15(\text{m})$$

en düşük h değeri 0.76 m. ile;

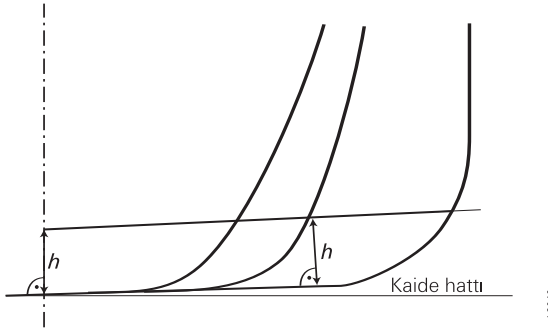
sentine dönümlerinde ve sintine dönümlerinin açık belirlenemediği yerlerde, yük tankı sınır hattı şekil 3'te gösterildiği gibi düz dibin vasattaki çizgisine paralel gidecektir.

- (b) alabanda tankları veya mahalleri aşağıdaki formüle uyan paragraf (3)(a)'ya uyacak şekilde düzenlemedikçe her bir yük tankının kapasitesi 700 m^3 'ü aşmayacak şekilde düzenlenecektir.

$$w = 0.4 + \frac{2.4DW}{20000 (\text{m})}$$

en düşük w değeri 0.76 m. ile;

Şekil 3- Paragraf (7)'nin maksadı için yük tankı sınır hatları.



- (8) Düzeltilmiş Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi, 1974, II-1/11 kuralına göre yerleştirilmiş çatışma perdesinin baş haddini aşan hiç bir mahalde petrol taşınmayacaktır. Bu kurala göre çatışma perdesinin olması gerekmeyen bir petrol tankeri bu kurala göre yerleştirilmiş bir çatışma perdesi varmış gibi merkez hattına dikey enine düzlemin baş haddini aşan hiç bir mahallerinde petrol taşınmayacaktır.
- (9) Bu kuralın hükümlerine uygun inşa edilecek bir tanker dizayn ve inşasının onayında İdare, alabanda ve çift dibin veya mahallerin bakım

ve denetimi için ihtiyaçlar dahil umumi güvenlik hususlarını layıkıyla göz önüne alacaktır.

Kural 13G

Çatışma veya oturma halinde petrol kirliliğinin önlenmesi - mevcut tankerler için ölçüler.

Bkz. İZAHAT 4.6

- (1) Bu kural:
- (a) aşağıdakilere tatbik edilecektir
 - (i) 20.000 ve üzeri dedveyt tonluk ham petrol, akaryakıt, ağır dizel veya yağlama yağını yük olarak taşıyan petrol tankerlerine; ve
 - (ii) 30.000 ve üzeri dedveyt tonluk petrol tankeri, paragraf (i) de atıf yapılanlardan başka Ek'in 13F(1) kuralında belirtilen tarihten önce mukavelesi yapılmış, omurgası kızığa konulmuş, veya bu teslim edilmiş petrol tankerlerine.
 - (b) Ek'in 13F(1) kuralında belirtilen tarihten önce mukavelesi yapılmış, omurgası kızığa konulmuş, veya bu teslim edilmiş, 13F kuralına uyan petrol tankerlerine tatbik edilmeyecektir; ve
 - (c) Yük tankı sınırları ile gemi bordası ve dip kaplamaları arasındaki asgari mesafe için gereklerin her bakımdan karşılamasının istenmemesi hariç, bu Ek'in 13F(3)(a) ve (b) veya 13F(4) veya 13F(5) kurallarına uyan ve üstteki alt paragraf (a) kapsamındaki petrol tankerlerine tatbik edilmeyecektir. Bu halde borda koruma mesafeleri, Uluslararası Dökme Kimyasal Kodu'nda 2. sınıf yük tankları konumu ve dip koruma mesafeleri için tanımlandığından daha az olmayacak ve bu Ek'in 13E(4)(b) kuralına uygun olacaktır.
- (2) Bu kuralın hükümleri 6 Temmuz 1995 ten sonra yürürlüğe girecektir, istisna olarak 20.000 ve üzeri dedveyt tonluk fakat 30.000 dedveyt tondan küçük akaryakıt, ağır dizel veya yağlama yağını yük olarak taşıyan petrol tankerlerine tatbik edilecek paragraf (1)(a)'nın gerekleri 1 Ocak 2003'ten sonra yürürlüğe girecektir.
- (2bis) Bu kuralın paragraf (1) ve (2) maksadı için.
- (a) *Ağır dizel*, deniz dizeli, Teşkilatın kabul ettiği bir yöntemle test edildiğinde 340 °C aşmayan sıcaklıkta hacim olarak %50 den fazlası

damıtım olan diğer damıtıklar anlamına gelir.

- (b) Akaryakıt, Teşkilatın kabul ettiği niteliklere eşdeğer özellikte güç veya ısı üretmek için yakıt olarak kullanıma mahsus ham petrol veya karışımlarının ağır damıtığı veya artığı anlamına gelir.†
- (3) (a) Bu kuralın tatbik edileceği bir petrol tankeri, periyodik, ara ve yıllık sörveylerde genişletilmiş bir teftişe tâbi olacaktır, kapsam ve fâsılası en azından Teşkilat tarafından geliştirilen Rehberde uygun olacaktır.damıtım olan diğer damıtıklar anlamına gelir.*
- (b) Akaryakıt, Teşkilatın kabul ettiği niteliklere eşdeğer özellikte güç veya ısı üretmek için yakıt olarak kullanıma mahsus ham petrol veya karışımlarının ağır damıtığı veya artığı anlamına gelir.†
- (3) (a) Bu kuralın tatbik edileceği bir petrol tankeri, periyodik, ara ve yıllık sörveylerde genişletilmiş bir teftişe tâbi olacaktır, kapsam ve fâsılası en azından Teşkilat tarafından geliştirilen Rehberde uygun olacaktır.‡
- (b) Bu kuralın tatbik edileceği beş yaşından büyük bir petrol tankeri gemide, istenen ölçülerle ilgili tedbirler ve tamlanan yapısal çalışmaların durumu ile beraber sörvey raporlarının tam bir dosyasını, bu Sözleşmeye Taraf herhangi bir Devlet Hükümetinin uzman yetkilisine hazır bulunduracaktır.
- (c) Bu dosya ile beraber, geminin son yapısal durumu ve onun son ölçüleri, Bayrak devleti veya onun adına kabul edildiğini gösterir tasdikini içeren durum değerlendirme raporu bulunacaktır. Bu dosya ve durum değerlendirme raporu Teşkilat tarafından geliştirilen Rehberde bulunan standart forma göre hazırlanacaktır.
- (4) Bu Ek'in 1(26) kuralında tanımlanan yeni petrol tankerinin gereklerini karşılamayan bir petrol tankeri, teslim tarihinden 30 yıl geçmeden kural 13F gereklerine uyması istendiği ahvalde, alabanda tankları ve çift dip mahalleri petrol taşıma için kullanılmadıkça, ve 13E(4) kuralının genişlik ve yükseklik gereklerini karşılıyorsa, her iki tarafta tam derinlik en azından L_t 'nin %30 unu veya L_t mesafesi içinde çıkıntılı dip kaplama alanının %30 unu içeriyorsa, burada L_t kural 13E(2) de tanımlandığı gibidir, teslim tarihi üzerinden 25 yıl geçmeden bu Ek'in 13F kuralının gereklerine uyacaktır,

Bkz. İZAHAT 4.13

*Test ve Malzemelerin Standart Test Yöntemleri, Amerika Cemiyeti'ne Başvurun.(Tahsis D86)

† Test ve Malzemelerin Nitelikleri Dört Numaralı Akaryakıt (Tahsis D396) veya daha ağırın, Amerika Cemiyeti'ne Başvurun.

‡ Teşkilatın A.744(18) sayılı kararı ,MSC.49(66) ile tadil edilen, 1997 SOLAS'a üye Devletler Konferansı 2 sayılı kararı ve MSC.105(73) ile kabul edilen dökme taşıyıcıları ve petrol tankerlerinin sörvey sırasında genişletilmiş teftiş programı hakkında Rehberlere başvurun; ; bak IMO yayın satışı IMO-265E.

- (5) Bu Ek'in 1(26) kuralında tanımlanan yeni petrol tankeri gereklerini karşılayan bir petrol tankeri teslim tarihi üzerinde 30 yıl geçmeden bu Ek'in 13F kuralının gereklerine uyacaktır.
- (6) Bu kuralın tatbiki ile ortaya çıkan yeni safra ve yük durumları, İdarenin hususan boyuna ve yerel gerilme, dokunulmamış denge ve, uygulanabilirse hasar dengesi dikkate alınarak tasdikine tâbi olacaktır.
- (7) Hidrostatik dengeli yükleme gibi diğer yapısal veya çalıştırma tertibatları paragraf (4)'te tafsil edilen gereklere karşı bir seçenek olarak kabul edilebilir, bu tür seçenekler çatışma veya oturma halinde petrol kirliliğine karşı en azından aynı seviyede koruma sağladığından emin olunacak ve, İdare tarafından Teşkilatın geliştirdiği Rehberlere dayanarak onaylanacaktır.*

Kural 14

Petrol ve Su Saffralarının Ayrılması

ve Baş Pik Tanklarında Petrol Taşınması

- (1) Bu Kural'ın (2)nci paragrafı hükümleri hariç, 4.000 ve üzeri gros tonluk petrol tankeri olmayan yeni gemilerde ve 150 ve üzeri gros tonluk yeni petrol tankerlerinde hiçbir petrol yakıt tankında safra suyu taşınmayacaktır.
- (2) Anormal şartlar veya çok miktarda akaryakıt taşınması ihtiyacı, herhangi petrol yakıtı tankında temiz olmayan safra suyu taşınmasını gerektirdiğinde, bu safra suyu alım tesislerine veya 9'uncu Kural gereğince bu Ek'in 16(2) Kuralında belirtilen cihazlar kullanılarak denize basılacak ve bu husus Yağ Kayıt Deferine yazılacaktır.

Bkz. İZAHAT 4.13

- (3) Diğer gemilerin tümü, makul ve uygulanabilir olduğu kadar, bu Kuralın (1)inci paragrafının gereklerine uyacaktır.

Bkz. İZAHAT 5.2

- (4) İnşası için mukavele tarihi 1 Ocak 1982'den sonra yahut, inşaa mukavelesi olmaması halinde 1 Temmuz 1982'den sonra omurgası

* Teşkilatın Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından MEPC.66(36) sayılı karar ile kabul edilen MARPOL 73/78 Ek'i'nin 13G(7) kuralında istendiği gibi farklı yapı ve çalıştırma tertibatlarının onayı için Rehber'e başvurun; bak Ek I'in Birleştirilmiş İzahatları Ek 8 ve ayrıca zeyil 7.

konmuş, yahut benzeri inşa safhasında olan 400 ve üzeri groston tonajındaki bir geminin baş pik tankında yahut çatışma perdesinin baş tarafındaki bir tankta petrol taşınmayacaktır.

- (5) Bu kuralın (4)'üncü parafrafındaki hükümlere bağlı alanların dışındaki bütün gemiler makul ve uygulanabilir olduğu ölçüde bu paragrafın hükümlerine uyacaklardır.

Kural 15

Gemide Petrolün Alıkonulması

- (1) Bu Kuralın (5) ve (6)ncü paragrafları hükümlerine bağlı olarak, 150 ve üzeri gros tonluk petrol tankerleri bu Kuralın (2) ve (3)üncü paragrafları gereklerinden olan tertibatları bulunduracaklardır, mevcut tanker olması halinde petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemi ve bulaşık tank'ına ait tertibatlar bu sözleşmenin yürürlüğe girişinden üç yıl sonra uygulanacaktır.
- (2) (a) Yük tanklarının temizlenmesi ve bu tanklardan çıkacak kirli safra kalıntıları ve tank yıkama sularının İdarece onaylanan bir bulaşık tankına aktarılması için yeterli düzenler sağlanacaktır. Var olan petrol tankerlerinde her hangi bir yük tankı bulaşık tankı olarak tayin edilebilir.
- (b) Bu sistemde sıvı atıkların, bu Ek'in 9'uncu Kuralı hükümleri gereğince denize boşaltımını sağlayacak şekilde petrollü atıkların bulaşık tankına veya birleşik bulaşık tankları grubuna aktarılmasını yapmak için tertibat bulunacaktır.
- (c) Bulaşık tankı veya birleşik bulaşık tankları grubunun kapasitesi, tank yıkanmasından çıkacak tortuların petrol kalıntılarının ve kirli safra tortularının hepsini alabilecek kadar olacaktır. Bunların toplam kapasitesi İdarenin kabul edebileceği aşağıdaki durumlar dışında, geminin petrol taşıma kapasitesinin %3'ünden az olmayacaktır:
- (i) Bulaşık tankı veya tankları bir kere yıkama suyuyla doldurulduğunda, sisteme ilave su alınmaksızın, bu suyun tank yıkaması için, ve uygulanabildiğince, edüktörlere çalıştırma sıvısı sağlamak için yeterli olduğu tank yıkama tertibatları bulunan petrol tankerleri için %2;
- (ii) Bu Ek'in 13'üncü Kuralına göre ayrılmış safra tankları veya tahsis edilmiş temiz safra tankları, yahut bu Ek'in 13B Kuralı uyarınca ham petrol yıkaması kullanılan bir yük tankı temizleme sistemi olan tankerlerde %2. Bu kapasite, bulaşık tankı yahut tankları bir kere yıkama suyuyla doldurulduğunda, sisteme ilave su alınmaksızın bu suyun

tank yıkaması için, ve uygulanabildiğince, edüktörlere çalıştırma sıvısı sağlamak için yeterli olduğu tank yıkama tertibatları bulunan petrol tankerleri için %1.5'a kadar düşürülebilir.

- (iii) Petrol yükünün yalnız pürüzsüz yüzeyle tanklarda taşındığı birleşik taşıyıcılarda %1. Bu kapasite, bulaşık tankı yahut tankları bir kere yıkama suyuyla doldurulduğunda, sisteme sisteme ilave su alınmaksızın bu suyun tank yıkaması için, ve uygulanabildiğince, edüktörlere çalıştırma sıvısı sağlamak için yeterli olduğu tank yıkama tertibatları bulunan petrol tankerleri için %0.8'e kadar düşürülebilir.

Bkz1. İZAHAT 6.2

70.000 ve üzeri dedveyt tonluk yeni petrol tankerlerinde en az 2 bulaşık tankı bulunacaktır.

- (d) Bulaşık tankları, bilhassa alıcı valflerin, verici valflerin, bafılların veya setlerin konumları bakımından, petrol veya sıvı emülsiy onun su ile aşırı çalkalanmasını ve sürüklenmesini önleyecek şekilde dizayn edilecektir.

Bkz. İZAHAT 6.1

- (3) (a) İdare tarafından onaylanmış bir petrol boşaltımını izleme ve kontrol sistemi donatılacaktır. İdare, yağ içeriği ölçerinin sistemle uyumlu olmasına Teşkilatın şartname için tavsiyelerini de gözönün alarak dikkat edecektir.* Bu sistem içinde, aynı zamanda, her deniz miline isabet eden litre miktarını ve boşaltılan toplam miktarın veya petrol içeriğini ve boşaltma hızının devamlı kaydını tutan bir kayıt aleti de mevcut olacaktır. Bu kayıtlar tarih ve saati de gösterecek ve en azından 3 yıl saklanacaktır. Petrol boşaltımını izleme ve kontrol sistemi denize atık sıvı boşaltılması başladığı zaman işlemeye başlayacak ve denize dökülen petrol miktarı bu Ek'in 9(1)(a) Kuralında denize boşaltılmasına izin verilen anlık boşaltım oranını aştığı zaman petrol

* Tankerlere 2 Ekim 1986'den sonra tesis edilen yağ içeriği ölçeri için, Teşkilat tarafından karar A.393(X) ile kabul edilen uluslararası yağ-su ayırıcı ve yağ içeriği ölçer cihazların yeterlilik ve testi için tavsiyeler' e başvurun. Tankerlere 2 Ekim 1986 da veya sonra boşaltım izleme ve kontrol sistemlerinin bir parçası olarak tesis edilen yağ içeriği ölçeri için Teşkilat tarafından A.586(14) kararı ile kabul edilen, petrol tankerleri için Petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemleri için tadil edilmiş şartname ve Rehber'e başvurun; bak IMO yayın satışı IMO-608E ve IMO-646E, sırasıyla.

lü karışımın boşaltımını otomatik olarak durduracaktır. Bu izleme ve kontrol sisteminin herhangi bir arıza boşaltımı durduracak ve olay Yağ Kayıt Defterine yazılacaktır. Bu türden bir arıza olduğu zaman çalıştırılmak üzere gemide elle çalıştırılabilen bir yardımcı sistem bulunduracak, fakat arızalı parça en kısa zamanda çalışır hale getirilecektir. Liman Devleti makamı tankerin tamir limanına gitmeden önce arızalı parça ile bir safralı seferine izin verebilir. Petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemi, Teşkilat tarafından geliştirilen petrol tankerleri için petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemleri için Rehber ve özelliklere uygun olarak dizayn ve tesis edilecektir*. İdareler, bu Esaslar ve Özelliklerdeki ayrıntılara göre özel düzenlemeleri kabul edebilir.

- (b) Bulaşık tanklarında petrol-su ara yüzünün çabuk ve doğru saptanması için İdare tarafından onaylanmış etkin yağ-su ara yüzü bulucu† sağlanacaktır ve petrol ile suyun ayrılmasının olduğu ve sonra doğrudan denize sıvı atığı boşaltımının yapılacağı diğer tanklarda da kullanılmak için hazır bulundurulacaktır.

Bkz. İZAHAT 6.1 ve 6.3

- (c) Sistemin çalıştırılması, İdarenin onayladığı bir çalıştırma el kitabına uygun olarak yapılacaktır. Bu kitap otomatik ve elle çalıştırmayı kapsamına alacak biçimde düzenlenecek ve bu Ek'in 9'uncu Kuralında belirtilen şartlar dışında denize hiçbir zaman petrol dökülmemesini maksadını sağlayacaktır.‡
- (4) Bu Kuralın (1), (2) ve (3)üncü paragrafları gerekleri 150 gros tonilato dan daha küçük tonajdaki petrol tankerlerine uygulanmayacak; bu gemilerde bu Ek'in 9'uncu Kuralı gereğince yapılacak boşaltım kontrolü petrolü gemilerde alıkonulması ve daha sonra, kirli yıkama suları ile beraber, alım tesislerine basılması suretiyle yapılacaktır. Yıkamada kullanılan ve depolama tankına geri toplanan petrol ve suyun toplam miktarı Yağ Kayıt Defterine yazılacaktır. Denize dökülmesini müsaade edilen atık sıvılar etkili bir şekilde izlenerek bu Ek'in 9'uncu Kuralı hükümlerine uyum sağlanmadıkça bu toplam miktar alım tesislerine basılacaktır.

* Tankerlere 2 Ekim 1986'den önce tesis edilen yağ içeriği ölçeri için, Teşkilat tarafından karar A.393(X) ile kabul edilen uluslararası yağlı-su ayırma cihazları ve yağ içeriği ölçüm cihazlarının yeterlilik ve testi şartları için Tavsiyeler' e başvurun. Tankerlere 2 Ekim 1986'da veya sonra boşaltım izleme ve kontrol sistemlerinin bir parçası olarak tesis edilen yağ içeriği ölçeri için Teşkilat tarafından A.586(14) kararı ile kabul edilen, petrol tankerleri için Petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemleri için tadil edilmiş şartname ve Rehber'e başvurun; bak IMO yayın satışı IMO-608E ve IMO-646E, sırasıyla.

† Teşkilatın Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından MEPC.5(XIII) kararı ile kabul edilen yağ-su arayüz bulucuları için şartnameye başvurun. Bak IMO yayın satışı IMO-646E.

‡ Petrol Şirketleri Uluslararası Forumu ve Uluslararası Deniz Ticaret Odası tarafından bastırılan *Petrol Tankerleri için Temiz Denizler Rehberi*'ne başvurun

- (5) (a) İdare, bu Sözleşmeye Taraf devletin liman ve terminalleri arasında, seferi 72 saat veya daha kısa süreli olup en yakın karaya 50 mil mesafe içinde ticaret yapan bir petrol tankerinin bu Kuralın (1), (2) ve (3)üncü paragraflarına uyma mecburiyetini kaldırabilir. Bu talimatlara uyma mecburiyetinin kaldırılabilmesi petrol tankerlerinin daha sonra alım tesislerine basmak üzere tüm petrollü karışımları gemide tutması gereğine ve İdarenin böyle petrollü karışımları alacak tesislerinin gerekli vasıfta olduklarını saptaması şartlarına bağlı olacaktır.
- (b) İdare, bu paragrafın (a) alt paragrafında değinilenlerin dışındaki petrol tankerleri için bu Kuralın (3)üncü paragrafına uyma mecburiyetini aşağıdaki hallerde kaldırabilir:
- (i) tanker bu Ek'in Kural 13C(1)inde değinildiği gibi, 40.000 veya üzeri dedveyt tonluk olup belirli işlere bağlı mevcut bir petrol tankeridir, ve Kural 13C(2)de belirtilen koşullara uymaktadır; veya
- (ii) tanker sadece aşağıdaki sefer sınıflarından bir veya daha fazlasına bağlıdır:
- (1) özel alanlardaki seferler; veya
- (2) özel alanların dışındaki en yakın karadan 50 mil mesafesinin içinde ve aşağıdaki şartlara uyulmak koşulu ile tankerin bağlı olduğu,
- (aa) mevcut Sözleşmeye Taraf olan bir Devletin limanları veya terminalleri arasındaki seferler; veya
- (bb) İdare tarafından belirlenen ve 72 saat veya daha kısa süreli kısıtlı seferler;
- aşağıdaki bütün şartlara uygunluğu sağlayacaktır:
- (3) daha sonra alım tesislerine yapılacak boşaltım için bütün petrollü karışımlar gemide tutulmaktadır;
- (4) bu paragrafın (b)(ii)(2) alt paragrafında belirlenen seferler için, İdare, tankerin uğradığı petrol yükleme limanlarında veya terminallerinde bu gibi petrollü karışımları almak üzere yeterli alım tesislerinin bulunduğunu saptamıştır.

- (5) Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Belgesi, gerektiği takdirde, geminin yalnız bu paragrafın (b)(ii)(1) ve (b)(ii)(2)(bb) alt paragraflarında belirtilen sefer sınıflarının birine veya daha fazlasına bağlı olarak çalışacağı hususunda tasdiklidir; ve
- (6) Yağ Kayıt Defterinde boşaltımın miktarı, zamanı ve limanı kayıtlıdır.

Bkz. İZAHAT 6.4

- (6) Teşkilatın görüşüne göre bu Ek'in 9(1)(a)(vi) Kuralı gereği olan ve bu Kuralın (3)(a) alt paragrafında belirtilen cihazın hafif rafine edilmiş ürünleri (beyaz petroler) boşaltılmasının izlenmesi için mevcut olmaması halinde, İdare bu talimatlara uyma mecburiyetini kaldırabilir. Bu takdirde denize boşaltmanın, petrol boşaltma izleme ve kontrol sisteminin çalışır bir halde olacağı şartı hariç, bu Ek'in 9(1)(a) Kuralı şartlarına uygun olarak Teşkilat tarafından geliştirilen yöntemlere uygun olarak yapılması halinde müsaade edebilir. Teşkilat bu cihazların temin edilip edilemeyeceği konusunu 12 aydan fazla olmayan fâsılalarla gözden geçirecektir.
- (7) Bu Ek'in hükümlerine bağlı kalmak şartı ile bu Kuralın (1), (2) ve (3)üncü paragrafları gerekleri asfalt yahut diğer ürünleri taşıyan petrol tankerlerine uygulanmayacaktır, öyle ki, bu ürünlerin fiziki özelliği etkin olarak ürün/su ayrışmasına ve izlemeye engel olur, onun için kirli bütün yıkama suları ile beraber alım tesislerine basılmak üzere kalıntıların gemide alıkonulması bu Ek'in 9'uncu Kuralına göre yapılacak boşaltım kontrolü etkilenecektir.

Bkz. İZAHAT 6.5

Kural 16

Petrol Boşaltım İzleme ve Kontrol Sistemi ve Petrol Süzme Cihazı

- (1) 400 ve üzeri fakat 10.000 gros tonilatodan küçük olan her gemi bu Kuralın (4)üncü paragrafı hükümlerine uygun olarak bir petrol süzme cihazı ile teçhiz edilecektir. Bu türde olan ve çok miktarda yakıt taşıyan her gemi bu Kuralın (2)nci paragrafı ve 14'üncü Kuralın (1)inci paragrafına uyacaktır.

Bkz. İZAHAT 7.1 ve 7.2

- (2) 10.000 veya üzeri gros tonilatoda olan her gemi petrol süzme cihazı ile teçhiz edilecek ve boşaltım sırasında sıvının içindeki petrol miktarı milyonda 15'i aştığında otomatik alarm ve durdurma tertibatı ile teçhiz edilecektir.

Bkz. İZAHAT 7.2

- (3) (a) İdare sadece özel alan içinde belirli seferlere bağlı aşağıdaki şartları sağlayan her gemi için paragraf (1) ve (2) gereklerine uymalarını istemeyebilir:
- (i) gemideki petrollü sintine suyunun tamamının saklanması için, İdarenin tatmin olduğu, yeterli hacimde bir tutma tankı bulunacaktır;
 - (ii) bütün petrollü sintine suları daha sonra alıcı tesislere boşaltımı yapılmak üzere gemide tutulacaktır;
 - (iii) İdare, bu petrollü sintine suyunu almak için yeterli alım tesislerinin geminin uğradığı yeter sayıda liman veya terminallerde mevcut olduğunu saptayacaktır;
 - (iv) Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Belgesi, gerektiği takdirde, geminin yalnız özel alanlar içinde çalıştığı hususunda tasdikli olacaktır; ve
 - (v) Yağ Kayıt Defterinde boşaltımın miktarı, zamanı ve limanı kayıtlı olacaktır.

Bkz. İZAHAT 6.4 ve 7.3

- (b) İdareler, 400 grostan daha az tonajda olan gemilerin, uygulanabildiği kadar, petrol ve petrollü karışımları bu Ek'in 9(1)(b) Kuralı gereğine göre gemide alıkoymayacak veya boşaltımlarını yapabilecek surette donatılmış olmalarını sağlayacaktır.
- (4) Bu Kuralın (1)inci paragrafında değinilen petrol süzme cihazı İdarenin onayladığı bir dizayna sahip olacak ve sistem veya sistemlerden geçtikten sonra denize boşaltımı yapılan herhangi petrollü karışımdaki petrol miktarının milyonda 15 kısmı geçmemesini sağlayacak şekilde olacaktır. Bu neviden cihazların dizaynını düşünürken İdare Teşkilat tarafından önerilen özellikleri dikkate alacaktır.*

* Teşkilatın Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından MEPC.60(33) sayılı karar ile kabul edilen gemilerin makine mahalleri sintinesi ile deniz kirliliğinin önlenmesi teçhizatı için şartname ve Rehber'e başvurun; bak IMO yayın satışı IMO-646E.

- (5) Bu Kuralın (2)inci paragrafında değinilen petrol süzme cihazı İdarenin onayladığı bir dizayna sahip olacak ve sistem veya sistemlerden geçtikten sonra denize boşaltımı yapılan herhangi petrolü karışımında ki petrol miktarının milyonda 15 kısmı geçmemesini sağlayacak şekilde olacaktır. Bu cihazın dizaynı hususunda İdare Teşkilat tarafından önerilen özellikleri dikkate alacaktır. Bu seviye tutturulmadığı zaman alarm verecek bir tertibatla teçhiz edilecektir. Sistem boşaltım sırasında sıvının içindeki petrol miktarı milyonda 15'i aştığında otomatik alarm ve durdurma tertibatı ile teçhiz edilecektir. Bu neviden cihazların dizaynını düşünürken İdare Teşkilat tarafından önerilen özellikleri dikkate alacaktır.*
- (6) 6 Temmuz 1993'ten önce teslim edilen gemiler için bu kuralın gerekleri 6 Temmuz 1998'te tatbik edilecektir, böyle gemiler yağlı-su ayırma cihazı ile çalıştırılabilirler (100 ppm cihazı).

Bkz. İZAHAT 6.4 ve 7.3

Kural 17

Petrol kalıntıları (tortu) için tanklar

- (1) 400 ve üzeri gros tonajlı gemilerde, makine tipi ve seferin uzunluğu göz önünde bulundurularak, akaryakıt ve yağlama yağının temizlenmesi ve makine mahallerindeki yağ sızması sonucu ortaya çıkan ve bu Ek'in gerekleri uyarınca başka bir işleme tâbi tutulamayan petrol kalıntısını (tortu çamuru) almak üzere yeterli kapasitede tank veya tanklar bulundurulacaktır.

Bkz. İZAHAT 8.1

- (2) Yeni gemilerde bu tanklar, temizlenmelerini ve içlerinde bulunan kalıntıların alım tesislerine basılmasını kolaylaştıracak surette dizayn ve inşa edileceklerdir. Mevcut gemiler bu gereklere makul ve uygulanabilir olduğu kadar uyacaklardır.

Bkz. İZAHAT 8.2

- (3) Kural 19'da tanımlanan standart devrelerin dışında tortu tankına veya tankından çekilen devreler doğrudan dışarıya bağlı olmayacaktır.

Bkz. İZAHAT 8.3

* Teşkilatın Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından MEPC.60(33) sayılı karar ile kabul edilen gemilerin makine mahalleri sintinesi ile deniz kirliliğinin önlenmesi teçhizatı için şartname ve Rehber'e başvurun; bak IMO yayın satışı IMO-646E.

Kural 18*Petrol Tankerlerinin Boru, pompa ve boşaltım Düzenegi*

- (1) Her petrol tankerinin açık güvertesinde iki tarafta kirli safra suyu veya petrol ile kirlenmiş suları alım tesislere basabilmesi için bir tahliye manifoldu bulunacaktır.
- (2) Her petrol tankerinde bu Ek'in 9'uncu veya 10'uncu Kuralı hükümlerinin yük tankı mahallerinden denize dökülmesine müsaade ettiği safra suyu veya petrol ile kirlenmiş suyun açık güverteye veya geminin safralı haldeki en derin su çekimi hattının üzerine açılan bir boru devresi bulunacaktır. Bu Kuralın (6)(a)dan (e)ye kadar alt paragraflarında müsaade edilen usulde faaliyette bulunacak olan farklı boru tertibatları da kabul edilebilir.

Bkz. İZAHAT 9.1

- (3) Yeni petrol tankerlerinde bu Kuralın (6)ncü paragrafının müsaade ettiği su hattının altındaki boşaltmaların dışında safra suyunun veya petrol ile kirlenmiş suyun dökülmesini durduracak vasıtalar üst güverte veya daha yukarıda bulundurulacak ve bu suretle bu Kuralın (1)inci paragrafında söz konusu edilen boru bağlantı ağızları ve yine bu Kuralın (2)ncü paragrafında belirtilen boru devresinin gözle takip edilebilmesi sağlanacaktır. Takip yeri ile boşaltmayı kontrol yeri arasında telefon veya telsiz gibi bir konuşma aracı var olduğu hallerde boşaltmanın durdurulması için gerekli vasıtanın gözlem yerinde bulunmasına ihtiyaç yoktur.
- (4) Ayrılmış safra tankları bulundurması istenen yahut ham petrol yıkama sistemi bulunan her yeni petrol tankeri aşağıdaki gerekleri yerine getirecektir.
 - (a) Petrol devresi borularda kalan petrolü asgariye indirecek şekilde dizayn ve tesis edilecektir; ve
 - (b) Yükün tahliyesini tamamlanmasını müteakip bütün yük pomalarının ve petrol borularının tahliyesi sağlanacak, eğer gerekiyorsa bir süzdürme cihazı bağlanacaktır. Boru ve pompa dreynleri sahile ve bir yük veya bulaşık tankı ile her ikisine boşaltılabilecek durumda olacaktır. Sahile boşaltmak için küçük çaplı özel bir boru temin edilecek ve gemi manifold valflerinin çıkışına bağlanacaktır.

Bkz. İZAHAT 9.2 ve 9.3

- (5) Ayrılmış safra tankları bulundurulması yahut ham petrol ile yıkama sistemi ile donatılması veya tahsis edilmiş temiz safra tankları ile çalıştırılması istenen her mevcut petrol tankeri bu Kuralın (4)(b) paragrafı hükümlerine uyacaktır.
- (6) Her petrol tankerinde yük tankı mahallerinden gelen safra suyunun yahut petrollü suyun boşaltımı, aşağıdaki durumlar hariç, su seviyesinin üzerinden olacak:
- (a) Boşaltmadan hemen önce safra suyunun yüzeyinde herhangi bir petrol kirinin bulunmadığının görülmesi koşulu ile, ayrılmış safra ve temiz safra su hattının altından:
- (i) limanlarda yahut kıyı açığı terminallerde, veya
- (ii) kendi ağırlığı ile denize, boşaltılabilir.
- (b) Ayrılmış safrayı, tadil edilmeden, su hattı üzerinden boşaltamayan mevcut petrol tankerleri, boşaltmadan hemen önce safra suyunun yüzeyinde herhangi bir petrol kirinin bulunmadığının görülmesi koşulu ile ayrılmış safrayı su hattı altından denize boşaltabilirler.
- (c) Tahsis edilmiş temiz safra tanklarından safra suyunu su hattı üzerinden tadil edilmeden boşaltamayan mevcut petrol tankerleri, bu Ek'in 13A(3) Kuralına göre safra suyunun boşaltımını gözetim altında tutmak koşulu ile bu safrayı su hattı altından boşaltabilirler.
- (d) Denizdeki her petrol tankeri, bulaşık tankları dışında, yük bölümündeki tanklardan kirli safra suyunu yahut içine petrol bulaşmış suyu, petrol / su ayrılmasını sağlayacak yeterli zamanın geçmiş olması ve petrol / su ara yüz yüksekliğinin boşaltma ile geçmiş olması ve petrol / su ara yüz yüksekliğinin boşaltma ile deniz çevresine herhangi bir zarar tehlikesi getirmeyecek derecede olmasını sağlamak için safra suyunun boşaltımından hemen önce bu Ek'in 15(3)(b) Kuralında değinilen bir petrol / su ara yüz dedektörü ile kontrol edilmiş olması şartıyla su hattı altından kendi ağırlığı ile denize boşaltılabilir.
- (e) Denizdeki mevcut petrol tankerleri, yük tank bölümlerinden kirli safra suyunu yahut içine petrol bulaşmış suyu, aşağıdaki hususlar sağlanmak koşulu ile, bu paragrafın (d) alt paragrafındaki yöntemle boşalttıktan sonra yahut bu yönteme uymaksızın su altından boşaltabilirler:

- (i) bu su akışının bir kısmı üst güvertede yahut daha yukarıda boşaltma işlemi süresince devamlı gözlenebilecek ve kolay ulaşılabilen bir yerdeki sabit bir boru donanımından geçirilir; ve
- (ii) bu kısım akış tertibatları, en az Teşkilat tarafından kabul edilmiş gemiden Boşatmanın Kontrolü için Kısmi Akış Sisteminin Dizayn, Tesis ve İşletmesi hususunda bütün şartları içeren İdarenin tesbit ettiği gereklerle uyar.*

Bkz. İZAHAT 9.4

Kural 19

Standart Boşaltım Bağlantıları

Alım tesislerindeki boruların gemilerin makine sintonelerinden gelen kalıntıların boşaltılması için kullanılan boru devresine bağlanmasını sağlamak üzere, her iki hat, aşağıdaki çizelge uyarınca standart boşaltma bağlantıları ile donatılacaktır.

Boşaltma Bağlantıları için Yakaların (flenç) Standart ölçüleri

Tanım	Boyutlar
Dış çap	215 mm.
İç çap	Borunun dış çapına uygun
Cıvata daire çapı	183 mm.
Yakalardaki delikler	Yukarıda belirlenen ölçüdeki cıvata dairesi üzerinde yaka yüzüne eşit aralıkla 22 mm.çapında 6 delik açılacak, her delik genişliği 22 mm. olacaktır.
Yaka kalınlığı	20 mm.
Cıvatalar ve somunlar: adedi, çapı	6 adet, her biri 20 mm. çapında ve uygun uzunlukta
Yaka iç çapı, en çok 125 cm.'ye kadar olan boruları içine alabilecek şekilde dizayn edilecek ve çelik veya muadili bir maddeden yüzü düz olarak yapılacaktır. Bu flenç, yağ- geçirmez bir malzemeden yapılacak olan conta ile beraber, 6 kg/cm ² çalışma basınca uygun olacaktır.	

* Bak Ek 1 için Birleştirilmiş İzahatlar zeyil 5.

Kural 20**Yağ Kayıt Defteri**

- (1) 150 ve üzeri gros tonajda olan her petrol tankerinde ve 400 ve üzeri gros tonajda olup da petrol tankeri olmayan her gemide bir Yağ Kayıt Defteri Kısım I (Makine Mahalleri İşlemleri) tutulacaktır. 150 ve üzeri tonajda her petrol tankerinde keza bir Yağ Kayıt Defteri Kısım II (Yük/Safra İşlemleri) tutulacaktır. Petrol Kayıt Defter(ler)i, geminin resmi jurnalının bir bölümü olsa da, olmasa da bu Ek'in III sayılı zeylinde tanımlandığı form(lar)'da olacaktır.
- (2) Yağ Kayıt Defteri, gemide aşağıda belirtilen çalışmaların her yapıldığında, uygun olduğu takdirde her tank için ayrı ayrı olmak üzere tutulacaktır:
 - (a) makine mahalleri işlemleri için (bütün gemiler):
 - (i) Petrol yakıtı tanklarına safra alınması veya bu tankların temizlenmesi;
 - (ii) alt paragrafın (i) sinde belirtilen tanklarda kirli safra veya temizleme suyunun boşaltımı;
 - (iii) Petrollü kalıntıların (tortu çamuru) elden çıkarılması;
 - (iv) makine mahallerinde biriken sintine sularının boşaltımı veya elden çıkarılması.
 - (b) Yük / safra işlemleri için (petrol tankerleri):
 - (i) petrol yükünün yüklenmesi;
 - (ii) sefer esnasında petrol yükünün gemi içinde aktarılması;
 - (iii) petrol yükünün tahliyesi;
 - (iv) yük tanklarına ve tahsis edilmiş temiz safra tanklarına safra alınması;
 - (v) ham petrol yıkaması dahil yük tanklarının temizlenmesi;
 - (vi) ayrılmış safra tankları dışında tanklarından safra boşaltımı;
 - (vii) bulaşık tanklarından su boşaltımı;
 - (viii) slop tanklarının boşaltma işleminden sonra ilgili bütün valf ve benzeri cihazların kapatılması;
 - (ix) slop (bulaşık) tanklarının boşaltılmasından sonra tahsis edilmiş temiz safra tanklarını yük ve süzdürme devrelerinden ayırmak için gerekli valflerin kapatılması;
 - (x) kalıntıların elden çıkarılması.
- (3) Bu Ek'in 11'inci Kuralında söz konusu edilen petrol veya petrollü karışımın boşaltılması veya bu kural tarafından kabul edilmeyen kaza vakasında veya diğer istisnai boşaltma yapılması hallerinde bu boşaltmanın yapıldığı şartlar ve sebeplerini kapsayan bir beyan Yağ Kayıt Defterine yazılacaktır.

- (4) Bu Kuralın (2)nci paragrafında belirlenen her bir iş yapıldığında, gecikmeden Yağ Kayıt Defterine tam olarak yazılacak ve bu surette o işe ait bütün kayıtlar tam olacaktır. Tamamlanan her çalışma o çalışmadan sorumlu zabıt veya zabıtlarce imza edilecek ve Tamamlanan her sayfa gemi kaptanı tarafından imza edilecektir. Yağ Kayıt Defterindeki bütün kayıtlar, geminin bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Devletin resmi dili ile ve, Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Belgesine sahip gemilerde bu kayıtlar İngilizce veya Fransızca yazılacaktır. Bir ihtilaf veya anlaşmazlık olması halinde geminin bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Devletin resmi dili ile yazılan kayıtlar geçerli olacaktır.
- (5) Yağ Kayıt Defteri makul olan her zaman tetkik edilmeye hazır bir yerde saklanacak ve mürettebatsız yedekte çekilme hali hariç, gemide bulundurulacaktır. Defter son kayıt tarihinden itibaren üç yıllık bir süre için saklanacaktır.
- (6) Sözleşmeye Taraf olan bir Hükümetin uzman yetkilisi kendi limanında veya kıyı açığı bir terminalinde bulunduğu sırada bu Ek hükümlerine tâbi olan bir geminin Yağ Kayıt Defterini tetkik edebilecek ve burada olan bir kaydın bir nüshasını çıkarıp, aslına uygun olduğu hususunun kaptan tarafından onaylanmasını isteyebilecektir. Gemi Kaptanı tarafından imzalanıp geminin Yağ Kayıt Defterindeki kayıtların bir aynı nüshası olduğu onaylanan böyle bir nüsha, içinde bulunan hususlar konusunda yapılacak kanuni takibatta delil olarak kullanılabilir. Bu paragraf hükümlerine uygun olarak uzman yetkili tarafından Yağ Kayıt Defterinin tetkiki ve onaylı bir suretinin çıkarılması, geminin lüzumsuz yere gecikmesine sebep olmadan, ola bildiğince süratli yapılacaktır.
- (7) Bu Ek'in 15(4) Kuralına göre çalışan 150 gros tondan küçük petrol tankerleri için uygun bir Yağ Kayıt Defteri İdare tarafından geliştirilecektir.

Kural 21

Sondaj ve Diğer Platformlar İçin Özel Gereklere

Bkz. İZAHAT 10

Araştırma ve üretim işleri ve bunlarla ilgili olarak kıyı açığı deniz dibindeki maden yatakları işlemi yapan sabit ve yüzer sondaj tesisleri ve diğer platformlar, aşağıda yazılı hususlar hariç, bu Ek'in 400 ve üzeri gros tonajlı, petrol tankeri olmayan, diğer gemilere uygulanan gereklerine tâbi tutulacaklardır:

- (a) Bunlar uygulanabilir olduğunca bu Ek'in 16 ve 17'inci kurallarında istenen tesisatla teçhiz edilecektir.
- (b) Petrol ve petrolü karışımların boşaltımı söz konusu olan bütün uğraşların, İdarece uygun görülecek bir şekilde kaydı tutulacaktır.
- (c) Herhangi bir özel alanda, bu Ek'in 11'inci Kuralına bağlı kalmak koşulu ile sulandırılmadan karışım içinde bulunan petrol miktarının milyonda 15'i geçmediği zaman hariç, denize petrol veya petrolü karışım boşaltılması yasaklanacaktır.

Bölüm III - Petrol tankerlerinin borda ve karinelerindeki hasarlardan petrol kirliliğinin asgariye indirilmesi için gerekler

Kural 22

Hasar Tahmini

- (1) Petrol tankerlerinden tahmini petrol sızıntısının hesaplanabilmesi için geminin borda ve karinasindeki hasar miktarının üç boyutu aşağıda yazılı olduğu şekilde bulunacaktır. Karine hasarları için petrol tankerinin bu kısımlarına ayrı ayrı uygulanmak üzere iki şart koşulur.

(a) Borda Hasarı:

(i) Boyuna uzanım (l_c) : $\frac{1}{3}L^{2/3}$ veya 14.5 metre
Hangisi daha az ise

(ii) Enine uzanım (t_c) : $\frac{B}{5}$ veya 11.5 metre
Hangisi daha az ise
(belirlenmiş yaz fribord'una mukabil seviyede geminin alabandasından merkez doğrusuna dik olarak uzar.)

(iii) Düşey uzantı (v_c) : Kaide hattından yukarı doğru sınırsız olarak uzanır.

(b) Karina Hasarı

	<i>Geminin baş geminin için dikmesinden 0.3L uzaklık için;</i>	<i>herhangi bir diğer yeri</i>
(i) Boyuna uzantı(l_s):	$\frac{L}{10}$	$\frac{L}{10}$ veya 5 metre Hangisi daha kısa ise
(ii) Enine uzantı(t_s):	$\frac{B}{6}$ veya 10 metre, 5 metreden kısa olmamak üzere hangisi daha kısa ise	5 metre
(iii) Kaide hattından düşey uzantı (v_s):	$\frac{B}{15}$ veya 6 metre, hangisi daha az ise	

Bkz. İZAHAT 11.1

(2) Bu Kuralda verilen semboller bu bölüm içinde her görüldüğü yerde bu Kural'da belirlenen anlamlara gelecektir.

Kural 23

Tahmini Petrol sızıntısı

Bkz. İZAHAT 11.2

(1) Hasar sebebi ile gemi boyunca, bu Ek'in 22'nci kuralında belirlenen sınırlara kadar akla gelebilecek bütün yerlerde bölmelerin yarıldığı düşünüldüğünde borda hasarı (O_c) ve karina hasarı (O_s) meydana gelmesi halindeki tahmini petrol sızıntısı aşağıdaki formülle hesaplanabilir.

(a) Borda hasarları için:

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i \quad (I)$$

(b) Karina hasarları için:

$$O_s = 1/3 (\sum Z_i W_i) \quad (II)$$

Burada: W_i = Bu Ek'in 22'nci kuralında belirtilen hasar nedeni ile yarıldığı farz olunan bir alabanda tankının metre küp olarak hacmi. Ayrılmış bir safra tankı için $W_i = 0$ alınabilir.

C_i = Bu Ek'in 22'nci kuralında belirtilen hasar nedeni ile yarıldığı farz olunan bir merkez tankın metre küp hacmidir. Ayrılmış bir safra tankı için $C_i = 0$ alınabilir.

K_i = $1 - b_i / t_c$; t_c ye eşit veya daha büyük olursa $K_i = 0$ alınacaktır

Z_i = $1 - h_i / v_s$; v_s ye eşit veya daha büyük olursa $Z_i = 0$ alınacaktır.

b_i = Tetkik olunan alabanda tankının genişliği metre olarak ve tayin olunan yaz friborduna mukabil seviyede geminin alabandasından merkez hattına dik olarak ölçülür.

h_i = Tetkik olunan çift dip tankının metre yönünden en az olan derinliğidir. Çift dip bulunmadığı yerlerde $h_i = 0$ olarak alınacaktır

Bu paragrafta verilen semboller bu bölüm içinde her görüldüğü yerde bu Kuralda belirtilen anlamlara gelecektir.

Bkz. İZAHAT 11.3

- (2) Bu Ek'in 22'nci kuralında tanımlanan boyu l_c 'den az olan boş bir hacim veya ayrılmış safra tankı alabanda petrol tankları arasında bulunur ve (bu iki asma tankı da eşit kapasitede) olursa (1)inci for müldeki O_c hesaplanırken W_i hacminin bu tankın gerçek hacmi olduğu esasına göre alınacaktır. Söz konusu tankın her iki tarafındaki iki asma tankı (hacimleri başka başka olduğunda), aşağıda belirtildiği gibi bu iki tanktan küçüğünün hacmi S_i ile çarpılacak, bir çatışma olayı ile ilgili diğer bütün kanat tanklarının tam ve gerçek hacimleri alınacaktır.

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c}$$

burada l_i = metre olarak boş hacmin veya tetkik konusu edilen ayrılmış safra tankının uzunluğudur.

- (3) (a) Boş olan veya içlerinde temiz su bulunanlar, sadece yukarıdaki tanklarda yük taşınırken dikkate alınacaktır.
- (b) söz konusu tankın tam boyuna ve enine kadar uzanmadığı zamanlar var değilmiş gibi düşünülür ve karine hasar alanı üzerinde bulunan tankların hacmi böyle bir kısmı bulunduğu için tank yarılmamış kabul edilse dahi (II) sayılı formüle , dahil edilecektir.
- (c) Emme kuyuları, bir alanda sayıları çok olmadığı ve tankların altına en az miktarda uzandığı ve hiçbir zaman çift dip yüksekliğinin yarısından fazla uzanmadığı hallerde h_i değeri bulunurken, hesaba katılmayabilir. Böyle bir kuyu derinliği çift dip yüksekliğinin yarısından fazla olması halinde h_i değeri çift dip yüksekliğinden kuyu yüksekliğinin çıkarılması ile bulunacaktır.

Bu kuyulara giden boru donanımının çift dip içinden geçmesi halinde, borularda bir hasar olduğu zaman dışarı petrol akmasını önlemek amacı ile, bu boruların tanklarla birleştikleri yerlerde valfler veya diğer kapama tertibatı bulunacaktır. Bu nevi borular geminin dip kaplamasından mümkün olduğu kadar yüksekte olacaktır. Trim için yük aktarılması yapılacağı zamanlar hariç gemi seferde iken ve tank içinde petrol yükü bulunduğu her zaman bu valfler kapalı bulundurulacaktır.

- (4) Karine hasarının aynı anda dört merkez tankta birden olması halinde O_s aşağıdaki formülle bulunabilir.

$$O_s = \frac{1}{4} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (III)$$

- (5) Hasarlı tank veya tanklardan ayrılmış safra tanklarına veya o sırada yeterli üst boşluğu olduğu kesinlikle bilinebilen yük tanklarına büyük bir acil durum emiş gücü ile yük aktarması yaparak denize petrol akmasını azaltacak bir donanımın her petrol yükü taşınan tank içinde bulunması halinde İdare bu durumun petrol akmasını azaltacağını kabul edebilir. Böyle bir kabul etme bu sistemin yarılan geniş tank içindeki petrol yükünün yarısını iki saatlik bir çalışma süresinde aktarabilecek güçte olması, safra ve yük tanklarında da bu kadar petrolü alabilecek boş kapasite bulunması şartları var olduğu zaman yapılabilir. Bu kabul etme sadece O_s in (III) numaralı formülle hesaplanmasına müsaade etmekten ibaret olacaktır. Bu türden emişleri yapacak olan borular v_s ile gösterilen kare hızının düşey uzunluğundan az olmayan bir yükseklikte bulunacaktır. İdare, kabul ettiği tertibat hakkında, Sözleşme Taraflarına dağıtılmak üzere, Teşkilata bilgi verecektir.

Kural 24

Yük tanklarının ölçü ve tertibatlarında sınırlama

Bkz. İZAHAT 1.2

- (1) Her yeni petrol tankeri bu kural hükümlerine uyacaktır. Aşağıda yazılı sınıflardan birine dahil olan her mevcut petrol tankeri, bu Sözleşmenin yürürlüğe girişinden sonra geçecek iki yıl içinde bu Kural hükümlerine uyacaktır:
- (a) 1 Ocak 1977'den sonra teslim edilecek bir tanker; veya
 - (b) Aşağıda yazılı şartların her ikisinin de uygulandığı bir tanker;
 - (i) Teslimi 1 Ocak 1977'den sonra olmayan bir tanker; ve
 - (ii) İnşa mukavelesi 1 Ocak 1974'den sonra yapılan veya, inşa mukavelesi daha önce yapılmamış olduğu takdirde, 30 Haziran 1974 tarihinden sonra omurgası kızığa konulmuş veya inşa durumu benzer bir safhada olan bir tanker.
- (2) Petrol tankerlerinde yük tanklarının ölçü ve tertibatları bütün gemi boyunca her yerde, bu Ek'in 23'üncü maddesine göre hesap edilecek olan ve O_C ile O_s ile gösterilen tahmini dışarı akışın 30.000 m^3 ü veya $400 \sqrt[3]{DW}$ den hangisi daha büyük ise onu, fakat en fazla 40.000 m^3 olacaktır.
- (3) Bir petrol tankerinin herhangi bir alabanda tankının hacmi bu kuralın (2)nci paragrafında söz konusu edilen tahmini akış sınırının % 75'ini aşmayacaktır. Herhangi bir merkez petrol yük tankının hacmi 50.000 m^3 'ü aşmayacaktır. Bu Ek'in 13'üncü kuralında belirlenen ayrılmış safralı petrol tankerlerinin her birinin boyu l_C 'yi aşan iki ayrılmış safra

tankı arasında bulunan bir alabanda petrol yük tankının müsaade edilen hacmi, kanat tankının genişliği t_c 'den fazla olmak koşulu ile, en üst düzeyde tahmini petrol akış sınırına kadar arttırılabilirler.

- (4) Her yük tankının uzunluğu, hangisi daha büyükse, ya 10 metreyi ya da aşağıdakileri geçmeyecektir.

- (a) Yük tankında boyuna bölme perdesi bulunmadığı halde:

$$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1) L$$

fakat $0.2L$ 'yi aşmayacak

- (b) Yük tankında sadece merkez hattı üzerinde bir boyuna bölme perdesi bulunduğu halde:

$$(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15) L$$

- (c) Yük tankında iki veya daha fazla boyuna bölme perdesi bulunduğu halde:

(i) Alabanda tankları için: $0.2 L$

(ii) Merkez tankları için:

(1) $\frac{b_i}{B}$ 1/5'e eşit veya fazla ise: $0.2 L$

(2) $\frac{b_i}{B}$ 1/5'den az ise

- Merkez hattında bir boyuna bölme perdesi yok ise:

$$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1) L$$

- Merkez hattında bir boyuna bölme perdesi olduğu hallerde:

$$(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15) L$$

- (d) b_i , belirlenen yaz fribordu seviyesinde içten dik açıyla merkez hattına ölçülerek gemi alabandasından dış boyuna perdeye olan en az mesafedir.

- (5) Bu Kuralın (2), (3) ve (4)üncü paragrafları ile belirlenen hacim sınırlarının aşılmaması maksadı ile ve tesisi yapılan yük aktarma donanımının kabul edilen bir tipte olması dikkate alınmaksızın bu aktarma tesisi iki ve daha fazla yük tankını birbiri ile bağlantılı bir hale getirdiği zaman, tankların birbirinden ayrılabilmelerini sağlamak için valfler veya benzeri kapama cihazları bulundurulacaktır. Bu valfler ve cihazlar tanker denizde iken kapalı tutulacaktır.

- (6) Bordadan t_c 'den, karineden v_c 'den daha az uzaklıkta bulunan yük tankları içinden geçen boruların yük tanklarına açılış yerlerinde valfler veya benzeri kapama cihazları bulundurulacaktır. Gemi trimi için yükün aktarma edileceği zamanlar dışında, bu valfler, tankın içinde petrol yükü bulunduğu her zaman, gemi denizde iken kapalı tutulacaktır.

Kural 25

Alt bölme ve denge

- (1) Her yeni petrol tankeri, bu Kuralın (2)nci paragrafında belirtildiği gibi tahmin edilen borda ve karine hasarlarından sonra, yükün özgül ağırlığı, gemi trimi ve dayanıklılığı dahil, kısmi veya tam yüklü gerçek şartlarını içeren herhangi bir su çekimi durumu için bu Kuralın (3)üncü paragrafında açıklanan bir hasar, denge esaslarına uyacaktır. Böyle bir hasarın, aşağıda yazılı olduğu şekilde gemi uzunluğu boyunca akla gelebilecek her yerde meydana geleceği düşünülecektir.
- (a) Boyları 225 metreden daha uzun olan tankerlerde gemi boyunun herhangi bir yerinde.
- (b) Boyları 150 metreden uzun fakat 225 metreyi geçmeyen tankerlerde kış tarafta bulunan makine hacimlerini sınırlayan bölme perdesinin baş yahut kış tarafında olan hasarlar hariç, gemi boyunun herhangi bir yerinde olacak hasarlar. Makine hacmi suyla doldurulabilir tek bir bölme gibi işleme tâbi tutulacaktır; ve
- (c) Boyları 150 metreyi geçmeyen tankerlerde, makine hacmi hariç, bitişkenine bölme perdeleri arasında, gemi boyunun herhangi bir noktasında olacak hasarlar. Boyları 100 metre veya daha az olan tankerlerde geminin çalışma vasıflarını önemli bir şekilde bozmadan bu Kuralın (3)üncü paragrafı gereklerinin uygulanmasına imkan bulunmadığı durumlarda İdare bu gerekleri hafifletebilir.

Tankerlerin, petrol kalıntısı dışında, yük tanklarında petrol taşınmadığı safırlı şartları nazarı dikkate alınmayacaktır.

Bkz. İZAHAT 11.4

- (2) Varsayılan hasarın yaygınlığı ve karakteri hakkında aşağıda yazılı hükümler uygulanacaktır.

- (a) Borda hasarı:
- (i) Boyuna uzantı: $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ yahut 14.5 metre,
Hangisi daha az ise

(ii) Enine uzantı: $\frac{B}{5}$ yahut 11.5 metre,
(yaz yükleme hattı
seviyesinde gemi
bordasından içeriye
doğru merkez hattına
dik açılı olarak): Hangisi daha az ise

(iii) Düşey uzantı: Merkez hattında karine
kaplamasının
kalıp hattından sınırsız
olarak yukarıya

(b)Karine hasarı:

*Geminin baş
0.3 L
uzaklık için*

*geminin diğer bir kısmı
için*

(i) Boyuna uzantı: $\frac{1}{3}(\frac{2}{L})$ yahut veya $\frac{1}{3}(\frac{2}{L})$

14.5 metre
Hangisi daha az ise

yahut 5 metre
Hangisi daha az ise

(ii) Enine uzantı: $\frac{B}{6}$ yahut 10
metre veya
Hangisi daha
az ise

$\frac{B}{6}$ yahut
5 metre
Hangisi daha
az ise

(iii) Düşey uzantı: $\frac{B}{15}$ yahut 6
metre
Hangisi daha az
ise Merkez hattı
nda karine kap
lamasının kalıp .
hattından ölçülerek

$\frac{B}{15}$ yahut 6
metre
Hangisi daha az ise
Merkez hattında karine
kaplamasının kalıp
hattından ölçülerek

(c) Bu paragrafın (a) ve (b) alt paragraflarında belirtilen azami uzantıdaki bir hasardan daha az uzantılı herhangi bir hasar daha ciddi bir durum oluşturuyor ise, böyle bir hasar dikkate alınacaktır.

(d) Bu Kuralın (1)(a) ve (b) alt paragrafında belirtilen enine bölme , perdelerini içine alan hasar söz konusu olduğu zaman, enine su geçirmez perdelerin etkili kabul edilebilmeleri için en azından bu paragrafın (a) alt paragrafı hükmüne göre varsayılan hasarın boyuna uzantısına eşit mesafe aralıkları ile konulacaktır. Enine perdeler daha az aralıkla konulmuş ise bölmelerin suyla dolu halini saptamak için hasar boyu içinde kalan perdelerin bir veya birden fazlasının var olmadığı varsayılacaktır.

- (e) Bu Kuralın (1)(c) alt paragrafı gereğince bitişik su geçirmez enine bölme perdeleri arasında bir hasar meydana geldiği düşünüldüğü zaman, alabanda tanklarını veya çift dip tanklarını sınırlayan hiçbir ana enine perde veya başka enine perdenin hasara uğradığı varsayılmayacaktır, aşağıdaki haller bu hükmün dışındadır.
- (i) Bitişik perdeler arasındaki uzaklığın bu paragrafın (a) alt paragrafında belirlenen varsayılan hasarın uzantısından az olması halinde; veya
- (ii) Varsayılan hasarın etki alanı içinde bulunan bir enine perdede boyu 3.05 metreden fazla olan bir çıkma veya giriş bulunduğu hallerde. Kıç pik perdesinin veya kıç pik tank üstünün oluşturduğu çıkma bu Kural maksadı için çıkma sayılmayacaktır.
- (f) Eğer borular, geçitler veya tüneller hasarın varsayılan uzantısı içinde bulunuyorsa, her hasar olayında su ile dolacağı kabul edilenlerin dışındaki diğer bölmelere suyun bu sebepten olmamasını sağlayacak şekilde tertibatlar yapılacaktır.

Bkz. İZAHAT 11.5

- (3) Aşağıda yazılı gerekler karşılandığı hallerde petrol tankerlerinin denge esaslarına uyduğu kabul edilecektir:
- (a) Batma, meyil ve trim hesabı yapıldıktan sonra bulunacak olan son su hattı, aşamalı suyla dolmanın meydana gelebileceği her hangi bir açıklığın alt kesiminden daha aşağıda olacaktır. Hava boruları, su geçirmez kapılar, ambar kapakları ile kapatılabilen yerler bu açıklıklara dahil olacaktır ve su geçirmez menhol kapakları, lumbuzlar, güvertenin bütünlüğünü bozmayan küçük su geçirmez yük tankı kapakları, uzaktan açılır-kapanır su geçirmez kayma kapılar, açılmaz borda çalparaları bunların dışında kalacaktır.
- (b) Suyla dolmanın son aşamasında, simetrik olmayan dolma yüzünden meydana gelecek meyil 25° yi geçmeyecektir. Güverte kenarının suya batmadığı hallerde bu açı 30° ye kadar büyütülebilir.
- (c) Suyla dolmanın son aşamasındaki denge incelenecektir ve eğer doğrultucu kol eğrisinde denge durumunun ötesinde en az 20° lik bir bölümün (erimin) varlığı ile beraber bu 20° erim içinde hiç değilse 0.1 metrelik bir en büyük artık doğrultucu kol var ise denge yeterli olarak kabul edilebilir. Bu erim(20° lik bölüm) içinde eğrinin altındaki alan 0.0175 metre radyandan az olmayacaktır. Kapatılmamış açıklıklar bahis konusu hacim dolmuş olarak kabul edilmedikçe, bu erimin içinde suya girmeyecektir.

Bu erim içinde bu paragrafın (a) alt paragrafında sayılan açıklıkların herhangi birinin ve su geçirmez şekilde kapatılabilen diğer açıklıkların su içine girmesine müsaade edilebilir.

- (d) İdare suyla dolmanın ara aşamalarında dengenin yeterli olduğuna kanaat getirecektir.
- (e) Eğer var ise, valfler veya bir düzey yapan çapraz borular gibi mekanik gereçler gerektiren eşitleyici düzenler, bir meyil açısının azaltılması maksadı ile veya bu paragrafın (a), (b) ve (c) alt paragrafları gereklerini karşılayacak en az artık denge erimine erişmek maksadı için dikkate alınmayacaktır ve eşitleme kullanılan bütün aşamalar sırasında yeterli artık denge korunacaktır. Büyük kesit alanlı geçitlerle birbirine bağlanan hacimler ortak olarak kabul edilecektir.
- (4) Bu Kuralın (1)inci paragrafı gereklerinin karşılandığı, geminin dizayn özelliğini, hasara uğrayan bölmelerin tertibatlarını, şekillerini ve hasarlı bölmenin içindekileri ve sıvıların dağılımını, özgül ağırlıklarını ve serbest yüzey etkilerini göz önünde bulunduran hesaplarla teyit edilecektir. Hesaplamalar aşağıdaki esaslara dayanacaktır.

- (a) Boş olan veya kısmen doldurulmuş olan tank, taşınan yükün özgül ağırlığı ve aynı zamanda hasarlı bölmelerden dışarı akabilecek sıvılar hesaba katılacaktır.
- (b) Bir hasar sonucu dolan hacimlerin su geçirgenliği aşağıda olduğu gibi farz edilecektir:

<i>Hacimler</i>	<i>Su geçirgenliği</i>
Malzemeye tahsis olunan	0.60
Yaşam mahallerine ayrılan	0.95
İçinde makine bulunan	0.85
Boş olanlar	0.95
Sarf edilen sıvılara tahsis olunanlar	0'dan 0.95'e*
Diğer sıvılara tahsis olunanlar	0'dan 0.95'e*

- (c) Doğrudan borda hasarı üzerinde bulunan bir üst yapının yüzerliliği dikkate alınmayacaktır. Hasarlı mahallerden su geçmez perdelerle ayrılan ve zarar görmeyen hacimler konusunda bu Kuralın (3)(a) alt paragrafı gereklerini sağlayan hasar kapsamı dışında kalan üst yapıların suyla dolmayan kısımları dikkate alınabilir. Üst yapılarda su geçirmez perdelerdeki menteşeli su geçirmez kapılar kabul edilebilir.

* Kısmen dolu bölmelerin su geçirgenliği bölmede taşınan sıvı miktarı ile tutarlı olacaktır. Hasar, içinde sıvı bulunan bir tankı etkilediğinde, bölmenin içindekilerin tamamen kaybedildiği ve muvazene düzlemine kadar tuzlu su ile yer değiştirdiği farzedilecektir.

- (d) Her bir ayrı bölmenin serbest yüzey etkisi 5° lik bir meyil için hesap edilecektir. İdare kısmen dolu olan tanklar için serbest yüzey düzeltmeleri hesaplarının 5° den fazla meyillere göre yapılmasını isteyebilir veya buna müsaade edebilir.
- (e) Sarf edilebilir olan sıvıların serbest yüzey etkileri hesap edilirken her sıvı türü için en azından bir çift enine tank veya bir merkez tankının serbest yüzeye sahip olduğu kabul edilecektir ve serbest yüzey etkisinin en fazla olacağı tank veya tanklar grubu hesaba katılacaktır.
- (5) Bu Ek'in hükümlerinin uygulandığı her petrol tankeri kaptanına veya kendi kendisini sevk etmek için makinesi olmayan bir petrol tankerinden sorumlu şahsa, onaylanmış bir halde aşağıdakiler temin edilecektir.
- (a) bu Kural hükümlerine uymayı sağlamak için gerekli yükleme ve yükün dağılımı hakkında bilgi; ve
- (b) bu Kuralın (1)(c) alt paragrafına göre müsaade edilebilmiş olan hafifletmelerin etkisi dahil, bu Kural'a göre tesbit olunacak hasarlı denge ölçütlerine geminin uyabilme kabiliyetine dair bilgiler.

Kural 25A

Dokunulmamış denge

- (1) Bu kural 5.000 ve üzeri dedveyt tonluk petrol tankerlerine tatbik edilecektir.
- (a) İnşa mukavelesi 1 şubat 1999 tarihinden sonra yapılan; veya
- (b) İnşa mukavelesi bulunmadığı ahvalde 1 Ağustos 1999 tarihinde veya sonra omurgası kızığa konulmuş veya inşa durumu benzer bir safhada olan; veya
- (c) Teslim tarihi 1 şubat 2002 veya sonra olan; veya
- (d) Büyük bir değişikliğe bağlı olmak üzere:
- (i) Mukavelesi 1 şubat 1999'den sonra olan; veya
- (ii) Mukavelenin bulunmaması halinde inşa işleri 1 Ağustos 1999'dan sonra başlamış olan; veya
- (iii) 1 Şubat 2002'dan sonra tamamlanacak olan.
- (2) Her yeni petrol tankeri, uygun olduğu gibi, yüklü ve safralı tahmini en kötü durumlar altındaki çalışma çalışma su çekimi için iyi bir

kullanma becerisi ile, sıvı aktarma işleri ara basamakları dahil bu paragrafın (a) ve (b) alt paragrafında belirtilen dokunulmamış denge esaslarına uyacaktır. Her durumda safra tankları eksik farz edilecektir.

Bkz. İZAHAT 11A.1

- (a) Limanda, 0° meyilde serbest yüzey düzeltmesi yapılmış başlangıç metesantir yüksekliği GM_0 , 0.15 m'den az olmayacaktır.
- (b) Denizde aşağıdaki esaslar uygulanabilir olacaktır:
- (i) düzeltme kolu eğrisi altındaki alan (GZ eğrisi) $\theta = 30^\circ$ ye kadar meyilde 0.055 m.rad'dan az, $\theta = 40^\circ$ ye kadar meyilde veya bu açı 40° 'den küçükse diğer θ_f^* su basma açısına kadar, 0.09 m.rad'dan az olmayacaktır. İlaveten, düzeltme kolu eğrisi altındaki alan (GZ eğrisi) 30° ve 40° meyil açısı arasında veya 30° ile θ_f eğer bu açı 40° 'den küçükse, 0.03 m.rad'dan az olmayacaktır.
- (ii) meyil açısı 30° 'ye eşit veya daha büyük olduğunda düzeltme kolu GZ en azından 0.20 m olacaktır.
- (iii) en büyük düzeltme kolu tercihen 30° yi aşan fakat 25° 'den küçük olmayan meyil açılarında oluşur.
- (iv) 0° meyilde serbest yüzey düzeltmesi yapılmış başlangıç metesantir yüksekliği GM_0 , 0.15 m'den az olmayacaktır.
- (4) Paragraf (2)'nin gerekleri dizayn ölçülerinde karşılanacaktır. Birleştirme için basit ilave çalışma yöntemlerine müsaade edilebilir.
- (5) Paragraf (3)'te bahsedilen sıvı aktarma işlemleri için basit ilave çalışma yöntemleri kaptanın kullanımına hazır yazılı yöntemler anlamındadır; ve :
- (i) İdare tarafından onaylıdır.
- (ii) bu yük ve safra tankları, her sıvı aktarması ve muhtemel yük özgül ağırlıkları özel durumunda, durgun olacağı ve hala denge ölçütlerini karşılamaktadır. Eksik tanklar sıvı aktarması sırasında değişebilir ve her biçimde esasları sağlamaktadır.
- (iii) sıvı aktarma işinden sorumlu zabitin anlayabileceği şekilde hazırdır.

" θ_f " su geçirmez halde kapatılmayan bordadaki açıklıklar, kasaralar ve güverte yapıları batıkken ki meyil açısıdır. Bu ölçütlerin uygulanmasında aşamalı su basmanın olamayacağı küçük açıklıklar açık olarak itibara alınmaz.

- (iv) planlı ardışık yük/safra aktarma işlemlerini sağlar.
- (v) denge yeterlilik esaslarını kullanarak, ulaşılmış ve istenen dengenin grafik ve tablo şeklinde karşılaştırılmasına müsaade eder.
- (vi) sorumlu zabitin kapsamlı matematik hesapları yapmasını gerektirmez.
- (vii) tavsiye edilen değerlerden uzaklaştığında ve acil durumlarda sorumlu zabıt tarafından düzeltme eylemi yapılmasını sağlar; ve
- (viii) onaylı trim ve denge kitapçıklarında ve yük/safra aktarma kontrol istasyonlarında ve denge hesaplarının yapıldığı her bilgisayar programında belirgin gösterilmektedir.

Bölüm IV- Bir petrol kirliliği kazasından oluşan petrol kirliliğinin önlenmesi

Kural 26

Petrol Kirliliği Gemi Acil Planı

- (1) 150 ve üzeri gros tonajda olan her petrol tankeri ve 400 ve üzeri gros tonajda petrol tankeri olmayan her gemide İdare tarafından onaylı Petrol Kirliliği Gemi Acil Planı bulunacaktır. Geminin 4 Nisan 1993'ten önce inşa edildiği ahvalde bu gerekler bu tarihten 24 ay sonra tatbik edilecektir.

Bkz. İZAHAT 12.1 ve 12.2

- (2) Böyle bir plan Teşkilat tarafından geliştirilmiş Rehberine uygun olarak kaptan ve zabıtların çalışma dili veya anladıkları dil ile yazılmış olacaktır. Plan en azından aşağıdakileri içerecektir:*
- (a) Bir petrol kirliliği kazasını, Teşkilatça geliştirilen Rehberlere dayanan protokol I madde 8'de istendiği gibi rapor ederken Kaptan veya gemiden sorumlu diğer şahıslar tarafından takip edilecek rapor yöntemlerini;†
- (b) Bir petrol kirliliği kazasını olayında irtibat kurulacak makam veya kişilerin bir listesini;
- (c) kazayı takiben gemideki şahıslar tarafından petrol boşalmasını azaltmak veya kontrol etmek üzere acilen yapılacak işlerin ayrıntılı açıklamasını; ve
- (d) kirlilikle mücadelede gemideki çalışmalar ile ulusal ve yerel makamlar arasındaki koordinasyon için yöntemlerini ve irtibat noktalarını.

* Teşkilatın Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından MEPC.54(32) sayılı karar ile kabul edilen ve MEPC.86(44) ile tadil edilen Petrol Kirliliği Gemi Acil Planlarının geliştirilmesi için Rehberine veya MEPC.85(44) sayılı karar ile kabul edilen, gemide petrol ve/veya zehirli sıvı maddelerle deniz kirliliği ile acil mücadele planlarına başvurun; bak IMO yayın satışı IMO-586E.

† Tehlikeli Maddeler, Zehirli Maddeler ve/veya Deniz Kirleticilerinin Karıştığı Kazaları Rapor Etmek için Rehber dahil, Teşkilat Tarafından A.851(20) Sayılı Karar İle Kabul Edilen, Gemi Rapor Verme Sistemleri Ve Gemi Rapor Gereklere için Genel Usuller'e Başvurunuz. bak IMO yayın satışı IMO-516E.

- (3) Gemilere Sözleşmenin Ek II kural 16 hükümleri de tatbik edileceği ahvalde, böyle bir plan gemide zehirli sıvı maddeler ile deniz kirliliği acil planı ile birleştirilebilir. Bu durumda böyle bir planın adı " deniz kirliliği gemi acil planı" olabilir.

Ek I Zeyilleri

Zeyil I

Petrollerin Listesi*

Asfalt Eriyikler
Harmanlama Malları
Birleştirme akı
Doğrudan damıtma artığı

Yağlar

Artılmış
Ham Petrol
İçinde Ham Petrol Bulunan Karışım
Dizel Oil (Motorin)
Fuel Oil No.4
Fuel Oil No.5
Fuel Oil No.6
Artık Fuel Oil
Yol Yağı
Transformatör Yağı
Aromatik Yağlar (Sebze Yağları Hariç)
Yağlama Yağları ve Harmanlama Malları
Madeni Yağ
Motor Yağı
Çözücü Yağ
Dingil Yağı
Türbin Yağı

Damıtıklar

Doğrudan damıtma
Çalkantı Yağlar

Gaz Yağı

Kırılmış

Benzin Harmanlama Malları

Alkilat-Fuel
Reformatlar
Polimer-Fuel

Benzinler

(Casinghead)(natural)
Otomobil İçin
Havacılık İçin
(Straight Run)
Fuel Oil No.1 (gaz)
Fuel Oil No.1-D
Fuel Oil No.2
Fuel Oil No.2-D

Jet Yakıtları

JP-1 (Gaz Yağı)
JP-3
JP-4
JP-5 (Gaz Yağı, Ağır)
(Turbo Fuel)
Gaz Yağı
Madeni İspirto

Nafta

Çözücü
Petrol
Isıyla Damıtık Yağ

* petrollerin listesinin kapsamlı olarak kabul edilmesi gerekmez.

Zeyil II

IOPP Belgesi ve İlavelerinin Formu

ULUSLARARASI PETROL KİRLİLİĞİ ÖNLEME BELGESİ

(Not: Bu Belgeye İnşa ve Teçhizat Kayıtları ilave edilecektir)

1978 tarihli Protokolle değiştirilmiş ve MEPC.39(29) kararı ile tadil edilmiş 1973 tarihli Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi hakkında Uluslararası Sözleşme (Bundan sonra "Sözleşme" olarak anılacaktır) hükümlerine göre:

.....
(ülkenin resmi tam ismi)

Hükümetin yetkisi altında
..... tarafından verilmiştir.

(Sözleşme Hükümlerine göre yetki verilen uzman kişi
veya Kurum'un tam kimliği)

Geminin özellikleri*

Geminin Adı

Tanınma numarası veya harfleri

Sicil Limanı

Gros Tonajı

Dedveyt Tonaj (metrik ton)[†]

IMO numarası[‡]

* Seçmeli, geminin özellikleri yatay kutu içine yerleştirilebilir.

† Petrol tankeri için.

‡ IMO Gemi Tanıtma Numaraları Şeması A.600(15) sayılı karara göre, bu bilgi isteğe bağlı eklenebilir.

Gemi tipi:*

Petrol tankeri

Sözleşmenin Ek I, Kural 2(2)sine göre yük tankları olan petrol tankeri dışında bir gemi.

Yukarıdakilerin dışında bir gemi.

BU BELGE:

- (1) Geminin Sözleşme Ek IV Kural 4'üne göre sörveye tâbi tutulduğunu; ve
- (2) Bu sörvye geminin yapısı, teçhizatı, sistemleri, donanımları, tertibat ve malzemeleri ve buna bağlı durumunun her bakımdan yeterli olduğunu ve Sözleşmenin Ek I uygulanabilir gereklerini karşıladığını gösterdiğini,onaylar.

Bu belge[†] tarihine kadar Sözleşmenin Ek I Kural 4'üne göre yapılacak sörvyelere bağlı kalmak koşulu ile geçerlidir.

..... de verilmiştir.

(belgenin verildiği yer)

.....
(Veriliş Tarihi)

.....
(Belgeyi veren
Yetkili memurun imzası)

(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

* Uygun şekilde silin.

† Sözleşmenin Ek I kural 8(1)'ine uygun olarak İdarece belirlenmiş bitiş tarihini kaydedin. Sözleşmenin Ek 1 8(8) kuralına göre düzeltilmedikçe, bu tarihin gün ve ayı Sözleşmenin Ek 1(31) kuralına göre tanımlanmış yıldönümüne karşılık gelecektir.

YILLIK VE ARA SÖRVEYLERİN TASDİKİ

BU BELGE Sözleşmenin Ek I, Kural 4'üne göre yapılan sorveyde geminin Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygun bulunduğunu tasdik eder.

Yıllık Sorvey: İmza.....
(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih.....
(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

Yıllık/Ara* Sorvey: İmza.....
(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih.....
(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

Yıllık/Ara* Sorvey: İmza.....
(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih.....
(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

Yıllık Sorvey: İmza.....
(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih.....
(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

* Uygun şekilde silin.

KURAL 8(8)(C)'ye GÖRE YILLIK/ARA SÖRVEY

BU BELGE Sözleşmenin Ek I, Kural 8(8)'ine göre yapılan yıllık/ara* bir sömveyle geminin Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygun bulunduğunu tasdik eder.

İmza.....
(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih.....
(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

KURAL 8(3) UYGULANDIĞINDA 5 YILDAN KISA SÜRELİ GEÇERLİ BELGELER İÇİN UZATMA TASDİKİ

Bu gemi Sözleşmenin ilgili hükümlerine uymaktadır, ve bu Belge Sözleşmenin Ek I kural 8(3)'üne görekadar geçerli kabul edilecektir.

İmza.....
(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih.....
(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

KURAL 8(4) UYGULANDIĞINDA YENİLEME SÖRVEYİ TAMAMLANMA TASDİKİ

Bu gemi Sözleşmenin ilgili hükümlerine uymaktadır, ve bu Belge Sözleşmenin Ek I kural 8(4)'üne göre kadar geçerli kabul edilecektir.

İmza.....
(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih.....
(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

* Uygun şekilde silin.

**KURAL 8(5) VEYA 8(6) UYGULANDIĞINDA SÖRVEY LİMANINA
VARANA KADAR VEYA BİR MÜHLET İÇİN BELGENİN
GEÇERLİLİĞİNİ UZATMA TASDİKİ**

Bu belge, Sözleşmenin Ek I kural 8(5) veya 8(6)'sına * göre,
kadar geçerli kabul edilecektir.

İmza.....

(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih.....

(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

**KURAL 8(8) UYGULANDIĞINDA YILDÖNÜMÜNÜN
ERTELENME TASDİKİ**

Sözleşmenin Ek I kural 8(8)'ine göre yeni yıldönümü

İmza.....

(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih.....

(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

Sözleşmenin Ek I kural 8(8)'ine göre yeni yıldönümü

İmza.....

(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih.....

(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

* Uygun şekilde silin.

Zeyil

FORM A
(Gözden geçirildi, 1999)

**Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Belgesi
(IOPP Belgesi) İlavesi**

**PETROL TANKERLERİ DIŞINDA KALAN GEMİLER İÇİN
İNŞA VE TEÇHİZAT KAYDI**

1978 tarihli Protokolle değiştirilmiş 1973 tarihli Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi hakkında Uluslararası Sözleşme (bundan sonra "Sözleşme" olarak anılacaktır) Ek I, hükümlerine bağlı kalarak.

Notlar:

- 1 Bu form "yukarıda belirtilenin dışında olan" ve IOPP Belgesi içinde üçüncü olarak sınıflandırılmış gemiler için kullanılacaktır. Petrol tankerleri ile Sözleşmenin Ek I Kural 2(2)sine giren yük tankı olan petrol tankeri dışındaki gemiler için Form B kullanılacaktır.
- 2 Bu kayıt kalıcı olarak IOPP Belgesine ekli olacaktır. IOPP Belgesi her zaman gemide hazır bulundurulacaktır.
- 3 Eğer kaydın aslı ne İngilizce nede Fransızca ise metin bunlardan birisine yapılmış tercümeyi içerecektir.
- 4 Karelerin içerisine çarpı (x) işareti "evet" ve "uygun", tire (-) işareti ise "hayır" ve "uygun değil" cevapları için konulacaktır.
- 5 Bu kayıta zikredilen Kurallar, Sözleşmenin Ek I Kurallarını ve kararlar ise Uluslararası Denizcilik Teşkilatı'nın kabul ettiklerini ifade eder.

1. Geminin Özellikleri

- 1.1. Gemi Adı
- 1.2. Tanınma numarası veya harfleri
- 1.3. Sicil Limanı
- 1.4. Gros Tonajı

- 1.5. İnşa Tarihi:
- 1.5.1. İnşa Mukavele Tarihi
- 1.5.2. Omurganın kızağa konulduğu veya inşa durumu benzer bir safhadaki tarih
- 1.5.3. Teslim Tarihi
- 1.6. Büyük Değişiklik (var ise)
- 1.6.1. Değişiklik için Mukavele tarihi
- 1.6.2. Değişikliğin başladığı tarih
- 1.6.3. Değişikliğin tamamlanma tarihi
- 1.7. Geminin Durumu:
- 1.7.1. Kural 1(6) ya göre yeni gemi
- 1.7.2. Kural 1(7) ye göre mevcut gemi
- 1.7.3. Teslim tarihindeki beklenmedik gecikme nedeniyle Kural 1(7) ye göre İdare tarafından "Mevcut Gemi" olarak kabul olunan gemi.
- 2. Makine mahalli sintinelerinden ve akaryakıt tanklarından petrolün boşaltımının kontrolü için teçhizat**
(Kural 10 ve 16)
- 2.1. Akaryakıt tanklarında safra suyunun taşınması:
- 2.1.1. Gemi normal durumlarında petrol yakıt tanklarında safra suyu taşıyabilir.
- 2.2. Takılı petrol süzme teçhizatının tipi.
- 2.2.1. Petrol süzme (15 ppm) teçhizatı (kural 16(4))
- 2.2.2. Petrol süzme (15 ppm) teçhizatı, alarm ve otomatik durdurma cihazlı (kural 16(5))
- 2.3. Gemi mevcut teçhizatla 6 Temmuz 1998'e (kural (16(6)) kadar çalışma müsaadeli ve aşağıdakilerle donanımlı:
- 2.3.1. Alarmsız petrol süzme (15 ppm) teçhizatı
- 2.3.2. Alarmlı ve elle durdurma cihazlı Petrol süzme (15 ppm) teçhizatı

- 2.4 Onaylı standartlar:*
- 2.4.1 Ayırma/süzme teçhizatı:
- .1 karar A.393(X)'a göre onaylı:
- .2 karar MEPC.60(33)'a göre onaylı:
- .3 karar A.233 (VII)'ye göre onaylı:
- .4 A.393(X) veya A.233(VII) kararlarına dayanmayan milli standartlara göre onaylı.
- .5 Onaylanmamış.
- 2.4.2. İşlem Ünitesi A.444 (XI) kararına göre onaylı
- 2.4.3. Petrol içeriği ölçme aleti:
- .1 A.393 (X) kararına göre onaylı.
- .2 MEPC.60(33) kararına göre onaylı.
- 2.5. Sistemin azami geçirgenlik miktarı m³/s.
- 2.6. Kural 16'nın muafiyeti:
- 2.6.1. Kural 16(3)(a)'ya tâbi almak koşulu ile gemi kural (16(1) ve 16(2) gereklerinden muaf tutulmuştur. Gemi özel alan(lar) içinde belirli seferlere bağlıdır.....

* Teşkilatın 14 Kasım 1977'de A.233(VII) kararı yerine A.393(X) sayılı kararınca kabul edilen yağlı-su ayırma cihazları ve petrol içeriği ölçüm cihazı uluslararası yeterlilik ve test şartları için gözden geçirilmiş Tavsiyelere bakınız. bak. IMO yayın satışı IMO -608E. Geniş bilgi Teşkilatın Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından A.393(X) ve A.444(XI) kararları yerine 6 Temmuz 1993'te yürürlüğe giren MEPC 60(33) sayılı kararla kabul ettiği makine mahalleri sintineleri için kirliliğin önlenmesi için Rehber ve özelliklerde vardır. bak. IMO yayın satışı IMO -646E.

- 2.6.2 Gemi bütün petrolü sintine sularını gemide tutacak aşağıdaki gibi tutma tank(lar)ı ile donatılmıştır.

Tankın adı	Tankın Yeri		Hacim/ m ³
	Postalar (den) - (de'ye)	Yan konumu	
			Toplam hacim (m ³)

3. Artıkları (tortu) (kural 17) tutmak ve elden çıkarmak için vasıtalar ve sintine sularını tutma tank(lar)ı.*

- 3.1. Gemi aşağıdaki gibi petrol atıkları (tortu) tankları ile donatılmıştır.

Tankın adı	Tankın Yeri		Hacim/ m ³
	Postalar (den) - (ye)	Yan konumu	
			Toplam hacim (m ³)

- 3.2. Tortu çamuru tanklarına ilave olarak petrol kalıntılarını elden çıkarmak için vasıtalar:

- 3.2.1 Petrol kalıntıları çöp fırını, kapasitesil/s
- 3.2.2 Petrol kalıntılarını yakmaya uygun yardımcı kazan
- 3.2.3 Petrol kalıntılarını akaryakıtla karıştırma tankı, kapasitesim³
- 3.2.4 Diğer kabul edilebilir vasıtalar :

* Sintine suları tutma tank(lar)ı Sözleşme tarafından istenmemektedir, paragraf 3.3'e göre tablolara kayıt tercihe bağlıdır.

3.3 Gemi petrolü sintine sularını gemide tutacak aşağıdaki gibi tutma tank(lar)ı ile donatılmıştır.

Tankın adı	Tankın Yeri		Hacim/ m ³
	Postalar (den) - (ye)	Yan konumu	
			Toplam hacim (m ³)

4 Standart Boşaltım Bağlantısı

(Kural 19)

4.1. Gemi makine dairesi sintinesi kalıntılarının alım tesislerine boşaltımı için Kural 19'a göre standart boşaltım bağlantısı ile teçhiz edilmiş bir boru devresiyle donatılmıştır.

5 Gemi petrol kirliliği acil planı

(kural 26)

5.1 Gemide kural 26'ya uygun petrol kirliliği acil planı bulunmaktadır.

6. Muafiyet

6.1. İdare tarafından Kural 2(4)(a) uyarınca bu Kaydın paragraflarındaki hususlarla Sözleşmenin Ek I Bölüm II gerekleri için muafiyet tanınmıştır.

7 Eşdeğer

(kural 3)

7.1. Ek I'in bir kısım gerekleri için İdare bu Kaydın aşağıda yazılı paragraflarındaki hususlarda eşdeğerler tasdik etmiştir.

Bu kayıttaki bilgilerin doğruluğu her bakımdan ONAYLANIR.

Verildiği yer:

(Kaydın verildiği yer)

.....

.....

(Kaydı veren yetkilinin imzası)

(Yetkilinin tasdik mührü)

FORM B
(Gözden geçirildi, 1999)

**Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Belgesi
(IOPP Belgesi) İlavesi**

**PETROL TANKERLERİ GEMİLER İÇİN
İNŞA VE TEÇHİZAT KAYDI**

1978 tarihli Protokolle değiştirilmiş 1973 tarihli Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi hakkında Uluslararası Sözleşme (bundan sonra "Sözleşme" olarak anılacaktır) Ek I, hükümlerine bağlı kalarak.

Notlar:

- 1 Bu form "yukarıda belirtilenin dışında olan" ve IOPP Belgesi içinde üçüncü olarak sınıflandırılmış gemiler için kullanılacaktır. Petrol tankerleri ile Sözleşmenin Ek I Kural 2(2)sine giren yük tankı olan petrol tankeri dışındaki gemiler için Form A kullanılacaktır.
- 2 Bu kayıt kalıcı olarak IOPP Belgesine ekli olacaktır. IOPP Belgesi her zaman gemide hazır bulundurulacaktır.
- 3 Eğer kaydın aslı ne İngilizce nede Fransızca ise metin bunlardan birisine yapılmış tercümeyi içerecektir.
- 4 Karelerin içerisine çarpı (x) işareti "evet" ve "uygun", tire (-) işareti ise "hayır" ve "uygun değil" cevapları için konulacaktır.
- 5 Bu kayıta zikredilen Kurallar, Sözleşmenin Ek I Kurallarını ve kararlar ise Uluslararası Denizcilik Teşkilatı'nın kabul ettiklerini ifade eder.

1. Geminin Özellikleri

- 1.1. Gemi Adı
- 1.2. Tanınma numarası veya harfleri
- 1.3. Sicil Limanı
- 1.4. Gros Tonajı
- 1.5. Geminin Taşıma Kapasitesi (m³)
- 1.6. Geminin Dedveyt Tonu (metrik ton) (kural 1(22))
- 1.7. Geminin Uzunluğu (m) (kural 1(18))

- 1.8 İnşa tarihi:
- 1.8.1 İnşa Mukavele Tarihi
- 1.8.2 Omurganın kızağa konulma yahut benzer inşaat durumuna ait tarih
- 1.8.3 Teslim Tarihi
- 1.9 Büyük Değişiklik (var ise)
- 1.9.1 Değişiklik için Mukavele tarihi
- 1.9.2 Değişikliğin başladığı tarih
- 1.9.3 Değişikliğin tamamlanma tarihi
- 1.10 Geminin Durumu:
- 1.10.1 Kural 1(6) ya göre yeni gemi
- 1.10.2 Kural 1(7) ye göre mevcut gemi
- 1.10.3 Kural 1(26) ya göre yeni petrol tankeri
- 1.10.4 Kural 1(27) ye göre mevcut petrol tankeri
- 1.10.5 Teslim tarihindeki beklenmedik gecikme nedeniyle Kural 1(7) ye göre İdare tarafından "Mevcut Gemi" olarak kabul olunan gemi.
- 1.10.6. Teslimin önceden tahmin edilemeyen gecikmesi nedeniyle Kural 1(27) ye göre İdare tarafından "mevcut petrol tankeri" olarak kabul olunmuş gemi
- 1.10.7. Teslimin önceden tahmin edilemeyen gecikmesi nedeniyle Kural 24 hükümlerine uyması gerekmeyen gemi
- 1.11. Geminin Tipi:
- 1.11.1. Ham petrol tankeri
- 1.11.2. Ürün taşıyıcı
- 1.11.2 (bis) Kural 13G(2bis)'de tarif edilen ağır dizel yağı veya yağlama yağı taşımayan ürün taşıyıcı.
- 1.11.3 Ham petrol/ürün taşıyıcı
- 1.11.4. Birleşik taşıyıcı
- 1.11.5. Sözleşmenin Ek I, Kural 2(2)sine giren yük tanklarına sahip olup petrol tankeri dışındaki gemi
- 1.11.6. Kural 15(7) de değinilen ürünleri taşımaya tahsis edilmiş petrol tankeri

- 1.1.1.7. Ayrı bir IQPP Belgesi de verilmiş olup COW sistemi ile çalışan "ham petrol tankeri" keza CBT ile çalışan "ürün taşıyıcı" olarak isimlendirilmiş gemi
- 1.1.1.8. Ayrı bir IQPP Belgesi de verilmiş olup CBT ile çalışan "ürün taşıyıcı" olarak isimlendirilmiş keza COW ile çalışan "ham petrol tankeri" olarak isimlendirilmiş gemi.
- 1.1.1.9. Petrol taşıyan kimyasal madde tankeri

2. Makine Mahalli Sintinesi ile Petrol Yakıt Tanklarından Petrol Boşaltımının Kontrolü İçin Teçhizat. (Kural 10 ve 16) :

- 2.1. Petrol yakıt tanklarında safra suyunun taşınması:
- 2.1.1. Gemi normal şartlarda petrol yakıt tanklarında safra suyu taşıyabilir.
- 2.2 Takılı petrol süzme teçhizatının tipi.
- 2.2.1 Petrol süzme (15 ppm) teçhizatı (kural 16(4))
- 2.2.2 Petrol süzme (15 ppm) teçhizatı, alarm ve otomatik durdurma cihazlı (kural 16(5))
- 2.3 Gemi mevcut teçhizatla 6 Temmuz 1998'e (kural (16(6)) kadar çalışma müsaadeli ve aşağıdakilerle donanımlı:
- 2.3.1 Alarmsız petrol süzme (15 ppm) teçhizatı
- 2.3.2 Alarmlı ve elle durdurma cihazlı petrol süzme (15 ppm) teçhizatı
- 2.4 Onaylı standartlar:*
- 2.4.1 Ayırma/süzme teçhizatı:
- .1 karar A.393(X)'a göre onaylı:

Teşkilatın 14 Kasım 1977'de A.233(VII) kararı yerine A.393(X) sayılı kararınca kabul edilen yağlı-su ayırma cihazları ve petrol içeriği ölçüm cihazı uluslararası yeterlilik ve test şartları için gözden geçirilmiş Tavsiyelere bakınız. bak. IMO yayın satışı IMO -608E. Geniş bilgi Teşkilatın Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından A.393(X) ve A.444(XI) kararları yerine 6 Temmuz 1993'te yürürlüğe giren MEPC 60(33) sayılı kararla kabul ettiği makine mahalleri sintineleri için kirliliğin önlenmesi için Rehber ve özelliklerde vardır. bak. IMO yayın satışı IMO -646E.

- .2 karar MEPC.60(33)'a göre onaylı:
- .3 karar A.233 (VII)'ye göre onaylı:
- .4 A.393(X) veya A.233(VII) kararlarına dayanmayan milli standartlara göre onaylı.
- .5 Onaylanmamış.
- 2.4.2. İşlem Ünitesi A.444 (XI) kararına göre onaylı
- 2.4.3. Petrol içeriği ölçme aleti:
- .1 A.393 (X) kararına göre onaylı.
- .2 MEPC.60(33) kararına göre onaylı.
- 2.5. Sistemin azami geçirgenlik miktarı m³/s.
- 2.6. Kural 16'nın muafiyeti:
- 2.6.1. Kural 16(3)(a)'ya tâbi olmak koşulu ile gemi kural 16(1) ve 16(2) gereklerinden muaf tutulmuştur.Gemi özel alan(lar) içinde belirli seferlere bağlıdır.....
- 2.6.2 Gemi bütün petrolü sintine sularını gemide tutacak aşağıdaki gibi tutma tank(lar)ı ile donatılmıştır.

Tankın adı	Tankın Yeri		Hacim/ m ³
	Postalar (den) - (ye)	Yan konumu	
			Toplam hacim (m ³)

- 2.6.3 Gemi tutma tank(lar)ı yerine, sintine sularını atık tanklarına aktarmak için tertibatla donatılmıştır.

3. Artıkları (tortu) (kural 17) tutmak ve elden çıkarmak için vasıtalar ve sintine sularını tutma tank(lar).*

3.1. Gemi aşağıdaki gibi petrol atıkları (tortu) tankları ile donatılmıştır.

Tankın adı	Tankın Yeri		Hacim/ m ³
	Postalar (den) - (de'ye)	Yan konumu	
			Toplam hacim (m ³)

3.2. Tortu çamuru tanklarına ilave olarak petrol kalıntılarını elden çıkarmak için vasıtalar:

3.2.1 Petrol kalıntıları çöp fırını, kapasitesil/s

3.2.2 Petrol kalıntılarını yakmaya uygun yardımcı kazan

3.2.3 Petrol kalıntılarını akaryakıtla karıştırma tankı, kapasitesim³

3.2.4 Diğer kabul edilebilir vasıtalar :

3.3 Gemi petrollü sintine sularını gemide tutacak aşağıdaki gibi tutma tank(lar)ı ile donatılmıştır.

Tankın adı	Tankın Yeri		Hacim/ m ³
	Postalar (den) - (ye)	Yan konumu	
			Toplam hacim (m ³)

4 Standart Boşaltım Bağlantısı (Kural 19)

4.1. Gemi, makine dairesi sintinesi kalıntılarının alım tesislerine boşaltımı için Kural 19'a göre standart boşaltım bağlantısı ile teçhiz edilmiş bir boru devresiyle donatılmıştır.

* Sintine suları tutma tank(lar)ı Sözleşme tarafından istenmemektedir, paragraf 3.3'e göre tablolara kayıt tercihe bağlıdır.

5. İnşa (Kural 13, 24 ve 25)

- 5.1. Kural 13 gerekleri uyarınca geminin,
- 5.1.1. SBT, PL ve COW ile teçhiz edilmesi istenir.
- 5.1.2. SBT ve PL ile teçhiz edilmesi istenir.
- 5.1.3. SBT ile teçhiz edilmesi istenir.
- 5.1.4. SBT, CBT yahut COW ile teçhiz edilmesi istenir.
- 5.1.5. SBT yahut CBT ile teçhiz edilmesi istenir.
- 5.1.6. Kural 13'ün gereklerine uyması istenmez.
- 5.2. Ayrılmış Safra Tankları (SBT)
- 5.2.1. Gemi Kural 13'e göre SBT ile teçhiz edilir.
- 5.2.2. Gemi Kural 13E'ye göre korunmalı yerlere (PL) yerleştirilmiş SBT ile teçhiz edilir.
- 5.2.3. SBT'lerin dağılımı aşağıdaki gibidir:

Tank	Hacim (m ³)	Tank	Hacim (m ³)
		Toplam hacim m³	

- 5.3. Tahsis edilmiş temiz safra tankları (CBT)
- 5.3.1. Gemi Kural 13A'ya uygun olarak CBT ile teçhiz edilmiştir ve ürün taşıyıcı olarak işletilebilir.
- 5.3.2. CBT'lerin dağılımı aşağıdaki gibidir:

Tank	Hacim (m ³)	Tank	Hacim (m ³)
		Toplam hacim m³	

- 5.3.3. Gemiye tarihli geçerli bir Tahsis Edilmiş Temiz Safra Tankı İşletme El Kitabı verilmiştir.

- 5.3.4. Geminin CBT'lere safra alınması ve petrol yükünü elleçlenmesi için ortak boru ve pompa tertibatları vardır.
- 5.3.5. Geminin CBT'lere safra almak için ayrı bağımsız boru ve pompa sistemi vardır.
- 5.4. Ham Petrolle Yıkama (COW)
- 5.4.1. Kural 13B'e uygun olarak gemide COW sistemi vardır.
- 5.4.2. Gemi Kural 13B'ye uygun olarak COW sistemi ile donatılmış, ancak Kural 13(6)'ya ve gözden geçirilmiş COW Şartnamelerinin paragraf 4.2.10'a göre sistemin verimliliği onaylanmamıştır. (Karar A. 446(XI)*)
- 5.4.3. Gemiye tarihli geçerli bir Ham Petrolle Yıkama İşlemleri ve Teçhizat El Kitabı verilmiştir.
- 5.4.4. Gemi gözden geçirilmiş COW Şartnamelerine göre istenmediği halde güvenlik mülahazasıyla COW sistemiyle donatılmıştır. (Karar A. 446(XI)*)
- 5.5. Kural 13'ten muafiyet
- 5.5.1. Gemi yalnız arasında Kural 13C'ye göre işe tahsis edilmiştir ve bundan dolayı Kural 13'ün gereklerinden muaftır.
- 5.5.2. Gemi Kural 13D'ye göre özel safra tertibatları ile çalıştırılmaktadır ve bundan dolayı Kural 13'ün gereklerinden muaftır.
- 5.6. Yük tanklarının ölçülerindeki ve tertibindeki sınırlama (Kural 24)
- 5.6.1. Geminin Kural 24'ün gereklerine uygun olarak inşa edilmiş olması ve onlara uyması istenir.
- 5.6.2. Geminin Kural 24(4)ün gereklerine uygun olarak inşa edilmiş olması ve onlara uyması istenir. (bak kural 2(2))

* bak. IMO yayın satışı IMO - 617E.

- 5.7. Alt bölme ve denge (kural 25):
- 5.7.1. Geminin Kural 25'in gereklerine göre, ve uygun olarak inşası istenir.
- 5.7.2. Kural 25(5)e göre istenen bilgi ve değerler tasdikli bir form içerisinde gemiye verilmiştir.
- 5.7.3 Geminin Kural 25A'nın gereklerine göre, ve uygun olarak inşası istenir.
- 5.7.4 Birleşik taşıyıcılar için kural 25A'ya göre istenen bilgi ve değerler yazılı usulde İdarece tasdikli olarak gemiye verilmiştir.
- 5.8 Çift cidarlı inşa:
- 5.8.1 Geminin Kural 13F'nin gereklerine göre, ve aşağıdaki paragrafların gereklerine uygun olarak inşası istenir.
- .1 paragraf (3) (çift cidarlı inşa)
- .2 paragraf (4) (çift bordalı orta yükseklikte güverteli tankerler)
- .3 paragraf (5) (Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından onaylı başka yöntemler)
- 5.8.2 Geminin Kural 13F(7)'nin gereklerine göre, ve uygun olarak inşası istenir. (çift dip gerekleri)
- 5.8.3 Geminin kural 13F gereklerine uyması istenmez.
- 5.8.4 Gemi 13G kuralına tâbidir ve:
- .1 den önce 13F kuralına uyacaktır.
- .2 Aşağıdaki tank veya mahaller petrol taşıma için kullanılmayacak şekilde düzenlenmiştir.
- .3 MEPC.64(36) Kararı ve 13D(7) kuralı uyarınca kabul edilmiştir.
- .4 MEPC.64(36) Kararı uyarınca 'de onaylı işletme el kitabı verilmiştir.
- 5.8.5 Gemi 13G kuralına tâbi değildir.

6. Gemide Petrolün Alıkonulması (kural 15)

- 6.1. Petrol boşaltma izleme ve kontrol sistemi
- 6.1.1. Gemi Karar A.496(XII) veya A.586(14)*'de tanımlandığı gibi petrol tankeri sınıf altına girer. (Uygun şekilde silin)
- 6.1.2. Sistem aşağıdakileri içerir:
- .1 Kontrol Ünitesi
- .2 Bilgisayar Ünitesi
3. Hesaplama Ünitesi
- 6.1.3. Sistem:
1. İlk hareket kilitlemelidir.
2. Otomatik durdurma cihazlıdır.
- 6.1.4. Petrol içeriği ölçme aleti Karar A. 393(X) veya A586(14)† şartları uyarınca tasdik edilmiş ve (Uygun şekilde silin) aşağıdakilere uygundur:
- .1 Ham petrol
- .2 Siyah ürün
- .3 Beyaz ürün
- .4 Belgeye ekli listedeki petrol benzeri zehirli sıvı maddeler
- 6.1.5. Gemiye Petrol boşaltması izleme ve kontrol sistemi için bir çalıştırma el kitabı verilmiştir.
- 6.2. Bulaşık tsankları:
- 6.2.1. Gemide aşağıdaki Kurallar uyarınca petrol taşıma kapasitesinin %olan , toplam m³ hacmindeadet tahsis edilmiş bulaşık tank(lar)ı vardır.
- .1 kural 15(2)(c)
- .2 kural 15(2)(c)(i)
- .3 kural 15(2)(c)(ii)
- .4 Kural 15(2)(c)(iii)

* Omurgası kızağa konulmuş olan veya inşa durumu benzer bir safhada olan petrol tankerleri; 2 Ekim 1986'da veya sonra A.586(14) kararı göre onaylanmış bir sistemle teçhiz edilecektir; bak. IMO yayın satışı IMO - 617E.

† 2 Ekim 1986'dan önce inşa edilen tankerlere tesis edilen petrol içeriği ölçeri için, Teşkilatın A.393(X) sayılı kararınca kabul edilen yağlı-su ayırma cihazları ve petrol içeriği ölçüm cihazı uluslararası yeterlilik ve test şartları için Tavsiyelere başvurun. * Tankerlere 2 Ekim 1986'den önce tesis edilen yağ içeriği ölçeri için, Teşkilat tarafından karar A.393(X) ile kabul edilen uluslararası yağlı-su ayırma cihazları ve yağ içeriği ölçüm cihazlarının yeterlilik ve testi şartları için Tavsiyeler' e başvurun. Tankerlere 2 Ekim 1986'da veya sonra boşaltım izleme ve kontrol sistemlerinin bir parçası olarak tesis edilen yağ içeriği ölçeri için Teşkilat tarafından A.586(14) karar ile kabul edilen, petrol tankerleri için Petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemleri için şartname ve Rehber'e başvurun; bak IMO yayın satışı IMO-608E ve IMO-646E, sırasıyla.

- 6.2.2. Yük tankları bulaşık tankları olarak tayin edilmiştir.
- 6.3. Yağ/su ara yüz bulucu.
- 6.3.1. Karar MEPC.5(XIII)* hükümleri gereğince olarak gemiye onaylı bir yağ/su ara yüz bulucu temin edilmiştir.
- 6.4. Kural 15'in istisnaları
- 6.4.1 Gemi Kural 15(7) uyarınca Kural 15(1)(2) ve (3) gereklerinden muaf tutulmuştur.
- 6.4.2 Gemi Kural 2(2) uyarınca Kural 15(1)(2) ve (3) gereklerinden muaf tutulmuştur.
- 6.5 Kural 15'in muafiyeti
- 6.5.1 Kural 15(5)(3)(b)'ye tâbi olmak koşulu ile gemi kural 15(3) gereklerinden muaf tutulmuştur. Gemi aşağıdaki belirli seferlere bağlıdır:
- .1 Kural 13C'ye göre özel ticaret:
- .2 Özel alan(lar) içinde seferler:
- .3 En yakın kıydan 50 mil içinde seferler ve özel alan(lar) dışında 72 saat veya daha az beklemede aşağıdakilere kısıtlı:

7. Pompalama, Devreler ve Tahliye Tertibatları (Kural 18)

- 7.1. Ayrılmış safra için gemiden boşaltma çıkış yerleri:X
- 7.1.1. Su hattı üzerinde
- 7.1.2. Su hattı altında
- 7.2. Tahliye manifoldu haricinde temiz safranın gemiden çıkış yerleri:†
- 7.2.1. Su hattı üzerinde
- 7.2.2. Su hattı altında

* Teşkilatın Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından MEPC.5(XIII) yağ/su ara yüz bulucu Özellikleri'ne başvurun. bak. IMO yayın satışı IMO - 646E.

† Sadece izlenebilen bu çıkışlar işaretlenecektir.

- 7.3. Tahliye manifoldu haricinde kirli safra suyunun veya yağlı-kirlenmiş suların gemiden çıkış yerleri:
- 7.3.1. Su hattı üzerinde
- 7.3.2. Kural 18(6)(e)ye uygun olarak kısmi akışlı (part flow) tertibatlarla birleşmiş olarak su hattı altında
- 7.3.3. Su hattı altında
- 7.4. Yük pompalarından ve petrol borularından petrolün boşaltılması (Kural 18(4) ve (5)):
- 7.4.1. Yük tahliyesinin tamamlanmasında bütün yük pompalarını ve petrol devrelerini akıtma (drain) vasıtaları.
1. Akıtma yük tankına veya bulaşık tankına yapılabilir
2. Sahile boşaltma için özel küçük-çaplı boru temin edilmiştir.

8 Gemide petrol kirliliği acil planı (Kural 26)

- 8.1 Gemiye kural 26 uyarınca Gemide petrol kirliliği acil planı temin edilmiştir.

9. Petrol Taşıyan Kimyasal Madde Tankerleri için Eşdeğer Tertibatlar.

- 9.1. Bir kimyasal madde tankeri ile petrol taşınabilmesi için eşdeğer tertibatlar olarak gemi bulaşık tank(lar)ı yerine (yukarıda paragraf 6.2) ve yağ/su ara yüzey bulucuları (yukarıda paragraf 6.3) ile teçhiz edilmiştir:
- 9.1.1. 100 ppm'den daha az petrol ihtiva eden sıvı atık üretecek özellikte m³ / saat kapasiteli yağlı su ayırıcı
- 9.1.2. m³ kapasiteli bir tutma tankı
- 9.1.3. Tank yıkamalarını toplamak için:
1. tahsis edilmiş bir tank
2. toplama tankı olarak tayin edilmiş bir yük tankı

* Sadece izlenebilen bu çıkışlar işaretlenecektir.

- 9.1.4. Yağlı-su ayırma cihazından geçirilmiş ve içinde petrol bulunan sıvı atığı gemiden boşaltmak için sabit aktarma pompası
- 9.2. Yağlı-su ayırma cihazı Karar A. 393(X)* şartlarına göre onaylanmıştır ve Ek I'de belirtilen ürünlerin tamamına uygundur.
- 9.3. Geminin dökme halinde tehlikeli kimyasal madde taşımak için geçerli elverişlilik belgesi vardır.

10 Petrol benzeri zehirli sıvı maddeler

- 10.1 Gemi, Sözleşmenin Ek II kural 14'üne göre ekli listede[†] belirtilen Petrol benzeri Zehirli Sıvı Maddeleri. tanımlayıcı izinlidir

11 Muafiyet

- 11.1. İdare, Kural 2(4)(a)ya göre Sözleşmenin Ek I, Bölüm II ve III'ün gereklerinden bu Kaydın
.....
.....
paragraflarında sıralanmış olanlarını muaf tutmuştur.

12 Eşdeğerler (Kural 3)

- 12.1. İdare, Ek I'in belli gerekler için bu Kaydın
.....
paragraflarında sıralanmış olanlarının eşdeğerliklerini onaylanmıştır.

İşbu Kaydın her bakımdan doğru olduğu ONAYLANIR
..... de verilmiştir.

(Kaydın verildiği yer)

.....
.....
(Yetkili memurun imzası)

(Kaydı veren Yetkili memurun imzası)

* Teskilatın Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından, karar A.393(x) yerine MEPC.60 (33) kararı ile kabul edilip 6 Temmuz 1993'te yürürlüğe giren makine mahalli sintineleri için kirliliği önemeleme teçhizatları için Rehber ve Şartnamelere başvurun.: bkz. IMO yayın satışı.

† Taşınması müsaade edilen petrol-türevi zehirli sıvı maddelerin, veren makam tarafından imzalı, tarihli ve mühür veya damga ile belgeli listesi eklenecektir.

Zeyil III

Yağ Kayıt Defterinin Şekli

YAĞ KAYIT DEFTERİ

KISIM I – Makine Dairesi İşlemleri
(Bütün Gemiler)

Geminin Adı:

Tanınma numarası ve harfleri:

Gros Tonajı

Süre

den

de'ye

Not: Yağ Kayıt Defteri Kısım I 150 gros ton ve üzeri her petrol tankerine ve petrol tankeri olmayan 400 gros ton ve üzeri her gemiye ilgili makine dairesi işlemlerini kaydetmek için verilecektir. Petrol tankerleri için Yağ Kayıt Defteri Kısım II ayrıca ilgili yük/safra işlemlerini kaydetmek için verilecektir.

GİRİŞ

Bu bölümün müteakip sayfaları, 1978 Protokolü (MARPOL 73/78) ile değiştirilmiş Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi'nin, 1973, Ek I 20inci Kuralı uyarınca Ya Kayıt Defterine kaydedilecek olan makine mahallerindeki çalışmaların kapsamlı bir listesini gösterir. Konular, her biri bir kod harfi ile gösterilen iletme bölümlerinde gruplandırılmışlardır.

Yağ Kayıt Defterine giriş yaparken, tarih, iletme kodu ve konu sıra numarası kendine ait sütun içerisine yazılacak ve gereken hususlar boş yerlere zaman sırasına göre kaydedilecektir.

Tamamlanma her bir işlem zabıt veya sorumlu zabıt tarafından tarih atılarak imzalanacaktır. Doldurulmuş her sayfa gemi kaptanı tarafından imzalanacaktır.

Yağ Kayıt Defteri petrol miktarına bir çok atıflar içerir. Tank ölçme cihazlarının sınırlı hassasiyeti sıcaklık değişimleri ve yapışkanlık bu okumaların hassasiyetini etkiler. Yağ Kayıt Defterine girişler buna göre düşünülmelidir.

KAYDEDİLECEK HUSUSLARIN LİSTESİ

(A) Petrol Yakıt tanklarına safra alınması veya temizlenmesi

1. Safralı tank(lar)ın tanımı
2. Son olarak taşıdığı petrolden sonra temizlenip, temizlenmediği, eğer temizlenmemiş ise daha önce taşınmış petrolün cinsi.
3. Temizlik işlemi.
 1. temizliğin başlama ve bitiş zamanında geminin mevkii.
 - .2 bir veya başka bir yöntem (çalkalama, buhar tutma, kimyevi maddeler ile temizleme: kullanılan kimyasalın türü ve miktarı); tatbik edilen tank(lar)ın numarası;
 - .3 temizleme suyunun aktarıldığı tank(lar)ın numarası.
4. Safra alma
 - .1 safra alma başlama ve bitiş zamanında geminin mevkii:
 - .2 tanklar temizlenmediyse safra miktarı.

(B) Kısım (A)'da değinilen petrol yakıt tanklarından kirli safra ve temizleme suyunun boşaltılması

5. Tankların tanımı.
6. Boşaltma başladığında geminin mevkii.
7. Boşaltma bittiğinde geminin mevkii.
8. Boşaltma sırasında geminin hızı.
9. Boşaltma yöntemi:
 - .1 15 ppm cihazı ile.
 - .2 Alım tesislerine.
10. Boşaltılan miktar.

(C) Petrol kalıntılarının (tortu) toplanması ve elden çıkarılması

11. Petrol atıklarının toplanması bir sefer sonunda gemide kalan petrol atığının (tortu) miktarı, fakat haftada birden daha sık olmayacak. Gemi kısa seferde ise miktar haftalık olarak kaydedilecektir.¹

¹ Sadece IOPP belgesi ilavesinin form A ve B deki 3üncü maddesinde listelenen tanklardakiler.

.1 ayrılmış tortu (yakıt ve yağlama yağı arıtmasından arta kalan tortu) ve diğer artıklar. Eğer uygulanabilirse:

- tank(lar)ın tanımı
- tank(lar)ın kapasitesim³
- tutulan toplam miktarm³:

.2 diğer artıklar (akıtma, sızıntı, kullanılmış yağ, vs. gibi makine mahallinden geriye kalan petrol artıkları). Tank tertibatlarından dolayı uygulanabilirse 1' e ilaveten:

- tank(lar)ın tanımı
- tank(lar)ın kapasitesim³
- tutulan toplam miktarm³:

12. Kalıntıların bertaraf edilmesinin yöntemi:

boşalan tanklardan ve arta kalarak elden çıkarılan yağ artıklarının ve tutulanların miktarı belirtin.

- .1 alım tesislerine (limanı belirtin);²
- .2 Diğer tank(lar)a aktarılan (hangi tank(lar) olduğunu ve tank(lar)ın toplam içeriğini belirtin);
- .3 Çöp fırınında yakma (toplam işlem süresini belirtin).
- .4 Başka yöntem (hangisi olduğunu belirtin).

(D) Makine mahallerinde biriken sintine sularının otomatik olmayan şekilde boşaltımı veya başka şekilde bertaraf edilmesi.

13. Boşaltılan veya bertaraf edilen miktar.

14. Boşaltma veya bertaraf etme süresi (başlama ve bitiş).

15. Boşaltma veya bertaraf etme yöntemi:

- .1 15 ppm cihazı ile (başlama ve bitiş mevkiini belirtin)
- .2 Alım tesislerine (limanı belirtin).²
- .3 Bulaşık yahut toplama tank(lar)ına aktarma (tankı belirtin); aktarılan miktarı ve tank(lar)a alıkonan miktarı belirtin).

2 Gemi kaptanı işletmeciden veya alım tesislerinden, barç ve tanker kamyonu dahil, verilen tank yıkamaları, kirlı safra, artıklar veya yağlı karışımların miktarını, veriliş saati ve tarihini içeren bir makbuz veya belge temin etmelidir. Bu makbuz veya belge, Yağ Kayıt Defterine eklenirse, gemi kaptanına gemisinin iddia edilen bir kirletme kazasına karışmadığını ispat etmesine yardım eder. Makbuz veya belge Yağ Kayıt Defteri ile beraber muhafaza edilmelidir.

(E) Makine mahallerinde biriken sintine sularının otomatik olarak boşaltılması veya başka yöntemle bertaraf edilmesi

16. Gemiden dışarı boşaltma için sistemin otomatik olarak çalıştırılmaya başlandığı saat ve mevki.
17. Sintine sularının toplama tankına aktarma edilmesi için sistemin otomatik olarak çalıştırılmaya başlandığı saat. (hangi tank olduğunu belirtin).
18. Sistemin el ile çalıştırılmaya başlandığı saat.
19. Gemiden dışarı boşaltmada uygulanan yöntem:
 - .1 15 ppm cihazı ile.

(F) Petrol boşaltması izleme ve kontrol sisteminin durumu

20. Sistemdeki arızanın zamanı.
21. Sistemin çalışır hale getirildiği saat.
22. Arızanın nedenleri.

(G) Kazaen veya istisnai nedenlerden doğan petrol boşaltması

23. Oluş zamanı.
24. Olayın meydana geldiği zaman geminin yeri veya mevkii.
25. Petrolün yaklaşık miktarı ve tipi.
26. Boşaltma veya sızıntının içinde bulunduğu koşullar, nedenleri ve genel düşünceler.

(H) Yakıt veya dökme yağlama yağı alımı

27. Yakıt alımı:
 - .1 Yakıt alma yeri.
 - .2 Yakıt alma zamanı.
 - .3 Akar yakıtın tipi ve miktarı ve tank(lar)ın tanımı (eklenen miktarı ve tank(lar)daki toplam miktarı belirtin).
 - .4 Yağlama yağının tipi ve miktarı ve tank(lar)ın tanımı (eklenen miktarı ve tank(lar)daki toplam miktarı belirtin).

(I) Çalıştırmayla ilgili ilave işlemler ve genel mülahazalar.

Ek I Zeyiller

Geminin adı

Tanınma numarası veya harfleri

YÜK / SAFRA İŞLEMLERİ (PETROL TANKERLERİ)* /

MAKİNE MAHALLERİ İŞLEMLERİ (BÜTÜN GEMİLER)*

Tarih	Kod (harf)	Madde (No.su)	İşlemlerle ilgili kayıt / Sorumlu zabitin imzası

Kaptanın İmzası

* Uygun şekilde silin

YAĞ KAYIT DEFTERİ
KISIM II - Yük / Safra İşlemleri
(Petrol tankerleri)

Geminin adı:

Tanınma numarası veya harfleri:

Gros Tonaj:

Süre

den

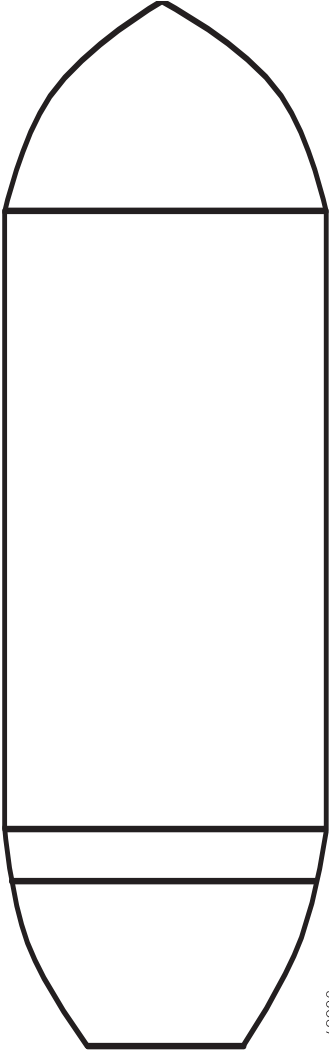
de'ye

150 gros ton ve üzeri her petrol tankeri, yük/safra işlemleri ile ilgili kayıtları tutmak için Yağ Kayıt Defteri Kısım II'yi bulunduracaktır. Böyle bir tanker makine mahalleri ile ilgili işlemlerin kayıtlarını tutmak için Yağ Kayıt Defteri Kısım I'ı de bulunduracaktır.

Geminin adı

Tanınma numarası veya harfleri

YÜK VE BULAŞIK TANKLARIN PLANI
(Gemide Tamamlanacak)



96037

Tankların tanımı	Kapasitesi
Bulaşık Tank(lar)ının Derinliği	

(Her bir tankın kapasitesi ve bulaşık tank(lar)ının derinliği yazılacak)

GİRİŞ

Bu bölümün müteakip sayfaları, 1978 Protokolü (MARPOL 73/78) ile değiştirilmiş Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi'nin, 1973, Ek I 20inci Kuralı uyarınca Yağ Kayıt Defterine kaydedilecek olan yük ve safra işlemlerinin kapsamlı bir listesini göstermektedir. Konuların her biri bir kod harfi ile gösterilen işletme bölümlerinde gruplandırılmışlardır.

Yağ Kayıt Defterine giriş yaparken tarih, işletme kodu ve konu sıra numarası kendine ait sütun içerisine yazılacak ve gereken hususlar boş yerlere zaman sırasına göre kaydedilecektir.

Tamamlanmış her işlem zabıt veya sorumlu zabıt tarafından tarih atılarak imzalanacaktır. Tamamlanmış her sayfa gemi kaptanı tarafından onaylanacaktır. MARPOL 73/78 Ek I, Kural 13C'ye göre özel taşımacılığa tahsis edilmiş petrol tankerlerinde, Yağ Kayıt Defterindeki ilgili kayıtlar Liman Devletinin uzman yetkilisi tarafından onaylanacaktır.*

Yağ Kayıt Defteri petrol miktarına bir çok atıflar içerir. Tank ölçme cihazlarının sınırlı hassasiyeti sıcaklık değişimleri ve yapışkanlık bu okumaların hassasiyetini etkiler. Yağ Kayıt Defterine girişler buna göre düşünülmelidir.

* Bu cümle sadece özel ticaret ile meşgul tankerin Yağ Kayıt Defteri'ne eklenecektir.

KAYDEDİLECEK HUSUSLARIN LİSTESİ

(A) Petrol yükünün yüklenmesi

1. Yükleme yeri.
2. Yüklenen petrolün cinsi ve tank(lar)ın tanımı.
3. Yüklenen petrol yükünün toplam miktarı (eklenen miktarı ve tank(lar)daki toplam miktarı belirtin).

(B) Sefer esnasında petrol yükünün dahili aktarılması

4. Tank(lar)ın tanımı.
 - .1 tanktan:
 2. tanka: (aktarılan miktarı ve tank(lar)ın toplam miktarını belirtin).
5. 4(1) de belirtilen tanklar boş muydu? (değilse, alıkonan miktarı belirtin.)

(C) Petrol yükünün boşaltılması

6. Boşaltma yeri
7. Boşaltılan tankın tanımı.
8. Tanklar boş muydu? (değilse, alıkonan miktarı belirtin.)

(D) Ham petrolle yıkama (yalnız "COW" tankerleri)

(Ham petrolle yıkanan her tank için ayrı ayrı doldurulacak)

9. Ham petrolle yıkamanın yapıldığı liman veya iki boşaltma limanı arasında yapılmış ise geminin mevki
10. Yıkanan tankların tanımı.¹
11. Kullanılan makinelerin sayısı
12. Yıkamaya başlandığı saat
13. Uygulanan yıkama planı.²
14. Yıkama boru devresi basıncı
15. Yıkamanın tamamlandığı ya da durdurulduğu saat

1 Her tankın aynı zamanda yıkanması için çok sayıda makine varsa, İşletme ve Teçhizat El Kitabında tarif açıklandığı gibi, ham petrolle yıkama kısmı No.2 merkez, baş taraf vs. gibi tanımlanacaktır.

2 , İşletme ve Teçhizat El Kitabına göre, tek-basamaklı veya çok-basamaklı yıkama yöntemi uygulandığını girin. Eğer çok-basamaklı yıkama yöntemi uygulandıysa, makinelerin kapsadığı dikey açığı ve programın bu kısmı için açının kaç defa kapsandığını verin.

16. Tank(lar)ın kuru olduğunun hangi yöntemle belirlendiğini belirtin
17. Düşünceler.³

(E) Yük tanklarına safra alınması

18. Safra almaya başlama ve bitişinde geminin mevki.
19. Safra işlemi:
 - .1 safra alınan tankların tanımı.
 - .2 başlama ve bitiş zamanı.
 - .3 alınan safra miktarı. İşleme karışan her tank için safra miktarını belirtin.

(F) Tahsis edilmiş temiz safra tanklarına safra alınması (sadece CBT tankerleri için)

20. safra alınan tank(lar)ın tanımı
21. yıkama işlemine başlandığında geminin mevki veya temiz safra tanklarına safra alındığı liman
22. pompa ve devrelere su basılarak bulaşık tankına alındığında geminin mevki.
23. boru devrelerinin yıkanması sonucu meydana gelen ve bulaşık tank(lar)ına veya yük tank(lar)ına alınan yağlı suyun miktarı Toplam miktarı belirtin.
24. tahsis edilmiş temiz safra tank(lar)ına ilave safra suyu alındığında geminin mevki
25. tahsis edilmiş temiz safra tanklarını yük ve süzdürme devrelerinden ayıran valflerin kapatıldığı saat ve geminin mevki.
26. Alınan temiz safranın miktarı.

(G) Yük tanklarının temizlenmesi

27. Temizlenen tankın tanımı.
28. Liman veya geminin mevki
29. Temizleme süresi.
30. Temizlik yöntem.⁴

³ İşletme ve Teçhizat El Kitabında verilen program takip edilmediyse, sebebi düşünceler kısmında mutlaka verilmelidir.

⁴ El hortumu kullanma, makineli yıkama ve/veya kimyasal temizlik. Kimyasal temizlik yapılması halinde kullanılan kimyasal madde ve miktarı belirtilecektir.

31. Tank yıkamalarının aktarıldığı yerler:
 - .1 alım tesislerine. (limanı ve miktarı belirtin)⁵
 - .2 bulaşık tank(lar)ına veya bulaşık tankı olarak gösterilmiş yük tank(lar)ına. (tank(lar)ı tanımlayın ve aktarılan miktar ve toplam miktarı belirtin.)

(H) Kirlı safranın boşaltılması

32. Tankarın tanımı.
33. Denize boşaltma yapılmasına başlandığında geminin mevkiı
34. Denize yapılan boşaltma bittiğinde geminin mevkiı
35. Denize boşaltılan miktar.
36. Boşaltma sırasında geminin hızı.
37. Boşaltma sırasında boşaltmayı izleme ve kontrol sistemi çalışıyor mıydı?
38. Boşaltılan sıvı atık ile boşaltım mevkiindeki su yüzeyinin düzenli bir şekilde kontrolü yapıldı mı?
39. Bulaşık tank(lar)ına aktarılan yağlı suyun miktarı (bulaşık tank(lar)ını tanımlayın). Toplam miktarı belirtin.
40. Sahildeki alım tesisine yapılan boşaltma (liman ve uygulanan miktarı belirtin).⁵

(I) Bulaşık tanklarından denize su boşaltılması

41. Bulaşık tankların tanımı.
42. Son kalıntının tanka alınışından itibaren dinlendirme süresi veya
43. Son boşaltmadan itibaren dinlendirme süresi.
44. Boşaltmaya başlandığı saat ve geminin mevkiı.
45. Boşaltılması başlandığında toplam tank muhteviyatına göre üst boşluk.
46. Boşaltmaya başlandığında yağ/su ara yüzeyi üst boşluğu.
47. Dökme olarak boşaltılan miktar ve boşaltma hızı.
48. Boşaltılan son miktar ve boşaltma hızı.
49. Boşaltmanın tamamlandığı saat ve geminin mevkiı.

⁵ Gemi kaptanı işletmeciden veya alım tesislerinden, barç ve tanker kamyonu dahil, verilen tank yıkamaları, kirlı safra, artıklar veya yağlı karışımların miktarını, veriliş saati ve tarihini içeren bir makbuz veya belge temin etmelidir. Bu makbuz veya belge, Yağ Kayıt Defterine eklenirse, gemi kaptanına gemisinin iddia edilen bir kirletme kazasına karışmadığını ispat etmesine yardım eder. Makbuz veya belge Yağ Kayıt Defteri ile beraber muhafaza edilmelidir.

50. Boşaltma sırasında boşaltmayı izleme ve kontrol sistemi çalışıyor muydu?
51. Boşaltma tamamlandığında petrol / su ara yüzeyi üst boşluğu.
52. Boşaltma sırasında geminin hızı.
53. Boşaltılan sıvı atık ile boşaltmanın yapıldığı yerdeki su yüzeyinde düzenli bir şekilde kontrol yapıldı mı?
54. Bulaşık tanklarından boşaltmanın zamanlanması üzerine geminin boru devrelerine kumanda eden bütün valflerin kapatıldığını teyit ediniz.

(J) Başka bir yolla halledilmeyen kalıntıların ve petrolü karışımların elden çıkarılması

55. Tankların tanımı.
56. Her tanktan çıkarılan miktar. (Alıkoyulan miktarı belirtin.)
57. Elden çıkarma yöntemi:
 - .1 Alım tesislerine (liman ve uygulanan miktarı belirtin).⁵
 - .2 Yüke karıştırılarak (miktarı belirtin);
 - .3 Başka tank(lar)a aktarıldı (tankı belirtin); aktarılan miktarı ve tank(lar)daki toplam miktarı belirtin;
 - .4 Başka yöntem (hangisi olduğunu belirtiniz); elden çıkarılan miktarı belirtin.

(K) Yük tanklarında bulunan temiz safranın boşaltılması

58. Temiz safranın boşaltılmasına başlandığından geminin mevki.
59. Boşaltılan tankların tanımı.
60. Boşaltma tamamlandığında tanklar boşaldı mı?
61. Boşaltma sonunda geminin mevki, eğer 58. maddeden farklı ise.
62. Boşaltılan sıvı ile tahliyenin yapıldığı yerdeki su yüzeyinde düzenli bir şekilde kontrol yapıldı mı?

(L) Tahsis edilmiş temiz safra tanklarının boşaltılması (sadece CBT tankerleri için)

63. Boşaltılan tankların tanımı.

⁵ Gemi kaptanı işletmeciden veya alım tesislerinden, barç ve tanker kamyonu dahil, verilen tank yıkamaları, kirli safra, artıklar veya yağlı karışımların miktarını, verilmiş saati ve tarihini içeren bir makbuz veya belge temin etmelidir. Bu makbuz veya belge, Yağ Kayıt Defterine eklenirse, gemi kaptanına gemisinin iddia edilen bir kirlenme kazasına karışmadığını ispat etmesine yardımcı eder. Makbuz veya belge Yağ Kayıt Defteri ile beraber muhafaza edilmelidir.

64. Temiz safranin denize boşaltılmasına başlandığı saat ve geminin mevkii.
65. Denize boşaltımın tamamlandığı saat ve geminin mevkii.
66. Boşaltılan miktar:
 - .1 Denize basılan; veya
 - .2 Alım tesislerine basılan (limanı belirtin).
67. Denize boşaltma yapılmadan önce ya da boşaltma sırasından safra suyunun petrolle kirlendiğine dair herhangi bir belirti var mıydı?
68. Denize boşaltılması petrol içeriği ölçme aleti ile izlendi mi?
69. Safranin boşatılmasının tamamlanması üzerine tahsis edilmiş temiz safra tanklarını yük ve süzdürme devrelerinden ayıran valflerin kapatıldığı saat ve geminin mevkii.

(M) Petrol boşaltılması izleme ve kontrol sisteminin durumu

70. Sistemde arıza olduğu saat.
71. Sistemin çalışır hale getirildiği saat.
72. Arızanın nedenleri.

(N) Kazaen veya diğer istisnai nedenlerden doğan petrol boşaltılması

73. Olayın meydana geldiği saat.
74. Olay meydana geldiğinde geminin bulunduğu liman veya mevkii.
75. Petrolün türü ve yaklaşık miktarı.
76. Petrol sızıntısının ya da boşaltımının koşulları, nedenleri ve genel düşünceler.

(O) İlave işletme usulleri ve genel mülahazalar

ÖZEL TAŞIMACILIKLA MEŞGUL TANKERLER

(P) Safra suyunun alınması

77. Safra alınan tankların tanımı.
78. Safra alındığında geminin mevkii.
79. Alınan safranin metreküp olarak toplam miktarı
80. Düşünceler.

(Q) Gemi içinde safra suyunun yeniden-yerleştirilmesi

81. Yeniden yerleştirme nedenleri.

(R) Alım tesislerine safra suyu boşaltılması

82. Safra suyunun boşaltıldığı liman(lar).

83. Alım tesisinin adı veya tanımı.

84. Boşatılan safra suyunun metreküp olarak toplam miktarı

85. Tarih ve resmi liman yetkilisinin mührü ve imzası

Ek I Zeyiller

Geminin adı

Tanınma numarası veya harfleri

YÜK / SAFRA İŞLEMLERİ (PETROL TANKERLERİ)* /

MAKİNE MAHALLERİ İŞLEMLERİ (BÜTÜN GEMİLER)*

Tarih	Kod (harf)	Madde (No.su)	İşlemlerle ilgili kayıt / Sorumlu zabitanın imzası

Kaptanın İmzası

* Uygun şekilde silin

Ek I'in Birleştirilmiş İzahatları

Notlar: Birleştirilmiş İzahatların amaçlarına uygun olarak, aşağıdaki kısaltmalar kullanılmıştır:

MARPOL 73/ 78	1978 Protokolüne uygun olarak değiştirilmiş 1973 MARPOL Sözleşmesi
Kural	MARPOL 73/ 78 Ek I'deki Kural
IOPP Belgesi	Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Belgesi
SBT	Ayrılmış safra tankları
CBT	Temiz safra için tahsis edilmiş tanklar
COW	Ham Petrolle Yıkama Sistemi
IGS	Ölü Gaz Sistemi
PL	Ayrılmış safra tanklarının koruyucu konumu
H	MARPOL 73/ 78'in yürürlüğe girme tarihi (2.O.1'e bak). "H + 2" MARPOL 73/ 78'in yürürlüğe girdiği yıldan iki yıl sonrası demektir.

1 Tanımlar

Kural 1(1)

1A.O *'Yağ'ın Tanımı*

1A.O.1 (Hayvani ve nebati yağların 'Zehirli Sıvı Maddeler' sınıfına girdiği tesbit edilmiştir, bu yüzden bu izahat iptal edilmiştir. (Bak MARPOL 73/ 78 Ek II, zeyil II)

Yağlı üstüpler için uygulama

1A.O.2 Yağlı üstüpler MARPOL 73/78'in Ek 5'inin yürütülmesi ile ilgili rehberde belirtildiği üzere Ek 5'e ve rehberde belirtilen usullere uygun bir şekilde işlem görmelidirler.

Kural. 1(4)

1.0 *'Petrol Tankeri'nin Tanımı*

1.0.1 SOLAS 74 (değiştirildiği gibi) Bölüm II-1 Kural 3.20'de tanımlandığı gibi, bir gaz taşıyıcı; eğer yük veya yükünün bir kısmı olarak, dökme halde petrol taşıyorsa; Kural 1(4)'de tanımlandığı üzere 'Petrol Tankeri' olarak muamele edilir.

Kural. 1(6)

1.1 *'Yeni Gemi'nin Tanımı*

1(26)

1.1.1 Sırasıyla,'Yeni Gemi' ve 'Yeni Petrol Tankeri' terimlerini tanımlayan Kural 1(6) ve 1(26)'nın alt paragrafları (a), (b), (c), (d)(i), (d)(ii) veya (d)(iii)'de listelenen gemi sınıflarından herhangi birine giren bir gemi; yeni gemi veya yeni petrol tankeri olarak yorumlanmalı ve uygun olarak yeni gemi veya yeni petrol tankeri sayılmalıdır.

- Kural. 1(6) 1.2 *Gemilerin tesliminde beklenmedik gecikme*
1(26)
13F
24
- 1.2.1 Kural 1(6), 1(26), 13F ve 24'de belirtilen "yeni" ve "mevcut" gemilerin tanımlamak amacına yönelik olarak; bu kurallarda belirtilen tarihlerden önce, inşa mukavelesi (veya omurgasının kızağa konulması) ve teslimi programlanan bir gemi; eğer inşacının ve gemi sahibinin elinde olmayan beklenmedik durumlardan dolayı, programlanan tarihin ilerisinde bir tarihe gecikmeye konu olmuşsa; İdare tarafından "Mevcut Gemi" sayılabilir. Bu tür gemilere yapılacak muamele; İdare tarafından, olayların ayrı ayrı incelendiği ve özel koşulların değerlendirildiği bir temelde ele alınacaktır.
- 1.2.2 Beklenmedik gecikmelerle, belirlenen tarihlerden sonra teslim edilen ve İdare tarafından mevcut gemi sayılmasına müsaade edilen gemilerin, Liman Devletleri tarafından da böyle kabul edilmiş olması önemlidir. Bunu sağlamak amacıyla, böyle bir geminin başvurusunu değerlendirme aşamasında, İdareler'e aşağıda belirtilen şekilde bir uygulama önerilir:
1. İdare titiz bir şekilde, başvuruları ayrı ayrı ele almalı ve özel durumların da hatırdta tutarak değerlendirmelidir. Bu yapılırken, söz konusu geminin yurt dışında inşa edilmiş olması halinde, İdare; geminin inşaa edildiği ülke makamlarından, gecikmenin inşacının ve gemi sahibinin elinde olmayan beklenmedik nedenlerden kaynaklandığını doğrular nitelikte, resmi bir rapor talebinde bulunabilir;
 2. Bir gemi böyle bir talep üzerine mevcut gemi sayılmış ise, bu gemi için düzenlenen IOPP belgesi de, geminin İdare tarafından mevcut gemi olarak kabul edildiğini belirtir şekilde tasdik edilmelidir; ve
 3. İdare, geminin kimliğini ve hangi dayanaklara istinaden mevcut gemi olarak kabul edildiğini Teşkilata'a rapor etmelidir.
- 1.2.3 Kural 13F'nin uygulama amacı için, kural 13F'de belirtilen tarihlerden önce inşa mukavelesi (veya omurgasının kızağa konulması) ve teslimi programlanan; fakat programlana tarihin ilerisinde bir tarihe gecikmeye konu olan bir gemi; 1.2.1 ve 1.2.2 izahatlarında "mevcut gemiler" için verilen koşul ve şartlar altında Kural 13F'nin uygulanmayacağı bir gemi olarak kabul edilebilir.
- 1.3 *Büyük Değişimler*
- Kural. 1(8) 1.3.1 Bir petrol tankerine uygulanacak Annex I hükümlerinin belirlenmesinde kullanılacak dedveyt, o tankerin yükleme hatlarının belirlenmesi esnasında belirlenen dedveyt'tir. Eğer geminin yapısında herhangi bir değişiklik yapılmaksızın, geminin dedveytini değiştirmek amacıyla yükleme hatları yeniden belirlenmiş ise; yapılan yeni belirlemeler neticesinde ortaya çıkan bu gibi önemli dedveyt değişimleri, Kural 1(8)'de tanımlanan "büyük değişim" olarak yorumlanmamalıdır. Bununla birlikte, geminin IOPP belgesi sadece bir dedveyt içermeli ve bu dedveyt geminin yükleme hatları değişikçe yenilenmelidir.

1.3.2 40,000 ve üzeri dedveyt tonluk COW gereklerini haiz mevcut bir ham petrol tankeri, ticaretini petrol ürünü* taşımaya değiştirirse, CBT veya SBT değişimi ve IOPP belgesinin yeniden tanzimi gerekecektir. (Bak paragraf 4.5 altta) Böyle bir değişiklik, Kural 1(8)'de tanımlandığı gibi bir "büyük değişim" olarak yorumlanmamalıdır.

1.3.3 Yalnızca petrol depolamakta kullanılan bir petrol tankeri sonradan petrol nakliyatına tahsis edilirse, isteki bu gibi bir değişiklik Kural 1(8)'de tanımlandığı gibi bir "büyük değişim" olarak yorumlanmamalıdır.

1.3.4 Mevcut bir petrol tankerinin birleşik bir taşıyıcıya çevrilmesi, veya bir tankerin yük tankları arasındaki enine bölmelerin çıkarılması suretiyle kısıtlanması, Kural 1(8)'de tanımlanan bir "büyük değişim" olarak yorumlanır.

1.3.5 Mevcut bir petrol tankerinin tanklarına enine bir bölme eklenerek ayrılmış safra tankeri haline dönüştürülmesi, sadece tankerin taşıma kapasitesi artarsa; Kural 1(8)'de tanımlanan "büyük değişim" olarak tanımlanır.

1.3.6 Birleşik taşıyıcı olarak inşa edilen bir gemi, sadece dökme yük taşımada kullanıldığında, bu gemi petrol tankeri haricinde bir gemi olarak kabul edilebilir ve bu gemi için İnşa ve Teçhizat Kaydı Form A düzenlenmelidir. Eğer bu tür bir gemi petrol taşıması için kullanılıyorsa ve bir petrol tankerinin gerekliliklerine göre teçhiz edilmişse, bu gemi bir petrol tankeri gibi belgelendirilmeli (birleşik taşıyıcı) ve bu gemi için İnşa ve Teçhizat Kaydı Form B düzenlenmelidir. Bu tür gemilerin dökme yük taşımacılığında petrol yük taşımacılığına geçişleri, Kural 1(8)'de tanımlanan "büyük değişim" olarak yorumlanmamalıdır.

Kural. 1(17)

1.4 "Ayrılmış Safra" tanımı

1.4.1 Ayrılmış safra sistemi Kural 1(17) gereklerine göre; "petrol yükü ve yakıt sistemlerinden tamamen ayrılmış" bir sistem olmalıdır. Bununla birlikte ayrılmış safranın acil durumlarda basılabilmesi için, seygar bir makara yardımıyla bir yük pompasından yapılacak bağlantı ile besleme yapılabilir. Bu gibi hallerde, ayrılmış safra tanklarına petrolün geçişini önlemek üzere, ayrılmış safra sistemi bağlantısı üzerine geri döndürmez valfler konulmalıdır. Kullanılacak seygar makara, pompa dairesinin görünen bir yere konulmalı ve kullanımını sınırlandıran sabit bir uyarı yakın bir yere dikkat çekecek bir şekilde yerleştirilmelidir.

1.4.2 Yük veya yakıt devrelerinin ayrılmış safra tankları içerisinden geçtiği veya ayrılmış safra devrelerinin yük veya yakıt tankları içerisinden geçtiği yerlerde; genişleme amaçlı kayan tip yakalar kullanılmamalıdır. Bu izahat 1 Temmuz 1992'de veya sonrasında omurgası kızağa konulmuş veya inşa durumu benzer bir safhada olan gemilere uygulanabilir

* Petrol ürünü; Kural 1(28)'de tanımlandığı üzere, ham petrol dışındaki petrol türleri anlamındadır

Kural. 3 1.5 *Denklikler*

1.5.1 Kural 3 altında, bir İdare tarafından herhangi bir donanım, malzeme, alet, veya takımların Ek 1 de belirtilenlere denk olduğu kabulüne, A.393(X)* Kararında belirtilenlere denk kirlilik önleme teçhizatlarının tip onayı dahildir. Böyle bir tip onayına müsaade eden İdare, bununla alakalı özellikle denklik onayının dayandığı test sonuçlarını kural 3(2)'ye göre Teşkilata bildirmelidir.

1.5.2 Kural 3(2)'deki "eğer varsa, uygun eylem" terimine atfen; her hangi bir Sözleşme Tarafının, başka bir Tarafın yaptığı denklik önerisine bir itirazı varsa, itirazı olan taraf bu itirazını Teşkilatın bu denkliği diğer Taraflar'a tamim ettiği tarihten sonra 1 yıl içerisinde Teşkilata ve denklik önerisinde bulunan Taraf'a bildirmelidir. Denkliğe itiraz eden Taraf, itirazın kendi limanlarına giren gemilerle bir ilgisi olup olmadığını açıkça belirtmelidir.

1A Sörvey ve Denetimler**Kural. 4(1)(c) ve 4(3)(b)** 1A.1 *IOPP belgesi bulundurması gerekmeyen gemiler için ara ve yıllık sörvey*

1A.1.1 Kural 4(1)(c) ve 4(3)(b)'inin[†] Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Belgesi'ni bulundurma yükümlülüğü bulunmayan gemilere uygulanabilirliği İdare tarafından belirlenmelidir.

2 Belge**Kural. 5** 2.0 *Yürürlüğe giriş tarihi ve diğerleri*

ve diğerleri 2.0.1 Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi için Uluslararası Sözleşmesi 1973'le (1978 Protokolü) ilgili olan 1978 Protokol'ünün uygulanmasında, 'Şu anki Sözleşme'nin yürürlüğe giriş tarihi' ibaresi; 1978 Protokol'ünün yürürlüğe giriş tarihi olan 2 Ekim 1983 olarak yorumlanmalıdır.

* Gemilerin makine dairesi sintineleri için kullanılan yağlı-su ayırma teçhizatları için; Teşkilatın Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından kabul edilen, 6 Temmuz 1993'te MEPC.60(33) kararı ile yürürlüğe girerek A.393(X) kararının yerini alan, Makine Dairesi Sintineleri için Kirliliği Önleme Teçhizatları Rehberi ve Şartlar'ına atıfta bulunulmuştur. 2 Ekim 1986'dan önce inşa edilen petrol tankerlerine donatılan petrol boşaltımını izleme ve kontrol sistemleri için; Petrol Tankerleri'ne Yönelik Petrol Boşaltımını İzleme ve Kontrol Sistemleri için Rehber ve Şartlar'ına atıfta bulunulmuştur ve 2 Ekim 1986 tarihi ve sonrasında inşa edilen petrol tankerlerine donatılan petrol boşaltımını izleme ve kontrol sistemleri için; Petrol Tankerleri'ne Yönelik Petrol Boşaltımını İzleme ve Kontrol Sistemleri için Gözden geçirilmiş Rehber ve Şartlar'ına atıfta bulunulmuştur, ki bunlar Organizasyon tarafından A.496(XII) ve A.586(14) kararları ile kabul edilmiş ve sırasıyla IMO yayınları arasında IMO-608E ve IMO-646E numaralarıyla yayınlanmıştır.

† 3 Şubat 2000 tarihinde yürürlüğe giren MEPC. 39(29)'un HSSC düzeltilmeleri ile Kural 4(1)(c) değiştirilmiş ve mevcut 4(3)(b) çıkarılmıştır.

Kural. 5
13
13E

2.1 *Petrol tankeri tiplerinin tanımlanması*

2.1.1 Petrol tankerleri, IOPP belgesinde ya "ham petrol tankeri" "ürün tankeri" yada "ham petrol/ ürün tankeri" gibi tanımlanmalıdır. İlâveten Kural 13 ila 13E'e içindeki gereklilikler yeni ve mevcut "ham petrol tankerleri" ve "ürün tankerleri" için farklılıklar arz eder ve bu şartlara uygunluk IOPP belgesine kaydedilir. Petrol ticaretinde kullanılmasına müsaade edilen farklı petrol tankeri tipleri şu şekildedir:

1. *Ham petrol/ ürün tankeri*'nin hem ham petrol, hem de petrol ürünü veya her ikisini aynı anda taşımaya izin verilmiştir.
2. *Ham petrol tankeri*'nin ham petrol taşımaya izin verilmiştir ancak petrol ürünü taşıması yasaklanmıştır; ve
3. *Ürün taşıyıcı*'nin petrol ürünleri taşımaya izin verilmiştir ancak ham petrol taşıması yasaklanmıştır.

2.1.2 SBT, PL, CBT ve COW şartlarına uyumluluğa dayanan IOPP belgesinde yer alan petrol tankerinin türünü belirlemede aşağıdaki standartlar uygulanmalıdır.

2.1.3 *20.000 dedveyt tondan az olan yeni petrol tankerleri**

2.1.3.1 Bu petrol tankerleri "ham petrol / ürün tankeri" olarak tanımlanabilir.

2.1.4 *20.000 ve üzeri dedveyt ton olan yeni petrol tankerleri**

2.1.4.1 SBT + PL + COW gereklerini sağlayabilen petrol tankerleri "ham petrol/ ürün tankeri" olarak tanımlanabilir.

2.1.4.2 SBT + PL gereklerini sağlayan fakat COW gereklerini sağlayamayan petrol tankerleri "ürün tankeri" olarak tanımlanabilir.

2.1.4.3 20.000 ve üzeri dedveyt ton olan ancak 30.000 dedveyt tondan az olan, SBT + PL ile donatılmamış petrol tankerleri "ürün tankeri" tanımlanabilir.

2.1.5 *70.000 ve üzeri dedveyt ton olan yeni petrol tankerleri†*

2.1.5.1 SBT gereklerini sağlayabilen bu tip petrol tankerleri "ham petrol/ürün tankeri" olarak tanımlanabilir.

* Kural 1(26)'da tanımlandığı gibi

† Burada "yeni" petrol tankeriyle kastedilen, 70.000 ve üzeri dedveyt ton olan ve Kural 1(6)'da belirtilen tarihten sonra ancak Kural 1(26)'da belirtilen tarihten önce inşa edilen petrol tankerleridir. Bu bağlamda kullanılan "inşa" terimi; paragraf (a) veya (b) veya (c)'de belirtildiği üzere, inşa mukavelesi veya omurganın kızağa konulması veya teslimi anlamındadır.

2.1.6 40.000 dedveyt tondan az olan mevcut petrol tankerleri*

2.1.6.1 Bu petrol tankerleri "ham petrol/ ürün tankeri" olarak tanımlanabilir.

2.1.7 40.000 ve üzeri dedveyt ton olan mevcut petrol tankerleri*

2.1.7.1 SBT gereklerini sağlayan petrol tankerleri "ham petrol/ ürün tankeri" olarak tanımlanmalıdır.

2.1.7.2 Sadece COW gereklerini sağlayan petrol tankerleri "ham petrol tankeri" olarak tanımlanmalıdır.

2.1.7.3 CBT gereklerini sağlayan petrol tankerleri "ham petrol/ ürün tankeri" olarak tanımlanmalıdır. Bu tanımlama 70.000 ve üzeri dedveyt ton olan petrol tankerleri için H + 2 (terimlerin açıklamasına bakınız), 40.000 ve üzeri dedveyt tonluk ancak 70.000 dedveyt tondan az olan gemiler için H + 4 olan IOPP belgesinin geçerlilik süresi sonuna kadar geçerli olmalıdır.

2.1.7.4 Belgenin yukarıdaki geçerlilik süresinden sonra, bu tip bir tanker şu şekilde tanımlanmalıdır:

1. Eğer CBT* ile çalışmaya devam ediyorsa, petrol tankeri "ürün tankeri" olarak tanımlanmalıdır.
2. Eğer sadece COW ile donatılmış ise, petrol tankeri "ham petrol tankeri" olarak tanımlanmalıdır.
3. Eğer SBT ile donatılmış ise, petrol tankeri "ham petrol/ürün tankeri" olarak tanımlanmalıdır; ve
4. Eğer CBT + COW ile donatılmış ise, petrol tankeri "ham petrol/ürün tankeri" olarak tanımlanmalıdır. (aşağıdaki paragraf 4.5'e bakınız)

Kural. 5(1) 2.2 *Mevcut petrol tankeri için IOPP belgesi*

2.2.1 Mevcut gemiler için; Kural 5(1) altında IOPP belgesi tanzimi MARPOL 73/78'in yürürlüğe girdiği tarihten on iki ay sonrasına kadar zorunlu değildir. Bununla birlikte, 40.000 ve üzeri dedveyt tonluk gemilerin, MARPOL 73/78'in yürürlüğe girmesiyle birlikte yabancı limanlarda kontrol zabıtlarına ibraz edebilecekleri bir IOPP belgesi veya İdare tarafından düzenlenmiş uygun bir belgeyi taşıması tavsiye edilir. belgesi

2.3 *Sözleşme'nin yürürlüğe girmesinden önce onaylanmış IOPP belgesinin geçerliliği*

2.3.1 Gemiler Sözleşme'nin yürürlüğe girmesinden önce sörveyden geçmiş ve IOPP belgesi tanzim edildiğinde bu gibi belgelerin geçerlilik süresi, tanzim tarihinden itibaren hesaplanacaktır.

* Kural 1(27)'de tanımlandığı gibi.

2.4 *CBT ve COW ile donatılmış ham petrol/ ürün tankerleri için IOPP belgesi*

2.4.1 CBT ve COW ile donatılmış bir petrol tankeri, COW ile işletilen bir ham petrol tankerinden CBT ile işletilen bir ürün tankerine veya tersine dönüştürülürken (paragraf 4.5.2.1'e bakınız) yapılan sörveyde, sörvey Kural 4(1)(b) ile (paragraf 4.5.2.2'ye de bakınız) istenen periyodik sörvey* kadar kapsamlı olmadıkça, mevcut IOPP belgesinin kalan geçerlilik süresini aşmamak kaydıyla başka bir IOPP belgesi düzenlenmelidir.

2.4.2 Mevcut IOPP belgesi üzerinde yapılan sörvey tasdiki, yukarıdaki gibi tanzim edilen başka bir IOPP belgesine kaydedilmelidir.

Kural. 7

2.4 A *IOPP Belgesinin yeni şekli veya ilavesi*

2.4A.1 IOPP belgesi veya ilavesinin değiştirildiği hallerde, değişikliğin yürürlüğe girdiği tarihten sonra yapılan ilk sörveyde gerekli değişiklikler mevcut belge veya ilavesi üzerinde, yanlış olan ibarenin üzerinin çizilmesi ve yeni ibarenin yazılması gibi, uygun bir düzeltme şekliyle gösterilirse, belge veya ilavesinin değişikliğin yürürlüğe girdiği tarihteki formları söz konusu belgenin geçerliliğinin bitiş tarihine kadar geçerli kalabilir.

Kural. 8

2.5 *IOPP Belgesinin yeniden geçerli kılınması*

2.5.1 MARPOL 73/78 Ek I Kural 4, gereğince yapılması gereken sörvey, bu kuralda belirtilen süre zarfında yapılmamışsa, IOPP belgesi geçerliliğini yitirir. Sonradan yapılması zorunlu sörveye benzer bir sörvey gerçekleştirilirse, Belge'nin geçerliliği asıl Belge'nin geçerlilik süresi değiştirilmeksizin yenilenebilir ve Belge bu şekilde onaylanabilir. Böyle bir sörveyin titizlik ve sıklık derecesi, gerekli sörveyin zamanının ne kadar aşıldığına ve geminin durumuna göre değişecektir.

3 Petrol boşaltım kontrolü

Kural. 9(1)

3.1 *Petrol tankerlerinin makine dairesi sintinelerinden boşaltım*

3.1.1 Kural 9(1)(b)'de kullanılan, "petrol yükü artığı ile karışmadıkça, bir petrol tankerinin yük pompa dairesi sintinesi haricindeki makine dairesi sintinesi" sözleri aşağıdaki gibi değerlendirilmelidir:

1 Kural 9(1)(a)'nın uygulandığı yerler:

1.1 Petrol veya petrollü karışımların petrol yükü artığı ile karışımlarında veya bulaşık tanklarına aktarıldıklarında petrol tankerlerinin makine dairesi sintinesinden boşaltılması; ve

1.2 petrol tankerlerinin yük pompa dairesi sintinelerinden boşaltılması.

2. Kural 9(1)(b) yukarıda atıfta bulunulan haller dışında petrol tankerlerinin makine dairesi sintinelerinden boşaltmalara uygulanır.

* Kural 4(1)(b)'nin metni, MEPC.39(29) kararı'nın HSSC düzeltmeleri ile değiştirilmiştir.

3.1.2 Yukarıdaki izahat yükün makine dairesine geçişine izin verebilen makine dairesi ve bulaşık tanklarını birleştiren devre tertibini yasaklayan mevcut düzenlemelerin gevşetilmesi olarak yorumlanmamalıdır. Makine dairesi sintinesinin slop tankına basılmasıyla ilgili yapılan herhangi bir düzenleme sıvı yada gazların makine dairesine geri akmasını engelleyecek şekilde yapılmalıdır. Bu şekildeki herhangi bir tertibat Kural 16 uyarınca petrol tahliyesi izleme ve kontrol sistemi ve yağlı-su ayırma teçhizatı gereklerine karşı bir gevşeklik oluşturmaz.

3.2 Toplam boşaltım miktarı

3.2.1 Kural 9 (1)(a)(v)'te belirli bir yükün toplam miktarı ile alakalı "bir kısmını artıkların oluşturduğu belirli yükün toplam miktarı" ifadesi sadece sonradan safra alınan yük tankları içerisinde bulunan toplam yük miktarı olarak anlaşılmalıdır.

Kural. 9(4) 3.3 400 ve üzeri Grostonda fakat 10,000 Groston'dan az olan gemilerden, en yakın karaya 12 mil mesafedeki boşaltım [silindi]

Kural. 10 (3) düzenlemeye göre: 3.4 Kural 10(3)'le yapılan değişiklikte istenen otomatik durdurma aygıtı.

3.4.1 Kural 10(3)(b)(vi) sıvı atıkların petrol içeriği 15 ppm üzerine çıktığında boşaltımı otomatik olarak durduracak bir durdurma cihazı istemektedir. Bununla birlikte bu, Kural 16'nın bir gereği değildir, 10,000 Gros tonalitodan küçük gemiler özel alanlar içerisinde makine dairesi sintinesinden herhangi bir sıvı boşaltımı yapmadıkça bu cihazı bulundurmaları gerekmez. Buna karşın, özel alanlar içerisinde gemilerden otomatik durdurma cihazı olmadan sıvıdaki petrol içeriği 15 ppm'in altında da olsa, sıvı boşaltması Sözleşmenin ihlalidir.

Kural. 12(2) 3.5 Kural 15(7)'de düzenlenen maddeler için uygun alım tesisleri

3.5.1 Kural 15(7)'de düzenlenen maddeleri (ki bu maddeler diğerleri arasında yüksek yoğunluktaki yakıtları da içerir) kabul eden tahliye limanları bu tür maddeler için tahsis edilmiş, tank yıkama işlemlerinin tümünün limanda yapmasına müsaade edecek, yeterli tesislere, ve 6.5.2 paragrafına uygun temizleme işlemlerinin yapılmasında gerekli olan solventlerin ve yük atıklarının uygun şekilde basılıp alınmasını sağlayacak alım tesislerine sahip olmalıdırlar.

4 BT, CBT, COW ve PL gereklilikleri

Kural. 13(3) düzenlemeye göre: 4.1 SBT kapasitesi

4.1.1 Tadil edilen Kural 13(3)(b)'nin uygulama amacı için, petrol tankerlerinin aşağıda belirtilen işlemleri, istisnai haller sınıfına sokulmuştur.

1. Birleşik taşıyıcıların yükleme veya boşaltma rayları seviyesinin altında çalışmaları gerektiğinde;

2. Tankerlerin alçak bir köprüünün altından geçmesi gerektiğinde;
3. Yerel liman veya kanal kuralları emniyetli seyir için belirli bir su çekimi istediğinde; ve
4. Yükleme veya boşaltma düzeni, tankerin, bütün ayrılmış safra tankları dolu iken ulaştığı su çekiminde daha derin bir su çekiminde bulunmasını gerektirdiğinde.
- Kural. 13(4)** 4.2 *Kural 13(4)'ün 70.000 ve üzeri dedveyt tonluk yeni petrol tankerlerine uygulanması*
- 4.2.1 Kural 13(4)'te atıfta bulunulan yeni petrol tankerleri, Kural 1(26)'da belirtilen tarihlerden sonra inşa edilen veya değişikliğe uğrayan petrol tankerleri olarak anlaşılmalıdır. Bu yüzden, Kural 1(6)'da belirtilen tarihten sonra fakat 1(26)'da belirtilen tarihten önce inşa edilen, 70.000 ve üzeri dedveyt tonluk ham petrol tankerlerinin, COW ile donatılmaları mecburi değildir ve bu gibi gemiler Kural 13(4) hükümlerine tâbi değildirlir.
- Kural. 13(5)** 4.3 *Boyu 150 metreden az petrol tankerleri için ayrılmış safra koşulları*
- 4.3.1 Boyu 150 metreden az petrol tankerlerinin SBT petrol tankeri yeterliliği alabilmesi için asgari su çekimi ve trim belirlenirken, İdare Ek 1'de buraya kadar verilen rehberi takip etmelidir.*
- 4.3.2 Ek 1'de verilen formül Kural 13(2)'de verilenin yerini alır, ve bu petrol tankerleri SBT petrol tankeri yeterliliği alabilmek için Kural 13(3) ve (4)'te sıralanan gereklere de uygun olmalıdırlar.
- Kural. 13(8)** 4.4 *CBT kapasitesi*
- 4.4.1 CBT'nin kapasitesini belirlemek amacıyla, aşağıdaki tanklar dahil edilebilir:
1. ayrılmış safra tankları, ve
 - 2 yalnızca safra taşımak amacıyla kullanılmak ve kalıcı bir boru sistemi ile safra pompalarına bağlantılı olmak koşuluyla, koferdamlar ve baş ve kış pik tankları.
- Kural. 13(9)** 4.5 *CBT ve COW'lu mevcut petrol tankerleri*
- 13(10)** 4.5.1 CBT ve COW ile donatılmış ve IOPP belgesinde (paragraf 2.1.7.4.4'e bakınız) "ham petrol/ürün tankeri" olarak tanımlanmış mevcut petrol tankerleri, Kural 13(9)'da belirtilen bitiş tarihinden sonra, aşağıda belirtildiği şekilde işletilmelidir.
1. Ham petrol veya petrol ürünü veya ikisini birlikte taşıırken her zaman CBT'lerini kullanmalıdırlar ve ne ham petrol ne de petrol ürünleri temiz safra için kullanılan tanklarda taşınmamalıdır,ve aynı anda ham petrol ve petrol ürünleri

* Ek 1'de Birleştirilmiş İzahatlara bakınız.

birlikte taşıdığı zaman veya sadece ham petrol taşıdığı zaman, tortu kontrolü için COW'u da kullanmalıdır.

4.5.2 Eğer COW ile işletilen bir ham petrol tankeri, CBT ile işletilen bir ürün tankeri olarak işletilecekse veya bunun tam tersi hallerde, aşağıdaki hükümler uygulanacaktır:

1. Eğer tanker safra ve yük elleçlemesi için *müsterek* devre ve pompa düzeniyle donatılmış ise, böyle bir tanker sörveyden geçirilmeli ve yeni bir IOPP belgesi düzenlenmelidir. Bu sörvey, CBT olarak tahsis edilecek yük tanklarının tamamen temizlendiğini ve CBT'lara alınacak safranın Kural 1(16)'da tanımlanan temiz safra sayılabileceğini ortaya koymalıdır.
2. Eğer tanker CBT'lara safra alınacak ayrı *bağımsız bir devre* ve pompa düzeniyle donatılmış ise, İdare böyle bir tankere, birinde tankerin "ham petrol tankeri", ötekinde "ürün taşıyıcı" olarak tanımlandığı, iki ayrı IOPP Belgesi düzenleyebilir. Bu Belgelerden sadece, işletildiği amaca uygun olanı o kullanım için geçerlidir; ancak diğer Belge'nin varlığından dolayı her ikisinin de notlar sütununa kayıtlar tutulmalıdır. Böyle bir tanker işletim amacı her değiştiğinde sörvey edilmesi gerekli değildir. Böyle bir tanker sadece ham petrol taşıdığı zaman, ürün taşıdığı zamanlar için CBT olarak tahsis edilen tanklarında ham petrol taşımaya izin verilmelidir. Sadece ürün taşıdığı zaman, CBT'larında ürün taşınmamalıdır. Onaylı CBT ve COW El Kitapları, ham petrol servisinden ürün servisine veya tersine geçişlerde uygulanması gereken usulleri açıklayan birer bölüm içermek zorundadır.

Kural. 13

4.6 *Petrol depolamak için kullanılan petrol tankerleri*

4.6.1 Bir petrol tankeri, yalnızca depolama veya depolama ve petrol üretimi için kullanıldığı ve olağan dışı çevre etkileri veya acil durumlar haricinde sabit bir noktada bağlı olduğu; yüzer depolama ünitesi (FSU) veya yüzer üretim deposu veya açıkta dolmuş tesisi (FPSO) olarak kullanıldığı zaman, böyle bir ünitenin Kıyı devletince, kısmen veya tamamen belirtilmedikçe, Kural 13 ila 13G hükümlerine uyması zorunlu değildir.

4.6.2 Bir petrol tankeri petrol tankerlerinin boşalttığı kirli safraya alan yüzer bir tesis olarak kullanıldığı zaman, böyle bir tankerin Kural 13 ila 13G hükümlerine uyması zorunlu değildir.

Kural. 13A (3)

4.7 *CBT tankerlerine petrol içerik ölçme cihazı tesisi*

4.7.1 Kural 13A (3)'te kullanılan "planlanmış ilk tersane girişi" ibaresi, yük tankların gazsızlaştırıldığı planlanmış ilk tersane girişi daha sonra olmamak kaydıyla ve her halükarda Kural 15(1) belirtildiği üzere

MARPOL 73/78 in yürürlüğe giriş tarihinden itibaren 3 yılı aşmadan, petrol içerik ölçerinin tesis edilmesi anlamında değerlendirilmelidir 4.7.2 Kural 1(6)'da belirtilen tarihlerden sonra, fakat Kural 1(26)'da belirtilen tarihlerden önce inşa edilen gemilerin, Kural 15(3) uygulama kapsamına girdiği sürece, yeni gemi olarak muamele göreceği dikkate alınmalıdır. Bu nedenle Sözleşme yürürlüğe girdiğinde bu gibi gemiler, gerekli olan yağ boşaltım izleme ve kontrol sistemleriyle donatılmış olmalıdır.

4.8 CBT petrol içerik ölçer

4.8.1 Tahsis edilmiş safra tanklarından basılan safranın boşaltımı sürekli olarak, Kural 13A(3) gereğince bulundurulması gereken petrol içerik ölçer ile ölçülmelidir (ancak kaydedilmesi gerekmez) böylece, eğer varsa, safra suyu içerisindeki petrol miktarı zaman zaman gözlemlenebilir. Bu petrol içerik ölçerin otomatik olarak devreye girmesi zorunlu değildir.

Kural. 13B 4.9 Gönüllü donatılan COW sistemi

4.9.1 MARPOL 73/ 78 gereklerine ilave olarak bir petrol tankerine donatılan COW sistemi, en azından gözden geçirilmiş COW şartnamesinin güvenlikle ilgili kısımlarına uygun olmalıdır.

Kural. 13E 4.10 7.000 ve üzeri dedveyt tonluk petrol tankerleri için PL gereklerinin uygulanması

4.10.1 Kural 1(6)'da belirtilen tarihlerden sonra fakat Kural 1(26)'da belirtilen tarihlerden önce inşa edilen 70.000 ve üzeri dedveyt tonluk petrol tankerleri, SBT ile donatılmalıdır fakat bunların Kural 13E gereğince koruyucu konumlandırılmalarına gerek yoktur.

4.11 SBT'lerinin koruyucu konumları

4.11.1 Yan tankların asgari genişlik ve çift dip tanklarının asgari dikey derinliklerinin ölçüsü alınmalı ve koruyucu alan değerleri (PAC ve PAs); Ek 2'de* buraya kadar ortaya konulmuş olan Kural 13E - Ayrılmış Safra Bölümlerinin Koruyucu Konumu -nin Birleştirilmiş İzahatlarına Geçici Tavsiyeler'ine uygun olarak hesaplanmalıdır.

4.11.2 Bu izahatlara uygun olarak inşa edilen gemilerin, Kural 13E gereklerini karşıladıkları kabul edilmeli ve eğer daha sonra yapılacak izahat sonucu çıkan farklı bir gerekliliğe göre düzeltilmeyecektir.

4.11.3 Eğer, İdarenin görüşüne göre, 1 Temmuz 1980'den önce omurgası kızağa konulmuş veya inşa durumu benzer bir safha da olan herhangi bir petrol tankeri, yukarıda bahsi geçen Geçici Tavsiyeler göz önüne alınmadan, Kural 13E gereklerine uymakta ise, İdare böyle tankeri Kural 13E'ye uygun sayabilir.

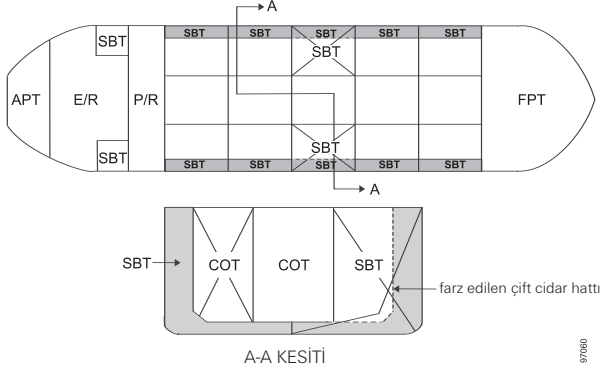
* Ek 2'nin Birleştirilmiş İzahatlar kısmına bakınız.

Kural.13F(3)(d) 4.12 Safra tanklarının toplam kapasitesi

4.12.1 Çift cidarın bölgelendirilmiş dahili uzantıları, girintileri ve aralıkları içinde taşınan her safra, baş perde döşeği gibi, MARPOL 73/78 Ek 1 Kural 13'e göre ayrılmış safra kapasitesi için asgari gerekleri aşan safra olması gerekir.

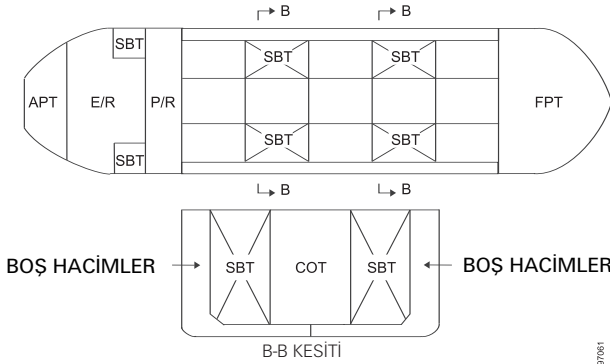
4.12.2 Kural 13F(3)(d) altında toplam kapasite hesaplamasında aşağıdakiler hesaba katılmalıdır.

- 1 Makine dairesi safra tanklarının kapasitesi safra tanklarının toplam kapasitesinden ayrı tutulmalıdır.
- 2 Çift dibin iç kısmına yerleştirilmiş safra tanklarının kapasitesi safra tanklarının toplam kapasitesinden ayrı tutulmalıdır.(bak şekil 1).



Şekil 1

- 3 yük tankı uzunluğunca çift dip içine yerleştirilen boş aralıklar gibi aralıklar, safra tanklarının toplam kapasitesi içine dahil edilmelidir.(bak şekil 2).



Şekil 1

Kural 13F(5) [bak, birleştirilmiş izahatlar zeyil 7]

Kural.13G(4) 4.13 *Mevcut petrol tankerlerinin su safrası için kullanılan asma tankları ve çift dip aralıkları.*

4.13.1 Eğer Kural 13G(4)'de zikredilen Asma tankları ve çift dip tankları su safrası için kullanılıyorsa safra tertibatlarının en az Tahsis Edilmiş CBT'li Petrol Tankerleri İçin Gözden Geçirilmiş Şartnameye Uygun Olması Gerekir.(Karar A 495(XII))*

Kural 13G(7) [bak, birleştirilmiş izahatların 8.ve9.zeyilleri]

5 Akar Yakıt

Kural 14(2) 5.1 *Büyük miktardaki akar Yakıt*

5.1.1 İşletmenin ve ticaretinin özel tabiatı sebebiyle uzatılmış bir süre için denizde kalması gereken bu gemileri hesaba katmak için Kural 14(2)'deki 'Büyük miktardaki akar Yakıt' cümlesi MARPOL 73/78 müsveddesinde formüle edilmiştir.Bu şartlar göz önüne alındığında bu gemilerin yeterli dengeyi ve güvenli seyir durumlarını korumak için boş yakıt tanklarını su safrası ile doldurmaları gerekirdi.

5.1.2 Böyle gemiler, diğerleri arasında büyük balıkçı gemileri veya okyanus aşan römorkları kapsayabilirler. Bir kısım başka tip gemiler denge gibi güvenlik nedenleri için, yakıt tanklarında safra taşıma ihtiyacında olabileceklerinden bu sınıf içinde yer alabilirler.

Kural 14(3) 5.2 *Kural 14(3)'ün uygulamaları*

5.2.1 içindeki 'bütün diğer gemiler' cümlesi

- 1) 4000 gros tondan küçük petrol tankerlerinden başka yeni gemileri
- 2) 150 gros tondan küçük yeni petrol tankerlerini ve
- 3) tonaja bakılmaksızın mevcut tüm gemileri içerecektir.

5.2.2 Akaryakıt tankları ve su safra tanklarının ayrılması yukarıda paragraf 5.2.1'de zikredilen gemiler için gayri makul veya uygulanamaz olduğunda safra suyu, bu safra suyunun Kural 9(1)b, 10(2) veya 10(3)'e uygun olarak denize veya Kural 10(4)'e uygun olarak alım tesislerine boşaltılması sağlanırsa yakıt tanklarında taşınabilir.

6 Petrolün gemide alikonulması

Kural 1(4) 6.1 *Kimyasal madde tankeri ile petrolün taşınması*
15(2) *için esdeğer hükümler.*

15(3)(b) 6.1.1. MARPOL 73/78 Ek 1 Kural 1(4)'ü altında herhangi bir kimyasal madde tankeri bir yük veya kısmi yükü dökme halde taşıırken

* bak IMO yayın satışı IMO-619E.

Ek 1'in birleştirilmiş İzahatları

petrol tankeri kabul edilir ve netice itibarıyla petrol tankerlerine uygulanabilen Ek 1 gerekliliklerine uymak zorundadır. Böyle bir tankerin, eğer, 15(2) kuralına uymak için bulaşık tankı tertibatı ve Kural 15(3)(b)'ye göre yağ/su hattı bulucusu temini mümkün değilse zeyil 3'ye* bulunan eşdeğer hükümlere uyacaktır.

- Kural 15(2)(c) tadil edilmiş** 6.2 *Pürüzsüz alabandası olan tanklar*
6.2.1 'Pürüzsüz alabandası olan tanklar' sözü az derinlikli dikine postalı inşa edilmiş olabilen petrol/dökme/ cevher taşıyıcılarının kapsamak üzere alınacaktır. Dikey kıvrımlı perdeler pürüzsüz duvar kabul edilir.
- Kural 15(3)(b)** 6.3 *Yağ/su ara yüz bulucu*
6.3.1 Mevcut tanker olması halinde, Kural 15(3)(b)'de zikredilen yağ/su ara yüz bulucu MARPOL 73/78'in yürürlüğe giriş tarihinden daha geç olmadan temin edilmelidir.
- Kural 15(5) 16(3)(a)** 6.4 *Muafiyet için şartlar*
6.4.1 Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Belgesi, gerektiği zaman, 'İdare tarafından tanımlanmış kısıtlı seferler' ibaresi hakkında liman Devletin geminin muafiyet şartlarına uyup uymadığına karar verebilmesi için yeterli bilgi içermelidir. Bu, limanların bir listesini, alım tesislerine sahip limanlar arasındaki seyir azami süresini, veya İdare tarafından tesbit edilmiş benzer şartları içerebilir.
- Kural 15(5)** 6.4.1.A Kural 15(5)(b)(ii)(2)'de '72 saat veya daha az süre' zaman sınırlaması (aşağıdakilerden itibaren) sayılmalı:
(a) Tanker özel alandan ayrıldığı zamandan, seyir özel alan içinde başladığında, veya
(b) Tanker özel alan dışında olan bir limandan ayrıldığı zamandan özel bir alana yaklaştığı zamana.
- 6.4.2 Kural 15(5)(a) ve 15(5)(b)(ii)(3)'te 'bütün yağlı karışımlar' ibaresi petrol yükü tanklardan tank yıkama artıklarını ve bütün safra suyunu içerir.
- Kural 15(7)** 6.5 *Fiziki özellikleri yüzünden etkili ürün/su ayırımına ve izlenmesine mani olan Ek 1 maddeleri.*
6.5.1 Alıcı Tarafın Hükümeti 6.5.2 hükümlerine uyulmasını temin için uygun önlemler tesis etmelidir.
6.5.2 6.5.3'ün hükümlerine tâbi, boşaltılmış bir tank, gemi tahliye limanından başka limana ayrılmadan önce yıkanmalı ve bütün kirli yıkamalar alım tesislerine boşaltılmalıdır.

*bak, birleştirilmiş izahatlar zeyil 3

6.5.3 Gemi kaptanının talebi üzerine, alıcı tarafın Hükümeti, aşağıdaki hususlarda tatmin olduğunda, gemiyi 6.5.2'de zikredilen gerekliliklerden muaf tutabilir.

- 1) boşaltılmış tank aynı madde veya öncesine uyumlu olan başka bir madde ile yeniden doldurulur ve bu tanker yıkanmayacak ve boşaltmadan önce safra alınmayacaksa;
- 2) başka bir limana ilerleyen gemi, bu limanda alım tesisinin mevcudiyeti ve temizlik işleri için gereken solvent ev artıkların alınması amacıyla yeterli olduğu yazılı olarak teyit edilmedikçe boşaltılmış tank denizde ne yıkanacak ne de safra alınacaksa.

6.5.4 6.5.3'te zikredilen muafiyet alıcı Tarafın Hükümetince sadece diğer Sözleşme Taraflarının hükümrânlığı altındaki liman veya terminalleri arasında çalışan gemilere verilmelidir. Böyle bir muafiyet verildiğinde durum alıcı Tarafın Hükümetince yazılı olarak belgelendirilmelidir.

6.5.5 Gemilerin artıklarını gemide tutmaları ve diğer Sözleşme Taraflarının hükümrânlığı altındaki liman veya terminallere ilerlemeleri halinde, alıcı Tarafın Hükümetinin, gemi ve yük artıkların özellikleri hakkında sonraki varış limanını bilgilendirmesi ve Sözleşmenin tatbiki ile ihlallerin denetlenmesi ve uygun hareket etmeleri için tavsiye edilir.

7 Petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemi ve yağ süzme teçhizatı.

Kural 16(1)

7.1 *Yakıt tanklarından safra suyu boşaltımı kontrolü*

7.1.1 Kural 16(1)'in ikinci cümlesi aşağıdaki gibi yorumlanabilir:

- .1 400 gros ve üzeri tonajda fakat 10.000 gros tondan küçük olan herhangi bir gemi
- .1.1 Yakıt tanklarında su safrası taşımayanlar, makine mahalli sintinelerinin boşaltımının kontrolü için 15 ppm yağ filtre teçhizatı ile donatılmalıdır.
- .1.2 Yakıt tanklarında su safrası taşıyanlar makine mahalli sintineleri ve yakıt tanklarından kirli safra sularının kontrolü için Kural 16(2) tarafından istenen teçhizatı ile donatılmalıdır. Bu teçhizatı donatması makul olmayan gemiler yakıt tanklarından gelen kirli safra suyunu gemide alıkoymalı ve bunu alım tesislerine boşaltmalıdır.

7.1.2 Yukarıdaki teçhizat boşaltılacak sıvının miktarını karşılayacak yeterli kapasitede olmalıdır.

Ek I'in birleştirilmiş İzahatları

- Kural 16(1) 7.2 Yağ filtre teçhizatı
- 16(2) 7.2.1 Kural 16(1) ve 16(2)'de zikredilen yağ filtre teçhizatı herhangi bir müşterek ayırıcı, filtre veya bütünü ve yağ içeriği 15 ppm'li geçmeyen bir sıvı üretimi için dizayn edilmiş basit bir birimi kap sayabilir.
- Kural 16(3)(a) 7.3 Kısıtlı seferler için Muafiyet
- 7.3.1 Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Belgesi, gerektiği zaman, 'İdare tarafından tanımlanmış kısıtlı seferler' ibaresi hakkında liman Devletin geminin muafiyet şartlarına uyup uymadığına karar verebilmesi için yeterli bilgi içermelidir.Bu, limanların bir listesini, alım tesislerine sahip limanlar arasında ki seyrin azami süresini, veya İdare tarafından tesbit edilmiş benzer şartları içerebilir.
- Kural 16(6) 7.4 15 ppm Yağ filtre teçhizatı ile çalışan mevcut gemiler için otomatik durdurma cihazı
- 7.4.1 Kural 16(2) altında,mevcut gemilere 6 Temmuz 1998'e kadar otomatik durdurma cihazı ile donatılma gereğinin, eğer böyle gemiler 15 ppm Yağ filtre teçhizatı ile donatılmış iseler, uygulanmasına gerek yoktur.

8 Tortu tankları

- Kural 17(1) 8.1 Tortu tanklarının kapasitesi
- 8.1.1 Tortu tanklarının yeterli kapasitesinin belirlenmesinde İdareye yardımcı olmak için, takip eden ölçütler rehber olarak kullanılabilir.Bu ölçütler verilen zaman fasılası içinde makine tesisleri tarafından üretilebilecek yağlı artıkların miktarının tayini gibi yorumlanmamalıdır.Tortu tanklarının kapasitesi, bununla beraber, her hangi başka makul kabuller üzerine hesaplanabilir.31 Aralık 1990'da veya bu tarihten sonra Omurgası kızağa konulmuş veya inşa durumu benzer bir safhada olan gemi için aşağıda madde .4 ve .5'te verilen rehberlik, madde .1 ve .2'de bulunan rehberlik yerine kullanılmalıdır.

- 1 Yakıt tanklarında safra suyu taşımayan gemiler için, asgari tortu tankı kapasitesi (V_1) aşağıdaki formül ile hesaplanmalıdır.

$$V_1 = K_1 CD (m^3)$$

Burada: K_1 = ana makine kullanımı için ağır yakıt arıtılan gemiler için 0.01 veya kullanımdan önce arıtmaya gerek olmayan dizel oil veya ağır yakıt kullanan gemiler için 0.005,

C = günlük yakıt sarfiyatı (metrik ton),

D = Tortunun sahile boşaltılabildiği limanlar arasındaki azami sefer süresi (gün).Kesin veri yokluğunda 30 gün değeri kullanılmalıdır.

- .2 Böyle gemiler tortu kontrolü için gemide, eşitleyici, tortu yakıcısı veya diğer kabul edilir vasıta ile donatıldığında, asgari tortu tankı kapasitesi (V_1), yukarıdaki yerine şöyle olur:

$$V_1 = \begin{array}{l} 400 \text{ gros ton ve üzeri ama } 4000 \text{ gros tondan} \\ \text{az olan gemiler için } 1 \text{ m}^3 \text{ veya } 4000 \text{ gros ton} \\ \text{ve üzeri olan gemiler için } 2 \text{ m}^3 \end{array}$$

- .3 Yakıt tanklarında safra suyu taşıyan gemiler için, asgari tortu tankı kapasitesi (V_2) şu formül ile hesaplanmalıdır:

$$V_2 = V_1 + K_2 B \text{ (m}^3\text{)}$$

Burada $V_1 =$ yukarıda .1 veya .2'de belirtilmiş tortu tankı kapasitesi

$K_2 =$ Ağır yakıt tankları için 0.01, veya Dizel oil yakıt tankları için 0.005,

$B =$ Akaryakıt taşımak için de kullanılabilen su safra tankı kapasitesi (metrik ton)

- .4 Yakıt tanklarında safra suyu taşımayan gemiler için, asgari tortu tank kapasitesi (V_1) aşağıdaki formül ile hesaplanmalıdır:

$$V_1 = K_1 CD \text{ (m}^3\text{)}$$

Burada $K_1 =$ ana makine kullanımı için ağır yakıt arıtılan gemiler için 0.015 veya kullanımdan önce arıtmaya gerek olmayan dizel oil veya ağır yakıt kullanan gemiler için 0.005,

$C =$ günlük yakıt sarfiyatı (metrik ton),

$D =$ Tortunun sahile boşaltılabildiği limanlar arasındaki azami sefer süresi (gün). Kesin veri yokluğunda 30 gün değeri kullanılmalıdır.

- .5 Tortu kontrolü için gemide, eşitleyici, tortu yakıcısı veya diğer kabul edilir vasıta ile donatılan gemiler, asgari tortu tankı kapasitesi (aşağıdaki gibi) olmalıdır:

- 5.1 Yukarıda madde 4'e uygun olarak hesaplanmış değerlerin %50'si veya

- 5.2 400 gros ton ve üzeri ama 4000 gros tondan az olan gemiler için 1 m^3 veya 4000 gros ton ve üzeri olan gemiler için 2 m^3 , hangisi daha büyükse.

8.1.2 İdare, 31 Aralık 1990'da veya bu tarihten sonra Omurgası kızağa konulmuş veya inşa durumu benzer bir safhada olan bir gemide, yukarıdaki 8.11'de zikredilen tortu tank(lar)ını kapsayan, ayrıca makine tesislerinden gelen sızıntı, akma ve artık yağlar için de kullanılabilir yeterli tank kapasitesini saptamalıdır.

Mevcut olan tesislerde bu, olabildiğince makul ve uygulanabilir biçimde göz önüne alınmalıdır.

Kural 17(2)

8.2 *Tortu tanklarının temizlenmesi ve artıkların boşaltılması*

8.2.1 Tortu tanklarının temizlenmesi ve artıkların alım tesislerin boşaltılmasını yerine getirebilecek dizayn ve inşaa yeterliliğinin belirlenmesinde İdareye yardımcı olmak için, 31 Aralık 1990'da veya bu tarihten sonra Omurgası kızağa konulmuş veya inşaa durumu benzer bir safhada olan gemilere tatbik edilecek aşağıdaki rehber hazırlanmıştır.

- .1 tortu tanklarının iç yapısı, tankların bütün parçaları kolay temizlemeye vasil olacak şekilde, göz önünde tutularak yeterli menhollerin sağlanmalıdır.
- .2 Kullanım için artırılmasına ihtiyaç duyulan ağır petrol ile çalışan gemilerdeki tortu tankları, yeterli ısıtma tertibatı veya tank içeriğini boşaltmayı ve pompalayabilmeyi kolaylaştıracak başka uygun vasıtalarla donatılmalıdır. ortak borudan başka, tortu t.3 Kural 19'da zikredilen standart boşaltım bağlantısına giden ankı boşaltım borusu ile sintine suyu boruları arasında ara bağlantılar olmamalıdır. Mamafih, elle çalışabilen kendiliğinden kapama valfleri veya eşdeğer düzenek vasıtasıyla tortu tanklardan, dibe çökmüş suların akıtılması için düzenek yapılabilir; ve
- .4 tortu tankına tank içeriğinin alım tesislerine boşaltılması için tahsis edilmiş bir pompa tedarik edilmelidir. Pompa pompalanacak sıvının vasıfları ve tank(lar)ın boyutu ve konumu ve toplam boşaltım süresi göz önünde tutularak uygun bir tipte, kapasitede ve boşaltım tazyikinde olmalıdır.

Kural 17(3)

8.3 *Tortu tanklarının borda dışı bağlantısı*

8.3.1 Tortu tanklarına ve tortu tanklarından borda tahliye çıkışlarına Kural 19'da zikredilen standart boşaltım bağlantısından başka devreleri olan gemiler, bu borulara körler konulması yoluyla Kural 17(3)'e uyabilirler.

9 Pompalama ve boru tertibatı

Kural 18(2)

9.1 *Su hattı üstü boşaltımı için boru tertibatı*

Tadil edilen

9.1.1 Kural.18(2) altında, denize boşaltım için su hattı üstündeki boru hatları aşağıdakilere varmalıdır:

1. geminin en derin safralı durumdaki su hattı üstüne yerleştirilmiş boşaltım çıkışına; veya
2. vasat boşaltım manifolduna veya, nereye yerleştirilmişse, üst güvertenin üstünde kış veya baş yükleme/boşaltım avadanlıklarına.

9.1.2 9.1.1.1'de zikredilen gemi borda tahliye çıkışları, geminin tipine ve işine göre, kendi safralı seferleri süresince azami miktarda safra taşıdığıında alt kenarı suya batmayacak şekilde yerleştirilmelidir. Aşağıdaki safralı durumlarda su hattının üzerine yerleştirilen tahliye çıkışları, bu gereklere uygun olarak kabul edilecektir.

- .1 SBT veya CBT ile donatılmamış petrol tankerlerinde, gemi hem normal kalkış safrasını hem de normal temiz safrayı aynı zamanda taşırken oluşan safralı durum
- .2 SBT veya CBT ile donatılmış petrol tankerlerinde, gemi, kural 13(3)'e göre petrol yükü tanklarında ilave safra ile birlikte, ayrılmış veya tahsis edilmiş temiz safra tanklarında safra taşırken oluşan safralı durum.

9.1.3 İdare, kalkış safralı su hattının üzerine yerleştirilmiş olan fakat en derin safralı durumda su hattının üzerinde olamayan, geminin borda tahliye çıkışlarına varan boru tertibatını, eğer bu tertibat 1 Ocak 1981'den önce yapılmışsa kabul edebilir.

9.1.4 Kural 18(2), safra suyunun tahliyesi için 9.1.1.2'de zikredilen avadanlığın kullanımına engel olmamasına rağmen, bu avadanlığın kullanımı istenmemektedir, ve gemilerin ya 9.1.1.1'de zikredildiği gibi geminin ya borda tahliye çıkışları yada Kural 18(6)(e)'de zikredildiği gibi kısmi akış düzenekleri ile donatılması şiddetle tavsiye edilmektedir.

**Kural 18(4)(b)
Tadil edilen**

9.2 *Küçük çaplı boru*

9.2.1 Kural 18(4)(b)'nin uygulanma maksadı için küçük çaplı borunun kesit alanı,

1. Yeni petrol tankerleri veya küçük çaplı boru ile henüz donatılmamış mevcut petrol tankerleri için ana yük tahliye devresinin %10'unu; veya
2. Bu tür bir devre ile daha önceden donatılmış olan mevcut petrol tankerleri için ana yük tahliye devresinin %25'ini aşmamalıdır.

(Karar A.446 (XI) de bulunan gözden geçirilmiş COW şartnamesinin paragraf 4.4.5'ine bakınız)

Kural 18(4)(b)

9.3 *Küçük çaplı borunun manifold valfine bağlanması*

9.3.1 Sahile tahliye için küçük çaplı boru ile ilgili 'dışından bağlantı' ifadesi, yük boşaltılmış olduğunda hem iskele hem de sancak taraftaki valfler dahil olmak üzere tanker güvertesindeki manifold valflerinin akış yönü tarafındaki bağlantılar olduğu anlamında yorumlanmalıdır.

Bu düzenek, ana yük devrelerinde olduğu gibi aynı bağlantılar sayesinde tanker manifold valflerinin kapanmasıyla yük devresinden

* bak IMO yayın satışı IMO-617E.

geriye geri gelen akıntıların sahile pompalanmasına müsaade eder.(Zeyil 4 gösterilen taslağa bakınız).*

Kural.
18(6)(e)(ii)
tadil edilen

9.4 *Kısmi akış sistemi şartnamesi*

9.4.1 Zeyil 5'te gösterilen Kural 18(6)(e)(ii)'de zikredilen Gemiden Denize Tahliyelerin Kontrolü İçin Kısmi Akış Sistemi'nin Tasarımı, Kurulması ve İşletimi için Şartname.†

10 Sondaj ve Diğer Platformlar İçin Gereklilikler

Kural. 21
2(3)(b)(ii)

10.1 *MARPOL 73/78'in uygulanması*

10.1.1 Maden kaynakların araştırmak ve işlemekle meşgul açık deniz platformları ile ilişkili dört tahliye sınıfı vardır, bunlar:

1. makine mahalleri tahliyesi;
2. açık deniz işleri tahliyesi;
3. Üretim suyu tahliyesi;
4. değiştirme suyu tahliyesi.

Sadece makine mahalleri tahliyesi MARPOL 73/78'e tâbidir.(Zeyil 6'da gösterilen diyagrama bakınız).‡

10.1.2 Bir petrol tankeri, Birleştirilmiş İzahatlar 4.6.1'de zikredildiği gibi bir yüzer depolama ünitesi(FSU) veya yüzen üretim deposu (FPSO) ve açıkta tahliye tesisi olarak kullanıldığında Kural 21'in tahliye gerekleri maksadına için 'diğer platform' olarak kabul edilir.

11 Tank boyutlarının sınırlandırılması ve hasarlı denge

Kural.22(1)(b)

11.1 *Karina hasarı varsayımları*

11.1.1 Hem petrol sızıntısı hem de hasarlı denge hesaplama maksadı için, kural.22(1)(b)'de belirtildiği gibi geminin ön kısmındaki Karina hasarı için değerler uygulandığında, baş dikmeden 0.3L kadar mesafe hasar uzanımının en arka noktası olmalıdır.

Kural. 23

11.2 *Birleşik taşıyıcılar için farazi petrol sızıntısı*

11.2.1 Birleşik taşıyıcılar için farazi Petrolün dışarı akışının hesaplanması maksadı için:

- .1 Bir yük tankının hacmi ambar ağzının yapısı nasıl olursa olsun ambar ağzı mezarnasının üstüne kadar ambar ağzını içermelidir, fakat ambar kapağının hacmini kapsamayabilir,ve

* bak, birleştirilmiş izahatlar zeyil 4

† bak, birleştirilmiş izahatlar zeyil 5

‡ bak, birleştirilmiş izahatlar zeyil 6

- .2 Kalıp hatlarının hacim ölçümü için iç yapıların hacminde hiçbir eksiltme yapılmamalıdır.

Kural 23(1)(b) 11.3 *Farazi Petrolün dışarı akışının hesabı*
11.3.1 Bir asma tankın uzunluğu boyunca b_j genişliğinin sabit olmadığı durumda, tanktaki en küçük b_j değeri O_C ve O_S petrolünün farazi akışının değerlendirilmesi maksadıyla kullanılmalıdır.

Kural.25(1) 11.4 *Çalışma su çekimi*
11.4.1 'Herhangi bir Çalışma su çekimi kısmi veya tam yük koşullarını yansıtır' ifadesine ilişkin olarak, gereken bilgi geminin istenen çalışması beklenen şartlarının aynısı veya benzeri koşullar altındaki hasarlı dengesini değerlendirilebilmesini sağlamalıdır.

Kural 25(2) 11.5 *Emme kuyuları*
11.5.1 Kural 25(2) altında varsayılan hasarın büyüklüğünün belirlenmesi amacıyla, alanda aşırı olmayan ve asgari bir mesafeye kadar tankın altında olan ve hiçbir şekilde çift dibin tankın yüksekliğinin yarısından yukarı uzanmayan emme kuyuları, ihmal edilebilir.

Kural 25A(2) 11A Hasarsız Denge

11A.1 Gemi her bir tank için, düşey hacim momentine ek olarak 0° meyilde serbest yüzey atalet momentinin en büyük bileşke toplamına karşılık gelene kadar tüm yük tankları doldurularak yüklenmelidir.yük yoğunluğu, tam kalkış müstehlikleri ve toplam safra suyu kapasitesinin %1'i ile farz edilerek, KM'in en küçük değerindeki yük dedveytine karşılık gelmelidir.Tüm safra tanklarında azami serbest yüzey momenti varsayılmalıdır.GM₀'in hesaplanması amacıyla sıvı serbest yüzey düzeltmeleri uygun dik serbest yüzey atalet momentini esas almalıdır. Doğrultma kolu eğrisi sıvı aktarma momentleri temelinde doğrulanabilir

12 Petrol Kirliliği Gemi Acil Planı

Kural 26(1) 12.1 *Yeni gemilerin tanımı*
12.1.1 Kural.26(1)'in son cümlesinde zikredilen 'inşa edilmiş gemi' ifadesi 'teslim edilmiş gemi' manasında alınmalıdır.

12.2 *Petrol kirliliği acil planı gereklerinin uygulanması için eşdeğer hükümler*

12.2.1 Sahil Devletince konulan usullere göre onaylı, müşterek bir petrol kirliliği acil planı olan, deniz yatağı maden kaynaklarını araştırmak, işlemekle ve buna müteallik açık deniz işleriyle meşgul herhangi bir sabit veya yüzer sondaj platformu veya diğer açık deniz tesisinin, kural 26'ya uyduğu kabul edilecektir.

Ek I'in Birleştirilmiş İzahatlarına Zeyiller

Zeyil 1

150 m uzunluğun altındaki ayrılmış safralı tankerler için tavsiye edilen su çekimleri hakkında İdarelere rehber

Giriş

1 150 m uzunluğun altındaki ayrılmış safralı tankerler için tavsiye edilen su çekimleri hakkında İdarelere rehber olarak üç formül beyan edilmiştir.

2 formüller hem nazari araştırma hem de tankerlerdeki pervane görünmesi, titreşim, vuruntu, hız kaybı, yalpa, havuzlama ve diğer maddeler ile ilişkili değişken dereceleri yansıtan farklı hallerin fiili tatbikat ve sörveylere dayanmaktadır. Ek olarak, farz edilen deniz koşullarına dair kesin bilgileri içermektedir.

3 Yapılmakta olan işin doğası itibarıyla, daha küçük tankerlerin düzeneklerindeki geniş değişiklik, ve her geminin rüzgar ve deniz durumlarına kendine özgü hassasiyeti, sebebiyle, basit bir formül tavsiye etmek için dayanak bulunamamıştır.

Uyarı

4 Sunulan bilginin İdareler için genel bir rehber olarak kullanılmasına dikkat edilmelidir. Özel bir geminin kendine özgü işletme gereklilikleri hakkında, tankerin güvenli işletme için yeterli safra kapasitesine sahip olduğu konusunda İdare tatmin edilmelidir. Her halükarda denge bağımsız olarak teftiş edilmelidir.

5 *A Formülü*

$$1 \text{ ortalama su çekimi (m)} = 0.2000 + 0.032L$$

$$2 \text{ azami trim} = (0.024 - 6 \times 10^{-5}L) L$$

6 Bu ifadeler uzunlukları 50-150 m arasında değişen 26 tankerin çalışmalarından çıkarılmıştır. Su çekimleri, bazı vakalarda, geminin trim ve stabilite kitaplarından ve safralı kalkış durumu temsillerinden özetlenmiştir. Safralı durumlar, 5 Bofor'a kadar, 5 dahil, olan havalardaki seyir koşullarını temsil eder.

Ek 1'in birleştirilmiş izahatları

7 *B Formülü*

- .1 Baştaki asgari su çekimi (m) = $0.700 + 0.0170 L$
.2 Kıç taraftaki asgari su çekimi (m) = $2.300 + 0.030 L$
veya
.3 Asgari ortalama su çekimi (m) = $1.550 + 0.023 L$
.4 Azami trim = $1.600 + 0.013 L$

8 Bu ifadeler, nazari araştırma, model ve tam ölçek testlerine dayanan incelemelerden elde edilmiştir. Bu formüller bir Deniz 6'ya dayanmaktadır.(Uluslararası deniz ölçeği)

9 *C Formülü*

- .1 asgari kıç su çekimi (m) = $2.0000 + 0.0275 L$
.2 asgari baş su çekimi = $0.5000 + 0.0225 L$

10 Bu ifadeler, daha uzun gemilerde, arttırılmış belli su çekimleri için, pervane görünmesinin ve vuruntunun önlenmesini destek sağlar.

Zeyil 2

13E kuralının birleştirilmiş izahatları için geçici tavsiye

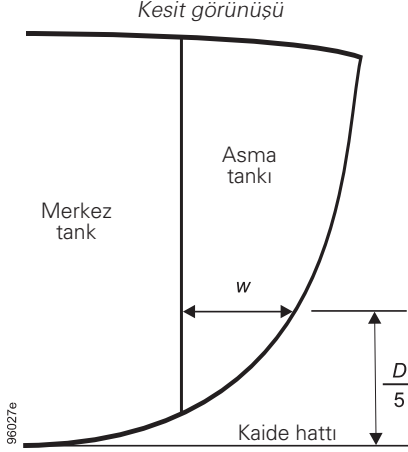
1 MARPOL 73/78 Ek 1 13E(4) Kuralı asgari 2 metre genişliğindeki asma tanklarının ölçümü ve belirgin sintine bölgesinin olmadığı geminin sonlarındaki tanklar bakımından asgari dikey derinliği 2 m veya $B/15$ olanların ölçümü burada verildiği gibi yorumlanmalıdır. Sintine bölgesinin açıkça tanımlandığı geminin vasat gövdesine paralel tankların ölçümlerinde bir zorluk yoktur. Kural ölçülerin nasıl alınması gerektiğini açıklamaz.

2 Asma tanklarının asgari genişliği, her durumda $D/5$ 'in vasat sintine üst dönümlerinin üzerinde olduğu varsayımı altında (bak şekil 1), iki metre genişlikte çatışma korumasının uygulanması gerekenin üzerinde makul bir seviye oluşturan kaide hattının üzerinde $D/5$ yüksekliğinde ölçülmelidir. Çift dip tanklarının asgari yüksekliği, kaide hattının üstündeki yatay bir $D/5$ hattı ile kaplamanın arakesitinden içeri doğru ölçülen $D/5$ düşey bir düzleminde ölçülmelidir (bak şekil 1).

3 Kendi uzunluğu boyunca asgari 2 metrelik bir genişliğe sahip olmayan bir asma tankı için PAC değeri sıfır olabilir; asgari genişliği 2 metreyi aşan tankın bu kısmına bir değer verilmemelidir. Kendi uzunluğu dahilinde herhangi bir yerde asgari derinlik gereklilerini karşılamayan kısımlarda herhangi bir çift dip tankına PAS'nin değerlendirilmesinde bir değer verilmemelidir. Bununla birlikte, eğer, çift dip üzerindeki yük tankı dibinin çıkıntılı ölçüleri, tümüyle çift dip tanklarının bölgesi içinde veya asgari yükseklik gereğini karşılayan ve yan perdeleri yukarıdaki yük tanklarını sınırlayan dikey ya da dikeyden 45 dereceden az meyilli olan mahallerde kalırsa, yük tankı dibinin çıkıntılılarıyla tanımlanan çift dip tankının bu kısmına değer verilebilir. Çift dibin üzerindeki asma tankları ayrılmış sahra tankları veya boş aralıklar olan benzer durumlar için, benzer bir değer de verilebilir. Bununla birlikte, ayrı ayrı dikey veya yatay korumaların kural 13E'de açıklanan asgari mesafelere uyduğu yerlerde, ilk durumda PAS değeri için ve ikinci durumda PAC değeri için verilmiş olan değerlere mani olmaz.

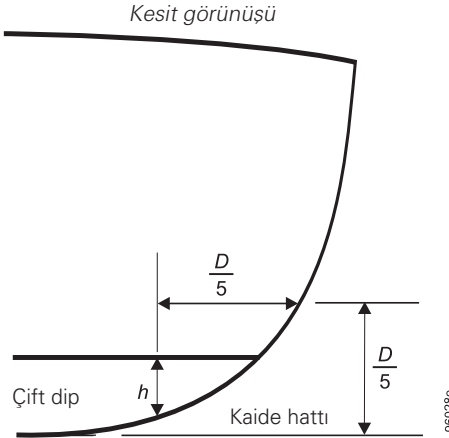
4 Çıkıntılı boyutlar şekil 3 ile 8 arasındaki örneklerde gösterildiği gibi kullanılmalıdır. Şekil 7 ve 8 eğimli tank tavanlı çift dip tankları için PA_c 'nin hesaplanması için gerekli olan yüksekliğin ölçümünü temsil etmektedir. Şekil 9 ve 10 ise bir çift dip tankının tamamı veya bir kısmı için PA_g 'nin hesaplanmasında bir değer verildiği durumları göstermektedir.

Şekil 1 – Geminin iki ucunda asma tankların asgari genişliğinin ölçüleri



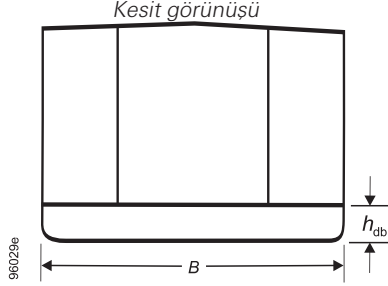
PA_c 'nin hesaplanmasında kullanılacak tank için w, tank içi boyunca en az 2 m olacaktır

Şekil 2 – Geminin iki ucunda asma tankların asgari yüksekliğinin ölçüleri



PA_s 'nin hesaplanmasında kullanılacak tank için h, tank içi boyunca en az 2 m veya $\frac{B}{15}$, hangisi küçükse, olacaktır

Şekil 3 - Vasattaki çift dip tankı için PA_C ve PA_S 'nin hesabı



tank içi boyunca eğer h_{db} en az 2 metre veya $\frac{B}{15}$ ise, hangisi küçükse

$$PA_C = h_{db} \times \text{çift dip tankı uzunluğu} \times 2$$

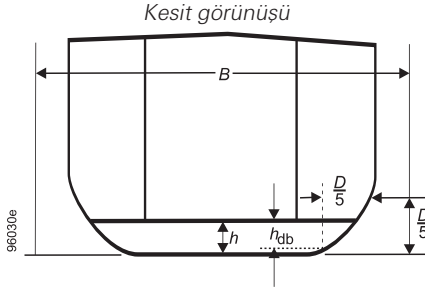
$$PA_S = B \times \text{çift dip tankı uzunluğu}$$

Eğer h_{db} 2 metreden küçük veya $\frac{B}{15}$ ise, hangisi küçükse

$$PA_C = h_{db} \times \text{çift dip tankı uzunluğu} \times 2$$

$$PA_S = 0$$

Şekil 4 - Vasattaki çift dip tankı için PA_C ve PA_S 'nin hesabı



tank içi boyunca eğer h_{db} en az 2 metre veya $\frac{B}{15}$ ise, hangisi küçükse

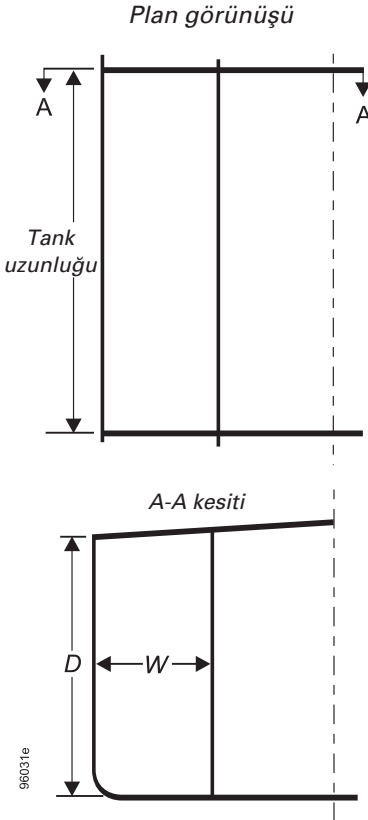
$$PA_C = h_{db} \times \text{çift dip tankı uzunluğu} \times 2$$

$$PA_S = B \times \text{çift dip tankı uzunluğu}$$

Eğer h_{db} 2 metreden küçük veya $\frac{B}{15}$ ise, hangisi küçükse

$$PA_C = h_{db} \times \text{çift dip tankı uzunluğu} \times 2$$

$$PA_S = 0$$

Şekil 5 - Vasattaki çift dip tankı için PA_C ve PA_S 'nin hesabıEğer W 2 metre veya daha büyükse

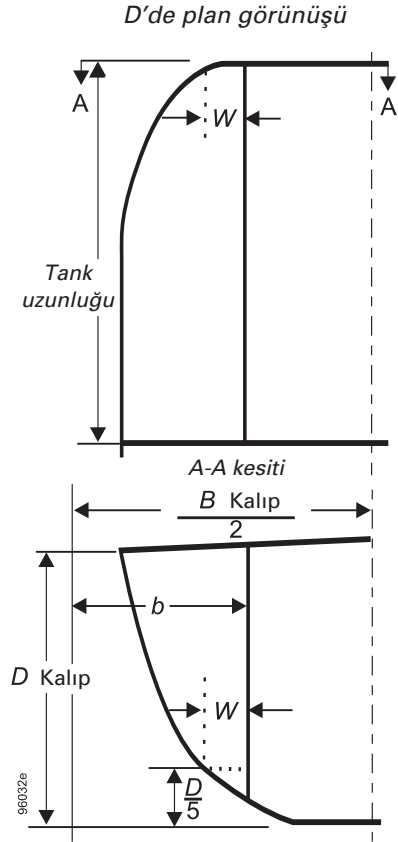
$$PA_C = D \times \text{tank uzunluğu} \times 2^*$$

$$PA_S = W \times \text{tank uzunluğu} \times 2^*$$

Eğer W 2 metreden küçükse,

$$PA_C = 0$$

$$PA_S = W \times \text{tank uzunluğu} \times 2^*$$

Şekil 6 - Geminin iki ucunda asma tankları için PA_C ve PA_S 'nin hesabıEğer w 2 metre veya daha büyükse

$$PA_C = D \times \text{tank uzunluğu} \times 2^*$$

$$PA_S = b \times \text{tank uzunluğu} \times 2^*$$

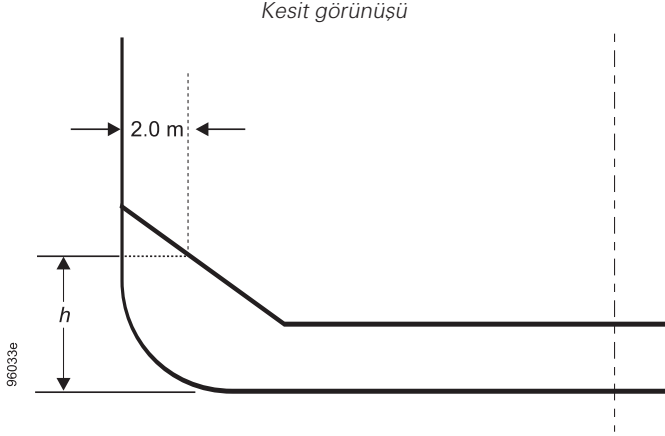
Eğer W 2 metreden küçükse,

$$PA_C = 0$$

$$PA_S = b \times \text{tank uzunluğu} \times 2^*$$

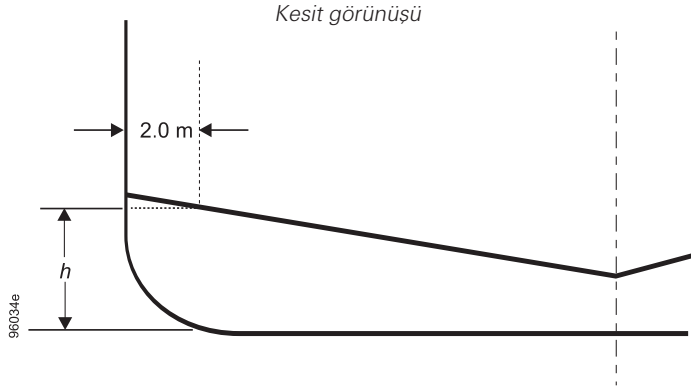
* İskele ve sancağa eklenecek

Şekil 7 – Tavanı meyilli çift dip tankının (1) PA_C hesabı için h ölçüsü



$$PA_C = h \times \text{çift dip tankı uzunluğu} \times 2^*$$

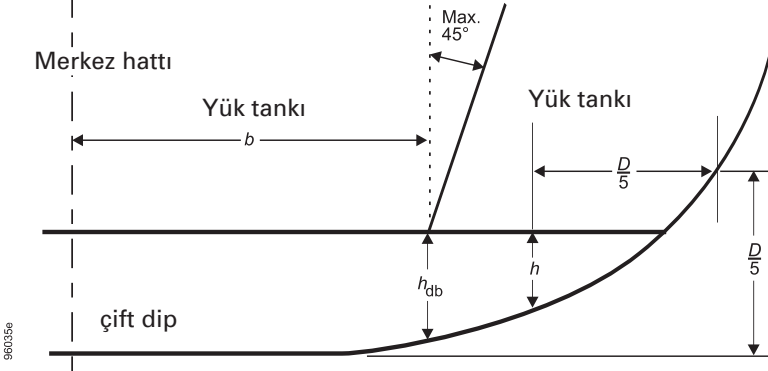
Şekil 8 – Tavanı meyilli çift dip tankının (2) PA_C hesabı için h ölçüsü



$$PA_C = h \times \text{çift dip tankı uzunluğu} \times 2^*$$

* İskele ve Sancağa eklenecek.

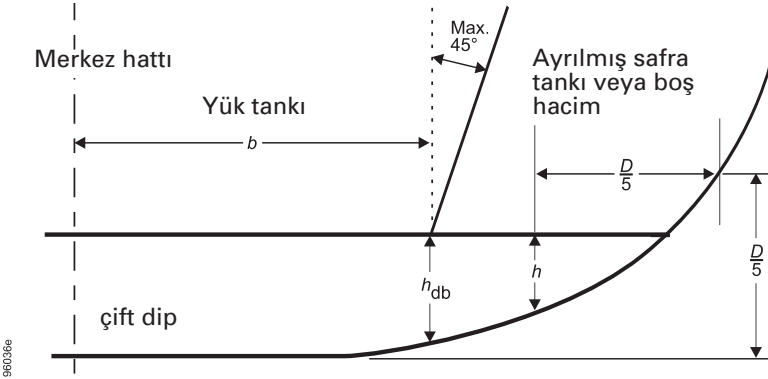
Şekil 9 - Sintine bölgesi dönümü açıkça belli olmayan çift dip tankları için PA_s hesabı; asma tankı yük tankı olduğunda



Tankın herhangi bir yerinde eğer h 2 metreden veya $\frac{B}{15}$ 'ten küçükse fakat $2b$ genişliği içinde tank içi boyunca h en az 2 metre veya $\frac{B}{15}$ ise, hangisi küçükse; sonra:

$$PA_s = 2b \times \text{yük tankı boyu}$$

Şekil 10 - Sintine bölgesi dönümü açıkça belli olmayan çift dip tankları için PA_s hesabı; asma tankı ayrılmış sahra tankı veya boş hacim olduğunda



Tankın herhangi bir yerinde eğer h 2 metreden veya $\frac{B}{15}$ 'ten küçükse fakat $2b$ genişliği içinde tank içi boyunca h en az 2 metre veya $\frac{B}{15}$ ise, hangisi küçükse; sonra:

$$PA_s = B \times \text{yük tankı boyu}$$

Zeyil 3

Petrolün kimyasal madde tankeriyle taşınması ile ilgili eşdeğer hükümler*

1. MARPOL 73/78 Ek 1'in 1(4) kuralı , MARPOL 73/78 Ek 1'in hükümlerine tâbi bir yük bir kimyasal madde tankerinin yük bölümünde taşınıyorsa bu yüke yine MARPOL 73/78 Ek 1'in uygun hükümlerinin uygulanacağını belirtir. Böyle şartların uygulanabilme amacı için , bir kimyasal tanker, petrol taşıırken eğer kural 15(2) ve 15(3)(b)'nin şartlarına uymak imkansız ise, Ek 1 kural 3'e göre aşağıdaki eşdeğer hükümlere uymaktadır.
2. Bir kimyasal tanker, Dökme halde Tehlikeli Kimyasallar Taşıyan Gemilerin İnşa ve Teçhizat Kodu hükümlerine göre tanzim edilen geçerli bir Uygunluk Belgesi bulundurmaktadır.
3. Bir kimyasal madde tankeri yük tankı alanında aşağıdaki teçhizat ile donatılacaktır.

- .1 Ek 1'in kapsamındaki tüm ürünlere uygunluğu kanıtlanmış, aşağıdaki tabloda gösterildiği gibi asgari kapasitede, 16(6) kuralın şartlarına uygun olarak petrol içeriği 100 ppm'den az atık su üretme kapasiteli yağlı-su ayırma cihazı.

Dedveyt ton	Ayırma cihazının kapasitesi (m ³ /h)
2000'den az	5
2.000'den fazla ama 5.000'den az	7,5
5.000'den fazla ama 10.000'den az	10
10.000 ve üzeri	Dedveyt/1000

- .2 Ayırıcı teçhizatın kapasitesini geçmeyen kapasiteye sahip, petrol içeren sıvıyı yağlı-su ayırma cihazı içinden borda dışına boşaltmak için tesis edilmiş sabit nakil pompası.
- .3 Ayrılmış petrol için ve bu petrolü alım tesislerine boşaltmak için vasıtalara sahip yeterli kapasiteli tutma tankı. Tank kapasitesi en az, Zehirli Sıvı Maddelerin Tahliyesi Usul ve Tertibatları İçin Standartlar'ın A zeylinde belirtilen yöntemler kullanılarak belirlenen, tahliye işleminden sonra yük tanklarında kalan toplam tortu miktarına eşit olacaktır; ve
- .4 Tank yıkamalarını toplamak için bir toplama tankı. Herhangi bir yük tankı toplama tankı olarak tayin edilebilir.

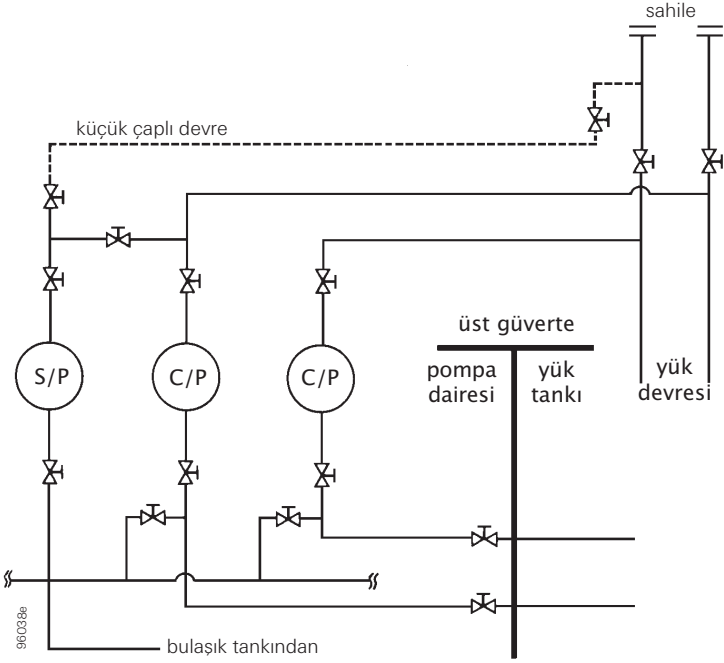
* Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından MEPC.51(32) karar ile kabul edilen kural 16 üzerinde yapılan 1992 düzeltmeleri, bu zeylin 3. ve 4. paragraflarını bazı içeriklerini uygulamada geçersiz kılmıştır. Kural 16(6)'ya uygun olarak 100 ppm cihazına sadece 6 Temmuz 1998 e kadar müsaade edilmiştir. Dolayısıyla Bu zeyil MEPC tarafından gelecekte yapılabilecek değişikliklere açıktır.

Ek 1'in Birleştirilmiş İzahatlarına Zeyil

4. 3.1 paragrafında kastedilen cihaza A.393(X) kararına göre onaylanmış tipte olacaktır.
5. yağlı-su ayırma cihazından sıvıyı borda dışına boşaltmak için çıkış, en derin yüklü koşulda su seviyesinin üzerinde olacaktır

Zeyil 4

Küçük çaplı devrenin manifold valfına bağlanması



Zeyil 5

Borda dışına boşaltımın kontrolü için kısmi akış sisteminin dizaynı, tesisi ve çalıştırılması için özellikler

1 Amaç

1.1 Bu özellikler amacı, 1978 Protokolü ile (MARPOL 73/78) Değiştirilmiş Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi hakkında 1973 Uluslararası Sözleşmenin Ek I, Kural 18(6)(e)'inde adı geçen kısmi akış sistemi için özel dizayn ölçütleri ve tesis ve işletim gerekleri sağlamaktır.

2 Uygulama

2.1 Mevcut petrol tankerleri, MARPOL73/78 Ek 1'in 18(6)(e) kuralı gereğine göre, akışın bir kısmının sabit bir boru devresi içinden üst güvertede kolay ulaşılabilen yada daha yukarıda boşaltım işlemi sırasında gözle izlenebileceği bir yere gönderilmesi ve tertibatların İdare tarafından belirlenen ve en az bu şartların bütün hükümlerini içeren gerekliliklere uygun olması şartıyla, kirli safra sularını ve yağlı-kirlenmiş suyu su hattı altında bulunan yük tankı bölgelerinden basabilirler.

2.2 Kısmi akış kavramı, borda dışı akışın numune olan kısmi akışın gözlenmesinin bütün akış sisteminin gözlenmesine denk olduğu prensibine dayanır. Bu vasıflar kısmi akış sisteminin dizayn, tesis ve işletiminin ayrıntılarını verir.

3 Genel Hükümler

3.1 Kısmi akış sistemi olağan çalışma şartları altında borda dışı akışın gözle görülebilmesi için gerekli bir numuneyi fiilen sağlayabilecek şekilde yerleştirilecektir.

3.2 Kısmi akış sistemi birçok açıdan petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemi için numune alma sistemine benzer ama bu tür bir sistemden veya İdare tarafından onaylanan eşdeğer bir tertibattan farklı pompalama ve devre tertibatına sahiptir.

3.3 Kısmi akış sisteminin göstergesi üst güvertede yada daha yukarıda, İdare tarafından kabul edilmiş, muhafazalı ve kolayca erişilebilen bir yere konulacaktır. (örn: pompa dairesine giriş). Boşaltım kontrol yeri ile kısmi akış göstergesinin yeri arasındaki etkili iletişime önem verilmelidir.

3.4 Numuneler borda dışına boşaltım devresinin uygun bölümlerinden alınacak ve sabit bir boru devresi içinden gözetleme tertibatına geçirilecektir.

3.5 Kısmi akış sistemi aşağıdaki parçaları içerecektir:

- .1 numune sondaları

- .2 numune su boru sistemi
 - .3 numune besleme pompası(ları)
 - .4 gösterge tertibatı
 - .5 numune boşaltım tertibatları; ve, numune borusunun çapına bağlı olarak.
 - .6 durulama tertibatı
- 3.6 Kısmi akış sistemi uygun güvenlik şartlarına uyacaktır.

4 Sistem Tertibatı

4.1 Numune alma noktaları

4.1.1 Numune alma noktası yeri

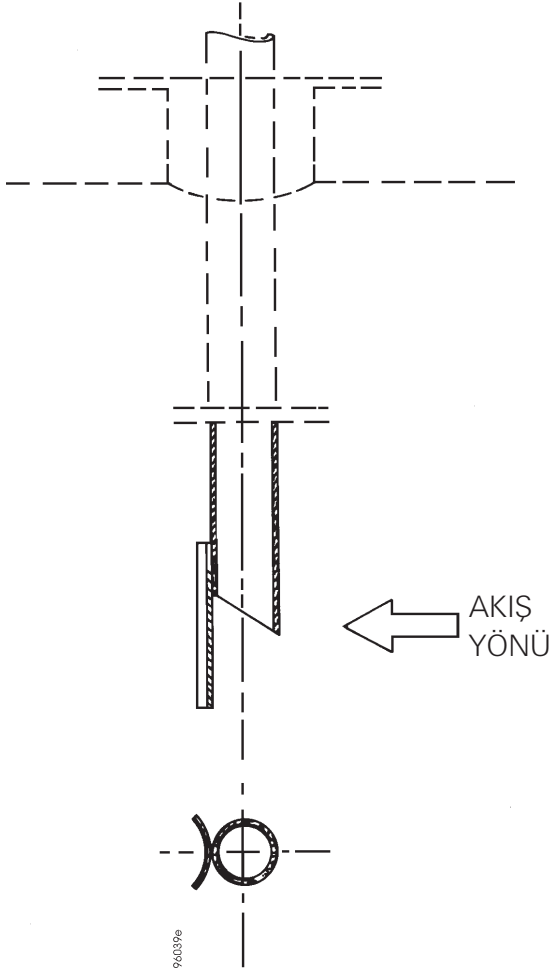
- .1 Numune alma noktaları, çalışma boşaltımları için kullanılan, su hattının altındaki çıkışların içinden geçerek boşaltılan akışkandan uygun numuneler alınabilecek şekilde yerleştirilecektir.
- .2 numune alma noktaları mümkün olduğunca normalde türbülanslı akışın rastlandığı boru kısımlarına yerleştirilecektir.
- .3 numune alma noktaları mümkün olduğunca boşaltım borularının dikey bölümlerinde ulaşılabilen yerlere kurulacaktır.

4.1.2 Numune Alma Sondaları:

- .1 Numune alma sondaları borunun içine boru çapının yaklaşık dörtte biri kadar mesafe ile girecek şekilde düzenlenecektir.
- .2 Numune alma sondaları temizlik için kolayca sökülebilecek şekilde tertiplenecektir.
- .3 Sondanın yük devresine bağlandığı durum hariç, kısmi akış sistemi her bir sondaya bitişik birer durdurma valfine sahip olmalıdır, numune devresinde, bir seriye iki durdurma valfi yerleştirilebilir.
- .4 Numune alma sondaları paslanmaya dayanıklı ve petrole dayanıklı maddeden yeterli dayanıklılıkta, uygun biçimde bağlanmış ve desteklenmiş olmalıdır.
- .5 Numune alma sondaları, parçacık pislikler tarafından tıkanmayacak ve numune sondasının ucunda yüksek hidrodinamik basınçlar oluşturmayacak bir şekle sahip olmalıdır. Şekil 1, numune alma sondasının uygun bir şeklinin bir örneğidir.
- .6 Numune alma sondaları, numune borularıyla aynı itibari çapa sahip olacaktır.

4.2 Numune Boruları

- .1 Numune boruları, numune noktaları ve gözetleme tertibatı arasında mümkün olduğu kadar düz bir biçimde düzenlenecektir. Çöken petrolün ya da tortunun toplanabileceği cepler ve keskin dirseklerden kaçınılmalıdır.
- .2 Numune boruları, numune suyun 20 sn içinde gözetleme tertibatına taşınacağı şekilde düzenlenecektir. Borulardaki akış hızı 2 m/s'den az olmamalıdır.



Şekil 1 - Kısmi akış gösterge sistemi için numune sondaları

- .3 Boruların çapı, eğer sabit durulama tertibatı sağlanmamışsa 40 mm'den az eğer paragrafta 4.4 ayrıntılı olarak açıklandığı gibi basınçlı durulama tertibatı kurulmuşsa 25 mm'den az olmayacaktır.
- .4 Numune boruları paslanmaya dayanıklı ve petrole dayanıklı maddeden, yeterli dayanıklılıkta, uygun biçimde bağlanmış ve desteklenmiş olmalıdır.
- .5 Birçok numune noktasının kurulduğu yerde borular numune besleme pompasının emme tarafında bulunan bir valf sandığına bağlanacaktır.

4.3 Numune besleme pompası

- .1 Numune besleme pompasının kapasitesi , numune suyun akış hızının 4.2.2. ye uymasını sağlamaya uygun olacaktır.

4.4 Durulama tertibatı

- .1 Eğer numune borularının çapı 40 mm'den az ise, numune borularının durulanması için basınçlı tatlı su yada deniz suyu boru sisteminden sabit bir bağlantı kurulacaktır.

4.5 Gözetleme tertibatı

- .1 Gözetleme tertibatı kontrol penceresi olan bir gözetleme odasından ibaret olacaktır. Oda, numune suyunun akışının en az 200 mm mesafeden açıkça görülebilmelerini sağlayacak ölçüye sahip olmalıdır. İdare eşdeğer tertibatları onaylayabilir.
- .2 Gösterge tertibatı, odada bulunan göstergeye düzgün bir akış sağlamak için numune akışın gösterge çemberinden dolanmasını sağlamak amacıyla, valfler ve borular içermelidir.
- .3 Gözetleme tertibatı kolayca açılır ve temizlenir olarak dizayn edilecektir.
- .4 Gözetleme odasının içi, numune suyundaki herhangi bir kalite değişiminin gözlemlenmesini sağlayacak şekilde renklendirilmiş arka duvar dışında beyaz renkte olacaktır.
- .5 Gözetleme odasının alt kısmı, numune suyunun toplanması için bir huni gibi şekillendirilecektir.
- .6 Suyun bir numunesinin gözetleme çemberinden bağımsız olarak incelenmesini sağlamak üzere numune almak için bir test musluğu konulacaktır.
- .7 Gözetleme tertibatı, numune suyun gözle incelenmesini sağlamak için yeterli biçimde ışıklandırılacaktır.

4.6 Numune boşaltım tertibatı

- .1 Gözetleme odasını terk eden numune suyu, yeterli çaptaki sabit borular içinden deniz yada bulaşık tankına yönlendirilecektir.

5 Çalıştırma

- 5.1 Kirli safra suyunun yada yük tank alanından gelen diğer petrole kirlenmiş suyun su hattı altındaki çıkışlardan boşaltımı gerçekleşirken, kısmi akış sistemi ilgili boşaltım çıkışlarından her zaman numune suyu sağlayacaktır.
- 5.2 Numune suyu, petrol kirliliği ihtimalinin en büyük olduğu zamanlardaki boşaltım işlemi sırasında özellikle incelenmelidir. Akışın içinde petrol izi görünür olmaya başlayınca ve petrol içeriği ölçerin petrol içeriğinin kabul edilebilir sınırları aştığını gösterince boşaltım durdurulacaktır.

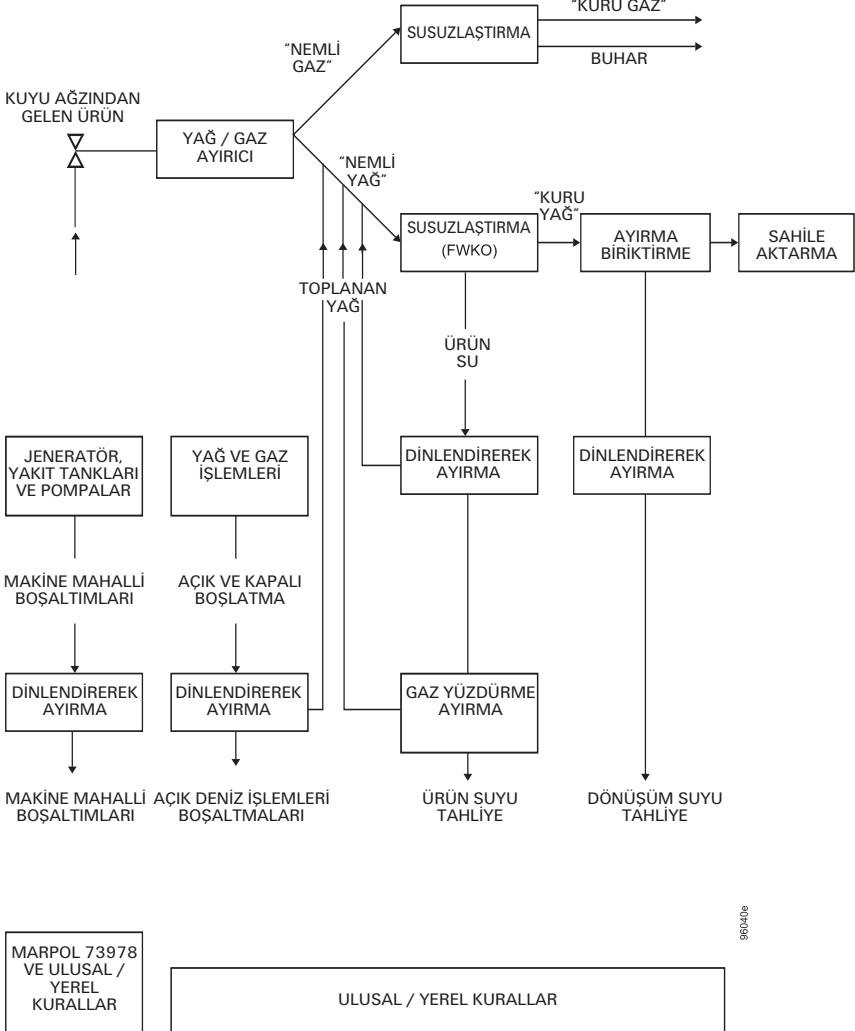
Ek 1'in Birleştirilmiş İzahatlarına Zeyil

5.3 Durulama tertibatı konulmuş sistemlerde, kirlenme gözlemlendikten sonra numune alım boruları durulanmalıdır, ayrıca , numune alım borularının her kullanım faslasından sonra durulanması tavsiye edilir.

5.4 Geminin yük ve safra elleçleme Rehberleri ve uygulanabilir olduğu yerlerde ham petrol yıkama sistemi veya ayrılmış temiz safra tankları işlemleri için gerekli olan Rehberler kısmi akış sisteminin safra boşaltımı ve bulaşık tankı süzdürme işlemleri ile birlikte nasıl kullanılacağını açıkça tarif edecektir.

Zeyil 6

Açık deniz Platform tahliyesi



Zeyil 7

MARPOL 73/78 Ek 1'in 13F(5) kuralı altında petrol tankerlerinin dizaynı ve inşası için alternatif yöntemlerin onayı için geçici Rehberler

Önsöz

- 1 Burada "Rehberler" olarak kastedilen Geçici Rehberlerin amacı, MARPOL73/78 Ek 1'in 13F(5) kuralı altında petrol tankerlerinin dizaynı ve inşası için alternatif yöntemlerin değerlendirilmesi ve onaylanması için uluslararası bir standart belirlemektir.
- 2 Rehberlerin temel felsefesi, çatışma yada oturma halinde alternatif tanker dizaynının petrol sızıntı yeteneğini hesaplanmış kirlilik önleme indeksine dayanarak Kural 13F(3)'e uyan referans çift-cidar dizaynlarınıniki ile karşılaştırmaktır.
- 3 Kural 13F(3)'e uyan çift cidarlı tankerlerin petrol sızıntı yetenekleri değişik olabilir. Yük tanklarının boyun alt kısımlarının iç cidarın delinmesi halinde petrol sızıntısı üzerinde büyük tesiri vardır. Referans seçilen çift-cidar dizaynları uygun bir petrol sızıntı performansı sergilerler.
- 4 Petrol sızıntısının hesaplanması, olasılık yöntembilimleri ve müsait en uygun tanker kaza hasar istatistiklerine dayanır. Rehberlerin yeniden değerlendirilmesi, tanker kaza hasarı hakkında daha fazla bilginin müsait hale geldiği ve bu Rehberlerin uygulanması ile ilgili daha fazla tecrübe kazanıldığı zaman uygun olabilir.
- 5 Med cezirin karaya oturmuş bir petrol tankerinden petrol sızıntısı üzerinde kötü bir etkisi olacaktır ve Rehberler bunu hesaba katar. Kısım 5'te açıklanan med cezir değerleri, karaya oturma durumunda med cezir değişimlerinin petrol sızıntısı üzerindeki etkisini tanımlamak üzere seçilmiş gerçeğe uygun ortalama med cezir değerlerini temsil eder.

1 Genel

1.1 MARPOL 73/78 Ek 1'in 13F kuralı 6 Temmuz 1993'te veya daha sonra mukavelesi yapılmış olan 600 ve üzeri dedveyt tonluk yeni tankerler için inşa gereklerini tanımlar. Kuralın paragraf (3)'ü 5000 ve üzeri dedveyt tonluk tankerlerin çift cidar ile donatılmasını gerektirir. Çeşitli ayrıntılı gerekler ve kabul edilebilen istisnalar kuralda verilmıştır.

Kuralın (5) nolu paragrafı diğer dizaynların, Teşkilat tarafından geliştirilen Rehberlere dayanan MEPC tarafından prensipte onaylanması ve karaya oturma yada çatışma durumunda petrol kirlenmesine karşı en az aynı seviyede koruma sunması durumunda çift-cidara alternatif olarak kabul edilebileceklerini belirtir.

1.2 Bu Rehberler MARPOL73/78 Ek 1'in 13F Kuralının (5) nolu paragrafında belirtilen karaya oturma yada çatışma durumunda petrol sızıntısının önlenmesi hususu göz

alınarak 5000 ve üzeri dedveyt tonluk alternatif petrol tanker dizaynlarının onaylanabilirliğini tayin etmek için kullanılmalıdır.

1.3 Kural 13F(3) veya (4)'ün şartlarını sağlamayan herhangi bir petrol tankerinin alternatif dizaynı için bu Rehberlerin 4'ten 6'ya kadar olan kısımlarında belirtildiği şekilde petrol yükü sızıntı önleme yeteneği üzerinde bir çalışma yapılmalıdır.

1.4 Bu çalışma ,onay sadece sınırlı sayıda gemi ölçüsü için istenmiyorsa, en az dört farklı gemi ölçüsünde olmak kaydıyla bütün gemi ölçülerini kapsamalıdır . Dört tane referans çift-cidar dizaynı için bilgi kısım 7'de verilmiştir.

1.5 Teklif edilen alternatif dizaynın petrol yükü sızıntı yeteneği değerlendirmesi bu Rehberlerin dördüncü bölümünde özetlenen , kirlilik önleme E indeksi, kullanılarak yapılmalıdır.

1.6 Petrol sızıntısının bu Rehberlere göre hesaplanması için kullanılan olasılık yöntemliliği, müsait olan tanker kaza istatistiklerine dayanır. Yeni istatistik bilgileri ile 5.2'de belirtilen hasar yoğunluk dağılım fonksiyonları düzenli olarak tekrar düzenlenmelidir.

1.7 Prensip olarak, ve uygulanabildiği kadarıyla, Kural 13F'nin (3)(d)-(f), (6) ve (8) nolu paragraflarının şartları alternatif dizaynlara da uygulanır. Kural 13F'in (9) nolu paragrafının şartları da alternatif dizaynlara uygulanır. Ek olarak, gözden geçirilmekte olan yeni dizaynın yeterli bir güvenlik seviyesi sağladığı bir risk analizi yardımıyla gösterilmelidir. Bu analiz, alternatif dizaynla ilişkili özel riskleri belirlemeli ve eğer varsa onlarla başa çıkacak çözümlerin varolduğunu göstermelidir.

2 Uygulanabilirlik

2.1 Bu Rehberler, tadil edilmiş SOLAS 1974 Sözleşmesi Bölüm II-2'nin 42 nolu Kuralı gereği çelik yada diğer eş değer malzemeden yapılan petrol tankerlerinin alternatif dizaynlarının değerlendirilmesinde uygulanır. Diğer malzemelerden inşa edilmesi istenen yada yeni özellikler içeren dizaynlar (metal olmayan malzemeler gibi) yada darbe emici malzemenin kullanıldığı dizaynlar özel olarak değerlendirilmelidir

2.2 Bu Rehberlerin onay usulü 350.000 dedveyt ton'a kadar olan boyutlardaki petrol tankerlerine uygulanır. Daha büyük boyutlar için onay usulü özel olarak değerlendirilmelidir.

3 Alternatif tanker dizaynları için onay usulü

3.1 Kural 13F'ye uymak amacıyla bir alternatif tankerin onayı için talep alan MARPOL 73/78'e Taraf bir İdare önce teklif edilen dizaynı değerlendirmeli ve dizaynın bu Rehberlere ve MARPOL 73/78 Ek 1'in diğer uygulanabilir kurallarına uyduğuna inanmalıdır. Bu İdare daha sonra teklifi ve destekleyici belgeleri kendi değerlendirme raporuyla birlikte Kural 13F(3) gereklerine alternatif olarak Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) tarafından dizayn kavramında değerlendirilmesi ve onayı için Teşkilata sunar. Sadece MEPC tarafından prensipte onaylanan dizayn kavramlarının 13F(5) kuralının uygulandığı tankerlerin inşası için kullanılmasına izin verilir.

Ek 1'in Birleştirilmiş İzahatlarına Zeyil

- 3.2 İdare ve Teskilata yapılan arz en az aşağıdaki maddeleri içermelidir:
- .1 Alternatif dizayn kavramının ayrıntılı açıklaması
 - .2 Esas tank sistemini ve gerekli olduğunda tüm geminin esas dizaynını gösteren çizimler
 - .3 Petrol sızıntı yeteneğinin paragraf 1.3 ile 1.5'e arasında özetlendiği gibi değerlendirilmesi
 - .4 Paragraf 1.7'de özetlendiği gibi risk analizi
 - .5 Kullanılan hesaplama usulünün tatminkar sonuçlar verdiğine İdareyi ikna etmek için olasılıklı petrol sızıntı analizi için kullanılan usulün ayrıntıları veya bilgisayar programı. Bilgisayar programının doğruluğunu kanıtlamak için paragraf 6.2'ye bakınız.

Gerekli görüldüğünde ilave bilgi verilmesi istenebilir.

3.3 Yukarıda 3.1 ve 3.2'de açıklanan dizayn kavramı için onay usulüne ek olarak, nihai tersane dizaynı bu Rehberlere ve MARPOL73/78 Ek 1'in diğer bütün uygulanabilir kurallarına uygunluk ölçütlerine göre bayrak devleti tarafından onaylanmalıdır. Bu, 5.1.5.10'da kastedilen yüzebilirlik mülahazalarını da de içermelidir.

3.4 Onaylanmış her dizayn kavramı, Tüzükler değiştirildiğinde yeniden gözden geçirmeyi gerektirecektir.

4 Petrol sızıntı analizi

4.1 Genel

4.1.1 Bir tanker dizaynının petrol kirliliğini önleme yeteneği üç petrol sızıntı parametresinin: "sıfır petrol sızıntısı ihtimali", "orta seviyeli sızıntı" ve "aşırı petrol sızıntısı", fonksiyonu olan boyutsuz petrol kirliliği önleme indeksi *E* ile açıklanır. Petrol sızıntı parametreleri kısım 5'te ayrıntılı olarak açıklanan hasar durumlarının bütünü içinde tasarlanabilen hasar durumları için hesaplanmalıdır.

4.1.2 Üç petrol sızıntı parametresi aşağıdaki gibi açıklanır:

Sıfır Petrol Sızıntısı İhtimali: bu parametre çatışma yada karaya oturma durumunda tankerden hiç petrol yükü sızması ihtimalini gösterir. Eğer, örneğin, parametre 0,6'ye eşit ise bütün çatışma yada karaya oturma kazalarının %60'ında hiç petrol sızıntısı olmayacağı beklenir.

Orta seviyeli Petrol Sızıntısı Parametresi: Orta seviyeli petrol sızıntısı, kendi ihtimalleriyle çarpılan tüm petrol sızıntı hacimlerinin toplamını temsil eder. Orta seviyeli petrol sızıntı parametresi, %98 tank doluluğunda toplam yük petrol kapasitesinin bir parçası olarak açıklanır.

Aşırı Petrol sızıntısı Parametresi: Aşırı petrol sızıntısı -tüm sızıntı vaka'larının hacimleri yükselen sırayla düzenlendikten sonra- 0,9 ile 1,0 toplam olasılıkları arasındaki sızıntı hacimlerinin kendi olasılıkları ile çarpımından sonra toplamı olarak hesaplanır. Böyle türetilen değer 10 ile çarpılır. Aşırı petrol sızıntısı parametresi, %98 tank doluluğunda toplam yük kapasitesinin bir parçası olarak ifade edilir.

4.1.3 Genelde, geminin yüzebilirlik şartları bir alternatif dizaynın onayında gerekli olmayacaktır. Ama bu, dizaynın özel niteliklerine bağlı olarak özel durumlarda gerekebilir.

4.2 Kirlilik önleme indeksi

Çatışma yada karaya oturma durumunda çift cidarlı tanker dizaynlarına kıyasla petrol kirliliğine karşı koruma derecesi, kirlilik önleme indeksi E'nin aşağıdaki gibi kullanılmasıyla hesaplanmalıdır:

$$E = k_1 \frac{P_0}{P_{OR}} + k_2 \frac{0.01 + O_{MR}}{0.01 + O_M} + k_3 \frac{0:025 + O_{ER}}{0:025 + O_E} \geq 1.0$$

Burada:

k_1, k_2 ve k_3

$$k_1 = 0,5$$

$$k_2 = 0,4$$

$$k_3 = 0,1$$

değerlerini alan ağırlık faktörleridir.

P_0 = alternatif dizayn için sıfır petrol sızıntısı ihtimali

O_M = alternatif dizayn için orta seviyeli petrol sızıntısı parametresi

O_E = alternatif dizayn için aşırı petrol sızıntısı parametresi

P_{OR}, O_{MR} ve O_{ER} bölüm 7'de açıklandığı gibi aynı yük petrol kapasiteli referans çift cidarlı tanker dizaynının ilgili parametreleridir.

4.3 Petrol sızıntı parametrelerinin hesabı

Petrol sızıntı parametreleri P_0, O_M ve O_E aşağıdaki gibi hesaplanmalıdır:

Sıfır petrol sızıntısı ihtimali, P_0 :

$$P_0 = \sum_{i=1}^n P_i \cdot K_i$$

Burada:

i $i = 1$ 'den $i = n$ 'e kadar olan söz konusu bölümleri veya bölüm gruplarını temsil eder.

P_i sadece söz konusu bölme grubunun yarılması ihtimali durumunda hesaba katılır.

K_i i 'deki hasarlı herhangi bir yük hacminden petrol sızıntısı varsa O 'a eşit olur, Eğer sızıntı yoksa, K_i eşit 1 olur.

Ortalama petrol sızıntısı parametresi, O_M :

$$O_M = \sum_{i=1}^n \frac{P_i \cdot O_i}{C}$$

Ek 1'in Birleştirilmiş İzahatlarına Zeyil

Burada:

Q_F = t 'nin içinde, yarılan tüm yük tanklarından gerçekleşen toplam petrol sızıntısı (m^3)

C = %98 tank doluluğunda toplam petrol yükü kapasitesi (m^3)

Aşırı petrol sızıntısı parametresi, O_E :

$$O_E = 10 \left(\sum \frac{P_{ie} \cdot O_{ie}}{C} \right)$$

Burada "ie" indeksi, 6.1'de açıklanan şekilde düzenlendikten sonra 0,9 ile 1,0 arasındaki toplam olasılık değerlerinin arasına düşen hasar durumu olan aşırı sızıntı durumunu temsil eder.

5 Petrol sızıntı parametrelerinin hesaplanması için yaklaşımlar

5.1 Genel

5.1.1 Bu bölümde açıklanan yaklaşımlar petrol sızıntı parametrelerini hesaplamak için kullanılmalıdır.

5.1.2 Sızıntı parametreleri çatışmalar ve karaya oturmalar için bağımsız olarak hesaplanmalı ve daha sonra aşağıdaki gibi birleştirilmelidir.

Çatışmalar için hesaplanan değer 0.4'ü artı

Oturmalar için hesaplanan değer 0.6 sı

5.1.3 Karaya oturmalar için, 0 m, 2 m, 6 m med cezir için bağımsız hesaplamalar yapılmalıdır. Fakat med cezirin, geminin azami su çekiminin %50'sinden fazla alınması gerekmez. Karaya oturulmuş hallerin sızıntı parametreleri aşağıdaki şekilde hesaplanan değer ağırlıklı bir ortalaması olmalıdır,

0 m med cezir durumu için 0.4

2 m cezir için 0.5

6 m cezir için 0.1

5.1.4 Hasar halleri ve her hasar durumu için birleşik olasılık faktörü P_i , paragraf 5.2'de açıklanan hasar yoğunluk dağılım fonksiyonlarına dayalı olarak bulunmalıdır.

5.1.5 Aşağıdaki genel yaklaşımlar sızıntı parametrelerinin hesabı için uygulanır:

- .1 Geminin sıfır trim ve meyil ile, tahsis edilen azami yüklem hattına kadar ve tüm yük tanklarını %98 doldurabilen yoğunlukta bir yük ile yüklediği kabul edilmelidir.
- .2 Çatışma hasarlarının tüm halleri için, aksi kanıtlanmadığı sürece, hasarlı petrol yükü tanklarının tüm içeriğinin denize döküldüğü kabul edilir.
- .3 Tüm oturma halleri için, geminin sığılma oturduğu kabul edilir. Oturmada Med cezir değişikliğinden önceki varsayılan su çekimleri ilk temastaki su çekimlerine eşit olmalıdır. Eğer gemi petrol sızıntısından dolayı trimlenir yada yüzerse, bu, nihai tersane dizaynı için yapılan hesaplarda göz önüne alınmalıdır.

- .4 Genelde, gösterge ölü gaz aşırı basıncı 0.05 bar varsayılmalıdır.
- .5 Oturma halinde petrol sızıntısının hesabı için, hidrostatik denge prensipleri uygulanmalı, ve hidrostatik basınç dengesi ve ilgili petrol sızıntı hesaplarının yapılmasında baz alınan hasar yeri yük tankındaki en alt nokta olmalıdır.
- .6 Dip kaplama ile bağlanmış olan yük tankları için aksi kanıtlanmadığı sürece, hasar gören tankın içeriğinin % 1 inin akıntı ve dalgalardan kay naklanan başlangıç değişme kaybı ve dinamik etkilere sebep olduğu kabul edilmelidir.
- .7 Yarılmış petrol yükü tanklarının altına kısmen yada tamamen yerleştirilmiş olan yarılmış yük-dışı bölmeler için, denge halinde bu bölmelerin su alan kısmının , aksi kanıtlanmadığı sürece, hacimce %50 petrol %50 deniz suyu içerdiği kabul edilmelidir.
- .8 Eğer gerekli görülürse, med cezir, akıntı ve soluğan etkilerinin petrol sızıntısı performansı üzerindeki tesirini bulmak üzere model testler gerekebilir.
- .9 Petrol sızıntısını azaltmak için yük aktarma sistemleri kullanan gemi dizaynları için, böyle cihazların etkinliğini açıklayan hesaplamalar verilmelidir. Bu hesaplamalar için, 5.2'de açıklanan hasar yoğunluk dağılım fonksiyonuna uygun hasar açıklığı kabul edilmelidir.
- .10 Hasarlı denge hesaplarının gerekli olduğu yerlerde, 3.3'de kastedilen nihai tersane dizaynları ve 4.1.3'de kastedilen özel durumlar için aşağıdakiler uygulanmalıdır:

Her hasar durumu için bir hasarlı denge hesabı yapılmalıdır. Su almanın son safhasındaki denge, eğer MARPOL73/78 Ek 1'in 25(3) Kuralının gereklerine uyulduysa, yeterli sayılmalıdır.

Eğer gemi Kural 25(3)'te açıklanan şekliyle kurtulabilme ölçütlerini karşılamakta başarısız olursa, o hasar durumu için bütün yük tanklarından %100 petrol sızıntısı kabul edilmelidir.

5.2 Hasar varsayımları

5.2.1 Genel, tanımlamalar

Petrol sızıntısı olasılık analizi için hasar varsayımları, 5.2.2 ve 5.2.3 alt paragraflarında açıklanan hasar yoğunluk dağılım fonksiyonuna dayanılarak verilir. Bu fonksiyonlar her hasarın toplam olasılığının 100, yani her eğrinin altındaki alan 1.0'a eşit, olacağı şekilde ayarlanır.

Bir hasarın yeri her zaman hasarın merkezini kasteder. Hasar bölgesi ve iç yatay dibe yada dikey alabandaya mesafesi, dış cidara olan istatistiki olarak elde edilen hasarla aynı olmalıdır.

Hasarın yeri ve bir bölmenin sınırlarına olan mesafesi gövde yüzeyini 5.2.2 ve 5.2.3 alt paragraflarında açıklanan mesafelerle takip eden dikdörtgen şeklinde olmalıdır.

Ek 1'in Birleştirilmiş İzahatlarına Zeyil

Aşağıdaki tanımlar 5.2.2 ve 5.2.3 alt paragrafların maksatları için kullanılacaktır.

- X = geminin dikmeler arası boyuna nispetle A.P.den boyutsuz mesafe.
- Y = geminin dikmeler arası boyuna nispetle yaranın boyuna boyutsuz uzanımı.
- Z_t = geminin genişliğine nispetle boyutsuz enine içeri tesir uzanımı.
- Z_v = geminin derinliğine nispetle boyutsuz dikine tesir etme uzanımı.
- Z_l = kaide hattı ile güverte seviyesi (normalde geminin derinliğidir) arasındaki mesafeye nispetle kaide hattı ile dikine uzanım z_v arasındaki boyutsuz dikine mesafe.
- b = geminin genişliğine nispetle karina hasarının boyutsuz enine uzanımı.
- b_l = geminin genişliğine nispetle karina hasarının boyutsuz enine konumu.

5.2.2 Çatışmadan Kaynaklanan Borda Hasarı

Boyuna konum için formül:

$$f_{s1} = 1.0 \quad 0 \leq x \leq 1.0 \text{ için;}$$

boyuna uzanım için formül:

$$\begin{aligned} f_{s2} &= 11.95 - 84.5y && y \leq 0.1 \text{ için} \\ f_{s2} &= 6.65 - 31.5y && 0.1 < y \leq 0.2 \text{ için} \\ f_{s2} &= 0.35 && 0.2 < y \leq 0.3 \text{ için;} \end{aligned}$$

Enine tesir için formül:

$$\begin{aligned} f_{s3} &= 24.96 - 399.2 Z_t && Z_t \leq 0.05 \text{ için} \\ f_{s3} &= 9.44 - 88.8 Z_t && 0.05 < Z_t \leq 0.1 \text{ için} \\ f_{s3} &= 0.56 && 0.1 < Z_t \leq 0.3 \text{ için;} \end{aligned}$$

Dikine uzanım için formül:

$$\begin{aligned} f_{s4} &= 3.83 - 11.1 Z_v && Z_v \leq 0.3 \text{ için} \\ f_{s4} &= 0.5 && Z_v > 0.3 \text{ için} \end{aligned}$$

Dikine konum için formül:

$$\begin{aligned} f_{s5} &= Z_l && Z_l \leq 0.25 \text{ için} \\ f_{s5} &= 5Z_l - 1.0 && 0.25 < Z_l \leq 0.50 \text{ için} \\ f_{s5} &= 1, 50 && 0.50 < Z_l \leq 1, 00 \text{ için.} \end{aligned}$$

Formüllerin grafikleri f_{s1} , f_{s2} , f_{s3} , f_{s4} ve f_{s5} şekil 1 ve 2 gösterilmiştir.

5.2.3 Karaya oturmadan kaynaklanan hasar

Boyuna konum için formül:

$$\begin{aligned} f_{b1} &= 0.2 + 0.8x & x \leq 0.5 \text{ için} \\ f_{b1} &= 4x - 1.4 & 0.5 < x \leq 1.0 \text{ için;} \end{aligned}$$

Boyuna uzanım için formül:

$$\begin{aligned} f_{b2} &= 4, 5 - 13, 33y & y \leq 0.3 \text{ için} \\ f_{b2} &= 0.5 & 0.3 < y \leq 0.8 \text{ için;} \end{aligned}$$

Dikine tesir için formül:

$$\begin{aligned} f_{b3} &= 14, 5 - 134Z_v & Z_v \leq 0.1 \text{ için} \\ f_{b3} &= 1, 1 & 0.1 < Z_v \leq 0.3 \text{ için} \end{aligned}$$

Enine uzanım için formül:

$$\begin{aligned} f_{b4} &= 4, 0 - 12b & b \leq 0.3 \text{ için} \\ f_{b4} &= 0.4 & 0.3 < b \leq 0.9 \text{ için} \\ f_{b4} &= 12b - 10.4 & b > 0.9 \text{ için} \end{aligned}$$

Enine konum için formül:

$$f_{b5} = 1, 0 \quad 0 \leq b_1 \leq 1, 0 \text{ için.}$$

Formüllerin grafikleri fb1, fb2, fb3, fb4 ve fb5 şekil 3 ve 4 te gösterilmiştir.

6 Petrolün dışarı akışının hesaplanması için olasılık yöntemi

6.1 Hasar vakası

6.1.1 Paragraf 5.2'de açıkça belirtilen hasar olasılık dağılımı formüllerini kullanarak, paragraf 4.3'te olan tüm hasar vakaları n değerlendirilir ve Petrolün dışarı akışının artan sırada yeri bulur. Tüm hasar vakalarının artan olasılıkları, dışarıya akan miktarın asgari hasar vakasından başlayarak ve dışarıya akan miktarın azami hasar vakasına doğru seyreden işlemler olarak hesap edilebilir. Bütün hasar durumları için artan olasılık 1.0 olmalıdır.

6.1.2 her bir hasar vakası için tesir (yaralanma) neticesinde yük tankı sınırlarında oluşan hasar değerlendirilmeli ve bununla ilgili petrol sızıntısı hesaplanmalıdır. Eğer tatbik edilen hasar alanı her hangi bir yük tankı sınırına ulaşırsa, tetkik edilmekte olan hasar vakasındaki yük tankı yaralanmış farz edilmelidir.

6.1.3 Hasar vakaları hakkında karar verilirken; bu hesaplamaların maksadı için hasarın yeri, büyüklüğü ve tesiri birbirlerinden bağımsız kabul edilmelidir.

6.2 Petrol sızıntısının hesaplanması

6.2.1 Petrolün dışarı akışının olasılık hesapları bu Rehberin zeylinde "Geçici Rehberin Uygulanması için Örnekler"de ana hatlarıyla verildiği gibi yapılabilir. Diğer hesaplamalar

Ek 1'in Birleştirilmiş İzahatlarına Zeyil

makul bir doğruluk sağladıklarında kabul edilebilirler.

6.2.2 Petrolün dışarı akışını analiz etmek için kullanılan bilgisayar programı, kısım 7 de verilen, referans olan çift cidarlı dizayn için petrolün akış parametrelerinin verilerine karşı doğruluğu kanıtlanmış olmalıdır.

6.2.3 Nihai su hattı belirlendikten sonra, her bir hasar vakası için hasarlı her bir tanktan petrol sızıntısı 5.1.5 de belirtilen ifadeler ışığında hesap edilmelidir.

7) Referans çift cidarlı dizaynlar

Dört adet 5000 tdw, 60.000 tdw, 150.000 tdw ve 283.000 tdw gemilerin çift cidarlı dizayn bilgileri tablo 7.1 ve 7.2 de özetlenmiş ve şekil 5 ile 8'de gösterilmiştir.

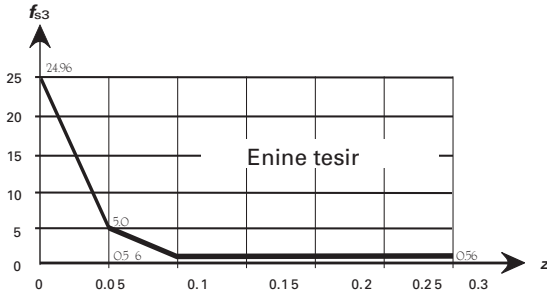
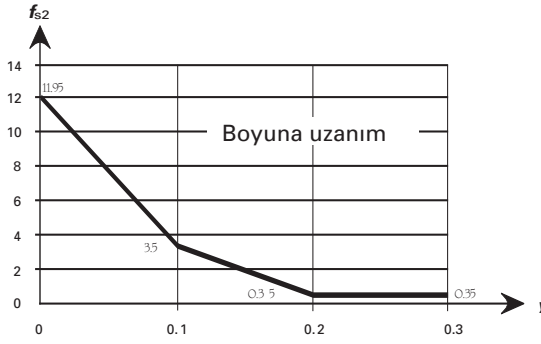
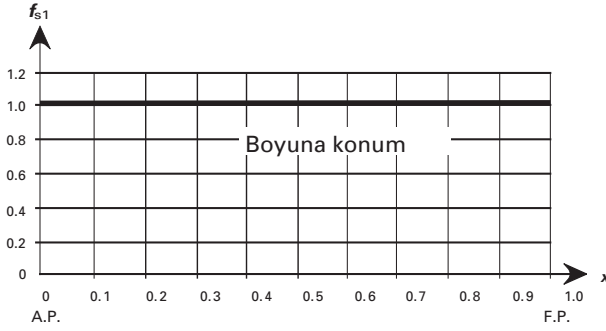
Tablo 7.1 kavram bazında onay için kullanılacak, petrol akış parametreleri olan P_{OR} , O_{MR} ve O_{ER} 'i içermektedir (geminin yüzebilirliği göz önüne alınmadan). Tablo 7.2 tersane dizayn onayında kullanılmasın için müteakbil bilgileri içermektedir, (geminin yüzebilirliği göz önüne alınarak).

Tablo 7.1 – Petrol akış parametreleri (geminin yüzebilirliği göz önüne alınmadan)

Referans dizayn numarası	Dedveyt (t)	Petrol akış parametreleri (geminin yüzebilirliği göz önüne alınmadan)		
		P_{OR}	O_{MR}	O_{ER}
1	5,00 0	0.8 1	0.01 7	0.127
2	60,00 0	0.8 1	0.01 4	0.104
3	150,00 0	0.7 9	0.01 6	0.113
4	283,00 0	0.7 7	0.01 3	0.085

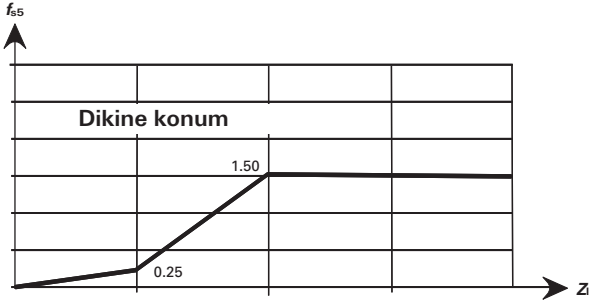
Tablo 7.2 Petrol akış parametreleri (geminin yüzebilirliği göz önüne alınarak)

Referans dizayn numarası	Dedveyt (t)	Petrol akış parametreleri (geminin yüzebilirliği göz önüne alınarak)		
		P_{OR}	O_{MR}	O_{ER}
1	5,00 0	0.7 2	0.11 3	0.469
2	60,00 0	0.8 1	0.02 1	0.173
3	150,00 0	0.7 9	0.01 7	0.124
4	283,00 0	0.7 7	0.01 5	0.098



9/1/23

Şekil 1 –Çatışmadan kaynaklanan borda hasarı Yoğunluk dağılım fonksiyonları f_{s1} , f_{s2} , f_{s3}

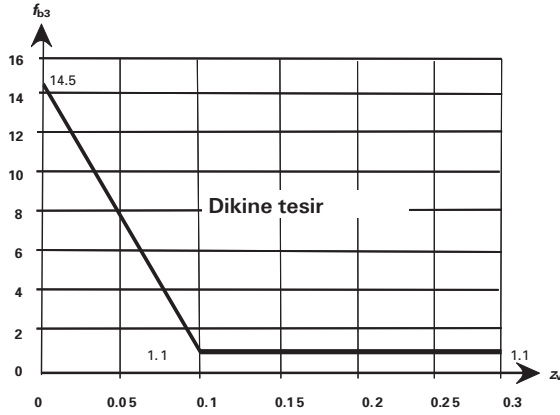
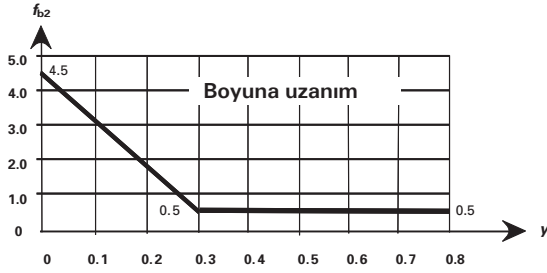
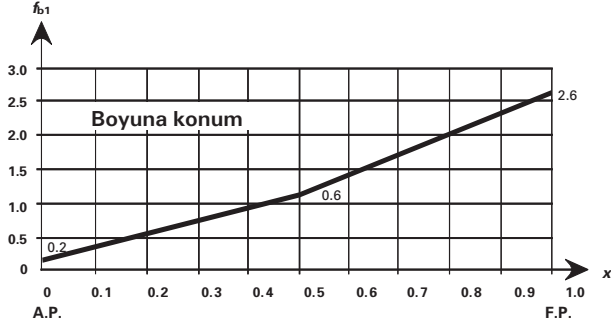


Kaide hattı

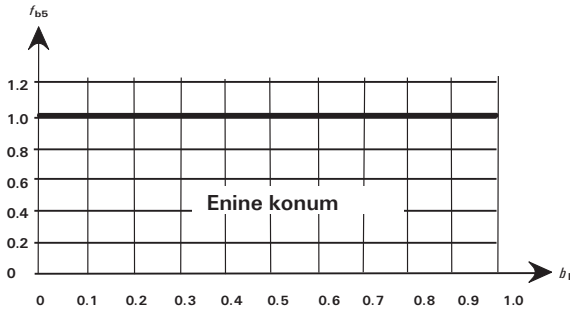
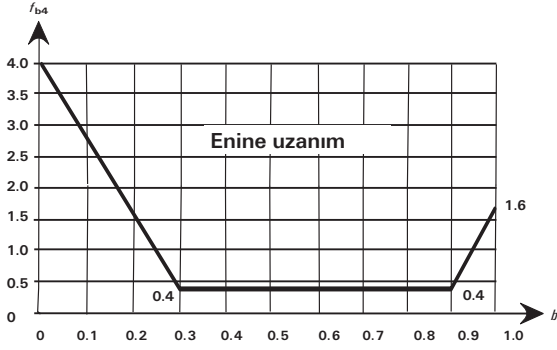
Güverte seviyesi

01/12

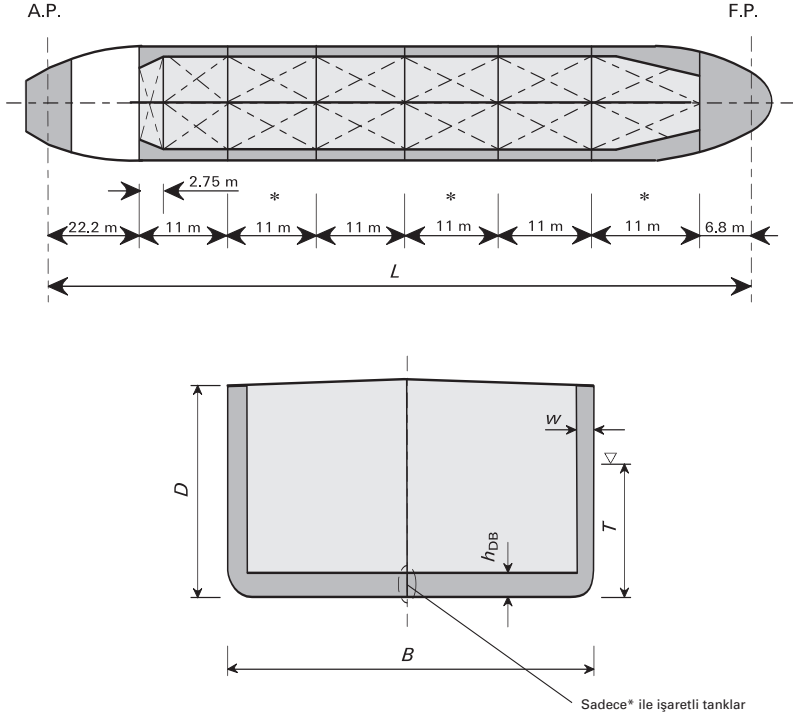
Şekil 2 –Oturmadan kaynaklanan borda hasarı: yoğunluk dağılım fonksiyonları f_{s4} ve f_{s5}



Şekil 3 – Oturmadan kaynaklanan karina hasarı yoğunluk dağılım fonksiyonları f_{b1} , f_{b2} , f_{b3}



şekil 4 – Oturmada kaynaklanan karina hasarı yoğunluk dağılım fonksiyonları f_{b4} ve f_{b5}



■ Safra ■ Yük

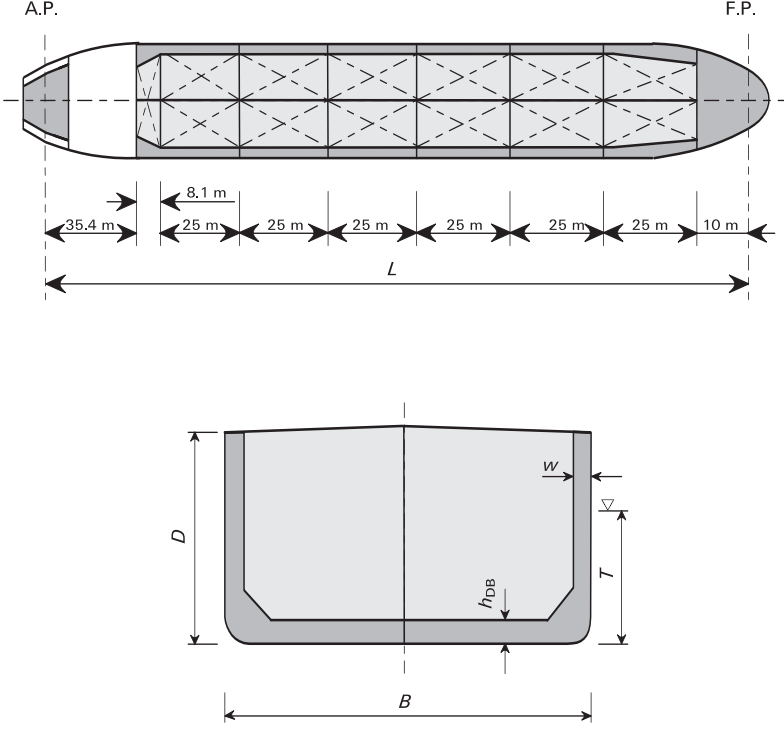
L = 95.00 m
 B = 16.50 m
 D = 8.30 m
 T = 6.20 m
 h_{DB} = 1.10 m
 w = 1.00 m

%98 tan doluluğunda petrol yükü kapasitesi: 6,061 m³
Petrol yükü yoğunluğu: 0.825 t/m³

95159

Şekil 5 –Referans çift dip dizaynı no.1
Dedveyt : 5,00 0 tdw

Ek I'in Birleştirilmiş İzahatlarına Zeyil



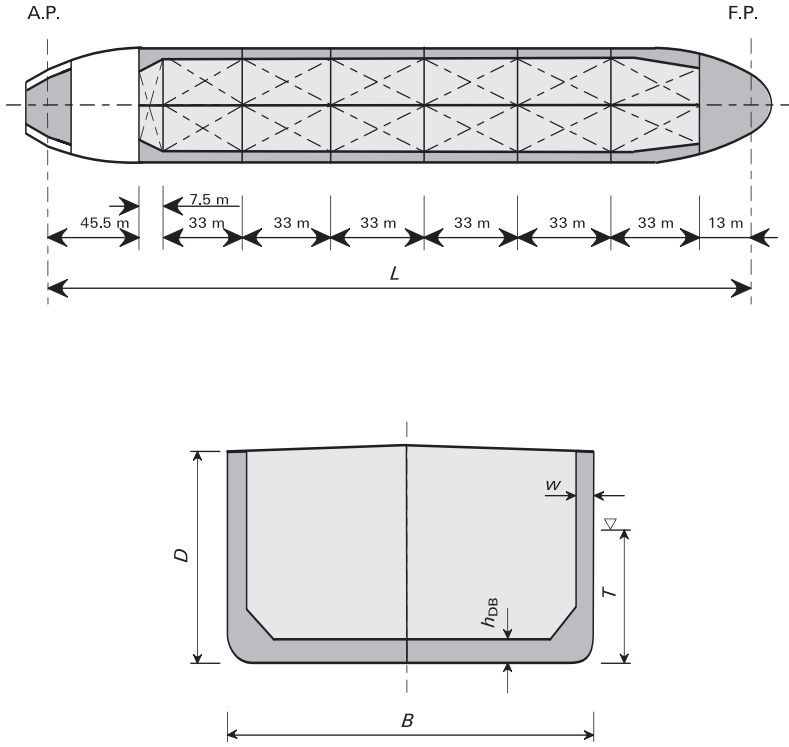
■ Safra ■ Yükl

L = 203.50 m
 B = 36.00 m
 D = 18.00 m
 T = 13.50 m
 h_{DB} = 2.00 m
 w = 2.00 m

%98 tan doluluğunda petrol yükl kapasitesi : 70,175 m³
 Petrol yükl yoğunluğ: 0.855 t/m³

951100

Şekil 6 –Referans çift dip dizaynı no.2
Dedveyt : 60,00 0 tdw



■ Safra □ Yük

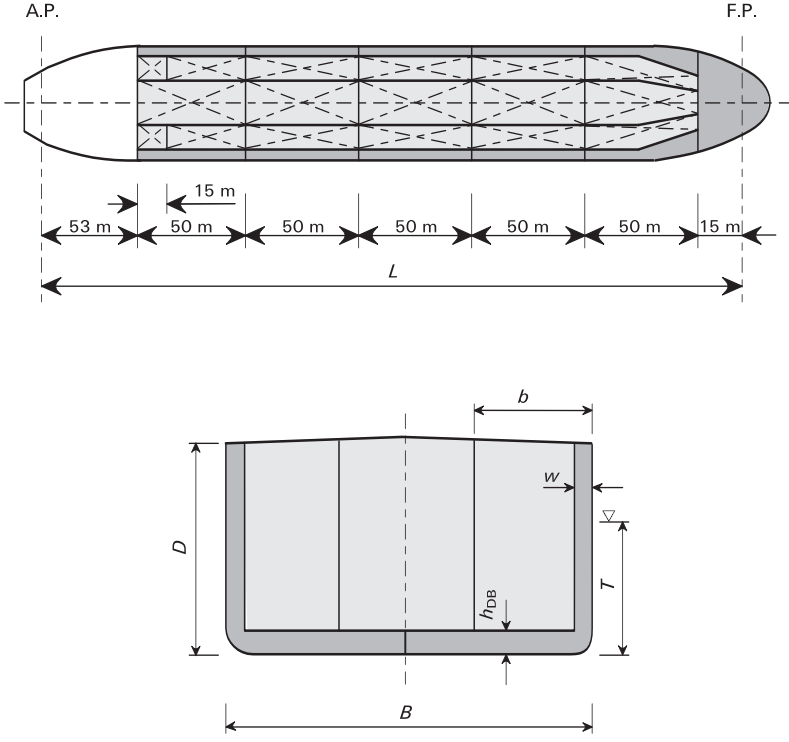
L = 264.00 m
 B = 48.00 m
 D = 24.00 m
 T = 16.80 m
 h_{DB} = 2.32 m
 w = 2.00 m

%98 tan doluluğunda petrol yükü kapasitesi: 175,439 m³
Petrol yükü yoğunluğu: 0.855 t/m³

95161

Şekil 7 –Referans çifti dip dizaynı no.3
Dedveyt : 150,00 0 tdw

Ek I'in Birleştirilmiş İzahatlarına Zeyil



■ Safra □ Yük

L	=	318.00 m
B	=	57.00 m
D	=	31.00 m
T	=	22.00 m
b	=	18.00 m
h_{DB}	=	4.20 m
w	=	2.00 m

%98 tan doluluğunda petrol yükü kapasitesi: 330,994 m³
 Petrol yükü yoğunluğu: 0,855 t/m³

95122

Şekil 8 –Referans çifti dip dizaynı no.4
 Dedveyt : 283,00 0 tdw

Zeyil

"Geçici Rehber" in uygulanması için örnek

1 Genel

Geçici Rehberin uygulanması, bundan sonra 'Rehber' olarak anılacak, bir barc tankı için petrol akış parametrelerini hesaplama usullerini tasvir eden aşağıdaki çalışma örneğinde gösterilmiştir. Sunum maksatları için basitleştirilmiş tekne formu ve bölme-lendirme seviyesi kabul edilmiştir. Burada açıklanan usuller, daha karmaşık düzen-lemelerin değerlendirilmesinde faydalı olacak, bilgisayar uygulamasına kolayca uyar. Bu örnek "kavram bazında onay"ın gereklerine uygun olarak değerlendirilmiştir. Uygulanabilir olduğunda, tersane dizayn uygulamaları için ek gerekler not edilecektir.

Rehberin uygulanması tipik olarak aşağıdaki temel yedi basamağı takip eder:

- 1) **Gemi dizaynı:** Rehberin 3.1 paragrafına göre, gemi MARPOL 73/78 Ek 1 inin tüm uygulanabilir kurallarını karşılayacak şekilde dizayn edilir.
- 2) **Tam yüklü durumun tesis edilmesi:** Rehberin 5.1.5 paragrafına göre tam yüklü durumu geliştirilir.
- 3) **Hasar vakalarının birleştirilmesi:** Rehberin verdiği hasar yoğunluk dağılım fonksiyonlarını uygulayarak, hasar bölmelerin her bir özel grubu ve bu hasar vakasına bağlı olasılıklar belirlenir. Bağımsız hasar vakaları borda (çatışma) ve dip (oturma) hasarları için çıkarılır.
- 4) **Her bir hasar vakası için denge durumunun hesap edilmesi:** Tüm borda ve karina hasarları için nihai denge durumunu hesap edilir. Rehberin 5.1.5.10 paragrafına göre;bu basamak sadece son tersane dizaynı için gereklidir.
- 5) **Her bir hasar vakası için Petrolün dışarı akışının hesap edilmesi:** Her bir hasar vakası için petrol sızıntısı hesap edilir. Borda hasarı ve karina hasarı için ayrı ayrı 0.0m, 2.0m, 6.0m lik gelgit durumundaki hesapları yapılır. Borda hasarı için, tüm petrolün hasar gören tanktan akacağı varsayılır. Karina hasarları için bir hidrostatik dengeleme yöntemi uygulanır. Son tersane dizaynı için, MARPOL 73/78 Ek 1 kural 25(3)'e göre geminin yüzebilirliği değerlendirilir.
- 6) **Petrol akış parametrelerinin hesap edilmesi:** Her bir seviyedeki petrolün dışarı akışının biriken olasılığı geliştirilir. Bu, borda hasarı ve her bir karina hasarı gelgit durumu için yapılır. Daha sonra birleştirilmiş petrol akış parametreleri hesap edilir. Paragraf 5.1.3'e göre karina hasarının gelgitte alakalı parametreleri bir araya getirilir

Ek 1'in Birleştirilmiş İzahatlarına Zeyil

ve daha sonra borda ve karina hasarlarının parametreleri Rehberin 5.1.2 paragrafına göre bir araya getirilir.

- 7) **Kirlilik önleme indeksi E'nin hesaplanması:** Rehberin 4.2 paragrafında belirtildiği gibi indeks E 1.0'e eşit veya daha büyük ise yeni dizayn tatmin edici özellikler taşır.

2 Analiz Usulü

1 den 6 ya kadar temel basamaklar bu kısımda açıklanmışlardır.

2.1 Basamak 1: Gemi dizaynı

Örnek Barcın düzeneği ve boyutları şekil A1 de gösterilmiştir (Barcın düzeneği). Anlaşılabilir olması için MARPOL 73/78 gereklerini karşılamayan bir basit düzene seçilmiştir. Mamafih, çift cidara alternatif olarak onaya sunulan gerçek dizaynlar için, gemi MARPOL 73/78 Ek 1'indeki tüm uygulanabilir gerekleri karşılamalıdır.

2.2 Basamak 2: Tam yüklü durumunun tesis edilmesi

Geminin saptanmış azami yüklenme hattında sıfır trim ve meyille hasarsız tam yüklü durumu geliştirilecektir. Demirbaş ve müstehliklerin (akaryakıt, dizel, tatlı su, yağlama yağı, vb) kalkış miktarları varsayılmalıdır. Petrol yükü tanklarının kapasiteleri bu bölmelerin gerçek geçirgenliklerine dayandırılmalıdır. Tüm yük tankları kapasitelerinin %98 kadar dolu oldukları varsayılır. Tüm petrol homojen bir yoğunlukta alınmalıdır.

Bu örnek için, çift dip/asma safra mahallerinin geçirgenlikleri 0.95 ve petrol yükü tanklarının geçirgenlikleri ise 0.99 kabul edilecektir. Yük tankları CO1 ve CO2'nin %100 kapasiteleri:

$$\begin{aligned} \text{CO1} &: 9,623 \text{ m}^3 \\ \text{CO2} &: 28,868 \text{ m}^3 \\ \text{Toplam} &: 38,491 \text{ m}^3 \end{aligned}$$

%98 dolu durumdaki tank kapasitesi: $C = 0.98 \times 38,491 = 37,721 \text{ m}^3$

Bu barc için, kolaylık maksadıyla, demirbaş ve müstehlikler için ağırlıkları sıfır kabul edilmiştir. 9 metrelik saptanmış yüklenme hattında seviyesinde petrol yük kütlesi (W) ve ağırlığı (ρ_c) için aşağıdaki değerler elde edilmiştir.

$$\begin{aligned} W &= \text{deplasmanı} - \text{boş barc ağırlığı} = 33,949 \text{ t} \\ \rho_c &= 33,949\text{t}/C = 0.90\text{t}/\text{m}^3 \end{aligned}$$

2.3 Basamak 3: Hasar vakalarının birleştirilmesi

Bu basamakta hasar vakaları geliştirilmiş olmalıdır. Bu borda hasarı için olasılık yoğunluğu dağılım fonksiyonlarının uygulanmasını (şekil 1 ve 2) ve karina hasarlarının olasılık yoğunluğu dağılım fonksiyonlarının uygulanmasını (şekil 3 ve 4) içermektedir. Hasarlı bölmelerin kendine özgü her bir grubu, kendi olasılıkları ile birlikte saptanır. Hem borda hem de karina hasarlarının olasılıklarının toplamı 1.0'a eşit olmalıdır.

Bölmelerin gruplandırılmasında ve olasılıkların oluşturulması için farklı yöntemler vardır, hepsi de aynı sonuçta birleşmektedirler.

Bu örnekte, bölmelerin gruplandırılması ve olasılık yoğunluğu fonksiyonlarının kullanışı "basamak yöntemi" değerlendirme metoduyla gösterilmiştir. Bu metot yeterince hassas artışta her bir hasarın yeri ve büyüklüğüne doğru giden basamakları içermektedir. Örneğin, (Borda hasarı için) fonksiyonlara doğru basamaklar aşağıdaki gibi kabul edilir: boyuna konum = 100 basamak, boyuna uzanım = 100 basamak, enine tesir = 100 basamak, dikine konum = 10 basamak ve dikine uzanım = 100 basamak. Daha sonra 10^9 hasar olayı oluşturacaksınız. Her bir basamağın olasılığı, artış üzerindeki olasılık yoğunluğu dağılım eğrisinin altında kalan alana eşittir. Her bir hasar vakası için olasılık, beş fonksiyonun olasılıklarının ürünüdür. Aynı bölmeye hasar veren gereğinden fazla olay vardır. Bunlar kendi olasılıklarının toplamı tarafından birleştirilir. Tipik bir çift cidarlı tanker için, 10^9 hasar olayı 100 ila 400 özel bölme grubuna düşer.

2.3.1 Borda hasarı değerlendirilmesi

Hasar olasılık yoğunluğu dağılım fonksiyonları konum, uzunluk ve tesir için bağımsız istatistikler sağlar. Borda hasarı için, verilen bir hasarın boyuna konumu, boyuna büyüklüğü, enine tesiri, dikine konumu ve dikine büyüklüğü olasılıkları bu beş hasar karakteristiğinin olasılıkları ürünüdür.

Örneği kullanılabilir bir hale getirebilmek için artış oldukça belirgin olarak alınmıştır.

$$\begin{aligned} 10 \text{ basamakta boyuna konum} &= L/10 = 0.10L \text{ her bir basamak için} \\ 3 \text{ basamakta boyuna uzanım} &= 0.3L/3 = 0.10L \text{ her bir basamak için} \\ 6 \text{ basamakta enine tesir} &= 0.3B/6 = 0.05B \text{ her bir basamak için} \end{aligned}$$

Değerlendirmeyi daha da kolaylaştırmak için, her bir hasarın sınır olmaksızın dikine genişlediği olarak varsayılır. Bu yüzden, her bir hasar vakası için dikine konum ve dikine uzanımların olasılıkları 1.0 olarak alınır. Çift dip yüksekliği derinliğin sadece 10%'u olduğunda bu makul bir varsayımdır. Dikey konum için yoğunluk dağıtım fonksiyonunun altındaki alanı $0.1D$ ye kadar almak (bas şekil 2, fonksiyon f_{s5}) 0.005 gibi bir değer verir. Bu demek olur ki, hasar konumunun merkezinin olasılığı çift dip bölgesinin $1/200$ 'ü içine düşer.

Şekil A2 (borda hasarı tanımı) barc ile alakalı boyuna konum, boyuna uzanım ve enine tesir basamaklarını gösterir. Tablo A1 (borda hasarı basamak yöntemi değerlendirilmesi için artışlar) her bir basamağın alanını, basamaktaki ortalama değeri ve belirli bir basamak için olayın meydana geliş olasılığını verir. Örneğin, Z_1 yan kaplamadan başlayıp ta, geminin içine doğru genişliğinin %5 kadarına tesir eden bir enine tesirin alanını kapsar. Ortalama tesir genişliği 0.025B veya %2.5'i kadardır. Olayın olasılığı gösteriyor ki, içeri tesir genişliği (şekil 1, fonksiyon f_{s3}) %0 ila %5'ine kadar bir alana düşecektir. Olasılık 0.749 dur, ki bu enine tesirin 0.0B ve 0.05B aralığında olduğundaki değerler altındaki alandır. Her bir olasılık yoğunluk fonksiyonunun altındaki alan 1.0 dir ve bu yüzden her bir fonksiyon için tüm artışların olasılıklarının toplamı 1.0 dir.

Ek 1'in Birleştirilmiş İzahatlarına Zeyil

Toplam on boyuna konum, üç boyuna uzanım ve altı enine tesir değerlendirilecektir. Hasarların tüm kombinasyonları $(10) \times (3) \times (6) = 180$ adet ayrı olay şeklinde düşünülmelidir. Hasarlı bölmeler konum/uzanım/tesir kombinasyonlarının barc üzerine uygulanması ile bulunur. Bu hasar sınırları dikdörtgen bir kutu belirtir. Bu hasar görmüş alan ile teması olan her bölme de hasarlı kabul edilir. Bu 180 olayın her biri bir veya daha fazla bölmenin hasarlanması sonucu meydana gelir. Aynı hasarı görmüş bölmelerin olayları, ayrı hasar olaylarının olasılıklarının bir arada toplanması ile tek bir hasar vakası içerisinde birleştirilir.

Barcın kış tarafının sonundan başlayalım ve baş tarafa doğru ilerleyelim. İlk hasar bölgesi X_1 kış aynalığın 0.05 L önüne doğru olsun. İlk hasar büyüklüğü Y_1 , ortalama bir 0.05 L uzunluğuna sahiptir. İlk enine tesir Z_1 'in ortalama değeri 0.025B dir. Sonuçta hasar kutusu tamamen WB1 bölgesinde vaki olur ve bunun için sadece bu bölme hasarlanır. Olayın olasılığı :

$$P_{111}(X_1 Y_1 Z_1) = (0.1000) \times (7725) \times (0.7490) = 0.05786$$

Eğer biz enine tesir Z_2 den Z_6 ya doğru ilerlersek, bu vakaların her biri için sadece WB1 bölgesinin hasar gördüğünü buluruz. Bu vakaların olasılıkları sıra ile 0.01074, 0.00216, 0.00216, 0.00216, 0.00216 ve 0.00216 dir.

Boyuna hasar konumu X_1 'deki altı durum için birleşik olasılık:

$$P_{111-6}(X_1 Y_1 Z_{1-6}) = 0.05786 + 0.01074 + 0.00216 + 0.00216 \\ + 0.00216 + 0.00216 = 0.07725$$

Sonra, hasar boyutu Y_2 ye ilerleyelim. Hasar kutusu $X_1 Y_1 Z_1$ bir kere daha WB1 bölgesi içine düşer. Aynı şekilde enine tesir Z_2 den Z_6 ya kadar bu bölmeye düşer. Bu durumlar için olasılığı hesaplırsak şunu buluruz:

$$P_{121-6}(X_1 Y_2 Z_{1-6}) = 0.01925$$

Benzer şekilde, $X_1 Y_3 Z_{1-6}$ ile belirtilen hasar kutuları WB1 bölgesine uzanır ve $P_{131-6}(X_1 Y_3 Z_{1-6}) = 0.00350$ birleşik bir olasılığa sahip olur.

Şimdi sonraki boyuna konum X_2 ye gidelim. Boyuna uzanım Y_1 ile beraber, hasar WB1 bölgesinin içinde kalır. Birleşik olasılık $P_{211-6}(X_2 Y_1 Z_{1-6}) = 0.07725$ dir.

Hasar kutusu $X_2 Y_2 Z_1$ in ileriki sınırı, kış aynalıktan 20 m mesafede konumlu enine perdenin ilerisine doğru genişler, hasarlı bölmeler bu perdenin baş ve kış tarafıdır. Enine tesir Z_1 boyuna perdeden hemen dışındaki bir noktaya kadar genişler. Bu yüzden, bu kombinasyon hem WB1 hem de WB2S bölmelerini hasara uğartır. Olasılık, $P_{222-6}(X_2 Y_2 Z_{2-6}) = 0.01442$ dir.

Hasar kutusu $X_2 Y_2 Z_2$ 'nin WB1, WB2S, CO1 bölmelerini hasara uğratarak boyuna perdenin iç tarafına uzandığını görürüz. Bir petrol yükü tankı hasar görmüştür ve petrol sızıntısı meydana gelir. Benzer şekilde hasarın Z_3 den Z_6 ya kadar tesiri bu üç bölmenin yapılması ile sonuçlanır.

$$P_{222-6}(X_2 Y_2 Z_{2-6}) = 0.00268 + 0.00054 + 0.00054 \\ + 0.00054 + 0.00054 = 0.00483$$

Tüm 180 olay için barc boyunca ilerleyerek ve kendine özgü hasar bölmeleri gruplarını bir araya getirerek, Tablo A2 de gösterilen bölme gruplandırmalarını ve olasılık değerlerini elde ederiz (Borda hasarı için olasılık değeri). Her bir bölme grubu kendine özgü bir bölme setini temsil eder. Birleşik olasılık, teknenin yırtılmasına neden olan bir çatışmada her bağımsız bölümün hasar görme olasılığıdır. Örneğin;WB1 bölümünün zarar görme olasılığı 0.17725 dir. Bu demektir ki sadece bu bölmenin hasar görmesi için yaklaşık %17,7 lik bir ihtimal vardır. Aynı şekilde WB1 veWB2 bölmelerinin aynı anda hasar görmesi olasılığı 0.03408 veya yaklaşık %3,4'tür. Meydana gelişlerin biriken olasılıkları tüm gruplar için 1.0'e eşit olduğuna dikkat ediniz.

2.3.2 Karina hasarı değerlendirilmesi

Karina hasarları , boyuna konum, boyuna uzanım, dikine tesir, enine konum ve enine uzanımları verilen hasarın olasılığı, borda hasarının değerlendirilmesinde benzer şekilde, bu beş hasar karakteristiğinin olasılığının ürünüdür.

Karina hasarı değerlendirmesinde aşağıdaki artışlar varsayılır.

$$\begin{aligned} 10 \text{ basamakta boyuna konum} &= L/10 &&= 0.10L \text{ her bir basamak için} \\ 8 \text{ basamakta boyuna uzanım} &= 0.8L/8 &&= 0.10L \text{ her bir basamak için} \\ 6 \text{ basamakta enine tesir} &= 0.3D/6 &&= 0.05D \text{ her bir basamak için} \end{aligned}$$

Değerlendirmeyi daha da kolaylaştırmak için, tüm hasarların sınır olmaksızın dikine genişlediği varsayılır. Bu yüzden, her bir hasar vakası için dikine konum ve dikine uzanımlarının olasılıkları 1.0 olarak alınır.

Bölmelerin gruplandırılması, borda hasarı değerlendirilmesinde açıklandığı şekilde aynı yöntem kullanılarak oluşturulacaktır.

Benzer şekilde; on boyuna konum, sekiz boyuna uzanım ve altı dikine tesir değerlendirilmesi gereklidir. Karaya oturma hesabı içerisine alınacak hasar olayları $(10) \times (8) \times (6) = 480$ ayrı olayın toplamı olarak düşünülecektir.

Şekil A3 (karina hasarı tanımı) barc ile alakalı boyuna konum, boyuna uzanım ve dikine tesir için basamakları gösterir. Tablo A3 (karina hasarı tanımı basamak yöntemi için artışlar) her bir basamağın alanını, basamaktaki ortalama değeri ve o basamağın gerçekleşme olasılığını verir.

Tekrar, en arkadaki WB1 bölümü hasar artışı bakımından beraber ele alınırsa, aşağıdaki olasılıklar özetlenmelidir.

$$\begin{aligned} P_{111-6}(X_1 Y_1 Z_{1-6}) &= (0.0240) \times (0.38333) \times (1.0) = 0.00920 \\ P_{121-6}(X_1 Y_2 Z_{1-6}) &= (0.0240) \times (0.2500) \times (1.0) = 0.00600 \\ P_{131-6}(X_1 Y_3 Z_{1-6}) &= (0.0240) \times (0.11677) \times (1.0) = 0.00280 \\ P_{211-6}(X_2 Y_1 Z_{1-6}) &= (0.0320) \times (0.38333) \times (1.0) = 0.01227 \end{aligned}$$

Bu yüzden WB1 bölümünün hasar görmesi olasılığı:

$$P_{WB1} = P_{11} + P_{12} + P_{13} + P_{21} = 0.03027$$

Ek 1'in Birleştirilmiş İzahatlarına Zeyil

480 olayın her biri alakalı bölmelere (veya bölmeler grubuna) yönlendirirsek oturmadan dolayı bunlara gelebilecek elde etmiş oluruz. Bu, tablo A4 te gösterilmektedir (karina hasarının olasılık değeri)

2.4 Basamak 4: Her bir hasar vakası için muvazene durumunun hesaplanması

Bu örnek sadece kavram analizini açıklar. Rehberin 5.1.5.10 paragrafına göre muvazene durumunu saptamak için hasar denge analizleri sadece son tersane dizaynı için gereklidir.

2.5 Basamak 5 :Her bir hasar vakası için Petrolün dışarı akışının hesaplanması

Bu basmakta her bir bölme grubuna ilişkin petrolün dışarı akışı aşağıda belirtildiği gibi borda ve karina hasarları için hesaplanmıştır.

2.5.1 Borda hasarı değerlendirilmesi

Borda hasarı için, yük tankı içinde bulunan petrolün %100'ünün denize aktığı düşünülür. Eğer on bir tane bölme grubunu borda hasarı için tekrar incelersek, petrol tankı hasarının üç kombinasyonu olduğunu buluruz: sadece CO1, sadece CO2 ve CO1 ve CO2 nin aynı zamandaki hasarı. Bu tanklar için petrolün dışarı akışı aşağıdaki gibidir:

CO1 (%98 dolu hacim)	= 9,430 m ³
CO2 (%98 dolu hacim)	= 28,291 m ³
CO1 + CO2 (%98 hacim)	= 37,721 m ³

2.5.2 Karina hasarı değerlendirilmesi

Karina hasarı için, basınç muvazene hesaplaması mutlaka yapılmalıdır. Geminin asıl hasarsız su çekiminde bir kayaya oturduğu farz edilir. Kavram analizi için sıfır trim ve sıfır meyil kabul edilir. Rehberin 5.1.5.4 paragrafına göre ölü gaz aşırı basıncının 0,05 bar olduğu kabul edilir yük tanklarının altlarına yerleştirilmiş olan çift dip mahalleri dışarı akan petrolün bir miktarını 'tutar'. Rehberin 5.1.5.7 paragrafına göre, bunun gibi taşan hacimlerin dengede hacim olarak %50 petrol ve %50 deniz suyu içerdiği kabul edilmelidir. Bu mahallerde tutulan petrol miktarı hesaplanırken petrol ve deniz suyunun bu hacim içerisinde ne şekilde dağıldığı önemli değildir.

Hesaplamalar genel olarak 3 farklı met cezir durumu için yapılır: Bu durumlar 0.0m, 2, 0m cezir, ve 6, 0m cezirdir. Rehberin 5.1.3 paragrafına göre, cezir'in geminin azami su çekiminin %50 sinden fazla alınmasına gerek yoktur. Bu örnek için, uygun met cezir durumları 0.0m, 2.0m, 4.5m dir.

Yük tankındaki fiili petrol hacmi kaybının hesabı her üç met cezir durumu için yapılır ve hidrostatik denge aşağıdaki gibi kabul edilir.

$$z_c \cdot \rho_c \cdot g + 100\Delta p = z_s \cdot \rho_s \cdot g$$

Burada;

Z_c = hasarlı tankta kalan petrol yüksekliği (m)

P_c = petrol yükünün yoğunluğu (0.9t/m³)

- g = Yerçekimi ivmesi (9.81 m/s²)
 Δp = yük tanklarının basınç/vakum valflerinin ayar basıncı (0.05 bar)
 z_s = dış deniz seviyesinin iç tank diplerinden yüksekliği (m)
 z_c = $T - 2 = 7.00$ m
 ρ_s = Deniz suyu yoğunluğu (1.025 t/m³)

Ayrıca şekil A4 e bakınız.

Yukarıdaki eşitlikten; gel git olayının sıfır olduğu durum için kalan petrol seviyesini z_c elde ederiz:

$$z_c = 7.40 \text{ m.}$$

Böylece, kayıp petrol seviyesi ($h_1=0.98 h_c - z_c$):

$$h_1 = 17.64 - 7.40 = 10.24 \text{ m.}$$

yük tankı CO1 deki kayıp petrol hacmi(V_1)

$$v_1 = 10.24 \times 36 \times 15 \times 0.99 = 5,474 \text{ m}^3$$

Bu durumda safra tankındaki petrol ve suyun toplam hacmi (v_{wo}):

$$v_{wo} = 2 \times [20 \times 2 + z_{wo} \times 2] \times 60 \times 0.95 = 6,202 \text{ m}^3$$

Burada:

$$z_{wo} = 0.5(z_c + z_s) = 7.20 \text{ m.}$$

Eğer V_{wo} 'nun %50 sinin tutulan petrol ile dolduğunu varsayarsak, yük tankı CO1 için toplam petrol taşmasını ($V_{outflow}$) elde ederiz.

$$V_{outflow} = v_1 - 0.5v_{wo} = 2.373 \text{ m}^3$$

Yük tankı CO2'nin petrol taşma miktarı:

$$V_{outflow} = 10.24 \times 36 \times 45 \times 0.99 - 0.5 \times 6.202 = 13.322 \text{ m}^3$$

Ve yük tankları CO1 ve CO2 için toplam petrol taşma miktarı:

$$V_{outflow} = 10.24 \times 36 \times 60 \times 0.99 - 0.5 \times 6.202 = 18.796 \text{ m}^3$$

Karina hasarlarında, hasarın büyüklüğü ve on dört bölme grubundaki muhtemel artışın basamak yöntemiyle uygulanışı. Petrol tanklarında ve çift diplerde hasarlar üç farklı şekilde gerçekleşir. Bu tanklar için 0.0 m, 2.0 m, ve 4.5 m met cezirde petrolün dışarı sızması aşağıdaki tabloda özetlenmiştir.

Tank kombinasyonları	Petrol sızıntısı (m ³)		
	0.0 m met cezirde	2.0 m met cezirde	4.5 m met cezirde
WB2S + WB2P + CO1	2,373	3,832	5,658
WB2S + WB2P + CO2	13,322	17,210	22,081
WB2S + WB2P + CO1 + CO2	18,796	23,898	30,292

2.6 Basamak 6: Petrol sızıntı parametrelerinin hesaplanması

Bu basamakta Rehberin 4.3 paragrafına göre petrol sızıntı parametreleri hesaplanır. Bu parametrelerin hesabını kolaylaştırmak için, hasar guruplarını bir tablo içerisine, petrol sızıntısının bir fonksiyonu olarak artan sırada yerleştirin. Asgari sızıntının olduğu hasar vakalarından başlayarak azami sızıntının olduğu hasar vakalarına doğru olasılıkların art arda toplamı hesaplanır. Tablo A5 ve Tablo A6 (biriken ihtimaller ve petrol sızıntı değerleri), borda hasarı ve karina hasarı için petrol sızıntısının her üç gelgit durumunda ki değerlerini içerirler.

Sıfır petrol sızıntısı ihtimali, P_o : Bu parametre petrol sızıntısının olmadığı tüm vakalar için biriken ihtimallere eşittir. Tablo A5'te borda hasarlarında sıfır sızıntı ihtimalinin 0.83798 ve karina hasarlarında sıfır sızıntı ihtimalinin 0.84313 olduğunu görüyoruz (0.0 gelgit).

Ortalama petrol sızıntısı parametresi, O_m : Bu, tüm vakaların ağırlıklı ortalamasıdır ve her bir hasar vakası ihtimali sonucunu ve bu hasar vakası için hesaplanmış sızıntı toplanarak elde edilir.

Aşırı petrol sızıntısı parametresi, O_e : Bu, biriken ihtimal değerleri 0.9 ila 1.0 değerleri arasında seyreden hasar vakalarının ağırlıklı ortalamasını temsil eder. İt, 0.9 ile 1.0 arasında biriken ihtimaller ile her bir hasar vakası ihtimali sonucunun toplamına eşittir ve bu sonucun on katı petrol sızıntısına karşılık gelir.

Bu örnek için, hesaplanan sızıntı değerleri tablo A5 ve tablo A6 da gösterildiği gibidir. Rehberin 5.1.3 paragrafına göre, karina hasarlarında 0.0 m, 2.0 m, 4.5 m, gelgit durumunda sızıntı parametreleri 0.4 : 0.5 : 1.0 oranlarıyla yazılan sıraya göre birleştirilir. 5.1.2 paragrafına göre, çatışma (borda hasarı) ve oturma (karina hasarlarında) parametreleri sırasıyla 0.4 : 0.6 oranlarıyla yazılan sıraya göre birleştirilir. Tablo A7'de (petrol sızıntı parametrelerinin özeti) P_o , O_m ve O_e petrol sızıntı parametreleri örnek tank için listelenmişlerdir.

Tablo A1 - Basamak yöntemi ile borda hasarı değerlendirme için artışlar boyuna konum (basamak = 0.1L)

	artış menzili			olasılık
	asgari	azami	orta nokta	
X ₁	0.0 L	0.1L	0.05 L	0.1000
X ₂	0.1 L	0.2L	0.15 L	0.1000
X ₃	0.2 L	0.3L	0.25L	0.1000
X ₄	0.3 L	0.4L	0.35L	0.1000
X ₅	0.4 L	0.5L	0.45L	0.1000
X ₆	0.5 L	0.6L	0.55L	0.1000
X ₇	0.6 L	0.7L	0.65L	0.1000
X ₈	0.7 L	0.8L	0.75L	0.1000
X ₉	0.8 L	0.9L	0.85L	0.1000
X ₁₀	0.9 L	1.0L	0.95L	0.1000

1.0000

Boyuna uzanım (basamak = 0.1 L)

	uzanım menzili			olasılık
	asgari	azami	ortalama	
Y ₁	0.0L	0.1 L	0.05L	0.7725
Y ₂	0.1L	0.2L	0.15L	0.1925
Y ₃	0.2L	0.3L	0.25L	0.0350

1.0000

Enine tesir (basamak = 0.05B)

	tesir menzili			olasılık
	asgari	azami	ortalama	
Z ₁	0.0 B	0.05 B	0.025 B	0.7490
Z ₂	0.05B	0.10 B	0.075 B	0.1390
Z ₃	0.10B	0.15 B	0.125 B	0.0280
Z ₄	0.15B	0.20 B	0.175 B	0.0280
Z ₅	0.20B	0.25 B	0.225 B	0.0280
Z ₆	0.25B	0.30 B	0.275 B	0.0280

1.0000

Tablo A2 – Bordra hasarı için olasılık değerleri

Bölme grupları	Hasarların büyüklüğü ve olasılıkları										Grup olasılığı
	$X_1 Y_1 Z_1-6$	$X_1 Y_2 Z_1-6$	$X_1 Y_3 Z_1-6$	$X_1 Y_4 Z_1-6$	$X_1 Y_5 Z_1-6$	$X_1 Y_6 Z_1-6$	$X_2 Y_1 Z_1-6$	$X_2 Y_2 Z_1-6$	$X_2 Y_3 Z_1-6$	$X_2 Y_4 Z_1-6$	
1	0.07725	0.07725	0.01925	0.00350	0.07725	0.07725					0.17725
2	0.01442	0.01442	0.00262	0.00262	0.01442	0.01442					0.03408
3	0.00483	0.00483	0.00088	0.00088	0.00483	0.00483					0.01054
4	0.05786	0.05786	0.01442	0.01442	0.05786	0.05786	$X_6 Y_1 Z_1$	$X_6 Y_2 Z_1$	$X_6 Y_3 Z_1$	$X_6 Y_4 Z_1$	0.41532
	0.05786	0.01442	0.00262	0.00262	0.05786	0.05786	$X_7 Y_1 Z_1$	$X_7 Y_2 Z_1$	$X_7 Y_3 Z_1$	$X_7 Y_4 Z_1$	0.05786
5	0.01939	0.01939									0.01939
6	0.01939	0.01939	0.00483	0.00088	0.00088	0.00088					0.02598
7	0.00088	0.00088									0.00088
8	0.01939	0.01939	0.00483	0.01939	0.01939	0.00483	$X_6 Y_1 Z_2-6$	$X_6 Y_2 Z_2-6$	$X_6 Y_3 Z_2-6$	$X_6 Y_4 Z_2-6$	0.09381
	0.00088	0.01939	0.00088	0.01939	0.00088	0.00088					
9	0.01442	0.01442	0.00262	0.00262	0.01442	0.00262	$X_9 Y_1 Z_1$	$X_9 Y_2 Z_1$	$X_9 Y_3 Z_1$		0.03408
10	0.00483	0.00483	0.00088	0.00088	0.00483	0.00088	$X_9 Y_1 Z_2-6$	$X_9 Y_2 Z_2-6$	$X_9 Y_3 Z_2-6$		0.01142
11	0.07725	0.07725	0.01925	0.01925	0.07725	0.00350	$X_{10} Y_1 Z_1-6$	$X_{10} Y_2 Z_1-6$	$X_{10} Y_3 Z_1-6$		0.17725

1.00000

Tablo A3 - Basamak yöntemi ile karına hasarını değerlendirmek için artışlar Boyuna konum (basamak = 0.1L)

	artış menzili			olasılık
	asgari	azami	orta nokta	
X ₁	0.0L	0.1L	0.05L	0.0240
X ₂	0.1L	0.2L	0.15L	0.0320
X ₃	0.2L	0.3L	0.25L	0.0400
X ₄	0.3L	0.4L	0.35L	0.0480
X ₅	0.4L	0.5L	0.45L	0.0560
X ₆	0.5L	0.6L	0.55L	0.0800
X ₇	0.6L	0.7L	0.65L	0.1200
X ₈	0.7L	0.8L	0.75L	0.1600
X ₉	0.8L	0.9L	0.85L	0.2000
X ₁₀	0.9L	1.0L	0.95L	0.2400
				1.0000

Boyuna uzanım (basamak = 0.1L)

	uzanım menzili			olasılık
	asgari	azami	ortalama	
Y ₁	0.0L	0.1L	0.05L	0.3833
Y ₂	0.1L	0.2L	0.15L	0.2500
Y ₃	0.2L	0.3L	0.25L	0.1167
Y ₄	0.3L	0.4L	0.35L	0.0500
Y ₅	0.4L	0.5L	0.45L	0.0500
Y ₆	0.5L	0.6L	0.55L	0.0500
Y ₇	0.6L	0.7L	0.65L	0.0500
Y ₈	0.7L	0.8L	0.75L	0.0500
				1.0000

Dikine tesir (basamak = 0.05D)

	tesir menzili			olasılık
	asgari	azami	ortalama	
Z ₁	0.0D	0.05D	0.025D	0.5575
Z ₂	0.05D	0.10D	0.075D	0.2225
Z ₃	0.10D	0.15D	0.125D	0.0550
Z ₄	0.15D	0.20D	0.175D	0.0550
Z ₅	0.20D	0.25D	0.225D	0.0550
Z ₆	0.25D	0.30D	0.275D	0.0550
				1.0000

Tablo A2 – Borda hasarı için olasılık değerleri

Bölme grupları		Hasarların büyüklüğü ve olasılıkları										Grup olasılığı	
1	WB1	$X_{1-2} Y_1 Z_{1-6}$ 0.02147	$X_{1-2} Y_2 Z_{1-6}$ 0.006	$X_{1-2} Y_3 Z_{1-6}$ 0.0028	$X_{1-4} Y_4 Z_{1-2}$ 0.00562	$X_{1-4} Y_5 Z_{1-2}$ 0.00562	$X_{1-4} Y_6 Z_{1-2}$ 0.00562	$X_{1-5} Y_7 Z_{1-2}$ 0.0078	$X_{1-5} Y_8 Z_{1-2}$ 0.00562	$X_{7-10} Y_7 Z_{1-2}$ 0.0312	$X_{7-10} Y_8 Z_{1-2}$ 0.02808	$X_{5-6} Y_8 Z_{1-2}$ 0.00530	0.03027
2	WB1 + WB2S + WB2P	$X_{2-3} Y_1 Z_{1-2}$ 0.01404	$X_{2-3} Y_2 Z_{1-2}$ 0.00655	$X_{2-3} Y_3 Z_{1-2}$ 0.00655	$X_{1-4} Y_4 Z_{1-2}$ 0.00562	$X_{1-4} Y_5 Z_{1-2}$ 0.00562	$X_{1-4} Y_6 Z_{1-2}$ 0.00562	$X_{1-5} Y_7 Z_{1-2}$ 0.0078	$X_{1-5} Y_8 Z_{1-2}$ 0.00562	$X_{7-10} Y_7 Z_{1-2}$ 0.0312	$X_{7-10} Y_8 Z_{1-2}$ 0.02808	$X_{5-6} Y_8 Z_{1-2}$ 0.00530	0.05305
3	WB2S + WB2P + WB3	$X_{8-9} Y_1 Z_{1-2}$ 0.0702	$X_{8-9} Y_2 Z_{1-2}$ 0.03276	$X_{8-9} Y_3 Z_{1-2}$ 0.03276	$X_{7-10} Y_4 Z_{1-2}$ 0.02808	$X_{7-10} Y_5 Z_{1-2}$ 0.02808	$X_{7-10} Y_6 Z_{1-2}$ 0.02808	$X_{6-10} Y_7 Z_{1-2}$ 0.0312	$X_{6-10} Y_8 Z_{1-2}$ 0.02808	$X_{5-6} Y_8 Z_{1-2}$ 0.00530	$X_{5-6} Y_8 Z_{1-2}$ 0.00530	0.24960	
4	WB1 + WB2S + WB2P + WB3				$X_{5-6} Y_4 Z_{1-2}$ 0.0053	$X_{5-6} Y_5 Z_{1-2}$ 0.0053	$X_{5-6} Y_6 Z_{1-2}$ 0.0053					0.00530	
5	WB2S + WB2P	$X_{3-8} Y_1 Z_{1-2}$ 0.1507	$X_{4-7} Y_2 Z_{1-2}$ 0.05928	$X_{4-7} Y_3 Z_{1-2}$ 0.02766	$X_{5-6} Y_4 Z_{1-2}$ 0.0053	$X_{5-6} Y_5 Z_{1-2}$ 0.0053	$X_{5-6} Y_6 Z_{1-2}$ 0.0053					0.24824	
6	WB3	$X_{9-10} Y_1 Z_{1-6}$ 0.16867	$X_{10} Y_2 Z_{1-6}$ 0.06	$X_{10} Y_3 Z_{1-6}$ 0.028	$X_{1-2} Y_4 Z_{3-6}$ 0.00062	$X_{1-2} Y_5 Z_{3-6}$ 0.00062	$X_{1-2} Y_6 Z_{3-6}$ 0.00062	$X_{1-5} Y_7 Z_{3-6}$ 0.0026	$X_{1-5} Y_8 Z_{3-6}$ 0.00026			0.25667	
7	WB1 + WB2S + WB2P + CO1	$X_3 Y_1 Z_{3-6}$ 0.00337	$X_{2-3} Y_2 Z_{3-6}$ 0.00396	$X_{2-3} Y_3 Z_{3-6}$ 0.00082	$X_{1-2} Y_4 Z_{3-6}$ 0.00062	$X_{1-2} Y_5 Z_{3-6}$ 0.00062	$X_{1-2} Y_6 Z_{3-6}$ 0.00062	$X_{1-5} Y_7 Z_{3-6}$ 0.0026	$X_{1-5} Y_8 Z_{3-6}$ 0.00026			0.00592	
8	WB2S + WB2P + CO1	$X_3 Y_1 Z_{3-6}$ 0.00337	$X_{5-7} Y_2 Z_{3-6}$ 0.01408	$X_{6-7} Y_3 Z_{3-6}$ 0.00513	$X_{6-7} Y_4 Z_{3-6}$ 0.00088	$X_{6-7} Y_5 Z_{3-6}$ 0.00088	$X_{6-7} Y_6 Z_{3-6}$ 0.00088					0.00337	
9	WB2S + WB2P + CO2	$X_{5-8} Y_1 Z_{3-6}$ 0.03508	$X_{6-9} Y_2 Z_{3-6}$ 0.0198	$X_{6-9} Y_3 Z_{3-6}$ 0.00924	$X_{7-10} Y_4 Z_{3-6}$ 0.00792	$X_{7-10} Y_5 Z_{3-6}$ 0.00792	$X_{7-10} Y_6 Z_{3-6}$ 0.00792	$X_{6-10} Y_7 Z_{3-6}$ 0.0066	$X_{6-10} Y_8 Z_{3-6}$ 0.0066			0.05517	
10	WB2S + WB2P + WB3 + CO2				$X_{3-4} Y_4 Z_{3-6}$ 0.00098	$X_{3-4} Y_5 Z_{3-6}$ 0.00098	$X_{3-4} Y_6 Z_{3-6}$ 0.00098	$X_{2-5} Y_7 Z_{3-6}$ 0.00194	$X_{2-5} Y_8 Z_{3-6}$ 0.00158	$X_{6-10} Y_7 Z_{3-6}$ 0.0066	$X_{6-10} Y_8 Z_{3-6}$ 0.0066	0.06600	
11	WB1 + WB2S + WB2P + CO1 + CO2				$X_3 Y_4 Z_{3-6}$ 0.00098	$X_3 Y_5 Z_{3-6}$ 0.00098	$X_3 Y_6 Z_{3-6}$ 0.00098	$X_{6-7} Y_7 Z_{3-6}$ 0.0022	$X_{6-7} Y_8 Z_{3-6}$ 0.00132	$X_{6-7} Y_7 Z_{3-6}$ 0.0022	$X_{6-7} Y_8 Z_{3-6}$ 0.00132	0.00903	
12	WB2S + WB2P + WB3 + CO1 + CO2											0.00440	
13	WB1 + WB2S + WB2P + WB3 + CO1 + CO2											0.00150	
14	WB2S + WB2P + CO1 + CO2	$X_4 Y_1 Z_{3-6}$ 0.00405	$X_4 Y_2 Z_{3-6}$ 0.00264	$X_{4-5} Y_3 Z_{3-6}$ 0.00267	$X_5 Y_4 Z_{3-6}$ 0.00062	$X_5 Y_5 Z_{3-6}$ 0.00062	$X_5 Y_6 Z_{3-6}$ 0.0015					0.01148	

1.00000

**Tablo A5 - Biriken olasılık ve petrol sızıntısı değerleri
Borda hasarı**

Bölme grupları	Petrol sızıntısı O_i (m^3)	Olasılık P_i	Biriken olasılık [toplamlar P_i]	Petrol sızıntısı ortalama $P_i \times O_i$ (m^3)	Olasılık P_{ie}	Aşırı sızıntı $O_e \times P_{ie} \times 10$ (m^3)
WB1	0.00	0.17725	0.17725	0.00		
WB1 + WB2S	0.00	0.03408	0.21133	0.00		
WB2S	0.00	0.41532	0.62665	0.00		
WB2S + WB3	0.00	0.03408	0.66073	0.00		
WB3	0.00	0.17725	0.83798	0.00		
WB1 + WB2S + CO1	9430.00	0.01054	0.84852	99.39		
WB2S + CO1	9430.00	0.01939	0.86791	182.85		
WB2S + CO2	28291.00	0.09381	0.96172	2653.98	0.06172	17461.2052
WB2S + CO2 + WB3	28291.00	0.01142	0.97314	323.08	0.01142	3230.8322
WB1 + WB2S + CO1 + CO2	37721.00	0.00088	0.97402	33.19	0.00088	331.9448
WB2S + CO1 + CO2	37721.00	0.02598	1.00000	979.99	0.02598	9799.9158
				4272.48	0.10000	30823.898

Tablo A5 - Biriken olasılık ve petrol sızıntısı değerleri (devam)
Karina hasarı (0.0 metre met cezir)

Bölme grupları	Petrol sızıntısı O_i (m^3)	Olasılık P_i	Biriken olasılık [toplamlar]	Petrol sızıntısı ortalaması $P_i \times O_i$ (m^3)	Olasılık P_{ie}	Aşırı sızıntı $O_{ie} \times P_{ie} \times 10$ (m^3)
WB1	0.00	0.03027	0.03027	0.00		
WB1 + WB2S + WB2P	0.00	0.05304	0.08331	0.00		
WB1 + WB2S + WB2P + WB3	0.00	0.00530	0.08861	0.00		
WB2S + WB2P	0.00	0.24825	0.33686	0.00		
WB2S + WB2P + WB3	0.00	0.24960	0.58646	0.00		
WB3	0.00	0.25667	0.84313	0.00		
WB1 + WB2S + WB2P + CO1	2373.00	0.00592	0.84905	14.05		
WB2S + WB2P + CO1	2373.00	0.00337	0.85242	8.00		
WB2S + WB2P + CO2	13322.00	0.05518	0.90760	735.11	0.00760	1012.4720
WB2S + WB2P + WB3 + CO2	13322.00	0.06600	0.97360	879.25	0.06600	8792.5200
WB1 + WB2S + WB2P + CO1 + CO2	18796.00	0.00903	0.98263	169.73	0.00903	1697.2788
WB3 + WB2S + WB2P + CO1 + CO2	18796.00	0.00150	0.98413	28.19	0.00150	281.9400
WB1 + WB2S + WB2P + WB3 + CO1 + CO2	18796.00	0.00440	0.98853	82.70	0.00440	827.0240
WB2S + WB2P + CO1 + CO2	18796.00	0.01147	1.00000	215.59	0.01147	2155.9012
				2132.62	0.10000	14767.1360

Tablo A6 - Biriken olasılık ve petrol sızıntı değerleri
Karina hasarı (2.0 metre met cezir)

Bölmeler	Petrol sızıntısı O_i (m^3)	Olasılık P_i	Biriken olasılık [toplamlı P_i]	Petrol sızıntısı ortalaması $P_i \times O_i$ (m^3)	Olasılık P_{Re}	Aşırı sızıntı $O_{Re} \times P_{Re} \times 10$ (m^3)
WB1	0.00	0.03027	0.03027	0.00		
WB1 + WB2S + WB2P	0.00	0.05304	0.08331	0.00		
WB1 + WB2S + WB2P + WB3	0.00	0.00530	0.08861	0.00		
WB2S + WB2P	0.00	0.24825	0.33686	0.00		
WB2S + WB2P + WB3	0.00	0.24960	0.58646	0.00		
WB3	0.00	0.25667	0.84313	0.00		
WB1 + WB2S + WB2P + CO1	3832.00	0.00592	0.84905	22.69		
WB2S + WB2P + CO1	3832.00	0.00337	0.85242	12.91		
WB2S + WB2P + CO2	17210.00	0.05518	0.90760	949.65	0.00760	1307.9600
WB2S + WB2P + WB3 + CO2	17210.00	0.06600	0.97360	1135.86	0.06600	11358.6000
WB1 + WB2S + WB2P + CO1 + CO2	23898.00	0.00903	0.98263	215.80	0.00903	2157.9894
WB3 + WB2S + WB2P + CO1 + CO2	23898.00	0.00150	0.98413	35.85	0.00150	358.4700
WB1 + WB2S + WB2P + WB3 + CO1 + CO2	23898.00	0.00440	0.98853	105.15	0.00440	1051.5120
WB2S + WB2P + CO1 + CO2	23898.00	0.01147	1.00000	274.11	0.01147	2741.1006
				2752.02	0.10000	18975.6320

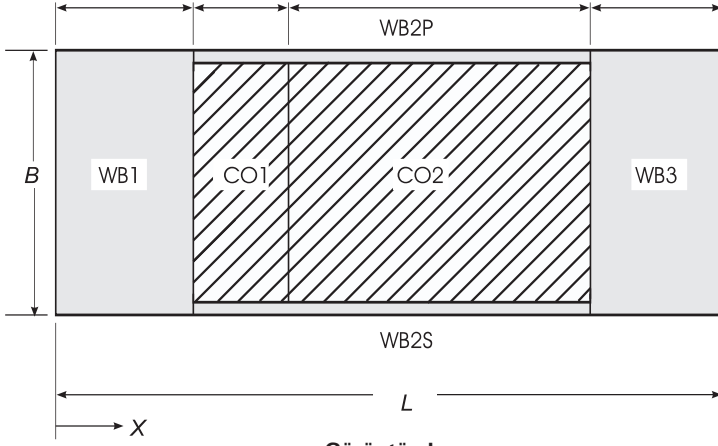
Tablo A6 - Biriken olasılık ve petrol sızıntısı değerleri (çevre için)
 Karina hasarı (4.5 metre met cezir)

Bölme grupları	Petrol sızıntısı O_i (m^3)	Olasılık P_i	Biriken olasılık [toplama P_i]	Petrol sızıntısı ortalaması $P_i \times O_i$ (m^3)	Olasılık P_{ie}	Aşırı sızıntı $O_{ie} \times P_{ie} \times 10$ (m^3)
WB1	0.00	0.03027	0.03027	0.00		
WB1 + WB2S + WB2P	0.00	0.05304	0.08331	0.00		
WB1 + WB2S + WB2P + WB3	0.00	0.00530	0.08861	0.00		
WB2S + WB2P	0.00	0.24825	0.33686	0.00		
WB2S + WB2P + WB3	0.00	0.24960	0.58646	0.00		
WB3	0.00	0.25667	0.84313	0.00		
WB1 + WB2S + WB2P + CO1	5658.00	0.00592	0.84905	33.50		
WB2S + WB2P + CO1	5658.00	0.00337	0.85242	19.07		
WB2S + WB2P + CO2	22081.00	0.05518	0.90760	1218.43	0.00760	1678.1560
WB2S + WB2P + WB3 + CO2	22081.00	0.06600	0.97360	1457.35	0.06600	14573.4600
WB1 + WB2S + WB2P + CO1 + CO2	30292.00	0.00903	0.98263	273.54	0.00903	2735.3676
WB3 + WB2S + WB2P + CO1 + CO2	30292.00	0.00150	0.98413	45.44	0.00150	454.3800
WB1 + WB2S + WB2P + WB3 + CO1 + CO2	30292.00	0.00440	0.98853	133.28	0.00440	1332.8480
WB2S + WB2P + CO1 + CO2	30292.00	0.01147	1.00000	347.45	0.01147	3474.4924
				3528.05	0.10000	24248.7040

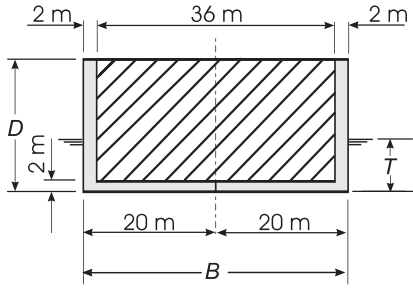
Tablo A7 - Petrol sızıntı parametreleri özeti

Karina hasarı	(%40) 0.0 m met cezir	(%50) 2.0 m met cezir	(%10) 4.5 m met cezir	Birleşik
Sıfır sızıntı ihtimali p_o	0.843 1	0.843 1	0.843 1	0.8431
Ortalama sızıntı m^3	21 33	27 52	35 28	2582
Aşırı sızıntı m^3	1476 7	1897 6	2424 9	17820

Birleşik borda ve karina	(%40) Karina hasarı	(%60) Karina hasarı	Birleşik
Sıfır sızıntı ihtimali p_o	0.838 0	0.843 1	0.8411
Ortalama sızıntı m^3	427 2	258 2	3258
Aşırı sızıntı m^3	3082 4	1782 0	23021
Ortalama sızıntı parametresi O_M			0.0864
Aşırı sızıntı parametresi O_E			0.6103



Görüntü planı



Orta kesit

Barc kesit

$L = \underline{\hspace{2cm}} \quad 100 \text{ m}$

$B = \underline{\hspace{2cm}} \quad 40 \text{ m}$

$D = \underline{\hspace{2cm}} \quad 20 \text{ m}$

$T = \underline{\hspace{2cm}} \quad 9 \text{ m}$

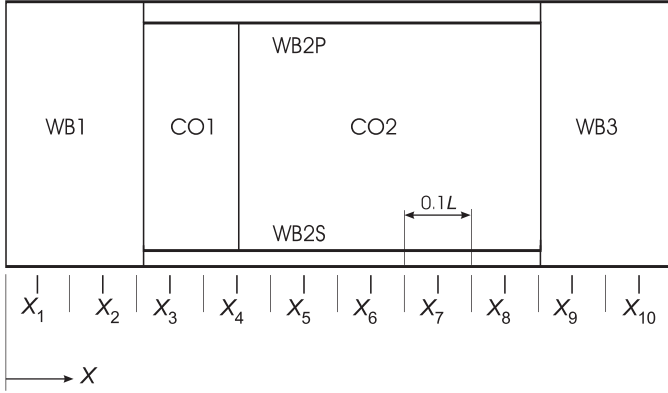
deplasman = $\underline{\hspace{2cm}}$ 36,900 t

boş barc ağırlığı = $\underline{\hspace{2cm}}$ 2,951 t

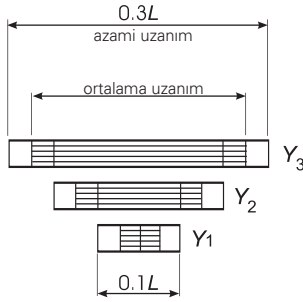
CO1, CO2 = $\underline{\hspace{2cm}}$ petrol yükü tankları

WB1, WB2, WB3 = su safra tankları

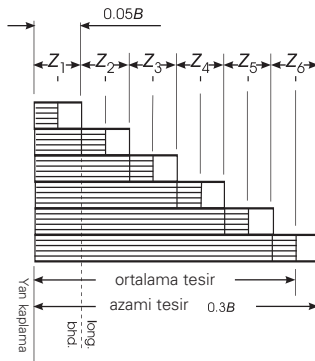
Şekil A1 – Barc tertibi



Boyuna hasar planı



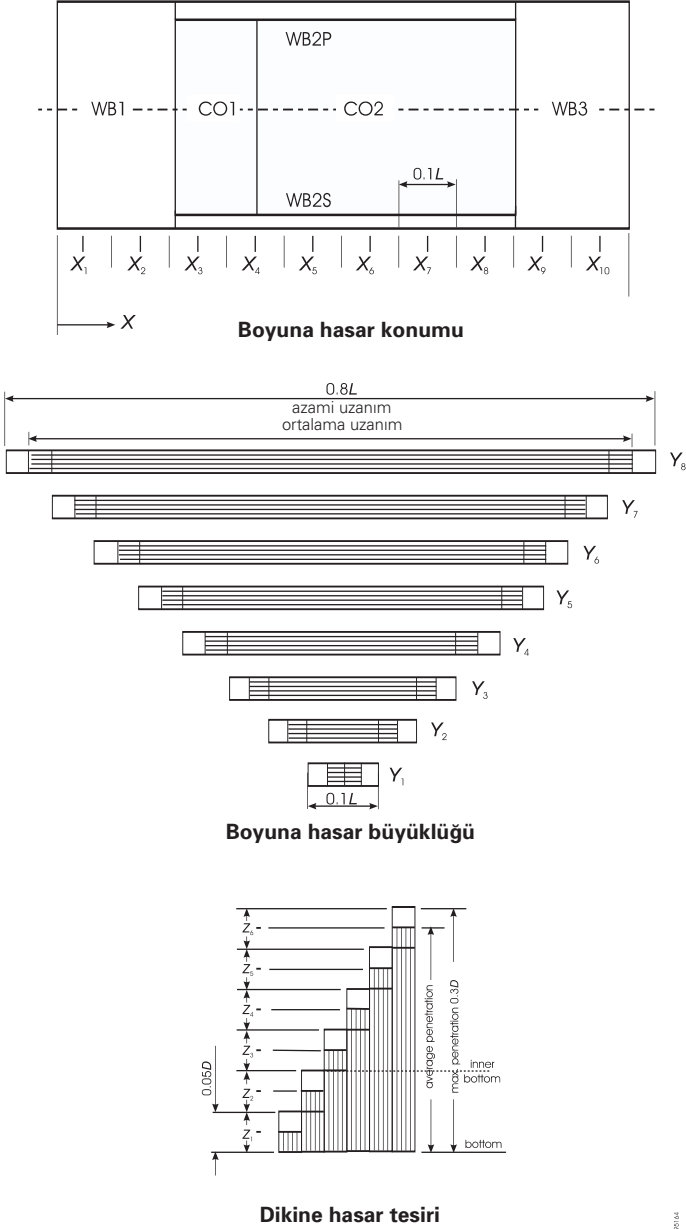
Boyuna hasar büyüklüğü



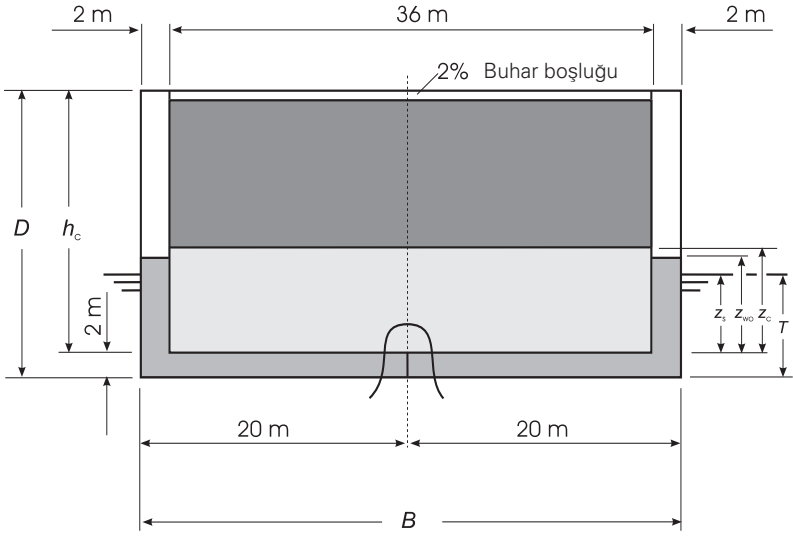
Boyuna hasar tesiri

Şekil A2 – Borda hasarı tanımları

Ek I'in Birleştirilmiş İzahatlarına Zeyil



Şekil A3 – Karina hasarı tanımları



$$L_{CO1} = 15.0 \text{ m}$$

$$L_{CO2} = 45.0 \text{ m}$$

$$L_{WB2} = 60.0 \text{ m}$$

$$h_c = 18.0 \text{ m}$$

■ %50 petrol ve %50 su

■ Petrol

■ yük tanklarından kaybolan petrol hacmi

9516

Şekil A4 – Karina hasarı için petrol sızıntı şeması

Zeyil 8

MARPOL 73/78, Ek 1'de Kural 13G(7)* olarak adlandırılan farklı yapı ve çalıştırma tertibatlarının onayı için rehberler

Temel bilgiler

1 MARPOL 73/78 Ek 1 13G(4) kuralı çatışma veya karaya oturma halinde kazaen petrol dökülmesini azaltmak için 20.000 ton dedveyt ve üzeri mevcut ham petrol tankerlerine ve 30.000 ton dedveyt ve üzeri ürün taşıyıcılarına uygulanabilen gereklilikleri içerir. Kural 13G(7), farklı bir yapı ve işletme düzeneklerinin alternatif olarak kabul edilmesine müsaade eder, böyle bir seçenek, çatışma veya oturma halinde petrol kirliliğine karşı en azından aynı seviyede koruma sağlayacaktır ve Teşkilat tarafından geliştirilen Rehberlere dayanarak İdare tarafından onaylanmış olacaktır.

Buradaki rehber kararlaştırılacak alternatif düzeneklerin hangi kriterlere göre kabul edileceklerini belirtir. Rehberin geliştirilmesi esnasında MEPC tarafından kabul edilen yöntemlerin ayrıntıları zeyilde verilmiştir.

Diğer alternatif tertibatlar, kirlilik önleme ve güvenilirlik vasıfları inceledikten sonra MEPC tarafından onaylanabilir. Yeni veya gözden geçirilmiş tertibatların onayı için bir teklif İdare tarafından sunulacak ve if teknik ve işletme ile özellikleri ve güvenlik bakımından değerlendirilmesini içerecektir.

Uygulanabilirlik

2 Bu rehberler 13F kuralına uyması gerekmeyen ve 13G(1)(c) kuralının gereklerini sağlamayan 20.000 ton dedveyt ve üzeri ham petrol tankerlerine ve 30.000 ton dedveyt ve üzeri ürün taşıyıcılarına uygulanır.

Performans gerekleri

3 Petrolün kazaen taşmasına karşı alınması gerekli asgari önlem, 13G kuralına tâbi tankerlerin petrol taşıma için kullanılmayan asma tankları veya çift dip mahallerine sahip olmasını ve 13E(4) kuralının genişlik ve yükseklik gereklerini karşılamasını şarta bağlayan, her iki tarafta geminin tam derinliği için L_t 'nin en az %30'unu veya L_t uzunluğu boyunca çıkıntılı dip kaplama alanının ez az %30'unu, burada L_t 13E(7)'de tanımlanmıştır, kural 13G(4) ile idare edilir. Eşdeğer yapı ve işletme düzenekleri, kural 13G(7) de müsaade edildiği gibi, oturma veya çatışma halinde deniz kirliliğine karşı en az aynı seviyede koruma sağlamalıdır. Eşdeğerlik aşağıdaki paragraf 4 ve 5'e göre değerlendirilerek kararlaştırılacaktır.

* Bu rehberin kısımlarının izahatı (IACS Birleştirilmiş izahatlar MPC7) MEPC/Circ.365 olarak tamim edilmiştir. Bu izahatlara zeyil 9 olarak dahil edilmiştir.

Hasar ve Taşma Ölçütleri

4 Taşma, bu rehberin 5.1 alt paragrafında tanımlanan hasar vakaları için hesaplanmalıdır. Varsayıma dayalı sızıntı aşağıda 4.1 - 4.2 ve 4.3 alt paragraflarında belirtilen durumlar için ve 5.2, 5.3 ve 5.4 numaralı alt paragraflarda tanımlanmış olan usullere uygun olarak hesaplanmalıdır. Hesaplanan varsayılan petrol sızıntısı, geminin orijinal şeklinde taşıdığı yük hacmine bölünerek, yüzde olarak ifade edilir. Bu ifade, 4.1, 4.2 ve 4.3 alt paragraflarında ayrıntılı olarak açıklanan her durum için Eşdeğer Petrol Sızıntı sayısını (EOS number) oluşturur.

4.1 EOS sayısı; tüm yük tanklarının %98 oranında dolmasını sağlayan, sıfır trimde, aynı yoğunluktaki yük ile azami yüklemeye hattına kadar dolu, mevcut gemi için hesaplanmalıdır. Bu hesaplama temel EOS sayısını ve 4.2 ve 4.3 alt paragraflarda istenen hesaplamalarda kullanılacak sözde yük yoğunluğunu verir.

4.2 İkinci bir EOS sayısı, 13G(4) kuralında zikredildiği gibi yük bulundurmaya alan banda tanklarıyla donatılmış gemiler için hesaplanacaktır.

4.3 Üçüncü bir EOS sayısı ise; 4.2 alt paragrafı uyarınca hesaplanmış EOS sayısını geçmeyecek ve 4.1 alt paragrafı uyarınca hesaplanan EOS sayısının %85'inden büyük olamayacak şekilde, seçilmiş bir alternatif metod için hesaplanır.

4.4 Yük tanklarının boyuna içine yerleştirilmiş yakıt tankları EOS sayısının hesaplanması sırasında yük tankı gibi kabul edileceklerdir.

Farazi Petrol Sızıntısının Hesabı için Yöntem

5 Bu paragrafta açıklanan yöntem 4 paragrafta istendiği gibi EOS sayısının hesabı için kullanılmalıdır.

5.1 Hasar varsayımları

EOS sayısı hesaplanırken, aşağıda belirtilen Hasar varsayımları tüm petrol tanklarına uygulanmalıdır.

5.1.1 Borda hasarı

Boyuna uzanım $l_c = 1/3 (L)^{2/3}$ ya da 14, 5 m hangisi daha az ise

Enine uzanım $t_c = B/5$ yada 11,5 m hangisi daha az ise

Dikine uzanım $v_c =$ Kaide hattından sınırsız olarak yukarıya doğru

5.1.2 Karina hasarı

Boyuna uzanım $l_s = 0.2 L$

Enine uzanım $b_s = B/6$ yada 10 m hangisi daha az ise fakat 5 m den az olmayacak.

Dikine uzanım $v_s = B/15$

Kaide hattından itibaren

5.2 Borda Hasarı vakasında Sızıntı Hesabı

Borda hasarları vakasında sızıntı hesabı aşağıdaki gibi yapılmalıdır:

yük tanklarının en baş ve kıç tarafları arasındaki uzunluk	=	L_t (m)
i numaralı tankın uzunluğu	=	l_i (m)
Tank sınırları ile tekne sacı arası mesafe	=	s_i (m)
i numaralı tanktaki yük hacmi	=	V_i (m ³)
5.1.1 alt paragrafına göre borda hasarının uzunluğu	=	l_c (m)
5.1.1 alt paragrafına göre hasarın enine büyüklüğü	=	t_c (m)
Hasarlı bölgenin boyuna dağılımı durumu var sayıldığında;		
Borda hasarı sebebiyle i numaralı tankın yarılma olasılığı faktörü:		

$$q_{ci} = (1 - s_i/t_c) \frac{(l_i + l_c)}{(L_t + l_c)}$$

Borda hasarı vakasında toplam farazi sızıntı

$$Q_c = \sum q_{ci} \cdot V_i$$

Bu hesaplama yöntemi her sayı ve ölçüdeki borda sahra tankı için yaklaşık bir sonuç verir. Bu ayrıca yük tankı ölçülerinden kaynaklanan etkileri de hesaba katmaktadır. Boyuna perde yarılması ve merkez tanklarından sızıntı olması riski de hesaba katılmıştır.

5.3 Karina hasarı vakasında Sızıntı Hesabı

Karina hasarları vakasında sızıntı hesabı aşağıdaki gibi yapılmalıdır:

yük tanklarının en baş ve kıç tarafları arasındaki uzunluk	=	L_t (m)
yük tankı alanının genişliği	=	B_t (m)
i numaralı tankın uzunluğu	=	l_i (m)
i numaralı tankın genişliği	=	b_i (m)
Çift dibin yüksekliği	=	h_i (m)
i numaralı tanktaki yük hacmi	=	V_i (m ³)
5.1.2 alt paragrafına göre karina hasarının uzunluğu	=	l_s (m)
5.1.2 alt paragrafına göre karina hasarının genişliği	=	b_s (m)
5.1.2 alt paragrafına göre karina hasarının dikine büyüklüğü	=	v_s (m)

Karina hasarı sebebiyle i numaralı tankın yarılma olasılığı faktörü:

$$q_{si} = (1 - h_i/v_s) \frac{(l_i + l_s)(b_i + b_s)}{(L_t + l_s)(B_t + b_s)}$$

$(1 - h_i/v_s) \geq 0$ olmalı.

4'üncü paragrafa göre yükün nominal yoğunluğu	= ρ_c (t/m ³)
Deniz suyunun yoğunluğu (normal olarak 1, 025)	= ρ_s (t/m ³)
Yüklü su çekimi	= d (m)
yük tankı dibinden yük sütunun yüksekliği	= h_c (m)
Ölü gaz sisteminde normal koşullardaki en yüksek basınç fazlalığı (normalde 0.05 bar)	= Δ_p (bar)
Gelgit ve solugan etkisiyle geçici ortalama kayıp sınırı	= 1, 1
Standart yer çekimi ivmesi	$g = 9, 81$ m/s ²
i numaralı tankta hidrostatik aşırı basınca karşılık sızıntı faktörü;	

$$q_{hi} = 1 - \frac{(\rho_s(d - h_i)g - 100\Delta_p)}{1.1\rho_c \cdot h_c \cdot g}$$

$q_{hi} \geq 0$ olmalı.

i numaralı tanktan sızıntı

$$Q_{si} = \sum q_{si} \cdot q_{hi} \cdot V_i$$

Borda hasarı vakasında toplam farazi sızıntı

Geminin çift dip ile donatılmış olması durumunda, çift dip tanklarının üzerine yerleştirilmiş olan tanklardan hesaplanan sızıntının etkilenen çift dip tanklarının toplam hacimlerini % 50 kadar düşüreceği fakat her halükarda her bir tank için hesaplanan sızıntının %50'sinden fazla olmayacağı varsayılır.

$$Q_{ot} = 0.4 Q_c + 0.6 Q_s$$

5.4 Borda yada karina hasarları vakasında toplam sızıntının hesaplanması

Yukarıda paragraf 5.2 ve 5.3 altında hesaplanmış olan sızıntı aşağıdaki gibi toplam farazi sızıntı ile birleştirilecektir.

Sızıntı azaltma tertibatları

6 13G(7) kuralında müsaade edilen alternatif sızıntı azaltma metotları oturma, çatışma yada her iki vakada tek bir metot yada birden çok farklı metodu içerebilir. MEPC tarafından onaylanan bu metotlar zeyilde belirtilmiştir.

Ek 1'in Birleştirilmiş İzahatlarına Zeyil

Diğer yöntemler Teşkilat tarafından kabul edilebilir. Böyle yöntemler paragraf 4 ve 5 te verilen sızıntı ölçütlerini karşılamaya ilaveten, her bir bağımsız vakada genel işletim ve güvenlik bakımından kabul edilebilirlik için değerlendirilecektir. Hususan böyle yöntemler:

Hasarsız durumda tankeri kabul edilemeyecek gerilime maruz bırakmayacaktır ve kazaen olan tekne hasarının şiddetlenmesine sebep olmayacaktır.

Kabul edilemez ilave bir yangın ve patlama tehlikesi oluşturmayacak.

İşletme el kitabı

7 Kaptana İdare tarafından onaylı, içinde bu rehberle uyum için gerekli işletme durumlarının açıkça anlatıldığı İşletme el kitabı temin edilmelidir. Bu talimatlar ayrı bir Rehberin içerisinde yer alabilecekleri gibi mevcut gemi el kitapları içerisine de eklenebilirler. Bu talimatlar, kısmi yükleme ve bu durumu sağlayabilmek için gerekli safra işlemlerini içeren onaylanmış yükleme durumlarını açıkça tanımlamalıdır. Ayrıca ölü gaz sisteminin kullanımını, konuyla ilgili trim, gerilim ve denge bilgilerini de içermelidir.

IOPP Belgesinin / ilavelerinin tasdiki

8 IOPP Belgesi / ilaveleri, tıpkı onaylı işletme talimatlarında olduğu gibi, Kural 13(G)(7) uyarınca onaylı yapım ve işletme ile ilgili önlemleri tanımlayacak biçimde tasdik edilmelidir.

Zeyil

MARPOL 73/78 Ek 1 13G(7) Kuralı altında alternatif olarak kabul edilebilecek tertibatlar

Bu zeyil, MEPC tarafından, MARPOL 73/78 Ek 1 13G(7) Kuralı hükümleri altında kabul edilen tertibatlarla ilgili ayrıntılı gerekleri içerir. Gelişme aşamasındaki bu zeyil yalnızca bir tane kabul edilmiş alternatif metod içerir.

Yük tanklarına hidrostatik muvazene ile yükleme uygulaması için gerekler

Hidrostatik muvazene yüklemesi, yük tankı dibinde, yük sütununun oluşturduğu hidrostatik basınç ve üst boşluk ölü gaz basıncı toplamı, borda dışındaki deniz suyu sütununun hidrostatik basıncına eşit yada daha düşük olması esasına dayanır, bu suretle karına hasarı vakasında denize petrol sızıntısı azaltılır.

Bu esasla yüklenmiş her bir tank içerisindeki azami yük seviyesi, aşağıdaki eşitliği sağlamalıdır.

$$h_c \rho_s g + 100\Delta p \leq (d - h_i) \cdot \rho_s g$$

Burada:

h_c	yük tankı tabanından itibaren her bir tank için kabul edilebilir en yüksek yük seviyesi.	(m)
ρ_c	tanktaki yükün özgül ağırlığı	(t/m ³)
d	geminin ilgili su çekimi	(m)
h_i	tank tabanının omurgadan yüksekliği	(m)
Δp	Ölü gaz sisteminde normal koşullardaki en yüksek basınç fazlalığı (normalde 0.05 bar)	(bar)
ρ_s	Deniz suyunun yoğunluğu	(t/m ³)
g	yerçekimi ivmesi	(9.81 m/s ²)

Su çekimini arttırmak için safra ayrılmış safra tanklarında taşınabilir. Bu hidrostatik eşitlik ölçütlerine ve belirlenmiş yükleme hattı sınırları içinde yük tanklarına daha fazla yük alınabilmesine imkan sağlar.

Hidrostatik muvazene yöntemi ile yapılacak olan işlemler ve usuller İdare tarafından onaylanmalıdır. Onay sistemin şartname ve evraklarına dayandırılmalı ve aşağıdakiler ile de müşterek olmalıdır;

1. Hesaplamalar, onaylı yükleme durumunda ve herhangi bir yük tankında, sıvı yükün boyuna yaptığı hareketin doğal periyodu ile , geminin baş-kıç hareketinin doğal periyodu arasında, ayrıca sıvı yükün enine yaptığı hareketin doğal periyodu ile geminin yalpa hareketinin doğal periyodu arasında bir rezonans olup olmadığını teyit etmelidir. Bu bağlamda "rezonans olabilir" demek, petrol yükünün boyuna yaptığı hareketin doğal periyodunun geminin baş-kıç hareketinin doğal periyodunun %60 ila %130'u arasında olduğu ve/veya yükün enine yaptığı hareketin doğal periyodunun geminin yalpa hareketinin doğal periyodunun %80 ila %120'si arasında olduğu anlamına gelir. Gemi hareketi ile sıvı yük hareketi arasında rezonans olduğunda, rezonanstaki kaynaklanan çalkantı basıncının tahmin edilebilmesi gerekir., ve mevcut yapının geminin tahmini çalkantı basıncına dayanabilecek yeterli güce sahip olduğu teyit edilmelidir, ve
2. Serbest yüzey etkisi dahil, hasarsız ve hasarlı denge hesaplamaları. Hasarlı denge hesaplamaları yalnızca kural 1(6) da tanımlanan gemiler için gereklidir.

Kazaen olan sızıntıları azaltma gereklilikleri sınırlı sayıdaki tanka muvazene il yükleme uygulandığında karşılandığında, borda hasarlarında oluşan sızıntıda kısmen azalma sağlayabilmek ve kısmi yüklü merkez tanklarında çalkantıyı en aza indirmek için, asma tanklarının önceliği vardır

Hidrostatik muvazene yükleme yöntemi kullanılarak birden çok limandan yükleme yada boşaltmanın yapılacağı işlemlerde, yük kısımları uzunluğunun yanda en az %30'unu kapsayan tanklar son yükleme limanına kadar boş tutulmalıdır yada ilk boşaltma limanında boşaltılmamalıdır.

Açıkça tanımlı, iskandil ölçüm raporlarının onaylı birer suretleri en az 3 yıl süre ile gemide tutulmalıdır.

Zeyil 9

Yük tanklarında hidrostatik muvazene yüklemesi uygulaması için gerekliliklerin izahatı karar MEPC.64(36))*

1 Deniz Çevresini Koruma Komitesi, kırk birinci oturumunda (30 Mart ila 3 Nisan 1998) 25 yaş ve üzerindeki geniş tankerlerin bir çoğunun hidrostatik muvazene yüklemesini, MARPOL I/13G(7) kuralında müsaade edilen bir seçenek olarak kullanacaklarını kaydetti, beş yıl daha ticarete devam etmeleri için, ve hidrostatik muvazene yüklemesinden kaynaklanabilecek muhtemel tehlikeleri önlemek maksadı ile birleşik bir izahat geliştirmeye ihtiyaç olduğunu takdir eder.

2 Daha sonra komite, kırk ikinci oturumunda (2 ila 6 Kasım 1998) Alt Komitenin tarafından Dökme Sıvılar ve Gazlar hakkında yapılan tavsiyeyi anlayarak, IACS Birleştirilmiş İzahatları MPC 7 "Hidrostatik Muvazene Yüklemesi" ile alakalı, üçüncü oturumunda, Bu Birleştirilmiş İzahatların Ekte düzenlenmiş olduğu şekliyle, aşağıdaki açıklamalara tâbi olarak, Üye Devletlere tamim edilmesine karar verdi.

- .1 EOS1 ve EOS2 hesaplanırken tüm safra tankları boş olarak kabul edileceklerdir. Oysa EOS3 hesaplanırken safra suyunun dağılımı göz önünde bulundurulabilir; ve
- .2 Trim, denge, gerilmeler ve diğer gerekliliklere uymak ve sağlamak için seyir esnasında safra alınabileceği anlaşılmıştır.

3 Kırk üçüncü oturumunda (28 Haziran ila 2 Temmuz 1999), Komite, IACS'ın ilk izahatlarda az sayıda küçük düzenlemeler yapan teklifini onayladı.

4 Sonuç olarak, bu Tamim bu düzeltmeleri içerir ve MEPC/Tamim.347'nin yerini alır.

5 Üye Devletler, MARPOL 73/78, Ek 1 13G(4) kuralında zikredilen 25 yaş ve üzerindeki tankerlere, MARPOL 73/78, Ek 1'de Kural 13G(7)* olarak adlandırılan, farklı yapı ve çalıştırma tertibatlarının onayı için rehberlerin hükümlerini uygularken yukarıdaki açıklamalarla birlikte eklenen İzahatları kullanmaya davet edilirler.

* Bu 26 Temmuz 1999 tarihli MEPC 365 tamimidir.

Ek

IACS Birleştirilmiş İzahatlar MPC7 - Hidrostatik Muvazene Yüklemesi

(Mayıs 1998)

(Ek 1, Kural 13G(7) - Farklı yapı ve çalıştırma yöntemlerinin onayı için rehberler, IMO MEPC.64(36) kararı))

Hasar ve taşma ölçütleri (IMO Rehberleri 4'te olduğu gibi)

1. Asıl şekil, MARPOL 13G(7) kuralı uygulanmadan önceki IOPP Belgesi ve kullanılan G.A planı kapsamındaki geminin şeklidir.

Ürün/ham petrol taşıyıcısı ürün tankeri olarak CBT ile değişmeli veya ham petrol tankeri olarak COW ile değişmeli işletildiğinde, MEPC.64(36)'ya göre değerlendirilmesi her durum için ayrı ayrı yapılmalıdır.

Temel EOS sayısının IMO Rehber (EOS1) 4.1'de olduğu gibi hesaplanması

2. Rehber'in 4.1'inde tanımladığı gibi ilk EOS sayısı (EOS1) hesaplanırken, geminin müstehlik ve safra olmaksızın, sıfır trimle, Yaz Yükleme Hattına kadar yükleneceği farz edilmelidir.
3. EOS1'in hesaplanması için, gemi ile taşınan yükün hacmi, geminin orijinal şekline göre L_t içindeki yük ve yakıt tanklarının hacimlerinin %98'i dir.
4. Yükün nominal yoğunluğu , ρ_c :

EOS1, EOS2 ve EOS3'ün hesaplanmasında kullanılacak yükün nominal yoğunluğu aşağıdaki formülde verilmiştir.

$$\rho_c = \frac{\Delta (\text{yaz}) - LSW}{V_{\%98} (\text{göre } L_t \text{ içindeki yük ve yakıt tanklarının orijinal şekli})}$$

Burada:

$\Delta(\text{yaz})$ = sıfır trim ile geminin azami yaz yükleme hattına mukabil deplasmanı

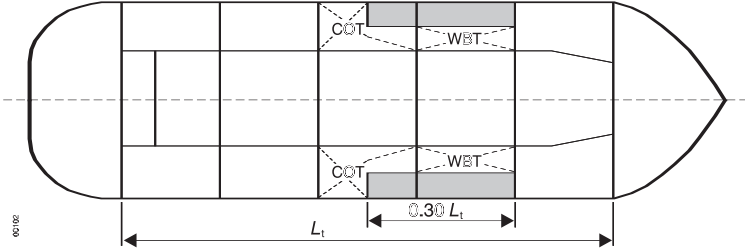
LSW = Boş gemi ağırlığı

$V_{\%98}(\text{göre } L_t \text{ içindeki yük ve yakıt tanklarının orijinal şekli})$ = geminin orijinal
şeklinde L_t
içindeki yük ve
yakıt tanklarının
hacimlerinin
%98'i dir.

Dipnot: MEPC.64(36) altında tanker tertibatlarının değerlendirilmesi için 8 Mayıs 1998'de veya daha sonra alınan yazılı başvurular bayrak İdaresi tarafından başka şekilde tavsiye edilmedikçe bu birleştirilmiş izahatlara göre değerlendirilecektir.

IMO Rehber (EOS2) 4.2'deki gibi 13G(4) kuralında bahsedilen yük bulundurmaya alabanda tanklarıyla donatılmış gemiler için İkinci EOS sayısının hesaplanması

- .5 Hesaplama için, İkinci EOS sayısında (EOS2), tankerin sadece MEPC.64(36) paragraf 4.2'de bahsedilen borda korumasına sahip olduğu farz edilir.
- .6 İkinci EOS2 sayısının hesaplaması maksadıyla, farazi borda korumasının, boyuna ve enine perdelerin varsayılan yerlerinin kural 13G(4) tarafından istenen asgari korumayı sağladığı ve en düşük EOS2'ye varan konuma yerleştirildiği kabul edilebilir.



Şekil 1

Hacim ve ölçüm parametreleri için, lütfen aşağıdaki şekle başvurun.

farazi borda koruması kapsamındaki geri kalan tankların hacimlerin önceki gibi aynı tip içeriği taşıyacakları farz edilir (safra suyu tankları safra suyu tankları için kalır, petrol yükü tankları petrol yükü tankları için kalır, vs.)

Petrol yükü ve/veya yakıt tanklarının geri kalan kısmının ölçüleri aşağıdaki gibidir.

- l_i değiştirilmemiş
- b_i tüm l_i boyunca farazi borda koruması sağlanmışsa azaltılır, kısmi l_i için farazi borda koruması sağlanmışsa değiştirilmez.
- V_i geri kalan petrol yükü ve/veya yakıt tanklarındaki yük hacmi.

- .7 EOS2 'nin hesaplaması maksadıyla MARPOL Ek 1 su çekimi ve trim gereklerinin hesaba katılmasına lüzum yoktur.
- .8 EOS2 hesaplanırken, geminin müstehlik ve safra olmaksızın, Kural 13G(4) e uyan haline mukabil yükleme durumundaki su çekminde düz (trimsiz) olduğu farz edilir

Ek'in 6. paragrafına bakınız

IMO Rehber (EOS3) 4.3'deki gibi hidrostatik muvazene yöntemi için üçüncü EOS sayısının hesaplanması

- .9 EOS3'ün hesaplaması maksadıyla, su çekimi Hidrostatik Muvazene Yüklemesi (HBL) hallerine mukabil su çekimidir. Safra sadece EOS3'ü tayin ederken arttırılmış su çekimini bulmak için kullanılabilir.

Tanklarda HBL için belirlenmiş doldurma seviyesi Zeyilde gösterilen ve eş dağılımlı nominal petrol yoğunluğu ve ilgili su çekimini kullanan formül ile hesaplanan azami seviyeye eşit olmalıdır.

Ek'e bakınız.

IMO Rehber (EOS3) 5.2'deki gibi borda hasarı vakalarında sızıntının hesaplanması

- .10 Tekne kaplamalarında tank kaplamasına kadar olan uzaklık, S_i

S_i Geminin belirlenmiş azami yaz yükleme hattına mukabil seviyede, merkez hattına dik olarak, tekne kaplamasından tank sınırlarına kadar ölçülen asgari mesafedir.

- .11 i numaralı tanktaki yük hacmi, V_i

V_i 'nin azami hacmi tank hacminin %98'i dir.

IMO Rehber (EOS3) 5.3'deki gibi karina hasarı vakalarında sızıntının hesaplanması

- .12 i tankının genişliği; b_i

- Bordaya bitişik tanklar için, b_i , belirlenmiş azami yaz yükleme hattı seviyesinde merkez hattına dik olarak, $l_i/2$ de tankın içeri doğru ölçülen genişliğidir.

- Merkez tankı için; b_i , $l_i/2$ de ölçülen tank dibi genişliğidir.

- .13 Yük tankı alanının, B_t

B_t , Ek 1 Kural 1(21) de tanımlandığı gibi, L_t içerisinde ölçülen azami genişliktir.

- .14 Çift dibin yüksekliği; h_i

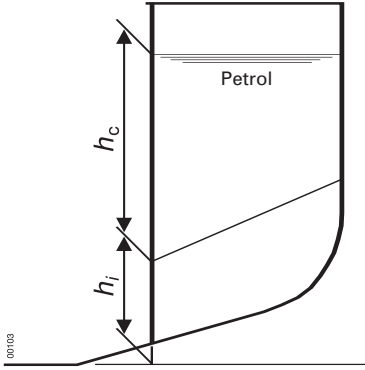
h_i , çift dip'in kaide hattından ölçülen asgari yüksekliğidir.

Şekil 2 ve şekil 3'e bakınız.

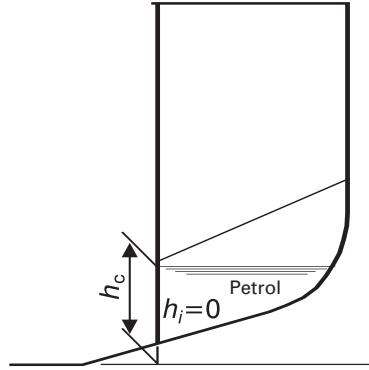
- .15 yük tankı dibinden yük sütununun yüksekliği, h_c

h_c , h_i 'nin ölçüldüğü noktada yük tankı dibinden ölçülen yük sütununun yüksekliğidir. şekil 2'ye bakınız.

Çift dip'in olmadığı yerlerde ise, h_c , karina kalkımının herhangi bir yeri göz önüne alınarak alabileceği azami değeri alır. Şekil 3'e bakınız



Şekil 2



Şekil 3

IMO Rehber 5'te ki gibi toplam farazi sızıntının hesaplanması

- .16 Borda hasarının sebep olduğu sızıntı tetkik edilirken, yalnızca en elver işsiz EOS sayısı veren borda kullanılmalıdır.

IMO zeylindeki gibi Yük tanklarında hidrostatik muvazene yüklemesi uygulaması için gereklilikler

- .17 EOS3'de belirtilen durumlar tarafından HBL olarak belirlenmiş tankların sayısı, yük amaçlı olmayan alabanda tankları ile donatılmış gemiler için, EOS2'den büyük olamaz ve bununla beraber EOS1'in de %85'inden fazla olamaz. Zeyil formülünde olduğu gibi, sıfır trim, ayarlanmış V_i , nominal yoğunluk ve azami yük seviyesi ile bu durumları karşılaması bir defa bir defa tutturulunca mütalaa edilen biçim geçerlilik kazanır ve fiili yükleme durumlarına mukabil EOS3'ü tekrar hesaplamaya ihtiyaç kalmaz.

HBL tanklarında fiili yükleme durumlarına için doldurma seviyeleri, her bir HBL tankındaki fiili su çekimi ve yoğunlukları kullanarak Rehberin zeylindeki HBL formülü ile tayin edilir.

- .18 HBL yüksekliğinden daha az seviyedeki kısmi yüklemeler alternatif bir şekilde değerlendirilebilir. Bu durumlarda seçilmiş olan yük tankındaki yük yüksekliği sıfır trim, nominal yoğunluk ve ayarlanmış V_i 'ye mukabil su çekimi ölçütlerine uyan EOS3'e dayalı olarak tayin edilir.

Yük seviyelerinin Rehberin zeylindeki EOS3 hesaplamasında kullanılan HBL formülü ile hesaplanan yük seviyesinden daha düşük olmaları durumunda, fiili doldurma seviyeleri aşağıdaki gibi hesaplanacaktır:

$$(h_c \times K) \times \rho_s \times g + 100\Delta p \leq (d - h_i) \times \rho_s \times g$$

Burada K düzeltme faktörüdür ve $h_{(HBL)} / h_{(PF)}$;

$h_{(PF)}$ = Kısmi doldurma durumunda, seçilmiş biçim için tatmin edici EOS3 veren, yük yüksekliği (nominal yoğunluk, kabul edilen sıfır trim, ilgili su çekimi $d_{(PF)}$, ayarlanmış V_1 ile)

$h_{(HBL)}$ = Seçilmiş biçim için $d_{(PF)}$ su çekiminde, azami HBL yük yüksekliği.

Böylece:

$$K = ((d_{(PF)} - h_i) \times \rho_s \times g - 100\Delta p) / (\rho_h \times g \times h_{(PF)})$$

Ek

Parametrelerin matris'i

EOS (not 1'e bak)	Varsayılan trim	Su çekimi	Yoğunluk	Yüklenmiş Petrol hacmi	Müstehlik ve safra
EOS1	0	Belirlenmiş azami yaz su hattı	Nominal	V_1	Yok
EOS2	0	Mukabil su çekimi	Nominal	V_2	Yok
EOS3	0	Mukabil su çekimi	Nominal	V_3	Not 2'ye bakınız

Burada:

V_1 = Orijinal şeklinde L_t içindeki yük ve yakıt tanklarının hacimlerinin %98'i.

V_2 = V_1 eksi yük tanklarından 13G(4)'e uygun borda koruma tank hacimlerinin %98'i.

V_3 = L_t içinde, (%98 de) tam yük ve yakıt dolu tankların HBL'lerin ve/veya kısmi dolu tankların toplam petrol hacmi

Not 1: $EOS = \frac{O_{tot}}{V_1}$

Not 2: Safra sadece EOS3'ü tayin ederken artırılmış su çekimini bulmak için kullanılabilir

MARPOL 73/78 Ek II

(zeyiller dahil)

*Dökme Zehirli Sıvı Maddelerle
Deniz Kirlenmesinin Kontrolü
İçin Kurallar*

MARPOL 73/78 EK II

(zeyiller dahil)

Dökme Zehirli Sıvı Maddelerle Deniz Kirlenmesinin Kontrolü İçin Kurallar

EK II

Kural 1

Tanımlamalar

Bu Ek'in amaçları için:

- (1) *Kimyasal madde tankeri* öncelikle dökme zehirli maddeleri yük olarak taşımak için inşa edilen ya da değiştirilen bir gemi anlamına gelir ve bu Sözleşme Ek I'inde "petrol tankeri" olarak tanımlanan gemileri de kısmen ya da tamamen dökme halde zehirli sıvı maddeleri taşırlarken kapsar.
- (2) *Temiz safra*, sonuncu kullanımında; A, B, C ya da D Sınıfı bir madde içeren bir yük taşıdıktan sonra tamamen temizlenen ve bu temizlemede oluşan kalıntılar da atılarak bu Ek'in gereklerine uygun biçimde boşaltılan bir tank da taşınan safra anlamına gelir.
- (3) *Ayrılmış safra*, sürekli olarak safra taşınmasına ayrılan veya bu Sözleşmenin Ek'lerinde ayrıntılı olarak belirtilen petrol ya da zehirli sıvı maddelerden başka yük taşınan, yük ve akaryakıt sistemlerinden tümüyle ayrılmış bulunan bir tank içine alınan safra suyu anlamına gelir.
- (4) *En yakın kara*, bu Sözleşmenin Ek I Kural (9)'da tanımlandığı gibidir.
- (5) *Sıvı maddeler*, 37.8° C sıcaklıktaki buhar basıncı 2.8 kp / cm²'den yüksek olmayan maddelerdir.
- (6) *Zehirli sıvı maddeler*, bu Ek'in zeyil II'sinde gösterilen ya da Kural 3(4) hükümlerine göre A, B, C veya D Sınıfından birine geçici olarak girdiği kabul edilen herhangi bir madde anlamına gelir.

- (7) *Özel Alan*, oşinografik ve ekolojik şartların belirli teknik sebepleri ve trafiğin özel karakterleri bakımından denizin zehirli sıvı maddelerle kirlenmesini önleme için özel zaruri yöntemler benimsenmesini gerektiren bir deniz alanı demektir. Aşağıdakiler özel alan olacaktır:
- (a) Baltık Deniz Alanı, ve
 - (b) Karadeniz Alanı, ve
 - (c) Antarktika Denizi.
- (8) *Baltık Deniz Alanı*, bu Sözleşmenin Ek I, Kural 10(1)(b)'sinde tanımlandığı gibidir.
- (9) *Karadeniz Alanı*, bu Sözleşmenin Ek I, Kural 10(1)(c)'sinde tanımlandığı gibidir.
- (10) *Uluslararası Dökme Kimyasal Madde Kod'u*, Teşkilatın Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından MEPC 19(22) sayılı kararla kabul ettiği ve bir Ek'in bir zeyline uygulanabilen değiştirme yöntemlerini ilgilendiren bu Sözleşmenin 16'ncı maddesi hükümlerine uygun olarak düzeltmeleri kabul edilip, yürürlüğe konmak şartıyla, Teşkilat tarafından değiştirilmeye açık Dökme Tehlikeli Kimyasal Maddeleri Taşıyan Gemilerin Yapım ve Teçhizatına İlişkin Uluslararası Kod* demektir.
- (11) *Kimyasal Madde Kod'u*, Teşkilatın Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından MEPC 20(22) sayılı kararla kabul ettiği ve bir Ek'in bir zeyline uygulanabilen değiştirme yöntemlerini ilgilendiren bu Sözleşmenin 16'ncı maddesi hükümlerine uygun olarak düzeltmeleri kabul edilip yürürlüğe konulmak şartıyla, Teşkilat tarafından değiştirilmeye açık, Dökme Tehlikeli Kimyasal Maddeleri Taşıyan Gemilerin Yapım ve Teçhizatına İlişkin Uluslararası Kod† demektir.
- (12) *İnşa edilmiş gemi*, omurgası kızığa konulan veya benzer inşaat aşamasında olan bir gemi demektir. Bir kimyasal madde tankerine dönüştürülen bir gemi, inşa tarihine bakılmaksızın, bu dönüştürmenin başladığı tarihte inşa edilmiş bir tanker muamelesi görecektir. Bu hüküm aşağıdaki şartların tümüne uyan bir geminin tadilatına uygulanmayacaktır.

* See IMO sales publication IMO-100E.

† See IMO sales publication IMO-772E.

- (a) 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilmiş olan gemi: ve
- (b) yalnız Kod tarafından tehlikeli kirletici maddeler olarak tanımlan ürünlerin Dökme Kimyasal Madde Kod'una gör taşınması için belge verilen gemi.

Bkz. İZAHAT 1.1

- (13) *Benzer inşaat safhası* demek:
 - (a) Belirli bir gemi olarak tanımlanacak şekilde inşasına başlanmış, ve
 - (b) Geminin montajı, tahmin edilen tüm yapı malzemesi kütesinin en az 50 tonluk kısmını veya %1'ini, hangisi daha az ise, kapsayacak kadar başlamış demektir.
- (14) *Yıldönümü*, Dökme Tehlikeli Kimyasal Maddeleri taşımak için Uluslararası Kirliliğin Önlenmesi Belgesi'nin bitiş gününe karşılık gelen her yılın ay ve günü anlamına gelir.

Kural 2

Uygulama

- (1) Aksi ifade edilmedikçe, bu Ek'in hükümleri dökme halde zehirli sıvı maddeleri taşıyan tüm gemilere uygulanacaktır.
- (2) Bu Sözleşmenin Ek I hükümlerine tâbi olan bir yükün bir kimyasal madde tankerinin bir yük mahallinde taşınması halinde, bu Sözleşmenin Ek I'inin ilgili gerekleri de uygulanacaktır.
- (3) Bu Ek'in Kural 13'ü, boşaltma kontrol amaçları için, yalnızca A, B veya C Sınıfı diye sınıflandırılan maddeleri taşıyan gemilere uygulanacaktır.
- (4) 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilmiş olan gemiler için geminin su hattı altından boşaltma ve dümen suyunda azami kesafet gerekleri ile ilgili Ek'in Kural 5 hükümleri 1 Ocak 1988'den itibaren uygulanacaktır.
- (5) Bu Ek'in talebine bir seçenek olarak, eğer donanım, malzeme, cihaz veya avadanlık en az bu Ek'in istediği kadar etkin ise, İdare bu donanım, malzeme, cihaz veya avadanlığın gemiye konmasına izin verebilir. İdarenin bu yetkisi, bu Ek'te kuralların belirttiği dizayn ve

yapım özelliklerine uygun olarak zehirli sıvı maddelerin boşaltım kontrolünü yapabilmek için işletme yöntemlerinin yerini alacak şekilde kullanılmayacaktır.

Bkz. İZAHAT 2.1

- (6) Bu Ek'in isteğinin bir seçeneği olarak, bu Kuralın 5'inci paragrafına göre, donanım, malzeme, cihaz veya avadanlığa izin veren İdare, Sözleşmeye taraf olanların bilgi sahibi olmaları ve gerektiğinde uygun tedbir almaları için bu durumdan haberdar edilmeleri üzere Teşkilata bildirecektir.
-

Bkz. İZAHAT 2.1

- (7) (a) Belirli maddeleri taşımak için gerekenlerde bir iyileştirme yüzünden yapı veya teçhizat ve donanımda değişikliği icap ettiren Bu Ek'e bir değişiklik ve Uluslararası Dökme Kimyasal Madde ve Dökme Kimyasal Madde Kodunun karıştığı düzeltmelerde, İdare böyle bir değişikliğin tatbikini bu değişikliğin yürürlüğe girişinden önce yapılan gemiler için eğer böyle bir değişikliğin acilen uygulanması makul değil ve uygulanamaz ise belirlenen bir süre için tadil edebilir veya erteleyebilir. Böyle müsamaha Teşkilat tarafından geliştirilen Rehberler dikkate alınarak her maddeye göre ayrı ayrı tanımlanmalıdır.*
- (b) Bu paragraftaki değişikliğin uygulanmasında böyle bir müsamaha izin veren İdare, alakalı geminin veya gemilerin taşınan yükler, her geminin meşgul olduğu ticareti, bu müsamahanın mazeretini içeren bir raporu Sözleşmeye taraf olanların bilgi sahibi olmaları ve gerektiğinde uygun tedbir almaları için bu durumdan haberdar edilmeleri üzere Teşkilata sunacaktır.

Kural 3

Zehirli Sıvı Maddelerin Sınıflandırılmaları ve Listeleri

- (1) Bu Ek'in kurallarının amacı için, zehirli sıvı maddeler aşağıdaki gibi dört sınıfa ayrılacaktır.
- (a) *A Sınıfı* : Tank temizlenmesi ya da safra basılması işlemlerinde denize boşatılırsa deniz kaynaklarına veya insan sağlığına büyük

* Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından otuz birinci oturumda kabul edilen, MARPOL 73/78 Ek II'de ve IBC Kod'da ve BCH Kod'da bulunan Tehlikeli Kirlenici Maddeler Listesi'nin Düzeltmelerinin Tatbiki için Rehber'e başvurun; bak Ek II'nin Birleştirilmiş İzahatlarına zeyil.

tehlike oluşturması ya da denizin sağladığı kolaylıklara ya da diğer yasal kullanımlarına ciddi biçimde zarar vermesi nedeniyle kirlenmeyi önlemek için sert önlemlerin uygulanmasını haklı kılan zehirli sıvı maddeler.

- (b) *B Sınıfı:* Tank temizlenmesi ya da safra basılması işlemlerinde denize boşaltılırsa deniz kaynaklarına veya insan sağlığına tehlike oluşturması ya da denizin sağladığı kolaylıklar ya da diğer yasal kullanımlarına zarar vermesi nedeniyle kirlenmeyi önlemek için özel önlemlerin uygulanmasını haklı kılan zehirli sıvı maddeler.
- (c) *C Sınıfı:* Tank temizlenmesi ya da safra basılması işlemlerinde denize boşaltılırsa deniz kaynaklarına veya insan sağlığına küçük bir tehlike oluşturması ya da denizin sağladığı kolaylıklara ya da diğer yasal kullanımlarına küçük bir zarar vermesi nedeniyle özel çalışma koşullarını gerektiren zehirli sıvı maddeler.
- (d) *D Sınıfı:* Tank temizlenmesinde ya da safra basılması işlemlerinde denize boşaltılırsa deniz kaynaklarına veya insan sağlığına fark edilebilir bir tehlike oluşturması ya da denizin sağladığı kolaylıklara ya da diğer yasal kullanımlarına en küçük derecede de olsa zarar verebileceği için çalışma durumlarında biraz dikkat gerektiren zehirli sıvı maddeler.
- (2) Zehirli sıvı maddelerin sınıflandırılmasında kullanılmak üzere bu Ek'in zeyil I'inde Rehber verilmiştir.
- (3) A, B, C ve D Sınıfı olarak sınıflandırılmış ve bu Ek'in hükümlerine tâbi olan dökme halde taşınan zehirli sıvı maddelerin listesi bu Ek'in zeyil II'sinde tarif edilmiştir.
- (4) Bu Kural'ın (1) paragrafına göre sınıflandırılmış ya da bu Ek'in Kural (4)'üne göre değerlendirilmemiş bulunan dökme sıvı bir maddenin taşınması söz konusu olduğunda, Sözleşmeye taraf ve bu taşıma ile ilgili olan Hükümetler bu Kural'ın (2) paragrafında gösterilen esaslara dayalı işlem için geçici bir değerlendirme yapacaklar ve anlaşacaklardır. İlgili Hükümetler aralarında tam anlaşmaya varıncaya kadar, madde kabul edilen en sıkı şartlara uyularak taşınacaktır. Olabildiğince çabuk, ancak ilk taşımadan sonra 90 gün geçmeden, ilgili İdare Teşkilata bilgi verecek ve maddenin ayrıntılı özelliklerini ve geçici değerlendirmeyi diğer tüm taraflara bilgi edinilmesi ve incelenmesi için derhal yayınlanmak üzere Teşkilata gönderecektir. Maddenin değerlendirilmesi konusundaki görüşlerini Teşkilata göndermek için tüm Taraf Hükümetlerin 90 günlük bir süresi olacaktır.

Kural 4

Diğer Sıvı Maddeler

- (1) Tank temizlenmesi ya da safra basılması işlemlerinde denize boşaltıldığında insan sağlığına, deniz kaynaklarına, denizin sağladığı kolaylıklara ya da diğer yasal kullanımlarına zararlı olmaması nedeniyle bu Ek'in Kural 3(1)'inde belirtilen A, B, C veya D sınıfları dışında bırakılarak değerlendirilen maddelerin listesi bu Ek'in zeyil III'ündedir.
- (2) Yalnızca bu Ek'in zeyil III'ünde listesi verilen maddeleri içeren sintine veya safra suyu ya da diğer kalıntı veya karışımların denize boşaltılması bu Ek'in herhangi bir gereğine tâbi olmayacaktır.
- (3) Temiz safra ya da ayrılmış safranın boşaltılması denize bu Ek'in herhangi bir gereğine tâbi olmayacaktır.

Kural 5

*Zehirli Sıvı Maddelerin Boşaltımı**

Özel Alanlar Dışında A, B ve C Sınıfı Maddeler ve Bütün alanlarda D Sınıfı Maddeler.

Bu Ek'in Kural 6 ve bu kuralın paragraf (14) hükümlerine bağlı kalmak koşulu ile,

- (1) Bu Ek'in Kural 3(1)(a)'da belirtildiği gibi A Sınıfına giren ya da geçici olarak böyle değerlendirilen ya da bu tür maddeleri içeren safra suyu, tank yıkama suları ya da diğer kalıntılar veya karışımların denize boşaltımı yasaklanacaktır. Eğer bu tür maddeleri ya da karışımları içinde bulunduran tanklar yıkanacak ise, meydana gelen kalıntılar sıvı atık içindeki maddenin derişimi ağırlığının %0.1'i veya altına ininceye ve tank tamamen boşalıncaya kadar bir alım tesisine boşaltılacaktır, fosfor, sarı veya beyaz, kalıntı derişimi ağırlığının %0.01'i olacak şekilde istisnadır. Bu işlemden sonra tanka alınana su aşağıdaki tüm şartlar sağlandığında denize basılabilecektir:
 - (a) kendi gücüyle yürütülen bir gemi ise rotasında en az 7 deniz mili süratle veya kendi gücüyle yürütülmeyen bir gemi ise rotasında en az 4 deniz mili süratle seyredecektir.

İZAHAT 3.1

* Bu kuralda kullanıldığı gibi "Teşkilat tarafından geliştirilen standartlar"a bakmak için, MEPC.62(35) kararı ile tadil edilen MEPC.18(22) kararı ile kabul edilen, Zehirli sıvı maddelerin tahliyesi usul ve tertibatları için standartlar'a başvurunuz.

- (b) Deniz suyu alış ağızlarının bulunduğu yerler hesaba katılarak su düzeyinden daha aşağıda boşaltma yapılacaktır; ve
- (c) En yakın karadan 12 deniz milinden az olmayan uzaklıkta ve suyun derinliği 25 metreden az olmayan durumda boşaltma yapılacaktır.
- (2) Bu Ek'in Kural 3(1)(b)'de belirtildiği gibi B Sınıfına giren ya da geçici olarak böyle değerlendirilen ya da bu tür maddeleri içeren safra suyu, tank yıkama suları ya da diğer kalıntılar veya karışımların denize boşaltılması yasaklanacak, bu tür maddeler ancak aşağıdaki tüm şartlar sağlandığında denize basılabilecektir:
- (a) kendi gücüyle yürütülen bir gemi ise *rotasında* en az 7 deniz mili süratle veya kendi gücüyle yürütülmeyen bir gemi ise *rotasında* en az 4 deniz mili süratle seyredecektir.
- (b) Boşaltma için yöntemler ve tertibatlar İdare tarafından onaylanır. Bu yöntemler ve tertibatlar Teşkilat tarafından geliştirilen standartlara uygun olacak ve sıvı atığın derişim ve boşaltma hızı geminin dümen suyunda milyonda 1 kısım'ı geçmeyecektir;
- (c) Her bir tanktan ve ona bağlı boru sisteminden boşaltılan yükün azami miktarı, bu paragrafın (b) alt paragrafında belirtilen yöntemler uyarınca onaylanan azami miktardan fazla olmayacaktır. Öyle ki, bu fazlalık hiçbir zaman 1 metreküpü ya da metreküp olarak tank kapasitesinin 1/3.000'ini geçmeyecektir;
- (d) Deniz suyu alma ağızlarının bulunduğu yerler hesaba katılarak su düzeyinden daha aşağıda boşaltma yapılacaktır; ve
- (e) En yakın karadan 12 deniz milinden az olmayan uzaklıkta ve suyun derinliği 25 metreden az olmayan durumda boşaltma yapılacaktır.
- (3) Bu Ek'in Kural 3(1)(c)'de belirtildiği gibi C Sınıfına giren ya da geçici olarak böyle değerlendirilen ya da bu tür maddeleri içeren safra suyu, tank yıkama suları ya da diğer kalıntılar veya karışımların denize boşaltımı yasaklanacak, bu tür maddeler ancak aşağıdaki tüm şartlar sağlandığında denize basılabilecektir:
- (a) kendi gücüyle yürütülen bir gemi ise *rotasında* en az 7 deniz mili süratle veya kendi gücüyle yürütülmeyen bir gemi ise *rotasında* en az 4 deniz mili süratle seyredecektir.
- (b) Boşaltma için yöntemler ve tertibatlar İdare tarafından onaylanır.

Bu yöntemler ve tertibatlar tertibatlar Teşkilat tarafından geliştirilen standartlara uygun olacak ve sıvı atığın derişim ve boşaltma hızı geminin dümen suyunda milyonda 10 kısım'ı geçmeyecektir;

- (c) Her bir tanktan ve ona bağlı boru sisteminden boşaltılan yükün azami miktarı, bu paragrafın (b) alt paragrafında belirtilen yöntemler uyarınca onaylanan azami miktardan fazla olmayacaktır. Öyle ki, bu fazlalık hiçbir zaman 3 metreküpü ya da metreküp olarak tank kapasitesinin 1/1.000'ini geçmeyecektir;
 - (d) Deniz suyu alma ağızlarının bulunduğu yerler hesaba katılarak su düzeyinden daha aşağıda boşaltma yapılacaktır; ve
 - (e) En yakın karadan 12 deniz milinden az olmayan uzaklıkta ve suyun derinliği 25 metreden az olmayan durumda boşaltma yapılacaktır.
- (4) Bu Ek'in Kural 3(1)(b)'de belirtildiği gibi D Sınıfına giren ya da geçici olarak böyle değerlendirilen ya da bu tür maddeleri içeren safra suyu, tank yıkama suları ya da diğer kalıntılar veya karışımların denize boşaltılması yasaklanacak, bu tür maddeler ancak aşağıdaki tüm şartlar sağlandığında denize basılabilecektir:
- (a) kendi gücüyle yürütülen bir gemi ise *rotasında* en az 7 deniz mili süratle veya kendi gücüyle yürütülmeyen bir gemi ise rotasında en az 4 deniz mili süratle seyredecektir.

Bkz. İZAHAT 3.1

- (b) Bu karışımdaki derişim on kısım suda bir kısım maddeden fazla olmayacaktır; ve
 - (c) Boşaltma en yakın karadan 12 deniz milinden az olmayan uzaklıkta yapılacaktır.
- (5) Bir tanktan yük kalıntılarını uzaklaştırmak için, İdare tarafından onaylı havalandırma usulü kullanılabilir. Bu usuller Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayanacaktır. Peşi sıra tanka alınan herhangi bir su temiz addedilecek ve bu kuralın paragraf (1), (2), (3) veya (4)'üne tâbi olmayacaktır.
- (6) Sınıflandırılmamış, geçici değerlendirme yapılmamış ya da bu Ek'in kural 4(1)'ine göre değerlendirilmemiş maddelerin ya da bu tür maddeleri içeren safra suyu, tank yıkama suları ya da diğer kalıntılar veya karışımların denize boşaltılması yasaklanacaktır.

Özel Alanlar İçinde A, B ve C Sınıfı Maddeler

Bu Ek'in Kural 6 ve bu kuralın paragraf (14) hükümlerine bağlı kalmak koşulu ile,

- (7) Bu Ek'in Kural 3(1)(a)'da belirtildiği gibi A Sınıfına giren ya da geçici olarak böyle değerlendirilen ya da bu tür maddeleri içeren safra suyu, tank yıkama suları ya da diğer kalıntılar veya karışımların denize boşaltımı yasaklanacaktır. Eğer bu tür maddeleri ya da karışımları içinde bulunduran tanklar yıkanacak ise, yıkamadan sonraki kalıntılar, özel alanla sınırı bulunan Devletlerin bu Ek'in Kural 7'si uyarınca sağlayacağı bir alım tesisine, meydana gelen kalıntılar sıvı atık içindeki maddenin derişimi ağırlığının %0.05'i veya altına ininceye ve tank tamamen boşalınca kadar boşaltılacaktır, fosfor, sarı veya beyaz, kalıntı derişimi ağırlığının %0.0501'i olacak şekilde istisnadır. Bu işlemden sonra tanka alınan su aşağıdaki tüm şartlar sağlandığında denize basılabilecektir:
- (a) kendi gücüyle yürütülen bir gemi ise *rotasında en az 7 deniz mili süratle* veya kendi gücüyle yürütülmeyen bir gemi ise *rotasında en az 4 deniz mili süratle* seyredecektir.

Bkz. İZAHAT 3.1

- (b) Deniz suyu alış ağızlarının bulunduğu yerler hesaba katılarak su düzeyinden daha aşağıda boşaltma yapılacaktır; ve
- (c) En yakın karadan 12 deniz milinden az olmayan uzaklıkta ve suyun derinliği 25 metreden az olmayan durumda boşaltma yapılacaktır.'
- (8) Bu Ek'in Kural 3(1)(b)'de belirtildiği gibi B Sınıfına giren ya da geçici olarak böyle değerlendirilen ya da bu tür maddeleri içeren safra suyu, tank yıkama suları ya da diğer kalıntılar veya karışımların denize boşaltılması yasaklanacak, bu tür maddeler ancak aşağıdaki tüm şartlar sağlandığında denize basılabilecektir:
- (a) tanka İdare tarafından Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayanan onaylı bir usulle ön yıkama yapılacaktır ve tank yıkamadan ortaya çıkanlar bir alım tesisine boşaltılmıştır.
- (b) kendi gücüyle yürütülen bir gemi ise *rotasında en az 7 deniz mili süratle* veya kendi gücüyle yürütülmeyen bir gemi ise *rotasında en az 4 deniz mili süratle* seyredecektir.
- (c) Boşaltma için yöntemler ve tertibatlar İdare tarafından onaylanır. Bu yöntemler ve tertibatlar Teşkilat tarafından geliştirilen standartlara uygun olacak ve sıvı atığın derişim ve boşaltma hızı geminin dümen suyunda milyonda 1 kısım'ı geçmeyecektir;

- (d) Deniz suyu alışı ağızlarının bulunduğu yerler hesaba katılarak su düzeyinden daha aşağıda boşaltma yapılacaktır; ve
- (e) En yakın karadan 12 deniz milinden az olmayan uzaklıkta ve suyun derinliği 25 metreden az olmayan durumda boşaltma yapılacaktır.
- (9) Bu Ek'in Kural 3(1)(c)'de belirtildiği gibi C Sınıfına giren ya da geçici olarak böyle değerlendirilen ya da bu tür maddeleri içeren safra suyu, tank yıkama suları ya da diğer kalıntılar veya karışımların denize boşaltılması yasaklanacak, bu tür maddeler ancak aşağıdaki tüm şartlar sağlandığında denize basılabilecektir:
- (a) kendi gücüyle yürütülen bir gemi ise *rotasında* en az 7 deniz mili süratle veya kendi gücüyle yürütülmeyen bir gemi ise rotasında en az 4 deniz mili süratle seyredecektir.

Bkz. İZAHAT 3.1

- (b) Boşaltma için yöntemler ve tertibatlar İdare tarafından onaylanır. Bu yöntemler ve tertibatlar Teşkilat tarafından geliştirilen standartlara uygun olacak ve sıvı atığın derişim ve boşaltma hızı geminin dümen suyunda milyonda 1 kısım'ı geçmeyecektir;
- (c) Her bir tanktan ve ona bağlı boru sisteminden boşaltılan yükün azami miktarı, bu paragrafın (b) alt paragrafında belirtilen yöntemler uyarınca onaylanan azami miktardan fazla olmayacaktır. Öyle ki, bu fazlalık hiçbir zaman 3 metreküüpü ya da metreküüp olarak tank kapasitesinin 1/3.000'ini geçmeyecektir;
- (d) Deniz suyu alma ağızlarının bulunduğu yerler hesaba katılarak su düzeyinden daha aşağıda boşaltma yapılacaktır; ve
- (e) En yakın karadan 12 deniz milinden az olmayan uzaklıkta ve suyun derinliği 25 metreden az olmayan durumda boşaltma yapılacaktır.
- (10) Bir tanktan yük kalıntılarını uzaklaştırmak için, İdare tarafından onaylı havalandırma usulü kullanılabilir. Bu usuller Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayanacaktır. Peşi sıra tanka alınan herhangi bir su temiz addedilecek ve bu kuralın paragraf (7), (8) veya (9)'una tâbi olmayacaktır.
- (11) Sınıflandırılmamış, geçici değerlendirme yapılmamış ya da bu Ek'in kural 4(1)'ine göre değerlendirilmemiş maddelerin ya da bu tür maddeleri içeren safra suyu, tank yıkama suları ya da diğer kalıntılar veya karışımların denize boşaltılması yasaklanacaktır.

- (12) Bu Kural hükümlerinden hiçbiri B ya da C Sınıfı yükten kalan kalıntıların gemide alıkonulmasını ve bu Kuralın (2) ya da (3) paragrafları uyarınca özel alan dışında denize boşaltılmasını engellemeyecektir.
- (13) (a) Kıyıları verilen bir özel alana sınır olan Sözleşmeye taraf Hükümetler, bu Ek'in Kural 7(1) gereklerini yerine getirecekler ve bu Kuralın (7), (8), (9) ve (10) paragrafları gereklerinin uygulanmaya başlayacağı tarihi işbirliği yaparak saptayacaklar ve en az 6 ay öncesinden Teşkilata bildireceklerdir. Teşkilat, bu tarihi tüm Taraf Hükümetlere en kısa zamanda bildirecektir.
- (b) Eğer Sözleşmenin yürürlüğe girişi, bu paragrafın (a) alt paragrafına göre saptanan tarihten önce olursa, arada geçen zamanda bu Kuralın (1), (2) ve (3) paragraflarının gerekleri uygulanacaktır.
- (14) Antarktika alanında zehirli sıvı maddelerin veya bu tür maddeleri içeren karışımların denize boşaltılması yasaklanacaktır.

Kural 5A

*Pompalama, devreler ve tahliye tertibatları**

- (1) 1 Temmuz 1986'da veya daha sonra inşa edilmiş her gemi, uygun pompalama şartları altında deneyden geçirilmek suretiyle, B Sınıfı maddelerin taşınması için tahsis edilen her bir tankın bağlı borularında ve tankın emme noktasının hemen çevresinde 0.1 m³ 'ten fazla artık kalmamasını sağlayacak pompa ve boru düzeneği ile donatılacaktır.
- (2) (a) Bu paragrafın (b) alt paragrafı hükümlerine tâbi olan ve 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilmiş olan her gemi, uygun pompalama şartları altında deneyden geçirilmek suretiyle B Sınıfı maddelerin taşınması için yapılmış her bir tankın borularında ve tankın emme noktasının hemen çevresinde 0.3 m³ 'ten fazla artık kalmamasını sağlayacak pompa ve boru düzeneği ile donatılacaktır

*Bu kurumda kullanıldığı gibi “ Teşkilat tarafından geliştirilen” atfı için MEPC.18(22) karar ile kabul edilip, MEPC.62.(35) karar ile tadil edilen zehirli dökme sıvı maddelerin tahliyesi için usul ve tertibatları için standartlar'a başvurunuz.

- (b) Bu paragrafın (a) alt paragrafında atıf yapılan gemiler, bu alt paragrafın gereklerine uygun değil iseler, 2 Ekim 1994'e kadar, asgari olarak, B Sınıfı maddeleri taşımak için yapılmış her bir tankın içinde ve bağlı borularında 1 m³ veya metreküp olarak tank kapasitesinin 1/3.000'ini geçmeyecek kadar, hangisi daha fazla ise, artık bırakmayacak şekilde, yüzeylerde artık tespiti yapılmak ve uygun pompalama şartları altında deneyden geçirilmek sureti ile, pompa ve boru düzeneği ile donatılacaktır.
- (3) 1 Temmuz 1986'da veya daha sonra inşa edilmiş her gemi, uygun pompalama şartları altında deneyden geçirilmek suretiyle, C Sınıfı maddelerin taşınması için yapılmış her bir tankın bağlı borularında ve tankın emme noktasının hemen çevresinde 0.3 m³ 'ten fazla artık kalmamasını sağlayacak pompa ve boru düzeneği ile donatılacaktır.
- (4) (a) Bu paragrafın (b) alt paragrafı hükümlerine tâbi olan ve 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilmiş her gemi, uygun pompalama şartları altında deneyden geçirilmek suretiyle, C Sınıfı maddelerin taşınması için yapılmış her bir tankın bağlı borularında ve tankın emme noktasının hemen çevresinde 0.9 m³ 'ten fazla artık kalmamasını sağlayacak pompa ve boru düzeneği ile donatılacaktır.
- (b) Bu paragrafın (b) alt paragrafında atıf yapılan gemiler, bu alt paragrafın gereklerine uygun değil iseler, 2 Ekim 1994'e kadar, asgari olmak üzere, C Sınıfı maddeleri taşımak için yapılmış her bir tankın içinde ve bağlı borularında 3 m³ veya metreküp olarak tank kapasitesinin 1/1.000'ini geçmeyecek kadar, hangisi daha fazla ise, artık bırakmayacak şekilde, yüzeylerde artık tespiti yapılmak ve uygun pompalama şartları altında deneyden geçirilmek sureti ile, pompa ve boru düzeneği ile donatılacaktır.
- (5) Bu Kuralın (1), (2), (3) ve (4) paragraflarında atıf yapılan pompalama şartları İdare tarafından onaylanacak ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayanacaktır. Bu Kuralın (1), (2), (3) ve (4) paragraflarında atıf yapılan pompalama verim deneyleri su kullanılarak yapılacak ve İdare tarafından onaylanacak ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayanacaktır. Bu Kuralın (2)(b) ve (4)(b) paragraflarında atıf yapılan yük tankı yüzeylerindeki artıklar, Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayanılarak tayin edileceklerdir.
- (6) (a) Bu paragrafın (b) alt paragrafının hükümlerine tâbi, bu Kuralın (2) ve (4) paragraf hükümleri, İdare tarafından tayin edilen

aşağıdaki bölgeler arasında sınırlı seferlere tahsis edilen ve 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilen bir gemiye uygulanmaya caktır.

- (i) bu Sözleşmeye Taraf Devletin limanları veya terminalleri, ya da
 - (ii) Bu Sözleşmeye Taraf Devletlerin limanları veya terminalleri.
- (b) Bu paragrafın (a) alt paragrafının hükümleri yalnız 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilmiş bir gemiye, aşağıdaki şartlarla uygulanacak:
- (i) B ve C Sınıfı maddeleri ya da karışımlarını ihtiva eden bir tank her zaman yıkanacak veya tanka safra alınacak, tankın yıkanmasında İdare tarafından onaylanan bir ön yıkama yöntemine başvurulacak ve Teşkilat tarafından geliştirilen standartlara uyulacak ve tank yıkamaları bir alım tesisine boşaltılacaktır;
 - (ii) Son yıkamalar veya safra suyu bu Ek'in diğer hükümlerine uygun olarak bir alım tesisine veya denize boşaltılacak;
 - (iii) Bu paragrafın amacı için, yukarıda atıf yapılan liman veya terminallerdeki alım tesislerinin yeterliliği, bu liman veya terminallerin ait olduğu bu Sözleşmeye Taraf Devletlerin Hükümetleri tarafından onaylanacak;
 - (iv) Gemilerin bu Sözleşmeye Taraf diğer Devletlerin İdaresi altındaki limanlara veya terminallere sefer için tahsis edilmeleri halinde, İdare Teşkilata, Sözleşmeye Taraf olanları haberdar etmek için, muafiyetin ayrıntılarını, onların bilgi sahibi olmaları ve gerekirse uygun tedbir almalarını sağlamak üzere durumu bildirecek; ve

Bkz. İZAHAT 4.1

- (v) Bu Ek'e göre istenen belge, geminin yalnız böyle sınırlı seferler için tahsis edildiği hususunda imzalanacak.
- (7) Yapısal ve işletme özellikleri nedeniyle yük tanklarına safra alınması gerekmeyen ve yalnız tamir veya havuzlanma için yük tankı yıkanması gereken bir gemiyi İdare, aşağıdaki tüm şartlara uyulmak şartıyla, bu Kuralın (1), (2), (3) ve (4) paragrafı hükümlerinden muaf tutulabilir:
- (a) İdare, gemi için tasarlanan hizmeti dikkate alarak, geminin dizayn, yapım ve teçhizatını onaylayacak,

- (b) Tank yıkamalarından oluşan herhangi sıvı artık geminin tamir veya havuzlanmasıdan önce bir alım tesisine boşaltılacak, tesisinin yeterliliği İdare tarafından tahkik edilecektir;
- (c) Bu Ek'e göre istenen belge şunları belirtir:
- (i) Her bir yük tankının sadece adı verilen maddeyi taşıyacağını; ve
- (ii) Muafiyetin ayrıntılarını;
- (d) Gemi İdare tarafından onaylanmış uygun bir işletme el kitabı taşıyacak; ve
- (e) Gemilerin bu Sözleşmeye Taraf diğer Devletlerin İdaresi altındaki limanlara ve terminallere sefer için tahsis edilmeleri halinde, İdare Teşkilata, Sözleşmeye Taraf olanları haberdar etmek için, muafiyetin ayrıntılarını, onların bilgi sahibi olmaları ve gerekirse uygun tedbir almalarını sağlamak üzere durumu bildirecek.

Bkz. İZAHAT 4.1

Kural 6

İstisnalar

Bu Ek'in Kural 5'i aşağıdakilere uygulanmayacaktır:

- (a) Bir geminin güvenliğini sağlamak ya da denizde can kurtarmak için, zehirli sıvı maddelerin ya da bu maddeleri içeren karışımların gerektiğinde denize boşaltılması; veya
- (b) Bir gemiye ya da teçhizatına gelen hasar neticesinde zehirli sıvı maddelerin ya da bu maddeleri içeren karışımların denize boşaltılması:
- (i) Hasarın oluşmasından veya denize boşalma olayı saptandıktan sonra, boşalmayı önlemek veya asgariye indirmek amacıyla tüm makul önlemlerin alınmış olması; ve
- (ii) Armatör ya da kaptanın kasıtlı olarak hasara sebep olacak şekilde ya da hasar ihtimali olduğunu bilerek ve dikkatsizce hareket etmesi haricinde; ya da
- (c) Kirlenmeden doğan zararların en aza indirilmesi maksadı ile özel kirlenme olayları ile savaşmak için kullanıldığı zaman İdarenin onayı ile, zehirli sıvı maddelerin ya da bu maddeleri içeren karışımların denize boşaltılması. Böyle bir boşaltma boşaltımın yapılacağı yerlerin yasama yetkilisi görülen Hükümetin onayına tâbi olacaktır.

Kural 7

Alım tesisleri ve yük tahliye terminallerinin avadanlıkları

- (1) Sözleşmeye taraf olan her Hükümet limanlarını, terminallerini ya da tamir limanlarını kullanan gemilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, aşağıda belirtildiği gibi, alım tesisleri bulundurulmasını sağlamakla yükümlüdür:
 - (a) Bu Ek'in uygulamalarının sonucu gemilerde kalan ve elden çıkarılması gereken kalıntıların ve zehirli sıvı maddeleri içeren karışımların gemileri gereksiz yere bekletmeden alınması için yükleme ve boşaltma liman ve terminallerinde yeterli alım tesisi bulundurulacak; ve
 - (b) Kimyasal madde tankerlerinin tamirlerinin yapıldığı limanlarda kalıntıların ve zehirli sıvı maddeleri içeren karışımların alınması için yeterli alım tesisi bulundurulacaktır.

Bkz. İZAHAT 5.1

- (2) Sözleşmeye Taraf olan her Hükümet bu Kuralın (1)'inci paragrafının amacı için yükleme ve boşaltma limanları, terminal ve gemi tamir limanlarında sağlanacak alım tesisinin tipini saptayacak ve bundan Teşkilatı haberdar edecektir.
- (3) Sözleşmeye Taraf olan her Hükümet, yük tahliye terminallerinde zehirli sıvı maddeleri boşaltan gemilerin yük tanklarının süzdürülmesini kolaylaştıracak düzenlemeleri sağlamakla yükümlü olacaktır. Terminalde bu tür maddeleri tahliye eden gemiden alınan zehirli sıvı maddeleri içeren terminale ait yük hortumları ve boru sistemi gemiye geri akıtılmayacaktır.
- (4) Her bir Taraf bu Kuralın (1)'inci paragrafının gerektirdiği tesislerin veya (3)'üncü paragrafının gerektirdiği tertibatların yetersizliğini gösteren herhangi bir olayı, diğer taraflara bildirilmek üzere, Teşkilata haber verecektir.

Kural 8

*Kontrol Ölçüleri**

- (1) (a) Sözleşmeye Taraf olan her Hükümet, bu Kuralın uygulanmasını sağlamak için sörveyörler atayacak veya yetkili kılacaktır.

* Bu kuralda kullanıldığı gibi "Teşkilat tarafından geliştirilen standartlar" atfı için, MEPC.18(22) kararı ile kabul edilip, MEPC.62(35) kararı ile tadil edilen, Zehirli sıvı maddelerin tahliyesi usul ve tertibatları için standartlar'a başvurunuz.

Sörveyörler, Teşkilat tarafından geliştirilen kontrol yöntemlerine uygun olarak kontrollerini yapacaklardır.*

- (b) Dökme halde zehirli sıvı maddeleri taşıyan bir geminin Kaptanı, Kural 5 ve bu Kural hükümlerine riayet edildiğini ve bu kuralda işaret edilen çalışmalar her ne zaman yapılırsa Yük Kayıt Defterinin Kural 9'a göre tamamlanmasını sağlayacaktır.
- (c) Bu Sözleşmeye Taraf diğer Devletlerin İdaresi altındaki limanlara ya da terminallere sefer için tahsis edilen bir gemiye bu Kuralın (2)(b), (5)(b), (6)(c) veya (7)(c) paragraflarında işaret edilen bir muafiyeti ancak bunu kabul eden Taraf Hükümeti verebilir. Böyle bir muafiyet verildiği zaman Yük Kayıt Defterine, bu paragrafın (a) alt paragrafında işaret edilen sörveyör tarafından bu husus uygun bir şekilde kaydedilip imza atılacaktır.

Tüm alanlarda A Sınıfı maddeler

(2) A Sınıfı maddeler ile ilgili aşağıdaki hükümler tüm alanlarda uygulanacaktır:

- (a) Bu paragrafın (b) alt paragrafı hükümlerine bağlı, boşaltılan bir tank, gemi tahliye limanını terk etmeden önce, bu Kuralın (3) veya (4) paragrafı gereklerine göre yıkanacaktır.
- (b) Gemi kaptanının talebi üzerine, muhatap olan Taraf Hükümeti, aşağıdaki hususların yerine getirilmesi halinde, gemiyi bu paragrafın (a) alt paragrafında başvurulacak gereklerden muaf tutabilir:
- (i) Boşaltılan tank bir önceki ile aynı cins veya onunla uyumlu bir madde ile tekrar yüklenecekse ve tank yükleme öncesi yıkanmayacak veya safra ile doldurulmayacaksa; veya
- (ii) Diğer limandaki bir alım tesisinin bu Kuralın (3) veya (4) paragrafı için elverişli ve yeterli olduğu yazılı olarak teyit edilmek şartıyla, boşaltılan tank denizde ne yıkanacak veya ne de safra ile doldurulacaksa ve paragraf (3) ve (4) hükümlerine riayet ediliyor ise; veya
- (iii) Yük kalıntıları, İdarenin onayladığı ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı bir havalandırma yöntemiyle uzaklaştırılacaktır.

* A.882(21) ile tadil edilen A.787(19) kararı ile Teşkilat tarafından kabul edilen "Liman Devleti Teftişleri için Usuller"e başvurunuz. bak. IMO yayın satışı IMO-650E.

- (3) Eger tank bu Kuralın (2)(a) alt paragrafına göre yıkanacak ise, sörveyör tarafından alınacak örneklerin analizlerinde görülen derişim, bu Ek'in kural 5(1) veya 5(7)'sinde bu madde için belirlenen kalıntı derişimine ininceye dek tank yıkama işlemlerinden çıkan sıvı atık gemiden alım tesisine basılacaktır. Belirlenen kalıntı derişimine ulaşıldığında tankta kalan yıkama sularının tank boşalınca dek, alım tesisine basılması sürdürülecektir. Yük Kayıt Defterine bu işlemlerin gereken kayıtları yapılacak ve bu Kuralın (1)(a) paragrafına anılan sörveyör tarafından onaylanacaktır.
- (4) Alım tesisinin sahibi Taraf Hükümeti gemiyi gereksiz yere bekletmeden kalıntıdaki madde derişiminin ölçümünün yapılamayacağı kanısında oldu?unda, bu Kuralın (3) paragrafına eşdeğer olmak üzere bir başka değişik işlemi aşağıdakileri yerine getirmek koşulu ile kabul edebilir:
- (a) Tank, İdare tarafından onaylanan ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara uygun bir yöntemle ön yıkamadan geçirilir; ve
- (b) (1)(a) paragrafına göre anılan sörveyör Yük Kayıt Defterinde aşağıdakileri onaylar:
- (i) Tank, tankın pompa ve boru sistemlerinin boşaltılmış olduğunu; ve
- (ii) Bu tank ve bu madde için İdarenin onayladığı ön yıkama yöntemine göre ön yıkamanın yapılmış olduğunu; ve
- (iii) Bu ön yıkama işleminden çıkan tank yıkama sularının bir alım tesisine boşaltıldığını ve tankın boş olduğunu.

Özel Alanlar Dışında B ve C Sınıfı Maddeler

- (5) B ve C Sınıfı maddeler ile ilgili aşağıdaki hükümler Özel Alanlar dışında uygulanacaktır.
- (a) Bu paragrafın (b) alt paragraf hükümlerine bağlı olarak boşaltılmış bir
- (i) Boşaltılan maddenin Teşkilatın geliştirdiği standartlarda tanımlanan sırasıyla B veya C sınıfı maddelerinden olup, bu Ek'in 5(2) veya (3) kuralına bağlı olarak denize boşaltılabilecek azami miktarı aşan bir kalıntı bırakması halinde; veya

- (ii) Bu Ek'in 5A Kuralının belirttiği miktarlardaki yük kalıntılarını uygulandığı şekilde gemiden atmak için, bu Kuralın (1)(a) paragrafından anılan söveyörü tatmin edecek değişik tedbirler alınmadıkça, İdare tarafından onaylanan ve bu Ek'in 5A(5) kuralında belirtildiği gibi Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı tank pompalama şartlarına göre boşaltma yapılmaması. Ön yıkama usulü İdare tarafından onaylanmış ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı olacak ve çıkan tank yıkama suları boşaltma limanındaki bir alma tesisine basılacaktır.
- (b) Gemi kaptanının talebi üzerine, Taraf Hükümeti, aşağıdaki hususlara kani olması halinde, gemiyi bu paragrafın (a) alt paragraf gereklerinden muaf tutabilir:
- (i) Boşaltılan tank bir önceki ile aynı cins veya onunla uyumlu bir başka madde ile yeniden yüklenecekse ve bu tank, yükleme öncesi ne yıkanacak ve ne de safra ile doldurulacak; veya
- (ii) Boşaltılan tank, denizde ne yıkanmış ne de safra ile doldurulmuşsa ve İdare tarafından onaylanan ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı bir yöntemle ön yıkamadan geçirilmişse ve çıkan tank yıkama suları, alım tesisinin elverişli ve yeterli olduğu yazılı olarak beyan edilmek şartıyla, başka bir limandaki alım tesisine boşaltılmışsa; veya
- (iii) Yük kalıntıları, İdarenin onayladığı ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı bir havalandırma yöntemiyle atılacaktır.

Özel Alanlarda B Sınıfı Maddeler

- (6) B Sınıfı maddeler ile ilgili aşağıdaki hükümler Özel Alanlarda uygulanacaktır:
- (a) (b) ve (c) paragraf hükümlerine tâbi boşaltılmış bir tank geminin boşaltma limanını terk etmesinden önce bir ön yıkamadan geçirilecektir. Uygulanan ön yıkama yöntemi İdarenin onayladığı şekilde ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı olacak ve çıkan tank yıkama suları boşaltma limanındaki bir alım tesisine basılacaktır.

- (b) Bu paragrafın (a) alt paragraf gerekleri, tüm aşağıdaki şartlar yerine getirildiğine inanıldığı zaman uygulanmaz.
- (i) Boşaltılan B Sınıfı maddenin bu Ek'in 5(2) kuralına bağlı olarak Özel Alan dışında denize boşaltılabilecek azami miktarı aşmayan miktarda kalıntı meydana gelerek Teşkilatın geliştirdiği standartlar içinde bulunması ve kalıntıların bu Ek'in 5(2) kuralına uygun olarak Özel Alan dışında daha sonra denize boşaltılmak üzere gemide alıkoyulması; ve
- (ii) Boşaltmanın İdare tarafından onaylanan ve bu Ek'in 5A(5) kuralında belirtildiği şekilde Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı tank pompalama şartlarına göre yapılması, ya da pompalama şartlarına uyulmadığında bu Ek'in 5A kuralının belirttiği miktarlardaki yük kalıntılarını, uygulandığı şekilde gemiden atmak için, bu Kuralın (1)(a) paragrafında anılan sörveyörü tatmin edecek değişik tedbirlerin alınması.
- (c) Gemi kaptanının talebi üzerine, Taraf Hükümeti aşağıdaki hususlara kani olması halinde, gemiyi bu paragrafın (a) alt paragrafi gereklerinden muaf tutabilir:
- (i) Boşaltılan tank bir önceki ile aynı cins veya onunla uyumlu bir başka madde ile yeniden yüklenecekse ve bu tank, yükleme öncesi ne yıkanacak ve nede safra ile doldurulacak; veya
- (ii) Boşaltılan tank, denizde ne yıkanmış ne de safra ile doldurulmuşsa ve İdare tarafından onaylanan ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı bir yöntemle ön yıkamadan geçirilmişse ve çıkan tank yıkama suları, alım tesisinin elverişli ve yeterli olduğu yazılı olarak beyan edilmek şartıyla, başka bir limandaki alım tesisine boşaltılmışsa; veya
- (iii) Yük kalıntıları, İdarenin onayladığı ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı bir havalandırma yöntemiyle atılacaktır.

Özel Alanlarda C Sınıfı maddeler

- (7) C Sınıfı maddeler ile ilgili aşağıdaki hükümler Özel Alanlara uygulanacaktır.

(a) Bu paragrafın (b) ve (c) paragrafı hükümlerine tâbi boşaltılmış bir tank, geminin boşaltma limanını terk etmesinden önce, aşağıdakilerin olması halinde, bir ön yıkamadan geçirilecektir:

(i) Boşaltılan B Sınıfı maddenin, bu Ek'in 5(9) kuralına bağlı olarak denize boşaltılabilecek azami miktarı aşan bir miktarda kalıntı meydana gelerek Teşkilatın geliştirdiği standartlar içinde bulunması; veya

Bkz. İZAHAT 5A.1

(ii) Bu Ek'in 5A Kuralının belirttiği miktarlardaki yük kalıntılarını uygulandığı şekilde gemiden atmak için, bu Kuralın (1)(a) paragrafından anılan söveyörü tatmin edecek değişik tedbirler alınmadıkça, İdare tarafından onaylanan ve bu Ek'in 5A(5) kuralında belirtildiği gibi Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı tank pompalama şartlarına göre boşaltma yapılmaması.Ön yıkama yöntemi İdare tarafından onaylanmış ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı olacak ve çıkan tank yıkama suları boşaltma limanındaki bir alım tesisine basılacaktır.

(b) Bu paragrafın (a) alt paragraf gerekleri, tüm aşağıdaki şartlar yerine getirildiğine inanıldığı zaman uygulanmaz.

(i) Boşaltılan C Sınıfı maddenin bu Ek'in 5(3) kuralına bağlı olarak Özel Alan dışında denize boşaltılabilecek miktarı aşmayan miktarda kalıntı meydana gelerek Teşkilatın geliştirdiği standartlar içinde bulunması ve kalıntıların bu Ek'in 5(3) kuralına uygun olarak Özel Alan dışında daha sonra denize boşaltılmak üzere gemide alıkoyması; ve

(ii) Boşaltmanın İdare tarafından onaylanan ve bu Ek'in 5A(5) kuralında belirtildiği şekilde Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı tank pompalama şartlarına göre yapılması, ya da pompalama şartlarına uyulmadığında bu Ek'in 5A kuralının belirttiği miktarlardaki yük kalıntılarını, uygulandığı şekilde gemiden atmak için, bu Kuralın (1)(a) paragrafında anılan söveyörü tatmin edecek değişik tedbirlerin alınması.

- (c) Gemi kaptanının talebi üzerine, Taraf Hükümeti aşağıdaki hususlara kani olması halinde, gemiyi bu paragrafın (a) alt paragrafı gereklerinden muaf tutabilir:
- (i) Boşaltılan tank bir önceki ile aynı cins veya onunla uyumlu bir başka madde ile yeniden yüklenecekse ve bu tank, yükleme öncesi ne yıkanacak ve ne de safra ile doldurulacak; veya
- (ii) Boşaltılan tank, denizde ne yıkanmış ne de safra ile doldurulmuşsa ve İdare tarafından onaylanan ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı bir yöntemle ön yıkamadan geçirilmişse ve çıkan tank yıkama suları, alım tesisinin elverişli ve yeterli olduğu yazılı olarak beyan edilmek şartıyla, başka bir limandaki alım tesisine boşaltılmışsa; veya
- (iii) Yük kalıntıları, İdarenin onayladığı ve Teşkilatın geliştirdiği standartlara dayalı bir havalandırma yöntemiyle atılacaktır.

Tüm Alanlarda D Sınıfı Maddeler

- (8) D Sınıfı maddeler ile ilgili olarak, boşaltılan bir tank yıkansın yıkanmasın, çıkan tank yıkama suları bir alım tesisine basılacak veya tankta kalan artıklar bu Ek'in 5(4) kuralına göre sulandırılacak ve denize basılacaktır.

Bir Bulaşık Tankından Boşaltma

- (9) A Sınıfı madde içeren yük pompa dairesi sintinelerinin de dahil olduğu ve bir bulaşık tankı içinde gemide alıkonulan artıklar, ya da özel bir alan içinde A veya B Sınıfı maddeler bu Ek'in 5(1), (7) veya (8) kuralları hükümlerine göre hangisi uygunsa, bir alım tesisine basılacaktır.

Kural 9

Yük Kayıt Defteri

- (1) Bu Ek'in uygulandığı her gemide, geminin resmi seyir jurnalinin bir bölümü olarak ya da ayrı olarak bu Ek'in Zeyil IV'ünde belirtilen biçimde bir Yük Kayıt Defteri bulundurulacaktır.

- (2) Yük Kayıt Defteri, gemide bir zehirli sıvı madde ile ilgili aşağıda yazılı işlemlerden biri yapıldığında, her bir tank için ayrıntılı olarak doldurulacaktır:
 - (i) Yükün yüklenmesi;
 - (ii) Yükün içeride aktarılması;
 - (iii) Yükün boşaltılması;
 - (iv) Yük tanklarının temizlenmesi;
 - (v) Yük tanklarına safra alınması;
 - (vi) Yük tanklarından safranın boşaltılması;
 - (vii) Kalıntıların alım tesislerine verilmesi;
 - (viii) Bu Ek'in Kural 5'ine uygun olarak, kalıntıların denize boşaltılması veya havalandırma yoluyla uzaklaştırılması.
- (3) Bilerek ya da kaza sonucu zehirli sıvı madde ya da böyle madde içeren karışımların bu Sözleşmenin Madde 8 ve bu Ek'in Kural 6'sında söz konusu edildiği gibi boşaltılması durumunda, boşaltmanın koşul ve nedenlerini belirtilerek Yük Kayıt Defterine açıklama yapılacaktır.
- (4) Sözleşmeye taraf hükümet tarafından, bir gemiyi denetleyip bu Ek ile ilgili işlemlere nezaret etmek üzere, bir sörveyörün atanması veya yetkili kılınması durumunda, bu sörveyör Yük Kayıt Defterine gerekli açıklamayı yapacaktır.
- (5) Bu Kuralın (2) ve (3) paragraflarında belirtilen her bir işlem gecikmek sizin Yük Kayıt Defterine eksiksiz olarak kaydedilecek, böylece defterde her işleme ait tüm açıklamalar tamam olacaktır. Her kayıt işleminin görevlisi zabıt ya da zabıtlar tarafından ve her sayfa geminin kaptanı tarafından imzalanacaktır. Yük kayıt defterindeki kayıtlar, geminin bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu devletin resmi dilinde ve Dökme Halde Zehirli Sıvı Maddelerin Taşınması için Uluslararası Deniz Kirlenmesini Önleme Belgesine veya bu Ek'in Kural 12'sinde anılan bir belgeye sahip olan gemilerde İngilizce ya da Fransızca yazılacaktır. Anlaşmazlık veya çelişki durumunda geminin bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu devletin resmi dilindeki kayıtlar geçerli olacaktır.
- (6) Yük Kayıt Defteri incelenmek için istendiğinde hazır bulundurulmak üzere, yedekte çekilen tayfasız gemiler dışında, gemide saklanacaktır. Son kayıt tarihinden sonra üç yıllık bir süre için saklanacaktır.
- (7) Bir Taraf Hükümetinin uzman yetkilisi limanda bulunan herhangi bir geminin Yük Kayıt Defterini inceleyebilir ve defterdeki herhangi bir kaydın kopyasını çıkarabilir ve bu kopyanın defterdeki kayıtların doğru kopyası olduğunun geminin kaptanı tarafından onaylanmasını

isteyebilir. Geminin Yük Kayıt Defterindeki bir kaydın doğru kopyası olduğu gemi kaptanı tarafından onaylanmış olan böyle bir kopya, kayıta açıklaması yapılan olayların delili olarak mahkeme işlemlerinde kabul edilecektir. Bu paragrafa göre uzman yetkili tarafından Yük Kayıt Defterinin incelenmesi ve onaylı bir kopyasının çıkarılması, geminin gereksiz gecikmesine meydan vermeksizin, mümkün olduğu kadar çabuk yapılacaktır.

Kural 10

Sörveyler

- (1) Zehirli sıvı maddeleri dökme halde taşıyan gemiler aşağıda belirtilen sörveylere tâbi olacaklardır:
 - (a) Gemi ilk hizmete başlamadan önce veya bu Ek'in Kural 11'inde istenilen belgenin ilk defa verilmesinden önce yapılan ve bu Ek 'in kapsadığı kadarı ile geminin yapı, teçhizatı, donanım, tertibat ve malzemesinin tam bir denetimini içerecek olan bir ilk sörvey. Bu sörvey geminin yapı, teçhizat, donanım, tertibat ve malzemesinin bu Ek'in uygulanabilir gereklerine tamamen uyup uymadığını saptayacak şekilde olacaktır.
 - (b) İdare tarafından belirlenmiş fakat 5 yılı aşmayan fâsıllarla, kural 12(2), 12(5), 12(6) veya 12(7)'nin uygulanabildiği yerler hariç bir yenileme sörveyi. Yenileme sörveyi yapı, teçhizat, sistem, tertibat ve malzemenin bu Ek'in uygulanabilir gereklerine tamamen uyup uymadığını saptayacak şekilde olacaktır.
 - (c) Bu sözleşmenin (1)(d) paragrafında belirtildiği gibi yapılacak bir yıllık sörveyin belgesinin ikinci yıl dönümünden sonra veya önceki 6 ay içinde veya üçüncü yıl dönümünden sonra veya önceki 3 ay içinde yapılacak bir ara sörvey . Ara sörvey, teçhizat ve bununla ilgili pompa ve boru sistemlerinin bu Ek'in uygulanabilir gereklerine tamamen uyup uymadığını ve iyi çalışır durumda olup olmadıklarını saptayacak şekilde olacaktır. Böyle ara sörveyler, bu Ek'in 11'inci kuralına göre tanzim edilmiş belgenin üzerinde onaylanacaktır.

Bkz. İZAHAT 6.1

- (d) Yıllık sörvey, Belgenin her yıl dönümünden sonra veya önceki 3 ay içinde bu kuralın (1)(a) paragrafında belirtildiği gibi yapıların genel teftişi dahil, teçhizat, sistem, donanımlar, tertibat ve malzemelerin bu kuralın (3)üncü paragrafına uygun muhafaza

edildiğini ve geminin kullanımına hazır olduğunu saptayacak bir yıllık sömvey. Böyle yıllık sömveyler, bu Ek'in 11'inci kuralına göre tanzim edilmiş belgenin üzerinde onaylanacaktır

Bkz. İZAHAT 6.1

(e) Kısmi veya genel ilave sömveyler, şartlara göre, bu kuralın (3)'üncü paragrafında belirtildiği üzere bir teftiştten sonraki tamirde veya herhangi bir büyük yenileme veya tamirden sonra yapılacaktır. Sömvey, lazım olan tamir ve yenilemenin etkin biçimde yapıldığını, bu tamir ve yenilemenin malzeme ve şçiliğinin her bakımdan tatmin edici olduğunu ve geminin her bakımdan bu Ek'in gereklerine uyduğunu saptayacak şekilde olacaktır.

(2) (a) Bu Ek'in hükümlerinin yerine getirilmesi ile ilgili gemi sömveyleri İdarenin memurları tarafından yapılacaktır. Bununla beraber, İdare bu sömveyleri bu amaçla tayin ettiği sömveyörlere ya da kendisince tanınmış kuruluşlara yaptırabilir.

(b) İdare bu paragrafın (a) alt paragrafında beyan edilen sömveyleri yapmak üzere sömveyör tayin ederken yahut bir kuruluşu tamirirken, atanan sömveyöre veya hak tanınan kuruluşa aşağıdaki hususlarda asgari yetki verecektir:

(i) Bir geminin tamirini talep etmek; ve

(ii) İlgili Liman Devleti otoritelerinin isteği üzerine sömvey ve denetlemeler yapmak.İdare, atanmış sömveyörlere veya yetkilendirilmiş kuruluşlara verilen yetkinin özel sorumluluklarını ve şartlarını kendi memurlarının haberdar olması için bu Sözleşmeye Taraf olanlara dağıtılmak üzere Teşkilata bildirecektir.

(c) Atanmış sömveyör yahut yetkilendirilmiş kuruluş, geminin durumunun veya teçhizatının belgenin gereklerine önemli miktarda uymadığını veya böyle bir geminin deniz çevresi için kabul edilemez bir zarar tehdidi meydana getirmeksizin denize çıkacak durumda olmadığını saptadığında sömveyör yahut kuruluş derhal düzeltici işin yapılmasını sağlayacak ve gereği gibi İdareyi haberdar edecektir. Eğer bu düzeltme yapılmazsa belge geri alınacak ve İdareye derhal bilgi verilecektir; ve eğer gemi diğer bir Tarafın limanında ise Liman Devletinin ilgili otoritelerine derhal bilgi vereceklerdir.

İdarenin bir memuru, atanmış sörveyör veya yetkilendirilmiş kuruluş Liman Devletinin ilgili otoriterlerine bilgi verdiğinde, Liman Devletinin hükümeti bu memura, sörveyöre, veya kuruluşa bu kuralların verdiği yükümlülükleri yerine getirmede gerekli yardımı yapacaktır. Mümkünse, ilgili Liman Devleti'nin hükümeti, geminin, deniz çevresine kabul edilemez bir zarar tehdidi meydana getirmeksizin en yakın uygun tamir tersanesine gitmek maksadı ile denize açılabilinceye veya limandan çıkabilinceye kadar seyir yapmasını sağlayacak önlemleri alacaktır.

- (d) Her durumda, İdare sörvey ve denetimin tamlığını ve etkinliğini tamamen garanti edecek ve bu yükümlülüğü yerine getirmek için gerekli düzenlemelerin yapılmasını taahhüt edecektir.
- (3) (a) geminin ve teçhizatın durumu, geminin deniz çevresine kabul edilemez bir zarar tehdidi meydana getirmeksizin her bakımdan denize çıkmaya hazır bulunmasını sağlamak için, bu Sözleşme'nin hükümlerine uygun tutulacaktır.
- (b) Bu kuralın (1)inci paragrafında yazılmış herhangi bir sörvey tamamlandıktan sonra gemide idarenin tasvibi olmaksızın sörveyin kapsadığı yapıda, teçhizatı, sistemlerde, donanımlarda, tertibatlarda yahut malzemede değişiklik yapılmayacaktır; ancak bu türlü teçhizat ve donanımın yenisi ile değiştirilmesi bir istisna teşkil eder.
- (c) Bir gemi kazaya uğradığı veya geminin bütünlüğünü yahut bu Ek'in kapsadığı teçhizatın verimini veya tamlığını önemli derecede etkileyen bir kusur meydana çıkarıldığı zaman, geminin sahibi yahut kaptanı, en erken fırsatta ilgili belgenin verilmesinden sorumlu İdareye, yetkilendirilmiş kuruluşa yahut atanmış sörveyöre rapor verecektir, bunlar da bu kuralın (1)inci paragrafında istenen sörveyin gerekli olup olmadığını araştıracaktır. Eğer gemi bir diğer Taraf limanında ise kaptanı yahut sahibi ilgili Liman Devleti otoriterlerine de derhal rapor verecek ve atanmış sörveyör yahut yetkilendirilmiş kuruluş böyle bir raporun verilmiş olduğundan emin olacaktır.

Kural 11

Belgenin verilmesi veya tasdiki

- (1) Sözleşmenin diğer Taraflarının yasama yetkisi altındaki limanlara ya da terminallere yapılacak seferlere tahsis edilen ve zehirli sıvı maddeleri taşıyan herhangi bir gemiye bu Ek'in Kural 10 hükümlerine uygun olarak yapılan sörveyden sonra Dökme Halde Zehirli Sıvı Maddelerin Taşınması için Uluslararası Kirliliği Önleme Belgesi verilecektir.
- (2) Böyle bir Belge ya İdare tarafından ya da İdarenin yetkili kıldığı kişi veya kuruluş tarafından tanzim veya tasdik edilecektir. Her halükarda İdare belgenin tüm sorumluluğunu yükleneyecektir.
- (3) (a) Sözleşmeye Taraf bir Hükümet, İdarenin talebi üzerine bir gemiyi sörveye tâbi tutabilir, bu Ek hükümlerinin yerine getirildiği kanısına vardığında bu gemiye bu Ek gereğince, bir Dökme Halde Zehirli Sıvı Maddelerin Taşınması için Uluslararası Deniz Kirlenmesini Önleme Belgesi verecek, ve uygun olursa, tasdik edecek veya gemideki belgenin tasdikini onaylayacaktır.
 - (b) Bu belgenin ve sörvey raporunun birer suretleri olabildiğince çabuk, isteyen İdareye gönderilecektir.
 - (c) Bu şekilde verilen bir belge, İdarenin isteği üzerine verildiğini belirten bir açıklama içerecek ve bu Kuralın (1) paragrafına uygun olarak verilen bir belge gibi tanınacak ve geçerli olacaktır.
 - (d) Taraf olmayan bir devletin bayrağını taşıma hakkına sahip olan bir gemiye, Dökme Halde Zehirli Sıvı Maddelerin Taşınması için Uluslararası Deniz Kirlenmesini Önleme Belgesi verilmeyecektir.
- (4) Dökme Halde Zehirli Sıvı Maddelerin Taşınması için Uluslararası Kirliliği Önleme Belgesi bu Ek'in V'inci zeylinde verilen modele uygun olarak yazılacak. Kullanılan dil ne İngilizce ne de Fransızca ise, metin bu dillerden birine yapılmış tercüme de içerecektir.
- (5) Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) tarafından MEPC.39(29) kararı ile kabul edilen bu Ek zeyillerinin diğer hükümlerine bakılmaksızın, bu zeyiller yürürlüğe girdiğinde geçerli olan herhangi bir Dökme Halde Zehirli Sıvı Maddelerin Taşınması için Uluslararası Kuruluşu Önleme Belgesi, zeyiller yürürlüğe girmeden bu Ek'in şartları altında bitiş tarihine kadar geçerli kalacaktır.

Kural 12*Belgenin süresi ve geçerliliği*

- (1) Dökme Halde Zehirli Sıvı Maddelerin Taşınması için Uluslararası Kirliliği Önleme Belgesi İdarece belirlenen ve 5 yılı aşmayan bir süre için verilecektir.
- (2) (a) Bu kuralın 1'inci paragrafına bakılmaksızın, yenileme sörveyi, mevcut Belgenin geçerliliğinin bitiş tarihinden önceki üç ay içinde tamamlanır, yeni Belge, yenileme sörveyinin bitiş tarihinden itibaren mevcut belgenin bitiş tarihinden 5 yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olacaktır.
(b) Yenileme sörveyi, mevcut belgenin bitiş tarihinden sonra tamamlanır, yeni Belge, yenileme sörveyinin bitiş tarihinden itibaren mevcut belgenin bitiş tarihinden 5 yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olacaktır.
(c) Yenileme sörveyi, mevcut Belgenin geçerliliğinin bitiş tarihinden 3 aydan daha önce tamamlanır, yeni Belge, yenileme sörveyinin bitiş tarihinden itibaren 5 yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olacaktır.
- (3) Eğer Belge 5 yıldan daha kısa bir süre içinde verilirse, İdare beş yıllık bir süre için belge verdiğinde Bu Ek'in 10(1)(c) ve 10(1)(d) kurallarına göre yapılmış bir sörveye dayanarak verilen belgenin geçerliliğini bitiş tarihinden sonraya bu kuralın (1)'inci paragrafında belirtilen azami süreye kadar uzatabilir.
- (4) Eğer yenileme sörveyi tamamlanmış ve yeni belge verilemiyorsa veya gemide yoksa mevcut belgenin geçerliliği dolmadan, İdare tarafından tanınan kuruluş veya kişi mevcut belgeyi işleyebilir ve böyle bir belge bitiş tarihinden 5 ayı geçmeyecek bir süre için geçerli kabul edilecektir.
- (5) Eğer gemi Belgenin bitiş tarihinde sörvey yapılacak limanda değilse, İdare belgenin geçerlilik süresini uzatabilir, fakat bu uzatma sadece geminin sörvey yapılacak limana kadar seferini tamamlaması amacıyla kabul edilecektir, ve bundan sonrası uygun ve makul bir sebebi dayandırılmalıdır. 3 aydan daha uzun bir süre için belge

uzatılmayacaktır, ve uzatma verilen gemi sörvey yapılacak limana varduktan sonra bu uzatmaya istinaden yeni belge almadan limanı terk etmeyecektir. Yenileme sörveyi bittiğinde yeni Belge, mevcut Belgeye uzatma verilmeden önceki bitiş tarihinden sonraki 5 yılı aşmayan bir tarih için geçerli olacaktır.

- (6) Bu kuralda öngörülen gereklere tâbi olmayan kısa seferlerde çalışan gemiye verilen belge İdare tarafından belgenin üzerinde yazan bitiş gününden bir ay sonrasına kadar bir mühlet için uzatılabilir. Yenileme sörveyi bittiğinde yeni Belge, mevcut Belgeye uzatma verilmeden önce ki bitiş tarihinden sonraki 5 yılı aşmayan bir tarih için geçerli olacaktır.
- (7) İdare tarafından tarif edilen özel hallerde, yeni belge bu kuralın (2)(b), (5) veya (6)'ıncı paragraflarında istendiği gibi mevcut belgenin bitiş gününden itibaren tarihli olmayabilir. Bu özel hallerde yeni belge yenileme sörveyinin bitiş gününden itibaren beş yılı aşmayan bir süre için geçerli olacaktır.
- (8) Eğer yıllık veya ara sörvey bu Ek'in 10'uncu kuralında belirtilen süreden önce tamamlırsa; bilahare:
- (a) belge üzerindeki yıl dönümü sörveyin tamamlandığı tarihten 3 ayı aşmayan bir süreye kadar işlenerek düzeltilebilir.
- (b) bu Ek'in 10'uncu kuralında istenen takip eden yıllık ve ara sörveyler yeni yıl dönümü kullanılarak bu kuralda salık verildiği gibi fâsıllarla tamamlanabilir.
- (c) bir veya daha fazla yıllık veya ara sörvey bu Ek'in 10'uncu kuralında salık verilen sörveyler arasındaki azami fâsıla aşılardan uygun şekilde yapılırsa, bitiş günü değişmeden kalabilir.
- (9) Bu Ek'in 11'inci kuralı altında verilen bir Belgenin geçerliliği, aşağıdaki herhangi bir halde sona erecektir.
- (a) eğer ilgili sörveyler bu Ek'in 10(1) kuralında belirtilen müddette tamamlanmazsa.
- (b) eğer belge bu Ek'in 10(1)(c) veya 10(1)(d) kuralına uygun tasdik edilmezse.
- (c) Gemi diğer bir Ülke bayrağına geçerse. Yeni bir belge ancak, yeni belgeyi verecek hükümetin bu Ek'in Kural 10(4)(a) ve 10(4)(b) kurallarının gereklerinin tam olarak yerine getirildiğine emin olduğu zaman verilecektir. Geminin Taraflar arasında devri halinde, geminin devrinden sonra 3 ay içerisinde istendiğinde geminin

daha önce bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Tarafın Hükümeti en kısa zamanda devirden önce almış olduğu belgenin bir kopyasını ve mümkünse ilgili sorvey raporunu da İdareye gönderecektir.

Kural 12A

Kimyasal Madde Tankerlerinin Sorveyi ve Belgelendirilmesi

Bu Ek'in Kuralları 10, 11 ve 12'nin hükümlerine bakılmaksızın, Uluslararası Dökme Kimyasal Madde Kod'unun hükümlerine uygun olarak bu Sözleşmeye Taraf Devletler tarafından uygulandığı şekilde, sorveyleri yapılan ve belgelendirilen kimyasal madde tankerleri anılan kuralların hükümlerine uydukları farz edilecek ve bu Koda göre verilmiş belge, bu Ek'in (11)'inci kuralına uygun olarak verilen bir belge gibi tanınacak ve geçerli olacaktır.

Kural 13

Kaza ile Kirlenmeyi En Alt Düzeye İndirmek İçin Gereker

- (1) Dökme A, B ya da C sınıfı zehirli sıvı maddeleri taşıyan gemilerin tasarım, yapım, teçhizat ve işletilmeleri, böyle maddelerin kontrolsüz olarak denize boşaltılmalarını en alt düzeye indirecek şekilde olacaktır.
- (2) 1 Temmuz 1986 veya daha sonra inşa edilmiş olan Kimyasal Madde Tankerleri Uluslararası Dökme Kimyasal Madde Kod'unun gereklerine uyacaklardır.
- (3) 1 Temmuz 1986'dan önce yapılmakta olan Kimyasal Madde Tankerleri aşağıdaki gerekere uyacaklardır:
 - (a) Aşağıdaki kimyasal madde tankerleri, uygulanabildiği kadar bu Kod'un 1.7.2 paragrafında atıf yapılan gemilere istenen Dökme Kimyasal Madde Kod gereklerine uyacaklardır:
 - (i) İnşa mukavelesi 2 Kasım 1973 veya daha sonra yapılan ve Sözleşmeye taraf devletlerin yasama yetkisi altındaki limanlara ya da terminallere sefer yapmak için tahsis edilen gemiler; ve
 - (ii) Geminin yalnız bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu devletin limanları ya da terminalleri arasındaki seferlere tahsis edilen ve 1 Temmuz 1983 veya daha sonra inşa edilmiş olan gemiler.
 - (b) Aşağıdaki kimyasal madde tankerleri, uygulanabildiği kadar bu Kod'un 1.7.3 paragrafında atıf yapılan gemilere istenen Dökme Kimyasal Madde Kod gereklerine uyacaklardır:
 - (i) İnşa mukavelesi 2 Kasım 1973 veya daha sonra yapılan ve Sözleşmeye taraf devletlerin yasama yetkisi

altındaki limanlara ya da terminallere sefer yapmak için tahsis edilen gemiler; ve

- (ii) Yapım ve teçhizat bakımından Kod'a uygunlukları 1 Temmuz 1994'den daha geç olmayan bir tarihte yürürlüğe girecek olan 1600 gros tondan küçük gemiler dışında yalnız bayrağın taşıma hakkına sahip olduğu devletin limanları ya da terminaleri arasındaki seferlere tahsis edilen ve 1 Temmuz 1983'den önce inşa edilmiş gemiler.

- (4) A, B ve C sınıfı zehirli sıvı maddeleri dökme halde taşıyan kimyasal madde tankerlerinin dışındaki gemilerle ilgili olarak İdare, bu Kuralın (1) paragraf hükümlerine uygunluğunu sağlamak için Teşkilatın geliştirdiği ilkelere dayalı uygun tedbirler alacaktır.

Bkz. İZAHAT 6A.1.1

Kural 14

Petrol - Benzeri Maddelerin Taşınması ve Boşaltılması

Bkz. İZAHAT 7.1 ve 7.2

Bu Ek'in diğer kuralları hükümlerine bakılmaksızın C veya D Sınıfına dahil olarak bu Ek'in Zeyi II'sinde belirtilen ve Teşkilatın* geliştirdiği ölçütlere göre petrol, benzeri maddeler olarak Teşkilat tarafından tanıtılan zehirli sıvı maddeler aşağıdaki şartların tümüne uyulmak şartıyla, Sözleşmenin Ek I'inde belirtilen bir petrol tankerinde taşınabilir ve bu Sözleşmenin Ek I hükümlerine göre boşaltılabilir:

- (a) Gemiler, Ek'de belirtildiği gibi bu Sözleşmenin ürün taşıyıcılarına uygulanabilen Ek I hükümlerine uyacaklar.
- (b) Bir Uluslararası Deniz Kirliliğini Önleme Belgesi ile B ilavesini ve belgesini bulunduran gemi, bu kurala uyarak petrol benzeri maddeleri taşıyabileceğini belirtmek için tasdik edilecek ve bu tasdik geminin taşıyabileceği petrol benzeri maddelerin bir listesini içerecektir;
- (c) C Sınıfı maddeler olması halinde gemi, aşağıdaki Kod'ların gemi tipi 3 hasar denge gereklerine uyacaktır:
- (i) 1 Temmuz 1986'da veya daha sonra inşa edilmiş bir gemi olması halinde Uluslararası Dökme Kimyasal Madde Kod'u; veya

Ek II'nin Birleştirilmiş İzahatları Zeyil 7.2.1'e başvurun.

- (ii) 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilmiş gemi olması halinde, bu Ek'in Kural 13'üne göre uygulandığı gibi, Dökme Kimyasal Madde Kod'u; ve

Bkz. İZAHAT 7.3

- (d) Taşınacak petrol-benzeri maddelerin izlenmesinde kullanılmak üzere geminin petrol boşaltımını izleme ve kontrol sistemi içerisindeki petrol içeriği ölçer (oil content meter) İdare tarafından onaylanacaktır.

Bkz. İZAHAT 7.4

EK II

Kural 15

*Çalışma Şartları üzerinde Liman Devleti Kontrolü**

- (2) Bir gemi diğer bir tarafında limanında bulunduğu sırada Kaptan veya mürettebatın gemideki zehirli sıvı maddelerle kirliliğin önlenmesi hakkında temel usüllere aşına olmadığına inandıracak açık deliller bulunduğu ahvalde, bu Tarafın yetkili kıldığı memurlar tarafından bu Ek'in işletme gerekleri bakımından denetime tâbidir.
- (2) Bu kuralın (1)'inci paragrafında verilen hallerde, Taraf ülke; geminin bu Ek'in gereklerini sağlayacak duruma getirilinceye kadar seyre çıkmasını engellemeye yönelik tedbirleri alacaktır.
- (3) Bu Sözleşmenin 5'inci maddesinde tarif edildiği üzere Liman Devleti ile ilgili usuller bu kurala da uygulanacaktır.
- (4) Bu kuraldaki hiçbir ifade, bir Tarafın mevcut Sözleşmede özellikle çalışma şartlarının kontrolünün yürütülmesi için sağlanan hak ve yükümlülüklerinin sınırlandırılması anlamında yorumlanmayacaktır.

Kural 16

Zehirli Sıvı Maddeler için Deniz Kirliliği Gemi Acil Planı

- (1) 150 ve üzeri gros tonajda olan dökme halde zehirli sıvı maddeleri taşımak üzere belgeli her gemide İdare tarafından onaylı Zehirli Sıvı Maddeler için Kirliliğinin Önlenmesi Gemi Acil Planı bulunacaktır. Bu gerekler en geç 1 Ocak 2003'e kadar tüm bu tür gemilere tatbik edilecektir.

* Teşkilat tarafından karar A.787(19) ve değişiklik A.882(21) ile kabul edilen Liman Devleti kontrolü için usullere bakınız; bak. IMO yayın satışı IMO -650E.

- (2) Böyle bir plan Teşkilat tarafından geliştirilmiş Rehber* uygun olarak kaptan ve zabıtların çalışma dili veya anladıkları dil ile yazılmış olacaktır. Plan en azından aşağıdakileri içerecektir:
- (a) Teşkilat tarafından geliştirilen Rehberlere dayanan Protokol I madde 8'de istendiği gibi, bir zehirli sıvı madde kirliliği kazasını rapor ederken Kaptan veya gemiden sorumlu diğer şahıslar tarafından takip edilecek yöntemleri; †
 - (b) Bir zehirli sıvı madde kirliliği kazası olayında irtibat kurulacak makam veya kişilerin bir listesini;
 - (c) kazayı takiben gemideki şahıslar tarafından zehirli sıvı maddelerin boşalmasını azaltmak veya kontrol etmek üzere acilen yapılacak işlerin ayrıntılı açıklamasını; ve
 - (d) kirlilikle mücadelede gemideki çalışmalar ile ulusal ve yerel makamlar arasındaki koordinasyon için yöntemlerini ve irtibat noktalarını.
- (3) Gemilere Sözleşmenin Ek I kural 26 hükümleri de tatbik edileceği ahvalde, böyle bir plan Sözleşmenin Ek I kural 26 altında istenen gemide petrol kirliliği acil planı ile birleştirilebilir. Bu durumda böyle bir planın adı " Deniz Kirliliği Gemi Acil Planı" olabilir.

* Refer to the Guidelines for the development of shipboard marine pollution emergency plans for oil and/or noxious liquid substances as adopted by the Organization by resolution MEPC.85(44); see IMO sales publication IMO-586E.

{ Refer to the General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants, adopted by the Organization resolution A.851(20).

Ek II Zeyilleri

Zeyil I

Zehirli sıvı maddelerin sınıflandırılması için Rehber

- Sınıf A** Biyolojik olarak biriktirilebilen ve suda yaşayan canlılar ya da insan sağlığı için bir tehlike oluşmasına neden olan; ya da sudaki hayatiçin çok zehirli olan maddeler (TL_m'si 1 ppm'den daha az olarak saptanan, Zehirlilik Derecesi 4 olarak tanımlanan) ve ek olarak tehlike boyutlarındaki ek unsurlarına veya maddenin özel karakteristiklerine muayyen bir ağırlık verildiğinde (TL_m'si 1 ppm veya daha fazla ancak 10 ppm'den daha az olarak saptanan, Zehirlilik Derecesi 2 olarak belirtilen) sudaki hayat için orta ölçüde zehirli olan belli maddeler.
- Sınıf B** Bir hafta ya da daha az süreli kısa bir tutulma ile biyolojik olarak biriktirilebilen; ya da denizden çıkan yiyeceklerin kokuşmasına neden olabilen; ya da sudaki hayat için orta ölçüde zehirli olan maddeler (TL_m'si 1 ppm veya daha fazla ancak 10 ppm'den daha az olarak saptanan, Zehirlilik Derecesi 3 olarak belirtilen) ve ek olarak maddenin tehlike boyutlarındaki ek unsurlarına veya özel karakteristiklerine muayyen bir ağırlık verildiğinde (TL_m'si 10 ppm veya daha fazla ancak 100 ppm'den daha az olarak saptanan, Zehirlilik Derecesi 2 olarak belirtilen) sudaki hayat için az zehirli olan maddeler.
- Sınıf C** Sudaki hayat için az zehirli olan maddeler (TL_m'si 10 ppm veya daha fazla ancak 100 ppm'den daha az olarak saptanan, Zehirlilik Derecesi 2 olarak belirtilen) ve ek olarak maddenin tehlike boyutlarındaki ek unsurlarına veya özel karakteristiklerine muayyen bir ağırlık verildiğinde (TL_m'si 100 ppm veya daha fazla ancak 1000 ppm'den daha az olarak saptanan, Zehirlilik Derecesi 1 olarak belirtilen) sudaki hayat için pratikte zehirli olmayan maddeler.
- Sınıf D** Sudaki hayat için pratikte zehirli olmayan maddeler (TL_m'si 100 ppm veya daha fazla ancak 1000 ppm'den daha az olarak saptanan, Zehirlilik Derecesi 1 olarak belirtilen) ya da deniz dibinde yüksek bir Biyokimyasal oksijen ihtiyacı (BOD) olan örtü oluşturan; ya da 5 mg/kg'dan daha az miktarda bir LD50 ile insan sağlığı için büyük tehlike oluşturan; ya da kalıcılığı,

kokusu ya da zehirli ya da tahriş edici özellikleri nedeniyle güzellikleri orta derecede azaltan ve kumsalların kullanılmasını engelleyebilen; ya da 5 mg/kg veya daha fazla ancak 50 mg/kg'dan daha az miktarda LD50 ile insan sağlığı için orta ölçüde tehlikeli olan ve güzellikleri az miktarda azaltan maddeler.

Diğer Sıvı Maddeler (bu Ek'in Kural 4 amaçları için) yukarıdaki A, B, C ve D Sınıfı olarak sınıflandırılanlardan başka maddeler.

Zeyil II

Dökme olarak taşınan zehirli sıvı maddelerin listesi

A, B, C veya D Sınıfı olarak sınıflandırılan dökme halde taşınan zehirli sıvı maddeler bu Ek'in hükümlerine tâbi olup, Uluslararası Dökme Kimyasal Madde Kodu'nun Bölüm 17 veya 18 Kırletici Sınıfı kolonunda gösterilmişlerdir.

Zeyil III

Diğer sıvı maddelerin listesi

A, B, C veya D Sınıfının dışında gösterilen dökme halde taşınan sıvı maddeler bu Ek'in hükümlerine tâbi olmayıp, Uluslararası Dökme Kimyasal Madde Kodu'nun Bölüm 17 veya 18 Kırletici Sınıfı kolonunda 'III' olarak gösterilmişlerdir.

Zeyil IV

Dökme Halde Zehirli Sıvı Maddeler Taşıyan Gemiler İçin Yük Kayıt Defteri Formu

DÖKME HALDE ZEHİRLİ SIVI MADDELER TAŞIYAN GEMİLER İÇİN YÜK KAYIT DEFTERİ

EK II

Geminin adı:

Tanınma numarası veya harfleri:

Gros Tonaj:

Süre den 'ye

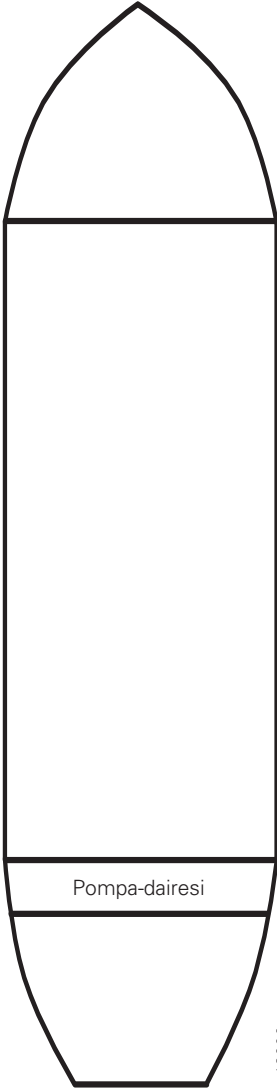
Not: Dökme halde zehirli sıvı taşıyan her gemi yük/safra işlemleri ile ilgili kayıtları tutmak için Yük Kayıt Defteri bulunduracaktır.

Geminin adı:

Tanınma numarası veya harfleri

YÜK VE BULAŞIK TANKLARI PLANI
(Gemide tamamlanacak)

EK II



Tankların tanımı	Kapasitesi

(Her bir tankın kapasitesi metreküp olarak verilecek.)

Giriş

Müteakip sayfalar, 1978 Protokolü ile Değiştirilmiş Gemilerden Kirlenmenin nlenmesi hakkında 1973 Uluslararası Sözleşmenin Ek II, Kural 9, Paragraf 2'sine göre her tank için ayrı ayrı olmak üzere Yük Kayıt Defterine kaydedilecek olan yk ve safra işlemlerinin kapsamlı bir listesini göstermektedir. Konuların her biri bir kod harfiyle gösterilen işletme bölümlerinde gruplandırılmışlardır.

Yük Kayıt Defterine giriş yaparken tarih, işletme kodu ve konu sıra numarası kendine ait sütün içersinde yazılacak ve gereken hususlar boş yerlere zaman sırasına göre kaydedilecektir.

Tamamlanmış her işlem sorumlu zabıt veya zabıtlar tarafından tarih atılarak imzalanacak ve eğer mümkünse, geminin tahliye yaptığı ülkenin uzman yetkilisinin yetki verdiği bir srveyr tarafından onaylanacaktır. Tamamlanmış her sayfa gemi kaptanı tarafından onaylanacaktır.

Yalnız A, B, C ve D Sınıfı maddelerini ilgilendiren işlemler için Yük Kayıt Defterine giriş yapılması gerekir.

Bir maddenin Sınıfını bulmak için geminin İşlemler ve Tertibatlar El Kitabı Cetvel I'ine başvurulur.

Kaydedilecek Hususların Listesi

Yalnız A, B, C ve D Sınıfı maddelerini ilgilendiren işlemler için giriş yapılması gerekir.

EK II

(A) Yük yüklenmesi

1. Yükleme yeri
2. Tankları, maddeleri ve Sınıfları belirtiniz.

(B) yükün gemi içinde aktarılması

3. Aktarılan yükün adı ve Sınıfı
4. Tankların numarası
 - 1 tanktan
 - 2 tanka
5. 4(1) de belirtilen tanklar boş muydu?
6. Değilse, tanklarda kalan miktar.

(C) Yükün boşaltılması

7. Boşaltma yeri
8. Boşaltılan tankların tanımı.
9. Tanklar boş muydu?
 - .1 Evet ise, boşaltma ve süzdürme işleminin geminin İşlemler ve Tertibatlar El Kitabına göre yapıldığını teyit ediniz. (Yani, meyil, trim, süzdürme sıcaklık bakımından)
 - .2 Hayır ise, tanklarda kalan miktar.
10. Geminin İşlemler ve Tertibatlar El Kitabı, alım tesislerine boşaltmayı müteakip tank için bir ön yıkama talep eder mi?
11. Pompalama ve/veya süzdürme sisteminin arıza yapması
 1. Arızanın zamanı ve şekli
 2. Arızanın nedenleri
 3. Sistemin çalışır hale geldiği zaman

(D) Geminin işlemler ve tertibatlar el kitabına göre zorunlu ön yıkamalar

12. Tankın tanımı, madde(ler) ve Sınıf(lar)ı.

13. Yıkama yöntemi:
 1. Her tanka düşen yıkama makinelerinin sayısı
 2. Yıkama/yıkama çevrimlerinin süresi
 3. Sıcak/soğuk yıkama
14. Ön yıkama bulaşıklarının aktarıldığı yer:
 1. Boşaltma limanındaki alım tesisi (liman belirtilecek)
 2. Alım tesisi, değilse (liman belirtilecek)

(E) Zorunlu ön yıkama dışında yük tanklarının temizlenmesi (diğer ön yıkama işlemleri, son yıkama, havalandırma, vs.)

15. Zamanı, tankları, maddeleri ve Sınıfları ve aşağıdaki hususları belirtiniz:
 1. Kullanılan yıkama yöntemi
 2. Temizleyiciler (temizleyici ve miktarını belirtiniz)
 3. Yük kalıntılarının sulandırılması, ne kadar su kullanıldığı belirtilecek
(yalnız D Sınıfı maddeleri)
 4. Kullanılan havalandırma yöntemi (kullanılan fan sayısını, havalandırma süresini belirtiniz)
16. Aktarılan tank yıkama suları:
 1. Denize;
 2. Alım tesisine (limanı belirtiniz);
 3. Bulaşık toplama tankı (tankı belirtiniz);

(F) Tank yıkama sularının denize boşaltılması

17. Tank(lar)ı belirtiniz
 1. Tanklar temizlenirken tank yıkama suları boşaltıldı mı? Eğer boşaltıldıysa, hangi debide?
 2. Bir bulaşık toplama tankından tank yıkama suları boşaltıldı mı? Eğer boşaltıldıysa boşaltım miktarını ve debisini belirtiniz.
18. Pompalamanın başlama ve durma zamanı
19. Boşaltım sırasında geminin hızı.

(G) Yük tanklarına safra alınması

20. Safra alınan tankları belirtiniz
21. Safra alımına başlama zamanı

(H) Yük tanklarından safra suyunun boşaltılması

22. Tankların no.su

23. Safranin boşaltılması:
 1. Denize
 2. Alım tesislerine (limanı belirtiniz)
24. Safra boşaltımının başlama ve durma zamanı
25. Boşaltım sırasında geminin hızı

(I) Kazaen veya diğer istisnai nedenlerden dolayı petrol boşalması

26. Olayın meydana geldiği zaman
27. Yaklaşık olarak miktar, maddeler ve Sınıfları
28. Petrol boşaltımının ya da sızıntısının koşulları ve genel düşünceler.

(J) Yetkili sörveyörlerin kontrolü

29. Limanı belirtiniz
30. Sahile boşaltılan tankları, maddeleri ve Sınıflarını belirtiniz.
31. Tanklar, pompalar ve boru sistemleri boşaltıldı mı?
32. Geminin İşlemler ve Düzenlemeler El Kitabı'na göre bir ön yıkama yapıldı mı?
33. Ön yıkamadan çıkan tank yıkama suları sahile boşaltıldı mı ve tank boş mu?
34. Zorunlu ön yıkama konusunda bir muafiyet verildi.
35. Muafiyetin nedenleri?
36. Yetkili sörveyörün adı ve imzası.
37. Sörveyörün adlarına çalıştığı Teşkilat, Şirket, hükümet temsilcisi.

(K) Ek işletme yöntemleri ve görüşler

Geminin adı:

Tanınma numarası veya harfleri

YÜK / SAFRA İŞLEMLERİ

Tarih	Kod (harf)	Madde (numara)	İşlemlerin kaydı / sorumlu zabitin imzası / yetkili sörveyörün adı ve imzası

EK II

Kaptanın imzası

Zeyil V

NLS Belgesinin Formu

EK II

ZEHİRLİ SIVI MADDELERİN DÖKME TAŞINMASI İÇİN ULUSLARARASI KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİ BELGESİ

1978 tarihli Protokolle değiştirilmiş ve MEPC.39(29) kararı ile tadil edilmiş 1973 tarihli Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi hakkında Uluslararası Sözleşme (Bundan sonra "Sözleşme" olarak anılacaktır) hükümlerine göre:

.....
(ülkenin tam ismi)

Hükümetinin yetkisi altında..... tarafından verilmiştir.

(Sözleşme Hükümlerine göre yetki verilen uzman kişi
veya kurumun tam ismi)

Geminin Özellikleri*

Geminin adı

Tanınma numarası veya harfleri

Sicil limanı

Gros tonajı

IMO Numarası[†]

* Seçmeli, geminin özellikleri yatay kutu içine yerleştirilebilir.

† IMO Gemi Tanıtma Numaraları Şeması A.600(15) sayılı karara göre, bu bilgi isteğe bağlı eklenebilir.

BU BELGE

1. Bu geminin, Sözleşmenin Ek II, Kural 10 hükümlerine uygun olarak sövreyinin yapıldığını.
2. Bu sövreyin, geminin yapı, teçhizat, sistemler, donanımlar, tertibat ve malzemesinin ve her hususta bunların durumunun tatmin edici olduğunu ve geminin sözleşmenin Ek II'sinin uygulanabilen gereklerine uyduğunu gösterdiğini.
3. Gemide, sözleşmenin Ek II, Kural 5, 5A ve 8'inin istediği işlemler ve düzenlemeler için standartlara uygun bir el kitabı bulunduğu ve geminin el kitabında belirtilen düzenlemelerinin ve teçhizatının her hususta tatmin edici olduğu ve anılan standartların uygulanabilen gereklerine uygun olduğunu.
4. Geminin, sözleşmenin Ek II'sinin işletme ile ilgili tüm hükümleri dikkate alınmak şartıyla, aşağıdaki zehirli sıvı maddelerin dökme halde taşınması için uygun olduğunu,, onaylar.

EK II

Zehirli sıvı maddeler	Taşıma şartları (tank numaraları vs.)
İmzalı ve tarih atılmış ek sayfalarda devam eder	

Bu belge Sözleşmenin Ek II, Kural 10'una göre yapılan sövreylere tâbi olup
..... tarihine kadar geçerlidir.
..... 'de verilmiştir.

(Belgenin verildiği yer)

.....
(verilme tarihi)

.....
(Belgeyi veren Yetkili memurun imzası)

(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

* Uygun şekilde silin.

† Sözleşmenin Ek I kural 12(1)'e uygun olarak İdarece belirlenmiş bitiş tarihini kaydedin. Sözleşmenin Ek 1 kural 1(14)'e göre düzeltilmedikçe, bu tarihin gün ve ayı Sözleşmenin Ek 12(8) kuralına göre tanımlanmış yıldönümüne karşılık gelecektir.

YILLIK VE ARA SÖRVEYLERİN TASDİKİ

BU BELGE Sözleşmenin Ek I, Kural 10'üne göre yapılan sorveyde geminin Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygun bulunduğunu tasdik eder.

EK II

Yıllık Sorvey: İmza.....
(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih.....
(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsu)

Yıllık/Ara* Sorvey: İmza.....
(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih.....
(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsu)

Yıllık/Ara* Sorvey: İmza.....
(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih.....
(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsu)

Yıllık Sorvey: İmza.....
(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih.....
(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsu)

* Uygun şekilde silin.

KURAL 12(8)(C)'YE GÖRE YILLIK/ARA SÖRVEYİ

BU BELGE Sözleşmenin Ek II, Kural 12(8)'ine göre yapılan yıllık/ara* bir sömveyle geminin Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygun bulunduğunu tasdik eder.

İmza.....
(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih.....

(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

KURAL 12(3) UYGULANDIĞINDA 5 YILDAN KISA SÜRELİ GEÇERLİ BELGELER İÇİN UZATMA TSDİKİ

Bu gemi Sözleşmenin ilgili hükümlerine uymaktadır, ve bu Belge Sözleşmenin Ek I kural 13(3)'üne görekadar geçerli kabul edilecektir.

İmza.....
(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih.....

(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

KURAL 12(4) UYGULANDIĞINDA YENİLEME SÖRVEYİ TAMAMLANMA TSDİKİ

Bu gemi Sözleşmenin ilgili hükümlerine uymaktadır, ve bu Belge Sözleşmenin Ek I kural 12(4)'üne göre kadar geçerli kabul edilecektir.

İmza.....
(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih.....

(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

* Uygun şekilde silin.

**KURAL 12(5) VEYA 12(6) UYGULANDIĞINDA
SÖRVEY LİMANINA VARANA KADAR
VEYA BİR MÜHLET İÇİN BELGENİN GEÇERLİLİĞİNİ
UZATMA TASDİKİ**

Bu belge, Sözleşmenin Ek II kural 12(5) veya 12(6)'sına * göre,
kadar geçerli kabul edilecektir.

İmza.....

(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih.....

(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

**KURAL 12(8) UYGULANDIĞINDA YILDÖNÜMÜNÜN
ERTELENME TASDİKİ**

Sözleşmenin Ek II kural 12(8)'ine göre yeni yıldönümü

İmza.....

(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih.....

(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

Sözleşmenin Ek II kural 12(8)'ine göre yeni yıldönümü

İmza.....

(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih.....

(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

* Uygun şekilde silin.

Ek II'nin Birleştirilmiş İzahatları

(Belirtilmedikçe, atfedilen kurallar Ek II'dekilerdir.)

EK II

1 Tanımlar

Kural 1(12)

1.1 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilmiş gemilerin değişiklik ve tadilatları

1.1.1 Bir petrol tankeri veya kimyasal madde tankeri daha önce güvenlik riski bulunan kimyasalları güvenle taşımak üzere belgelendirilmemiş fakat bu yükleri taşımak için değiştirilmiş ise bir değişiklikten geçirilmiş olduğu kabul edilecektir. güvenlik riski bulunan yükler Dökme Kimyasallar Kodu (BCH kodu) Bölüm VI da veya Uluslararası Dökme Kimyasal Kodu bölüm 17'de tanımlanmıştır.

1.1.2 Kural 1(12)'nin son cümlesi sadece petrol tankeri ve kimyasal madde tankerlerine yapılan tadilatları uygulanacaktır ve 'tadilat' tabiri genel olarak Ek II'ye uymak için yapılan değişiklikleri ifade edecek ve geliştirilmiş süzdürme donanımları ve su altı boşaltım tertibatlarını içerecek fakat örneğin gemi tipi gereklerine uymak için gerekli büyük değişiklikleri içermeyecektir.

2 Uygulama

Kural 2(5)

ve 2(6)

2.1 Gaz taşıyıcılar için eşdeğerlik

2.1.1 Gaz Taşıyıcıları Kodunda listelenen Ek II maddeleri taşıyan sıvılaştırılmış gaz taşıyıcılarına ilişkin, gaz taşıyıcıları aşağıdaki tüm şartları karşıladığında, kural 5, 5A ve 13'teki inşa ve teçhizat gereklilikleri hakkında kural 2(5) koşulları altında eşdeğerlik verilebilir:

- 1 Dökme halde sıvılaştırılmış gaz taşıyan gemiler için Gaz Taşıyıcıları Kodu'na uygun bir Uygunluk Belgesine sahip olması;
- 2 Dökme Halde Zehirli Sıvı Maddelerin Taşınması (NLS Belgesi) için Uluslararası Kirliliğin Önlenmesi Belgesi'ne sahip olması.
- 3 Ayrılmış safra tertibatları ile donatılmış olması;
- 4 Tahliyeden sonra yük artık miktarını en aza indirmek için derin kuyu pompaları ve tertibatları ile donatılmış olması, kural 5A(2)(b) veya 5A(4)(b)'nin süzdürme gereklerini, tarih sınırı dikkate alınmadan, karşıladığını ve yükü onaylı havalandırma tertibatı ile atmosfere verilebileceğine dair dizayn esasları hakkında idareyi tatmin etmesi;

- .5 İdare tarafından onaylı Usuller ve Tertibatlar El Kitabına sahip olması. Bu el kitabı çalışırken yük artışı ve su karışımının oluşmamasını ve, havalandırmadan sonra, yük artışının kalmamasını sağlayacaktır, ve
- .6 NLS Belgesinde uygun Gaz Taşıyıcıları Kodunda listelenen sadece bu Ek II zehirli sıvı maddeleri taşımaya belgeli olacak.
Böyle eşdeğerlik verildiğinde, kural 2(6) tarafından istenen ihbarın yapılmasına lüzum yoktur.

2A Maddelerin sınıflandırılması

Kural 3(4)

2A.1 MAPOL 73/78 zeyil II veya III'te bulunmayan bir maddenin dökme olarak taşınması talep edildiğinde, aşağıdaki usule göre geçici sınıflandırma tesis edilmelidir.*

- .1 Maddeyi taşıyan veya üreten MARPOL 73/78'e taraf Devletin Hükümeti maddenin Teşkilat tarafından sınıflandırılıp sınıflandırılmadığını veya başka bir Taraf Devletçe geçici olarak değerlendirilip değerlendirilmediğini görmek MEPC tamimlerine bakmalıdır.
- .2 Tamimlerde herhangi bir bilgiye rastlanmazsa Taraf Devletin Hükümeti, Teşkilat veya MARPOL 73/78'e taraf başka bir Hükümet tarafından geçici değerlendirme verilip verilmediğini öğrenmek için Teşkilat† ile irtibata geçmelidir. İkinci durum olursa, ayrıntılar tesbit edilmeli ve eğer tatminkar ise, Taraf Hükümeti bu geçici değerlendirmeleri kabul edebilir.
- .3 Eğer daha önce geçici değerlendirme yapılmamış ise, veya Taraf Hükümet verilen geçici değerlendirmeyi tatminkar bulmazsa, maddeyi taşıyan veya üreten Taraf Hükümet ekteki Rehber'e göre geçici bir değerlendirme yapmalıdır.‡

* Maddeler değerlendirilirken, sadece Ek II amaçları için değil ayrıca güvenlik mülahazaları için de asgari taşıma şartlarının tesis edilmesi gerekir. Bunun için, MSC tarafından kırk ikinci oturumda kabul edilen (BCH Kod'un 1985 baskısı Ek 3'ü, ayrıca BCH Kod'un 1993 baskısına ve IBC Kod'un 1994 ve 1998 baskısı da ilave edilmiştir) 'Dökme Kimyasalların Tehlike Değerlendirmesi için Ölçütler'e gereken itina gösterilmelidir.

† Sorular şu adreslere yapılmalıdır: The Director, MED, IMO, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom; tel.: 44 020 7735 7611, telex: 23588 IMOLDN G, telefaks: 44 020 7587 3210; ve soru yollayanın mektup adresi, teleks ve telefaks numaraları olmalıdır. İkinci durumda, olursa, çabuk cevap sağlanır.

‡ Dökme olarak taşınması talep edilen sıvı maddelerin geçici değerlendirilmesi için Rehberler, dökme halde nakledilen sıvıların geçici değerlendirilmesi için Rehberler ile değiştirilmiştir.

- .4 Taraf Hükümet limanına yükü alacak Devletin Hükümetini ve kirlilik ve güvenlik tehlike değerlendirilmesi için temel bilgileri sağlayan veya geçici değerlendirilmesi Teşkilat tarafından onaylanan bayrak Devleti Hükümetini mevcut en kısa yoldan bilgilendirmelidir;
- .5 anlaşmazlık halinde, sunulan en kötü durumların varlığı kabul edilecektir;
- .6 Herhangi bir diğer Taraf tan14 gün içinde bildirim geçici veya nihai bir cevap alınmadığı halde, maddeyi taşıyan veya üreten Taraf Hükümetince yapılan geçici değerlendirilmenin kabul edildiği farz edilecektir;
- .7 Teşkilat haberdar edilmeli ve kural 3(4) tarafından istendiği gibi yapılan geçici değerlendirme verilmelidir. (90 gün içinde, tercihen en kısa zamanda);
- .8 Teşkilat bilgiyi MEPC' kanalıyla alınmış gibi tamim edecek ve geçici değerlendirmeyi BCH Alt Komitesine görüş için sunacaktır. Maddeler resmen Ek II listelerine ve IBC ve BCH Kodlarına eklenene kadar Teşkilat tüm böyle maddeler ve geçici değerlendirmeleri için kayıt oluşturacak; ve
- .9 Teşkilat. BCH Alt Komitesinin resmi tehlike değerlendirilmesi ve koyduğu asgari taşıma şartları ve buna göre sınıflandırma ile MARPOL 73/78 ve IBC ve BCH kodlarına resmi düzeltme görüşleri ile beraber alınan bu tür bilgilerin hepsini GESAMP'a yönlendirecektir.

2A.2 Geçici değerlendirilen madde A,B,C veya D sınıfına girerse, sadece D sınıfı için geminin Uygunluk Belgesi veya NLS Belgesine düzeltme sayfaları, ve Gemi Usul ve Tertibatları El kitabı (P ve A), taşımaya müsaade ettiği, İdare tarafından gemi kalkmadan önce verilmelidir.Maddenin taşınması için yetkilendirme telek veya benzeri şekilde olabilir, müsaade maddenin IBC/BCH Koda düzeltme olarak kabul edilene kadar Uygunluk Belgesi ve P ve A El Kitabı ile saklanmalıdır. Sonra Belge ile P ve A El Kitabı resmen düzeltilmelidir.

2A.3 Teşkilatın bir kirletici sınıfı veya geçici kirletici sınıfı tayin ettiği madde içeren sadece karışım-kirleticilerin geçici olarak değerlendirilmesi gerektiğinde ve Teşkilatın gemi tipi ve geçici gemi tipi şartları tayin ettiğinde, aşağıdaki usuller, 2A.1, alt paragraf .4, .5 ve 6 yerine uygulanabilir:

- .1 maddeler Dökme Halde Nakledilen Sıvıların Geçici Değerlendirilmesi için Rehberler Bölüm 5'te de tarif edilen

- hesap yöntemleri kullanılarak, sadece maddeyi taşıyan veya üreten Hükümet tarafından sınıflandırılacaktır.
- .2 Karışım, karışımı taşıyan veya üreten Taraf Hükümeti tarafından dikkate alınacak olan değerlendirilmemiş unsurları %3'e kadar ihtiva edebilir. Bir unsur için GESAMP tehlike profili kullanmak, veri veya ilgili maddenin mukayeseli temsili ile değerlendirme mümkün olmadığında, böyle bir unsur A sınıfı kirletici, gemi tipi 2 olarak alınacaktır.;
 - .3 Karışım güvenlik riski bulunan olarak tanımlanmış (IBC Kod'un bölüm 17 sütun d sütununda 'S') veya, Kod'a ihtivasını doğrulayacak şekilde, bu unsurların sulandırılmış halinin karışımı güvenlik riski bulunmayacağına hükmedilen unsurlar ihtiva edebilir. Bu paragrafın maksadı için, bu vasıfları karşılayan karışımlar sadece-kirletici karışım olarak kabul edilir;
 - .4 Taraf Hükümeti, limanı yükü kabul edecek Devletin Hükümetini ve Bayrak Devleti Hükümetini değerlendirme hakkında bilgilendirecektir, ve
 - .5 Taraf Hükümeti üreticiyi kendi adına tahsis yapmaya (n.o.s. numarası, münasip nakliye adı, akışkanlık veya erime noktası) yetkilendirebilir. Bu durumda yapılan tahsis hakkında Bayrak Devletini ve alıcı Hükümeti bilgilendirme yükümlülüğü yetkili üreticiye düşer. Üretici, yetkilendiren Hükümeti de değerlendirme ayrıntıları ile beraber tayin ediş hakkında bilgilendirecektir. Üretici taşıyan veya üreten ülke Hükümeti talep ederse IMO'yu bilgilendirecektir. Talep üzerine, üretici, bayrak devleti Hükümetine veya alıcı Devlete karışımın tüm ayrıntılarını sağlayacaktır. Üretici tarafından tayin ihbarına, üreticinin taraf Hükümet talimatı altında ve adına hareket ettiğini belirten bir yetkilendirme mektubu eklenecektir.

2A.4 2A.2'ye bakılmaksızın, eğer gemi n.o.s maddeleri taşımaya uygunluk belgesi ise (aksi belirtilmedikçe) geminin uygunluk belgesine veya geminin P and A el kitabına ilave yapmaya gerek yoktur.

3 Artıkların Boşaltımı

Kural 5

3.1 Rotasında

3.1.1 '*rotasında*' tabiri, geminin seyir amacı için uygulanabildiği kadar herhangi bir boşaltımın olabildiğince makul büyük bir deniz alanına yayılmasını sağlayacak bir rotada veya rotalarda ve üzerinde yol olduğu anlamında alınacaktır.

4 Pompalama, borular ve tahliye düzenekleri

Kural 5A
(6)(b)(iv)
and (7)(e)

4.1 Muafiyet halinde uygun davranış

4.1.1 'eğer varsa, uygun davranış' ile alakalı olarak, bir diğer Taraf tarafından sunulan muafiyet hakkında itirazı olan Sözleşmenin herhangi bir Tarafı bu itirazı Teşkilata ve muafiyeti veren Taraf'a Teşkilatın muafiyet ayrıntılarını Taraflara tamim ettikten sonraki bir yıl içinde bildirecektir.

5 Alım tesisleri

Kural 7(1)(b)

5.1 Tamir limanındaki alım tesisleri

5.1.1 Bu kural kimyasal madde tankeri tamiri yapılan tamir limanında bu Kuralın uygulanması neticesi olarak gemilerden taşıma sonunda biriken zehirli sıvı madde içeren artık ve karışımları almaya yeterli tesisler olması anlamında alınacaktır.

5A Kontrol ölçüleri

Kural 8(5)(a)(i)
ve 8(7)(a)(i)

5A.1 Kural 8 alt paragraf (5)(a)(i) ve (7)(a)(i)'nin 'denize basılabilecek azami miktarı aşan artık olarak Teşkilat tarafından geliştirilmiş standartlarda tanımlanmış madde' cümlesi Usul ve Tertibatlar için Standartlar'ın 1.3.7 ve 1.4.9 paragraflarındaki yüksek akışkanlı veya eriyen maddeye atıf yapar

6 Sörvey ve Belgelendirme

Kural 10(1)
(c) ve (d)

6.1 NLS belgesi taşınması istenmeyen gemiler için ara ve yıllık sörvey

6.1.1 Kural 10(1)(c) ve (d) ve/veya kural 12A altında IBC ve BCH kodda karşılık gelen gerekliliklerin kural 11'e binaen Dökme Halde Zehirli Sıvı Madde taşınması için Uluslararası Kirliliğin Önlenmesi Belgesi taşınması gerekmeyen gemilere uygulanabilirliği İdare tarafından kararlaştırılacaktır.

5A Kazaen kirliliği azaltmak için gereklilikler.

Kural 13(4)

6A.1.1 Kimyasal madde tankerinden başka gemiler

- 1 MARPOL 73/78 Ek II kural 13(4)'in maksadı için, Teşkilat açık deniz destek gemileri ve denize dökümlü meşgul gemileri için Rehber geliştirmiştir.
- 2 Bu kuralın maksadı için, yukarıda .1'de tarif edilmeyen, kimyasal madde tankerinden başka gemiler için, IBC veya BCH Kod'un tüm uygulanabilir gerekleri, bu gemiler

A, B veya C Sınıfı dökme halde zehirli sıvı maddeler taşıdıklarında uygulanacaktır.

7 Petrol türevi maddeler

Kural 14

7.1 Petrol türevi maddelerin listesi

C Sınıfı Maddeler

Havacılık (uçak) alkilatları
Sikloheptan
Sikloheksan
Siklopentan
p-simin
Dietilbenzen
Dipenten
Etilbenzen
Etilsikloheksan
Hepten (bütün izomerleri)
Hekzan (bütün izomerleri)
Hekzen (bütün izomerleri)
İzopropilsikloheksan
Metilsikloheksan
2-Metil-1-penten
Nonan (bütün izomerleri)
Olefin karışımları (C5-C7)
Pentan (bütün izomerleri)
Penten (btün izomerleri)
1-Fenil-1-ksililetan
Propilen dimer
Tetrahidronaftalin
Toluen
Ksilenler

D Sınıfı Maddeler

Alkilat (C9-C17) benzen
Dizopropil naftalin
Dodecane (bütün izomerleri)
Yukarıdaki her bir madde için, aşağıda 7.2.1.4'te verilen petrol türevi maddeler kriterine uygunluğu, tesis edilen özel bir petrol içeriği ölçeri ile ölçülmelidir.

7.2 Seçim kriteri

7.2.1 Aşağıdaki kriterler C ve D Sınıfı zehirli sıvı maddeleri tanımlar

- 1 maddenin kütle yoğunluğu(özgül ağırlık) 20°'de 1.0'dan az;
- 2 maddenin deniz suyunda çözünürlüğü 20°'de %0.1'den az,
- 3 madde bir hidrokarbon olduğunda.

- .4 madde MARPOL 73/78 Ek I kural 15 gereği herhangi bir petrol içeriği ölçer ile izlenebilir.*
- .5 C Sınıfı madde olması halinde, istenen gemi tipi, Dökme Kimyasal veya Uluslararası Dökme Kimyasal Kodu'nda belirtildiği gibi, tip 3'tür; ve
- .6 Madde, güvenlik maksadıyla Dökme Kimyasal veya Uluslararası Dökme Kimyasal Kodlarının sırasıyla bölüm VI ve 17'de gösterildiği gibi tanzim edilmemiştir.

Kural 14(c) 7.3 *Hasarlı denge hesapları*

7.3.1 Ek I altında 150 metre ve daha uzun yeni gemi eğer Ek I kural 25'e uygunluğu yerine getirilmişse kural 14(c) gereklerine uyacağı kabul edilecektir.

Kural 14(d) 7.4 *Petrol benzeri Ek II maddeleri taşıyan petrol tankerleri için MARPOL 73/78 kuralı altında muafiyetin uygulanabilirliği.*

7.4.1 Ek I'de tanımladığı üzere, Ek II kural 14 petrol benzeri madde taşıma ve bunları Ek I hükümleri altında basmaya müsaadeli petrol tankerlerine tatbik edildiğinden beri, bu tankerlere verilen petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemi ile donatılma ile alakalı herhangi bir muafiyet Ek II kural 14(d) gereklerini içine alır. Kaydedilmelidir ki, her halükarda, Ek I hükümleri altında muafiyet verilmesi düşünüldüğünde, İdare tankerin uğradığı terminal ve yükleme limanlarında artık ve karışımları almaya yeterli alım tesislerini bulunduğunu bu tesislerin ayrıca alınan petrol benzeri artıkların nihai islahına uygun olduğuna karar vermelidir.

* Bu kuralın maksadı için bir petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemi onaylandığında, İdare sistemin her bir petrol benzeri maddenin derişimini Teşkilat tarafından A.393(X) kararı ile kabul edilen yağlı su ayırma cihazları ve petrol içeriği ölçerin uluslararası performans özellikleri hakkında Tavsiyelere veya tankerler için petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemleri için şartname ve gözden geçirilmiş Rehberler, Karar A.586(14)'e uygun olarak izleyebileceğinden testler yoluyla emin olacaktır. Petrol ürününden petrol benzeri zehirli maddeye değıştirildiğinde yeniden ayarlama gerekirse, ayarlama hakkında verilen bilgi ve petrol benzeri zehirli maddelerin hassas olarak ölçüldüğünden emin olunan özel çalıştırma usulü İdare tarafından onaylanmalıdır. Petrol içeriği ölçeri yeniden ayarlandığında kayıtlar Yağ Kayıt Defterine yapılmalıdır.

Ek II'nin Birleştirilmiş İzahatlarına Zeyil

Kirlilikle alakalı olarak MARPOL 73/78 Ek II ve IBC Kod ve BCH Kod'da bulunan maddelerin liste düzeltmelerinin uygulanması için rehberler.

1 Genel

1.1 Mevcut rehberler MARPOL 73/78 Ek II'ye zeyil II ve III'te IBC Kod bölüm 17 ve 18'de ve BCH Kodun bölüm VI ve VII'de hazırlanan maddelerin listelerinin, kısaca maddelerin ilave veya çıkarılması, kirlilik sınıflarındaki veya mevcut maddeler hakkında gemi gereklerinin değişiklikleri, düzeltmelerine uygulanır.

1.2 MARPOL 73/78 Ek II kural 2(7)(a)'nın koşullandırdığı bu ekteki gelişme ve Uluslararası Dökme Kimyasal Kodu, belirli maddeleri taşımak üzere geliştirilen yapı ve teçhizat açısından İdare, değişikliğin yürürlüğe girdiği tarihten önce yapılan gemilerdeki değişikliğin derhal uygulanmasının makül ve pratik olmadığı gerekçesiyle belirli bir süre için uygulamayı değiştirebilir veya geciktirebilir. Bu hafifletme, her bir madde için Teşkilat tarafından geliştirilen ilkelere göre saptanmalıdır. Şimdiki Rehber yeknesak bir uygulamadan emin olmak için geliştirilmiştir.

1.3 Maddelerin listesine göre önerilen değişikliklerin tamimi ve hazırlanması dikkate alınarak, IBC Kodu ve BCH Kodu (MEPC 25/20, ek 7)'ye yapılacak gelecekteki değişiklikler için Rehber'in 1'den 4'e kadar olan paragrafları, uygulanmalıdır.

2 Tanımlamalar

Mevcut Rehberlerin amaçları için aşağıdaki tanımlamalar uygulanır :

Yeni gemi, omurgası kızağa konulmuş veya aşağıdaki safhada olan gemi demektir.

İlgili değişikliğin yürürlüğe giriş tarihinde veya sonra;

- 1 geminin başlamasıyla yapı tanımlanabilir ve
- 2 donatımın en azından 50 tonu veya tüm yapı malzemesinin %1 tahmini kütlmesini kapsayacak şekilde başlamıştır, hangisi az ise.

2.2 Bir gemi, yapıldığı tarihe bakılmaksızın, ilgili değişikliğin yürürlüğe girdiği tarihte veya daha sonra, kimyasal madde tankerine dönüştürülmüşse, dönüşümün bağladığı tarihte yapılmış kimyasal bir tanker gibi işlem görmelidir. Bu dönüşüm hazırlığı, MARPOL 73/78'in Ek II kural 1(12)'ye göre gemiye uygulanmaz.

:2.3 *Mevcut gemi, 2.1 paragrafında tanımlandığı gibi yeni olmayan gemi demektir.*

2.4 *Tahsis edilmiş gemi, inşa edilmiş veya değiştirilmiş ve özel donatılmış ve aşağıdakileri taşımak üzere onaylanmış bir gemidir*

- .1 sadece bir isimli ürün; veya
- .2 her biri bir tank veya tank gruplarında ve her bir tank veya tank grupları sadece bir tek ürünü taşımak üzere veya yükü değiştirmek için tankın yıkanmasını gerektirmeyen sınırlı sayıdaki ürünler için onaylanmış gemi.

2.5 *Kara sularında ticaret, diğer devletlerin kara sularına girmeksizin yalnız bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu devletin limanları ya da terminalleri arasındaki ticaret demektir.*

2.6 *Uluslararası ticaret, paragraf 2. 5'de tanımlanan kara sularındaki ticaretin dışında kalan ticaret demektir.*

2.7 *Bir geminin yapısı, Örneğin çiftdipler, tulâniler ve enine perdeler, geminin türüne göre gereken tekne gereklerini tamamlayan esas parçaları kapsar. Boru devreleri, tertibat ve teçhizat, örneğin su altı deşarj çıkışları, dreyn sistemleri, yüksek seviye alarmları, ölçme cihazları vb. i bir gemi yapısının parçası olarak düşünülemez.*

2.8 *Yeni madde, daha önce dökme olarak taşınmamış maddeler demektir. MARPOL 73/78 Ek II'de, IBC Kodu veya BCH kodunda olmayan, fakat daha önce, MARPOL 73/78 Ek II kural 3(4) hükümleri altında veya MARPOL 73/78 Ek I hükümlerine göre muamele gören ve dökme olarak taşınmış bir madde mevcut madde olarak kabul edilebilir.*

2.9 *Mevcut madde, yeni olmayan bir madde demektir.*

3 Değişikliklerin yeni ve mevcut gemilere uygulanması

3.1 Yeni maddelerin dahil edildiği ve bunun sonucu olarak varolan maddeler için gereklerin alt kademelerini kapsayan tüm değişiklikler, değişikliklerin yürürlüğe girdiği tarihten sonra, tüm yeni ve mevcut gemilere uygulanmalıdır.

3.2 Mevcut maddeler için nitelik yükseltme gereklerinde değişiklikler :

Yeni gemi

tüm değişiklikler, değişikliklerin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren yeni gemilere uygulanmalıdır.

Mevcut gemiler

3.2.2 Sadece işletmeye yönelik gerekleri içeren tüm değişiklikler, değişikliklerin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren mevcut gemilere uygulanmalıdır.

3.2.3 Eğer bu değişikliklerin acele uygulanması makul ve pratik olarak uygun görülmezse, İdare varolan gemilerin donanım ve teçhizatı veya yapısındaki değişimi kapsayan değişikliklerin uygulanmasını belirli bir süre için değiştirebilir veya geciktirebilir. Bu hafifletme her bir maddeye göre, taşınan yükün hacmine göre, tahsis edilmiş geminin türüne, ticaret tipine (karasuları ve uluslararası ticaret) ve yaşına göre tespit edilmelidir.

3.2.4 Böyle bir hafifletmeye müsaade edileceği zaman, aşağıdaki koşullar uygulanmalıdır :

- .1 değişikliklerin gemi yapısını etkilemesi durumunda :
 - .1.1 karasularında ticaret yapmakta olan mevcut bir gemi, değişikliklerin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren on yılı geçmeyecek bir sürenin sonunda gemi türü gereklerine uymalıdır.
 - .1.2 gemiyi etkileyecek onaylanmış bir Uyum sertifikası sadece böyle sınırlı seyahatler içindir.
 - .1.2.1 böyle bir hafifletme Taraf Devletler mutabakatı ile; ve
 - .1.2.2 Uygunluk Belgesi geminin sadece adı geçen sınırlı seferler için tahsis edildiğini onaylayacaktır.
 - .1.3 yukardakilerin dışında, uluslararası ticaret ile meşgul mevcut gemi, değişikliklerin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren gemi türü gereklerinin değişimine uymalıdır.
- .2 eğer değişiklikler, su altındaki deşarj çıkışlarının hazırlığını gerektirirse, çıkışlar değişikliklerin yürürlüğe girişini takiben iki yılı geçmeyecek bir süre içinde donatılmalıdır;
 - .2.2 eğer değişiklikler yeterli dreyn sistemini gerektiriyorsa :
 - .2.2.1 değişikliklerin yürürlüğe girişini takip eden iki yıllık sürenin sonunda veya 1 EKİM 1994'e kadar, daha sonra ne olursa olsun, gemi MARPOL 73/78'in Ek II'sinin 5A (2)(b) veya 5A (4)(b) gerekli kurallarına uymalıdır.
 - .2.2.2 yukardaki tarihten sonra, kural 5A'nın uygulanabilir gereklerine göre yeterli dreyn sistemi donatılmalıdır.
- .2.3 su hattı altında dışarı akan deşarj için gerekler, su altındaki deşarj çıkışı donatılıncaya kadar uygulanmaz.

3.2.5 Genel kural olarak, 3. 2. 4. 1 paragrafında belirtilen hafifletme, sadece tahsis edilmiş mevcut gemiler için kabul edilmelidir. İstisnaî durumlarda, sözü edilen değişikliklerin tahsis edilmiş mevcut gemilere derhal uygulanması, açık ve kabul edilebilir

sebeplerle, örneğin çok büyük hacimlerdeki yükün taşınması sırasında ciddi zorluklar oluşturacaktır: uygulama sınırlı bir süre için geciktirilebilir.

3.2.6 Uygunluk Belgesi, belirtilen hafifletmeye müsaade eden İdare tarafından onaylanmalıdır.

3.2.7 Değişikliklerin uygulanmasındaki hafifletmeye müsaade eden İdare, ilgili gemi veya gemilerin ayrıntılarını, örneğin taşıdığı yük, her geminin meşgul olduğu ticaret türü ve böyle bir hafifletmeyi mazur gösteren vb. bir raporu Teşkilata sunmalıdır.

3.2.8 Üye Devlet, hafifletmeyi kabul etmediğini Teşkilata bildirebilir.

3.2.9 3. 2. 8 ve 3. 2. 9'da belirtilen hususlar diğer Devletlere de tamim edilmelidir.

Zehirli sıvı maddelerin tahliyesinin usul ve tertibatları için standartlar

(düzeltilmiş MARPOL 73/78, Ek II tarafından istenir)

Önsöz

1 1978 tarihli bir protokolle ve daha sonra Teşkilatça değiştirilen Gemilerden Kirilenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi 1973 (MARPOL 73/78)'nin Ek II'sinde (bundan sonra Ek II diye anılacaktır), diğerleri arasında, gemiler tarafından dökme taşınan zehirli sıvı maddelerin işletme boşaltımının kontrolü için tedbir sağlar. Bu bağlamda İşletme boşaltımları zehirli sıvı maddelerin veya yük tankları ile boru yıkamaları sonucunda çıkan maddelerin bulaştığı suyun, yıkanmamış yük tanklarının safrasının ya da pompa dairesi sintine bulaşıklarının boşaltılması anlamına gelir.

2 Ek II boşaltımın belirli şartlarda yapılması dışında, zehirli sıvı maddelerin denize boşaltımını yasaklar. Bu şartlar, zehirli sıvı maddelerin deniz çevresine vereceği zararın derecesine bağlı olarak değişir. Bu amaçla zehirli sıvı maddeler A, B, C ve D diye dört sınıfa ayrılır.

3 Ek II kural 5, A, B,C ve D sınıfı maddelerin kalıntılarının boşaltım şartlarını belirtir. Bu evraklarda tekrarlanmayan bu şartlar şu parametreleri içerir: denize boşaltılabilecek azami miktar, geminin hızı, en yakın karadan uzaklık, suyun derinliği, geminin dümen suyundaki azami derişim ya da boşaltmadan önce maddenin sulandırılması.

4 'Özel Alanlar' diye tabir edilen bazı deniz alanları için daha sıkı boşaltım ölçütleri uygulanır.

5 Ek II'nin istediği işlemler ve düzenlemeler için standartlar (bundan sonra standartlar olarak anılacaktır) Uluslararası Deniz Kirliliği konferansı, 1973'ün 13 sayılı kararına cevap olarak ve Ek II, Kural 5, 5A ve 8'e uygun şekilde geliştirildi. Standartlar özel bir geminin zehirli sıvı maddelerinin boşaltımı için işlemlerin ve düzenlemelerin onayında MARPOL 73/78'e taraf

olanlara rehberlik yapmak üzere tek düze bir destek sağlar.

6 Standartlar, Ek II'nin uygulama tarihi olan 6 Nisan 1978'de yürürlüğe girecek ve zehirli sıvı maddeleri dökme taşıyan tüm gemilere uygulanacak.

7 Ek II gerekleri standartlar içinde tekrar vurgulanmamıştır. Ek II'ye uygunluğunu sağlamak için, Ek II gerekleri ile standartlarda bulunan gerekler birlikte dikkate alınmalıdır.

8 Ek II'nin boşaltım gerekleri ile belgelendirme gerekleri İdare tarafından onaylanan İşlemler ve Düzenlemeler El Kitabına her geminin sahip olması gereği şeklinde yorumlanmıştır. El Kitabı Standartlar içinde belirli bilgileri ve Ek III gereklerini içermelidir. Bir geminin El Kitabına geçirilmiş olan İşlemler ve Düzenlemeler hükümlerine bağlı olma, Ek II'nin boşaltım gereklerini karşılamasını sağlayacaktır.

9 Ek II, Kural 5A, B veya C sınıfı maddelerini taşıması için uygun olduğu belgelendirilen bir tankın yük pompa sisteminin veriminin Teşkilatın geliştirdiği standartlara uygun olarak denenmesinin talep eder. Deneme ile tayin edilmiş pompa süzdürme veriminin, tankın belirli işlemlere göre boşaltılması halinde, başarılı süzdürme verimi olduğu varsayılacaktır.

10 Boşaltmalar standartlara uygun olarak yapılmak şartıyla, bir kısım A, B, C ve D sınıfı maddelerin boşaltımından sonra ortaya çıkan bir parlaklık 'sheen' Ek II prensiplerine ters düştüğü anlamını vermemelidir.

11 Standartlarda geçen 'boşaltım' kelimesi ister denize olsun ister alım tesislerine olsun, kalıntıların veya kalıntı/su karışımlarının boşaltımı anlamında kullanılır. 'Yükün boşaltılması' kelimesi ise , yükün alıcılara, terminallere veya limanlara boşaltılması anlamında kullanılır.

Bölüm 1

Giriş

1.1 Amaç

Standartların amacı, zehirli sıvı maddeleri dökme halde taşıyan gemilerin Ek II'nin tahliye hükümlerini yerine getirebilecek usul ve düzenlemelerin onayı için uluslararası tekdüze bir dayanak sağlamaktır. Bu standartlara dayalı olarak, İdare, Zehirli Sıvı Maddelerin Dökme Taşınmasına İlişkin bir Uluslararası Deniz Kirliliğini önleme Belgesi veya Tehlikeli Kimyasal Maddelerin Dökme Taşınmasına İlişkin Bir Uygunluk Belgesi ya da Tehlikeli Kimyasal Maddelerin Dökme Taşınmasına ilişkin bir Uluslararası Uygunluk Belgesi'nin verilmesi için gerekli usul ve düzenlemeleri onaylamalıdır. Bu amaçla her gemiye ait usuller ve düzenlemeler, gemide kullanılmak üzere, onaylanmış bir Usuller ve Düzenlemeler El Kitabında (bundan sonra El Kitabı diye anılacak) bulunacaktır. Bu standartların gemi mürettebatı tarafından kullanılması düşünülmemiştir.

1.2 Kapsam

1.2.1 Bu standartlar A, B, C veya D Sınıfı zehirli sıvı maddeleri dökme taşıyan, böyle oldukları şarta bağlı olarak tespit edilenler dahil, tüm gemilere uygulanır.

1.2.2 Standartlar, kural 5 ve 8'de belirtilen zehirli sıvı maddelerin boşaltımı için ölçütleri karşılamak için geliştirilmiştir. A Sınıfı maddeler için, standartlar bir A Sınıfı maddeyi ihtiva eden tank yıkama sıvılarının boşaltıldığı bir tanktan çıkan sıvı atığın derişimini ölçme yerine uygulanabilen bir ön yıkama usulünü tarif eder. B ve C Sınıfı maddeler için, standartlar tank başına boşaltılabilecek azami kalıntı miktarını ve geminin dümen suyunda izin verilen azami madde derişimini aşmamasını sağlayacak usulleri ve düzenlemeleri tarif eder. B ve C Sınıfı maddeler için, Standartlar Kural 5A'ya uygun usulleri ve düzenlemeleri tarif eder. A, B, C ve D Sınıfı maddeler için Standartlar yük tanklarındaki kalıntıları çıkarmak için uygulanabilen havalandırma işlemlerini tanıtır. Standartların Zeyil B'sinde bulunan ön yıkama usulleri keza İdarelere Kural 5A(6)(b)(i)'de atıf yapılan ön yıkama usullerini onaylamalar için yetki verir.

1.2.3 Standartlar gemilerin onaylanmış usuller ve düzenlemelere uygunluğunu sağlayan vasıtaları kapsamadığı gibi ne yapım ayrıntılarını ve ne de kullanılan malzemeleri kapsar.

1.2.4 Kural 13 A, B veya C Sınıfı zehirli sıvı maddeleri taşıyan kimyasal madde tankerlerinin, diğerleri arasında, belki değiştirilebilir, *Tehlikeli Kimyasal Maddeleri Dökme Taşıyan Gemilerin Yapım ve Teçhizatına İlişkin Uluslararası Kodu'na**, (bundan sonra "IBC Kod'u" olarak anılacaktır) veya *Tehlikeli Kimyasal Maddeleri Dökme Taşıyan Gemilerin Yapım ve Teçhizatına İlişkin Kodu'na** (bundan sonra BCH Kod'u olarak anılacaktır) uygun olmalarını ister. Ek II ve Standartların bir gereği olarak donatılan tüm yapı, malzeme ve teçhizat, bundan dolayı tüm A, B veya C Sınıfı maddeler için IBC ya da BCH Kod'una uygun olacak, kimyasal tanker bu Kod altında alınmış Uygunluk Belgesine göre taşınmasının uygun olduğu belgelenecektir.

1.3. Tanımlamalar

1.3.1 *Yeni gemi*, 1 Temmuz 1986'da veya daha sonra inşa edilmiş bir gemi anlamına gelir.

1.3.2 *Mevcut gemi*: Yeni olmayan bir gemi demektir.

1.3.3 *Kalıntı*, elden çıkarmak üzere kalan herhangi zehirli sıvı madde anlamına gelir.

1.3.4 *Kalıntı/su karışımı*, herhangi bir amaçla su ilave edilen kalıntı anlamına gelir. (örneğin, tank temizlenmesi, safra alınması, sintine bulaşıkları).

1.3.5 *Karıştırılabilir*, yıkama suyu sıcaklığında tüm oranlardaki su ile çözülebilir anlamına gelir.

1.3.6 *Ortak boru*, yükün tahliyesi için bir tankın içindeki emme noktasından sahile bağlantı yapılan boru hattı demektir ve tüm gemi borularını, pompaları ve yük tahliye borusu ile açık bağlantılı süzgeçleri içerir.

1.3.7 *Katılmaşan madde*, aşağıdaki şartlarda bir zehirli sıvı madde demektir:

- .1 Erime noktaları 15°C'den daha aşağı olan maddeler olmaları halinde, tahliye sırasında, yukarıdaki sıcaklıktan 5°C daha aşağı, bir sıcaklıkta, olan; veya
- .2 Erime noktaları 15°C'ye eşit veya daha yüksek maddeler olmaları halinde, tahliye sırasında, yukarıdaki sıcaklıktan 10°C daha aşağı, bir sıcaklıkta, olan.

1.3.8 *Katılmaşmayan madde*, katı hale gelmeyen zehirli sıvı madde demektir.

* Deniz kirliliği safhalarını kapsamaları için genişletilen IBC ve BCH Kod'ları 5 Aralık 1985'de teşkilatın Deniz Çevresini Koruma Komitesinin MEPC 19(22) ve MEPC 20(22) sayılı kararları ile değiştirildi. Bkz; IMO yayın satışı IMO-100E ve IMO -772E, sırasıyla.

1.3.9 Yüksek - akışkanlı madde,

- .1 A ve B Sınıfı maddeler ve Özel Alanlarda C Sınıfı maddeler olması halinde, tahliye sıcaklığında, 25 mPa.s'ye eşit veya daha yüksek akışkanlığı olan madde; ve
- .2 Özel Alanlar dışında C Sınıfı maddeler olması halinde, tahliye sıcaklığında, 60 mPa.s'ye eşit veya daha yüksek akışkanlığı olan madde demektir.

1.3.10 Düşük akışkanlı madde, akışkanlığı yüksek olmayan zehirli sıvı madde demektir.

1.3.11 Kural, MARPOL 73/78, Ek II'nin bir kuralı demektir.

1.4. Eşdeğerler

Kural 2(5) ve (6)'daki eşdeğer hükümler de Standartlara uygulanabilir.

1.5 Belgelendirme

1.5.1 Kısım 1.1'de atıf yapılan uygun Belgenin verilişinden önce İdare, aşağıdaki hususları tetkik etmeli ve eğer kani olursa onaylamalıdır:

- .1 El Kitabının Ek II'ye ve Standartlara uygunluğunu,
- .2 Teçhizat ve tertibatların Standartlara uygun olarak sağlandığını.

1.5.2 Gemiye verilen uygun Belgede İdare onaylanmış El Kitabına başvuru yapılmalıdır.

1.6 Kaptanın sorumlulukları

1.6.1 Kaptan A, B, C veya D Sınıfı maddeleri içeren yük kalıntılarının ya da kalıntı/su karışımlarının boşaltımlarının El Kitabındaki işletme usullerine tam uygunluğu sağlanmadıkça ve El Kitabının talep ettiği ve bu boşaltımların icap ettirdiği tertibatlar yapılmadıkça, bu kalıntıların denize boşaltılmamasını mutlaka temin etmelidir.

1.7 Güvenlik mülahazaları

1.7.1 Standartlar, zehirli sıvı maddeleri içeren yük tanklarının temizliği ve bu çalışmalardan arda kalan kalıntıların ve kalıntı/su karışımlarının boşaltımı bakımlarından deniz çevresi ile ilgilidir. Bu çalışmaların bir kısmının

tehlikeleri imkan dahilindedir, fakat Standartlarda bu çalışmaların tüm hallerini kapsayan emredici emniyet standartları yapmak için bir girişim yapılmamıştır. Muhtemel tehlikelerin tanımı için IBC veya BCH Kod'larına ve Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nın (ICS) Tanker Emniyet Rehberi (Kimyasal maddeler) gibi ilgili kurum ve teşkilatların geliştirdiği ve yayınladığı diğer belgelere bir başvuru yapılmalıdır. Bir kısım muhtemel güvenlik tehlikeleri aşağıda zikredilmiştir:

1.7.2 *Uyumluluk* - Çeşitli maddeler içeren kalıntı/su karışımlarının karışmasında, uyumluluk dikkatle göz önüne alınmalıdır.

1.7.3 *Statik elektrik tehlikeleri* - Yük tanklarının yıkanması sırasında oluşan statik elektrik ile ilgili tehlikeler dikkatle düşünülmelidir.

1.7.4 *Tanka giriş tehlikeleri* - Herhangi bir amaçla yük tanklarına ya da bulaşık tanklarına giriş için kişilerin gereken güvenliği dikkatle düşünülmelidir.

1.7.5 *Tepkime tehlikeleri* - Bir kısım madde kalıntıları içeren yük tanklarının ve bulaşık tanklarının su ile yıkanması tehlikeli tepkimeler gösterebilir ve dikkatle düşünülmelidir.

1.7.6 *Havalandırma tehlikeleri* - (ICS) Tanker Emniyet Rehberinde (kimyasal maddeler) belirlenen tank havalandırması ile ilgili tehlikeler dikkatle düşünülmelidir.

1.7.7 *Boru temizleme tehlikeleri* - (ICS) Tanker Emniyet Rehberinde (kimyasal maddeler) belirlenen boru temizlenmesi ile ilgili tehlikeler dikkatle düşünülmelidir.

1.7.8 Sudan başka bir temizlik vasıtası kullanılması ile ilgili tehlikeler dikkatle düşünülmelidir.

1.8 *Temizlik maddeleri veya katkıları*

1.8.1 Bir tank yıkamak için su yerine, madeni yağ veya klorlu su gibi sudan başka bir araç kullanılırsa, bu araç yük olarak taşıyormuş gibi sırasıyla uygulama yapılacak şekilde, artık bunun boşaltımı Ek I veya Ek II hükümlerince idare edilir. Bu araçların kullanımının dahil olduğu tank yıkama usulleri Usuller ve Düzenlemeler El Kitabında düzenlenmeli ve İdare tarafından onaylanmalıdır.

1.8.2 Küçük miktarlardaki temizlik katkı maddeleri tank yıkamasını kolaylaştırmak için suya katıldığında, kolaylıkla bakterilerle ayrışabilen ve toplam karışımdaki varlığı %10'dan az olan bileşenler hariç, temizleyici içermeyen kirlilik sınıfı A bileşenleri kullanılmalıdır. Önceki yük sebebiyle tanklara uygulanabilen ilave bir kısıtlama uygulanmayacaktır.

Bölüm 2

Usul ve Tertibatlar

El Kitabının Hazırlanması

2.1 Zehirli sıvı maddeleri dökme taşıyan her gemide bu bölümde tanımlanan bir El Kitabı bulunmalıdır.

2.2 El Kitabının ana amacı, Ek II gereklerine uyabilmek için takip edilmesi gereken yük elleçlenmesi, tank temizliği, bulaşıkların elleçlenmesi ve izlenen yük tankı safra alımı ve safra boşaltımı ile ilgili fiziki düzenlemeleri ve tüm çalıştırma usullerini gemi zabıtları için tanıtmaktır.

2.3 El kitabı Standartlar üzerine oturtulmalıdır. El Kitabı, geminin taşımak için belge aldığı tüm zehirli sıvı maddeleri kapsmalıdır.

2.4 El Kitabı, asgari olarak, aşağıdaki bilgi ve çalıştırma talimatlarını içermelidir:

- .1 Boşaltım gerekleri dahil olmak üzere Ek II'nin ana özelliklerinin bir tanımı;
- .2 Geminin taşınması için belge aldığı ve zeyil D'de hakkında ayrıntılı bilgi verilen zehirli sıvı maddelerin bir cetveli,
- .3 Zehirli sıvı maddeleri taşıyan tankların tanımı ve her çeşit zehirli sıvı maddeyi taşıyabilen yük tanklarını tanıtan cetvel,
- .4 Gemide bulunan ve onlar için bulaşık tanklar olarak kullanılan tüm tankların bir listesi dahil bölüm 3 ve 8'de gerekler bulunan yük ısıtma ve sıcaklık kontrol sistemleri dahil tüm düzenlemeler ve teçhizatın bir tanımı, boşaltım tertibatının bir tanımı, ilgili pompalama ve kontrol teçhizatını gösteren yük pompalama ve süzdürme sistemlerinin bir tanımı ve teçhizatın iyi çalışmasını sağlayan vasıtaların (kontrol listeleri) tanıtılması,
- .5 Standartlar içinde hazırlanan usullerin ayrıntıları tek bir gemiye uygulandığı gibi, uygun olması halinde, aşağıdaki talimatları içermelidir:
 - .5.1 Yük tanklarını süzdürme yöntemleri ve asgari meyil ve trim gibi hangi sınırlamalar dahilinde süzdürme sisteminin çalıştırılacağı;

- .5.2 Yük pompalarının, yük borularının ve süzdürme borularının ve süzdürme borularının boşaltma yöntemleri;
 - .5.3 Yük tankı ön yıkama programları;
 - .5.4 Yük tanklarına safra alınması ve safraların boşaltılması için usuller;
 - .5.5 Kalıntı/su karışımlarının boşaltım usulleri, ve
 - .5.6 Bir yük tankının istenen usulle boşaltılamaması halinde izlenecek yollar,
 - .6 Kural 5A(2)(b) ya da 5A(4)(b) hükümlerine göre çalıştırılan mevcut gemiler için Zeyil A'ya göre geliştirilmiş ve B sınıfı veya C maddelerinin taşınacağı her bir tankın içinde ve ilgili borularda boşaltma ve süzdürmeden sonra kalacak kalıntı miktarlarını gösteren bir kalıntı cetveli,
 - .7 Zeyil A'nın 1.2.1 paragrafında bahsedilen "süzülen miktarın" tayini için yapılan su testi sonunda ölçülen miktarları gösteren bir cetvel, ve
 - .8 İzlenecek çalışma usulleri ve tertibatın kullanılması ile ilgili olarak kaptanın sorumluluğu. Kaptan kalıntıların ya da kalıntı/su karışımlarının boşaltımlarının El Kitabının talep ettiği ve bu boşaltımların icap ettirdiği tertibatlar yapılmadıkça, bu kalıntıların denize boşaltılmamasını mutlaka temin etmelidir.
- 2.5 Uluslararası seferlere tahsis edilmiş bir gemi olması halinde, El Kitabı Zeyil D'nin ilavesinde taşıdığı çizildiği gibi standart form halinde düzenlenmelidir. Kullanılan dil ne İngilizce ne de Fransızca ise, metin bu dillerden birine yapılmış tercümeyi içermelidir.
- 2.6 İdare, geminin yalnız taşınması için uygun olduğuna dair belge aldığı maddelere uygulanabilen kısımları ihtiva eden bir El Kitabını onaylayabilir.
- 2.7 Kural 5A(6) ya da 5A(7)'de atıf yapılan bir gemi için El Kitabının şekli ve içeriği idarenin görüşüne uygun olmalıdır.
- 2.8 Yalnız D sınıfı maddelerini taşıyan bir gemi için El Kitabının şekli ve içeriği İdarenin görüşüne uygun olmalıdır.

Bölüm 3

Yeni Gemiler için Teçhizat ve yapı standartları

3.1 Genel

3.1.1 Bu bölüm Ek II'nin kalıntı boşaltım gereklerine uygun olması için yeni bir gemiyi etkili kılan teçhizat ve yapı özelliklerine ilişkin standartları içerir.

3.1.2 Bu bölümdeki teçhizat gerekleri, gemide hangi teçhizat gerekleri, gemide, hangi teçhizata ihtiyaç olduğunu tayin etmek için bölüm 4, 5, 6 ve 7 gerekleri ile birlikte okunmalıdır.

3.2 Taşıma gerekleri

3.2.1 Erime noktası 15°'ye eşit veya daha yüksek olan bir B sınıfı madde, herhangi bir tarafını gemi kaplama sacının teşkil ettiği bir yük tankı içinde taşınmamalı ve yalnız yük ısıtma sistemiyle donatılmış bir yük tankı içinde taşınmalı.

3.3 Yük boşaltma sistemi

3.3.1 B ve C sınıfı maddelere ait yük boşaltma sistemi, kalıntı miktarları kural 5 ve 5A'da belirtilen miktarları aşmayacak şekilde yükü boşaltma yeteneğinde olmalıdır. kural 5A(5)'in istediği kullanma testi zeyil A'ya göre yapılmalıdır.

3.4 Sualtı boşaltma ağızları yeri

3.4.1 Su altı boşaltım ağızı tertibatı sintine dönümü çevresindeki yük alanı içine yerleştirilmeli ve kalıntı / su karışımının geminin deniz suyu girişleri vasıtasıyla tekrar içeri girişini önleyecek şekilde düzenlenmeli.

3.5 Sualtı boşaltım ağızının ölçüsü

3.5.1 Sualtı boşaltım ağızı tertibatı, standartlarına göre denize boşaltılan kalıntı/su karışımının geminin denizde oluşturduğu sınır çizgileri arasından geçmeyecek şekilde düzenlenmeli. Bu amaçla, tahliyenin kaplama sacına dik

olarak yapılması halinde en küçük boşaltma ağzının çapı aşağıdaki eşitlik ile bulunur.

$$D = \frac{Q_D}{5L}$$

burada

D = boşaltım ağzının asgari çapı (m)

L = baş dikmeden boşaltım ağzına olan uzaklık (m)

Q_D = geminin kalıntı/su karışımını boşaltabileceği seçilmiş azami oran, (m^3/h)

3.5.2 Boşaltımın geminin kaplama saçlarına bir açı altında yapılması halinde, yukarıdaki bağlantıdaki Q_D için Q_D 'nin (gemi kaplama sacına dik olan değer) bileşeni kullanılır.

3.6 Bulaşık tankları

3.6.1 Her ne kadar Ek II, tahsis edilmiş bulaşık tanklarının tertibini talep etmiyorsa da, bazı yıkama işlemleri için bulaşık tanklarına ihtiyaç duyulabilir. Yük tankları bulaşık bulaşık tankı olarak kullanılabilir.

3.7 Havalandırma Teçhizatı

3.7.1 Eğer yük tanklarının kalıntıları havalandırma yoluyla atılıyorsa, zeyil C'nin gereklerini karşılayan havalandırma teçhizatı sağlanmalıdır.

Bölüm 4

A Sınıfı Maddeleri Taşıyan Yeni Gemiler İçin İşletme Standartları

4.1 Genel

Bu bölüm A Sınıfı maddeleri taşımaya uygun olduğu belgelenen herhangi yeni gemiye uygulanır.

4.2 Pompalama ve süzdürme

A Sınıfı madde içeren bir yük tankı tahliyesinde, tank ve alakalı borular, tankın emme noktasına artı akış temin ederek ve El kitabında bulunan süzdürme usulleri kullanılarak yapılabildiğince azami dereceye kadar boşaltılmalıdır

4.3 Yük tanklarından çıkan A Sınıfı maddelerin ön yıkaması

4.3.1 Ek II, A Sınıfı madde ihtiva eden bir yük tankı yıkandığı zaman çıkan kalıntı/su karışımlarının, sıvı artık içindeki maddenin derişimi özel bir değere veya bunun altına ininceye kadar ve tank boşalınca kadar, bir alım tesisine boşaltılmasını ister. Sıvı artık içindeki maddenin derişimini ölçmenin yapılamaz olması halinde, zeyil B'ye göre bir ön yıkama işlemi kural 8(4)'e uyararak yapılmalıdır.

4.3.2 Ön yıkama sırasında oluşan kalıntı/su karışımı kural 8'e göre bir alım tesisine boşaltılmalıdır.

4.3.3 Yük tankına sonradan verilen herhangi su, geminin mevkiine, hızına ve boşaltım çıkış yerine bağlı olarak kural 5(1) veya kural 5(7) gereklerine uygun şekilde denize boşaltılabilir.

4.4 Yük tanklarından A Sınıfı maddelerin havalandırılması

4.4.1 Havalandırma yalnız 20°C'deki buhar basıncı 5×10^3 Pa olan maddelere uygulanabilir.

4.4.2 Zeyil C'deki havalandırma işlemleri, bir tank havalandırılacağı zaman uygulanmalıdır.

4.4.3 Bir tankın havalandırmasında tanka bağlı boruları sıvıdan arındırılmalı ve görünür herhangi bir artık gözlenmeyinceye kadar tank havalandırılmalıdır. Doğrudan gözlem imkansız ya da pratik değilse, kalan sıvının bulunması için vasıtalar sağlanmalıdır.

4.4.4 Yük tankı standartlara uygun olarak kuru havalandırıldığı zaman, safra almak veya gelecek yükü almak üzere hazırlanması için yk tankına sonradan verilen herhangi suyun temiz olmasına dikkat edilmeli ve Ek II'nin boşaltım gereklerine tâbi olmamalıdır.

Bölüm 5

B Sınıfı Maddeleri Taşıyan Yeni Gemiler İçin İşletme Standartları

5.1 Genel

5.1.1 Bu bölüm B Sınıfı maddeleri taşımaya uygun olduğu belgelenen herhangi yeni gemiye uygulanır.

5.1.2 Eğer bir yük tankı yıkanacak ya da safla ile doldurulacaksa ve tankta kalmış bir kısım veya tüm kalıntı denize boşaltılacaksa 5.2-5.7 kısımları arasındaki gerekler uygulanır.

5.1.3 Eğer bu bölüm gerekleri, denize boşatılmalarına izin verilen B Sınıfı maddeleri içeren kalıntılar ve kalıntı/su karışımları adı geçen gerekleri karşılayamazlarsa, böyle boşatımlar yapılmayabilir.

5.2 Pompalama ve süzdürme

5.2.1 B Sınıfı bir madde içeren bir yük tankının boşatılmasında, tank ve onun ortak boruları tankın emiş noktalarına pozitif bir yük akışımı devam ettirerek ve El Kitabındaki süzdürme usullerini uygulayarak mümkün olan azami oranda boşaltılacaktır.

5.3 Özel Alanlar dışında tank yıkaması ve kalıntı boşaltma işlemleri

5.3.1 Yüksek akışkanlı veya katılaştıran maddeler

- .1 Bir ön yıkama işlemi Zeyil B'de belirtildiği şekilde uygulanmalı,
- .2 Ön yıkama sırasında oluşan kalıntı/su karışımı kural 8'e göre bir alım tesisine boşaltılmalı, ve
- .3 Yük tankına sonradan basılan herhangi su, kısım 3.5'de atıf yapılan sualtı tahliye çıkış(lar)ı için dizayn edilen azami hızı aşmayacak bir oranda, denize boşaltılabilir. Geminin mevkii, hızı ve boşaltım ağzının yeri ile ilgili kural 5(2)'nin diğer boşaltım gereklerine uygun olarak keza boşaltım yapılmalıdır.

5.3.2 Düşük akışkanlı, katılaştırmayan maddeler

- .1 Yük tankına basılan herhangi su, kısım 3.5'de atıf yapılan sualtı tahliye çıkış(lar)ı için dizayn edilen azami hızı aşmayacak bir oranda denize boşaltılabilir. Geminin mevkii, hızı ve boşaltım çıkış yeri

kural 5(2)'nin diğer boşaltım gereklerine uygun olarak keza boşaltım yapılmalıdır.

5.4 Özel Alanlar içinde tank yıkama ve kalıntı boşaltma usulleri

5.4.1 Bir ön yıkama işlemi zeyil B'de belirtildiği gibi uygulanmalıdır.

5.4.2 Ön yıkama süresince oluşan kalıntı/su karışımı kural 8'e göre bir alım tesisine boşaltılmalıdır.

5.4.3. Yük tankına sonradan basılan herhangi su, kısım 3.5'de atıf yapılan sualtı tahliye çıkış(lar)ı için dizayn edilen azami hızı aşmayacak bir oranda denize boşaltılabilir. Geminin mevkii, hızı ve boşaltım ağzının yeri ile ilgili kural 5(8)'in diğer boşaltım gereklerine uygun olarak keza boşaltım yapılmalıdır.

5.4.4 Paragraf 5.4.1 ila 5.4.3 arasındaki hükümlere bakılmaksızın yalnız düşük akışkanlı, katılaşmayan maddeleri içeren kalıntılar ya da kalıntı/su karışımları gemide tutulabilir ve paragraf 5.3.2 veya 5.5.2 hükümlerine göre özel alanlar dışında denize boşaltılabilir.

5.5 Bir bulaşık tankından boşaltma

5.5.1 Bir bulaşık tankındaki kalıntı/su karışımları özel alanlar içinde denize boşaltılmamalıdır.

5.5.2 Bir bulaşık tankta yalnız düşük akışkanlı, katılaşmayan maddeler içeren kalıntı/su karışımları, kısım 3.5'de atıf yapılan sualtı tahliye çıkış(lar)ı için dizayn edilen azami hızı aşmayacak bir oranda, özel alanlar dışında denize boşaltılabilir. Geminin mevkii, hızı ve boşaltım ağzının yeri ile ilgili kural 5(2)'nin diğer boşaltım gereklerine uygun olarak keza boşaltım yapılmalıdır.

5.5.3 Kural 8'e uygun olarak gemide tutulmuş, yüksek akışkanlı ya da katılaşan maddeler içeren bir bulaşık tankındaki kalıntı/su karışımları bir alım tesisine boşaltılmalıdır.

5.6 Yük tanklarından B Sınıfı maddelerin havalandırılması

5.6.1 Yük tanklarından kalıntıyı çıkarmak için havalandırma işlemleri uygulanacağı zaman, kısım 4.3'de hazırlanan gerekler uygulanır.

5.7 Safra alınması ve safra boşaltılması

5.7.1 Tahliyeden sonra, ve, eğer gerekirse bir ön yıkama yaparak bir yük tankına safra alınabilir. Böyle safranın boşaltımı için usuller kısım 5.3 ve 5.4'de hazırlanmıştır.

5.7.2 Bir önce taşınan maddenin 1 ppm'den daha azını içerecek şekilde yıkanan bir yük tankına alınan safra, gemi karaya 12 milden daha yakın bulunmamak ve derinlik 25 metreden daha az olmamak şartıyla, boşaltım hızına, gemi süratine ve tahliye çıkışının yerine bakılmaksızın denize boşaltılabilir. Zeyil B'de belirtildiği gibi bir ön yıkama yapıldığı ve tank sonradan yıkama makinesinin tam bir çevrimi ile yıkandığı zaman bu derecede bir temizlemenin yapıldığı varsayılır.

Bölüm 6

C Sınıfı Maddeleri Taşıyan Yeni Gemiler İçin İşletme Standartları

6.1 Genel

6.1.1 Bu bölüm C sınıfı maddeleri taşımaya uygun olduğu belgelenen herhangi yeni gemiye uygulanır.

6.1.2 Eger bir yük tankı yıkanacak ya da safra ile doldurulacaksa ve tankta kalan kalıntının bir kısmı veya tümü denize boşaltılacaksa 6.2 ila 6.7 arasındaki kısımların gerekleri uygulanır.

6.1.3 Eger bu bölüm gerekleri denize boşaltılmalarına izin verilen C Sınıfı maddeleri içeren kalıntılar ve kalıntı/su karışımları adı geçen gerekleri karşılayamazlarsa, böyle boşaltımlar yapılmayabilir.

6.2 Pompalama ve süzdürme

6.2.1 C Sınıfı bir madde içeren bir yük tankının boşaltılmasında, tank ve onun ortak boruları tankın emiş noktalarına pozitif bir yük akışımı devam ettirerek ve El Kitabındaki süzdürme usullerini uygulayarak mümkün olan azami oranda boşaltılacaktır.

6.3 Özel Alanlar dışında tank yıkama ve kalıntı boşaltma işlemleri

6.3.1 Yüksek akışkanlı veya katılaştıran maddeler

- 1 Bir ön yıkama işlemi Zeyil B'de belirtildiği şekilde uygulanmalı,
- 2 Ön yıkama sırasında oluşan kalıntı/su karışımı kural 8'e göre bir alım tesisine boşaltılmalı, ve
- 3 Yük tankına sonradan basılan herhangi su, kısım 3.5'de atıf yapılan sualtı tahliye çıkış(lar)ı için dizayn edilen azami hızı aşmayacak bir oranda, denize boşaltılabilir. Geminin mevkiî, hızı ve boşaltım ağzının yeri ile ilgili kural 5(3)'ün diğer boşaltım gereklerine uygun olarak keza boşaltım yapılmalıdır.

6.3.2 Düşük akışkanlı, katılaştırmayan maddeler

- 1 Yük tankına basılan herhangi su, kısım 3.5'de atıf yapılan sualtı tahliye çıkış(lar)ı için dizayn edilen azami hızı

aşmayacak bir oranda denize boşaltılabilir. Geminin mevkiî, hızı ve boşaltım çıkış yeri kural 5(3)'ün diğer boşaltım gereklerine uygun olarak keza boşaltım yapılmalıdır.

6.4 Özel Alanlar içinde tank yıkama ve kalıntı boşaltım işlemleri

6.4.1 Yüksek akışkanlı* veya katılaştan maddeler

- .1 Bir ön yıkama işlemi Zeyil B'de belirtildiği şekilde uygulanmalı,
- .2 Ön yıkama sırasında oluşan kalıntı/su karışımı kural 8'e göre bir alım tesisine boşaltılmalı, ve
- .3 Yük tankına sonradan basılan herhangi su, kısım 3.5'de atf yapılan sualtı tahliye çıkış(lar)ı için dizayn edilen azami hızı aşmayacak bir oranda, denize boşaltılabilir. Geminin mevkiî, hızı ve boşaltım ağzının yeri ile ilgili kural 5(9)'un diğer boşaltım gereklerine uygun olarak keza boşaltım yapılmalıdır.
- .4 Paragraf 6.4.1.1 ila 6.4.1.3 arasındaki hükümlere bakılmaksızın akışkanlığı tahliye sıcaklığında 60 mPa.s'dan düşük akışkanlı, katılaştan maddeleri içeren kalıntı/su karışımları gemide tutulabilir ve paragraf 6.3.2 hükümlerine göre özel alanlar dışında denize boşaltılabilir.

6.4.2 Düşük viskoziteli†, katılaştan maddeler

- .1 Yük tankına basılan herhangi su, kısım 3.5'de atf yapılan sualtı tahliye çıkış(lar)ı için dizayn edilen azami hızı aşmayacak bir oranda, denize boşaltılabilir. Geminin mevkiî, hızı ve boşaltım ağzının yeri ile ilgili kural 5(9)'un diğer boşaltım gereklerine uygun olarak keza boşaltım yapılmalıdır.

* Akışkanlığı, tahliye sıcaklığında, 25 mPa.s'e eşit veya daha büyük olan bir madde. Özel Alanlar içinde boşaltılan yüksek akışkanlı C Sınıfı bir maddenin tanımına bakınız.

†Özel alanlar içinde, akışkanlığı tahliye sıcaklığında, 25 mPa.s'den küçük olan bir madde.

6.5 Bir bulaşık tankından boşaltma

6.5.1 Bir bulaşık tankta yalnız düşük akışkanlı*, katılaşmayan maddeler içeren kalıntı/su karışımları, kısım 3.5'de atıf yapılan sualtı tahliye çıkışı(lar)ı için dizayn edilen azami hızı aşmayacak bir oranda, özel alanlar dışında denize boşaltılabilir. Geminin mevkii, hızı ve boşaltım ağzının yeri ile ilgili kural 5(9)'un diğer boşaltım gereklerine uygun olarak keza boşaltım yapılmalıdır.

6.5.2 Kural 8'e uygun olarak gemide tutulmuş, yüksek akışkanlı ya da katılaşan maddeler içeren bir bulaşık tankındaki kalıntı/su karışımları bir alım tesisine boşaltılmalıdır.

6.6 Yük tanklarından C Sınıfı maddelerin havalandırılması

6.6.1 Yük tanklarından kalıntıyı çıkarmak için havalandırma işlemleri uygulanacağı zaman, kısım 4.4'de hazırlanan gerekler uygulanır.

6.7 Safra alınması ve safra boşaltılması

6.7.1 Tahliyeden sonra, ve, eğer gerekirse bir ön yıkama yaparak bir yük tankına safra alınabilir. Böyle safranın boşaltımı için usuller kısım 6.3 ve 6.4'de hazırlanmıştır.

6.7.2 Bir önce taşınan maddenin 1 ppm'den daha azını içerecek şekilde yıkanan bir yük tankına alınan safra, gemi karaya 12 milden daha yakın bulunmamak ve derinlik 25 metreden daha az olmamak şartıyla, boşaltım hızına, gemi süratine ve tahliye çıkışının yerine bakılmaksızın denize boşaltılabilir. Zeyil B'de belirtildiği gibi bir ön yıkama yapıldığı ve tank sonradan yıkama makinesinin tam bir çevrimi ile yıkandığı zaman bu derecede bir temizlemenin yapıldığı varsayılır.

* Akışkanlığı tahliye sıcaklığında, 25 mPa.s'den küçük olan bir madde özel alanlar içinde boşaltılırsa veya akışkanlığı tahliye sıcaklığında, 60 mPa.s'den küçük olan bir madde özel alanlar dışında boşaltılırsa.

Bölüm 7

D Sınıfı Maddeleri Taşıyan Yeni Gemiler İçin İşletme Standartları

7.1 Genel

7.1.1 Bu bölüm D Sınıfı maddeleri taşımaya uygun olduğu belgelenen herhangi yeni gemiye uygulanır.

7.2 D Sınıfı kalıntıların boşaltılması

7.2.1 D Sınıfı madde kalıntılarının özel alan içinde ve dışında kural 5(4)'e göre sulandırılmış halde boşaltılması istenmesine rağmen, bölüm 6 da açıklandığı gibi, C Sınıfı düşük akışkanlı, katılaşmayan maddeler için işletme standartlarına göre de boşaltılabilirler.

7.3 Yük tanklarından D Sınıfı maddelerin havalandırılması

7.3.1 Yük tanklarından kalıntıyı çıkarmak için havalandırma işlemleri uygulanacağı zaman, kısım 4.4'de hazırlanan gerekler uygulanır.

Bölüm 8

Mevcut Gemiler İçin Teçhizat Ve Yapı Standartları

8.1 Genel

8.1.1 Bu bölüm Ek II'nin kalıntı boşaltım gereklerine uygun olması için mevcut bir gemiyi etkili kılan teçhizat ve yapı özelliklerine ilişkin standartları içerir.

8.1.2 Bu bölümdeki teçhizat gerekleri, gemide hangi teçhizata ihtiyaç olduğunu tayin etmek için bölüm 9,10,11 ve 12'deki çalıştırma gerekleri ile birlikte okunmalıdır.

8.2 Taşıma gerekleri

8.2.1 Erime noktası 15°C'ye eşit veya daha yüksek olan B Sınıfı bir madde, herhangi bir tarafını gemi kaplama sacının teşkil ettiği bir yük tankı içinde taşınmamalı ve yalnız yük ısıtma sistemiyle donatılmış bir yük tankı içinde taşınmalıdır.

8.3 Yük tahliye sistemi

8.3.1 B ve C Sınıfı maddelere ait yük tahliye sistemi, kalıntı miktarları kural 5 ve 5A'da belirtilen miktarları aşmayacak şekilde yükü boşaltma yeteneğinde olmalıdır. Kural 5A(5)'in istediği kullanma testi zeyil A'ya göre yapılmalıdır.

8.4 Kalıntı boşaltma sistemi

8.4.1 Kalıntıların denize boşaltımı amaçlandığı zaman bölüm 10 gereklerini yerine getirmek için kontrollü pompalamaya ihtiyaç vardır. Bu amaçla aşağıdaki sistemlerden birisi kullanılmalıdır:

- .1 Değişik hızlarda bir pompalama sistemi, bu sistemde:
 - .1.1 Kapasite çeşitli pompa hızlarıyla ayarlanır, veya
 - .1.2 Kapasite pompa hızını değiştirmekle ayarlanır, ya da kapasite boşaltım borusuna takılan bir kısma tertibatı kullanılarak ayarlanır,
- .2 Kısım 10.5 ve 10.6'da belirtilmiş olan izin verilebilen boşaltım hızını aşmayacak bir kapasitede sabit pompalama yapan bir sistem

8.4.2 Pompalama oranlarının 8.4.1.1'e göre kontrol edilmesi halinde, akım miktarlarını gösterecek bir cihaz temin edilmelidir.

8.5 Sualtı tahliye çıkış yeri

8.5.1 Su altı tahliye çıkışı (veya çıkışları) sintine dönümü çevresindeki yük alan içine yerleştirilmeli ve kalıntı/su karışımının geminin deniz suyu girişleri vasıtasıyla tekrar içeri girişini önleyecek şekilde düzenlenmelidir.

8.5.2 İzin verilen daha yüksek boşaltım hızı sağlamak için çift çıkış temin edilmesi halinde, bunlar geminin aksi tarafına da yerleştirilmelidirler.

8.6 Sualtı tahliye çıkışının ölçüsü

8.6.1 Su altı boşaltım ağız tertibatı, standartlara göre denize boşaltılan kalıntı/su karışımlarının geminin denizde oluşturduğu sınır çizgileri arasından geçmeyecek şekilde düzenlenmeli. Bu amaçla, boşaltımın kaplama saclarına dik olarak yapılması halinde en küçük boşaltım ağzının çapı aşağıdaki eşitlik yardımıyla bulunur.

$$D = \frac{Q_D}{5L}$$

Burada:

D = en küçük tahliye çıkışının çapı (m)

L = baş dikmeden boşaltım ağzına olan uzaklık, (m)

Q_D = geminin ağızlardan kalıntı/su karışımının boşaltabileceği seçilmiş azami hız oran, (m³/h)

8.6.2 Boşaltımın geminin kaplama saclarına bir açı ile yapılması halinde, yukarıdaki bağlantıdaki Q_D için Q_D 'nin (gemi kaplama sacına dik olan değer) bileşeni kullanılır.

8.7 Kayıt cihazları

8.7.1 Bölüm 10'a göre kalıntı/su karışımlarının boşaltımının kaydı gerektiğinde, boşaltımın başlama ve durma zamanının (GMT veya başka standart saat) kaydı için vasıtalar sağlanmalıdır. Kaydedilecek, denize bir boşaltma olduğu zaman, cihaz çalışır durumda olmalıdır. Tarih kaydı ya elle ya da otomatik yapılmalı. Kayıta tarih ve saat yazılmalı ve en az üç yıl saklanmalıdır.

8.7.2 Bölüm 10'a göre kalıntı/su karışımlarının boşaltma hızının kaydı gerektiğinde, bu akışın hızını ölçecek vasıtalar sağlanmalıdır. Akış kayıt ünitesinin doğruluğu gerçek akışın % 15 'i içinde olmalıdır.

8.7.3 Paragraf 8.7.1 veya 8.7.2'de belirtilen kayıt ünitelerinin arızalanması halinde, elle kullanılan başka bir yöntem uygulanmalı. Kaptan böyle bir arızayı Yük Kayıt Defterine kaydetmeli. Arızalı ünite mümkün olan en kısa zamanda çalışır hale getirilmeli, bu süre 60 günü aşmamalı.

8.8 Bulaşık tankları

8.8.1 Her ne kadar Ek II, tahsis edilmiş bulaşık tanklarının tertibini talep etmiyorsa da, bazı yıkama işlemleri için bulaşık tanklarına ihtiyaç duyulabilir. Yük tankları bulaşık tankı olarak kullanılabilir.

8.9 Havalandırma teçhizatı

8.9.1 Eğer yük tanklarının kalıntıları havalandırma yoluyla atılıyorsa, zeyil C'nin gereklerini karşılayan havalandırma teçhizatı sağlanmalıdır.

Bölüm 9

A Sınıfı Maddeleri Taşıyan Mevcut Gemiler İçin İşletme Standartları

9.1 Genel

9.1.1 Bu bölüm A Sınıfı maddeleri taşımaya uygun olduğu belgelenen herhangi mevcut gemiye uygulanır.

9.2 Yük tanklarından çıkan A Sınıfı maddelerin ön yıkaması

9.2.1 Ek II, A Sınıfı madde ihtiva eden bir tank yıkandığı zaman çıkan kalıntı/su karışımlarının, sıvı artık içindeki maddenin derişimi özel bir değere veya bunun altına ininceye kadar ve tank boşalınca kadar, bir alım tesisine boşaltılmasını ister. Sıvı artık içindeki maddenin derişimini ölçmenin yapılamaz olması halinde, zeyil B'ye göre bir ön yıkama işlemi kural 8(4)'e uyarak yapılmalıdır.

9.2.2 Ön yıkama sırasında oluşan kalıntı/su karışımı kural 8'e göre bir alım tesisine boşaltılmalıdır.

9.2.3 Yük tankına sonradan verilen herhangi su, geminin mevkiine, hızına ve boşaltım çıkış yerine bağlı olarak kural 5(1) veya kural 5(7) gereklerine uygun şekilde denize boşaltılabilir.

9.3 Yük tanklarından A Sınıfı maddelerin havalandırılması

9.3.1 Havalandırma yalnız 20°C'deki buhar basıncı 5×10^3 Pa olan maddelere uygulanabilir.

9.3.2 Zeyil C'deki havalandırma işlemleri, bir tank havalandırılacağı zaman uygulanmalıdır.

9.3.3 Bir tankın havalandırmasında tanka bağlı boruları sıvıdan arındırılmalı ve görünür herhangi bir artık gözlenmeyinceye kadar tank havalandırılmalıdır. Doğrudan gözlem imkansız ya da pratik değilse, kalan sıvının bulunması için vasıtalar sağlanmalıdır.

9.3.4 Yük tankı standartlara uygun olarak kuru havalandırıldığı zaman, safla almak veya gelecek yükü almak üzere hazırlanması için yük tankına sonradan verilen herhangi suyun temiz olmasına dikkat edilmeli ve Ek II'nin boşaltım gereklerine tâbi olmamalıdır.

Bölüm 10

B Sınıfı Maddeleri Taşıyan Mevcut Gemiler İçin İşletme Standartları

10.1 Genel

10.1 Bu bölüm B Sınıfı maddeleri taşımaya uygun olduğu belgelenen herhangi mevcut gemiye uygulanır.

10.1.2 Mevcut bir gemideki bir yük tankı kural 5A(2)(a)'da belirtilen miktarı aşmayan kalıntı bırakacak şekilde yük boşaltabilen bir yük boşaltma sistemi ile donatıldığı zaman ve eğer tank yıkanacak ya da tanka safra alınacak ve tankta kalan kalıntının bir kısmı veya tümü denize boşaltılacaksa, bölüm 5 gerekleri uygulanır.

10.1.3 Eger, paragraf 10.1.2'de atıf yapıldan başka bir tank yıkanacak ya da safra ile doldurulacaksa ve tankta kalan kalıntının bir kısmı veya tümü denize boşaltılacaksa 10.2 ila 10.8 arasındaki kısımların gerekleri uygulanır.

10.1.4 Eger bu bölüm gerekleri denize boşaltılmalarına izin verilen B Sınıfı maddeleri içeren kalıntılar ve kalıntı/su karışımları adı geçen gerekleri karşılayamazlarsa, böyle boşaltımlar yapılmayabilir.

10.2 Pompalama ve süzdürme

10.2.1 B Sınıfı bir madde içeren bir yük tankının boşaltılmasında, tank ve onun ortak boruları tankın emiş noktalarına pozitif bir yük akışını devam ettirerek ve El Kitabındaki süzdürme usullerini uygulayarak mümkün olan azami oranda boşaltılacaktır.

10.3 Özel Alanlar dışında tank yıkama ve kalıntı boşaltım işlemleri

10.3.1 Yüksek akışkanlı veya katılaştan maddeler

- 1 Bir ön yıkama işlemi zeyil B'de belirtildiği şekilde uygulanmalı;
- 2 Ön yıkama sırasında oluşan kalıntı/su karışımı kural 8'e göre bir alım tesisine boşaltılmalı; ve
- 3 Yük tankına sonradan basılan herhangi su, kısım 8.6'da atıf yapılan su altı tahliye çıkış(lar)ı için dizayn edilen azami hızı aşmayacak bir oranda, denize boşaltılabilir. Geminin mevkii, hızı ve boşaltım ağzının yeri ile ilgili kural 5(2)'nin diğer boşaltım gereklerine uygun olarak keza boşaltım yapılmalıdır.

10.3.2 Düşük akışkanlı, katılaşmayan maddeler

- .1 Bir ön yıkama işlemi zeyil B'de belirtildiği şekilde uygulanmalı;
- .2 Ön yıkama sırasında oluşan kalıntı/su karışımı kural 8'e göre bir alım tesisine boşaltılmalı ya da kısım 10.5 veya 10.6'ya göre daha sonra denize boşaltmak için bir bulaşık tankına aktarılmalıdır.
- .3 Bir yük tankına sonradan basılan herhangi su, kısım 8.6'da atıf yapılan su altı tahliye çıkışı(lar)ı için dizayn edilen azami hızı aşmayacak bir oranda, denize boşaltılabilir. Geminin mevki, hızı ve boşaltım ağzının yeri ile ilgili kural 5(2)'nin diğer boşaltım gereklerine uygun olarak keza boşaltım yapılmalıdır.

10.4 Özel Alanlarda tank yıkama ve kalıntı boşaltım işlemleri;

- 10.4.1 Bir ön yıkama işlemi zeyil B'de belirtildiği şekilde uygulanmalı.
- 10.4.2 Ön yıkama sırasında oluşan kalıntı/su karışımı kural 8'e göre bir alım tesisine boşaltılmalıdır.
- 10.4.3 Yük tankına sonradan basılan herhangi su, kısım 8.6'da atıf yapılan su altı tahliye çıkışı(lar)ı için dizayn edilen azami hızı aşmayacak bir oranda denize boşaltılabilir. Geminin mevki, hızı ve boşaltım ağzının yeri ile ilgili kural 5(8) gereklerine göre keza boşaltım yapılmalıdır.
- 10.4.4 Paragraf 10.4.1-10.4.3 arasındaki hükümlere bakılmaksızın yalnız düşük viskoziteli, katılaşmayan maddeleri içeren gemide tutulabilir ve kısım 10.5 veya 10.6'ya göre Özel Alanlar dışında denize boşaltılabilir.

10.5 Karıştırılabilir bir kalıntı/su karışımının bir bulaşık tankından denize boşaltılması.

- 10.5.1 B sınıfı maddeleri içeren ön yıkama kalıntı/su karışımları özel Alanlar içinde denize boşaltılmamalıdır.
- 10.5.2 Karıştırılabilir bir kalıntı/su karışımı özel alanlar dışında denize boşaltılmadan önce, bileşik derişim, C_s , aşağıdaki şekilde tayin edilmelidir.

$$C_s = n/V_r$$

burada: n = Bulaşık tanka aktarılan B sınıfı kalıntılarını ihtiva eden tankların sayısı. (Basitleştirmek için her tankın 1 m^3 kalıntı ihtiva ettiği varsayılır)

V_r = Boşaltım öncesi bulaşık tanktaki kalıntı/su karışım hacmi (aleç cetvellerinden bulunur) m^3 .

10.5.3 Kısım 8.6'da atıf yapılan su altı tahliye çıkış(lar)ının sağladığı azami akışı ya da aşağıdaki eşitliklerden biri ile bulunan değeri, hangisi küçükse aşmamak şartıyla kalıntı/su karışımı denize boşaltılabilir.

$$Q_D = \frac{KV^{1.4} L^{1.6}}{C_s} \quad (\text{tek bir çıkış kullanılırsa}); \text{ veya}$$

$$Q_D = \frac{1.5 KV^{1.4} L^{1.6}}{C_s} \quad (\text{çift çıkış kullanılırsa})$$

Burada: Q_D = kalıntı/su karışımının boşaltım oram, (m^3/h)

V = geminin sürati, (mil)

L = geminin boyu, (m)

K = 4.3×10^{-5}

C_s = paragraf 10.5.2' de atıf yapılan bileşik derişim.

10.5.4 Boşaltım keza geminin mevki, sürati ve boşaltım çıkış ağzı ile ilgili kural 5(2)'nin diğer boşaltım gereklerine göre yapılmalıdır.

10.5.5 Bu kısma göre denize boşaltılan kalıntı/su karışımları, paragraf 8.7.1'de atıf yapılan cihaz kullanılarak, kaydedilmelidir. Eğer boşaltım için değişken kapasiteli pompa kullanılırsa, keza paragraf 8.7.2'de atıf yapılan cihazlar kullanılarak akış oranı kaydedilmelidir.

10.6 Karıştırılmaması bir kalıntı/su karışımının bir bulaşık tankından denize boşaltılması.

10.6.1 B sınıfı maddeleri içeren on yıkama kalıntı/su karışımları özel alanlar içinde denize boşaltılmamalıdır.

10.6.2 Kısım 8.6'da atıf yapılan su altı sualtı tahliye çıkış(lar)ı için dizayn

edilen azami hızı ya da aşağıdaki eşitliklerden biri ile bulunan değeri, hangisi küçükse, aşmamak şartıyla kalıntı/su karışımı özel alanlar dışında denize boşaltılabilir.

$$Q_D = KV^{1.4}L^{1.6} \text{ (tek bir çıkış ağzı kullanılırsa); veya}$$

$$Q_D = 1.5KV^{1.4}L^{1.6} \text{ (çift çıkış ağzı kullanılırsa)}$$

10.6.3 Boşaltım keza geminin mevkii, sürati ve boşaltım ağzının yeri ile ilgili olarak kural 5(2)'nin diğer boşaltım gereklerine göre yapılmalıdır.

10.6.4 Bu kısmın hükümlerine göre denize boşaltılan kalıntı/su karışımları paragraf 8.7.1'in atf yaptığı cihaz kullanılarak kayda geçirilmelidir. Boşaltım için değişen kapasiteli bir pompa kullanıldığı takdirde keza paragraf 8.7.2'de atf yapılan cihaz kullanılarak akış oranı kaydedilmelidir.

10.7 *Yük tanklarından B sınıfı maddelerin havalandırılması*

10.7.1 Yük tanklarından kalıntıyı çıkarmak için havalandırma işlemleri uygulanacağı zaman, kısım 9.3'de hazırlanan gerekler uygulanır.

10.8 *Safra alınması ve safra boşaltılması*

10.8.1 Tahliyeden sonra, ve, eğer gerekirse bir ön yıkama yaparak bir yük tankına safra alınabilir. Böyle safranın boşaltımı için usuller kısım 10.3 ve 10.6'da hazırlanmıştır.

10.8.2 Bir önce taşınan maddenin 1 ppm'den daha azını içerecek şekilde yıkanan bir yük tankına alınan safra, gemi karaya 12 milden daha yakın bulunmamak ve derinlik 25 metreden daha az olmamak şartıyla, boşaltım hızına, gemi süratine ve tahliye çıkışının yerine bakılmaksızın denize boşaltılabilir. Zeyil B'de belirtildiği gibi bir ön yıkama yapıldığı ve tank sonradan yıkama makinesinin tam bir çevrimi ile yıkandığı zaman bu derecede bir temizlemenin yapıldığı varsayılır.

Bölüm 11

C Sınıfı Maddeleri Taşıyan Mevcut Gemiler İçin İşletme Standartları

11.1 Genel

11.1.1 Bu bölüm C Sınıfı maddeleri taşımaya uygun olduğu belgelenen herhangi mevcut gemiye uygulanır.

11.1.2 Mevcut bir gemideki bir yük tankı kural 5A(4)(a)'da belirtilen miktarı aşmayan kalıntı bırakacak şekilde yük boşaltabilen bir yük boşaltma sistemi ile donatıldığı zaman ve eğer tank yıkanacak ya da tanka safra alınacak ve tankta kalan kalıntının bir kısmı veya tümü denize boşaltılacaksa, bölüm 5 gerekleri uygulanır. Mamafih, mevcut bir gemi C sınıfı maddeleri içeren kalıntı/su karışımını sadece eğer yük tahliye sistemi kural 5A(3)'te yeni gemiler için belirlenen gerekleri karşılıyorsa özel alanlar içinde basabilir. Eğer yük tahliye sistemi bu gerekleri karşılamıyorsa, özel alanlar içinde kalıntı/su karışımının boşaltılması kısım 11.4 veya 11.5'e göre yapılmalıdır.

11.1.3 Eger, paragraf 11.1.2'de atıf yapılandan başka bir yük tankı yıkanacak ya da safra ile doldurulacaksa ve tankta kalan kalıntının bir kısmı veya tümü denize boşaltılacaksa 11.2 ila 11.8 arasındaki kısımların gerekleri uygulanır.

11.1.4 Eger bu bölüm gerekleri denize boşaltılmalarına izin verilen C Sınıfı maddeleri içeren kalıntılar ve kalıntı/su karışımları adı geçen gerekleri karşılayamazlarsa, böyle boşaltımlar yapılmayabilir.

11.2. Pompalama ve süzdürme

11.2.1 C Sınıfı bir madde içeren bir yük tankının boşaltılmasında, tank ve onun ortak boruları tankın emiş noktalarına pozitif bir yük akışını devam ettirerek ve El Kitabındaki süzdürme usullerini uygulayarak mümkün olan azami oranda boşaltılacaktır.

11.3 Özel Alanlar dışında tank yıkama ve kalıntı boşaltım işlemleri

11.3.1 Yüksek akışkanlı veya katılaştırıcı maddeler

1. Bir ön yıkama işlemi zeyil B'de belirtildiği şekilde uygulanmalı;
2. Ön yıkama sırasında oluşan kalıntı/su karışımı kural 8'e göre bir alım tesisine boşaltılmalı; ve

- .3 Yük tankına sonradan basılan herhangi su, kısım 8.6'da atf yapılan su altı tahliye çıkış(lar)ı için dizayn edilen azami hızı aşmayacak bir oranda, denize boşaltılabilir. Geminin mevkii, hızı ve boşaltım ağzının yeri ile ilgili kural 5(3)'ün diğer boşaltım gereklerine uygun olarak keza boşaltım yapılmalıdır.

11.3.2 Düşük akışkanlı, katılaşmayan maddeler

- .1 Yük tankına basılan herhangi su, kısım 8.6'da atf yapılan su altı tahliye çıkış(lar)ı için dizayn edilen azami hızı aşmayacak bir oranda, denize boşaltılabilir. Geminin mevkii, hızı ve boşaltım ağzının yeri ile ilgili kural 5(3)'ün diğer boşaltım gereklerine uygun olarak keza boşaltım yapılmalıdır.

11.4 Özel Alanlarda tank yıkama ve kalıntı boşaltım işlemleri

11.4.1 Bir Ön yıkama işlemi zeyil B'de belirtildiği şekilde uygulanır.

11.4.2 Ön yıkama sırasında oluşan kalıntı/su karışımı kural 8'e göre bir alım tesisine boşaltılmalıdır.

11.4.3 Bir yük tankına sonradan basılan herhangi su, kısım 8.6'da atf yapılan su altı tahliye çıkış(lar)ı için dizayn edilen azami hızı aşmayacak bir oranda, denize boşaltılabilir. Geminin mevkii, hızı ve boşaltım ağzının yeri ile ilgili kural 5(9)'un diğer boşaltım gereklerine göre keza boşaltım yapılmalıdır.

11.4.4 Paragraf 11.4.1 ile 11.4.3 arasındaki hükümlere bakılmaksızın yük boşaltma sıcaklığında 60 mPa.s'den düşük akışkanlı katılaşmayan maddeler içeren kalıntı/su karışımları gemide tutulabilir ve paragraf 11.5.2 hükümlerine göre özel alanlar dışında denize boşaltılabilir.

11.5 Bir bulaşık tankından boşaltma

11.5.1 Bir bulaşık tankındaki kalıntı/su karışımları özel alanlar içinde denize boşaltılmamalıdır.

11.5.2 Bir bulaşık tankta yalnız düşük akışkanlı, katılaşmayan maddeler içeren kalıntı/su karışımları, kısım 3.5'de atf yapılan sualtı tahliye çıkış(lar)ı için dizayn edilen azami hızı aşmayacak bir oranda, özel alanlar dışında denize boşaltılabilir. Geminin mevkii, hızı ve boşaltım ağzının yeri ile ilgili kural 5(3)'ün diğer boşaltım gereklerine uygun olarak keza boşaltım yapılmalıdır.

11.5.3 Kural 8'e uygun olarak gemide tutulmuş, yüksek akışkanlı ya da katılaşılan maddeler içeren bir bulaşık tankındaki kalıntı/su karışımları bir alım tesisine boşaltılmalıdır.

11.6 Yük tanklarından C Sınıfı maddelerin havalandırılması

11.6.1 Yük tanklarından kalıntıyı çıkarmak için havalandırma işlemleri uygulanacağı zaman, kısım 9.3'de hazırlanan gerekler uygulanır.

11.7 Safra alınması ve safra boşaltılması

11.7.1 Tahliyeden sonra, ve, eğer gerekirse bir ön yıkama yaparak bir yük tankına safra alınabilir. Böyle safranın boşaltımı için usuller kısım 11.3 ve 11.4'de hazırlanmıştır.

11.7.2 Bir önce taşınan maddenin 1 ppm'den daha azını içerecek şekilde yıkanan bir yük tankına alınan safra, gemi karaya 12 milden daha yakın bulunmamak ve derinlik 25 metreden daha az olmamak şartıyla, boşaltım hızına, gemi süratine ve tahliye çıkışının yerine bakılmaksızın denize boşaltılabilir. Zeyil B'de belirtildiği gibi bir ön yıkama yapıldığı ve tank sonradan yıkama makinesinin tam bir çevrimi ile yıkandığı zaman bu derecede bir temizlemenin yapıldığı varsayılır.

Bölüm 12

D Sınıfı Maddeleri Taşıyan Mevcut Gemiler İçin İşletme Standartları

12.1 Genel

12.1.1 Bu bölüm D Sınıfı maddeleri taşımaya uygun olduğu belgelenen herhangi mevcut gemiye uygulanır.

12.2 D Sınıfı kalıntıların boşaltılması

12.2.1 D Sınıfı madde kalıntılarının özel alan içinde ve dışında kural 5(4)'e göre sulandırılmış halde boşaltılması istenmesine rağmen, bölüm 11'de açıklandığı gibi, C Sınıfı düşük akışkanlı, katılaşmayan maddeler için işletme standartlarına göre de boşaltılabilirler.

12.3 Yük tanklarından D Sınıfı maddelerin havalandırılması

12.3.1 Yük tanklarından kalıntıyı çıkarmak için havalandırma işlemleri uygulanacağı zaman, kısım 9.3'te hazırlanan gerekler uygulanır.

Zeyil A

Yük Tanklarında, Pompalarda Ve Borulardaki Kalıntı Miktarlarının Tayini

1 Genel

1.1 Amaç

1.1.1 Bu zeyilin amacı:

- .1 Yük pompalama sistemlerinin veriminin test edilmesi ile ilgili işlemi temin etmek; ve
- .2 Yük tankının yüzeylerindeki kalıntı miktarlarının hesaplanması için yöntem sağlamak.

1.2 Açıklama

1.2.1 Bir tankın pompalama sisteminin kural 5A(1),(2),(3) veya (4)'e uyma yeteneği, bu zeylin kısım 3'ünde bulunan işleme uygun olarak yapılan bir test ile tayin edilir. Ölçülen miktar, "süzülen miktar" diye ifade edilir. Her tankın süzülen miktarı geminin El Kitabına kaydedilecektir.

1.2.2 Kural 5A(2)(a) veya (4)(a) gereğine uygun pompalama veriminden emin olunmayan mevcut gemilerin tankları için, tank yüzeylerinde kalan kalıntıların miktarının hesaplanması gerekir. Yapışkan kalıntının hesaplanmasına ait yöntem kısım 4'de verilmiştir.

1.2.3 Yukarıda 1.2.2'de atf yapılan tanklar için yük tanklarında ve bağlı borularda kalan toplam kalıntı miktarını hesaplamak gerekir. Toplam kalıntı miktarı, su testinden çıkan ile hesaplanan yapışkan miktarı toplamıdır.

1.2.4 Bir tankta süzülen miktarın tayininden ve (gerekirse), yapışkan miktarının hesaplanmasından sonra İdare, tanktaki pompalama sisteminin benzer olduğuna ve iyi çalıştığına kanaat getirmek şartıyla benzer bir tank için tayin edilmiş miktarı kullanabilir.

2 Dizayn Ölçütü Ve Kullanma Testi

2.1 Yük pompalama sistemleri, kural 5A'da belirtildiği gibi İdarenin onayıyla B veya C sınıfı maddeler için istenmiş olan sırasıyla 0.1 mΔ ve 0.3 mΔ veya 0.3 mΔ ve 0.9 mΔ lük miktarları karşılayacak şekilde dizayn edilmelidir.

2.2 Kural 5A(5)'e göre yük pompalama sistemleri, kullanmasının ispatı

için su ile test edilmelidirler. Ölçümle yapılan böyle su testleri, sistemin tank başına 50 L'lik bir müsamaha ile kural 5A gereklerini karşıladığını göstermektedir.

3 Su Testi İşlemi

3.1 Test durumu

3.1.1 Geminin trimi ve meyli emiş noktasında uygun bir akış sağlayacak şekilde olmalı. Su testi süresince geminin kıça trimi 3° yi ve meyli 1° yi aşmamalıdır.

3.1.2 Su testi için seçilmiş trim ve meyil, yük tanklarının süzdürülmesi için El Kitabında verilen uygun trim ve meyil olmalıdır.

3.1.3 Su testi süresince yük tankının boşaltma manifoldunda 1 bar'dan az olmayan bir karşı basınç tutacak vasıtalar sağlanmalıdır. (Şekil A-1 ve A-2'ye bakınız)

3.2 Test işlemi

3.2.1 Test edilecek yük tankının ve bağlı boruların temiz ve giriş için güvenli olduğundan emin olunuz.

3.2.2 Normal yük boşaltma sonu işlemlerini tamamlamak için yük tankını gereken derinlikte su ile doldurunuz.

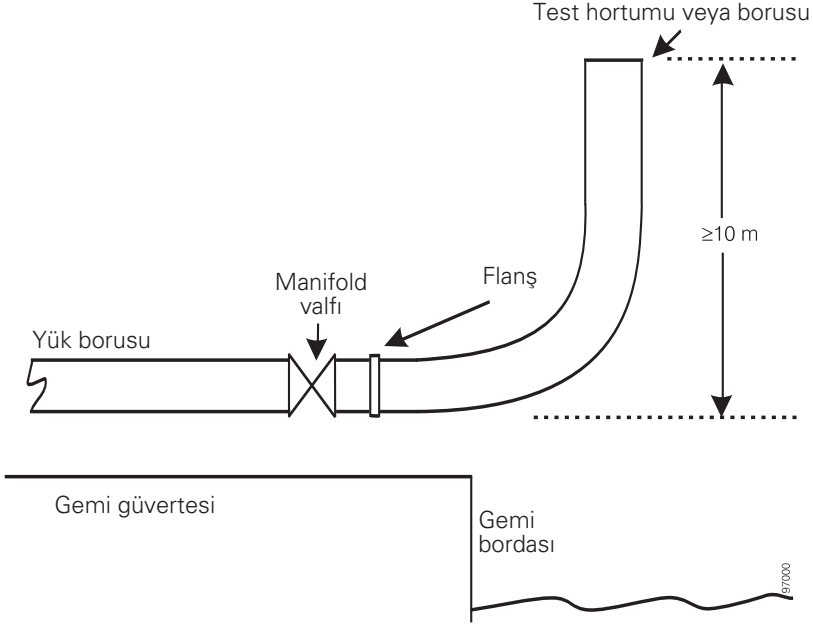
3.2.3 Yük tankını ve onun bağlı boruları geminin onaylanmış El Kitabına göre pompalayınız ve süzdürünüz.

3.2.4 Yük tankında ve onun bağlı borularında kalan suyu ölçüm için işaretlenmiş bir kapta toplayınız. Su kalıntılarını aşağıdaki noktalardan toplanmalıdır:

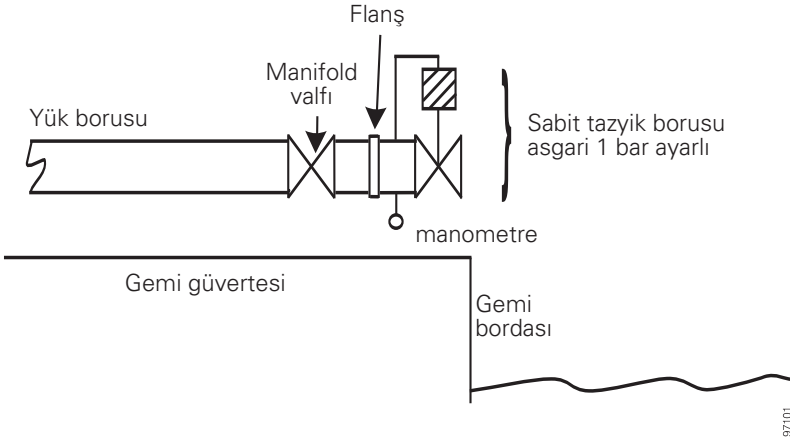
- .1 Yük tankı emiş yeri ve onun çevresi,
- .2 Yük tankı dibindeki kuytu alanlar,
- .3 Yük pompasının alt nokta dreyni, ve
- .4 Yük tankının manifold valfine bağlı boruların tam alt nokta dreynleri,

3.2.5 Yukarıdaki toplam su hacimleri yük tankı için süzülen miktarı tayin eder.

3.2.6 Ortak pompa ya da boruların bir tank grubuna çalışması halinde, ortak sistemle ilgili su testi kalıntılar, aşağıdaki çalıştırma sınırlamasının geminin onaylı El Kitabında bulunması şartıyla, tanklar arasında eşit olarak bölüştürülebilir. "Bu gruptaki tankların arka arkaya tahliyesi için pompa ya da borular gruptaki tüm tanklar tahliye edilinceye kadar yikanmayacaktır."



Şekil A-1



Şekil A-2

Test düzenlemelerini gösteren yukarıdaki şekillerde tankın boşaltma manifoldunda 1 bar'dan daha az olmayan bir karşı basınç olacaktır.

4 Yapışkan Kalıntıların Hesaplanması

4.1 Aşağıdaki formülü kullanarak yapışkan kalıntıları hesaplayınız.

$$Q_{RES}^{(surf)} = 1.1 \times 10^{-4} A_d + 1.5 \times 10^{-5} A_w + 4.5 \times 10^{-4} L^{1/2} A_b$$

4.2 Kalıntı eşitliğindeki semboller ve birimler

A_b = tank dibinin ve yukarıya bakan tank yapı elemanlarının yatay bileşenlerinin alanı (m^2)

A_d = güverte altının ve aşağıya bakan tank yapı elemanlarının yatay bileşenlerinin alanı (m^2)

A_w = tank duvarlarının ve tank yapı elemanlarının düşey bileşenlerinin alanı (m^2)

L = Tank boyu (m)

$Q_{RES}^{(surf)}$ = tank yüzeylerindeki yapışkan kalıntının miktarı (m^3)

Notlar : 1. A_b , A_d ve A_w 'nin hesaplanmasında, 30° den fazla eğimli yüzeyler ileri eğri yüzeyler düşey olarak kabul edilecektir.

2. A_b , A_d ve A_w için yaklaşık yöntemle izin verilir. (BCH 15/INF.5'de Japonya'nın sunduğu yöntem buna bir örnektir.)

Zeyil-B

Ön Yıkama İşlemleri

[1 Temmuz 1994'ten önce inşa edilen gemiler]*

Bir kısım Ek II gereklerini karşılamak için Standartların çeşitli kısımlarında bir ön yıkama işlemi talep edilir. Bu zeyil bu ön yıkamaların nasıl yapılacağını yapılması gerektiğini açıklar.

Katılaşmayan maddeler için ön yıkama işlemleri

1 Tanklar, yeterli yüksek su basıncında çalıştırılan döner su jeti ile yıkanmalıdır. A Sınıfı maddeler olması halinde yıkama makineleri tüm tank yüzeylerinin yıkanacağı mahallerde çalıştırılmalıdır. B ve C sınıfı maddelerde yalnız bir mahallin kullanılmasına ihtiyaç vardır.

2 Yıkama süresince tanktaki su miktarı, bulaşıkların devamlı dışarıya pompalanması ve akışın emiş noktasına geçirilmesiyle (faydalı meyil ve trimde) en aza indirilmelidir. Eğer bu durum karşılanamıyorsa, yıkamalar arasında tank süzdürülmek suretiyle yıkama işlemi üç defa tekrarlanmalıdır.

3 20 °C'de 25 mPa.s'e eşit veya daha büyük viskozitesi olan maddeler sıcak su ile (en az 60 °C) yıkanmalıdır.

4 Kullanılan yıkama makinesinin çevrim sayısı cetvel B 1'de belirtilenden daha az olmamalıdır. Bir yıkama makinesi çevrimi, yıkama makinesinin arka arkaya iki aynı program arasındaki süre olarak tanımlanır (dönme 360°).

5 Yıkamadan sonra boru hattının, pompanın ve filtrelerin durulanması için yıkama makinesi yeter bir süre çalışır tutulmalıdır.

Katılaşan maddeler için ön yıkama işlemleri

1 Tahliyeden sonra tanklar mümkün olan en kısa sürede yıkanmalıdır. Mümkünse tanklar yıkama öncesi ısıtılmalıdır.

2 Kapaklar ve menhollerdeki kalıntılar tercihen ön yıkama öncesi çıkarılmalıdır.

* Dökme Kimyasallar hakkında Alt Komitenin yirmi üçüncü oturumunda (Eylül 1993) yeni zeyil B†'nin 1 Temmuz 1994'te veya daha sonra inşa edilen gemiler için mecburi olmasına karar verildi, fakat mevcut gemiler hemen uygulanması, İdare tarafından onaylanırsa, tercihe bağlı olabilir. 1 Temmuz 1994'ten daha önce inşa edilen gemiler için, bu sebeple, değiştirilmemiş zeyil B metni halen tatbik edilir.

† Bak gözden geçirilmiş zeyil B

- 3 Tanklar yeterli yüksek su basıncında çalıştırılan döner su jeti ile ve üm tank yüzeylerinin yıkanacağı mahallerde yıkanmalıdır.
- 4 Yıkama süresince tanktaki su miktarı, bulaşıkların devamlı dışarıya pompalanması ve akışın emiş noktasına geçirilmesiyle (faydalı meyil ve trimde) en aza indirilmelidir. Eger bu durum karşılanamıyorsa, yıkamalar arasında tank süzdürülmek suretiyle yıkama işlemi üç defa tekrarlanmalıdır.
- 5 Tanklar sıcak su ile yıkanmalıdır (en az 60 C de)
- 6 Kullanılan yıkama makinesinin çevrim sayısı cetvel B 1'de belirtilenden daha az olmamalıdır. Bir yıkama makinesi çevrimi, yıkama makinesinin arka arkaya iki aynı program arasındaki süre olarak tanımlanır (dönme 360°)
- 7 Yıkamadan sonra boru hattının, pompanın ve filtrelerin durulanması için yıkama makinesi yeter bir süre çalışır tutulmalıdır.

Cetvel B 1 - Her mahalde kullanılacak olan yıkama makinesi çevrimlerinin sayısı

Maddenin Sınıfı	Yıkama makinesi çevrimlerinin sayısı	
	Katılaşmayan maddeler	Katılaşan maddeler
A Sınıfı (kalıntı derişimi 0.1% veya 0.05%)	1	2
A Sınıfı (kalıntı derişimi 0.01% or 0.005%)	2	3
B Sınıfı	1/2	1
C Sınıfı	1/2	1

Not: "kalıntı derişiminin" açıklaması için Ek II, kural 5(1) ve 5(7)ye bakınız.

Gözden geçirilmiş Zeyil B

Yeni Gemiler İçin Ön Yıkama İşlemleri*

Bir kısım Ek II gereklerini karşılamak için Standartların çeşitli kısımlarında bir ön yıkama işlemi talep edilir. Bu zeyil bu ön yıkamaların nasıl yapılacağını yapılması gerektiğini ve kullanılacak asgari yıkama araçlarının nasıl tespit edileceğini açıklar. Daha az yıkama araçları İdareyi tatmin edecek test onaylarına dayanılarak kullanılabilir. Azaltılmış hacim onaylandığında bu durum Usuller ve Düzenlemeler El Kitabına kaydedilmelidir.

Standartların 1.7 kısmında listelenen güvenlik mülahazaları yıkama suyu çevrimi usulleri geliştirildiğinde, ve sudan başka bir yıkama maddesi kullanıldığında hesaba katılmalıdır.

Ön yıkama için sudan başka bir yıkama maddesi kullanılırsa, Standartların 1.8.1 hükümleri uygulanır.

Katlaşmayan maddeler için ön yıkama işlemleri

1 Tanklar, yeterli yüksek su basıncında çalıştırılan döner su jeti ile yıkanmalıdır. A Sınıfı maddeler olması halinde yıkama makineleri tüm tank yüzeylerinin yıkanacağı mahallerde çalıştırılmalıdır. B ve C sınıfı maddelerde yalnız bir mahallin kullanılmasına ihtiyaç vardır.

2 Yıkama süresince tanktaki su miktarı, bulaşıkların devamlı dışarıya pompalanması ve akışın emiş noktasına geçirilmesiyle (faydalı meyil ve trimde) en aza indirilmelidir. Eğer bu durum karşılanamıyorsa, yıkamalar arasında tank süzdürülmek suretiyle yıkama işlemi üç defa tekrarlanmalıdır.

3 20 °C'de 25 mPa.s'e eşit veya daha büyük akışkanlığı olan maddeler sıcak su ile (en az 60 °C) yıkanmalıdır.

4 Kullanılan yıkama suyu miktarı paragraf 20'de belirtilenden veya paragraf 21'e göre tesbit edilenden az olmamalıdır.

* Dökme Kimyasallar hakkında Alt Komitenin yirmi üçüncü oturumunda (Eylül 1993) yeni zeyil B'nin 1 Temmuz 1994'te veya daha sonra inşa edilen gemiler için mecburi olmasına karar verildi, fakat mevcut gemiler hemen uygulanması, İdare tarafından onaylanırsa, tercihe bağlı olabilir. 1 Temmuz 1994'ten daha önce inşa edilen gemiler için, bu sebeple, değiştirilmemiş zeyil B metni halen tatbik edilir.

5 Ön yıkamadan sonra tanklar ve borular baştan başa süzdürülmelidir.

Katılaşan maddeler için ön çevrimsiz ön yıkama işlemleri

6 Tahliyeden sonra tanklar mümkün olan en kısa sürede yıkanmalıdır. Mümkünse tanklar yıkama öncesi ısıtılmalıdır.

7 Kapaklar ve menhollerdeki kalıntılar tercihen ön yıkama öncesi çıkarılmalıdır.

8 Tanklar yeterli yüksek su basıncında çalıştırılan döner su jeti ile ve tüm tank yüzeylerinin yıkanacağı mahallerde yıkanmalıdır.

9 Yıkama süresince tanktaki su miktarı, bulaşıkların devamlı dışarıya pompalanması ve akışın emiş noktasına geçirilmesiyle (faydalı meyil ve trimde) en aza indirilmelidir. Eğer bu durum karşılanamıyorsa, yıkamalar arasında tank süzdürülmek suretiyle yıkama işlemi üç defa tekrarlanmalıdır.

10 Böyle maddelerin özelliği yıkamayı daha etkisizleştirmezse tanklar sıcak su ile yıkanmalıdır (en az 60 °C de)

11 Kullanılan yıkama suyu miktarı paragraf 20'de belirtilenden veya paragraf 21'e göre tesbit edilenden az olmamalıdır.

12 Ön yıkamadan sonra tanklar ve borular baştan başa süzdürülmelidir.

Yıkama maddelerinin tekrar kullanımı ile ön yıkama usulleri

13 Tekrar kullanılan yıkama maddeleri ile yıkama birden fazla yük tankının yıkanması maksadı ile yapılabilir. Miktarın tesbitinde, tanklardaki artıkların miktarı, yıkama maddesinin vasıfları ve ilk çalkalama veya durulamanın yapılıp yapılmadığı mutlaka dikkate alınmalı. Yeterli veri sağlanmadıkça, yıkama maddesinde yük artığının hesaplanan son derişimi, itibari süzdürme miktarına dayanarak %5'i aşmayacaktır.

14 Tekrar kullanılan yıkama maddesi sadece aynı veya benzer madde bulunduran tanklar için kullanılacaktır.

15 Devamlı yıkamaya müsaade edecek yeterlilikte yıkama maddesi yıkanacak tank veya tanklara eklenecektir.

16 Tüm tank yüzeyleri, yeterli yüksek su basıncında çalıştırılan döner su jeti ile yıkanmalıdır. Yıkama maddesinin çevrimi yıkanacak tankın içinde veya başka tank, bir bulaşık tankı v.s yoluyla olabilir.

17 Yıkama, biriken madde miktarı paragraf 20 de verilen veya paragraf 21 de tarif edilen ilgili miktara tekabül edene kadar devam edecektir.

18 Su yıkama maddesi olarak kullanıldığında kendi vasıfları yıkamayı daha etkisiz hale getirmediğe, katılaşılan maddeler ve 20 °C'de 25 mPa.s'e eşit veya daha büyük akışkanlığı olan maddeler sıcak su ile (en az 60 °C) yıkanmalıdır.

19 Paragraf 17'de açıklanan hale kadar yıkama çevrimi tamamlandıktan sonra, yıkama maddesi boşaltılmalı ve tank tamamen süzdürülmelidir. Bundan sonra tank temiz yıkama maddeleri kullanılarak, sürekli tahliye edilerek durulanacaktır. Durulama en azından tank diplerini kapsamalı ve boru devrelerinin, pompa ve filtrelerin durulanmasına yeterli olmalıdır.

Ön yıkamada kullanılacak asgari su miktarı

20 Ön yıkamada kullanılacak asgari su miktarı, tankta kalan zehirli sıvı madde artık miktarı, tankın ölçüsü, yükün vasıfları, herhangi bir tankta müteakip yıkama suyu sıvısındaki izin verilen derişim, işlemin yapılacağı bölge ile tayin edilir. Asgari miktar aşağıdaki formül ile verilmiştir:

$$Q = k (15r^{0.8} + 15r^{0.7} \times V/1000)$$

Burada

Q = m³ olarak gereken asgari miktar.

r = m³ olarak tank başına artık miktarı. r değeri fiili süzdürme verimi testindeki değeri olacaktır fakat 500 m³ ve yukarı hacimdeki bir tank için 0.100 m³ 'ten, 100 m³ ve aşağı hacimdeki bir tank için 0.040 m³ 'ten daha düşük alınamaz. 100 m³ ile 500 m³ arası ölçülerdeki tank için hesaplamalarda kullanılmasına izin verilen en küçük r değeri lineer enterpolasyon ile bulunur.

A sınıfı maddeler için r değeri yukarıda verilen alt sınırlar gözetilerek, ya Standartlara göre süzdürme testlerine dayandırılarak tesbit edilecek ya da 0.9 m³ alınacaktır.

V = m³ olarak tank hacmi

k = aşağıdaki değerleri alan faktör:

A Sınıfı, katılaşımayan, düşük akışkanlı madde, özel alanlar dışında k = 1.0

A Sınıfı, katılaşımayan, düşük akışkanlı madde, özel alanlar içinde k = 1.2

A Sınıfı, katılaşılan veya yüksek akışkanlı madde, özel alanlar dışında k = 2.0

A Sınıfı, katılaşan veya yüksek akışkanlı madde, özel alanlar içinde	k = 2.4
Fosfor, tüm alanlarda	k = 3.0
B ve C Sınıfı, katılaşmayan, düşük akışkanlı madde	k = 0.5
B ve C Sınıfı, katılaşan veya yüksek akışkanlı madde	k = 1.0

Aşağıdaki tablo k faktörü 1 alınarak formül kullanılarak hesaplanmış ve başvuru olarak kullanılabilir.

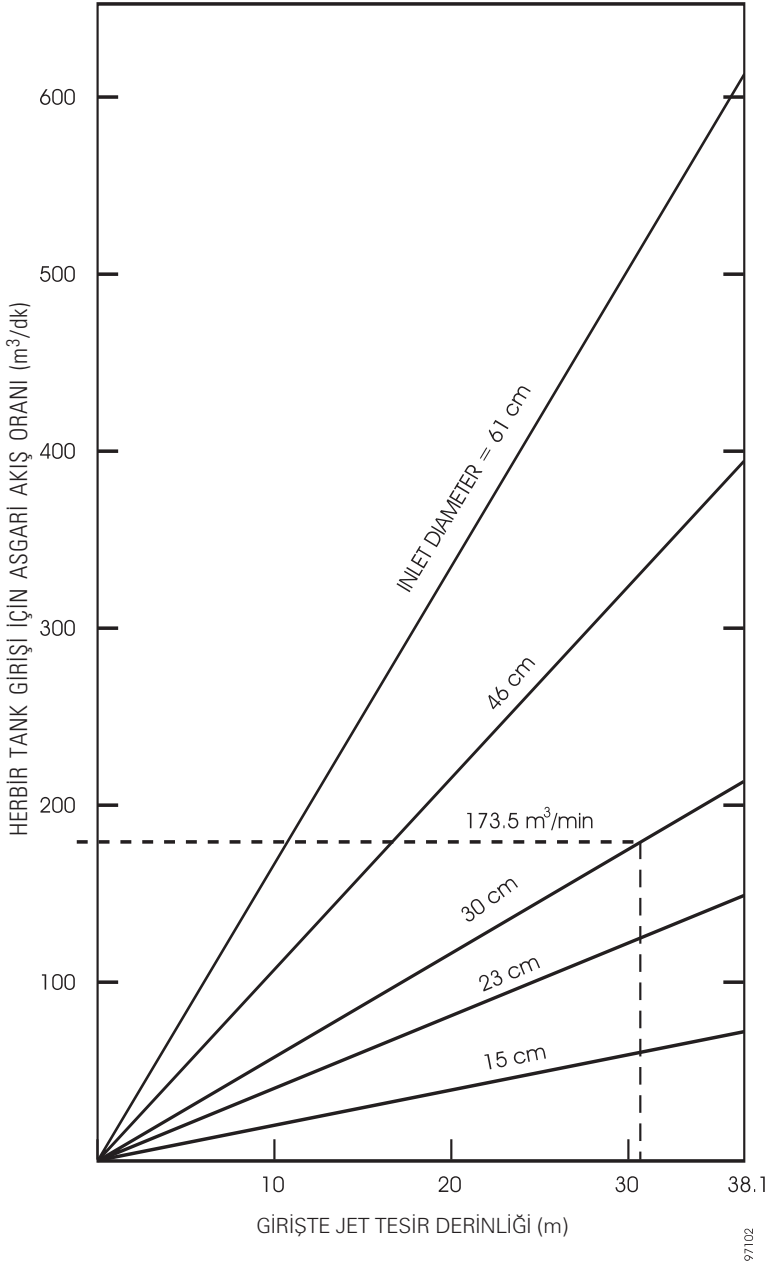
Süzdürme Miktarı (m ³)	Tank Hacmi (m ³)		
	100	500	3,000
≤0.04	1.2	2.9	5.4
0.10	2.5	2.9	5.4
0.30	5.9	6.8	12.2
0.90	14.3	16.1	27.7

21 Tankerin maddeleri taşımaya belgeli olduğu hesaba katılarak, paragraf 20 de verilenlerden daha düşük ön yıkama miktarının onayı için teyit testi, kural 5 gereklerinin karşılandığına dair onay için İdareyi tatmin etmek üzere yapılabilir. Teyit edilen ön yıkama hacmi paragraf 20 de tanımlandığı gibi k faktörü uygulanarak diğer ön yıkama durumları için ayarlanmalıdır.

Zeyil C

Havalandırma İşlemleri

- 1 20 °C de buhar basıncı 5×10^3 Pa'dan büyük olan maddelerin yük kalıntıları yük tankından havalandırma ile atılabilir.
- 2 Bir tanktan çıkan zehirli sıvı maddelerin kalıntıları havalandırılmadan önce yükün parlayıcılığı ve zehirliliği ile ilgili emniyeti bozucu tehlikeler göz önüne alınmalıdır. Emniyet bakımından, Uluslararası Dökme Kimyasal Madde Kod'undaki yük tanklarının açılmaları ile ilgili çalıştırma gerekleri, Dökme Kimyasal Madde Kod'u ve ICS Tanker Emniyeti Rehberi (Kimyasal maddeler)indeki havalandırma işlemlerine başvurulmalıdır.
- 3 Liman yetkililerinin keza yük tankı havalandırılması hakkında kuralları olabilir.
- 4 Bir yük tankı alanından çıkarılacak yük kalıntılarının havalandırılması için işlemler şöyledir:
 - .1 Boru hatları boşaltılmalı ve sonra havalandırma tertibatıyla sıvıdan temizlenmeli,
 - .2 Tanktaki kalıntıların havalandırılmasını arttıracak şekilde yatma ve trim mümkün olan en alt düzeye ayarlanmalı,
 - .3 Tank dibine ulaşabilen bir hava jeti meydana getiren havalandırma tertibatı kullanılacak. Şekil C-1, verilen derinlikte bir tankın havalandırılması için kullanılan yeterli havalandırma tertibatının değerlendirilmesinde kullanılabilir,
 - .4 Havalandırma tertibatı tank dibi haznesine ya da emiş noktasına en yakın tank ağızına yerleştirilmeli,
 - .5 Havalandırma tertibatı, pratik olduğu takdirde, hava jeti tank dibi haznesine ya da emiş noktasına yönelecek ve tankın yapı elemanları üzerine hava jetinin çarpmasını, mümkün olduğunca önleyecek şekilde yerleştirilmeli, ve
 - .6 Tankta görünür hiç artık kalmayınca kadar havalandırma devam edecek. Bu husus gözlem ya da eşdeğer bir yöntemle tahkik edilecektir.



Şekil C.1 En küçük akış hızı Jet tesir derinliğinin bir fonksiyonu olarak alınmıştır. Jet tesir derinliği tank yüksekliği ile karşılaştırılmalı.

Zeyil D

İşlemler Ve Düzenlemeler El Kitabı İçin Standart Şekil

EK II

Not 1. Standart şekil standart hale getirilen bir giriş metninden bir indeksten ve her kısma ait paragraflardan ibarettir. Standart hale getirilen bu metin, geminin kendi özelliklerine uygulanabilen ve doldurulması gereken her kısma ait bilgiler ile El Kitabında bulundurulmalıdır. Gerekli bilgi sol kenarında bir işaret içinde gösterilir. Bir kısım uygulanamaz ise "NA" girilmelidir. El Kitabının içeriğinin geminin dizaynına, ticarete ve taşıyacağı yüke bağlı olarak değiştiği anlaşılmıştır.

Not 2. Eğer İdare bu standart forma da özetlenenlere ilave olarak bilgi ve çalıştırma talimat, talep eder ya da onaylarsa, bunlar El Kitabının 2'nci bölümüne konmalıdır. Eğer böyle İdarelerin talep ettiği ya da onayladığı ilave bilgi ve çalıştırma talimatı yoksa, El Kitabı yalnız bir bölümden ibaret olacaktır.

STANDART ŞEKİL

MARPOL 73/78 EK II

İŞLEMLER VE DÜZENLEMELER EL KİTABI

Geminin adı:

Tanıttıcı numara veya harfler:

Bağlama limanı:

İdarenin onay mührü:

GİRİŞ

1. 1978 tarihli protokolle değiştirilen Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi - 1973 (Bundan sonra MARPOL 73/78 diye anılacaktır), zararlı maddelerin ya da bu maddeleri içeren sıvı artıkların gemilerden denize boşaltılmasının deniz çevresinde oluşturacağı kirliliğin önlenmesi için meydana getirilmiştir. Onun amacını sağlamak için, MARPOL 73/78 beş grupta toplanan zararlı maddelerin gemide elleçlenmesi ve denize boşaltılması ile ilgili ayrıntılı kuralların bulunduğu beş Ek'i içerir. Şöyle ki: Ek I (petroller), Ek II (dökme taşınan zehirli sıvı maddeler), Ek III (paketlenmiş halde taşınan zararlı maddeler), Ek IV (pis sular), Ek V (çöpler)

2. Ek II Kural 5, her Sınıf için tayin edilen ölçütün gerekleri karşılanmasını sağlamak için Uluslararası Denizcilik Teşkilatı (IMO) nun geliştirdiği standartlara dayalı işlemler ve düzenlemelerin dahil olduğu belirli şartlara uygun olması hali dışında, A, B, C ve D Sınıfı zehirli sıvı maddelerin veya safra suyunun, tank yıkamalarının veya diğer kalıntıların ya da bu maddeleri içeren karışımların denize boşaltımını yasaklar.

3. MARPOL 73/78, Ek II'nin gerekli gördüğü işlemler ve Düzenlemeler için Standartlar (yukarıda anılan), zehirli sıvı maddeleri dökme taşınması için belge verilen her geminin bir İşlemler ve Düzenlemeler El Kitabı, bundan sonra El Kitabı diye anılacak, bulundurulmasını ister.

4. Standartların bölüm 2'sine göre yazılmış olan bu El Kitabı, yük tanklarının temizlenmesi ve bu çalışmalardan çıkan artıkların ve karışımların boşaltımı ile deniz çevresi bakımından ilgilendirir. El Kitabı bir güvenlik rehberi değildir ve güvenliği bozan tehlikeleri ortadan kaldırmak için özellikle hazırlanmış diğer yayınlara başvurulmalıdır.

5. El Kitabının (Bölüm 1'in)^{*} amacı, Ek II'ye uygunluğunu kolaylaştırmak için talep edilen düzenlemeleri ve teçhizatı tanımak ve yükün elleçlenmesi, tank temizliği, bulaşıkların elleçlenmesi, kalıntının boşaltılması, safra alınması ve boşaltılması ile ilgili Ek II gereklerine uymak için izlenmesi zorunlu olan tüm çalıştırma işlemlerini gemi zabıtlarına tanıtmaktır (El kitabı Bölüm 2, idarenin talep ettiği ya da onayladığı ilave bilgi ve çalıştırma talimatlarını içerir)^{*}

6. İlave olarak, bu El Kitabı, geminin Yük Kayıt Defteri ile ve (Zehirli Sıvı Maddelerin Dökme Taşınması için Uluslararası Belge/Uluslararası Dökme Kimyasal Madde Kod'una göre verilmiş Uygunluk Belgesi/ Dökme Kimyasal Madde Kod'una göre verilmiş Uygunluk belgesi)^{*} ile birlikte Ek II gereklerine gemilerin tam uygunluğunu sağlamak için kontrol amacıyla idareler tarafından kullanılacaktır.

^{*}Yalnız Bölüm 2'nin El Kitabına konması halinde ^{*} işaretli içindeki bölümler dahil edilecektir.
[†]Yalnız özel gemiyeye verilen belgeyi dahil ediniz.

7. Kaptan, boşaltımlar El Kitabındaki çalıştırma işlemlerine uygun olarak yapılmadıkça, A, B, C veya D Sınıfı maddeleri içeren yük kalıntılarının ya da kalıntı/su karışımlarının denize boşaltılmamalarını ve bu El Kitabının istediği ve böyle boşaltımlar için ihtiyaç duyulan teçhizatı sağlayacaktır.
8. Bu El Kitabı İdare tarafından onaylanmıştır ve idarenin onayı olmaksızın herhangi bir kısmı ne değiştirilecek ve ne de tadil edilecektir.

KISIMLARIN İNDEKSİ

[Bölüm 1]

1. MARPOL 73/78, Ek II'nin Ana özellikleri
2. Gemi teçhizat ve tertibatının tanımlaması
3. Yük boşaltma işlemleri ve tank süzdürülmesi
4. Yük tanklarının temizliği, kalıntı boşaltımı, safra alınması
ve boşaltılması ile ilgili işlemler
- Cetvel 1 - Taşınmasına izin verilen zehirli sıvı maddelerin listesi .
- Cetvel 2 - Yük tankı hakkında bilgi
- İlave A: Akış diyagramları
- İlave B: Ön yıkama işlemleri
- İlave C: Havalandırma işlemleri
- İlave D: B sınıfı maddeler için (eğer gerekirse) izin verilen
boşaltım hızının tayini

Bölüm 2

Gerekirse, ek bilgi ve çalıştırma talimatları idare tarafından istenir ya da kabul olunur.

KISIM 1 - MARPOL 73/78, EK II'nin ana özellikleri

1.1 Ek II gerekli zehirli sıvı maddeleri dökme taşıyan tüm gemilere uygulanır. Deniz çevresine zarar veren maddeler A, B, C ve D diye dört Sınıfa ayrılmışlar ve Ek II'nin Zeyil II' sinde olduğu gibi sıralanmışlardır. A Sınıfı maddeler deniz çevresine en büyük zararı veren maddelerdir. D sınıfı maddeleri ise en az zarar verenlerdir.

1.2 Ek II, bu Sınıflara giren maddeleri içeren herhangi sıvı artığın denize boşaltılmasını, her Sınıf için ayrıntıları belirlenmiş şartlar altında yapılması dışında yasaklar. Bu şartlar, uygulanabilmesi halinde, aşağıdaki parametreleri içerir:

- tank başına denize boşaltılabilecek azami madde miktarı,
- boşaltım süresince geminin hızı,
- boşaltım süresince en yakın karaya olan en kısa uzaklık,
- boşaltım süresince denizdeki en az su derinliği,
- dümen suyundaki maddenin veya boşaltım öncesi sulandırılmış maddelerdeki azami madde derişimi
- su hattı altından boşaltım yapma ihtiyacı.

1.3 "Özel alanlar" olarak tanımlanan bir kısım deniz alanları için daha sıkı boşaltım ölçütü verilmiştir. Ek II' ye göre özel alanlar Baltık Deniz Alanı* ve Karadeniz Alanı† dır.

1.4 Ek II, her geminin B ve C sınıfı maddeleri taşıması için yapılmış her tankın boşaltımından sonra Ek'te verilen miktarı aşan miktardaki bir kalıntının alı konmasını sağlayacak pompalama ve boru düzenlemeleri temin etmesini talep eder. Böyle maddeleri taşıması düşünülen her tank için bir kalıntı miktarı tespiti yapılması zorunludur. Kalıntı miktarı yalnız Ek II'de verilen miktardan daha az olarak tespit edildiği zaman bir tankın B sınıfı ya da C sınıfı madde taşıması onaylanabilir.

1.5 Yukarıdaki şartlara ilave olarak Ek II'de bulunan önemli bir gerek, bir kısım yük kalıntılarının boşaltım çalışmaları ile tank temizliği ve havalandırma işlerinin yalnız Uluslararası Denizcilik Teşkilatının (IMO) geliştirdiği standartlara dayalı onaylanmış işlemler ve düzenlemelere göre yapılabilmesidir.

* MARPOL 73/78, Ek II bu alanları şöyle tanımlar:

- Baltık Denizi Alanı deyimi, Bottnia ve Finlandiya Körfezleri dahil olmak üzere tüm Baltık Denizi girişindeki Skagerrak'da bulunan Skaw'dan geçen 57° 44.8' kuzey enlemi ile sınırlanır.
- Karadeniz Alanı deyimi, Karadeniz'in tümü anlamına gelir. 41° kuzey enlemi Akdeniz ile Karadeniz arasındaki sınırı oluşturur.
- Antarktik alanı 60° G. Enleminin güney denizi demektir.

1.6 Bu gereğe uyulabilmesi için, bu El Kitabı geminin teçhizatının ve düzenlemelerinin tüm ayrıntılarının bulunduğu Kısım 2'yi, yük boşaltma ve tank süzdürme için çalıştırma işlemlerinin bulunduğu Kısım 3'ü ve geminin taşınması için belge aldığı maddelere uygulandığı gibi yük kalıntılarının boşaltım, tank yıkanması, bulaşıkların toplanması, safra alınması ve safra boşaltılması işlemlerinin bulunduğu Kısım 4'ü içerir.

1.7 Bu El Kitabına konmuş olan aşağıdaki işlemlerle, geminin MARPOL 73/78, Ek II'nin tüm ilgili gereklerine uyması sağlanacaktır.

KISIM 2 - Geminin teçhizat ve tertibatının tanımı.

2.1 Bu kısım mürettebatın kısım 3 ve 4'de bulunan çalıştırma işlemlerini yürüteceği gerekli gemi teçhizat ve tertibatının tüm ayrıntılarını içerir.

2.2 Geminin genel düzeni ve yük tanklarının tanımı

Bu kısım geminin yük alanının özet bir tanımı ile yük tanklarının ana özellikleri ve yerlerini içermelidir.

Geminin genel düzenini gösteren ve yük tankları ile ısıtma tertibatının yerini ve sayısını belirten plan ya da şematik çizimler dahil edilmelidir. Zehirli sıvı maddeleri taşınmasının uygun olduğu belgelenen yük tanklarının tanıtılması bu El Kitabının Cetvel 1'i ile birlikte yapılmalıdır.

2.3 Yük basma tertibatının ve süzdürme sisteminin tanımı

Bu kısım yük basma ve boru düzenlemelerinin ve süzdürme sisteminin bir tanımını içermelidir. Aşağıdakileri gösteren ve gerektiğinde metinle ilgili açıklama yapılacak olan plan ya da şematik çizimler sağlanmalıdır:

- Yük boruları düzeni, çaplarıyla,
- Yük pompalama düzeni, pompa kapasiteleriyle,
- Süzdürme sistemi boru düzeni, çaplarıyla,
- Süzdürme sisteminin pompalama düzeni, çaplarıyla
- Her yük tankı içindeki yük borularının ve süzdürme borularının emiş noktalarının yerleri,
- Eger bir emme kuyusu varsa, bunun yeri ve hacim kapasitesi,
- Boru dreyni ve süzdürme ya da üfleme düzeni, ve
- Eger uygulanacaksa, boru üfleme için gerekli nitrojen ya da havanın miktarı ve basıncı.

2.4 Sıfıra tankları ile sıfıra pompalama ve boru düzeninin tanımı

Bu kısım sıfıra tankları ile sıfıra pompalama ve boru düzeninin bir tanımını içermelidir.

Aşağıdaki gösteren plan ya da şematik çizimler ve cetveller sağlanmalıdır.

- Ayrılmış sıfıra tanklarını ,ve sıfıra tankı olarak kullanılacak yük tanklarının kapasiteleri (m Δ)
- Sıfıra boruları tertibi,
- Keza sıfıra tankı olarak kullanılabilen olan yük tankları için pompalama kapasitesi, ve
- Sıfıra boruları düzeni ile su altı çıkış sistemi arasındaki herhangi bir bağlantı

2.5 Tahsis edilmiş bulaşık tanklarının pompalama ve boru düzeni ile birlikte tanımı

Bu kısım tahsis edilmiş bulaşık tanklarının pompalama ve boru düzeni ile birlikte tanımını içermelidir. Aşağıdakileri gösteren plan ya da şematik çizimler sağlanmalıdır:

- Kapasiteleri ile birlikte tahsis edilmiş bulaşık tanklar,
- Boru ölçüleri ve su altı boşaltım ağızları ile birlikte tahsis edilmiş bulaşık tanklarını pompalama ve boru düzeni.

2.6 Zehirli sıvı maddeleri içeren sıvı artıklar için su altı boşaltım ağzının tanımı

Bu kısım su altı boşaltım ağzının veya (ağızlarının) yeri ve azami akış kapasitesi ile yük tanklarından ve bulaşık tanklarından bu ağızlara olan bağlantıları içermelidir. Aşağıdakileri gösteren plan ya da şematik çizim sağlanmalıdır.

- Su altı boşaltım ağızlarının yeri ve sayısı
- Su altı boşaltım ağızlarına bağlantılar
- Su altı boşaltım ağızları ile bağlantılı deniz suyu alışı yerleri

2.7 Kayıt cihazları ve akış oran Göstergelerinin tanımı

Sadece kural 5A(2)(b) altında çalıştırılan gemilere tatbik edilen bu kısım, akış oranı ölçme vasıtalarının ve gerekirse, akış oranı ve süresini kaydetme vasıtalarının ve çalışma yöntemlerinin tanımını da içermelidir.

Bu vasıtaların yerleri ve bağlantılarını gösteren bir devre veya şematik çizim sağlanmalıdır.

2.8 *Yük tankı havalandırma sisteminin tanımı*

Bu kısım yük tankı havalandırma sisteminin bir tanımını içermelidir. Aşağıdakileri gösteren ve gerektiğinde metinle ilgili açıklama yapılacak olan plan ya da şematik çizimler sağlanmalıdır.

- Cetvel 1'de sıraya konacak ve havalandırma yoluyla temizlenmesi için uygun sıcaklık olan 20 °C de 5×10^3 Pa.dan daha yüksek bir buhar basıncına sahip olan ve geminin taşınması için uygunluk belgesi aldığı zehirli sıvı maddeler.
- Havalandırma boruları ve fanları,
- Havalandırma açıklıklarının yerini,
- Yük tankının dibini ve tüm kısımlarını yeterli bir şekilde havalandıracak havalandırma sisteminin minimum akış hızı,
- Havalandırmayı etkileyen tankın iç kısmındaki yapı elemanlarının yeri,
- Yük boru hattı sistemini, pompaları, süzgeçleri vs.havalandırma manın yöntemi, ve
- Tankın kuru olmasını sağlayan vasıtalar.

2.9. *Tank yıkama düzeninin ve yıkama suyu ısıtma sisteminin tanımı*

Bu kısım yük tankı yıkama düzeninin, yıkama suyu ısıtma ve tüm gerekli tank yıkama teçhizatının bir tanımını içermelidir.

Aşağıdakileri gösteren plan veya şematik çizimler. ve cetvel ya da grafikler.

- Tank yıkanması için tahsis edilmiş boru düzeni, boru çaplarıyla,
- Tank yıkama makinelerinin tipleri, kapasiteleri ve basınçlarıyla,
- Aynı anda çalıştırılabilen tank yıkama makinelerinin azami sayısı,
- Yük tankının yıkanması için kullanılan güverte açıklıklarının yeri,
- Yük tankının bütün düzeylerini kapsayacak şekilde gereken yıkama makinelerinin sayısı ve yerleri,
- Isıtma donanımı ile 60 °C 'ye kadar ısınabilen azami yıkama suyu kapasitesi, ve
- Aynı anda 60 °C 'de çalıştırılabilen en fazla tank yıkama makinesi sayısı.

KISIM 3 - Yük boşaltma işlemleri ve tank süzdürülmesi

3.1 Bu kısım, Ek II gereklerine uygunluğun sağlanması için izlenmesi gereken yük boşaltılması ve tank süzdürülmesi ile ilgili çalıştırma işlemlerini içerir.

3.2 *Yükün boşaltılması*

Bu kısım, pompa ve yük boşaltması ve tank için kullanılacak emme borusu dahil takip edilecek işlemleri içermelidir. Başka yöntemler de gösterilebilir. Pompa ya da pompaların ya da pompaların çalıştırma yöntemi ve tüm valflerin kullanma sırası gösterilmelidir. Temel gerek yapılabilir azami oranda yükü boşaltmaktır.

3.3 *Yük tankının süzdürülmesi*

Bu kısım her tankın süzdürülmesi süresince izlenecek işlemleri içermelidir. İşlemler aşağıdakileri kapsamalıdır:

- Süzdürme sisteminin çalıştırılması,
- Meyil ve trim gerekleri,
- Boru dreyni ve eğer uygulanabilirse süzdürme ve üfleme düzeni

3.4 *Yükün sıcaklığı*

Bu kısım, "boşaltma sırasında belirli bir minimum sıcaklıkta olması gerekir" şeklinde tanımlanan yüklerin ısıtma donanımı hakkında bilgi içermelidir.

Isıtma sisteminin kontrolü ve sıcaklık ölçüm yöntemi hakkında bilgi verilmelidir.

3.5 *Bir yük tankı gereken işlemlere göre boşaltılmadığı zaman yapılacak işlemler*

Bu kısım, Kısım 3.3 ve/veya 3.4'de bulunan gereklerin, aşağıdaki olaylar nedeniyle yerine getirilememesi halinde izlenecek işlemler konusundaki bilgileri içermelidir:

- Yük tankı süzdürme sisteminin arızalanması, ve
- Yük tankı ısıtma sisteminin arızalanması.

3.6 *Yük Kayıt Defteri*

Yük boşaltımının tamamlanması üzerine yük kayıt defterinin uygun yerleri doldurulmalıdır.

KISIM 4 - Yük tanklarının temizlenmesi, kalıntıların boşaltılması, safra alınması ve safra boşaltılması ile ilgili işlemler

4.1 Bu kısım, Ek II gereklerine uygunluğun sağlanması için izlenmesi gereken tank temizliği, safra ve bulaşık (bulaşık) elleçlenmesi ile ilgili çalıştırma işlemlerini içerir.

4.2 Aşağıdaki paragraflar, zehirli sıvı maddelerin deniz çevresine zararlı etki yapmaksızın boşaltılmasını sağlayacak önlemlerin sırasını özetler ve esas bilgileri içerir.

4.3 Eğer tanktaki son yük geminin onaylanmış zehirli sıvı maddeler listesinde bulunuyorsa (cetvel 1'e bakınız) işlemleri saptar. Eğer bulunmuyorsa, Ek II hükümlerine göre özel tank temizliği, kalıntı boşaltımı, safra alınması ve safra boşaltılması işlemleri uygulanmaz.

4.4 Eğer tanktaki son yük yukarıda anılan listede bulunuyorsa, bu yükün kalıntısının boşaltımı, tank temizliği, tanka safra alınması ve boşaltılması işlemlerini saptamak için gerekli bilgileri edinmede aşağıdaki hususlar hesaba katılmalıdır:

4.4.1 *Maddenin Sınıfı*

Maddenin Sınıfı cetvel 1'den bulunuz.

4.4.2 *Tank pompalama sisteminin süzdürme verimi*

Bu kısmın içindekiler gemi ister yeni ister mevcut gemi olsun, geminin dizaynına bağlı olacak. (Akış şemalarına bakınız, pompalama/süzdürme gerekleri)

4.4.3 *Özel Alan içinde ya da dışındaki gemi*

Bu kısım bir Özel Alan kısım 1.3'de belirtildiği gibi içinde ya da dışında tank yıkamalarının denize boşaltılabilmesi konusundaki bilgileri içermelidir. Açıklığa kavuşturulması gereken çeşitli gerekler geminin dizaynına ve taşımacılığına bağlı olacaktır.

4.4.4 *Katılşan veya yüksek akışkanlı madde*

Maddenin özellikleri taşıma belgesinden elde edilmeli.

4.4.5 *Su ile karışabilirlik*

Maddenin bu özelliği cetvel 1'den elde edilmeli.

Not:Bu kısım yalnız mevcut gemiler ve yalnız B sınıfı maddeler için tamamlanmalıdır.

4.4.6 Diğer maddeleri içeren bulaşıklarla uygunluk

Bu kısım yük bulaşıklarının izin verilen ve izin verilmeyen karışımları hakkında bilgileri içermelidir.

4.4.7 Alım tesisine boşaltma

Bu kısım kalıntıların ön yıkanması ve bir alım tesisine boşaltılması istenen maddeleri tanıtmalıdır.

4.4.8 Denize boşaltma

Bu kısım kalıntı/su karışımlarının denize boşaltılmasına izin verilip verilmeyeceği belirlemek için dikkate alınacak faktörler hakkındaki bilgiyi içermelidir.

4.4.9 Temizlik maddelerinin ya da katkı maddelerinin kullanılması

Bu kısım temizlik maddelerinin çıkarılması (örneğin, tank temizliği için kullanılan dökme çözücüsü) ve tank yıkama suyunun katkı maddelerinin (örneğin, deterjanlar) kullanılması hakkında bilgileri içermelidir.

4.4.10 Tank temizliğinde havalandırma işlemlerinin kullanılması

Bu kısım havalandırma işlemlerinin kullanılmasının uygunluğunu araştırmak için cetvel 1'e başvuru yapılmalıdır.

4.5 Yukarıdaki bilgilerin ışığında izlenecek doğru çalıştırma işlemleri, bu kısımdaki başvuru bilgileri ve akış sonraları kullanımları tanıtılmalıdır. Kabul olunan işlemi belirterek yük kayıt defterine uygun girişler yapılmalıdır.

Bu kısım, standartlara dayalı, geminin yapısına ve pompa verimine bağlı işlemleri içermelidir. Bu kısımda atıf yapılan akış şemaları örnekleri ilave A'da verilmiştir ve yeni ve mevcut gemilere uygulanabilen kapsamlı gerekler birleştirilmiştir. Özel bir gemi için El Kitabı, özellikle yalnız gemiye uygulanabilen gerekleri içermelidir. El Kitabı aşağıdaki bilgi ve işlemleri içermelidir.

Cetvel 1: Taşınmasına izin verilecek zehirli sıvı maddelerin listesi.

Cetvel 2: Yük tankı hakkında bilgi

İlave A : Akış diyagramı

İlave B : Ön yıkama programları

İlave C : Havalandırma işlemi

İlave D : B sınıfı maddeleri için izin verilen kalıntı boşaltım hızının, talep edildiği şekilde tayini.

Yukarıdaki cetvellerin ve ilave edilecek hususların taslağı

Cetvel 1 - Taşınmasına izin verilen zehirli sıvı maddelerin listesi

Madde	Sınıf	Taşıma İçin Uygun Tanklar (tank grupları)	Erime Noktası °C	Akışkanlık 20 °C'den mPa.s'da			Havalandırma için uygunluk Evet/Hayır	Su ile karışabilirlik Evet/Hayır
				< 25	25-60	≥ 60		

Not: Erime noktası 0°C'den ya da 20°C'deki akışkanlığı 25 mPa.s'den büyük olan maddelerin erime noktası ve akışkanlığı ile ilgili yalnız dördüncü ve beşinci sütunların doldurulması gerekir. Birden fazla ticari Sınıfta taşıma yapılması ve bunların akışkanlıkları ya da erime noktalarının farklı olması halinde, daha düşük akışkanlığa veya erime noktalarına sahip olan diğer ticari Sınıfları kaydediniz ya da taşınacak her ticari Sınıf için değerleri koyunuz.

* Tank sayıları (tank grupları) geminin Elverişlilik Belgesinde belirtilmelidir.

Cetvel 2 - Yük tankı bilgileri

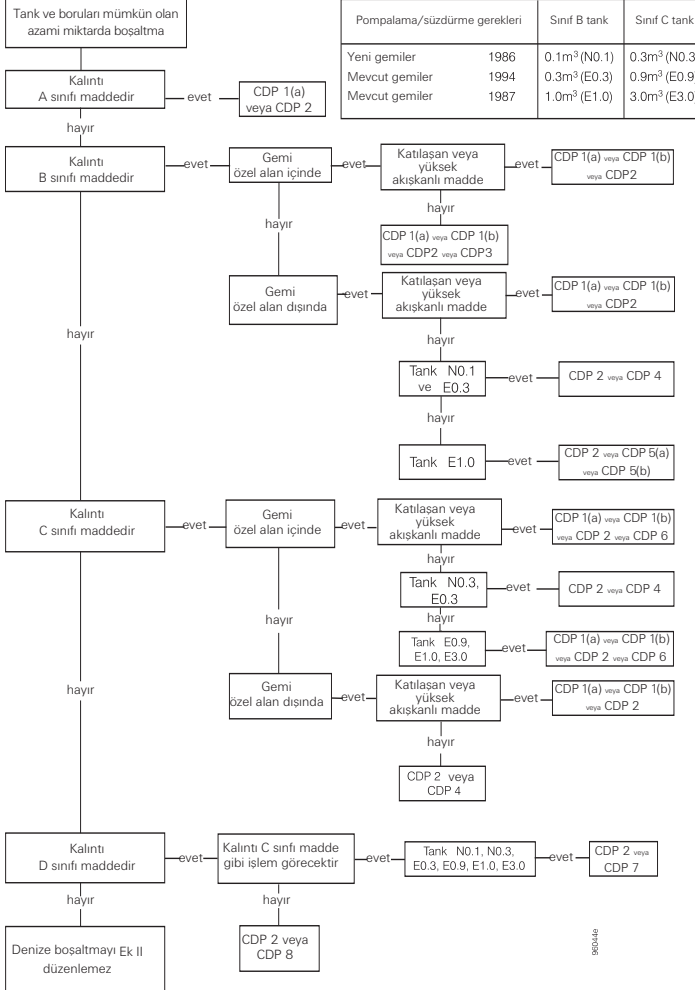
Tank no.	Kapasite (m ³)	Süzdürme Kapasitesi	Toplam kalıntı (m ³)	Kural 5A'ya göre onaylanmış süzdürme seviyesi

* Gemiler için sadece kural 5A(2)(b) ve 5A(4)(b) ye başvurulur.

İLAVE A

Akış Şeması - Yük tanklarının temizlenmesi ve A, B, C ve D sınıfı madde kalıntılarını içeren tank yıkama/safra artıklarının elden çıkarılması

EK II



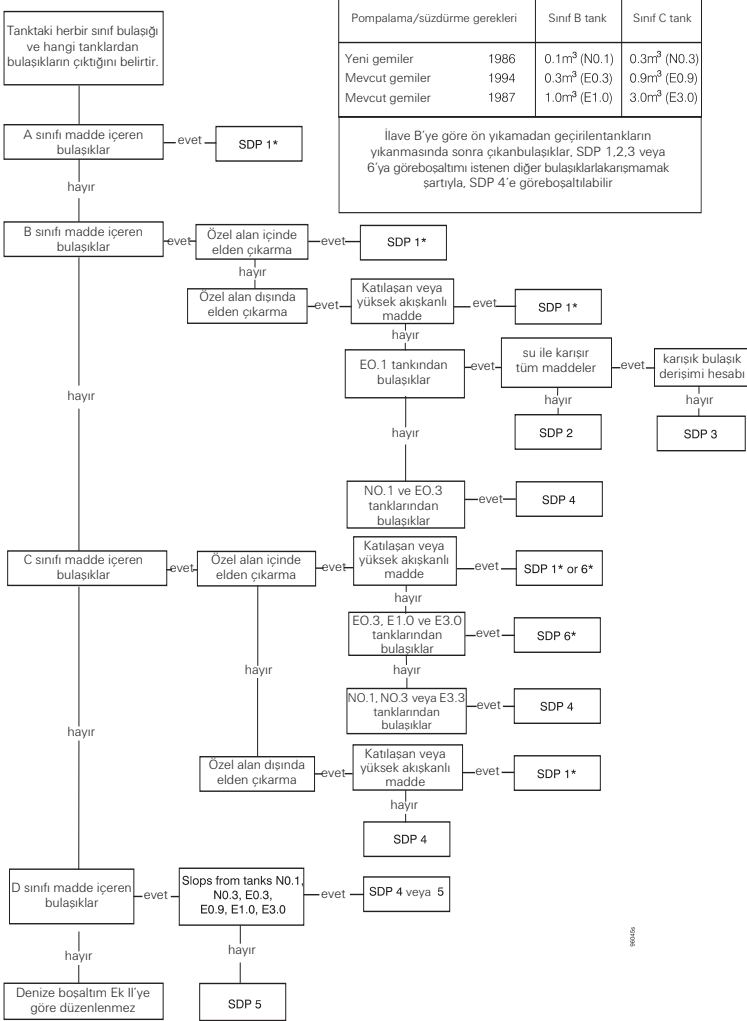
Not: Bu akış diyagramı yeni ve mevcut gemilere uygulanabilen ve kapsamlı gerekleri belirten bir akış diyagramıdır. Özel bir gemi için akış diyagramı yalnız bu gemiye uygulanabilen bölümleri içermelidir.

Temizleme ve elden çıkarma işlemleri (CDP)	İşlemler sırası									
	1(a)	1(b)	2	3	4	5(a)	5(b)	6	7	8
Zeyil B'ye göre ön yıkama yap ve artıkları alım tesisine boşalt	x	x								
Zeyil B'ye göre ön yıkama yap ve bölüm 10, kısım 10.5 veya 10.6'ya göre denize basmak üzere artıkları buluşık tankına naklet.						x	x			
Peşinden en az bir çevrimlik yıkama yap		x					x			
Zeyil C'ye göre havalandırma işlemlerini uygula.			x							
Artıklar gemide tutulabilir veya özel alan dışında denize basılabilir.				x						
Tahliye sıcaklığında <60 m Pa.s den düşük akışkanlı maddelerin artıkları gemide tutulabilir veya özel alan dışında denize basılabilir.								x		
Yük tanklarındaki kalıntıları, karışımındaki kalıntı değişimi %10 veya daha az olana kadar su ile sulandır.										x
Tanka safra al, veya ticari ihtiyaca göre tankı yıka.	x			x	x	x		x	x	
Ön yıkamadan başka, safra / artık / su karışımlarının boşaltımı için şartlar;										
> karadan 12 mil	x	x		x	x	x	x	x	x	x
> geminin sürati 7 mil	x	x		x	x	x	x	x	x	x
>25 metre su derinliği	x	x		x	x	x	x	x		
Sualtıdan boşaltma yapılacak.	x	x		x	x	x	x	x	x	
Tanka safra ilavesi		x					x			
Safraların boşaltımı için şartlar;										
> karadan 12 mil		x					x			
>25 metre su derinliği		x					x			
Diğer şekilde artık /su/ karışımları kıyıya boşaltılabilir. (N.B. ihtiyari MARPOL gereği değil.)	x	x		x	x	x	x	x	x	x
Sonradan tanka giren herhangi birsu kısıtlanmasız olarak denize basılabilir.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Not: Belirtilen CDP numarasının altındaki sütunun üstünden başla ve (x) işaretinin olduğu yerdeki her işlemi tamamla.

Tank yıkama suları veya bulaşıkları içeren yük tanklarından veya tahsis edilmiş bulaşık tanklarından A, B, C veya D Sınıfı madde içeren ön yıkama veya tank yıkama sularının atılması

EK II



Not: Bu akış diyagramını yeni ve mevcut gemilere uygulanabilen ve kapsamlı gerekleri belirten bir akış diyagramıdır. Özel bir gemi için akış diyagramı yalnız bu gemiye uygulanabilen bölümleri içermelidir.

Bulaşıkları elden çıkarma işlemleri (SDP)	İşlemler sırası					
	1	2	3	4	5	6
Bulaşıklar sahile basılmalı	x					
İlave D'ye göre karışabilir artık/su karışımının boşaltım oranını sapt.		x				
Bulunan saf ürün boşaltım oranını karışık bulaşık derişimine böl			x			
Elde edilen değer izin verilen boşaltma oranını verir		x	x			
Tahliye sıcaklığında 60 mPa.s den düşük akışkanlı maddelerin artıkları gemide tutulabilir veya özel alan dışında denize basılabilir.						x
Boşaltım hızına sınırlama koymaksızın %10 luk veya daha az bir çözelti elde etmek için bulaşıkları sulandır.					x	
Boşaltım hızının en yükseğine su altı çıkışı ile izin verilir				x		x
İlave boşaltma şartlar;						
- Gemi hızı en az 7 mil		x	x	x	x	x
- en yakın karadan 12 mil uzakta		x	x	x	x	x
- su derinliği en az 25 metre		x	x	x		x
- sualtından boşaltma yapılacak.		x	x	x		x

Not: Belirtilen CDP numarasının altındaki sütunun üstünden başla ve (x) işaretinin olduğu yerdeki her işlemi tamamla.

İLAVE B - Ön yıkama işlemleri

El kitabına konan bu ilave, Standartların zeyil B'sine dayalı ön yıkama işlemlerini içermelidir. Bu işlemler bir gemide bulunan tank yıkama tertibatının ve teçhizatının kullanılması için özel gerekleri ve aşağıdakileri içermelidir.

- kullanılacak yıkama makinelerinin yerleri;
- Bulaşıkları dışarı basma işlemi;
- Sıcak yıkama için gerekler;
- Yıkama makinesinin çevrim sayısı (veya süresi);
- Asgari çalıştırma basınçları.

İLAVE C - Havalandırma işlemleri

El kitabına konan bu ilave, Standartların zeyil C'sine dayalı havalandırma işlemlerini içermelidir. Bu işlemler bir gemide bulunan tank yıkama tertibatının ve teçhizatının kullanılması için özel gerekleri ve aşağıdakileri içermelidir.

- kullanılacak havalandırma yerleri;
- Fanların asgari akış veya hızı;
- Yük boru hatları, pompalar, süzgeçler vs.'yi havalandırma işlemleri;
- Tamamlandığında tankların kuruluşundan emin olmak için işlemler.

İLAVE D - D sınıf maddeler için izin verilen kalıntı boşaltma hızının tayini.

Yalnız kural 5A(2)(b)ye göre çalıştırılan gemilerden talep edilen El kitabına konmuş bu ilave, B sınıfı maddelerin izin verilen boşaltma oranının tayininde gemi mürettebatı için bir yöntem içermelidir. Bu yöntem standartların 10.5 ve 10.6 kısımlarına dayandırılmalıdır.

MARPOL 73/78 **EK III**
(düzeltilmeler dahil)

*Denizde Ambalajlı Halde
Taşınan Zararlı
Maddelerle Kirlenmenin
Önlenmesi
Kuralları*

MARPOL 73/78 EK III

(düzeltilmeler dahil)

Denizde Ambalajlı Halde Taşınan Zararlı Maddelerle Kirlenmenin Önlenmesi için Kurallar

Kural 1

Uygulama

- (1) Aksi açıkça belirtilmedikçe, bu Ek'in Kuralları, ambalajlı halde zararlı madde taşıyan tüm gemilere uygulanacaktır.
 - (1.1) Bu Ek'in amacı için, "zararlı madde" Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Maddeler Kodu'nda (IMDG Kodu) deniz kirleticileri olarak tanımlanan maddelerdir.
 - (1.2) Ambalajlı halde Zararlı maddeleri tanımlamak için Rehber bu Ek'in zeylinde verilmiştir.
 - (1.3) Bu Ek'in amaçları için, "ambalajlı hal" IMDG Kodunda zararlı maddeler için belirtilmiş ihtiva tarzlarında tanımlanmıştır.
- (2) Bu Ek'in hükümlerine uyularak yapılanın dışında zararlı maddelerin bu tarzda taşınması yasaktır.
- (3) Bu Ek'in hükümlerini desteklemek üzere her Sözleşme Tarafının Hükümeti deniz çevresinin zararlı maddelerle kirlenmesini önlemek veya en alt düzeye indirmek amacı ile paketleme, markalama ve etiketleme, belgeleme, istif, miktar sınırlaması, istisnalar hakkında ayrıntılı gerekleri yayınlayacak veya yayınlanmasını sağlayacaktır.

* Teşkilat tarafından A.716(7) kararı ile kabul edilen, Deniz Güvenlik Komitesi tarafından değiştirilmiş olabilir. IMDG Kad'a başvurunuz; bkz.IMO satışı IMO-200E ve IMO-210E

- (4) Bu Ek'in amaçları için içlerinde deniz çevresi için tehlikeli olabilecek bir kalıntı bulunmadığını sağlayacak gerekli bütün tedbirler alınmadıkça evvelce zararlı maddelerin taşınmasında kullanılmış olan boş paketler, zararlı maddeler gibi işleme tâbi olacaklardır.
- (5) Bu Ek'in gerekleri geminin malzeme ve teçhizatına tatbik edilmeyecektir.

Kural 2

Paketleme

İçlerinde bulunan maddenin özelliği göz önünde tutularak ambalajlar, deniz çevresine en az etki yapacak yeterlilikte olacaklardır.

Kural 3

Markalama ve Etiketleme

Zararlı madde içeren paketler maddenin teknik ismiyle bozulmayacak şekilde markalanacak, (sadece ticari isimler kullanılamayacak) ve, ayrıca içlerinde deniz kirleticisi bulunduğunu göstermek üzere belirgin bir etiket ile veya şablon ile yapılmış bir işaretle markalanacaktır. Mümkün olduğu takdirde, bu gibi tanımlamalar, örneğin, Birleşmiş Milletler numarası kullanılması gibi herhangi bir diğer usulle pekiştirilecektir.

Kural 4[†]

Evraklar

- (1) Zararlı maddelerin denizde yapılacak bütün taşınmaları ile ilgili evraklarda maddeler için isim kullanıldığı ahvalde, böyle maddelerin doğru teknik ismi yazılacak (sadece ticari isimler kullanılamayacak) ve madde "DENİZ KİRLETİCİSİ" harfleri ile ilaveten tanımlanacaktır.

* IMDG Kod'da sağlanan özel muafiyetlere başvurunuz; bkz. IMO yayın satışı IMO-200E ve IMO-210E

† Bu kuraldaki "evraklar" atfı kağıt evraklara yardımcı olan elektronik bilgi işleme ve elektronik veri aktarımının kullanılmasına mani değildir.

- (2) Gönderen tarafından verilen sevk evrakları, gönderilmesi istenilen malın gerektiği şekilde ambalajlandığını ve markalandığını ve etiketlendiğini veya yaftalandığını ve deniz çevresine verebileceği zararın en alt düzeye indirecek uygun durumda olduğunu gösteren bir belge ve beyan yazısı içerecektir.
- (3) Zararlı madde taşıyan her gemi mevcut zararlı maddeleri ve buldukları yeri bildiren özel bir liste veya manifesto bulunduracaktır. Gemide mevcut zararlı maddelerin yerini gösteren ayrıntılı bir istif planı bu özel liste veya manifesto yerine kullanılabilir. Bu tür evrakların suretleri zararlı maddeler gemiden boşaltılıncaya kadar, gemi armatörü veya temsilcisi tarafından ayrıca karada saklanacaktır. Bu evrakların birer sureti Liman otoritesi tarafından tayin edilen kişi veya kurum için ayrılmadan önce hazır bulundurulacaktır.

Bkz. İZAHAT 1.0

- (4) Yürürlükte bulunan düzeltilmiş Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi 1974, hükümlerine göre tehlikeli maddelerin taşınması için gemide lüzumlu özel liste veya manifesto veya ayrıntılı istif planı var ise bu kuralın gereği istenen evraklar tehlikeli yükler için istenenlerle birleştirilebilir. Belgelerin birleştirildiği ahvalde, bu Ek'in kapsadığı tehlikeli yüklerle diğer zararlı maddeler arasında açık bir ayırım yapılacaktır.

Kural 5

İstif

Geminin ve içindeki insanların güvenliğini bozmadan deniz çevresine gelebilecek tehlikeleri asgariye indirebilmek için zararlı maddeler iyi bir şekilde istif edilecektir.

Kural 6

Miktar Sınırlandırılması

Sağlam bilimsel ve teknik sebeplerle, muayyen zararlı maddelerin taşınması yasaklanabilir veya bunların herhangi bir gemide taşınabilecek olan miktarları sınırlandırılabilir. Miktar sınırlandırması yapılırken maddenin tabiatı ve ambalajı kadar geminin büyüklüğü, yapısı ve teçhizatı da önemle dikkate alınacaktır.

Kural 7

İstisnalar

- (1) Ambalajlı halde taşınan zararlı maddelerin, gemi güvenliğinin sağlanması veya denizde can kurtarılması amaçları hariç denize atılmaları yasaklanacaktır.
- (2) Bu sözleşmenin hükümlerine bağlı kalmak koşulu ile, zararlı maddelerin, fiziki, kimyevi ve biyolojik özellikleri göz önünde tutularak, geminin ve içinde bulunan kimselerin güvenliğine bir zarar gelmeksizin gemiden dışarı yıkama sularının akmasını kontrol etmek için uygun tedbirler alınacaktır.

Kural 8

Çalışma Şartları üzerinde Liman Devleti Kontrolü*

- (1) Bir gemi bir diğer Taraf limanında bulunduğu sırada Kaptan veya mürettebatın gemideki zararlı maddelerle kirliliğin önlenmesi hakkın da temel usullere aşına olmadığına inandıracak açık deliller bulunduğu ahvalde, bu Tarafın yetkili kıldığı memurlar tarafından bu Ek'in işletme gerekleri bakımından denetime tâbidir.
- (2) Bu kuralın (1)'inci paragrafında verilen hallerde, Taraf ülke; geminin bu Ek'in gereklerini sağlayacak duruma getirilinceye kadar seyretme çıkmasını engellemeye yönelik tedbirleri alacaktır.
- (3) Bu Sözleşmenin 5'inci maddesinde tarif edildiği üzere Liman Devleti ile ilgili usuller bu kurala da uygulanacaktır.
- (4) Bu kuraldaki hiçbir ifade, bir Tarafın mevcut Sözleşmede özellikle çalışma şartlarının kontrolünün yürütülmesi için sağlanan hak ve yükümlülüklerinin sınırlandırılması anlamında yorumlanmayacaktır.

* Teşkilat tarafından karar A.787(19) ve değişiklik A.882(21) ile kabul edilen liman Devleti kontrolü için usullere bakınız; bak. IMO yayın satışı IMO -650E.

Ek III Zeyilleri

Paketli halde zararlı maddelerin tanımlanması için Rehber

Bu Ek'in amaçları için, aşağıdaki ölçütlerden herhangi biri ile tanımlanmış olan maddeler zararlı maddelerdir.

- Kayda değer bir mertebeye kadar biyolojik olarak biriktirilebilen ve sudaki hayata ya da insan sağlığına zarar oluşturan (Zehirlilik Derecesi sütun A'da "+"); veya
- sudaki organizmalara ya da insan sağlığına riskle beraber bir hafta ya da daha az süreli kısa bir tutulma biyolojik olarak biriktirilebilen (Zehirlilik Derecesi sütun A'da "Z"); veya
- Sudaki hayat için çok zehirli olan; LC₅₀/96 saat[†] 1 ppm 'den az olarak belirtilen (Zehirlilik Derecesi sütun B'de "4")

* Deniz Kirleticilerinin Bilimsel Yönü (GESAMP) üzerine IMO/FAO/UNESCO/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP Uzmanları Ortak Grubu tarafından hazırlanan, Teşkilat tarafından tüm IMO Üye Ülkelere BLG tamimi olarak yıllık gönderilen Zararlı Yönlere Bileşik Listesi'ne başvurun.

† Maddenin derişimi belli bir süre içinde (genelde 96 saat) maruz bırakılan test organizmalarının %50'sini öldürecektir. Ayrıca "96 h LC₅₀" olarak başvurun. LC50 sık sık her litrede miligram (mg/l) veya milyonda bir kısım (ppm) olarak belirtilir.

Ek III'ün Birleştirilmiş İzahatları

Kural. 4(3) 1.0 Kısmi dahi olsa herhangi bir yűkleme veya boşaltma işleminin yapıldığı bir duraklamada, gemiye alınan zararlı maddelerin listesi, gemideki konumları veya ayrıntılı yűkleme planının gűsteren listesi, ayrılmadan önce Liman Devleti makamı tarafından atanan kiři veya kuruma hazır bulundurulacaktır.

MARPOL 73/78 EK IV

*Gemilerden Çıkan Pis sular ile
Kirlenmenin Önlenmesi İçin
Kurallar*

MARPOL 73/78 EK IV*

Gemilerden Çıkan Pis sular ile Kirlenmenin Önlenmesi İçin Kurallar

Kural 1

Tanımlamalar

Bu Ek'in maksatları için:

- (1) *Yeni gemi:*
 - (a) Bu Ek'in yürürlüğe girdiği tarihte veya bu tarihten sonra inşa mukavelesi yapılan veya inşa mukavelesi bulunmadığı hallerde omurgası kızağa konulmuş olan veya inşa durumu benzer bir safhada olan; veya
 - (b) Teslim tarihi bu Ek'in yürürlüğe girişinden üç sene veya daha fazla sonra olan bir gemi demektir.
- (2) *Mevcut gemi* : Yeni olmayan bir gemi demektir.
- (3) *Pis su*
 - (a) Her çeşit tuvalet, ürial ve hela frengisinden gelen;
 - (b) Tıbbi yerlerde (eczane, revir v.s.) bulunan leğen, küvet ve frengilerden gelen;
 - (c) İçinde canlı hayvan bulunan mahallerden gelen; veya
 - (d) Yukarıda belirlenen atıklarla karışan diğer atık sular, demektir
- (4) *Tutma tankı*, Pis suların toplanması ve depolanmasında kullanılan tank anlamına gelir.
- (5) *En yakın kara* deyimi: "En yakın karadan" deyimi, uluslararası hukuka göre ilgili ülkenin karasularının başladığı taban çizgisinden demektir, ancak bir istisna olarak işbu Sözleşme maksatları için Avustralya'nın Kuzey Doğu açıklarında

* Birleştirilmiş Baskı 2002'nin yayın tarihinde, Ek IV yürürlüğe giriş şartlarını karşılamamıştı. Bu Ek Teşkilatın Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından gözden geçirildi. Gözden geçirilmiş metin ve MEPC.88(44) karar bu yayının İlave Bilgiler'ine dahil edildi.

açıklarında "en yakın karadan" deyimini Avustralya kıyılarında aşağıda koordinatları verilen noktalardan çizilen çizgiden anlamına gelir.

Enlemi 11°00' G, Boylamı 142°08' D,noktasından
Enlemi 10°35' G, Boylamı 141°55' D,noktasına,
Oradan enlemi 10°00' G, boylamı 142°00' D,noktasına,
Oradan enlemi 09°10' G, boylamı 143°52' D,noktasına,
Oradan enlemi 09°00' G, boylamı 144°30' D,noktasına,
Oradan enlemi 13°00' G, boylamı 144°00' D,noktasına,
Oradan enlemi 15°00' G, boylamı 146°00' D,noktasına,
Oradan enlemi 18°00' G, boylamı 147°00' D,noktasına,
Oradan enlemi 21°00' G, boylamı 153°00' D,noktasına,
Oradan Avustralya kıyısında enlemi
24°42' G, boylamı 153°15' D, noktasına.

Kural 2

Uygulama

Bu Ek'in hükümleri aşağıdakilere uygulanacaktır:

- (a) (i) 200 ve daha büyük gros tonluk yeni gemiler;
(ii) 200 gros tondan daha küçük olup da 10 kişiden fazla insan taşımaya için belgeli olan yeni gemiler;
(iii) Ölçülü bir gros tonajı olmadığı halde 10 kişiden fazla insan taşımaya için belgeli olan yeni gemiler; ve
- (b) (i) Bu Ek'in yürürlüğe girişinden 10 yıl sonra, 200 veya daha yukarı gros tonluk mevcut gemiler;
(ii) Bu Ek'in yürürlüğe girişinden 10 yıl sonra, 200 gros tondan küçük olup da 10 kişiden fazla insan taşımaya için belgeli olan mevcut gemiler; ve
(iii) Bu Ek'in yürürlüğe girişinden 10 yıl sonra ölçülü bir gros tonajı olmadığı halde 10 kişiden fazla insan taşımaya için belgeli olan mevcut gemiler.

Kural 3

Sörveyler

- (1) Bu Ek'in hükümlerine tâbi olması istenilen ve diğer sözleşme taraflarının yasama yetkisi altında bulunan liman ve kıyı açığı terminallere sefer yapan her gemi aşağıda belirlenen sörveylere tâbi tutulacaktır.
 - (a) Gemi hizmete sokulmadan önce veya bu Ek'in Kural 11'ine göre istenen Belgenin ilk defa verilmesinden önce aşağıdakileri yapıldığını saptayacak bir ilk sörvey:

- (i) Gemide pis suları ıslah tesisleri mevcut ise bu tesisler Teşkilatın geliştirdiği test metotları ve standartlarına dayanan çalışma gereklerine uygun olacaktır;*
- (ii) Gemide pis suların parçalanması ve dezenfeksiyonu için bir sistem mevcut olduğu takdirde böyle bir sistem idarece onaylanmış bir sistem olacaktır;
- (iii) Gemide bir tutma tankı mevcut olduğu takdirde bu tank, geminin çalışma alanı, çalışan insan sayısı ve diğer ilgili faktörler göz önünde tutularak İdare tarafından bütün pis suları tutmaya yeterli görülecektir. Tutma tankındaki sıvı miktarının gözle dışardan görülebilmesi için bir düzenek bulunacaktır; ve
- (iv) Pis suların bir alıcı tesise basılabilmemesini sağlamak üzere gemiden dışarı doğru uzanan bir boru donanımı ve donanımın üstünde de bu Ek'in 11'inci Kuralı gereğince yapılan bir standart sahil bağlantısı mevcut olacaktır. Bu söz ve yede, geminin teçhizat, donanım, tertibat ve malzeme bakımlarından bu Ek'in gereklerine uyduğu görülecektir.
- (b) İdare tarafından saptanacak ve fakat 5 seneyi geçmeyecek fâsılalarla geminin teçhizat, donanım, tertibat ve malzeme bakımlarından bu Ek'in uygulanabilir gereklerine uygun olduğunu görecektir şekilde yapılacak olan periyodik söz ve yeler. Bununla beraber, bu Ek'in 7(2) veya (4) Kuralında belirlenen şekilde Uluslararası Pis Sularla Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Belgesinin(1973) süresinin uzatılması halinde periyodik söz ve yeler arasındaki zaman süresi de bununla orantılı olarak uzatılabilir.
- (2) Bu kuralın (1)inci paragrafı hükümlerine tâbi olmayan gemiler için İdare bu Ek'in ilgili hükümlerine uyulmasını sağlamak maksadı ile gereken tedbirleri alacaktır.
- (3) Bu Ek'in hükümlerinin yerine getirilmesi ile ilgili gemilerin söz ve yeleri İdarenin memurları tarafından yapılacaktır. Bununla beraber, İdare bu söz ve yeleri bu amaçla tayin ettiği söz ve yeyörlere ya da kendisince tanınmış kuruluşlara yaptırabilir. Her halükarda, ilgili İdare söz ve yelerin kifayetine ve etkinliğini tamamen garanti eder.

* Teşkilatın Deniz Çevresini Koruma tarafından MEPC.2(VI) kararı ile kabul edilen pis suları ıslah tesisleri yeterlilik testleri için rehberler ve cari uluslararası standartlar hakkında Taviiyelerle başvurun.

- (4) Bu kural hükmüne göre bir geminin herhangi sörveyi tamamlandıktan sonra gemide idarenin tasvibi olmaksızın sörveyin kapsadığı yapıda, teçhizatta, sistemlerde, donanımlarda, tertibatlarda yahut malzemede değişiklik yapılmayacak; ancak bu türlü teçhizat ve donanımın yenisi ile değiştirilmesi bir istisna teşkil eder.

Kural 4

Belge Verilmesi

- (1) Diğer Sözleşme Taraflarının yasama yetkisinde bulunan limanlara veya kıyı açığı terminallere sefer yapan her gemiye bu Ek'in (3)üncü kuralı gereğince sörveyi yapıldıktan sonra bir Uluslararası Pis sularla Kirlenmenin Önlenmesi Belgesi(1973) verilecektir.
- (2) Böyle bir Belge ya İdare tarafından ya da İdarenin yetkili kıldığı kişi veya kuruluş tarafından tanzim veya tasdik edilecektir. Her halükarda İdare belgenin tüm sorumluluğunu yükleneyecektir.

Kural 5

Diğer Bir Hükümet Tarafından Belge Verilmesi

- (1) Sözleşmeye Taraf bir Hükümet, İdarenin talebi üzerine bir gemiyi sörveye tâbi tutabilir, bu Ek hükümlerinin yerine getirildiği kanısına vardığında bu gemiye bu Ek gereğince, bir Uluslararası Pis sularla Kirliliğin Önlenmesi Belgesi (1973) verebilecektir.
- (2) Bu Belgenin ve sörvey raporunun birer sureti , mümkün olduğu kadar çabuk talep eden İdareye intikal ettirilecektir.
- (3) Bu tarzda tanzim edilen bir belge üzerinde İdarenin talebi üzerine tanzim edildiğini açıklayan bir beyan bulunacak ve belge bu Ek'in 4'üncü kuralı gereğince verilen Belge gücünde olacak ve tanınacaktır.
- (4) Taraf olmayan bir Devletin bayrağını taşıma hakkına sahip olan bir gemiye Uluslararası Pis sularla Kirliliğin Önlenmesi Belgesi (1973) verilmeyecektir.

Kural 6

Belgenin Şekli

Uluslararası Pis Sularla Kirliliğin Önlenmesi Belgesi (1973) bu Ek'in zeylinde verilen modele uygun olarak tanzim eden ülkenin dilinde yazılacaktır.

Kullanılan dil ne İngilizce nede Fransızca ise, metin bu dillerden birine yapılmış tercümeyi içerecektir.

Kural 7

Belgenin Süresi

- (1) Bu kuralın(2), (3) ve (4)üncü paragraflarında açıklanan durumlar dışında, İdarece belirlenecek ve tanzim tarihinden sonra 5 yılı geçmeyecek olan bir süre için Uluslararası Pis sularla Kirliliğin Önlenmesi Belgesi (1973) verilecektir.
- (2) Belge süresinin sona erdiği tarihte gemi bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu bir Sözleşme Tarafı yasal yetkisi altındaki bir liman veya kıyı açığı bir terminalde bulunmadığı takdirde Belge süresi İdare tarafından uzatılabilecektir, fakat bu uzatma, geminin sadece bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu ülkeye veya sörveye tâbi olacağı bir limana gitmesini sağlama maksadı ile ve böyle bir hareketin uygun ve makul olduğu hallerde verilecektir.
- (3) Bu şekilde hiçbir Belgenin süresi beş aydan fazla uzatılmayacaktır ve böyle bir mühlet verilen bir gemi sancığını taşıma hakkına sahip olduğu Devlet ülkesine veya sörvey yapılacağı limana vardığında, süresinin uzatılmış olmasına dayanarak bu limandan veya Devlet ülkesinden yeni bir Belge almadan ayrılma hakkına sahip olmayacaktır.
- (4) Bu kuralın (2)nci paragraf, hükümlerine uyularak uzatılmamış olan bir Belge süresi İdare tarafından belgenin üzerinde yazan bitiş gününden bir ay sonrasına kadar bir mühlet için uzatılabilir
- (5) Geminin teçhizat, donanım, tertibat, veya malzemesinin yenileri ile değiştirilmesi keyfiyeti hariç; İdarenin onayı alınmadan bunlarda önemli bir değişiklik yapılırsa Belge geçerli olmayacaktır.
- (6) Bu kuralın (7) sayılı paragrafı hükümleri hariç, bir Belge geminin başka bir Devlet bayrağına geçmesi halinde geçerli olmayacaktır.
- (7) Bir geminin başka bir Taraf bayrağına geçmesi durumunda, ya daha önce Belge süresinin dolmaması koşulu ile 5 ayı geçmeyen bir süre için veya İdare yeni bir Belge verene kadar, bu iki halden kısa olanına eşit bir süre Belge geçerli olacaktır. Değişiklik yapıldıktan sonra, mümkün olduğu kadar çabuk, geminin değişimden önce bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Tarafın Hükümeti, değişimden önce gemide bulunan Belgenin bir suretini ve elde mevcut ise, buna ait sörvey raporunu bir suretiyle beraber İdareye gönderecektir.

Kural 8

Pis suların Boşaltımı

- (1) Bu Ek'in 9'uncu kuralı hükümlerine tâbi olmak koşulu ile pis suların denize boşaltımı aşağıdakiler haricinde yasaklanmıştır:
 - (a) Geminin Kural 3(1)(a)ya uygun olarak İdarece onaylanan bir sistem kullanarak, toplama tankından boşaltılan pis suların birden değil de; geminin 4 deniz milinden daha az olmayan bir hızla rotasında seyrettiğini ve birim zamanda boşaltım oranının Teşkilat tarafından geliştirilen standartları esas alarak İdare tarafından onaylanan miktarda olması koşulu ile, parçalanmış ve dezenfekte edilmiş pis sular en yakın kıyıdan 4 milden daha açık bir yerde, veya parçalanmamış veya dezenfekte edilmemiş olan pis sular 12 deniz milinden daha uzak bir yerde boşaltması; veya
 - (b) Bu Ek'in 3(1)(a)(i) kuralında söz konusu edilen gereklere uygun olduğu İdarece tasdik olunan bir pis su islah tesisinin gemide faaliyette bulunmakta olması, ve
 - (i) Bu tesisin test sonuçlarının gemide mevcut Uluslararası Pis sularla Kirliliğin Önlenmesi Belgesine (1973) işlenmiş olması;
 - (ii) ilaveten, boşaltılan atık sıvının etraftaki deniz suyunda gözle görülür yüzer katılar, veya renk değişikliği meydana getirmemesi; veya
 - (c) Geminin yasama yetkisi altında bulunduğu Devletin sularda pis suların basılması için koyduğu şartların daha ehven olduğu hallerde boşaltım yapması.
- (2) Pis sular daha ayrı boşaltım gereklerine sahip atıklar veya atık su ile karışık olduğu zaman bu sulara daha zorlu gerekler uygulanacaktır.

Kural 9

İstisnalar

Bu Ek'in (8)inci kuralı aşağıdakilere uygulanmayacaktır:

- (a) geminin güvenliğini sağlamak ve denizde can kurtarmak amacıyla pis suların denize boşaltımı; veya
- (b) hasar vaki olduktan veya boşalma olayı fark edildikten sonra boşaltmayı önlemek veya aşgariye indirmek için gerekli bütün makul tedbirlerin alınması şartı ile geminin yahut teçhizatının hasarı neticesinde petrol yahut petrollü karışımların denize boşalması:

Kural 10

Alım tesisleri

- (1) Her Sözleşme Tarafının Hükümeti, liman ve terminallerinde gemileri lüzumsuz yere geciktirmeden pis suları almak maksadı ile liman ve terminallerde yeterli alım tesisleri bulundurmakla yükümlüdür.
- (2) Bu kural gereğince bulundurulacak olan alım tesislerinin yetersiz olduklarına dair bütün iddiaları tüm Taraf Hükümetler, ilgili imzacı Hükümetlere tamim edilmek üzere Teşkilata bildirecektir.

Kural 11

Standart Boşaltım Bağlantıları

Alım tesislerindeki boruların gemilerin boşaltım borularına bağlanmasını sağlamak üzere, her iki hat, aşağıdaki çizelgeye göre standart boşaltma bağlantıları ile donatılacaktır.

Boşaltma bağlantıları için yakaların (flenç) standart ölçüleri

<i>Tamım</i>	<i>Boyutlar</i>
Dış çap	210 mm
İç çap	Borunun dış çapına uygun olarak
Cıvata daire çapı	170 mm
Yakalardaki delikler	18 mm. çapında dört delik yukarıda çapı yazılı cıvata dairesi üzerine eşit aralıklarla konulacak, flenç yüzüne delinecek delik genişliği 18 mm. olacak.
Yaka kalınlığı	16 mm
Cıvatalar ve somunlar : adedi ve çapı	Her biri 16 mm. çapında ve uygun uzunlukta 4 adet
Yaka iç çapı en çok 100 mm. olan boruları içine alabilecek şekilde dizayn edilecek ve çelikveya muadili bir malzemedен yüzü düz olarak yapılacaktır. Bu flenç, uygun bir conta ile 6kg/cm ² 'ye çalışma basıncına dayanıklı olacaktır.	

5 metre veya daha az kalıp derinliğinde olan gemiler için boşaltım bağlantısının iç çapı 38 mm. olabilir.

Ek IV Zeyilleri

Pis Su Belgesi Şekli

ULUSLARARASI PİS SULARLA KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİ BELGESİ (1973)

1973, Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi hakkında Uluslararası Sözleşme hükümlerine göre:

.....
(ülkenin tam ismi)

Hükümetin yetkisi altında
..... tarafından verilmiştir.

(Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi
Uluslararası Sözleşmesi, (1973), Hükümlerine göre
yetki verilen uzman kişi veya Teşkilatın tam kimliği)

Geminin adı	Tanınma numarası veya harfleri	Sicil limanı	Gros tonajı	Geminin taşınması onaylanan kişi sayısı

Yeni/mevcut gemi*

İnşa mukavelesi tarihi

Omurganın kızağa konduğu veya geminin

Buna benzer bir inşa aşamasında olduğu tarih

Teslim tarihi

* Uygun şekilde silin

BU BELGE

(1) Gemide Sözleşmenin Ek IV'ün 3(1)(a)(i)den (iv)e kadar olan Kuralları gereğince aşağıda gösterildiği gibi pis su ıslah tesisi/parçalama tesisi/toplama tankı* ve boşaltım boru donanımı bulunduğunu:

- (a) Pis su ıslah tesisinin özellikleri:
Pis su ıslah tesisinin tipi
İmalatçının ismi
Pis su ıslah tesisinin aşağıda yazılı sıvı atıkları standartlarına uygun olduğu idarece tasdik edilir.†
- * (b) Parçalayıcının özellikleri:
Parçalayıcının tipi
İmalatçının ismi
Dezenfekte edildikten sonra pis suların standardı
- * (c) Tutma tankı teçhizatının özellikleri:
Tutma tankı toplam kapasitesim³
Bulunduğu yer:
- (d) Pis suların alım tesisine boşaltılması için Standart sahil bağlantısı ile donatılmış bir boru devresi.

(2) Pis su ile kirlenmenin önlenmesi bakımından bu geminin Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, (1973), Ek IV 3'üncü Kuralına uygun olarak sörveyinin yapıldığını ve sörvey neticesinde geminin teçhizatının ve durumunun her hususta yeterli ve geminin Sözleşmenin Ek IV'ün uygulanabilir gereklerine uyduğunu tasdik eder.

Bu belge tarihine kadar geçerlidir.
..... de verilmiştir.

(Belgenin verildiği yer)

.....
(verilme tarihi) (Belgeyi veren Yetkili memurun imzası)
(Belgeyi veren Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

Sözleşmenin Ek IV'ün 7(2) ve (4)üncü Kuralı hükümlerine göre bu belgenin geçerliliği tarihine kadar uzatılmıştır.

İmza
(Tam yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih
(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

* Uygun şekilde silin.

† Parametreler birleştirilecek.

MARPOL 73/78 Ek V

(Düzeltilmeler dahil)

*Gemi Çöpleri ile Kirlenmenin
Önlenmesi için Kurallar*

MARPOL 73/78 EK V

(Düzeltilmeler dahil)

Gemi Çöpleri ile Kirilenmenin Önlenmesi için Kurallar

Kural 1

Tanımlamalar

Bu Ek maksatları için:

- (1) *Çöp*, geminin olağan çalışması sırasında üretilen ve bu Sözleşmenin diğer Eklerinde tanımlanan veya listesi verilenlerin dışında devamlı veya fâsıllı olarak elden çıkarılması icap eden, taze balık ve parçaları hariç her çeşit yiyecek, gemi içi ve işletme artıkları demektir.
- (5) *En yakın kara* deyimi: "En yakın karadan" deyimi, uluslararası hukuka göre ilgili ülkenin karasularının başladığı taban çizgisinden demektir, ancak bir istisna olarak işbu Sözleşme maksatları için Avustralya'nın Kuzey Doğu açıklarında "en yakın karadan" deyimi Avustralya kıyıların da aşağıda koordinatları verilen noktalardan çizilen çizgiden anlamına gelir.

Enlemi 11°00' G, Boylamı 142°08' D, noktasından

Enlemi 10°35' G, Boylamı 141°55' D, noktasına,

Oradan enlemi 10°00' G, boylamı 142°00' D, noktasına,

Oradan enlemi 09°10' G, boylamı 143°52' D, noktasına,

Oradan enlemi 09°00' G, boylamı 144°30' D, noktasına,

Oradan enlemi 10°41' G, boylamı 145°00' D, noktasına,

Oradan enlemi 13°00' G, boylamı 145°00' D, noktasına,

Oradan enlemi 15°00' G, boylamı 146°00' D, noktasına,

Oradan enlemi 17°30' G, boylamı 147°00' D, noktasına,

Oradan enlemi 21°00' G, boylamı 152°55' D, noktasına,

Oradan enlemi 24°30' G, boylamı 154°00' D, noktasına,

Oradan Avustralya kıyısında enlemi 24° 42' G, boylamı

153°15' D, noktasına.

- (3) *Özel Alan*, oşinografik ve ekolojik şartların belirli teknik sebepleri ve trafiğin özel karakterleri bakımından denizin çöp ile kirlenmesini önleme için özel zaruri yöntemler benimsenmesini gerektiren bir deniz alanı demektir. Özel alanlar bu Ek'in 5'inci kuralında liste halinde belirtilenleri de içerecektir.

Kural 2

Uygulama

(1) Aksine kesin hüküm bulunmadıkça bu Ek hükümleri bütün gemilere uygulanacaktır.

Kural 3

Özel Alanlar Dışında Çöpün Elden Çıkarılması

- (1) Bu Ek'in 4, 5 ve 6'ncı maddeleri hükümlerine bağlı kalmak koşulu ile:
- Sentetik halatlar, sentetik balık ağları, plastik çöp çuvalları dahil ve fakat bunlarla sınırlı olmamak üzere bütün plastik maddelerin denize atılması yasaktır.
 - Aşağıda yazılı malzeme en yakın karadan uygulanabilir olduğu kadar uzakta denize atılacak ve fakat en yakın karaya mesafe aşağıdakilerden daha az ise denize atma yasaklanacaktır.
 - yüzebilecek olan istif gereçleri, kaplamalar ve ambalaj malzemesi için 25 deniz mili;
 - gıda artıkları ve kağıt eşyaları paçavralar, cam, metal, şişeler, çanak çömlek ve benzeri çöpleri içeren bütün diğer çöpler;
 - Bu Kuralın (b)(ii) ögütücü alt paragrafında belirlenen çöplerin bir parçalayıcı veya ögütücü cihazdan geçirilmesi ve en yakın kıyıdan 3 deniz milinden daha az mesafede olmamak şartı ile denize atılmasına müsaade edilebilir. Bu gibi ezilmiş veya ögütülmüş çöplerin gözleri 25 mm.den daha geniş olmayan bir süzgeçten geçebilecek kadar küçük parçalara bölünmüş olmaları şarttır.
- (2) Çöpün bir başka elden çıkarma ve boşaltım gerekleri olan madde ile karışmış olması halinde daha sıkı gerekler uygulanacaktır.

Kural 4

Çöpün Elden Çıkarılması İçin Özel Gereker

- (1) Bu Kuralın (2)nci paragrafı hükümlerine bağlı kalmak koşulu ile, bu Ek'in hükümlerine tâbi olan hiçbir maddenin, deniz dibi maden yataklarının araştırılması ve bunlardan yararlanılması ve bunlara bağlı açık deniz faaliyetleri ile meşgul olan sabit veya yüzer platformlardan ve platformlara yanaşmış vaziyette olan ve bunların 500 metre mesafesi içinde bulunan bütün diğer gemilerden denize atılması yasaktır.

- (2) Bu gibi sabit ve yüzer platformların karadan 12 deniz milinden daha uzak mesafede olmaları ve yiyecek artıklarının bir parçalayıcı veya öğütücü cihazdan geçirilmesi şartı ile bu platformlardan ve bunlara bağlı olan veya bunlardan 500 metreden daha az mesafede bulunan bütün diğer gemilerden denize atılmalarına müsaade edilebilir. Bu suretle parçalanmış veya öğütülmüş olan yiyecek artıklarının gözleri 25 mm.den daha büyük olmayan bir süzgeçten geçebilmeleri şarttır.

Kural 5

Özel Alanlar İçinde Çöplerin Elden Çıkarılması

- (1) Bu Ek'in maksatları için özel alanlar aşağıda belirtildiği gibi Akdeniz alanı, Baltık Denizi alanı, Karadeniz alanı, Kızıldeniz alanı ve "Körfezler" alanı, Kuzey Denizi alanı, Antarktik alanı ve Geniş Karayip Denizidir.
- (a) *Akdeniz alanı*, içinde bulunan körfezler ve denizler dahil, Akdeniz'le Karadeniz arasında 41° Kuzey enlemi ve 005° 36' Batı boylamında Cebelitarık Boğazı ile sınırlanan alan anlamına gelir.
- (b) *Baltık Denizi alanı*, Bothnia ve Finlandiya Körfezleri dahil olmak üzere Baltık Denizi girişi ile Skagerrak'da bulunan Skaw'dan geçen 57° 44.8' Kuzey enlemi ile sınırlı alan anlamına gelir.
- (c) *Karadeniz alanı*, 41° Kuzey enlemi Akdeniz'le Karadeniz arasındaki Karadeniz alanı anlamına gelir.
- (d) *Kızıldeniz alanı*, Süveyş ve Akabe körfezleri dahil güneyde Ras si Ane (12° 28.5' K, 43° 19.6' D.) ile Hüsn Murad (12° 40.4' K, ve 43° 30.2' D.) arasındaki kerte hattı ile sınırlı bölge anlamına gelir.
- (e) *Körfez alanı*, (Kuzey, Doğu noktasında bulunan Ras Al Hadd (22° 30' K, 059° 48' D) ile Ras Al Fasteh (25° 04' K, 61° 25' D.) arasındaki kerte hattının Kuzey Batısında kalan alan anlamına gelir.
- (f) *Kuzey Denizi*, aşağıdaki sınırlar içinde kalan deniz ve bölgeler anlamına gelir.
- (i) Kuzey Denizi 62° K.'nin Güneyi ve 4° B.'nin doğusu,
- (ii) Skagerrak, Skaw'ın doğusunu belirten sınırın güneyi ve 57° 44.8' K'e kadar; ve
- (iii) İngiliz Kanalı ve 5° B'nin doğusu ve 48° 30' K'nin kuzeyi.

- (g) *Antarktik alanı* 60° G. enleminin güneyindeki deniz alanı anlamına gelir.
- (h) *Geniş Karayip Bölgesi*, Geniş Karayip Bölgesi Deniz Çevresinin Korunması ve Geliştirilmesi Sözleşmesi (Cartagena de Indias, 1983) paragraf 1'in madde 2'sinde tanımlandığı gibi, Meksika Körfezi deniz ve körfezlerini içeren ve 30° K enlemi ve Florida'dan 77° 30' B boylamına kadar, oradan 20° N enleminin kesimine kadar kerte hattı ve 59° B boylamına, oradan 7° 20' N enleminin kesimine kadar kerte hattı ve 50° B boylamına, oradan Fransız Guyanası'nın doğu sınırına kadar güneye doğru çizilen kerte hattı sınırları içinde kalan Atlantik Okyanusu kısmı anlamına gelir.
- (2) Bu Ek'in 6. Kuralının hükümlerine bağlı kalmak koşulu ile:
- (a) Aşağıdakilerin denize atılması yasaktır:
- (i) sentetik halatlar, sentetik balık ağları, plastik çöp torbaları ve zehirli veya ağır metal artıkları içerebilecek plastik madelerin çöp firmı külleri dahil fakat bunlarla sınırlı olmayan bütün plastik maddeler; ve
- (ii) kağıt ürünleri, paçavra, cam, maden, şişeler, porselen, istif tahtaları, serme ve ambalaj maddelerini içeren bütün diğer çöpler;
- (b) bu paragrafın (c) alt paragrafında yazılanlar hariç, yiyecek artıkları karadan olabildiği kadar uzakta ve her halükarda en yakın karadan 12 deniz milinden daha az olmayan bir uzaklıkta denize atılarak elden çıkarılabilir.
- (c) bir parçalayıcı veya öğütücüden geçirilen yiyecek artıklarının Geniş Karayip Bölgesinde karadan olabildiği kadar uzakta ve her halükarda en yakın karadan 3 deniz milinden daha az olmayan bir uzaklıkta denize atılarak elden çıkarılabilir. Böyle parçalanmış veya öğütülmüş yiyecek artıkları aralıkları 25 mm. den fazla olmayan bir elekten geçebilecektir.
- (3) Çöp, başka bir denize atma veya boşaltım gereklerine tâbi olan bir madde ile karışık olduğu ahvalde daha zorlu gerekler uygulanacaktır.
- (4) Özel alanlarda alım tesisleri:
- (a) Özel alana sahili bulunan her Sözleşme Tarafının Hükümeti mümkün olan en kısa zamanda bu Ek'in 7'nci Kuralına göre, bu alanlar içinde çalışan gemilerin özel ihtiyaçlarını göz önünde tutarak, bu özel alan içinde kalan tüm limanlarında yeterli alım tesislerinin bulundurulmasını sağlamakla yükümlü olacaktır.

- (b) Her ilgili Taraf Hükümeti bu Kuralın (a) alt paragrafı hükümlerine uyarak aldığı önlemleri Teşkilata haber verecektir. Yeterli ihbarı aldıktan sonra Teşkilat bu Kuralın gereklerinin söz konusu alan bakımından yürürlüğe gireceği tarihi tesbit edecektir. Teşkilat bu suretle tesbit edilecek tarihi, tesbitinden on iki aydan az olmayan bir süre önce, bütün Taraflara bildirecektir.
- (c) Tesbit edilen tarihten sonra, bu özel alanlarda böyle tesisleri henüz yeterli olmayan limanlara uğrayan gemiler, bu kuralın gereklerine tam olarak uyacaklardır.
- (5) Bu kuralın 4üncü paragrafına bakılmaksızın, aşağıdaki kurallar Antarktik alanına uygulanacaktır:
- (a) limanları Antarktika alanına giden veya gelen gemilerin *rotasında* olan her Sözleşme Tarafının Hükümeti mümkün olan en kısa zamanda bütün gemilerin tüm çöplerini almak için yeterli alım tesislerini onları kullanan gemilerin gereksiz gecikmelerine neden olmayacak şekilde sağlayacaktır.
- (b) Her Sözleşme Tarafının Hükümeti, bayrağını taşıyan tüm gemilerin Antarktik alanına girmeden önce, bölgede çalışırken oluşacak çöpleri tutacak kapasiteleri ve bölgeden ayrıldıktan sonra bu çöpleri bir alım tesisine basarak bitirecek düzenegin gemide bulunmasını sağlayacaktır.

Kural 6

İstisnalar

Bu Ek'in 3, 4 ve 5'inci kuralları aşağıdakilere uygulanmayacaktır:

- (a) Gemi veya gemide bulunanların selameti veya denizde can kur tarmak amacıyla denize çöp atılmasının gerekli olması; veya
- (b) Hasarın meydana gelmesinden önce ve sonra denize dökülmeyi önlemek veya asgariye indirmek için gerekli bütün makul tedbirlerin alınması şartı ile geminin yahut teçhizatının hasarı net icesinde çöpün denize kaçması; veya
- (c) Bu neviden bir kaybı önlemek üzere bütün makul tedbirlerin alınmış olması şartı ile, sentetik balık ağlarının veya bu ağların onarılması için gerekli malzemenin bir kaza sonucu denize düşüp kaybolması.

Kural 7

Alım tesisleri

- (1) Her Sözleşme Tarafının Hükümeti, gelen gemilerin ihtiyacını göz önünde tutarak, gemileri lüzumsuz yere geciktirmeden, çöp alım tesislerinin liman ve terminallerinde bulundurulmasını sağlamakla görevli olacaktır.
- (2) Bu kural gereğince bulundurulacak olan alım tesislerinin yetersiz olduklarına dair bütün iddiaları tüm Taraf Hükümetler, ilgili imzacı Hükümetlere tamim edilmek üzere Teşkilata bildirecektir.

Kural 8

*Çalışma Şartları üzerinde Liman Devleti Kontrolü **

- (4) Bir gemi diğer bir Tarafın liman veya kıyı açığı terminallerinde bulunduğu sırada Kaptan veya mürettebatın gemideki çöp ile kirliliğin önlenmesi hakkında temel usullere aşına olmadığına inandırarak açık deliller bulunduğu ahvalde, bu Tarafın yetkili kıldığı memurlar tarafından bu Ek'in işletme gerekleri bakımından denetime tâbidir.
- (2) Bu kuralın (1)'inci paragrafında verilen hallerde, Taraf ülke; geminin bu Ek'in gereklerini sağlayacak duruma getirilinceye kadar seyretme çıkmasını engellemeye yönelik tedbirleri alacaktır.
- (3) Bu Sözleşmenin 5'inci maddesinde tarif edildiği üzere Liman Devleti ile ilgili usuller bu kurala da uygulanacaktır.
- (4) Bu kuraldaki hiçbir ifade, bir Tarafın mevcut Sözleşmede özellikle çalışma şartlarının kontrolünün yürütülmesi için sağlanan hak ve yükümlülüklerinin sınırlandırılması anlamında yorumlanmayacaktır.

Kural 9

Afişler, çöp yönetim planları ve çöp kayıt-muhafaza

- (1) (a) Boyu 12 metre ve daha büyük olan her gemi, bu Ek'in 3 ve 5'inci kurallarının elden çıkarma gerekleri hakkında mürettebat ve yolcuları bilgilendiren afişler asacaklardır.
- (b) Afişler gemi mürettebatının çalışma dilinde yazılmış olacak ve diğer bir Tarafın yasal yetkisi altındaki bir limanları veya kıyı açığı

* Teşkilat tarafından karar A.787(19) ve değişiklik A.882(21) ile kabul edilen liman Devleti kontrolü için usullere bakınız; bak. IMO yayın satışı IMO -650E.

bir terminallerine sefer yapan gemilerde ayrıca İngilizce, Fransızca veya İspanyolca olacaktır.

- (2) 400 gros ton ve üzeri her gemi, ve 15 veya daha fazla kişi taşıma belgeli her gemi mürettebatın uyacağı bir çöp yönetim planı taşıyacaktır. Bu plan gemide teçhizatın kullanılması dahil çöplerin toplanması, muhafazası, işlenmesi ve elden çıkarılması için yazılı usulleri bulun duracaktır. Plan ayrıca planı icra edecek bir kişiyi de atayacaktır. Böyle bir plan Teşkilat* tarafından geliştirilmiş Rehber uygun olarak müret tabatın çalışma dili veya anladıkları dil ile yazılmış olacaktır.
- (3) 400 gros ton ve üzeri her gemi, ve diğer bir Sözleşme Tarafının yasal yetkisi altındaki bir limanları veya kıyı açığı bir terminallerine sefer yapan 15 veya daha fazla kişi taşıma belgeli her gemi ve deniz yatağını araştırma ve yararlanmaya tahsisli her sabit veya yüzer platform bir Çöp Kayıt Defteri bulunduracaktır. Çöp Kayıt Defteri geminin resmi seyir jurnalinin bir bölümü olarak ya da ayrı olarak bu Ek'in Zeylinde belirtilen biçimde olacaktır.
 - (a) her çalışma veya tamamlanan yakma Çöp Kayıt Defterine yakma veya atmanın tarih ve saati ile kaydedilecek ve sorumlu zabıt tarafından imza edilecektir. Çöp Kayıt Defterinin tamamlanan her sayfası gemi kaptanı tarafından imza edilecektir. Çöp Kayıt Defterindeki bütün kayıtlar en azından İngilizce, Fransızca veya İngilizce olacaktır. Kayıtlar ayrıca geminin bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Devletin resmi dili yapılmışsa bu bir ihtilaf veya anlaşmazlık olması halinde bu kayıtlar geçerli olacaktır.
 - (b) her yakma veya atmaya ait kayıt, tarih ve saat, geminin mevkii, çöpün tanımı ve yakılan veya atılan tahmini miktarı içerecektir.
 - (c) Çöp Kayıt Defteri gemide makul olan bir zamanda tetkik edilmeye hazır bir yerde saklanacaktır. Bu evrak son kayıt tarihinden itibaren iki yıllık bir süre için saklanacaktır.
 - (d) bu Ek'in 6ıncı kuralında atıf yapılan boşalma, dökülmesi, veya kazaen kaybolma hallerinde bu kaybın şartları ve sebeplerini kapsayan bir beyan Yağ Kayıt Defterine yazılacaktır.

* Teşkilatın tarafından MEPC.71(38) sayılı karar ile kabul edilen çöp yönetim planının geliştirilmesi için Rehber başvurun; bak MEPC/Circ.317 ve IMO yayın satışı IMO-656E.

- (4) İdare aşağıdakiler için bu Kuralın Çöp Kayıt Defteri gereklerine uyma mecburiyetini kaldırabilir.
 - (a) 15 veya daha fazla kişi taşımaya belgeli 1 saat veya daha kısa süreli sefer yapan her gemi; veya
 - (b) deniz yatağını araştırmak ve yararlanmakla meşgul sabit veya yüzer platformlar.
- (5) Sözleşmeye Taraf olan bir Hükümetin uzman yetkilisi kendi limanında veya kıyı açığı bir terminalinde bulunduğu sırada bu Ek hükümlerine tâbi olan bir geminin Çöp Kayıt Defterini tetkik edebilecek ve burada olan bir kaydın bir nüshasını çıkarıp, aslına uygun olduğu hususunun kaptan tarafından onaylanmasını isteyebilecektir. Gemi Kaptanı tarafından imzalanıp geminin Çöp Kayıt Defterindeki kayıtların bir aynı nüshası olduğu onaylanan böyle bir nüsha, içinde bulunan hususlar konusunda yapılacak kanuni takibatta delil olarak kullanılabilir. Bu paragraf hükümlerine uygun olarak uzman yetkili tarafından Çöp Kayıt Defterinin tetkiki ve onaylı bir suretinin çıkarılması, geminin lüzumsuz yere gecikmesine sebep olmadan, ola bildiğince süratli yapılacaktır.
- (6) Geminin 1 Temmuz 1997'den önce inşa edildiği hallerde, bu kural 1 Temmuz 1998'den itibaren uygulanacaktır.

Ek V Zeyilleri

Çöp Kayıt Defteri Şekli

ÇÖP KAYIT DEFTERİ

Geminin Adı: _____

Tanınma numarası ve harfleri: _____

IMO numarası: _____

Süre _____ den _____ de'ye

1 Giriş

1978 Protokolü (MARPOL 73/78) ile değiştirilmiş Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi'nin, 1973, Ek I 9uncu Kuralına göre, her boşaltma işlemi veya tamamlanan yakma için bir kayıt tutulacaktır. Bu, denize, alım tesisine v.eya diğer gemilere boşaltmayı içerir.

2 Çöp ve çöp yönetimi

Çöp, geminin olağan çalışması sırasında üretilen ve MARPOL 73/78'in diğer Eklerinde tanımlanan veya listesi verilenlerin (petrol, pis su veya zehirli sıvılar gibi) dışında devamlı veya fâsılalı olarak elden çıkarılması icap eden, taze balık ve parçaları hariç her çeşit yiyecek, gemi içi ve işletme artıkları demektir.

İlgili bilgi için MARPOL 73/78 Ek V'in Birleştirilmesi için Rehber'e da başvurulmalıdır.

3 Çöpün Tanımı

Bu kayıt defterinin amacı için çöp aşağıdaki sınıflara ayrılacaktır.

- 1 Plastik
- 2 Yüzer istifler tahtaları, serme ve ambalaj malzemeleri.
- 3 Toprak esaslı kağıt ürünleri, paçavra, cam, metal, şişeler, çanak çömlek, vs.
- 4 Kağıt ürünleri, paçavra, cam, metal, şişeler, porselen, vs.

* MARPOL 73/78 Ek V'in Birleştirilmesi için Rehber'e başvurunuz: bak IMO yayın satışıIMO-656E.

5 Yiyecek atıkları

6 Çöp fırını külü

4 Çöp Kayıt Defterine Kayıt

4.1 Aşağıdaki her halde Çöp Kayıt Defterine kayıt yapılacaktır.

- (a) Çöp denize döküldüğü zaman:
 - (i) Boşaltmanın tarih ve saati
 - (ii) Geminin mevkii (enlem ve boylam)
 - (iii) Boşaltılan çöpün sınıfı.
 - (iv) Metreküp olarak her sınıf için boşaltılan tahmini miktar.
 - (v) İşlemden sorumlu zabitin imzası.
- (b) Çöp sahilde bir alım tesisine veya diğer gemiye boşaltıldığı zaman:
 - (i) Boşaltmanın tarih ve saati
 - (ii) Tesis limanı, veya geminin adı
 - (iii) Boşaltılan çöpün sınıfı.
 - (iv) Metreküp olarak her sınıf için boşaltılan tahmini miktar.
 - (v) İşlemden sorumlu zabitin imzası.
- (c) Çöp yakıldığında
 - (i) Yakmanın başlama ve bitiş tarih ve saati
 - (ii) Geminin mevkii (enlem ve boylam)
 - (iii) Metreküp olarak yakılan çöpün miktarı
 - (iv) İşlemden sorumlu zabitin imzası.
- (d) Çöpün Kazaen veya diğer istisnai bir boşaltımı
 - (i) Olayın meydana geldiği tarih
 - (ii) Olayın meydana geldiğinde liman veya geminin mevkii.
 - (iii) çöpün tahmini miktar ve sınıfı.
 - (v) Elden çıkarma, boşalma veya kaybın sebebi ve şartları, genel düşünceler.

4.2 Makbuzlar

Gemi kaptanı işletmeciden veya alım tesislerinden, veya çöpü alan geminin kaptanından aktarılan çöpün tahmini miktarını belirten bir makbuz veya belge temin etmelidir. Bu makbuz veya belge, Çöp Kayıt Defterine ile beraber iki sene gemide muhafaza edilmelidir.

4.3 Çöpün miktarı

Çöp miktarı mümkünse sınıflarına göre ayrılarak, metreküp olarak tahmin edilmelidir. Çöp Kayıt Defteri tahmin edilen çöp miktarına bir çok atıf ihtiva eder. Çöpün miktar Tahminin hassasiyeti ortalama bırakıldığı takdir edilmektedir.

Hacim tahmini işlem den önce veya sonra değişecektir. Bazı işlemler kullanılabilecek bir hacim tahminini izin vermez, mesela, yiyecek artıklarının devamlı işlenmesi. Böyle etkenler kayıt yapılırken ve ortalama bulunurken göz önüne alınmalıdır.

ÇÖP BOŞALTIMA KAYDI

Gemi adı : _____ Tanınma numarası veya harfleri _____ IMO No: _____

Çöp sınıfları

- 1: Plastik
- 2: Yüzer, istifler tahtaları, serme ve ambalaj malzemeleri.
- 3: Toprak esaslı kağıt ürünleri, paçavra, cam metal, şişeler, çanak çömlek vs.
- 4: Kağıt ürünleri, paçavra, cam, metal, şişeler, porselen vs.
- 5: Yiyecek atıkları
- 6: Çöp tırını küllü, zehirli veya ağır metal artıkları içerebilecek plastik maddeler hariç.

NOT : ÖZEL ALANLARDA YIYECEK ATIKLARI HARIÇ HER TÜRLÜ ÇÖPÜN DENIZE ATILMASI YASAKTIR.
SADECE DENIZE ATILAN ÇÖPLER SINFLANDIRILACAKTIR. ALIM TESİSİNE BOŞALTILAN SINIF 1 DIŞINDAKİ
ÇÖPLER TOPLAM TAHMİNİ HAİM OLARAK LİSTELENECEKTİR

Tarih/saat	Geminin mevzii	Denize boşaltılan tahmini miktar (m ³)						Alım tesisine veya diğer gemiye verilen tahmini miktar (m ³)	Yakılan tahmini miktar (m ³)	Bilgelendirme / imza
		Sınıf 2.	Sınıf 3.	Sınıf 4.	Sınıf 5.	Sınıf 6.	Sınıf 1. Diğer			

Kaptan İmzası _____ Tarih _____

MARPOL 73/78 Ek VI

*Gemilerden Hava Kirliliğinin
Önlenmesi İçin Kurallar*

MARPOL 73/78 Ek VI

Gemilerden Hava Kirliliğinin Önlenmesi İçin Kurallar

Bölüm I - Genel

Kural 1

Uygulama

Aksi açıkça belirtilen Bu Ek'in 3, 5, 6, 13, 15 ve 19'uncu kuralları hariç bu Ek'in hükümleri bütün gemilere uygulanacaktır.

Kural 2

Tanımlar

Bu Ek'in maksatları için;

- (1) *Benzer inşaat safhası* demek:
 - (a) Belirli bir gemi olarak tanımlanacak şekilde inşasına başlanmış, ve
 - (b) Geminin montajı, tahmin edilen tüm yapı malzemesi kütesinin en az 50 tonluk kısmını veya %1'ini, hangisi daha az ise, kapsayacak kadar başlamış demektir.
- (2) *Süreklili besleme*, artık yakıcısı, yanma odası çalışma sıcaklığı 850°C ila 1200°C arasında ve normal çalışma durumunda iken,artığın bir yanma odasının içine insan müdahalesi bulunmadan verilmesi demektir.
- (3) *Yayma*, bu Ek ile kontrole tâbi maddelerin, gemilerden atmosfere veya denize herhangi bir şekilde bırakılması demektir.
- (4) *Yeni tesisler*, bu Ek'in Kural 12'si ile alakalı; bu Ek'in yürürlüğe girmesinden sonra gemilerde kullanılan sistemler, teçhizat, yeni seygar söndürücü cihazlar, yalıtım, veya diğer malzemelerin; fakat önceden tesis edilmiş sistemler, teçhizat, yalıtım, veya diğer malzemelerin tamiri veya doldurulması, veya seygar söndürücü cihazların doldurulması hariç, tesisi demektir.
- (5) *NOx Teknik Kodu*, Konferansın 2 nolu Kararı ile kabul edilmiş olup, bir Ek zeyillerinin değiştirilmesinde uyulması gereken şartları içeren bu Sözleşme'nin Madde 16'sındaki kurallara göre kabul edilmek ve yürürlüğe sokulmak koşulu ile Teşkilat tarafından ilerde değiştirilmeside mümkün olan, Kod'u ifade etmektedir.

Sözleşmenin 16'ncı maddesi hükümlerine göre kabul edilip yürürlüğe ve bir Ek zeylinin değiştirilmesi usullerinin uygulanmasına dair düzeltmeleri sağlayan, belki Teşkilat tarafından değiştirilecek, Deniz Dizel Makinelerinden Azot Oksitlerin Yayılmasının Kontrolüne ilişkin Teknik Kod demektir.

- (6) *Ozon-tüketen maddeler*; bu Ek'in uygulandığı veya yorumlandığı tarihte yürürlükte olan Ozon Tabakasını Tüketen Maddeler Hakkındaki 1987 Montreal Protokolü Madde 1 Paragraf 4'te tanımlanan ve adı geçen Protokolün Ek A, B, C veya D'sinde listelenen kontrol edilen maddeler, demektir.

Aşağıdakiler dahil fakat bunlarla sınırlı olmayan, gemide bulunabilecek *Ozon-tüketen maddeler*:

Halon 1211	Bromochlorodifluoromethane
Halon 1301	Bromotrifluoromethane
Halon 2402	1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroethane (Halon 114B2 olarak da bilinir)
CFC-11	Trichlorofluoromethane
CFC-12	Dichlorodifluoromethane
CFC-113	1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroethane
CFC-114	1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroethane
CFC-115	Chloropentafluoroethane

- (7) *Tortu yağ*, yakıt veya yağlama yağı separatörlerinin tortuları, ana veya yardımcı makinelerden sızan yağlama yağları, veya sintine suyu separatörleri, yağ filtresi tertibatı veya taşma tavalardan dökülen artık yağ demektir.
- (8) *Gemide yakma*, artıkların veya başka şeylerin, eğer bu geminin normal işlemleri sırasında ortaya çıkmış ise, yakılması demektir.
- (9) *Gemi tipi atık yakıcı*; öncelikle artık yakma amacıyla dizayn edilen bir gemi tesisi demektir.
- (10) *İnşa edilmiş gemiler*, omurgası kızığa konulmuş veya inşa durumu benzer bir safhada olan gemiler demektir.
- (11) *SOx yayılma kontrol bölgesi*, SOx'den kaynaklanan hava kirliliğinin ve kara ve deniz alanları üzerindeki ona bağlı kötü etkilerin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi için, gemilerden SOx yayılması hakkında özel zaruri önlemler benimsenmesini gerektiren bir bölge demektir. SOx emisyon kontrol bölgeleri, bu Ek'in Kural 14'ünde listelenenleri içerecektir.
- (12) *Tanker*; bu Sözleşme'nin Ek I kural 1(4)'ünde tarif edilen bir petrol tankeri veya, Ek II Kural 1(1)'de tanımlanan bir kimyasal madde tankeri demektir.

- (13) 1997 Protokolü, 1978 Protokolü ile tadil edilen Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973'ü değiştirme ile ilgili 1997 Protokolü demektir.

Kural 3

Genel istisnalar

Bu Ek Kuralları aşağıdakilere uygulanmayacaktır:

- (a) geminin güvenliğini sağlamak ve denizde can kurtarmak amacıyla gereken herhangi bir yayma; veya
- (b) geminin yahut teçhizatının hasarı neticesindeki yayılma;
 - (i) hasar vaki olduktan veya denize boşalma olayı fark edildikten sonra boşaltmayı önlemek veya asgariye indirmek için gerekli bütün makul tedbirlerin alınması şartı ile; ve
 - (ii) armatör veya gemi kaptanının kasten hasarı meydana getirmesi yada hasarın oluşacağı ihtimalinin var olduğunu bilerek, pervasızca hareket etmeleri hariç.

Kural 4

Eşdeğerler

- (1) En azından bu Ek'in talimatında olan cihazlar, malzeme, alet ve edevat kadar etkili olması şartıyla, İdare bir gemide bu Ek'in talimatından olan bir cihaz, malzeme, alet ve edevat yerine eşdeğerlerinin kullanılmasına müsaade edebilir.
- (2) Bu Ek talimatından olan cihaz, malzeme, alet ve edevatın yerine eşdeğerlerinin konulmasına müsaade eden İdare bu hususu Teşkilata bildirecek, Teşkilat da bilgi için ve olursa gerekeni icra için, Sözleşmenin Taraflarına bu hususu tamim edecektir

Bölüm II - Sörvey, belgelendirme ve kontrol yöntemleri

Kural 5

Sörveyler ve denetim

- (1) Her 400 ve daha yukarı gros tondaki gemi ve tüm sabit ve yüzer sondaj platformu ve diğer platformlar aşağıda belirtilen sörveye tâbidirler.
 - (a) Gemi ilk hizmete başlamadan önce veya bu Ek'in Kural 5'inde istenilen belgenin ilk defa verilmesinden önce yapılan ilk sörvey. Bu sörvey teçhizat, sistem, donanım, tertibat ve malzemenin bu Ek'in uygulanabilir gereklerine tamamen uyup uymadığını saptayacak şekilde olacaktır.
 - (b) İdare tarafından belirlenmiş fakat beş yılı aşmayan fâsılalarla, teçhizat, sistem, donanım, tertibat ve malzemenin bu Ek'in uygulanabilir gereklerine tamamen uyup uymadığını saptayacak şekilde olacak, bir yenileme sörveyi.
 - (c) Belgenin geçerlilik süresi içinde en az bir kere, Teçhizat, sistem, donanım, tertibat ve malzemenin bu Ek'in uygulanabilir gereklerine tamamen uyup uymadığını ve iyi çalışır durumda olup olmadıklarını saptayacak ara sörvey. Bir belgenin miadı içinde sadece bir ara sörvey yapılmış ve belgenin geçerliliği 21/2 seneden fazla olduğu durumda bu sörvey, belge süresinin ortasından altı ay öncesi veya altı ay sonrası içinde yapılacaktır. Böyle ara sörveyler, bu Ek'in 6'ncı kuralına göre tanzim edilmiş belgenin üzerinde onaylanacaktır.
- (2) 400 grostondan küçük gemiler için İdare, Bu Ek'in uygulanabilir hükümlerine uyulmasını sağlamak maksadı ile gereken tedbirleri alabilir.
- (3) Bu Ek'in hükümlerinin yerine getirilmesi ile ilgili gemilerin sörveyleri İdarenin memurları tarafından yapılacaktır. Bununla beraber, İdare bu sörveyleri bu amaçla tayin ettiği sörveyörlere ya da kendisince tanınmış kuruluşlara yaptırabilir. Böyle kuruluşlar, Teşkilat* tarafından kabul edilmiş esaslara uyacaklardır. Her durumda, İdare sörvey ve denetimin tamlığını ve etkinliğini tamamen garanti edecektir.
- (4) Makineler ve teçhizatın, bu Ek'in Kural 13'üne uygunluklarına yönelik sörveyleri, NOx Teknik Kod'a göre gerçekleştirilecektir.

* Teşkilat tarafından, A.739(18) sayılı kararla kabul edilen; İdare adına hareket edecek kuruluşların yetkilendirilmesi için Rehber ile, A.789(19) sayılı kararla kabul edilen; İdare adına yetkilendirilmiş kuruluşların sörvey ve belgelendirme işlemlerine ilişkin şartnameye başvurun.

- (5) İdare, belgenin geçerlilik süresi içinde tarife dışında teftişlerin yapılmasına ilişkin düzenlemeleri yapacaktır. Bu teftişler, teçhizatın; amaçlarını her bakımdan yerine getirebilecek durumda olduklarının teyidi için yapılacaktır. Bu teftişler, İdare'nin kendi müfettişliği, Atanmış sömveyörler, hak tanınmış kuruluşlar, veya İdare'nin talebi üzerine diğeri Taraf tarafından yapılabilir. İdare'nin, bu Kural'ın (1)'inci paragrafı altında yıllık zorunlu sömveyler tesis etmişse, yukarıdaki tarifersiz sömveyler zorunlu olmayacaktır.
- (6) Atanmış sömveyör yahut yetkilendirilmiş kuruluş, geminin durumunun veya teçhizatının belgenin gereklerine önemli miktarda uymadığını, saptadığında sömveyör yahut kuruluş düzeltici işin yapılmasını sağlayacak ve gereği gibi İdareyi haberdar edecektir. Eğer bu düzeltme yapılmazsa belge geri alınacak ve İdareye derhal bilgi verilecektir; ve eğer gemi diğeri bir Tarafın limanında ise Liman Devletinin ilgili otoritelerine derhal bilgi vereceklerdir. İdarenin bir memuru, atanmış sömveyör veya yetkilendirilmiş kuruluş Liman Devletinin ilgili otoritelerine bilgi verdiğinde, Liman Devletinin hükümeti bu memura, sömveyöre, veya kuruluşa bu kuralların verdiği yükümlülükleri yerine getirmede gerekli yardımı yapacaktır.
- (7) Teçhizatlar bu Ek'in hükümlerine uygun tutulacak ve idarenin tasvibi olmaksızın sömveyin kapsadığı teçhizat, sistemler, donanımlar, tertibatlar, yahut malzemede değişiklik yapılmayacaktır. Böyle teçhizat ve donanımın doğrudan bu Ek hükümlerine uyan yeni teçhizat ve donanım ile değiştirilmesine izin vardır.
- (8) Bir gemi kazaya uğradığı veya geminin bütünlüğünü yahut bu Ek'in kapsadığı teçhizatın verimini veya tamlığını önemli derecede etkileyen bir kusur meydana çıkarıldığı zaman, geminin sahibi yahut kaptanı, en erken fırsatta ilgili belgenin verilmesinden sorumlu İdareye, atanmış sömveyöre, veya yetkilendirilmiş kuruluşa rapor verecektir.

Kural 6

Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Belgesinin Verilmesi

(1) Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Belgesi Bu Ek'in Kural 5 hükümlerine göre yapılacak bir sömveyi müteakip aşağıdaki gemilere tanzim edilecektir:

- (a) Diğeri Sözleşme Taraflarının yasama yetkisinde bulunan limanlara veya kıyı açığı terminallere sefer yapan 400 ve daha yukarı gros tonluk herhangi bir gemiye; ve

- (b) Diğer bir 1997 Protokolü Tarafının hükümlerinde veya yasama yetkisinde bulunan sulara sefer yapan platformlar ve sondaj platformları.
- (2) 1997 Protokolü'nün yürürlüğe giriş tarihinden önce inşa edilmiş gemilere, 1997 Protokolü'nün yürürlüğe giriş tarihinden sonra girecekleri ilk tarifeli kuru havuz bakımlarından önce, fakat her halükarda 1997 Protokolü'nün yürürlüğe giriş tarihinden itibaren üç yıl aşmayacak bir tarihte, bu Kural'ın paragraf (1)'ine göre bir Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Belgesi verilecektir.
- (3) Bu sertifikalar, ya İdare tarafından, veya; onun yetkili kılınmış olduğu bir kişi veya kuruluş tarafından verilecektir. Sertifikayı veren makam kim olursa olsun, bu sertifikalarla ilgili tüm sorumluluk İdare'nin olacaktır.

Kural 7

Diğer bir Hükümet tarafından belge verilmesi

- (1) 1997 Protokolü'ne Taraf bir Hükümet, İdarenin talebi üzerine bir gemiyi sözveye tâbi tutabilir, bu Ek hükümlerinin yerine getirildiği kanısına vardığında bu gemiye bu Ek gereğince, bir Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Belgesi verebilir, veya verilmesini onaylayabilir.
- (2) Bu Belgenin ve sözvey raporunun birer sureti, mümkün olduğu kadar çabuk talep eden İdareye intikal ettirilecektir.
- (3) Bu tarzda tanzim edilen bir belge üzerinde İdarenin talebi üzerine tanzim edildiğini açıklayan bir beyan bulunacak ve belge bu Ek'in 6'ncı kuralı gereğince verilen Belge gücünde olacak ve tanınacaktır.
- (4) 1997 Protokolüne Taraf olmayan bir Devletin bayrağını taşıma hakkına sahip olan bir gemiye Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Belgesi verilmeyecektir.

Kural 8

Belgenin Şekli

Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Belgesi bu Ek'in 1'inci zeylinde verilen modele uygun olarak, tanzim eden ülkenin dilinde yazılacak. Kullanılan dil ne İngilizce ne Fransızca ne de İspanyolca ise, metin bu dillerden birine yapılmış tercümeyle de içerecektir.

Kural 9*Belgenin süresi ve geçerliliği*

- (1) Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Belgesi İdarece belirlenen ve tanzim tarihinden sonra 5 yılı aşmayan bir süre için verilecektir.
- (2) Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Belgesinin beş yıllık geçerlilik süresinin uzatılması, paragraf (3)'e uygunluk hariç, müsaade edilmez.
- (3) Eğer gemi Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Belgesinin bitiş tarihinde, bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Devletin limanında veya sörvey yapılacak limanda değilse, İdare Belgenin süresini beş aydan daha uzun olmayan bir süre için uzatabilir. Bu tarz uzatma geminin bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Devletin limanına veya sörvey yapılacak limana kadar seferini tamamlaması amacıyla kabul edilecektir ve bundan sonrası uygun ve makul bir sebebi dayandırılmalıdır. Bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Devletin limanına veya sörvey yapılacak limana vardıktan sonra bu uzatmaya istinaden yeni Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Belgesi almadan limanı terk etmeyecektir.
- (9) Bu Ek'in 5 veya 6'ncı kuralı altında verilen bir Belgenin geçerliliği, aşağıdaki herhangi bir halde sona erecektir.
 - (a) eğer denetimler ve sörveyler bu Ek'in 5'inci kuralı altında belirtilen müddette yapılmamışsa:
 - (b) Eğer bu Ek'in tatbik edildiği teçhizat, sistem, donanım, tertibat veya malzemede İdarenin tasvibi olmaksızın mühim değişiklikler yapılırsa Belgenin geçerliliği sona erecektir, böyle teçhizat ve donanımın bu Ek'in gereklerine uyan teçhizat ve donanım ile doğrudan değiştirilmesi istisnadır.
 - (c) Gemi diğer bir Ülke bayrağına geçerse. Yeni bir belge ancak, yeni belgeyi verecek hükümetin bu Ek'in Kural 5 gereklerinin tam olarak yerine getirildiğine emin olduğu zaman verilecektir. Geminin Taraflar arasında devri halinde, geminin devrinden sonra üç ay içerisinde istendiğinde geminin daha önce bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Tarafın Hükümeti en kısa zamanda devirden önce almış olduğu belgenin bir kopyasını ve mümkünse ilgili sörvey raporunu da İdareye gönderecektir.

Kural 10*Çalışma Şartları üzerinde Liman Devleti Kontrolü **

- (5) Bir gemi bir diğer 1997 Protokolü Tarafının yasama yetkisi altındaki liman veya kıyı açığı terminallerinde bulunduğu sırada Kaptan veya mürettebatın gemideki gemilerden hava kirliliğinin önlenmesi hakkında temel usullere aşına olmadığına inandıracak açık deliller bulunduğu ahvalde, bu Tarafın yetkili kıldığı memurlar tarafından bu Ek'in işletme gerekleri bakımından denetime tâbidir.
- (2) Bu kuralın (1)'inci paragrafında verilen hallerde, Taraf ülke; geminin bu Ek'in gereklerini sağlayacak duruma getirilinceye kadar seyre çıkmasını engellemeye yönelik tedbirleri alacaktır.
- (3) Bu Sözleşmenin 5'inci maddesinde tarif edildiği üzere Liman Devleti ile ilgili usuller bu kurala da uygulanacaktır.
- (4) Bu kuraldaki hiçbir ifade, bir Tarafın mevcut Sözleşmede özellikle çalışma şartlarının kontrolünün yürütülmesi için sağlanan hak ve yükümlülüklerinin sınırlandırılması anlamında yorumlanmayacaktır.

Kural 11*Ihlallerin Tesbiti ve Sözleşmenin tatbiki*

- (1) Bu Ek Tarafları, ihlallerin tespiti ve Ek hükümlerinin tatbiki için tespit ve çevre izleme konusunda bütün uygun ve uygulanabilir yöntemleri kullanarak, rapor etme ve delillerin toplanmasında doğru yöntemlerin kullanılmasında işbirliği yapacaklardır.
- (2) Bu Ek hükümlerine tâbi olan bir geminin bu Ek hükümlerini ihlal ederek, bir Tarafın herhangi bir liman veya kıyı açığı bir terminalinde bu Ek kapsamındaki herhangi bir madde yayıp yaymadığı hususunun kanıtlanması maksadı ile; o Tarafın atadığı veya yetkili kıldığı memur tarafından denetlenebilir. Bu denetleme sonucunda Sözleşmeye aykırı bir hareket tespit edilmesi halinde, gerekli işleme geçilmek üzere İdareye bir rapor gönderilecektir.
- (3) Taraf ülke, eğer var ise, İdareye geminin bu Ek hükümlerini ihlal ederek bu Ek kapsamındaki herhangi bir maddeyi yaydığına dair deliller gönderecektir. Eger böyle yapmak mümkünse ilk Tarafın yetkili makamı, ihlal ettiği iddia edilen geminin kaptanını da bilgilendirecektir.

- (4) Delilleri alan İdare, konuyu inceleyecek ve mevcudiyeti iddia olunan ihlal hakkında daha fazla ve daha iyi delil gönderilmesini isteyebilecektir. Mevcudiyeti iddia olunan ihlal hakkında takibata girilmek üzere elde yeterli delil bulunduğu inanan İdare, olanağı kadar çabuk, kanuni yollara başvuracaktır. İdare derhal mevcudiyeti iddia olunan ihlali ihbar eden Tarafa ve Teşkilata giriştiği hareketi bildirecektir.
- (5) Bir geminin herhangi bir yerde bu Ek kapsamındaki herhangi bir maddeyi yaydığına dair, delilleri ile beraber, diğer bir Taraftan haber alan ve kendisinden bu konuda bir soruşturma yapılması istenen Taraf, bu Sözleşme hükümlerine tâbi olan bir gemiyi kendi yasama yetkisi altındaki limanlara veya kıyı açığı terminallerine girdiği vakit denetleyebilir. Böyle bir denetlemenin raporu denetlemeyi isteyen tarafa ve bu Sözleşmeye göre gerekli uygulamaların yapılabilmesi için İdareye gönderilecektir.
- (6) Tatbik ve himaye ile alakalı hukuk da dahil olarak, deniz çevresinin gemilerden kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrolüne dair uluslararası hukuk, bu Ek'in yürütülmesi ve yorumlanması tarihinde, *gerekli değişikliklerle*, bu Ek'te zikredilen kurallar ve standartlara da uygulanır.

Bölüm III - Gemilerden yayılmanın kontrolü için gerekler

Kural 12

Ozon-Tüketen Maddeler

- (1) Kural 3 hükümlerine bağlı olarak, ozon-tüketen maddelerin kasıtlı olarak yayılması yasaklanacaktır. Kasten yayma; sistem veya teçhizatın bakım, servis veya tamir işlemleri sırasında meydana çıkan yayılmaları da ihtiva eder, bu kasten yayma, ozon-tüketen maddelerin yakalanma veya dönüştürülme faaliyetlerine bağlı olarak en az kaçakları ihtiva etmez. Kasıtlı olsun olmasın, ozon-tüketen maddelerin sızarak yayılması, 1997 Protokolü Tarafları tarafından düzenlenebilecektir.
- (2) Hidrokloroflorokarbon (HCFCs)'lar ihtiva eden ancak 1 Ocak 2020 tarihine kadar izin verilmiş yeni donanımlar hariç, ozon-tüketen maddeler içeren yeni tesisler bütün gemilerde yasaklanacaktır.
- (3) Bu Kural'da adı geçen maddeler, ve böyle maddeleri ihtiva eden teçhizat gemilerden çıkartıldıklarında, uygun alım tesislerine teslim edileceklerdir.

Kural 13

Azot oksitler(NO_x)

- (1) (a) Bu Kural aşağıdakilere tatbik edilecektir:
 - (i) 1 Ocak 2000 tarihinde veya daha sonra inşa edilen bir gemiye kurulan, çıkış gücü 130 kW'den daha büyük her bir dizel makinesine, ve
 - (ii) 1 Ocak 2000 tarihinde veya daha sonra bir büyük tadilat geçirmiş, çıkış gücü 130 kW'den daha büyük olan her bir dizel makinesine.
- (b) Bu Kural aşağıdakilere tatbik edilmez:
 - (i) acil dizel makineleri, can filikalarına kurulu dizel makineleri ve sadece acil durumlarda kullanılmaya yönelik cihaz veya teçhizata; ve
 - (ii) Makinelerin İdare tarafından tesis edilmiş değişik bir NO_x kontrol önlemlerine tâbi olması koşuluyla, sadece bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Devletin hükümranlık veya yasama yetkisinde bulunan sularda sefer yapan gemilere tesis edilmiş makinelere.

- (c) Bu paragrafın (a) alt paragrafı hükümlerine bakılmaksızın, İdare sadece bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Devletin yasama yetkisinde bulunan limanlara veya kıyı açığı terminallere sefer yapması halinde, bu Protokolün yürürlüğe girdiği tarihte veya daha önce inşa edilen veya büyük tadilat geçiren gemilere tesis edilmiş bulunan dizel makinelerini bu Kural'ın tatbikinden hariç tutulmalarına izin verebilir.
- (2) (a) Bu Kural'ın maksadı bakımından, *büyük değişiklik* aşağıdaki tadilat demektir.
- (i) makinenin 1 Ocak 2000 tarihinde veya daha sonra imal edilmiş bir makine ile değiştirilmiş olması, veya
- (ii) makinede NO_x Teknik Kod'da tanımlanan kapsamlı bir değişikliğin yapılmış olması, veya
- (iii) makinenin azami devamlı çalışma değerinin %10 dan daha fazla yükseltilmesi.
- (b) Bu paragrafın (a) alt paragrafında bahsedilen tadilatlardan dolayı ortaya çıkan NO_x yayılması, İdare'nin onayına sunulmak üzere NO_x Teknik Kod'a uygun olarak kayıt edilecektir.
- (3) (a) Bu Ek'in Kural 3 hükümlerine bağlı olarak, makineden azot oksit yayılması (yayılan toplam NO₂ ağırlığı olarak hesaplanmıştır) aşağıdaki sınırlar dahilinde olması hali hariç, bu kuralın tatbik edildiği her bir dizel makinenin çalıştırılması yasaktır.
- (i) n değeri 130 rpm'in altında iken; 17.0 g/kW h
- (ii) n değeri 130 rpm ile 2000 rpm arasında iken $45.0 \times n^{-0.2}$ g/kW h
- (iii) n değeri 2000 rpm veya üzerinde iken; 9.8 g/kW h
- Burada n = ölçülen motor devir sürati (dakikadaki krank şaft devir sayısı) 'dır.
- Petrolün rafine edilmesiyle elde edilen hidrokarbonlardan ibaret karışımların oluşturduğu yakıtlar kullanıldığında, bu Ek'in zeyil II'sinde ana hatları verilen test fâsılları ve tartma etkenleri dikkate alınarak, test usulü ve ölçme yöntemleri NO_x Teknik Kod'a uygun olacaktır.
- (b) Bu paragrafın (a) alt paragrafına bağlı olarak, aşağıdaki halde dizel makinesinin çalıştırılmasına izin vardır.
- (i) gemiden yayılan NO_x değerlerini an az (a) alt paragrafında belirlenen değerlere düşüren ve NO_x Teknik Kod'a uygunluğu İdare'ce onaylı bir egzost gazı temizleme sistemi makineye teçhiz edildiğinde, veya;

- (ii) teşkilat tarafından bu maksatla geliştirilecek ilgili esaslar hesaba katılarak, gemiden yayılan NO_x değerlerini an az (a) alt paragrafında belirlenen değerlere düşüren ve İdare'ce onaylı eşdeğer bir diğer yöntem uygulandığında.

Kural 14

Kükürt oksitler (SO_x)

Genel esaslar

- (1) Gemilerde kullanılan herhangi bir akaryakıtın kükürt oranı %4.5 m/m değerini aşmayacaktır.
- (2) Gemilerde kullanılmak üzere arz edilen akaryakıt artığının dünya çapında ortalama kükürt içeriği Teşkilat tarafından geliştirilecek esaslar hesaba katılarak izlenecektir.*

SO_x emisyon kontrol sahalarında uyulacak esaslar

- (3) Bu Kural'ın maksadı bakımından, SO_x yayılma kontrol sahaları aşağıdakileri içerecektir:
 - (a) Ek I Kural 10(1)(b)'de tanımlanan Baltık Denizi bölgesi; ve
 - (b) Bu Ek'in zeyil III'ünde bulunan gemilerden hava kirliliğinin önlenmesi bakımından SO_x emisyon kontrol sahalarının tanımlanması için esaslar ve yöntemlere uygun olarak Teşkilat tarafından tanımlanmış, liman alanları dahil, diğer deniz alanları.
- (4) Gemiler SO_x yayılma kontrol sahalarında iken, aşağıdaki durumlardan en az biri yerine getirilecektir.
 - (a) SO_x yayılma kontrol sahalarında bulunan gemilerde kullanılan akaryakıtların kükürt içeriği %1.5 m/m'i geçmeyecek;
 - (b) Yardımcı ve ana sevk makineleri dahil, gemilerden yayılan toplam kükürt dioksiti, yayılan toplam kükürt dioksit ağırlığı olarak hesaplanan, 6.0 g $\text{SO}_x/\text{kW h}$ 'a veya daha aza düşürecek, Teşkilat tarafından geliştirilecek esaslar hesaba katılarak İdare'ce onaylı bir egzost gazı temizleme sisteminin uygulanması. Böyle teçhizatla kullanılmaktan artan sıvılar kapalı liman sahasına, limanlara ve nehir ağızlarına, Liman Devleti yetkilileri tarafından Teşkilat'a bildirilmiş bulunan ölçütlere göre bu tür artık

* MEPC.82(43) kararına, Gemilerde kullanılmak üzere arz edilen akaryakıt artığının dünya çapında ortalama kükürt içeriğinin izlenmesi için rehberler'e başvurun; bkz. ilave bilgiler madde 9.

sıvıların böyle kapalı liman sahası, limanlar ve nehir ağızlarında ki hayat şartları üzerinde kötü etki yapmayacağı gemi tarafından tamamen belgelendirilmedikçe boşaltılmayacaktır. Teşkilat bu ölçütleri tüm Sözleşme Taraflarına tamim edecektir; veya

- (c) Yayılan SO_x emisyon değerini, alt paragraf (b)'deki belirtilen eşdeğer bir seviyede sınırladığı kanıtlanabilen, başka bir teknolojik yöntemin uygulanması. Bu yöntemler, Teşkilat tarafından geliştirilecek esaslar hesaba katılarak, İdarece onaylanacaktır.
- (5) Bu Kural'ın Paragraf (1) ve paragraf (4)(a)'sında adı geçen, akaryakıt kükürt içeriği, satıcıları tarafından; bu Ek'in Kural 18'inde istendiği gibi belgelenecektir.
- (6) Bu Kural'ın Paragraf (4)(a)'sına uymak için ayrı yakıt kullanan gemiler, akaryakıt servis sistemlerinin kükürt içeriği %1.5 m/m'i aşan yakıtlardan tamamen temizlenmesi için, SO_x yayılma kontrol sahalarına girmeden yeterli zaman bırakacaklardır. Her bir tanktaki düşük kükürtlü (%1.5m/m'ye eşit veya daha düşük kükürt içeriği) yakıtların miktarları, herhangi bir yakıt değiştirme işleminin tamamlandığı tarih, zaman ve mevki ile beraber, İdare tarafından emredilen bir deftere kayıt edilecektir.
- (7) Bu Protokolün veya bu Kuralın paragraf (3)(b)'si altında özel bir SO_x yayılma kontrol sahası tanımlayan bu Protokolün bir değişikliğinin yürürlüğe giriş tarihini takip eden ilk 12 ay içinde, bu Kuralın (3)(a) paragrafında zikredilen veya bu Kuralın Paragraf (3)(b)'si altında tanımlanan bir SO_x yayılma kontrol sahasına giren gemiler, bu Kural'ın Paragraf (4) ve (6) gereklerinden ve bu Kuralın paragraf (4)(a)'sına bağlı olmakla beraber, Paragraf (5) gereklerinden muaftırlar,

Kural 15

Uçucu organik bileşikler

- (1) tankerlerden uçucu organik bileşiklerin (VOCs) yayılması 1997 Protokolü Tarafının yasama yetkisi altındaki limanlarda veya terminalerde düzenlenecekse, bunlar bu Kural hükümlerine göre düzenlenecektir.
- (2) Bir 1997 Protokolü Tarafı yasama yetkisi altındaki limanlar veya terminaleri, tankerlerden uçucu organik bileşiklerin (VOCs) yayılmasının düzenleneceği yer olarak tayin ederse Teşkilata bir ihbar verilecektir. Bu ihbar kontrol edilecek tankerlerin boyutları, buhar yayılması kontrol sistemi istenen yükler hakkında bilgi içerecektir. İhbar uygulama tarihinden en az altı ay önce verilecektir.
- (3) Tankerlerden uçucu organik bileşiklerin (VOCs) yayılmasının kontrol edileceği liman veya terminaleri tayin eden 1997 Protokolü'ne Taraf her bir Hükümeti, Teşkilat tarafından geliştirilen güvenlik

standartlarını* hesaba katarak bu Hükümet tarafından onaylanmış buhar yayılması kontrol sistemlerinin tayin edilen liman ve terminallerde mevcut olmasını ve gemileri lüzumsuz yere geciktirmeden ve güvenle çalışmalarını temin edecektir.

- (4) Teşkilat, 1997 Protokolü Taraflarınca tayin edilmiş liman ve terminal lerin listesini 1997 Protokolü'nün diğer Taraflarına ve Teşkilatın Üye Ülkelerine bilgi için tamim edecektir.
- (5) Bu Kural'ın Paragraf (2)'sine göre buhar yayılması kontrolüne tâbi olan bütün tankerler, Teşkilat tarafından geliştirilen güvenlik standartlarını* hesaba katarak İdare tarafından onaylanmış buhar toplama sistemi bulunduracak ve böyle sistemi bu tür yükleri yükleme sırasında kullanacaklardır. Bu kurala göre buhar yayılması kontrol sistemi ile teçhiz edilen terminaller, paragraf (2)'de belirlenmiş olan uygulama tarihinden üç yıl sonrasına kadar olan bir müddet içinde, buhar toplama sistemleri ile donatılmamış mevcut tankerleri kabul edebileceklerdir.
- (6) Bu Kural, sadece, yükleme ve tutma sistemleri, metan dışı VOC'lerin gemide tutulmalarını veya sahile geri dönüşlerini güvenle sağlayan tipten olan gaz tankerlerine uygulanacaktır.

Kural 16

Gemide yakma

- (1) Paragraf (5)'de açıklananlar haricinde, gemide yakmaya, sadece gemi tipi atık yakıcılarında müsaade edilecektir.
- (2) (a) Bu Paragrafın (b) altparagrafında açıklananların dışında, 1 Ocak 2000 tarihinden sonra gemiye tesis edilmiş bütün atık yakıcılar, bu Ek'in zeyil IV' ünde bulunan gerekleri karşılayacaktır. Her atık yakıcı, Teşkilat tarafından, gemi tipi atık yakıcılar için geliştirilmiş standart özellikleri hesaba katarak İdare onaylanmış olacaktır.†
- (b) İdare, 1997 Protokolü'nün yürürlüğe giriş tarihinden önce bir gemiye tesis edilmiş bulunan herhangi bir atık yakıcının, bu Paragrafın (a) alt paragrafının tatbikinden muaf tutulmasına, geminin; sadece bayrağını taşımak hakkına sahip olduğu Devletin hükümranlık veya yasama yetkisinde bulunan sularda sefer yapması halinde müsaade edebilir.

* MSC/Circ.585, Buhar yayılması kontrol sistemleri için standartlara başvurun.

† MEPC.76(40), Gemi tipi atık yakıcı için standart şartname, ve MEPC.93(45), Gemi tipi atık yakıcı için standart şartnamenin düzeltmeleri'ne başvurun..

- (3) Bu Kural hükümlerinden hiçbiri, Atıkların ve Diğer Maddelerin Dökülmesinden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi 1972, Sözleşmesi, değiştirilmiş metin ve onunla ilgili 1996 Protokolü'nün gereklerini kısıtlamayacaktır.
- (4) Aşağıdaki maddelerin gemilerde yakılması yasaklanacaktır.
 - (a) Bu Sözleşme'nin Ek I, II ve III yük artıkları ve ilgili kirlenmiş ambalaj malzemeler;
 - (b) Poliklorine bifeniller (PCB'ler);
 - (c) Bu Sözleşme'nin Ek V'inde tanımlanan ve eser miktardan daha fazla ağır metal içeren çöpler; ve
 - (d) Halojen bileşikleri ihtiva eden rafine petrol ürünleri.
- (5) Bir geminin normal faaliyetleri sırasında ortaya çıkan lağım tortuları ve tortu yağların gemide yakılması, geminin ana veya yardımcı makinelerinde veya kazanlarında yapılabilirse de, bu faaliyetler, liman sahalarında, limanlarda veya nehir ağzlarında yapılmayacaktır.
- (6) Polivinil klorid'lerin (PVC'ler), gemide yakılması, IMO Tip Onay Belgesi verilmiş yakıcılar dışında yasaklanacaktır.
- (7) Bu Kurala tâbi gemi yakıcıları olan tüm gemiler, bu Ek'in zeyil IV'ünün paragraf 2'sinde açıklanan sınırlar içinde yakıcının nasıl kullanılacağını gösteren imalatçı kullanma el kitabına sahip olacaklardır.
- (8) Herhangi bir yakıcının kullanılmasından sorumlu olan personelin, imalatçı kullanma ek kitabında yer alan rehberleri uygulamak konusunda eğitilmiş ve yetenekli olması sağlanacaktır.
- (9) Yanma bacası gaz çıkışı sıcaklığı her zaman izlenecek ve sıcaklık asgari müsaade edilen sıcaklık olan 850 °C'ın altına düştüğünde yakıcının sürekli-beslemesine artık verilmeyecektir. Yığılma-doldurma tipi yakıcılar için, ünite, yanma odası sıcaklığı çalıştırıldıktan sonra beş dakika içinde 600 °C'a ulaşacak şekilde dizayn edilmiş olacaktır.
- (10) Bu Kural hükümlerinden hiçbiri, bu Kural gereklerini karşılayan veya aşan, ısıyla atık ıslah cihazlarının farklı tasarımlarının, geliştirilmelerine, tesis edilmelerine ve çalıştırılmalarına engel teşkil etmez.

Kural 17

Alım tesisleri

- (1) 1997 Protokolüne Taraf tüm Hükümetler tesislerin aşağıdakileri karşılamasını sağlayacaklardır:

- (a) Ozon-tüketen maddelerin veya gemiden uzaklaştırılacak böyle maddeler ihtiva eden cihazların alınması için tamir limanlarını kullanan gemilerin ihtiyaçlarını;
 - (b) Onaylı egzost gazı temizleme sistemlerinden çıkan, Bu Ek'in 14'üncü kuralı altında deniz çevresine boşaltılmasına müsaade edilmeyen egsoz gazı temizlik kalıntılarının gemileri lüzumsuz yere geciktirmeden alınması için tamir limanlarını kullanan gemilerin ihtiyaçlarını;
 - (c) Ozon-tüketen maddelerin veya gemiden uzaklaştırılacak böyle maddeler ihtiva eden cihazların alınması için gemi söküm tesislerindeki ihtiyaçları
- (2) 1997 Protokolü'nün her bir Tarafı, bu Kural gereğince bulundurulmaları zorunlu olan tesislerin mevcut olmadığı veya yetersiz olduğu bütün durumları, Teşkilat üyesi diğer ülkelere yayınlanmak üzere, Teşkilat'a bildireceklerdir.
- (3) 1997 Protokolü'nün her bir Tarafı, bu Kural altında istenen tesislerin olmadığını veya yetersizliğini gösteren tüm olayları, Teşkilatın Üyelerine bildirilmek üzere, Teşkilata haber verecektir.

Kural 18

Akaryakıt kalitesi

- (1) Yakma amacıyla bu Ek 'in tatbik edildiği gemilere verilen ve bu gemilerde kullanılan akaryakıt aşağıdaki gerekleri karşılayacaktır:
- (a) Alt-paragraf (b)'dekiler hariç olmak üzere:
 - (i) akaryakıt, petrolün rafine edilmesinden elde edilen hidro karbonların bir karışımı olacaktır. Bu, performansı birkaç bakımdan geliştirmek niyetiyle az miktarda katkının ilavesini engellemez;
 - (ii) Akaryakıt içerisinde inorganik asit bulunmayacaktır;
 - (iii) Akaryakıt ;
 - (1) Gemilerin güvenliğini tehlikeye düşürecek veya makine performansını kötü etkileyecek, veya;
 - (2) Mürettebata zararlı olacak, veya;
 - (3) Hava kirliliğinin artmasına yol açacak hiçbir katkı maddesi veya kimyevi atık ihtiva etmeyecektir; ve
 - (b) Yakma amacıyla petrolün rafine edilmesi dışında bir yöntemle elde edilen akaryakıt:
 - (i) Bu Ek'in Kural 14'ünde zikredilen değeri aşan kükürt ihtiva etmeyecek;
 - (ii) Kullanıldığı makinede, bu Ek'in Kural 13(3)(a)'da zikredilen sınır değerlerin üzerinde NO_x yayılmasına yol açmayacak;
 - (iii) İnorganik asit ihtiva etmeyecek; ve

- (iv) (1) Gemilerin güvenliğini tehlikeye düşürmeyecek veya makine performansını kötü etkilemeyecek, veya
- (2) Mürettebata zararlı olmayacak; veya
- (3) Hava kirliliğinin artmasına yol açmayacaktır.
- (2) Bu Kural, katı haldeki kömürlere ve nükleer yakıtlara uygulanmayacaktır.
- (3) Bu Ek'in Kural 5 ve 6'sına tâbi bütün gemilerde, yakma maksadıyla verilen ve bu gemilerde kullanılan akaryakıtın özellikleri, en az bu Ek'in zeyil V'inde belirtilmiş olan bilgileri içeren yakıt teslim tutanağına işlenecektir.
- (4) Yakıt teslim tutanağı, gemide makul olan her zaman tetkik edilmeye hazır bir yerde bulundurulacaktır. Gemiye yakıt ikmali yapıldıktan itibaren üç yıllık bir süre için saklanacaktır.
- (5) (a) 1997 Protokolüne Taraf Hükümetin yetkili makamı*, bu Ek'in uygulandığı bir geminin yakıt teslim tutanağını, gemi kendi liman veya kıyı açığı terminalin iken denetleyebilir, her bir yakıt teslim tutanağının kopyasını alabilir, geminin kaptanı veya sorumlu kişiden her bir kopyanın bu yakıt teslim tutanağının gerçek bir sureti olduğunu onaylamasını talep edebilir. Yetkili makam , ayrıca herhangi bir tutanağın içerdiği bilgileri, söz konusu tutanağı veren liman nezdinde danışarak doğrulatabilir.
- (b) Bu paragrafta açıklanmış olduğu üzere yetkili makam tarafından tutanaklarının ve onaylı suretlerinin alınması gemileri lüzumsuz yere geciktirmeden süratle icra edilecektir.
- (6) Yakıt teslim tutanağı, yakıtın ikmali esnasında, Teşkilat tarafından geliştirilecek esaslar hesaba katılarak, verilen akaryakıtın numuneleri ile birlikte tutulacaktır. Numune, ikmalin tamamlandığı anda, ikmali yapmış olan kuruluşun temsilcisi ve gemi kaptanı veya geminin yakıt alma işleminden sorumlu zabiti tarafından mühürlenerek ve imzalanacak, ve yakıtın tamamına yakın kısmının tüketilmesine kadar geminin kontrolü altında tutulacaktır fakat bu, hiçbir şekilde ikmalin tamamlanmasından itibaren 12 aydan daha kısa olmayacaktır.
- (7) 1997 Protokolü Tarafları kendileri tarafından bu maksatla tayin edilmiş yetkililerin:
- (a) Mahalli akaryakıt ikmalcilerinin bir envanterinin tutulması,

*A.787(19) Kararı. A.882(21) ile değiştirilmiş Liman Devleti kontrolü için usullere başvurun; bak IMO yayın satışı IMO-650E.

- (b) Bu kuralda istenen yakıt teslim tutanağının ve yakıt numunelerinin mahalli akaryakıt ikmal firmalarınca verilmesini, akaryakıtın bu Ek'in Kural 14 ve 18 gereklerine uygunluğunu ikmalciler tarafından belgelenmesini;
 - (c) Mahalli akaryakıt ikmal firmalarının, Yakıt teslim tutanağının bir suretinin, liman Devleti tarafından gerekli görüldüğünde denetlenmesi ve tetkiki için en az üç yıl süreyle tutulmasını,
 - (d) Yakıt teslim tutanağında beyan edilene uymayan yakıtı verdiği tespit edilen ikmal firmalarına karşı uygun tedbirlerin alınmasını,
 - (e) Bu Ek'in Kural 14 ve 18 gereklerine uygun olmayan bir akar yakıtı aldığı tespit edilen bir geminin İdareye bildirilmesini; ve
 - (f) akaryakıt ikmal kuruluşlarının bu Ek'in Kural 14 ve 18 gereklerini karşılayamadıkları bütün olayları, 1997 Protokolüne Taraf ülkelere tamim edilmesi için Teşkilat'a bildirilmesini sağlayacaklardır.
- (8) 1997 Protokolü Tarafınca yürütülen liman Devleti denetimleri ile ilişki olarak, Taraflar ilaveten:
- (a) Yasama yetkisi altında, uygun olmayan akaryakıt ikmalinde yakıt teslim tutanağının tanzim edilmiş olduğunu ve Taraf olan veya taraf olmayanlara tüm alakalı malumatla beraber bilgilendirmeye; ve
 - (b) uygun olmadığı tespit edilen akaryakıtın uygun duruma getirilmesi için çare kabilinden uygun bir önlem almaya, yükümlüdürler.

Kural 19

Platformlar ve sondaj Platformları için gerekler

- (1) Bu Kural'ın paragraf (2) ve (3) gereklerine tâbi olan sabit ve yüzer platformlar ve sondaj platformları, bu Ek'in gereklerine uyacaklardır.
- (2) Doğrudan deniz dibi maden yataklarının araştırılması, bunlardan yararlanılması ve bunlara bağlı açık deniz faaliyetlerinden ortaya çıkan yayılma, bu Sözleşmenin Madde 2(3)(b)(ii)'si ile mutabık olup, bu Ek'in hükümlerinden muaftır. Böyle yayılmalar aşağıdakileri içerir:
 - (a) bunlarla sınırlı olmamakla birlikte, hidrokarbonların parlaması, kuyu kapatma ve test faaliyetlerine bağlı olarak delici uçların, çamurların ve/veya çözültücü sıvıların yanmaları, veya; beklenmeyen durumlardan kaynaklanan parlamalar dahil, sadece ve doğrudan deniz dibi maden yataklarının araştırılması, bunlardan yararlanılması ve bunlara bağlı açık deniz faaliyetlerinin sonucu olan maddelerin yakılmasından ortaya çıkan yayılma

- (b) Sondaj sıvıları ve uçlarına basılan gazların veya uçucu organik bileşiklerin serbest kalmaları;
 - (c) Sadece ve doğrudan deniz-dibi minerallerin ıslahı, elleçlenmesi veya depolanması ile ilişkili yayılmalar; ve
 - (d) deniz dibi maden yataklarının araştırılması, yararlanılması ve bunlara bağlı açık deniz faaliyetlerine tahsis edilmiş dizel makinelerinden yayılmalar.
- (3) Bu Ek'in Kural 18'inin gerekleri, İdare tarafından onaylandığında, üretilen ve peşinden orada yakıt olarak kullanılan hidrokarbonların kullanılması için uygulanmayacaktır.

Ek VI Zeyilleri

Zeyil I

IAPP Belgesi Formu (Kural 8)

ULUSLARARASI HAVA KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİ BELGESİ

1978 Protokolü ile tadil edilen Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973'ü (bundan sonra "Sözleşme" olarak anılacaktır) değiştiren 1997 Protokolü'nün hükümlerine göre:

.....
(ülkenin resmi tam ismi)

Hükümetin yetkisi altında

..... tarafından verilmiştir.

(Sözleşmenin hükümlerine göre
yetki verilen uzman kişi veya Teşkilatın tam kimliği)

Geminin adı	Tanınma numarası veya harfleri	IMO numarası	Sicil Limanı	Gros tonaj

Geminin tipi tanker
 tankerden başka bir gemi

Ek VI Zeyilleri

BU BELGE

1 Bu geminin Sözleşme'nin Ek VI Kural 5'ine uygun olarak sömveyinin yapıldığını; ve

2 Bu Sömveyin, teçhizat, sistem, donanım, tertibat ve malzemenin, Sözleşme'nin Ek VI Kural 5'in uygulanabilir gereklerine tam olarak uygun olduğunu gösterdiğini tasdik eder.

Bu belge tarihine kadar geçerlidir.

.....de verilmiştir.

(Belgenin verildiği yer)

.....
(verilme tarihi)

.....
(Belgeyi veren yetkili memurun imzası)

*(Belgeyi veren Makamın mührü
ya da damgası, hangisi uygunsa)*

YILLIK VE ARA SÖRVEYLERİN TASDİKİ

BU BELGE Sözleşmenin Ek I, Kural 4'üne göre yapılan sorveyde geminin Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygun bulunduğunu tasdik eder.

Yıllık Sorvey: İmza.....
(Yetkili memurun imzası)
Yer
Tarih.....
(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

Yıllık/Ara* Sorvey: İmza.....
(Yetkili memurun imzası)
Yer
Tarih.....
(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

Yıllık/Ara* Sorvey: İmza.....
(Yetkili memurun imzası)
Yer
Tarih.....
(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

Yıllık Sorvey: İmza.....
(Yetkili memurun imzası)
Yer
Tarih.....
(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

* uygun şekilde silin

**ULUSLARARASI HAVA KİRLİLİĞİ ÖNLEME BELGESİ İLAVESİ
(IAPP BELGESİ)****İNŞA VE TEÇHİZAT KAYDI**

1978 tarihli Protokolle değiştirilmiş 1973 tarihli Gemilerden Kirilenmenin Önlenmesi hakkında Uluslararası Sözleşme (bundan sonra "Sözleşme" olarak anılacaktır) Ek I, hükümlerine bağlı kalarak.

Notlar:

1. Bu Kayıt devamlı olarak IAPP Belgesine ekli olarak muhafaza edilecektir. IAPP Belgesi gemide her zaman hazır bulundurulacaktır.
2. Eğer kaydın aslı ne İngilizce nede Fransızca ise metin bunlardan birisine yapılmış tercümeyi içerecektir.
3. Karelerin içerisine çarpı (x) işareti "evet" ve "uygun" tire (-) işareti ise "hayır" ve "uygun değil" cevapları için konulacaktır.
4. Aksi belirtilmedikçe bu kayıta zikredilen Kurallar, Sözleşmenin Ek I Kurallarını ve kararlar ise Uluslararası Denizcilik Teşkilatı'nın kabul ettiklerini ifade eder

1. GEMİNİN ÖZELLİKLERİ

- 1.1. Gemi Adı
- 1.2. Tanınma numarası veya harfleri
- 1.3. IMO numarası
- 1.4. Gros Tonajı
- 1.5. Omurganın kızağa konulduğu veya inşa durumu benzer bir safhadaki tarih
- 1.7. Büyük makine değişikliğinin (varsa) başladığı tarih (Kural 13)

2 Gemilerden yayılan emisyonların kontrolü

2.1 Ozon-tüketene maddeler (kural 12)

2.1.1 Halon ihtiva eden aşağıdaki yangın söndürme sistemleri ve teçhizatlarının kullanılmasına devam edilebilir:

Sistem Teçhizat	Gemideki Yeri

2.1.2 CFC'ler ihtiva eden aşağıdaki yangın söndürme sistemleri ve teçhizatlarının kullanılmasına devam edilebilir:

Sistem Teçhizat	Gemideki Yeri

2.1.3 1 Ocak 2020 tarihinden önce tesis edilen hidro-kloroflorokarbon'lar (HCFC'ler) ihtiva eden aşağıdaki sistemlerin kullanılmasına devam edilebilir:

Sistem Teçhizat	Gemideki Yeri

2.2 Azot oksitler (NO_x) (Kural 13)

2.2.1 130 kW'den daha yüksek çıkış gücüne sahip olup, 1 Ocak 2000 tarihinde veya daha sonra inşa edilmiş gemilere konulan, NO_x Teknik Kodu'na göre kural 13(3)(a)'da ki yayılma standartlarına uyan, aşağıdaki dizel makineleri:

Üretici ve model	Seri no	Kullanım	Çıkış Gücü (kW)	Devir sayısı (rpm)

Ek VI Zeyilleri

2.2.2 130 kW'den daha yüksek çıkış gücüne sahip olup, 1 Ocak 2000 tarihinde veya daha sonra kural 13(2) ye göre büyük değişiklik geçiren, NO_x Teknik Kodu 'na göre kural 13(3)(a)'da ki yayılma standartlarına uyan aşağıdaki dizel makineleri

Üretici ve model	Seri no	Kullanım	Çıkış Gücü (kW)	Devir sayısı (rpm)

2.2.3 130 kW'den daha yüksek çıkış gücüne sahip olup, 1 Ocak 2000 tarihinde veya daha sonra inşa edilmiş gemilere konulan, 1 Ocak 2000 tarihinde veya daha sonra kural 13(2) ye göre büyük değişiklik geçiren, NO_x Teknik Kodu. 'na ve göre kural 13(3)(a)'ya uygun egsoz gazı temizleme sistemi veya başka eşdeğer bir yöntemle donatılan aşağıdaki dizel makineleri.

Üretici ve model	Seri no	Kullanım	Çıkış Gücü (kW)	Devir sayısı (rpm)

2.2.2 NO_x Teknik Kodu. 'na uygun NO_x yayılması izleme ve kayıt cihazı ile donatılan yukarıda 2.2.1, 2.2.2 ve 2.2.3'teki dizel makineleri.

Üretici ve model	Seri no	Kullanım	Çıkış Gücü (kW)	Devir sayısı (rpm)

2.3 Kükürt Oksitler (SO_x) (Kural 14)

2.3.1 Gemi kural 14 (3)'de belirtilen SO_x yayılması kontrol sahaları içinde çalıştığında, gemi aşağıdakileri kullanır:

- .1 kükürt oranının %1.5 m/m'yi aşmadığı yakıt teslim tutanağı veya ile belgelenen akaryakıt

- .2 SO_x yayılmalarını 6.0g SO_x/kW h'in altına düşüren bir egsoz gazı temizleme sistemi veya
- .3 SO_x yayılmalarını 6.0g SO_x/kW h'in altına düşüren diğer bir onaylı teknoloji.

2.4 Uçucu organik gazlar (VOC'ler) (Kural 15)

2.4.1 Tankerde, MSC/Circ.585'e uygunluğu onaylı ve bir buhar toplama sistemi tesis edilmiştir

2.5 Gemide bir artık yakıcı bulunmaktadır:

- .1 Tadil edilmiş MEPC.76(40) kararına uygun
- .2 MEPC.76(40) kararına uygun olup, 1 Ocak 2000 tarihinden önce kurulmuştur

Bu kayıttaki bilgilerin doğruluğu her bakımdan ONAYLANIR

.....de verilmiştir.

(Kaydın verildiği yer)

.....
(verilme tarihi)

.....
(Kaydı veren yetkili memurun imzası)

(Belgeyi veren Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

Zeyil II

Test fâsılları ve ağırlık faktörleri (Kural 13)

Deniz tipi dizel motorlarının bu Ek Kural 13'e göre NO_x sınırlarına uygunluklarının NO_x Teknik Kod'da belirtilen test usulleri ve hesaplama yöntemleri kullanılarak teyit edilmesinde, aşağıda açıklanan test fâsılları ve ağırlık faktörleri kullanılacaktır.

- .1 Dizel-elektrik tahrikli de dahil, gemi ana sevki için sabit-devirli deniz makinelerine E2 test fâsıllası uygulanacaktır.
- .2 Değişken-adımlı pervane takımı için E2 test fâsıllası uygulanacaktır.
- .3 Pervane-tanzimli-çalışan ana makine ve pervane-tanzimli-çalışan yardımcı makineler için E3 test fâsıllası uygulanacaktır.
- .4 Sabit-devirli yardımcı makineler için D2 test fâsıllası uygulanacaktır.
- .5 Değişken-devirli, değişken-yüklü yardımcı makineler için, yukarıdakiler hariç, C1 test fâsıllası uygulanacaktır.

Sabit-devirli ana sevki için uygulamaları için test fâsıllası
(Dizel-elektrik tahrikli veya değişken-adımlı tesisleri dahil)

E2 tipi test fâsıllası	Hız	%100	%100	%100	%100
	Güç	%100	%75	%50	%25
	Ağırlık faktörü	0.2	0.5	0.15	0.15

Pervane-tanzimli-çalışan ana makine ve pervane-tanzimli-çalışan yardımcı makine uygulamaları için test fâsıllası

E3 tipi test fâsıllası	Hız	%100	%91	%80	%63
	Güç	%100	%75	%50	%25
	Ağırlık faktörü	0.2	0.5	0.15	0.15

Ek VI Zeyilleri

Sabit-devirli yardımcı makine uygulamaları için test fâsılası

D2 tipi test fâsılası	Hız	100%	100%	100%	100%	100%
	Güç	100%	75%	50%	25%	10%
	Ağırlık faktörü	0.05	0.25	0.3	0.3	0.1

Değişken-devirli ve -yüküklü yardımcı makine uygulamaları için test fâsılası

C1 tipi test fâsılası	Hız	Yüksek				orta			Boşta
	Tork	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	Ağırlıklı faktör	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15

Zeyil III

SO_x yayılma kontrol sahalalarının tanımlanması için ölçüt ve usuller (Kural 14)

1 Amaçlar

1.1 Bu zeyilin amacı, SO_x yayılma kontrol sahalalarının tanımlanması için ölçüt ve usuller sağlamaktır. SO_x yayılma kontrol sahalalarının hedefi, gemilerden SO_x yayılmasıyla hava kirliliğinin ve kara ve deniz alanlarındaki üzerindeki ona bağlı kötü etkilerin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilme sidir.

1.2 bir SO_x yayılma kontrol sahasının kabulü, Gemilerden SO_x yayılmasıyla hava kirliliğinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi desteklenen bir ihtiyaç olarak belirdiğinde, Teşkilat tarafından dikkate alınmalıdır.

2 Bir SO_x Yayılma Kontrol Sahası tanımlanması için teklif ölçütleri

2.1 Bir SO_x yayılma kontrol sahası tanımlanması için bir teklif, Teşkilat'a sadece 1997 Protokolü'nün İmzacı Devletleri tarafından sunulabilir. İki veya daha fazla sayıda İmzacı Devlet hususi bir deniz alanında müşterek ilgileri olduğunda, müştereken bir teklif hazırlamalıdır.

2.2 Teklif şunları içerecektir:

1. Gemilerden SO_x yayılmasının kontrolünün uygulanacağı teklif edilen bölgenin açık bir tasviri ile, bölgenin üzerinde işaretlendiği müracaat haritası.
2. Gemi SO_x yayılma etkisinin altındaki kara ve deniz alanlarının tarifi.
3. SO_x yayılma kontrolünün uygulanması teklif edilen saha içinde çalışmakta olan gemilerden SO_x yayılmasının, SO_x birikmesi ve kara ve deniz alanları üzerindeki ona bağlı kötü etkiler dahil, hava kirliliğine olan katkısına dair değerlendirme. Böyle bir değerlendirme; SO_x emisyonlarının, kara ve su tabii hayatına, doğal üretim alanlarına, hasas tabiata, su kalitesine, insan sağlığı ile, varsa, kültür ve ilmi önemi haiz alanlar üzerindeki etkilerinin açıklanmasını da içerecektir. İlgili verilerin kaynakları ile kullanılan metodoloji de açıklanacaktır.

4. SO_x yayılma kontrolünün uygulanması teklif edilen saha ve risk altındaki kara ve deniz alanlarındaki meteorolojik koşullara, özellikle hakim rüzgarların izleri, veya topografik, jeolojik, oşino grafik, morfolojik veya olağan dışı yerel hava kirliliği veya asitleşme oluşmasına yol açabilen diğer durumlarla alakalı veriler;
5. teklif edilen SO_x yayılma kontrolü sahasındaki gemi trafiğinin, bu trafiğinin iz ve yoğunluğu dahil, özelliği; ve
6. Bu Sözleşme'nin Ek VI' sının Kural 14'ü çerçevesinde alınması öngörülen tedbirler dışında, risk altında bulunduğu değerlendirilen bölge ile ilgili olarak bölgeyi etkileyen kara kaynaklı SO_x emisyonları konusunda, teklif eden İmzacı Devletler veya İmzacı Devletler tarafından alınan önlemlerin açıklaması.

2.3 Bir SO_x yayılma kontrol sahasının coğrafi sınırları, teklif edilen saha içinde seyrüsefer yapan gemilerden SO_x yayılması ve birikmesi, trafik yolları ve yoğunlukları ve rüzgar koşulları ile birlikte, yukarıda verilen ilgili ölçütlere dayandırılacaktır.

2.4 Herhangi bir sahanın SO_x yayılma kontrol sahası olarak tespitine ilişkin teklif, Teşkilat tarafından yürürlüğe konulmuş usullere ve kurallara uygun olarak Teşkilat'a sunulacaktır.

3 *Teşkilat tarafından SO_x yayılma kontrol sahasının değerlendirilmesi ve kabulüne ilişkin usuller*

3.1 Teşkilat, bir İmzacı Devlet veya İmzacı Devletler tarafından O'na sunulan her bir teklifi dikkate alacaktır.

3.2 Bir SO_x yayılma kontrol sahası, mevcut Sözleşme'nin Madde 16'sı gereğince, incelenecek, kabul edilecek ve yürürlüğe konulacak, bu Ek'e bir Değişiklik şeklinde tanımlanacaktır.

3.3 Teklifin değerlendirilmesinde, Teşkilat, kabulü için her bir öneride bulundurulacak yukarıda Kısım 2'e zikredilen ölçütlerle birlikte, gemilerden kaynaklanan kükürt oluşumlarının azaltılmasına yönelik tedbirler ile, kara-konumlu kontrollerle nispi maliyet karşılaştırmasını da göz önünde bulunduracaktır. Uluslararası ticaret ile meşgul denizcilik şirketleri üzerinde yaratacağı olumsuz etkiler de hesaba katılacaktır.

4 *SO_x yayılma kontrol sahalarının yönetimi*

4.1 Sahada sefer yapan gemilere sahip olan Taraflar'ın, sahaların yönetimine ilişkin görüşlerini Teşkilat'a getirmeleri teşvik edilir.

Zeyil IV

Gemilerde kullanılan atık yakıcı cihazların tip onayları ve çalışma sınırları (Kural 16)

(1) Kural 16(2)'de tarif edilen gemi tipi yakıcılar, her bir yakıcı için verilmiş IMO tip onay belgesine sahip olacaktır. Böyle bir belgenin alınabilmesi için, yakıcının Kural 16(2)'de tarif edilen onaylı standarda uygun dizayn ve imal edilmiş olmalıdır. Her bir model, bu zeylin paragraf (2)'sinde belirtilmiş olan sınırlar içerisinde aşağıdaki standart yakıt/atık özelliklerine göre, çalışıp çalışmayacağını belirlenmesi amacıyla, fabrikada veya onaylı bir test kuruluşunda ve İdare'nin sorumluluğu altında, aşağıdaki özel tip onaylanmış teste tâbi olacaktır.

Tortu yağ muhtevası:	%75 HFO tortu yağı % 5 kullanılmış yağlama yağı; ve %20 kirli su
Katı atık muhteva:	%50 gıda atığı %50 aşağıdaki oranlarda çöp yaklaşık %30 kağıt yaklaşık %40 karton yaklaşık %10 kumaş/çuval atığı yaklaşık % 20 plastik Karışım %50 oranına kadar nem ve %7 oranına kadar yanmaz katı atıkları ihtiva edebilir.

(2) Kural 16(2)'de tarif edilen gemi tipi atık yakıcı, aşağıdaki sınırlar içinde çalışacaktır:

Yanma odası içerisindeki O ₂ :	%6-12
Baca gazı azami ortalama CO ortalaması:	200 mg/MJ
Azami kurum ortalaması:	Bacharach 3 veya Ringelman 1 (%20 donuklukta) (Sadece ilk çalıştırma gibi çok kısa sürelerde daha yüksek bir kurum değeri kabul edilebilir.)
Kül kalıntısındaki yanmamış maddeler:	Ağırlıkça azami %10
Yanma odası baca gazı çıkış sıcaklığı:	850-1200 °C

Zeyil V

Yakıt teslim tutanağında bulunması gereken bilgiler (Kural 18(3))

Alıcı geminin adı ve IMO numarası

Liman

İkmalin başladığı tarih

Deniz yakıtı ikmalini yapan firmanın adı, adresi ve telefon numarası

Ürünün ad(lar)ı

Miktar (metrik ton)

15 °C'deki yoğunluğu (kg/m³) *

Kükürt oranı (% m/m) †

Yakıt ikmalini yapan firmanın temsilcisi tarafından ikmal yapılan yakıt'ın bu Ek'in Kural 14(1) veya (4)(a)'sı ile 18(1)'ine kuralına uygun olduğuna dair imzalanmış ve tasdik edilmiş belge.

* Fuel oil'in ISO 3675'e göre test edilmiş olması gerekir

† Fuel oil'in ISO 8754'e göre test edilmiş olması gerekir

İlave bilgiler

1

MARPOL 73/78 Ek I, II ve III'ün birleştirilmiş izahatlarının listesi.

1 MARPOL 73/78 Ek I birleştirilmiş izahatlarının listesi.

MEPC/Circ.97, ek 2 ve değişiklik 1.	Ek I kararlarının aynı izahatları
MEPC 17/21, paragraf 5.17	Kural 10(3)(b)(vi) birleştirilmiş izahatlarının tashihi
MEPC 18/18, ek 5	Kural 1(18), 3, 16(1) ve 16(2)(b), 25(1) ve 25(2) birleştirilmiş izahatları.
MEPC 19/18, ek 3	Kural 1(4) ve 8 birleştirilmiş izahatları.
MEPC 20/19, ek 5	Kural 4, 5 ve diğerleri ve 15(5) ve 16(3) (a) ve 21 birleştirilmiş izahatları.
MEPC 21/19, ek 11	Ek I Kural 9(1) ve 10(3) birleştirilmiş izahatları ve Meclis kararı A.541(13) izahatı (<i>bu kitaba dahil edilmedi</i>)
MEPC 25/20, paragraf 5.7	Kural 15(5)(a) ve 15(5)(b)(ii)(3)'deki "tüm yağlı karışımlar" aynı izahatları.
MEPC 26/25, ek 5	Ek I kural 17 izahatının anlaşmalı değişikliği.
MEPC 27/16,Ek 7	Ek I Kural 17 birleştirilmiş izahatları.
MEPC 30/24,Ek 7	Ek I Kural 1(7) birleştirilmiş izahatları.
MEPC 31/21,Ek 5 ları.	Ek I Kural 1(17) birleştirilmiş izahatları.
MEPC 32/20, paragraf 5.2 ve Ek 3	Ek I Kural 26 birleştirilmiş izahatları.
MEPC 33/20, paragraf 4.5 ve Ek 5	Ek I Kural 9(4), 10(3), 16(1) ve 16(2) birleştirilmiş izahatları.
MEPC 34/23, paragraf 7.2.2 ve Ek 6	Ek I Kural 7, 12(2), 13, 13G, 13F(3)(d),ve Ek 6 13G(4), 15(7), 16(6) ve 21 birleştirilmiş izahatları.

MEPC 35/21, paragraf 8.10 ve Ek 5	EkI Kural15(7) birleştirilmiş izahatları.
MEPC 36/22, paragraf 9.38 ve Ek 7	EkI Kural15(5) birleştirilmiş izahatları.
MEPC 38/20, paragraf 3.9 ve 8.14	EkI Kural 13F(3)(d) ve 13F birleştirilmiş izahatları.
MEPC 40/21, paragraf 8.2 ve 9.3 ve Ek 4	Ek I Kural 13(3)(b) ve Kural 25A(2) birleştirilmiş izahatları.
MEPC 43/21, paragraf 11.23 ile 11.25	MEPC/tamim.365 içinde, hidrostatik denge yüklemesi hakkında IACS birleştirilmiş izahat MPC 7

2 MARPOL 73/78 Ek II birleştirilmiş izahatlarının listesi.

MEPC 22/21, Ek 7	Ek II anlaşmalı birleştirilmiş izahatların metni.
MEPC 23/22, Ek 6	Ek II hükümlerinin birleştirilmiş izahatları.
MEPC 23/22, Ek 7	Ek II çöp yakma gemileri bakımından izahatlar (bu kitaba dahil edilmedi)
MEPC 24/19, Ek 2	Ek II hükümlerinin birleştirilmiş izahatları.
MEPC 24/19, Ek 3	Ek II kural 3(4) birleştirilmiş izahatlarının uzatılması
MEPC 25/20, Ek 4	Ek II hükümlerinin birleştirilmiş izahatları.
MEPC 25/20, Ek 5	Ek II çöp işlemlerine tahsisli gemiler bakımından ve bunun için açıklayıcı notların izahatları
MEPC 29/22, Ek 2	Ek II kuralları birleştirilmiş izahatları.
MEPC 30/24, Ek 11	Ek II kural 3(4) birleştirilmiş izahatları.
MEPC 33/20, paragraf 3.19	Ek II kural 3(4) birleştirilmiş izahatları.

3 MARPOL 73/78 Ek III birleştirilmiş izahatlarının listesi.

MEPC 36/22, paragraf 9.42 ve Ek 7	Ek III kural 4(3) birleştirilmiş izahatları
--------------------------------------	---

2

İlgili evrakların listesi

1 Aşağıdakiler bu kitaba ilişkilendirilmiş ilgili evrakların listesidir.

<i>Atf</i>	<i>Evrak</i>
Gemilerden Kirilenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 1978 Protokolü, Gemilerden Kirilenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ile ilgili. 1978 Protokolü ile tadil edilen Gemilerden Kirilenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973'ü değiştirmek için 1997 Protokolü. Protokol I: Zararlı Maddelerin karıştığı kazaların rapor edilmesi ile ilişkili hükümler	
- Protokole 1985 düzeltmeleri	MEPC 22/21, Ek 10
- Madde II(1)'e 1996 düzeltmeleri	MEPC 38/20, Ek 2
Protokol II: Tahkim Ek I	
- 1984 Düzeltmeleri	MEPC 20/19, Ek 4
- 1987 Düzeltmeleri	MEPC 25/20, Ek 9
- 1990 Düzeltmeleri	MEPC 30/24, Ek 5
- 1991 Düzeltmeleri	MEPC 31/21, Ek 6
- 1992 Düzeltmeleri	MEPC 32/20, Ek 5 &6
- 1994 Düzeltmeleri	MP/CONF.2/8
- 1997 Düzeltmeleri	MEPC 40/21,Ek 5
- 1999 Düzeltmeleri	MEPC 43/21,Ek 3
- 2001 Düzeltmeleri	MEPC 46/23,Ek 3
- Durum Değerlendirme Şeması	MEPC 46/23,Ek 2
Ek II	
-1985 Düzeltmeleri	MEPC 22/21,Ek 2
-1989 Düzeltmeleri	MEPC 27/16,Ek 5
-1992 Düzeltmeleri	MEPC 33/20,Ek 8
-1994 Düzeltmeleri	MP/CONF.2/8

- 1999 Düzeltmeleri MEPC 43/21,Ek 3
- Zehirli sıvı maddelerin tahliyesi usul ve tertibatları için standartlar MEPC 22/21,Ek 4
- 1992 Düzeltmeleri MEPC 33/20,Ek 3
- 1994 Düzeltmeleri MEPC 35/21,Ek 2
- 1995 Düzeltmeleri MEPC 37/22/Add.1, Ek 4

Ek III

- MARPOL 73/78 Ek III düzeltilmiş tasarısı MEPC 26/25,Ek 6
- 1992 Düzeltmeleri MEPC 33/20,Ek 9
- 1994 Düzeltmeleri MP/CONF.2/8
- 2000 Düzeltmeleri MEPC 44/20,Ek 3

Ek IV

- MARPOL 73/78 düzeltilmiş Ek IV MEPC 44/20,Ek 10
- Ek IV'ün yürütülmesi MEPC 44/20,Ek 11

Ek V

- 1989 Düzeltmeleri MEPC 28/4,Ek 2
- 1994 Düzeltmeleri MP/CONF.2/8
- 1995 Düzeltmeleri MEPC 37/22/ilave.1, Ek 13

Ek 13

- 2000 Düzeltmeleri MEPC 45/20,Ek 3

Ek VI

2 Aşağıdakiler bu kitaba dahil edilmemiş ilgili evrakların listesidir.

Atıf

*Evrak veya IMO
yayın satış numarası*

Protokol I

- Karar A.851(20): Gemi rapor verme sistemleri ve gemi rapor gerekleri, tehlikeli maddeler, zehirli maddeler ve/veya deniz kirleticilerinin karıştığı kazaları rapor etme Rehberi dahil, genel usuller. IMO-516E
- MARPOL 73/78 (1999 baskısı) altında Zararlı Maddelerin karıştığı kazaların rapor edilmesi ile ilişkili hükümler. IMO-516E

- MARPOL 73/78 (1983 baskısı) altında sörveyler için Rehber. IMO-526E
- Deniz kirliliği gemi acil planları geliştirmek için Rehberler (2001 baskısı) IMO-586E
- Ham petrolle yıkama sistemleri (2000 baskısı) IMO-617E
- Tahsis edilmiş temiz safra tankları (1982 baskısı) IMO-619E
- Atıl gaz sistemleri (1990 baskısı) IMO-860E
- Dökme taşıyıcıları ve petrol tankerlerinin sörveyi sırasında genişletilmiş teftiş programı hakkında Rehberler (2001 baskısı) IMO-265E

Ek II

- Dökme halde taşınan sıvıların geçici değerlendirilmesi için Rehberler IMO-653E
 - Ek 1 - Dökme halde taşınan sıvıların geçici değerlendirilmesi için akış çizelgesi
 - Ek 2 bu yayının içine dahil edilmiştir.
 - Ek 3 - Geminin Uygunluk ve Usuller ve Tertibatlar El kitabı Belgelerinin düzeltme sayfalarının bir örneği
 - Ek 4 - Zehirli sıvı maddeleri sınıflandırmak için Rehberlerin izahatı
 - Ek 5 - Tehlike boyutlarının kısaltılmış söylentileri
 - Ek 6 - Deniz kirliliği nokta-i nazarından gemi tipi gereklerinin tesisi için ölçütler
 - Ek 7 - Sıvı maddeleri geçici değerlendirme üçlü anlaşma teklifi için telex/telefax formatı
 - Ek 8 - Sıvı kimyevileri değerlendirmek için format.
 - Ek 9 - Hesaplama yöntemi için örnekler

- Ek 10 - Güvenlik mülahazalarıyla IBC/BCH Koduna konulmuş maddelerin karıştığı karışımlar için asgari taşıma gereklerinin atanması için izahat.
- Dökme halde Tehlikeli Kimyasallar Taşıyan Gemilerin Yapı ve Teçhizatları için Uluslararası Kod (IBC Kod) IMO-100E
- MARPOL 73/78 (1987 baskısı) Ek II altında sörveyler için Rehber. IMO-508E
- Dökme halde Tehlikeli Kimyasallar Taşıyan Gemilerin Yapı ve Teçhizatları için Kod (BCH Kod) IMO-772E
- Deniz kirliliği gemi acil planları geliştirmek için Rehberler (2001 baskısı) IMO-586E

Ek III

- Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Maddeler Kodu (IMDG Kodu) (2000 baskısı) IMO-200E

Ek V

- Ek V'in yürütülmesi için Rehberler IMO-656E
 - Zeyil 1 - Liman çöp alım tesislerinin yetersizliği iddiasını rapor etmek için form.
 - Zeyil 2 - Gemi çöp yakma fırınları için standart şartname

(MEPC.59(33))

Genel

- Gemilerin ve boşaltmanın kontrolü (1986 baskısı) IMO-601E
- Liman devleti kontrolü için usuller (2000 baskısı) IMO-650E
- Liman alım tesisleri hakkında kapsamlı el kitabı (1999 baskısı) IMO-597E
- MARPOL 73/78 (1997 baskısı) altında istenen Kirliliğin önlenmesi teçhizatı IMO-646E
- MARPOL - Nasıl yapılacak IMO-636E

3

MEPC kararları listesi

		IMO yayın satış numarası
MEPC.1(II)*	Petrol dışında Maddelerle Deniz Kirlenmesi halinde Yüksek Denizlerde Karışma ile alakalı Protokole eklenecek maddelerin listesinin yapılması hakkında Karar.	-
MEPC.2(VI)	Uluslararası sıvı standartları tavsiyeler ve yağım sularını ıslah tesislerinin test yeterliliği için Rehberler	IMO-592E
MEPC.3(XII)	Ham petrolle yıkama işlemleri ve teçhizat el kitabı için standart format hakkında tavsiyeler	IMO-617E
MEPC.4(XIII)	Petrol tankerlerinde petrol içeriği ölçerin kabulü ile alakalı tavsiyeler	-
MEPC.5(XIII)	Yağ/su ara yüz bulucuları için şartname	IMO-608E (yağlı-Su ayırıcıları ve İzleme Teçhizatı)
MEPC.6(XIV)	1978 Protokolü ile tadil edilen Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973'ün Baltık Denizinde petrol boşaltılması ile ilgili Ek I hükümlerinin uygulanması.	-

* Parantez içindeki Roman ve Arap harfleri oturum numarasını gösterir, ve bu kararların metinleri, MEPC oturum raporlarına eklenmiştir.

MEPC.7(XV)	Yağ kayıt defterine atıkların elden çıkarılma yöntemleri hakkında kayıtlar	-
MEPC.8(XVI)	1962 ve 1969 da düzeltilmiş Denizlerin Petrolle Kirlenmesinin Önlenmesi için Uluslararası Sözleşme'de belirtilmemiş petrolerin boşaltılması.	-
MEPC.9(17)	MARPOL 73/78 Baltık Denizi Bölgesinde çöp atılması hakkında Ek V hükümlerinin uygulanması	-
MEPC.10(18)	Petrol boşaltımı izleme ve kontrol sistemleri için uygulama şeması.	-
MEPC.11(18)	1978 Protokolü ile tadil edilen Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 Ek I'i altında sürveyler için Rehberler	IMO-526E
MEPC.12(18)	Büyük deniz kirliliği kazaları ile savaşmak için bölgesel düzenlemeler.	-
MEPC.13.(19)	Petrol tankerleri için petrol boşaltımı izleme ve kontrol sistemlerinin plan onayları ve kurulum sürveyi için Rehberler ve bunun için kontrol kısımlarının çevre testi.	IMO-608E (Yağlı-su Ayırıcıları ve İzleme Teçhizatı)
MEPC.14(20)	MARPOL 73/78 Ek I Düzeltmelerinin kabulü	-
MEPC.15(21)	Mevcut petrol tankerlerinde petrol boşaltımı izleme ve kontrol sistemlerinin tesisi	-
MEPC.16(22)	MARPOL 73/78 Ek II Düzeltmelerinin kabulü	-
MEPC.17(22)	MARPOL 73/78 Ek II'nin yürütülmesi	-

MEPC.18(22)	Zehirli sıvı maddeleri boşaltma yöntem ve tertibatları için standartların kabulü	-
MEPC.19(22)	Dökme halde Tehlikeli Kimyasallar Taşıyan Gemilerin Yapı ve Teçhizatları için Uluslararası Kod kabulü (IBC Kod)	IMO-100E
MEPC.20(22)	Dökme halde Tehlikeli Kimyasallar Taşıyan Gemilerin Yapı ve Teçhizatları için Kod kabulü (BCH Kod)	IMO-772E
MEPC.21(22)	MARPOL 73/78 Protokol I düzeltmeleri ve ona eklenmiş, düzeltilmiş Protokol metninin kabulü	-
MEPC.22(22)	Zararlı maddelerin karıştığı kazaları rapor etme Rehberi ve ona eklenmiş Rehberlerin kabulü.	-
MEPC.23(22)	Baltık Denizi bölgesinde zehirli sıvı maddelerin boşaltılması hakkında MARPOL 73/78 Ek II'nin uygulanması	-
MEPC.24(22)	Teşkilatın A.586(14) kararınca kabul edilen petrol tankerleri için petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemleri için gözden geçirilmiş Rehberlere ve Teşkilatın A.393(X) kararınca kabul edilen yağlı-su ayırma cihazları ve petrol içeriği ölçüm cihazı uluslararası yeterlilik ve test şartları için gözden geçirilmiş Tavsiyelere yapılacak düzeltmelerin kabulü.	IMO-608E (Yağlı-su Ayırıcıları ve İzleme Teçhizatı)

MEPC.25(23)	1978 Protokolü ile tadil edilen Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, (MARPOL 73/78) Ek II'i altında sörveyler için Rehberler	IMO-508E
MEPC.26(23)	1978 Protokolü ile tadil edilen Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, (MARPOL 73/78) Ek II'i altında gemiler ve boşaltmaların kontrolü için usuller.	IMO-601E (Gemilerin Kontrolü ve Boşaltmalar)
MEPC.27(23)	Sıvı maddelerin sınıflandırılması	-
MEPC.28(24)	MARPOL 73/78 Ek II ile uygunluk	-
MEPC.29(25)	Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, ile ilgili 1978 Protokol Ek'inin düzeltmelerinin kabulü (Aden Körfezinin özel alan olarak tanımlanması)	-
MEPC.30(25)	Zararlı maddelerin karıştığı kazaları rapor etme Rehberi	-
MEPC.31(26)	1978 Protokolü ile tadil edilen Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973'ün Baltık Denizinde çöp atılması ile ilgili Ek I Kural 5 hükümlerinin uygulama tarihinin tesbiti.	-

MEPC.32(27)	Dökme halde Tehlikeli Kimyasal Maddeler Taşıyan Gemilerin Yapı ve Teçhizatları için Uluslararası Kod'un (IBC Kod) düzeltmelerinin kabulü	IMO-100E
MEPC.33(27)	Dökme halde Tehlikeli Kimyasal Maddeler Taşıyan Gemilerin Yapı ve Teçhizatları için Kod'un (BCH Kod) düzeltmelerinin kabulü	IMO-772E
MEPC.34(27)	Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, ile ilgili 1978 Protokolü Ek'ine düzeltmelerin kabulü. (MARPOL 73/78 Ek II Zeyil II ve III)	-
MEPC.35(27)	MARPOL 73/78 Ek III'ün yürütülmesi	-
MEPC.36(28)	Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, ile ilgili 1978 Protokolü Ek'ine düzeltmelerin kabulü. (MARPOL 73/78 Ek V Düzeltmeleri)	-
MEPC.37(28)	1978 Protokolü ile tadil edilen Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973'ün Kuzey Denizi bölgesinde yağm sularının boşaltılması ile ilgili Ek I Kural 5 hükümlerinin uygulama tarihinin tesbiti.	-
MEPC.38(29)	1978 Protokolü ile tadil edilen Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973'ün Baltık Denizi bölgesinde yağm sularının boşaltılması ile ilgili Ek IV hükümlerinin uygulanması.	-

MEPC.39(29)	Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, ile ilgili 1978 Protokolü Ek'ine düzeltmelerin kabulü. (MARPOL 73/78 Ek I ve II'ye konan Harminize sörvey sisteminin tanıtımı ve belgelendirme.	-
MEPC.40(29)	Dökme halde Tehlikeli Kimyasal Maddeler Taşıyan Gemilerin Yapı ve Teçhizatları için Uluslararası Kod'un (IBC Kod) düzeltmelerinin kabulü. (Harminize sörvey sistemi ve belgelendirme)	-
MEPC.41(29)	Dökme halde Tehlikeli Kimyasal Maddeler Taşıyan Gemilerin Yapı ve Teçhizatları için Kod'un (BCH Kod) düzeltmelerinin kabulü. (Harminize sörvey sistemi ve belgelendirme)	-
MEPC.42(30)	Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, ile ilgili 1978 Protokolü Ek'ine düzeltmelerin kabulü. (MARPOL 73/78 Ek I ve V altında Antarktika bölgesinin özel alan olarak atanması)	-
MEPC.43(30)	Akdeniz'de çöp ile kirlenmenin önlenmesi.	-
MEPC.44(30)	Great Barrier Reef'in özel hassas bölge olarak belirtilmesi.	-
MEPC.45(30)	Great Barrier Reef havalsinin korunması	-
MEPC.46(30)	Zehirli (karine) Boyalarda tribütil kalay alaşımının kullanılmana bağlı potansiyel kötü etkilerin kontrolü için önlemler	-

MEPC.47(31)	Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, ile ilgili 1978 Protokolü Ek'ine düzeltmelerin kabulü. (yeni kural 26 ve diğer MARPOL 73/78 Ek I düzeltmeleri)	-
MEPC.48(31)	Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, ile ilgili 1978 Protokolü Ek'ine düzeltmelerin kabulü. (MARPOL 73/78 Ek V altında Geniş Karayip özel alan olarak atanması).	-
MEPC.49(31)	Petrol dışında Maddelerle Deniz Kirlenmesi halinde Yüksek Denizlerde Karışma ile alakalı Protokol'e, 1973, eklenecek maddelerin listesinin yeniden gözden geçirilmesi.	-
MEPC.50(31)	Gemi safra suları ve çökeltilerinin boşaltılmasından doğan istenmeyen su organizmalarının önlenmesi için Rehberler.	-
MEPC.51(32)	Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, ile ilgili 1978 Protokolü Ek'ine düzeltmelerin kabulü. (MARPOL 73/78 Ek I'in boşaltma ölçütleri).	IMO-520E
MEPC.52(32)	Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, ile ilgili 1978 Protokolü Ek'ine düzeltmelerin kabulü. (yeni kural 13F ve 13G, ve MARPOL 73/78 Ek I'in ilgili düzeltmeleri).	IMO-520E

MEPC.53(32)	MARPOL 73/78 Ek I düzeltmelerinin düzgün yürütülmesi için hurdaya çıkan gemi kapasitesinin geliştirilmesi.	-
MEPC.54(32)	Petrol kirliliği gemi acil planlarının geliştirilmesi için Rehberler	IMO-586E
MEPC.55(33)	Dökme halde Tehlikeli Kimyasal Maddeler Taşıyan Gemilerin Yapı ve Teçhizatları için Uluslararası Kod'un (IBC Kod) düzeltmelerinin kabulü.	-
MEPC.56(33)	Dökme halde Tehlikeli Kimyasal Maddeler Taşıyan Gemilerin Yapı ve Teçhizatları için Kod'un (BCH Kod) düzeltmelerinin kabulü.	-
MEPC.57(33)	Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, ile ilgili 1978 Protokolü Ek'ine düzeltmelerin kabulü. (Antarktika bölgesinin özel alan olarak atanması ve Ek II'deki sıvı maddelerin listesi.)	-
MEPC.58(33)	Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, ile ilgili 1978 Protokolü Ek'ine düzeltmelerin kabulü. (Gözden geçirilmiş Ek III)	-
MEPC.59(33)	MARPOL 73/78 Ek V'in yürütülmesi için gözden geçirilmiş Rehberler	IMO-656E
MEPC.60(33)	Gemilerin makine mahallerindeki kirliliği önleme teçhizatları için Rehber ve şartname.	IMO-646E
MEPC.61(34)	MARPOL 73/78 Ek I petrol boşaltmanın görünür sınırları	-
MEPC.62(35)	Zehirli sıvı maddeleri boşaltma yöntem ve tertibatları için standartların düzeltmeleri	-

MEPC.63(36)	Petrol tankeri dengesi, işletme güvenliği ve deniz çevresinin korunması	-
MEPC.64(36)	MARPOL 73/78 Ek I kural 13G(7)'de zikredilen yapı ve tertibatlar için değişik seçenekleri onaylamak için Rehber.	-
MEPC.65(37)	Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, ile ilgili 1978 Protokolü Ek'inin düzeltmeleri. (kural 2 düzeltmeleri ve Ek V'in yeni 9'uncu kuralı)	-
MEPC.66(37)	MARPOL 73/78 Ek I kural 13F(5) altında petrol tankerlerinin farklı dizayn ve inşa yöntemlerinin onaylanması için Rehber.	-
MEPC.67(37)	Ön tedbirli yaklaşımın uygulanması hakkında Rehberler.	-
MEPC.68(38)	Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, ile ilgili 1978 Protokolü Ek'inin düzeltmeleri. (Protokol I düzeltmeleri)	-
MEPC.69(38)	Dökme halde Tehlikeli Kimyasal Maddeler Taşıyan Gemilerin Yapı ve Teçhizatları için Uluslararası Kod (IBC Kod) düzeltmeleri.	-
MEPC.70(38)	Dökme halde Tehlikeli Kimyasal Maddeler Taşıyan Gemilerin Yapı ve Teçhizatları için Kod (BCH Kod) düzeltmeleri.	-
MEPC.71(38)	Çöp yönetim planlarının geliştirilmesi için Rehberler	IMO-656E

MEPC.72(38)	Petrol dışında Maddelerle Deniz Kirlenmesi halinde Yüksek Denizlerde Karışma ile alakalı Protokole eklenecek maddelerin listesinin gözden geçirilmesi.	-
MEPC.73(39)	Dökme halde Tehlikeli Kimyasal Maddeler Taşıyan Gemilerin Yapı ve Teçhizatları için Uluslararası Kod (IBC Kod) düzeltmeleri. (muğlak ifadeler)	-
MEPC.74(40)	Sabana-Camagüey adalarının özel hassas deniz bölgesi olarak belirtilmesi.	-
MEPC.75(40)	Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, ile ilgili 1978 Protokolü Ek I'inin düzeltmeleri.	-
MEPC.76(40)	Gemi çöp yakma fırınları için standart şartname	-
MEPC.77(41)	MARPOL 73/78'in Kuzey-Batı Avrupa Sularını özel bölgesini bakımından Ek I Kural 5 düzeltmelerinin uygulamaya gireceği tarihinin tesbiti.	-
MEPC.78(43)	Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, ile ilgili 1978 Protokolü Ek'inin düzeltmeleri.	-
MEPC.79(43)	Dökme halde Tehlikeli Kimyasal Maddeler Taşıyan Gemilerin Yapı ve Teçhizatları için Uluslararası Kod (IBC Kod) düzeltmeleri.	-
MEPC.80(43)	Dökme halde Tehlikeli Kimyasal Maddeler Taşıyan Gemilerin Yapı ve Teçhizatları için Kod (BCH Kod) düzeltmeleri.	-
MEPC.81(43)	HPY El Kitabı için Standart Formun 9'uncu kısmının düzeltmeleri. (MEPC.3(XII) kararı)	IMO-617E

MEPC.82(43)	Gemide kullanılmak üzere arz edilen akaryakıt artığının dünya çapında ortalama kükürt içeriğinin izlenmesi için Rehberler.	-
MEPC.83(44)	Limanların artık alım tesislerinin yeterliliğinin temini için Rehberler	-
MEPC.84(44)	Gemilerden Kirlenmenin önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, ile ilgili 1978 Protokolü Ek'inin düzeltmeleri.	-
MEPC.85(44)	Petrol ve/veya zehirli sıvı maddelerin karıştığı deniz kirliliği gemi acil planları geliştirmek için Rehberler.	IMO-586E
MEPC.86(44)	Deniz kirliliği gemi acil planları geliştirme rehberleri düzeltmeleri.	-
MEPC.87(44)	Kirliliğin önlenmesi ile ilgili IMO sözleşmeleri altında İspanyolca kullanılması.	-
MEPC.88(44)	MARPOL 73/78 EkIV'ün yürütülmesi.	-
MEPC.89(45)	Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, ile ilgili 1978 Protokolü Ek'inin düzeltmeleri.	-
MEPC.90(45)	Dökme halde Tehlikeli Kimyasal Maddeler Taşıyan Gemilerin Yapı ve Teçhizatları için Uluslararası Kod (IBC Kod) düzeltmeleri.	-
MEPC.91(45)	Dökme halde Tehlikeli Kimyasal Maddeler Taşıyan Gemilerin Yapı ve Teçhizatları için Kod (BCH Kod) düzeltmeleri.	-
MEPC.92(45)	MARPOL 73/78 Ek V'in yürütülmesi için gözden geçirilmiş Rehberlerin düzeltmeleri. (MEPC.59(33) kararı).	-

MEPC.93(45)	Gemi çöp yakma fırınları için standart şartnamenin düzeltmeleri	-
MEPC.94(46)	Durum değerlendirme şeması.	-
MEPC.95(46)	Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, ile ilgili 1978 Protokolü Ek'inin düzeltmeleri.	-

4

MARPOL 73/78, düzeltmeler ve ilgili araçların durumu.

Bu liste MARPOL 73/78 ve onun protokolleri, ekleri ve düzeltmelerin 1 Ocak 2002 itibariyle yürürlüğe giriş tarihlerini gösterir.

Düzeltilmelerin ayrıntıları MEPC kararları listesinde bulunabilir.

1978 Protokolü ile tadil edilen Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, (MARPOL (düzeltilmiş) 73/78).

Yürürlüğe giriş tarihi:	2 Ekim 1983
Ek I	2 Ekim 1983
Ek II	6 Nisan 1987
Ek III	1 Temmuz 1992
Ek IV	<i>henüz yürürlükte değil</i>
Ek V	31 Aralık 1988
Ek VI	<i>henüz yürürlükte değil</i>
1984 düzeltmeleri (MEPC.14(20)) (yıllardır mutabık olunmuş kapsamlı Ek I düzeltmeleri)	7 Ocak 1986
1985 düzeltmeleri (MEPC.16(22)) (Ek II'de pompalama, borular, kontrol, vs'nin yürütülmesi hazırlıklarına kapsamlı değişiklikler.)	6 Nisan 1987
1985 (Protokol I)düzeltilmeleri (MEPC.21(22)) (Protokolü rapor etmek)	6 Nisan 1987
1987 (Ek I)düzeltilmeleri (MEPC.29(25)) (Aden Körfezinin özel alan olarak atanması.)	1 Nisan 1989
1989 (IBC Kodu)düzeltilmeleri (MEPC.32(27)) (Kimyasalların listesi)	13 Ekim 1990
1989 (BCH Kodu)düzeltilmeleri (MEPC.33(27)) (Kimyasalların listesi)	13 Ekim 1990
1989 (Ek II)düzeltilmeleri (MEPC.34(27)) (Kimyasalların listesi)	13 Ekim 1990
1989 (Ek V)düzeltilmeleri (MEPC.36(28)) (Kuzey Denizin özel alan olarak atanması.)	18 Şubat 1991
1990 (Ek I ve II)düzeltilmeleri (MEPC.39(29)) (Harmonize sorvey ve belgelendirme)	3 Şubat 2000

1990 (IBC Kodu)düzeltilmeleri (MEPC.40(29)) (Harmonize sörvey ve belgelendirme)	3 Şubat 2000
1990 (BCH Kodu)düzeltilmeleri (MEPC.41(29)) (harmonize sörvey sistemi ve belgelendirme)	3 Şubat 2000
1990 (Ek I ve V) düzeltilmeleri (MEPC.42(30)) (Antarktik bölgesinin özel alan olarak atanması.)	17 Mart 1992
1991 (Ek I) düzeltilmeleri (MEPC.47(31)) (yeni kural 26 (Petrol Kirliliği Gemi Acil Planı) ve diğler değişiklikler)	4 Nisan 1993
1991 (Ek V) düzeltilmeleri (MEPC.48(31)) (Geniş Karayip bölgesinin özel alan olarak atanması.)	4 Nisan 1993
1992 (Ek I) düzeltilmeleri (MEPC.51(32)) (boşaltma ölçütleri)	6 Temmuz 1993
1992 (Ek I) düzeltilmeleri (MEPC.52(32)) (petrol tankeri dizaynı)	6 Temmuz 1993
1992 (IBC Kodu) düzeltilmeleri (MEPC.55(33)) (kimyasalların listesi, yük tankı havalandırması ve gazsızlaştırma tertibatları ve diğler değişiklikler)	1 Temmuz 1994
1992 (BCH Kodu) düzeltilmeleri (MEPC.56(33)) (kimyasalların listesi ve diğler değişiklikler)	1 Temmuz 1994
1992 (Ek II) düzeltilmeleri (MEPC.57(33)) (kimyasalları listesi ve Antarktik bölgesinin özel alan olarak atanması)	1 Temmuz 1994
1992 (Ek III) düzeltilmeleri (MEPC.58(33)) (IMDG Kod'unun yürütülmesinde bir vasıta olarak Ek III'ün tümünden gözden geçirilmesi.)	28 Şubat 1994
1994 (Ek I, II, III ve V) düzeltilmeleri (Konferans kararları 1-3) (işletme gerekleri üzerinde Liman Devleti Kontrolü)	3 Mart 1996
1995 (Ek V) düzeltilmeleri (MEPC.65(37)) (Uygulama, afişler, işletme planları ve kayıt tutulması)	1 Temmuz 1997
1996 (Protokol I) düzeltilmeleri (MEPC.68(38)) (madde II -Ne zaman rapor edilecek.)	1 Ocak 1998
1996 (IBC Kod) düzeltilmeleri (MEPC.69(38)) (Kimyasalların listesi)	1 Temmuz 1998
1996 (BCH Kod) düzeltilmeleri (MEPC.70(38)) (Kimyasalların listesi)	1 Temmuz 1998

1997 (IBC Kod) düzeltmeleri (MEPC.73(39)) (kapsamlı ifadeler)	10 Temmuz 1998
1997 (Ek I) düzeltmeleri (MEPC.75(40)) (Kuzey-Batı Avrupa sularının özel alan olarak atanması; yeni kural 25A)	1 Şubat 1999
1999 (Ek I ve II) düzeltmeleri (MEPC.78(43)) (kural 13G ve 26 ve Ek I'in IOPP Belgesi düzeltmeleri ve Ek II'ye yeni kural 16'nın eklenmesi)	1 Ocak 2001
1999 (IBC Kodu) düzeltmeleri (MEPC.79(43)) (yük tankı havalandırması ve gazsızlaştırma tertibatları)	[1 Temmuz 2002]
1999 (BCH Kodu) düzeltmeleri (MEPC.80(43)) (yük içerikleri)	[1 Temmuz 2002]
2000 (Ek III) düzeltmeleri (MEPC.84(44)) (zeyil düzeltmeleri)	1 Ocak 2002
2000 (Ek V) düzeltmeleri (MEPC.89(45)) (kural 1, 3, 5 ve 9 düzeltmeleri ve Çöp Boşaltmalarının Kaydı)	[1 Mart 2002]
2000 (IBC Kodu) düzeltmeleri (MEPC.90(45)) (Bölüm 5, 14, 15, 16 düzeltmeleri)	[1 Temmuz 2002]
2000 (BCH Kodu) düzeltmeleri (MEPC.91(45)) (Bölüm II, III, IV, V düzeltmeleri)	[1 Temmuz 2002]
2001 (Ek I) düzeltmeleri (MEPC.95(46)) (kural 13G ve düzeltmeleri ve IOPP Belgesi ilavesi)	[1 Eylül2002] *

*1 Mart 2002'deki kabulüne bağlı.

5

Ek IV'ün Yürütülmesi

MEPC.88(44) Kararı

Marpol 73/78 Ek IV'ün Yürütülmesi

13 Mart 1990'da kabul edilmiştir.

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Uluslararası sözleşmelerle deniz kirliliğinin önlenmesi için Komiteye tevdi edilen görevleri kapsayan Uluslararası Denizcilik Teşkilatı hakkındaki Sözleşmenin 38(a) Maddesini HATIRLAYARAK,

MARPOL 73/78 Ek IV'ün kabulü üzerinden yaklaşık yirmi yedi sene geçtiğini TAKDİR EDEREK,

13 Mart 1990 itibariyle toplam deniz ticaret filosu dünya deniz ticaret gros tonajının yaklaşık yüzde kırk üç'ünü oluşturan yetmiş yedi Devletin MARPOL 73/78 Ek IV'ü kabul ettiğini de TAKDİR EDEREK,

MARPOL 73/78 Ek IV'ün Toplam ticaret filosu en az dünya ticaret gemilerini filosu gros tonajının yüzde ellisini teşkil eden, on beşten az olmayan devletin kabul edip Taraf olduğu tarihten sonra yürürlüğe gireceğini ve yürürlüğe girmesi için hâla Dünya Tonajının yüzde yedisini temsil eden devletler tarafından kabulüne ihtiyaç duyulduğunu da TAKDİR EDEREK,

MARPOL 73/78 Ek IV'ü henüz kabul etmemiş büyük sayıdaki Üye Hükümetler, mevcut haliyle MARPOL 73/78 Ek IV'ü kabul ederlerse MARPOL 73/78 Ek IV'ün birkaç hükümlerine uymakta sorunlarla karşılaşacakları görüşünü beyan ettiklerini KAYDEDEREK,

MARPOL 73/78 Ek IV'ün yürürlüğe girmesine yardımcı olmak için bu hükümlerin aynı derecede çevre korumayı sağlayarak değiştirilmesine ihtiyaç olduğunu da KAYDEDEREK,

MEPC 44/20'e* ek 10'da yapılan gözden geçirilmiş MARPOL 73/78 Ek IV metninin Komitenin kırk dördüncü oturumunda onaylandığını AYRICA KAYDEDEREK,

1. Genel Sekreterin gözden geçirilmiş MARPOL 73/78 Ek IV'ün metnini, Teşkilatın tüm Üyelerine ve Teşkilatın Üyesi olmayıp MARPOL 73/78 madde 16 ve 17'ye uygun olarak mevcut Ek IV'nin yürürlüğe girmesine bağlı olarak ileriki kabullerin bakış açısı ile karşılanıp MARPOL 73/78 Ek IV'ün yürürlüğe girdiği durumlarda Teşkilata üye olmayan MARPOL 73/78'in tüm Taraflarına tamim etmesini talep etmek üzere ANLAŞMIŞLARDIR,

2. MARPOL 73/78 Ek IV Taraflarının gözden geçirilmiş MARPOL 73/78 Ek IV'ün yürürlüğe girmesini müteakip mevcut ve gözden geçirilmiş MARPOL 73/78 Ek IV arasında çifte anlaşma nizamının oluşmasına engelleyecek bakışla hemen MARPOL 73/78 Ek IV'ü uygulamaya başlamalarına KARARLAŞTIRMISLARDIR,

3. Mevcut MARPOL 73/78 Ek IV'ü henüz kabul etmemiş Devletlerin mevcut MARPOL 73/78 Ek IV'ün yürürlüğe girmesi üzerine sadece gözden geçirilmiş MARPOL 73/78 Ek IV'ün hükümlerinin yürütüleceğini anlayarak en kısa zamanda kabul etmelerini TEŞVİK EDER.

6

**MARPOL 73/78 Ek IV'ün
gözden geçirilmiş metni****Gemilerden Çıkan Pis sularla Kirlenmenin
Önlenmesi İçin Kurallar****Bölüm I - Genel****Kural 1****Tanımlamalar**

Bu Ek'in maksatları için:

- 1 *Yeni gemi:*
 - .1 Bu Ek'in yürürlüğe girdiği tarihte veya bu tarihten sonra inşa mukavelesi yapılan veya inşa mukavelesi bulunmadığı hallerde omurgası kızığa konulmuş olan veya inşa durumu benzer bir safhada olan; veya
 - .2 Teslim tarihi bu Ek'in yürürlüğe girişinden üç sene veya daha fazla sonra olan bir gemi demektir.
- 2 *Mevcut gemi* Yeni olmayan bir gemi demektir.
- 3 *Pis su*
 - .1 Her çeşit tuvalet ve helâ frengisinden gelen akıntılar;
 - .2 Tıbbi yerlerde (eczane, revir v.s.) bulunan leğen, küvet ve frengilerden gelen akıntılar;
 - .3 İçinde canlı hayvan bulunan mahallerden gelen akıntılar; veya
 - .4 Yukarıda tanımlanan akıntılarla karışan diğer atık sular demektir.
- 4 *Tutma tankı*, Pis suların toplanması ve depolanmasında kullanılan tank anlamına gelir.
- 5 *En yakın kara* deyimi: "En yakın karadan" deyimi, uluslararası hukuka göre ilgili ülkenin karasularının başladığı taban çizgisinden demektir, ancak bir istisna olarak işbu Sözleşme maksatları için Avustralya'nın Kuzey Doğu açıklarında "en yakın karadan" deyimi

Avustralya kıyılarında aşağıda koordinatları verilen noktalardan çizilen çizgi-
den anlamına gelir.

Enlemi 11°00' G, Boylamı 142°08' D,noktasından
Enlemi 10°35' G, Boylamı 141°55' D,noktasına,
Oradan enlemi 10°00' G, boylamı 142°00' D,noktasına,
Oradan enlemi 09°10' G, boylamı 143°52' D,noktasına,
Oradan enlemi 09°00' G, boylamı 144°30' D,noktasına,
Oradan enlemi 10°41' G, boylamı 145°00' D,noktasına,
Oradan enlemi 13°00' G, boylamı 145°00' D,noktasına,
Oradan enlemi 15°00' G, boylamı 146°00' D,noktasına,
Oradan enlemi 17°30' G, boylamı 147°00' D,noktasına,
Oradan enlemi 21°00' G, boylamı 152°55' D,noktasına,
Oradan enlemi 24°30' G, boylamı 154°00' D,noktasına,
Oradan Avustralya kıyısında enlemi 24°42' G, boylamı 153°15' D,
noktasına.

6 *Uluslararası sefer*, bu Sözleşmenin uygulandığı bir ülkeden böyle bir
ülke dışındaki bir limana yapılan bir sefer, veya tersi demektir.

7 *Kişi*, mürettebat veya yolcuların bir üyesi demektir.

8 *Yıldönümü*, Her yılın ay ve gün olarak Uluslararası Pis sularla
Kirlenmenin Önlenmesi Belgesinin geçerliliğinin bitiş gününü gösteren
gündür.

Kural 2

Uygulama

1 Bu Ek'in hükümleri uluslar arası sefer yapan aşağıdaki gemilere uygu-
lanacaktır:

- .1 400 ve daha büyük gros tonluk yeni gemiler;
- .2 400 gros tondan daha küçük olup da 15 kişiden fazla insan
taşınması için belgeli olan yeni gemiler;
- .3 Bu Ek'in yürürlüğe girişinden beş yıl sonra, 400 veya daha
yükarı gros tonluk mevcut gemiler;
- .4 Bu Ek'in yürürlüğe girişinden beş yıl sonra, 400 gros tondan
küçük olup da 15 kişiden fazla insan taşınması için belgeli
olan mevcut gemiler; ve

2 İdare, bu kuralın 1.3 ve 1.4 alt paragraflarına göre, 2 Ekim 1983'ten
önce omurgası kızığa konulmuş veya inşa durumu benzer bir safhada olan
mevcut gemilerin, uygulanabildiği kadar, bu Ek'in kural 11'i gereklerine
göre pis suları boşaltmak için teçhiz edildiğinden emin olacaktır.

Kural 3

İstisnalar

Bu Ek'in Kural 11'i aşağıdakilere uygulanmayacaktır:

- .1 Bir geminin güvenliğini sağlamak ya da denizde can kurtarmak için, pis suların gerektiğinde denize boşaltılması; veya
- .2 Bir gemiye ya da teçhizatına gelen hasar neticesinde, hasarın oluşmasından veya denize boşalma olayı saptandıktan sonra, boşalmayı önlemek veya asgariye indirmek amacıyla tüm makul önlemlerin alınmış olması halinde; pis suların denize boşaltılması:

Bölüm 2 Sörveyler ve belgelendirme

Kural 4

Sörveyler

1 Kural 2'ye göre bu Ek'in hükümlerine uyması istenen tüm gemiler aşağıda belirtilen sörveylere tâbi olacaklardır:

- .1 Bu Ek'in hükümlerine tâbi olması istenilen ve diğer sözleşme taraflarının yasama yetkisi altında bulunan liman ve kıyı açığı ter minallere sefer yapan her gemi aşağıda belirlenen sörveylere tâbi tutulacaktır.
- .1 Gemi ilk hizmete başlamadan önce veya bu Ek'in Kural 5'inde istenilen belgenin ilk defa verilmesinden önce yapılan ve bu Ek 'in kapsadığı kadarı ile geminin yapı, teçhizatı, donanım, tertibat ve malzemesinin tam bir denetimini içerecek olan bir ilk sörvey. Bu sörvey geminin yapı, teçhizat, donanım, tertibat ve malzemesinin bu Ek'in uygulanabilir gereklerine tamamen uyup uymadığını saptayacak şekilde olacaktır.
- .2 İdare tarafından belirlenmiş fakat beş yılı aşmayan fasılalarla, kural 8.2, 8.5, 8.6 veya 8.7'nin uygulanabildiği yerler hariç, bir yenileme sörveyi. Yenileme sörveyi yapı, teçhizat, sistem, tertibat ve malzemenin bu Ek'in uygulanabilir gereklerine tamamen uyup uymadığını saptayacak şekilde olacaktır.
- .3 Kısmi veya genel ilave sörveyler, şartlara göre, bu kuralın (4)'üncü paragrafında belirtildiği üzere bir teftişten sonraki tamirde veya herhangi bir büyük yenileme veya tamirden sonra yapılacaktır. Sörvey, lazım olan tamir ve yenilemenin etkin biçimde yapıldığını, bu tamir ve yenilemenin malzeme ve işçiliğin her bakımdan tatmin edici olduğunu ve geminin her bakımdan bu Ek'in gereklerine uyduğunu saptayacak şekilde olacaktır.

2 Bu kuralın 1'inci paragrafı hükümlerine tâbi olmayan gemiler için İdare bu Ek'in ilgili hükümlerine uyulmasını sağlamak maksadı ile gereken tedbirleri alacaktır.

3.1 Bu Ek'in hükümlerinin yerine getirilmesi ile ilgili gemilerin sörveyleri İdarenin memurları tarafından yapılacaktır. Bununla beraber, , İdare bu sörveyleri bu amaçla tayin ettiği sörveyörlere ya da kendisince tanınmış kuruluşlara yaptırabilir.

3.2 İdare bu paragrafın (a) alt paragrafında beyan edilen sörveyleri yapmak üzere sörveyör tayin ederken yahut bir kuruluşu tanıırken,

atanan sörveyöre veya hak tanınan kuruluşa aşağıdaki hususlarda asgari yetki verecektir:

- .2 Bir geminin tamirini talep etmek; ve
- .3 İlgili Liman Devleti otoritelerinin isteği üzerine sörvey ve denetlemeler yapmak.

İdare, atanmış sörveyörlere veya yetkilendirilmiş kuruluşlara verilen yetkinin özel sorumluluklarını ve şartlarını kendi memurlarının haberdar olması için bu Sözleşmeye Taraf olanlara dağıtılmak üzere Teşkilata bildirecektir.

3.3 Atanmış sörveyör yahut yetkilendirilmiş kuruluş geminin durumunun veya teçhizatının belgenin gereklerine önemli miktarda uymadığını veya böyle bir geminin deniz çevresi için kabul edilemez bir zarar tehdidi meydana getirmeksizin denize çıkacak durumda olmadığını saptadığında sörveyör yahut kuruluş derhal düzeltici işin yapılmasını sağlayacak ve gereği gibi İdareyi haberdar edecektir. Eğer bu düzeltme yapılmazsa belge geri alınacak ve İdareye derhal bilgi verilecektir; ve eğer gemi diğer bir Tarafın limanında ise Liman Devletinin ilgili otoritelerine derhal bilgi vereceklerdir. İdarenin bir memuru, atanmış sörveyör veya yetkilendirilmiş kuruluş Liman Devletinin ilgili otoritelerine bilgi verdiğinde, Liman Devletinin hükümeti bu memura, sörveyöre, veya kuruluşa bu kuralların verdiği yükümlülükleri yerine getirmede gerekli yardımı yapacaktır. Mümkünse, ilgili Liman Devleti'nin hükümeti, geminin, deniz çevresine kabul edilemez bir zarar tehdidi meydana getirmeksizin en yakın uygun tamir tersanesine gitmek maksadı ile denize açılabilinceye veya limandan çıkabilinceye kadar seyir yapmasını sağlayacak önlemleri alacaktır.

3.4 Her durumda, İdare sörvey ve denetimin tamlığını ve etkinliğini tamamen garanti edecek ve bu yükümlülüğü yerine getirmek için gerekli düzenlemelerin yapılmasını taahhüt edecektir.

4.1 geminin ve teçhizatın durumu, geminin deniz çevresine kabul edilemez bir zarar tehdidi meydana getirmeksizin her bakımdan denize çıkmaya hazır bulunmasını sağlamak için, bu Sözleşme'nin hükümlerine uygun tutulacaktır.

4.2 Bu kuralın (1)inci paragrafında yazılmış herhangi bir sörvey tamamlandıktan sonra gemide idarenin tasvibi olmaksızın sörveyin kapsamı yapıda, teçhizat, sistemlerde, donanımlarda, tertibatlarda yahut malzemede değişiklik yapılmayacaktır; ancak bu türlü teçhizat ve donanımın yenisi ile değiştirilmesi bir istisna teşkil eder.

4.3 Bir gemi kazaya uğradığı veya geminin bütünlüğünü yahut bu Ek'in kapsamı teçhizatın verimini veya tamlığını önemli derecede etkileyen bir

kusur meydana çıkarıldığı zaman, geminin sahibi yahut kaptanı, en erken fırsatta ilgili belgenin verilmesinden sorumlu İdareye, yetkilendirilmiş kuruluşa yahut atanmış sörveyöre rapor verecektir, bunlar da bu kuralın (1)inci paragrafında istenen sörveyin gerekli olup olmadığını araştıracaktır. Eger gemi bir diğer Taraf limanında ise kaptanı yahut sahibi ilgili Liman Devleti otoritelerine de derhal rapor verecek ve atanmış sörveyör yahut yetkilendirilmiş kuruluş böyle bir raporun verilmiş olduğundan emin olacaktır.

Kural 5

Belge Verilmesi veya tasdiki

1 Diğer Sözleşme Taraflarının yasama yetkisinde bulunan limanlara veya kıyı açığı terminallere sefer yapan her gemiye, bu Ek'in 4'üncü kuralı hükümleri gereğince ilk ve yenileme sörveyleri yapıldıktan sonra, bir Uluslararası Pis sularla Kirlenmenin Önlenmesi Belgesi verilecektir.

2 Böyle bir Belge ya İdare tarafından ya da İdarenin yetkili kıldığı kişi veya kuruluş tarafından tanzim veya tasdik edilecektir. Her halükarda İdare belgenin tüm sorumluluğunu yüklenecektir.

Kural 6

Diğer Bir Hükümetin Belge vermesi veya tasdiki

Düzenlemesi veya tasdiki

1 Sözleşmeye Taraf bir Hükümet, İdarenin talebi üzerine bir gemiyi sörveye tâbi tutabilir, bu Ek hükümlerinin yerine getirildiği kanısına vardığında bu gemiye bu Ek gereğince, bir Uluslararası Pis sularla Kirliliğin Önlenmesi Belgesi verecek, ve uygun olursa, tasdik edecek veya gemideki belgenin tasdikini onaylayacaktır.

2 Bu Belgenin ve sörvey raporunun birer sureti , mümkün olduğu kadar çabuk talep eden İdareye intikal ettirilecektir.

3 Bu tarzda tanzim edilen bir belge üzerinde İdarenin talebi üzerine tanzim edildiğini açıklayan bir beyan bulunacak ve belge bu Ek'in 5'inci kuralı gereğince verilen Belge gücünde olacak ve tanımlanacaktır.

* Teşkilat tarafından A.739(18) karar ile kabul edilen, idare adına hareket eden kuruluşların yetkilendirilmesi için Rehberler ve Teşkilat tarafından A.789(19). kararı ile kabul edilen İdare adına hareket eden tanınmış kuruluşların belgelendirme işlemleri ve sörveyleri Şartname'ye başvurun.

4 Taraf olmayan bir Devletin bayrağını taşıma hakkına sahip olan bir gemiye Uluslararası Pis sularla Kirliliğin Önlenmesi Belgesi (1973) verilmeyecektir.

Kural 7

Belgenin Şekli

Uluslararası Pis Sularla Kirliliğin Önlenmesi Belgesi (1973) bu Ek'in zeylinde verilen modele uygun olarak tanzim eden ülkenin dilinde yazılacaktır. Kullanılan dil ne İngilizce nede Fransızca ise, metin bu dillerden birine yapılmış tercümeyle de içerecektir.

Kural 8

Belgenin Süresi ve Geçerliliği

1 Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Belgesi İdare tarafından belirlenen ve beş yılı aşmayan bir süre için verilecektir.

2.1 Bu kuralın 1'inci paragrafına bakılmaksızın, yenileme sürveyi, mevcut Belgenin geçerliliğinin bitiş tarihinden önceki üç ay içinde tamamlanırsa, yeni Belge, yenileme sürveyinin bitiş tarihinden itibaren mevcut belgenin bitiş tarihinden beş yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olacaktır.

2.2 Yenileme sürveyi, mevcut belgenin bitiş tarihinden sonra tamamlanırsa, yeni Belge, yenileme sürveyinin bitiş tarihinden itibaren mevcut belgenin bitiş tarihinden beş yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olacaktır.

2.3 Yenileme sürveyi, mevcut Belgenin geçerliliğinin bitiş tarihinden üç aydan daha önce tamamlanırsa, yeni Belge, yenileme sürveyinin bitiş tarihinden itibaren beş yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olacaktır.

3 Eger Belge beş yıldan daha kısa bir süre içinde verilirse, İdare beş yıllık bir süre için belge verdiğinde belgenin geçerliliğini bitiş tarihinden sonraya bu kuralın (1)'inci paragrafında belirtilen azami süreye kadar uzatabilir.

4 Eger yenileme sürveyi tamamlanmış ve yeni belge verilemiyorsa veya gemide yoksa mevcut belgenin geçerliliği dolmadan, İdare tarafından tanınan kuruluş veya kişi mevcut belgeyi işleyebilir ve böyle bir belge bitiş tarihinden beş ayı geçmeyecek bir süre için geçerli kabul edilecektir.

5 Eger gemi Belgenin bitiş tarihinde sörvey yapılacak limanda değilse, İdare belgenin geçerlilik süresini uzatabilir, fakat bu uzatma sadece geminin sörvey yapılacak limana kadar seferini tamamlaması amacıyla kabul edilecektir, ve bundan sonrası uygun ve makul bir sebebi dayandırılmalıdır. Üç aydan daha uzun bir süre için belge uzatılmayacaktır, ve uzatma verilen gemi sörvey yapılacak limana vardıldıktan sonra bu uzatmaya istinaden yeni belge almadan limanı terk etmeyecektir. Yenileme sörveyi bittiginde yeni Belge, mevcut Belgeye uzatma verilmeden önceki bitiş tarihinden sonraki beş yılı aşmayan bir tarih için geçerli olacaktır.

6 Bu kuralda öngörülen gereklere tâbi olmayan kısa seferlerde çalışan gemiye verilen belge İdare tarafından belgenin üzerinde yazan bitiş gününden bir ay sonrasına kadar bir mühlet için uzatılabilir. Yenileme sörveyi bittiginde yeni Belge, mevcut Belgeye uzatma verilmeden önceki bitiş tarihinden sonraki 5 yılı aşmayan bir tarih için geçerli olacaktır.

7 İdare tarafından tarif edilen özel hallerde, yeni belge bu kuralın 2.2, 5 veya 6'ncı paragraflarında istendiği gibi mevcut belgenin bitiş gününden itibaren tarihli olmayabilir. Bu özel hallerde yeni belge yenileme sörveyinin bitiş gününden itibaren beş yılı aşmayan bir süre için geçerli olacaktır.

8 Bu Ek'in 5 veya 6'ncı kuralı altında verilen bir Belgenin geçerliliği, aşağıdaki herhangi bir halde sona erecektir.

- .1 Eger ilgili sörveyler bu Ek'in 4(1) kuralında belirtilen müddette tamamlanmazsa.
- .2 Gemi diğer bir Ülke bayrağına geçerse. Yeni bir belge ancak, yeni belgeyi verecek hükümetin, geminin bu Ek'in Kural 4.4.1 ve 4.4.2 kurallarının gereklerini tam olarak yerine getirdiğine emin olduğu zaman verilecektir. Geminin Taraflar arasında devri halinde, geminin devrinden sonra 3 ay içerisinde istendiğinde geminin daha önce bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Tarafın Hükümeti en kısa zamanda devirden önce almış olduğu belgenin bir kopyasını ve mümkünse ilgili sörvey raporunu da İdareye gönderecektir.

Bölüm 3 - Teçhizat ve Boşaltmanın Kontrolü ve Teçhizatı

Kural 9

Pis su sistemleri

(1) Bu Ek hükümlerine uyması istenen her gemi kural 2'ye göre aşağıdaki pis su sistemlerinden biri ile teçhiz edilecektir.

- .1 İdare tarafından Teşkilat tarafından geliştirilmiş standartlar ve test yöntemlerine uygun olarak onaylanmış tipte bir pis su ıslah cihazı.
- .2 İdare tarafından onaylı pis su parçalama ve dezenfekte sistemi. Böyle bir sistem İdareyi tatmin edecek ve en yakın karadan 3 deniz mili uzaklıktan daha yakında iken pis suları geçici olarak tutmaya yarayacak yardımcı tesisler ile donatılacaktır, veya
- .3 Geminin çalışma alanı, çalışan insan sayısı ve diğer ilgili faktörler göz önünde tutularak İdare tarafından bütün pis suları tutmaya yeterli görülecek bir tutma tankı. Tutma tankı İdare tarafından tatmin edici bir yapıda olacak ve içindeki sıvı miktarının gözle dışardan görülebilmesi için bir düzeneğe sahip olacaktır.

Kural 10

Standart Boşaltım Bağlantıları

1 Alım tesislerindeki boruların gemilerin boşaltım borularına bağlanmasını sağlamak üzere, her iki hat, aşağıdaki çizelgeye göre standart boşaltım bağlantıları ile donatılacaktır.

* 3 Kasım 1976'da Teşkilat tarafından MEPC.2(VI) kararı ile kabul edilen sıvı Standartları, pis su ıslah sistemlerinin yapı ve test için uluslararası şartnameler'e atıf yapmıştır. Mevcut gemiler için ulusal şartnameler kabul edilir.

Standard dimensions of flanges for discharge connections

Tanım	Boyutlar
Dış çap	21 mm
İç çap	Borunun dış çapına uygun olarak
Cıvata daire çapı	170 mm
Yakadaki delikler	18 mm. çapında dört delik yukarıda çapı yazılı cıvata dairesi üzerine eşit aralıklarla konulacak, flenç yüzüne delinecek delik genişliği 18 mm. olacak.
Yaka kalınlığı	16 mm
Cıvatalar ve somunlar : adedi ve çapı	Herbiri 16 mm. çapında ve uygun uzunlukta 4 adet
Yaka iç çapı en çok 100 mm. olan boruları içine alabilecek şekilde dizayn edilecek ve çelik veya muadili bir malzemedен yüzü düz olarak yapılacaktır. Bu flenç, uygun bir conta ile 6 kg/cm ² 'ye çalışma basıncına dayanıklı olacaktır.	

5 metre veya daha az kalıp derinliğinde olan gemiler için boşaltım bağlantısının iç çapı 38 mm. olabilir.

2 Belirlenmiş bir ticaretteki gemileri, v.s., yolcu gemileri için başka seçenек olarak boşaltma devresi İdare tarafından kabul edilebilecek, çabuk-bağlantı kavramaları gibi, bir boşaltma bağlantısı ile donatılabilir.

Kural 11

Pis suların Boşaltımı

(1) Bu Ek'in 3'üncü kuralı hükümlerine tâbi olmak koşulu ile pis suların denize boşaltımı aşağıdakiler haricinde yasaklanmıştır:

- 1 Geminin bu Ek'in Kural 9 paragraf 1.2'ye uygun olarak İdarece onaylanan bir sistem kullanarak, toplama tankından boşaltılan pis suların birden değil de; geminin 4 deniz milinden daha az olmayan bir hızla *rotasında* seyrettiğini ve birim zamanda boşaltım oranının Teşkilat tarafından geliştirilen standartları esas alarak İdare tarafından onaylanan miktarda olması koşulu ile, parçalanmış ve dezenfekte edilmiş pis sular *en yakın* kıyından 4 milden daha açık bir yerde, veya parçalanmamış veya dezenfekte edilmemiş olan pis sular 12 deniz milinden daha uzak bir yerde boşaltması;veya

- .2 Bu Ek'in kural 9 paragraf 1.1'inde söz konusu edilen gereklere uygun olduğu İdarece tasdik olunan bir pis su ıslah tesisinin gemide faaliyette bulunmakta olması, ve
- .2.1 Bu tesisin test sonuçlarının gemide mevcut Uluslararası Pis sular la Kirliliğin Önlenmesi Belgesine işlenmiş olması; ve
- .2.2 ilaveten, boşaltılan atık sıvının etraftaki deniz suyunda gözle görülür yüzer katılar, veya renk değişikliği meydana getirmemesi; veya
- 2 Paragraf 1 hükümleri, yasama yetkisi altında bulunduğu Devletin sularında çalıştırılan ve diğer devletlerden ziyarete gelen gemilere bu sularda bulduklarında ve bu Devletin pis suların basılması için koyduğu şartların daha ehven olduğu hallerde boşaltım yaptıklarında uygulanmayacaktır
- 3 Pis sular MARPOL'ün diğer Ek'leri kapsamındaki atıklar veya atık su ile karışık olduğu zaman bu Eklerin kuralları bu Ek kurallarına ilave olarak uygulanacaktır.

Bölüm 4 - Alım tesisleri

Kural 12

Alım tesisleri

- (1) Kendi yasama yetkisi altındaki sularda çalışan ve uğrak yapıp kendi sularında bulunan gemilerin kural 11.1 gereklerine uymalarını isteyen her Sözleşmeye Tarafının Hükümeti, liman ve terminallerinde gemileri lüzumsuz yere geciktirmeden pis suları almak maksadı ile yeterli tesisleri bulundurmakla yükümlüdür
- (2) Bu kural gereğince bulundurulacak olan alım tesislerinin yetersiz olduklarına dair bütün iddiaları tüm Taraf Hükümetler, ilgili imzacı Hükümetlere tamim edilmek üzere Teşkilata bildirecektir.

Ek IV Zeyli

Belgenin Şekli

ULUSLARARASI PİS SULARLA KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİ BELGESİ

1978 tarihli Protokolle değiştirilmiş ve MEPC... (..) kararı ile tadil edilmiş 1973 tarihli Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi hakkında Uluslararası Sözleşme (Bundan sonra "Sözleşme" olarak anılacaktır) hükümlerine göre:

.....
(ülkenin tam ismi)

Hükümetin yetkisi altında

..... tarafından verilmiştir

(Sözleşme Hükümlerine göre yetki verilen uzman kişi
veya Teşkilatın tam kimliği)

Geminin özellikleri¹

Geminin Adı

Tanınma numarası veya harfleri

Sicil Limanı

Gros Tonajı

Geminin taşıyacağı insan sayısı

IMO numarası²

Yeni/mevcut gemi*

Omurganın kızağa konulduğu veya inşa durumu benzer bir safhadaki tarih, veya var ise, önemli bir özelliğin değiştirme veya tadil edilme işlerinin başladığı tarih .

* Uygun şekilde silin.

BU BELGE

1 Gemide Sözleşmenin Ek IV'ün 9 ve 10'ununcu Kuralları gereğince aşağıda gösterildiği gibi pis su ıslah tesisatı/parçalama tesisi/toplama tankı ve boşaltma borusu donanımı bulunduğunu:

1.1 Pis su ıslah tesisinin özellikleri*

Pis su ıslah tesisinin tipi
İmalatçının ismi
Pis su ıslah tesisinin MEPC.2(VI). Kararlarında gösterilen sıvı atıkları standartlarını karşıladığı İdarece tasdik edilir.

1.2 Parçalayıcının özellikleri*

Parçalayıcının tipi
İmalatçının ismi
Dezenfekte edildikten sonra pis suların standardı

1.3 Tutma tankı teçhizatının özellikleri*

Tutma tankı toplam kapasitesi m3
Bulunduğu yer:

1.4 Pis suların alım tesisine boşaltılması için Standart bağlantı ile donatılmış bir boru devresi.

- (1) Geminin Sözleşme Ek I Kural 4'üne göre sörveye tâbi tutulduğunu; ve
(2) Bu sörvye, geminin yapısı, teçhizatı, sistemleri, donanımları, tertibat ve malzemeleri ve buna bağlı durumunun her bakımdan yeterli olduğunu ve Sözleşmenin Ek IV uygulanabilir gereklerini karşıladığını gösterdiğini, onaylar.

Bu belge³ tarihine kadar Sözleşmenin Ek I Kural 4'üne göre yapılacak sörvyelere bağlı kalmak koşulu ile geçerlidir.

..... de verilmiştir.

(belgenin verildiği yer)

.....

(Veriliş Tarihi)

(Belgeyi veren
yetkili memurun imzası)

(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

* Uygun şekilde silin.

KURAL 8.3 UYGULANDIĞINDA 5 YILDAN KISA SÜRELİ GEÇERLİ BELGELER İÇİN UZATMA TASDİKİ

Bu gemi Sözleşmenin ilgili hükümlerine uymaktadır, ve bu Belge Sözleşmenin Ek IV kural 8.3.'üne görekadar geçerli kabul edilecektir.

İmza

(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih

(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

KURAL 8.4 UYGULANDIĞINDA YENİLEME SÖRVEYİ TAMAMLANMA TASDİKİ

Bu gemi Sözleşmenin ilgili hükümlerine uymaktadır, ve bu Belge Sözleşmenin Ek I kural 8(4)'üne görekadar geçerli kabul edilecektir

İmza

(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih

(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

KURAL 8.5 VEYA 8.6 UYGULANDIĞINDA SÖRVEY LİMANINA VARANA KADAR VEYA BİR MÜHLET İÇİN BELGENİN GEÇERLİLİĞİNİ UZATMA TASDİKİ

Bu belge, Sözleşmenin Ek I kural 8.5 veya 8.6'sına* göre
..... kadar geçerli kabul edilecektir.

İmza

(Yetkili memurun imzası)

Yer

Tarih

(Makamın mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

* Uygun şekilde silin.

1 Seçmeli, geminin özellikleri yatay kutu içine yerleştirilebilir.

2 IMO Gemi Tanıtma Numaraları Şeması A.600(15) sayılı karara göre, bu bilgi isteğe bağlı eklenebilir.

3 Bu tarihin gün ve ayı Sözleşmenin Ek IV kural 1.8'ine göre tanımlanmış yıldönümüne karşılık gelir.

7

Ek I'e beklenen değişiklikler

MEPC.95(46) Kararı

Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, ile ilgili 1978 Protokolü Ek'inin düzeltmeleri.

(MARPOL 73/78 Ek I 13G kuralı ve IOPP Belgesi ilaveleri düzeltmeleri) 27 Nisan 2001'de kabul edilmiştir.

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Uluslararası sözleşmelerle deniz kirliliğinin önlenmesi için Deniz Çevresini Koruma Komitesi'ne (Komite) tevdi edilen görevleri kapsayan Uluslararası Denizcilik Teşkilatı hakkındaki Sözleşmenin 38(a) maddesini HATIRLAYARAK,

Berberce 1978 Protokolü (MARPOL 73/78) ile tadil edilen 1973 Sözleşmesi'ne düzeltmelerin dikkate alınması ve kabulünde Teşkilat'ın uygun bir organı tarafından tevdi edilen görevleri ve 1978 Protokolü'nün değiştirme usullerini tarif eden, Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 (bundan sonra '1973 Sözleşmesi' olarak anılacaktır) 16'ncı maddesini ve Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ile ilgili 1978 Protokolü'nün (bundan sonra '1978 Protokolü' olarak anılacaktır) VI'ncı maddesini KAYDEDEREK,

Komitenin kırk beşinci oturumunda onaylanan ve 1973 Sözleşmesi madde 16(2)(a)'ya uygun olarak tamim edilen MARPOL 73/78 Ek I 13G kuralına teklif edilen düzeltmeleri ANLAMIŞ OLARAK,

MARPOL 73/78 Ek I 13G kuralına teklif edilen düzeltmeler dahil neticesindeki değişiklikler olan IOPP Belgesi İlavelerine teklif edilen düzeltmeleri de ANLAMIŞ OLARAK,

1. 1973 Sözleşmesi madde 16(2)(d)'ye uygun olarak, MARPOL 73/78 Ek I 13G kuralı düzeltmelerini ve IOPP Belgesi İlavelerini, bu karar ekinde düzenlenen metni, KABUL EDER,

2. 1973 Sözleşmesi madde 16(2)(f)(iii)'ye uygun olarak, 1 Mart 2002'de, bu tarihten evvel, Tarafların en az üçte biri veya sahibi buldukları deniz ticaret filosu toplam tonajı, dünya deniz ticaret filosu toplam gros tonajının en az %50'sini teşkil eden Taraflar düzeltmeler dahil hakkında Teşkilata görüş bildirmedikçe, kabul edilmiş sayılacaktır.

3. Adı geçen düzeltmelerin 1973 Sözleşmesi madde 16(2)(g)(ii)'ye uygun olarak, yukarıda paragraf 2'ye göre kabulü üzerine 1 Eylül 2002'de yürürlüğe gireceğini kaydetmeye DAVET EDER;

4. Genel Sekreterden, 1973 Sözleşmesi madde 16(2)(e) maddesi teyidi ile, mevcut kararların ve bu Ek'te bulunan değişiklik metinlerinin onaylı suretlerini tüm MARPOL 73/78 Taraflarına göndermesini TALEP EDER; ve

5. Genel Sekreterden, MARPOL 73/78'e Taraf olmayan Teşkilat Üyelerine mevcut kararların ve eklerinin suretlerini de göndermesini AYRICA TALEP EDER

EK

MARPOL 73/78 Ek I Değişiklikleri

1 *Mevcut 13G Kuralı metni aşağıdaki ile değiştirilmiştir:*

"Kural 13G

Çatışma veya oturma halinde petrol kirliliğinin önlenmesi - mevcut tankerler için ölçüler.

(1) Bu kural:

- (a) Bu Ek'in 13F(1) kuralında belirtilen tarihten önce mukavelesi yapılmış, omurgası kızağa konulmuş, veya bu teslim edilmiş 5.000 ve üzeri Dedveyt tonluk petrol tankerlerine tatbik edilecektir; ve
- (b) Ek'in 13F(1) kuralında belirtilen tarihten önce mukavelesi yapılmış, omurgası kızağa konulmuş, veya bu teslim edilmiş, 13F kuralına uyan petrol tankerlerine tatbik edilmeyecektir; ve

- (c) Yük tankı sınırları ile gemi bordası ve dip kaplamaları arasındaki asgari mesafe için gereklerin her bakımdan karşılamasının istenmemesi hariç, bu Ek'in 13F(3)(a) ve (b) veya 13F(4) veya 13F(5) kurallarına uyan ve üstteki alt paragraf (a) kapsamındaki petrol tankerlerine tatbik edilmeyecektir. Bu halde borda koruma mesafeleri, Uluslararası Dökme Kimyasal Kodu'nda 2. sınıf yk tankları konumu ve dip koruma mesafeleri için tanımılandığından daha az olmayacak ve bu Ek'in 13E(4)(b) kuralına uygun olacaktır.
- (2) Bu kuralın maksadı için:
- (a) *Ağır dizel, deniz dizeli*, Teşkilatın kabul ettiği bir yöntemle test edildiğinde 340° aşmayan sıcaklıkta hacim olarak %50 den fazlası damıtım olan diğer damıtıklar anlamına gelir.*
- (b) *Akaryakıt*, Teşkilatın kabul ettiği niteliklere eşdeğer özellikte g veya ısı üretmek için yakıt olarak kullanıma mahsus ham petrol veya karışımlarının ağır damıtığı veya artığı anlamına gelir.†
- (3) Bu kuralın paragraf maksadı için:
- (a) *Sınıf 1 petrol tankeri*, ham petrol, akaryakıt ve ağır dizel veya yağlama yağı taşıyan 20.000 ve üzeri dedveyt tondaki petrol tankeri ve, bu Ek'in 1(26) kuralında tanımlanan yeni petrol tankerleri için gereklerle uymayan, yukarıdakilerden başka petrol taşıyan, 30.000 ve üzeri dedveyt tondaki petrol tankeri demektir;
- (b) *Sınıf 1 petrol tankeri*, ham petrol, akaryakıt ve ağır dizel veya yağlama yağı taşıyan 20.000 ve üzeri dedveyt tondaki petrol tankeri ve, bu Ek'in 1(26) kuralında tanımlanan yeni petrol tankerleri için gereklerle uyan, yukarıdakilerden başka petrol taşıyan, 30.000 ve üzeri dedveyt tondaki petrol tankeri demektir;
- (c) *Sınıf 3 petrol tankeri*, 5.000 ve üzeri fakat bu paragrafın (a) ve (b) alt paragraflarında belirtilenden daha küçük dedveyt tondaki petrol tankeri demektir.
- (4) Bu kuralın tatbik edileceği bir petrol tankeri, aşağıdaki tabloda gösterilen yıllardaki teslim tarihinin yıldınmnden daha önce bu Ek'in 13F kuralı gereklerine uyacaktır.

* Test ve Malzemelerin Standart Test Yöntemleri, Amerika Cemiyeti'ne Başvurun. (Tahsis D86)

† Test ve Malzemelerin Nitelikleri Dört Numaralı Akaryakıt (Tahsis D396) veya daha ağır, Amerika Cemiyeti'ne Başvurun.

Petrol tankeri sınıfı	Yıl
Sınıf 1	1973'te veya daha önce teslim edilen gemiler için 2003 1974 ve 1975'te teslim edilen gemiler için 2004 1976 ve 1977'te teslim edilen gemiler için 2005 11978, 1979 ve 1980'de teslim edilen gemiler için 2006* 1981 ve daha sonra teslim edilen gemiler için 2007*
Sınıf 2	1973 veya daha önce teslim edilen gemiler için 2003 1974 ve 1975'te teslim edilen gemiler için 2004 1976 ve 1977'te teslim edilen gemiler için 2005 1978 ve 1979'da teslim edilen gemiler için 2006 1980 ve 1981'de teslim edilen gemiler için 2007 1982'de teslim edilen gemiler için 2008 1983'de teslim edilen gemiler için 2009 1984'te teslim edilen gemiler için 2010* 1985'te teslim edilen gemiler için 2011* 1986'da teslim edilen gemiler için 2012* 1987'de teslim edilen gemiler için 2013* 1988'de teslim edilen gemiler için 2014* 1989 veya daha sonra teslim edilen gemiler için 2015*
Sınıf 3	1973 veya daha önce teslim edilen gemiler için 2003 1974 ve 1975'te teslim edilen gemiler için 2004 1976 ve 1977'de teslim edilen gemiler için 2005 1978 ve 1979'da teslim edilen gemiler için 2006 1980 ve 1981'de teslim edilen gemiler için 2007 1982'de teslim edilen gemiler için 2008 1983'de teslim edilen gemiler için 2009 1984'te teslim edilen gemiler için 2010 1985'te teslim edilen gemiler için 2011 1986'da teslim edilen gemiler için 2012 1987'de teslim edilen gemiler için 2013 1988'de teslim edilen gemiler için 2014 1989 veya daha sonra teslim edilen gemiler için 2015

* Paragraf (7) hükümlerine uymakla yükümlüdür.

(5) Bu kuralın (4)'üncü paragrafına bakılmaksızın:

- (a) Sınıf 2 veya 3 petrol tankeri petrol taşıma için kullanılmayan sadece çift dip veya çift cidar ile donatılması halinde, ve yük taşıma için kullanılmayan tüm yük tankları boyunca veya çift cidar boşluklarınca uzanıyorsa, fakat bu kuralın

kuralın (1)(c) paragrafının hükümlerinden muaf olmak için durumu uymuyorsa, İdare böyle gemilerin aşağıdaki şartlarda bu kuralın (4)'üncü paragrafında belirtilen tarihten sonra çalışmaya devam etmesine izin verebilir:

- (i) Gemi 1 Haziran 2001'de hizmette olacak;
- (ii) İdare geminin yukarıda belirtilen durumlara uyduğunu teyit eden resmi raporlar ile tatmin olacak,
- (iii) Geminin yukarıda belirtilen durumlara uygunluğu değişmeyecek; ve
- (iv) Böyle çalışma geminin teslim tarihinden itibaren 25 yıl sonrasını aşmayacaktır.

- (b) bu paragrafın (a) alt paragrafında atıf yapılanlardan başka, paragraf (6)(a) veya (b) hükümlerine uyan Sınıf 2 ve 3 petrol tankeri olması halinde, İdare böyle gemilerin aşağıdaki şartlarda bu kuralın (4)'üncü paragrafında belirtilen tarihten sonra çalışmaya devam etmesine izin verebilir, ancak böyle çalışma 2017'deki teslim tarihinin yıldönümünden sonrasını veya teslim tarihinden sonra 25 yaşına ulaştığı tarihi, hangisi önce ise, aşmayacaktır.

(6) Teslim tarihinden sonra 25 ve üzeri yaştaki Sınıf 1 petrol tankeri aşağıdaki hükümlere de uyacaktır:

- (a) petrol taşıma için kullanılmayan alabanda tankları ve çift dip mahalleri ve 13E(4) kuralının genişlik ve yükseklik gereklerini karşılıyorsa, her iki tarafta tam derinlik en azından L_t 'nin %30 unu veya L_t mesafesi içinde çıkıntılı dip kaplama alanının %30 unu içerecektir; veya

(b) hidrostatik dengeli yükleme ile çalıştırılan tanker, Teşkilat tarafından geliştirilen rehberleri hesaba katmalıdır.*

(7) İdare, bir Ek zeyline uygulanabilir değişiklik usulleri ile ilgili bu Sözleşmenin 16'ncı madde hükümlerine uygun olarak yürürlüğe girme şartını sağlayan böyle düzeltmeler dahilile belki değiştirilebilecek olan, Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından MEPC.94(46) kararı ile,kabul edilen Durum Değerlendirme Şeması'na tâbi olarak, sınıf 1 petrol tankerinin 2005'te teslim tarihinin yıldönümünden sonra ve sınıf 2 petrol tankerinin 2010'da teslim tarihinin yıldönümünden sonra çalışmaya devam etmesine izin verebilir.

* MEPC.64(36) sayılı karar ile kabul edilen farklı yapı ve çalıştırma tertibatlarının onayı için Rehber'e başvurun; bak Ek I'in Birleştirilmiş İzahatları Ek 8 ve ayrıca zeyil 7.

† Bu ilave bilgilerin 8. maddesine bkz

- (8) (a) Bayrağını taşıyan gemilere bu kuralın 5'inci paragrafının uygulanmasına izin veren veya Bu kuralın 7'inci paragrafının uygulanmasına izin veren, askıya alan, geri çeken veya reddeden İdare bu hususu hemen Teşkilata bildirecektir, Teşkilat ta bilgi için ve olursa gerekeni icra için, Sözleşmenin Taraflarına bu hususu tamim edecektir.
- (b) Sözleşmenin bir Tarafı bu kuralın (5)'inci paragrafı hükümlerine uygun olarak çalıştırılan petrol tankerlerinin yasama yetkisi altındaki liman veya açık deniz terminallerine girmesine reddetmeye yetkilidir. Böyle durumlarda, bu İdare Sözleşmenin Taraflarına bu hususu tamim etmesi için Teşkilat ile haberleşecektir.

MARPOL 73/78 Ek I zeyil II düzeltmeleri

IOPP Belgesi ilavelerinin düzeltmeleri (Form B)

2 Mevcut paragraf 5.8.4 aşağıdaki ile değiştirilmiştir.

"5.8.4 Gemi 13G kuralına tâbidir ve:

- .1 'den önce 13F kuralına uyacaktır.
- .2 tankları veya boşluklar petrol taşıma için kullanılmayacak biçimde düzenlenmiştir.
- .3 MEPC.64(36) kararı uyarınca 'de onaylı işletme el kitabı verilmiştir.
- .4 13G(5)(a) kuralı uyarınca çalışmaya devam etmesine izin verilmiştir.
- .5 13G(5)(b) kuralı uyarınca çalışmaya devam etmesine izin verilmiştir.
- .6 13G(7) kuralı uyarınca çalışmaya devam etmesine izin verilmiştir.

8

Ek I'in 13 G Kuralının Değiştirilmesi İçin Durum Değerlendirme Plânı*

Karar MEPC 94 (46) Durum Değerlendirme Plânı

27 Nisan 2001'de kabul edilmiştir.

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ

Uluslararası Denizcilik Teşkilatı Sözleşmesinin 38(a) maddesi, Komitenin görevlerini, deniz kirlenmesinin denetimi ve korunmasını uluslararası sözleşmeler tarafından Deniz Çevre Koruma Komitesi'ne (Komite) tevdi edildiğini HATIRLAYARAK.

MEPC 52(32) kararları ile, Komitenin, Denizlerin Gemilerden Kirlenmesinin Önlenmesi için Uluslararası Sözleşmeye ilişkin 1978 Protokolü Ek I'in kabul edilen 13F ve 13G kuralları (MARPOL 73/78)'in 1973 değişikliği, çatışma ve karaya oturma durumunda petrol kirliliğini önlemek için petrol tankerlerinin dizaynı ve yapısının geliştirilmesi görüşünü de HATIRLAYARAK.

Kırk altıncı oturumda deniz,çevresinin korunmasını daha çok arttırmak için, MEPC.95(46) Kararı ile MARPOL 73/78 Ek I'in 13G kuralı değiştirilerek tek cidarlı tankerlerin kademe kademe kaldırılmasının hızlandırılmasını KABUL EDEREK,

MARPOL 73/78'in Ek I'inin değiştirilen 13G kuralına göre, İdare 2005'de teslim tarihinin yıldönümünde Sınıf 1 yakıt tankerlerinin işletmelerini sürdürmelerine ve 2010'de teslim tarihinin yıldönümünde Sınıf 2 yakıt tankerlerinin, Komite tarafından kabul edilen Durum Değerlendirme Plânı gerekleri uygulanmak koşuluyla, işletmelerini sürdürmelerine müsaade edebileceğini KAYDEDEREK,

MARPOL 73/78'in Ek I'inin gözden geçirilen 13G kuralının uygulanması amacı için Durum Değerlendirme Planının gereklerini sağlamaya ihtiyaç olduğu TAKDİR EDEREK,

* Bak bu ek bilgiler öge 7

Durum Değerlendirme Plan taslağının MEPC Oturumlararası Çalışma Grubu tarafından hazırlandığını ve daha sonra Komitenin kırkaltıncı oturumunda değiştirildiğini ANLAMIS OLARAK,

1. Varolan karara ek olarak hazırlanan Durum Değerlendirme Planı, metni ve Model Sörvey Planının MEPC 47'de geliştirileceğini ve mecburi hale getirileceğini KABUL EDER,

2. Genel Sekreterlik, mevcut kararı ve onaylı nüshalarını ve ekin kapsadığı Durum Değerlendirme Planı metninin MARPOL 73/78'in tüm taraflarına gönderilmesi TALEP EDER;

3. Genel Sekreterlik, mevcut kararı ve onaylı nüshalarını ve eklerini, MARPOL 73/78'e taraf olmayan tüm Teşkilat üyelerine gönderilmesini de TALEP EDER;

4. Durum Değerlendirme Planını kaydetmek için Deniz Güvenlik Komitesini DAVET EDER;

5. Rehber gözden geçirildiği zaman, A.744(18) kararı ile 1997 SOLAS Konferansı karar 2'si tarafından değiştirildiği gibi, MSC.49(66) kararı ve MSC.105(73) kararı ile kabul edilen Petrol Tankerleri ve Dökmecilerin Sörveyleri Sırasında Rehberlerdeki İnceleme Programlarının Arttırılması Durum Değerlendirme Planının hazırlık koşulu ve uygun elemanların birleştirilmesi sunumunu gözönüne almak üzere Deniz Güvenlik Komitesini TEŞVİK EDER;

6. MARPOL 73/78 taraflarını da aşağıdakiler için AYRICA TEŞVİK EDER:

.1 Kendi bayrağı altında olduğu zaman MARPOL 73/78'e taraf olan başka bir tarafın bayrağına geçen, eğer MARPOL 73/78'in son tarafı talep ederse ve bunu Durum Değerlendirme Planının koşullarının içeriğinin düzgün ve tutarlı olarak yerine getirilmesini kabul ederse ve Durum Değerlendirme Planının gereklerine uymak için değerlendirilen gemiye ilişkin tüm belgelerin kopyalarını ve kayıtlarını iletmesini; ve

.2 1 Eylül 2002'den önce gerekli CAS sörveyi geçiren belirli Sınıf 1 petrol tankerleri, Durum Değerlendirme Planı koşullarına uygun olarak düzenlenmiş durum, CAS sörveylerinin başarılı bir biçimde tamamlanması halinde 1 Eylül 2002 öncesine kadar kabul etmesini.

Ek

Durum Değerlendirme Planı

1 ÖNSÖZ

1.1 Durum Değerlendirme planı (CAS);A.744 (18) tarafından değiştirildiği gibi, Uluslararası Denizcilik Örgütü Meclisi tarafından kabul edilen, dökümcilerin ve petrol tankerlerinin sörveyleri sırasındaki denetimlerin artırılmış programında (bundan böyle artırılmış sörvey programı), tüzüğün Ek B gereklerinin tamamlanmasını tasarlamıştır.

1.2 CAS gerekleri, geminin rapor edilen yapısal durumunun artırılmış ve saydam olarak doğrulanması ve evraklar ve sörvey usullerinin doğru bir biçimde yürütülüp tamamlanmasını kapsar.

1.3 Plan; CAS'a uygunluğun, düzeltilmiş karar A. 744 (18) tarafından ara ve yenileme sörveyleri ile uyumlu yapılması istenen Genişletilmiş Sörvey Programları Denetlemeleri sırasında yapılmasını ister.

1.4 CAS, yapı standartlarını Uluslararası Denizcilik Örgütünün diğer sözleşmeleri, kodları ve önerilerinin şartlarından daha fazla bir biçimde tanımlamaz.

1.5 CAS, değiştirilen ve CAS'ın kabul tarihinde malum olan A.744 (18) kararının gereklerini üzerine geliştirilmiştir. Niyet, CAS'ı olduğu gibi ve düzeltilmiş A. 744 (18)'e yapılan değişiklikleri takiben ortaya çıkan ihtiyaçlara göre güncelleştirilmesidir.

2 AMAÇ

Durum Değerlendirme Planının amacı, Denizlerin Gemilerden Kirlenmesinin Önlenmesi için, Uluslararası Sözleşme'nin, 1973 Ek I 13G (7) kuralının, MEPC.95(46) kararı ile değiştirildiği gibi, ona ilişkin 1978 Protokolü tarafından Uluslararası standartlar sağlamaktır.

* 1997 SOLAS Konferansı karar 2, MSC.49(66) kararı ve MSC.105(73) kararı ile değiştirilen Toplantı A.744(18) kararı

3 TANIMLAMALAR

Aksi açıkça belirtilmedikçe CAS'ın maksatları için:

3.1 *MARPOL 73/78*, 1973'de kabul edildiği gibi, Gemilerden Denizlerin Kirlenmesini Önlemek için Uluslararası Sözleşmeye ilişkin değiştirilmiş, 1978 protokolu demektir.

3.2 *Kural*, *MARPOL 73/78*'in Ek I'in içerdiği kurallar demektir.

3.3 *Değiştirilen A.744(18) karar*, 19997 SOLAS Konferansının karar 2'si, ve MSC.49(66) ve MSC.105(73) tarafından değiştirilen Uluslararası Denizcilik Teşkilatı Meclisi tarafından kabul edilen, Dökmeçilerin ve Petrol Tankerlerinin Sörveyleri sırasında Geliştirmiş Denetim Programları hakkındaki Rehberlerdir.*

3.4 *Tanınmış Kuruluş (RO)*, *MARPOL 73/78*'in Ek I kural 4(3) koşullarına göre, sörveyleri icra etmek için İdare tarafından tanınan kuruluş demektir.

3.5 *İdare*, *MARPOL 73/78*'in 2(5) maddesinde tanımlandığı gibi, Devletin Hükümeti demektir.

3.6 *Sınıf 1 petrol tankeri*, ham petrol, akaryakıt ve ağır dizel veya yağlama yağı yük olarak taşıyan 20.000 ve üzeri dedveyt tonluk petrol tankeri ve, *MARPOL 73/78* Ek 1 kural 1(26)'da tanımlanan yeni petrol tankerleri için gereklere uymayan, yukarıdakilerden farklı yağ taşıyan, 30.000 ve üzeri dedveyt tonluk petrol tankeri demektir;

3.7 *Sınıf 2 petrol tankeri*, ham petrol, akaryakıt ve ağır dizel veya yağlama yağı yük olarak taşıyan 20.000 ve üzeri dedveyt tonluk petrol tankeri ve, *MARPOL 73/78* Ek 1 kural 1(26)'da tanımlanan yeni petrol tankerleri için gereklere uyan, yukarıdakilerden farklı yağ taşıyan, 30.000 ve üzeri dedveyt tonluk petrol tankeri demektir;

3.8 *Şirket*, Gemi sahibi veya herhangi diğer bir kuruluş veya kişi, örneğin Uluslararası Güvenlik Yönetimi (ISM) Kodu tarafından düzenlenmiş tüm görev ve sorumlulukları üzerine aldığı kabul edilen ve sözü edilen sorumlulukları kabul eden ve geminin operasyonu için gemi sahibinden sorumluluk alan çıplak gemi kiracısı veya işleticisi demektir.

3.9 *Önemli paslanma*, müsaade edilen sınırın %75'den fazlasını aşan, fakat kabul edilebilir sınırlar içinde olan paslanma miktarı demektir.

* Değiştirilmiş SOLAS 74 kural XI/1 altında, A.739(18) ve A.789(18) kararları Tanınmış Kuruluşları tatbik edilebilir.

3.10 *İYİ Durum*, sadece küçük nokta Şeklinde paslanma oluşan kaplama durumudur.

3.11 *Kalınlık Ölçme (TM) Şirketi*, değiştirilmiş A.744 (18) kararı Ek B zeyil 7'de vaz edilen Şartlara uygun olarak RO tarafından belgelendirilmiş ehliyetli Şirket demektir.

3.12 *Kritik yapı alanları*, Geminin yapısal bütünlüğünü zayıflatan, gerekli hesaplamalardan teşhis edilen veya sözü edilen geminin geçmiş servisinde veya kardeş gemilerde çatlama, burulma veya paslanmaya duyarlı olup takibi gerektiren bölgeler demektir.

3.13 *Kuşkulanan alanlar*, hazır bulunan sörveyör tarafından hızlı bir şekilde aşınmaya eğilimli olduğu düşünülen ve/veya önemli paslanma gösteren bölgeler demektir.

3.14 *Teşkilat*, Uluslararası Denizcilik Teşkilatı demektir.

4 GENEL KOŞULLAR

4.1 İdare, RO'nun CAS sörveyörlerini bu planın 5 ilâ 10'uncu bölümlerinin koşullarına göre yürüttüklerinden emin olacak şekilde ayrıntılı talimatları yayınlayacak veya yayınlanmasını sağlayacaktır.

4.2 Bu plandaki hiç bir şey CAS sörveylerinin idareye tarafından en azından bu planın 5 ilâ 10'uncu bölümlerinde tanımlandığı kadar etkili yürütülmesine engel olamaz.

4.3 İdare bayrağını taşıyan Sınıf 1 ve Sınıf 2 petrol tankerlerinin, sözü edilen bu tankerlere geçici bir Uygunluk Tutanağı verene dek, 5.1.1 ve 5.1.2 paragraflarında belirtilen süreler sırasında servis dışı kalmalarını isteyebilir.

5 UYGULAMA, FAALİYET ALANI VE ZAMANLAMA

5.1 Uygulama

CAS'ın gerekleri aşağıdakilere tatbik edilecektir:

- 2005'te teslim tarihinin yıldönümünden sonra, Kural 13G'de ayrıntılı verilen, 13F kuralının çift cidar gereklerine uyacakları tarihe kadar çalışmaya devam etmeleri onaya tabi olan, kısım 3'te tanımlanan Sınıf 1 petrol tankerlerine.

- .2 2010'da teslim tarihinin yıldönümünden sonra, Kural 13G'de ayrıntılı verilen, 13F kuralının çift cidar gereklerine uyacakları tarihe kadar çalışmaya devam etmeleri onaya tabi olan, kısım 3'te tanımlanan Sınıf 2 petrol tankerlerine.

5.2 CAS'ın faaliyet alanı

CAS, gemi teknesine, yük tankları, pompa daireleri, koferdamlar, boru tünelleri, yük alanındaki kullanılmayan hacimleri ve tüm safra tanklarının sörveylerine uygulanmalıdır.

5.3 Zamanlama

5.3.1 İlk CAS sörveyi, Sınıf 1 petrol tankerleri için 2005'de teslim tarihinin yıldönümü öncesinde, ve Sınıf 2 petrol tankerleri için 2010'da teslim tarihinin yıldönümü öncesinde, Genişletilmiş Sörvey Programlarının ve ara veya yenileme sörveylerine yanaştırılmalıdır.

5.3.2 Uygunluk Tutanağı'nın yenilenmesi için gerekli olan sonraki herhangi bir CAS sörveyi, Uygunluk Tutanağı sona erdiği tarihte tamamlanacak olan ara veya yenileme sörveylerini ile aynı zamanda yürütülmelidir.

5.3.3 Yukarıdakilere rağmen şirket, idare ile anlaşarak tüm CAS gereklerine uymak koşuluyla, yukarda belirtilen sörvey tarihinden farklı bir zamanda ilk CAS sörveyini yapabilir.

6 sörvey PLANLAMA GEREKLERİ

6.1 CAS Sörveyi için hazırlık

6.1.1 Genel işlemler

6.1.1.1 CAS'ın zamanında ve başarılı bir şekilde tamamlanması için alanların gerekli olan potansiyel riskinin önceden ayrıntılı plânı ilk şarttır. Sonraki olayların müteakip sıraları gözlenmelidir.

6.1.1.2 Şirketten İdare ve RO'ya, CAS ile ilerleme niyetini CAS Sörveyinin plânlı başlangıcından en az 8 ay önce bildirmelidir.

6.1.1.3 Bu bildirim üzerine RO :

- .1 CAS Sörveyinin plânlanan başlangıcından, 7 aydan geç olmayan bir süre öncesinde (bkz. Ek 2) Sörvey Planlama Sorgusu'nu şirkete vermeli; ve
- .2 gemilere uygulanabilecek, yapısal paslanma eksilmesinin azami kabul edilebilir seviyelerinde herhangi bir değişiklik olup olmadığını Şirkete bildirir

6.1.1.4 Şirket, CAS sörveyinin planlanan başlangıcından en az 5 ay önce, Sörvey Planlama Sorgusu'nu tamamlamalı ve RO'ya göndermelidir. Tamamlanmış bir Sorgu nüshası şirket tarafından idareye iletilmelidir.

6.1.1.5 CAS için Sörvey Planı, planlanan CAS Sörveyi başlangıcından en az 2 ay önce şirket tarafından tamamlanıp imzalanarak RO'ya arzedilmelidir. Tamamlanmış bir Sörvey Planı nüshası şirket tarafından idareye iletilmelidir.

6.1.1.6 Özel hallerde, makine ve tekne hasarlarında beklenmeyen gecikme, beklenmeyen olaylar veya 'lay-up'tan yeniden çalışmaya başlama gibi, idare, CAS işlemlerinin başlatılmasını 6.1.1.2 ile 6.1.1.5 arasında açıklanan zaman çerçevesinde, her vakaya göre, hafifletebilir.

6.1.1.7 Bu hafifletme, daima, RO'nun CAS Sörveyini tamamlayacak yeterli süresi olmasına ve idarenin CAS Sonuç Raporunu incelemesine ve 5.1'de belirtilen tarihten önce Uygunluk Tutanağı hazırlanmasına tabidir.

6.1.2 CAS için Sörvey Plânı

6.1.2.1 CAS için Sörvey Plânı, Şirketin RO ile işbirliğini geliştirmelidir. İdare gerek görürse, Sörvey Plânının geliştirilmesine katkıda bulunabilir. RO, sörvey plânının, CAS Sörveyi başlamadan önce 6.2.2'nin gereklerine uygun olduğundan, tümü ile emin olmalıdır. CAS Sörveyi, sörvey plânı kabul edilmedikçe ve kabul edilinceye dek başlamamalıdır.

6.1.2.2 Sörvey plânlama sorgusu, Ek 2'de görülen format esas alınarak hazırlanmalıdır.

6.2 Sörvey Plânı evrakları

6.2.1 Sörvey Plânı geliştirilirken, tankları, bölgeleri ve yapı elemanlarını tanımak için gözden geçirilecek aşağıdaki evraklar toplanmalıdır.

- .1 temel gemi bilgisi ve sörvey durumu ;

- .2 yük ve safra tanklarının (ölçekli resimleri) ana yapı planları, kullanılan yüksek çeki gerilmeli çelikler (HTS) hakkında bilgi ;
- .3 değiştirilmiş A.744(18) Kararı Ek B ek 9'una göre Durum Değerlendirme Raporu ve alakalı olan yerde, herhangi bir önceki CAS Sonuç Raporu;
- .4 kalınlık ölçüm raporları ;
- .5 ilgili önceki hasar ve onarım bilgileri ;
- .6 RO ve Şirketten, ilgili önceki uygun sörvey ve inceleme raporları ;
- .7 ısıtılmış koşullarda taşınan yükleri de kapsayan, son üç yılın yük ve safra bilgileri ;
- .8 Sörvey Planlama Formunda belirtildiği gibi, inert gaz tesisi ve tank temizleme işlemlerinin ayrıntıları;
- .9 yapılış tarihinden sonra gemi yük ve safra tanklarının tadilatı veya değişimine ait uygun veri ve bilgi;
- .10 eğer varsa, kaplama ve paslanma koruma sisteminin (anotlar ve önceki Klas Kurulu?u notları dahil) geçmişi ve tanımlanması ;
- .11 aşağıdakilere göre, son 3 yıl sırasında işletme personeli tarafından yapılan muayene :
 - .1 genel yapı bozulmaları ;
 - .2 tank sınırları ve boru devresinde kaçaklar ;
 - .3 eğer varsa, kaplama ve paslanma koruma sisteminin (anotlar dahil) durumu;
- .12 işletme sırasında, aşağıdakileri kapsayan ilgili bakım düzeyi hakkında bilgi :
 - .1 tekneye ilişkin kusurları kapsayan Liman Devleti inceleme raporu
 - .2 tekne bakımını ilgilendirmeyen Güvenlik Yönetim Sistemi ve ona ilişkin doğru olay veya olaylar; ve
- .13 kritik yapı alanları ve kullanılan alanları tanımda yardımcı olacak herhangi diğer bilgi.

6.2.2 Sörvey Planı, CAS Sörveyinin verimli bir şekilde yerine getirilmesi ve close-up sörveyleri ve kalınlık ölçümlerine göre gereklerin yerine getirilmesi için uygun bilgiyi de kapsamalıdır. Sörvey Planı aşağıdakileri kapsamalıdır:

- .1 temel gemi bilgisi ve özellikler ;

- .2 yük ve safra tanklarının (boyutlandırılmış resimleri) ana yapı planları, kullanılan yüksek çeki gerilmeli çelikler (HTS) hakkında bilgi ;
- .3 tankların tertibi ;
- .4 tankların listesi ve kullanılışlarına dair bilgi, kaplama alanı ve paslanmadan koruma sistemleri ;
- .5 sörvey için koşullar (tank temizliği, gazfri yapım işlemi, havalandırma, aydınlatma vb. i) ;
- .6 yapılara giriş yöntem ve koşulları ;
- .7 sörvey için teçhizat ;
- .8 yakın sörvey için tank ve alanların tanınması ;
- .9 Değiştirilen A.744 (18) Kararı Ek B'nin ek 3'ünde olduğu gibi, tank deneyleri için tankların tanınması ;
- .10 kalınlık ölçümü için alan ve kesitlerin tanınması ;
- .11 Kalınlık Ölçüm (TM) Şirketinin tanınması ;
- .12 sorgulanan gemi ile alakalı hasar geçmişi; ve
- .13 ilgili olan kritik yapı alanları ve şüpheli bölgeler.

6.3 Gemideki evraklar

6.3.1 Şirket, CAS Sörveyi sırasında, mutabık kalınan Sörvey Planına ilaveten Sörvey Planının geliştirilmesinde kullanılan tüm diğer evrakların gemide bulunmasını sağlamalıdır.

6.3.2 CAS Sörveyinin herhangi bir parçasının başlamasından önce, görev yapan sörveyör veya sörveyörler, gemideki bilgilerin tam olup olmadığını incelemeli, içeriklerini tetkik ederek Sörvey Planının uygunluğunun sürdüğünden emin olmalıdır

7 CAS sörvey GEREKLERİ

7.1 Genel

CAS sörveyinin herhangi bir parçasının başlamasından önce, görevli sörveyör veya sörveyörler, Şirket temsilcisi veya temsilcileri, (olabilirse) TM Şirketi iştiracisi ve gemi kaptanı arasında bir toplantı yapmalı ve Sörvey Planında tahmin edilen tüm tertibin yerinde olduğu, böylece sörvey işinin güvenle ve etkin yapılabileceğinden emin olunmalıdır.

7.1.2 CAS sörveyi, RO'nun ikiden az olmayan ehliyetli sörveyörü tarafından yürütülmelidir. RO'nun ehliyetli bir sörveyörü, işlemi denetlemek amacıyla, kalınlık ölçülerinin alınması sırasında gemiye katılmalıdır.

7.1.3 RO, sörveyör veya sörveyörleri ve her bir gemide CAS sörveyi için görevlendirilmiş herhangi diğer personeli atamalı ve bu uçtaki kayıtları muhafaza etmelidir. Ehliyetli sörveyör veya sörveyörler Tankerlerin Denetlenmesi için Genişletilmiş Sörvey Programına göre, ara veya yenileme sörveylerinin bilgi ve deneyime sahip olmalıdır. Ek olarak, CAS ile bağlantılı görev için atanan tüm RO personeli, böyle bir göreve atanmadan önce, uygun bir eğitim ve alışma programını tamamlamalı ve RO, CAS'ın düzgün ve tutarlı uygulamasından emin olmalıdır. İdare, RO'dan sörveyörlerin ve CAS için işi yürütmek üzere atanan diğer personelin deneyim ve ehliyetinin kayıtlarını tutmasını talep etmelidir. İdare, herhangi bir CAS işiyle görevli veya onu yürüten personelin performansını gözlemek üzere ve bu uçtaki kayıtları muhafaza etmek için RO'dan talepte bulunabilir.

7.1.4 CAS sörveyi, iki sörvey istasyonu arasında bölündüğü zaman, bir istasyonda denetlenen kalemlerin listesi ve CAS sörveyinin, görevli sörveyörleri tarafından tamamlandığı kabul edilmesine rağmen, diğer istasyonda CAS sörveyine devam edilebilir.

7.1.5 Görevli sörveyörler, tamir gerektiği düşüncesinde oldukları zaman, tamiri yapılacak her bir parça numaralı bir listede tanımlanmalıdır. Tamir yapıldığında yapılan tamirin ayrıntıları numaralı listeye atıf yapılarak rapor edilmelidir.

7.1.6 Görevli sörveyörler, tekne onarımının önceki bir tarihte kararlaştırılması nedeniyle, kararı başkasına bırakmak fikrinde olabilirler. Böyle bir karar sadece görev yapan sörveyörlerin şahsi karar verme yetkisine bırakılmamalıdır. RO Merkezine böyle bir durumda danışılmalı ve tavsiye edilen ile özel onay verilmelidir.

7.1.7 CAS sörveyi, CAS sörveyi tarafından incelenen tekne yapılarına ait tüm tavsiyeler/şartlar RO'yu tatmin ederek yerine getirilmedikçe tamamlanmış sayılmaz.

7.2 Genel ve yakın (close-up) sörveylerin sınırı

7.2.1 Genel sörvey

Tüm hacimlerin genel sörveyi, CAS sörveyi tarafından 5.2'deki gibi yürütülmelidir.

7.2.2 Close-up sorvey

CAS sorveyinde, yakın sorvey aşağıdaki tabloda görülmektedir.

Tablo 7.2.2 - Yakın sorvey gerekleri

Tüm sandıklı posta halkaları, tüm safra tanklarında (Bkz. Not 1)
Tüm sandıklı posta halkaları, tüm yük asma tanklarında (Bkz. Not 1)
Tüm sandıklı posta halkaları asgari %30'u, geri kalan her bir yük asma tankında (Bkz. Not.1)
Tüm enine perdeler, tüm yük ve safra tanklarında (Bkz. Not 2)
Komşu yapı üyeleri dahil güverte ve derin postaların en az %30 'u, her bir merkez yük tankında
Görevli sorveyörler tarafından gerekli olduğu düşünülen, komşu yapı üyeleri dahil, ek komple sandıklı derin postaların ringleri ya da güverte ve dip derin postalar

Notlar :

- 1 Komşu yapı üyeleri dahil komple sandıklı posta ringleri.
- 2 Uzunlamasına kuşak, ve destek perde sistemleri ve komşu üyeler dahil tümenine perdeler.

7.2.3 Görevli sorveyörler Sorvey Planını sorvey altındaki mahallerin durumunu, paslanma önleme sistemlerinin durumunu ve aynı zamanda aşağıdakileri dikkate alarak gerekirse yakın sorveyin kapsamını genişletebilirler.

- .1 kritik yapısal alanlarla alakalı herhangi bir bilgi ;
- .2 RO tarafından onaylanmış olan paslanma koruma sistemlerine ilişkin boyutları azalmış yapı mazemeli tanklar.

7.2.4 RO tarafından kaplamanın İYİ durumda bulunduğu tank alanları için, yakın sorveyin kapsamı 7.2.2'ye göre özel olarak düşünülebilir. Her halukarda yeterli yakın sorvey, her durumda yapının gerçek ortalama durumunu öğrenmek e yapının gözlenen azami eksilme miktarını not etmek için yürütülmelidir.

7.3 Kalınlık ölçümlerinin sınırı

7.3.1 Kalınlık ölçümleri, değiştirilmiş A.744 (18) Ek B'nin ek 10'unun zeyil 2'sinde bulunan tablolar kullanılarak kayıt edilmelidir. Bu kayıtların elektronik ortamda korunması tavsiye edilir.

7.3.2 Kalınlık ölçümleri mümkün olduğunca azami sınırlarda ya önce ya da yakın sörveye aynı zamanda yapılmalıdır.

7.3.3 CAS sörveyeleri için, kalınlık ölçümleri için asgari gerekler tabloda olduğu gibi yapılmalıdır:

Tablo 7.3.3 - Kalınlık ölçüm gerekleri

1	Yük alanı içinde : .1 her bir güverte sacı .2 üç derin posta enine kesiti .3 her bir dip sacı
2	Yakın sörveye konu olan yapı üyelerinin 7.2.2'ye göre, genel değer ve paslanma örneğinin kaydı için ölçümleri
3	Şüpheli alanlar
4	Yük alanı dışında seçilmiş rüzgâr ve deniz borda kaplamaları
5	Yük alanı dışında seçilmiş rüzgâr ve deniz borda kaplamaları
6	Baş ve kış pik tanklarında iç yapı
7	Yük alanı dışında tüm açık ana güverte saçları ve tüm açık üst yapı Güverte saçlarının ilk sırası

7.3.4 Önemli paslanma bulunan yerlerde, kalınlık ölçümleri, değiştirilen A.744 (18) Ek B'nin ek 4'üne göre artırılmalıdır.

7.3.5 Ek olarak, kalınlık ölçümleri görevli sörveyörler tarafından gerekli görülerek, artırılabilir.

7.3.6 Kaplamanın İYİ durumda bulunduğu tank alanları için, kalınlık ölçüm alanı RO tarafından 7.3.3 paragrafına göre özel olarak düşünülebilir. Her halukarda yeterli kalınlık ölçümleri, her durumda, yapının gerçek ortalama durumunu öğrenmek ve yapının gözlenen azami eksilme miktarını gözlemek için alınmalıdır.

7.3.7 Alınacak kalınlık ölçümleri, değiştirilmiş karar A.744 (18) Ek B'nin el 12'sine göre dayanıklılık hesaplarına yeterli olmalıdır.

7.3.8 Enine kesitler, azami azalmaların beklendiği yerlerde veya güverte sacının kalınlık ölçümünden seçilmelidir. En az bir enine kesit, bir sahra tankı dahil geminin ortasında 0,5L olmalıdır.

8 KABUL ÖLÇÜTLERİ

CAS için kabul ölçütleri, değiştirilmiş Çözüm A.744 (18) kararındaki gibi olmalıdır.

9 CAS SÖRVEY RAPORLARI

9.1 CAS sörnevi için bir sörnev raporunu tamamlanmalıdır. Rapor tarih, yer, CAS sörnevinin kuru havuz, yüzer halde veya denizde yürütölüp yürütölmediğini belirtmelidir. CAS Sörnevi, farklı sörnev istasyonları arasında bölündüğü zaman, rapor her CAS sörnevi bölümü tarafından yapılmalıdır.

9.2 CAS Sörnevine ilişkin sörnev kayıtları yapılan iş dahil, istendiğinde İdareye sunulabilecek dinlenebilir döküman formunda olmalıdır.

9.3 Ek olarak, her bir CAS sörnev raporuna aşağıdakiler eklenmelidir.

.1 Sörnevin sınırı :

- .1 genel sörnevin yapıldığı mahallerin tanımları;
- .2 yakın sörnevin yapıldığı her bir mahalde konumun, kullanılan girişlerle birlikte tanımlanması;
- .3 kalınlık ölçümünün yapıldığı her bir mahallin yeri ve hacmi; ve

.2 Sörnev sonuçları

- .1 her bir hacimde kaplamanın durumu ve sınırları. Anotlarla donatılan mahaller ve anotların durumunun tanımlanması :
- .2 uygulanabilir olduğunda, aşağıdaki bilgiler dahil, her bir alanın yapısal durumunun rapor edilmesi ;
 - .1 paslanma (yeri ve paslanma türü, örneğin oyuk oluşumu, karıncalanma vb.) ;
 - .2 çatlaklar (yeri, tanımı ve boyutu) ;
 - .3 burkulma (yeri, tanımı ve boyutu) ;
 - .4 çentikler (yeri, tanımı ve boyutu) ; ve
 - .5 önemli paslanma bölgeleri ; ve

.3 Bulunanlara göre yapılanlar

- .1 onarım metodu ve boyutu dahil, belirtilen alanlardaki yapı üyelerinde tamamlanan onarımların ayrıntıları ; ve

- .2 gelecekteki inceleme ve sörveylerin plânlanması için gözlem altında tutulan parçaları ve kalınlık ölçümü dahil sörveylerin listesi.

9.4 Noksan bulunmayan yerlerde bu durum, her bir alan için raporda belirtilmelidir.

9.5 Anlatılan rapor, her alanın genel durumunu gösteren ve yukardaki raporda belirtilen herhangi bir parçanın skeç veya fotoğrafları dahil resimlerle donatılmalıdır.

9.6 Kalınlık ölçüm raporu, görevli sörveyör tarafından tasdik edilmeli ve imzalanmalıdır.

9.7 Görevli sörveyörler CAS sörvey raporunu imzalamalıdır.

10 İDAREYE VERİLEN CAS FİNAL RAPORU

10.1 RO tarafından CAS'ın incelenmesi

10.1.1 RO Merkezi, Bölüm 9'da belirtildiği gibi, CAS sörvey raporları, belgeler, fotoğraflar ve CAS'a ilişkin diğer kayıtları, karşılaşılan CAS gereklerinin karşılandığını ve tahkik etmek amacıyla onayını tamamlamalıdır.

10.1.2 RO'nun incelemesi ile görevli personel, tetkik edilmekte olan CAS sörveyi ile hiç bir şekilde temas etmemelidir.

10.2 İdareye verilen CAS Sonuç Raporu

10.2.1 RO; paragraf 10.1.1'de belirtildiği gibi, RO merkezi tarafından CAS sörvey raporlarının incelenmesini ve CAS sörveyinin tamamlanmasını müteakip, İdareye verilecek CAS Sonuç raporunu hazırlamalıdır.

10.2.2 CAS Final Raporu; gerekli Uygunluk Tutanağının yayınlanabilmesi için, hangi durum olursa olsun, iki aydan fazla geciktirilmemeksizin, RO tarafından idareye teslim edilmelidir.

10.2.3 CAS Sonuç Raporu, en azından aşağıdakileri içermelidir :

- .1 İzleyen genel ayrıntılar :

Geminin adı
IMO numarası
Bayrak Devleti
Bağlama limanı
Gros tonajı
Dedveyt (metrik ton)
Yaz yükleme hattı su çekimi
Teslim tarihi
Geminin sınıfı

Kural 13F ile uyum için tarih

Şirket

Tanıma referansı raporu

- .2 CAS sörvey raporunun nasıl, kim tarafından, ne zaman, nerede yapıldığına dair bir özet ;
- .3 Sörvey Plânı dahil, tüm sörvey belgelerini kapsayan bir rapor ;
- .4 alanlara uygulandığı gibi paslanma koruma sistem veya sistemlerinin durumu hakkında bir rapor;
- .5 kalınlık ölçüm raporlarını belirten bir belge ;
- .6 genel sörveyde bulunanların bir özeti ;
- .7 yakın sörveyde bulunanların bir özeti ;
- .8 yapılmış olan gemi onarımlarının bir özeti ;
- .9 önemli paslanma alanlarının durumu ve boyutu,yeri ile birlikte belirtme ;
- .10 kalınlık ölçümlerinin yapıldığı alan ve kesitlerin belirtilmesi dahil, kalınlık ölçümlerinin değerlendirilmesi sonucu hakkında bir özet ;
- .11 bölüm 8'de tesis edilen kabul ölçütler ile uyum değeri ve geminin yapısal dayanıklılığının bildirilmesi ;
- .12 CAS'ın tüm uygulanabilir gereklerinin karşılandığına dair bir rapor ;
- .13 eğer daha erken ise, CAS'ın geçerlilik süreci için veya 13F kuralının gereklerine uyum için plânlanan tarihe kadar geminin çalışmaya devam etmesi İdareye tavsiye edilmelidir ; ve
- .14 Sonuçlar.

11 İDARE TARAFINDAN CAS'IN TASDİKİ

11.1 Türlü bilgilere ek olarak,İdare; kendi bayrağını taşıyan, Sınıf 1 ve Sınıf 2 petrol tankerlerini işleten Şirkete ve RO'ya Geliştirilmiş Sörvey Programı altında sörveylerin yürütülmesi için RO'ya yetki veren belge yayımlayabilir. Böylelikle İdare, CAS ile performansını izleme ve doğrulama yapabilir.

11.2 İdare ; CAS'ın düzgün ve tutarlı yürütülmesinden emin olmak amacıyla, en azından aşağıdaki usulleri teşhis etmelidir :

- .1 CAS'ın gereklerini etkilendirme ;
- .2 kendi adına çalışan RO'nun CAS işini izlemek;
- .3 CAS Sonuç Raporu incelenir ;
- .4 CAS'ın tekrar değerlendirmesi için gönderilmiş olan, gemilerin durumu incelenir ;
- .5 Uygunluk Tutanağı verir.

11.3 İdare, Uygunluk Tutanağı vermeden önce CAS'ın Sonuç Raporunu incelemeli, inceleme sonucunu ve bulunan belgelerin kayıtlarını inceledikten sonra CAS Sonuç Raporuna kabul veya red şeklindeki kararını vermeli ve İnceleme Kaydı üretmelidir.

11.4 İdare CAS'ın gözlemini yerine getiren, herhangi kişiler tarafından imzalanan veya incelenen CAS Sonuç Raporundan emin olmalıdır.Sonuç Raporu :

- .1 İdarenin memnuniyetini için yeterince nitelikli ve deneysel olmalıdır ;
- .2 İdarenin doğrudan denetimi altında olmalıdır ; ve
- .3 inceleme altındaki CAS sörveyinin yürüten RO ile bağlantılı olmamalıdır.

12 CAS GEREKLERİNİ KARŞILAMAKTA KUSURLU GEMİLERİM MÜTEAKİBEN TEKRAR DEĞERLENDİRİLMESİ

12.1 İdarenin düşüncesine göre, CAS'ın gereklerini yerine getirmeyi beceremeyen bir gemi, tekrar değerlendirilmek üzere CAS'a gönderilir. Böyle bir durumda, gemiye bir Uygunluk Tutanağı verme eğiliminde olan İdare yapılabilecek düzeltme işlemlerini göstermeli, daha sonra CAS'ın gereklerine uyulup uyulmadığından emin olmak için araştırma yapmalıdır.

12.2 Böyle bir yeniden değerlendirme, kural olarak, önceki CAS'I yürüten İdare ve RO tarafından tanımlanmalıdır.

12.3 Bayrak değiştiren ve Uygunluk Tutanağı almayı beceremeyen bir gemi için, yeni İdare, kural 8(3)'ün koşullarına göre, önceki İdareden kendisine ilgili gemiye ait CAS belgelerinin bir kopyasını talep edebilir. Bundan amaç önceki İdarenin gemiye bir Uygunluk Tutanağı verme eğiliminde olup olmadığının işini görmek ve CAS'ın düzgün ve uygun bir şekilde yürütülüp yürütülmediğini araştırmaktır.

12.4 Kural olarak, CAS'ın yeniden değerlendirilmesi; mümkün olduğu kadar çabuk ve herhangi bir durumda, idarenin gemiye Uygunluk Tutanağı vermesi eğilimini müteakip 6 aydan geç olmamak üzere paragraf 5.3'ün koşullarına uygun bir şekilde olmalıdır.

13 UYGUNLUK TUTANAĞI

13.1 İdare, usullere uygun olarak, CAS'ı İdareyi tatmin edecek şekilde tamamlayan her gemiye bir Uygunluk Tutanağı verir.

13.2 Uygunluk Tutanağı, hazırlayan idare tarafından ek 1'de verilen örneğe uyan bir şekilde ve veren İdarenin resmî dili ile hazırlanmalıdır. Eğer resmî dil İngilizce, Fransızca veya İspanyolca değilse metin, bu dillerden birinin tercimesini içerecektir.

13.3 Uygunluk Tutanağı, gemide onun Uluslararası Petrol ile Kirlenmenin Önlenmesi Belgesine ilave olarak bulundurulmalıdır.

13.4 Ek olarak, Uygunluk Tutanağının hazırlanması için İdare tarafından incelenen CAS Sonuç Raporunun bir nüshası ve paragraf 11.3'de belirtilen İnceleme Kaydı, Uygunluk Tutanağı ile birlikte muhafaza edilmelidir

13.5 Paragraf 11.3'de belirtilen Uygunluk Tutanağı onaylı bir kopyası ve İnceleme Kaydının bir kopyası İdare tarafından RO'ya gönderilmeli ve CAS Sonuç Raporu ile birlikte muhafaza edilmelidir.

13.6 Uygunluk Tutanağı, CAS sörveyinin tamamlanmasını müteakip diğerinin daha erken tarihine kadar geçerli olmalıdır :

- .1 daha erken tarih, geminin aşağıda tamamlanması gerektirdiği:
 - .1 kural 4 (1)(c)'ye göre ara sörvey ; veya
 - .2 kural 4 (1)(b)'ye göre yenileme sörveyi ;
- veya
- .2 geminin, kural 13G'nin istediği, kural 13F'nin gereklerine uyması gerektiği tarihtir.

13.7 Eğer, Uygunluk Tutanağının süresi, gemi için gerekli olduğu tarihten önce sona ererse ,bu Uygunluk Tutanağın ile çalışmayı sürdürebilmesi için,13G kuralı ile 13F kuralının ve 5 ilâ 20 kuralların gereklerine uygun olarak CAS Sörveyi yenilenmelidir.

13.8 İdare bir geminin Uygunluk Tutanağının tam güç ve etkide geçerli olduğunu bildirebilir, eğer :

- .1 gemi Uygunluk Tutanağı vermek için CAS Sonuç Raporunu inceleyip kabul edenden başka bir RO'ya geçerse,
- .2 gemi, CAS sürveyi tamamlandığı zamanda gemiyi işleten şirketten başka bir şirket tarafından çalıştırılırsa.

Uygunluk Tutanağının verilmesi için sunulan geçerlilik süresi, dönemler ve koşullar, Uygunluk Tutanağının verildiği tarihte İdarenin onayına kalmıştır.

13.9 Eğer, geçerli Uygunluk Tutanağı olan bir gemi, diğer bir Tarafın bayrağına geçerse, yeni İdare sözü edilen gemi için, önceki İdarenin Uygunluk Tutanağı esas alınarak, yeni bir Uygunluk Tutanağını verebilir:

- .1 önceki İdareden kural 3(8)'e göre, önceki İdarenin geminin transfer zamanında verilen Uygunluk Tutanağının geçerliliğinin devamı ve yenileme veya verilmesi için kullanılan sözü edilen gemiye ait tüm CAS belgelerinin kopyalarını talep eder ve alır.
- .2 CAS Sonuç Raporlarını önceki İdareye gönderen RO kendi adına hareket etmeye yetkili olur.
- .3 alt paragraf .1'de belirtilen belgeleri gözden geçirir ve CAS'ın gereklerinin karşılandığına emin olur; ve
- .4 sürecin sınırlanması ve dönemler ve Uygunluk Tutanağının hazırlanması önceki İdare tarafından oluşturulur.

3.10 İdare aşağıdakileri sağlamalıdır :

.1 CAS'ın gereklerine artık uyum sağlamayan bir geminin Uygunluk Tutanağı askıya alınır ve/veya geri çekilir; ve

.2 eğer gemi artık kendi bayrağını taşımayacaksa Uygunluk Tutanağı geri çekilir.

14 BİLGİNİN TEŞKİLATA AKTARILMASI

14.1 İdare Teşkilata aşağıdakileri ulaştırmalıdır :

- .1 verilmiş Uygunluk Tutanağının ayrıntıları;
- .2 verilmiş Uygunluk Tutanağının askıya alınması veya geri çekilmesinin ayrıntıları;ve
- .3 Uygunluk Tutanağı verilmesi reddedilen gemilere in özellikleri ve bunun nedenleri;

14.2 Teşkilat MARPOL 73/78'in tüm taraflarına, evvelce belirtilen bilgileri tamim etmeli ve daha önce sözü edilen bilgileri kapsayan ve sadece MARPOL 73/78 Taraftarlarının içine girebildiği bir bilgi ortamı oluşturmalıdır.

Zeyil 1

Uygunluk Tutanağı Formu

Uygunluk Tutanağı

Teşkilat tarafından MEPC.94(46) kararı ile kabul edilen Durum Değerlendirme Şeması hükümlerine göre

(ülkenin tam ismi)

Hükümetinin yetkisi altında verilmiştir.

(Sözleşme Hükümlerine göre yetki verilen
uzman kişi veya Kurumun tam kimliği)

Geminin özellikleri

Geminin Adı

Tanınma numarası veya harfleri

Sicil Limanı

Gros Tonajı

Dedvet Tonajı (metrik ton)

IMO numarası

Tanker sınıfı

BU BELGE

(1) Geminin CAS gereklerine göre (MEPC.94(46)) sörveye tâbi tutulduğunu;

(2) Bu sörvay, geminin yapı durumunun her bakımdan yeterli olduğunu ve CAS gereklerini uyduğunu gösterdiğini,

ONAYLAR.

Bu belge tarihine kadar geçerlidir.

..... de verilmiştir.

(belgenin verildiği yer)

(Veriliş Tarihi)

(Belgeyi veren resmi yetkilinin imzası)

(Yetkilinin mührü ya da damgası, hangisi uygunsa)

Ek 2

Sörvey Planlama Sorgusu

Aşağıdaki bilgiler, RO ile işbirliği içinde bulunan şirketlerin, CAS gereklerini karşılayan Sörvey Planlama Sorgusu geliştirebilmelerini sağlar.

Bu sorguyu doldururken, şirketlerin güncel bilgiler sunmaları esastır.

Bu sorgu doldurulduğunda, CAS'in gerektirdiği tüm bilgileri ve malzemeleri sağlayacaktır.

İlave Bilgiler

Özellikler

Geminin Adı :
IMO numarası :
Bayrak Devleti :
Sicil Limanı
Gros tonaj :
Dedveyt (metrik ton) :
Yaz yükleme hattı su çekimi :
Teslim tarihi :
Geminin sınıfı :
Kural 13F'e uygunluk tarihi :
Şirketi :
Kimlik referans raporu :

Kalınlık ölçümü ve yakın sörvey için giriş koşulları bilgileri:

Şirketlerden, aşağıdaki tabloda kalınlık ölçümü ve yakın sörvey yapılacak yapılara girişleri göstermeleri talep edilmektedir.

Yakın sörvey, katılan sörveyör tarafından tercihen el mesafesinde, yapı parçaları ayrıntılarının yakın görüş denetleme alanı içinde yer alan bir incelemedir.

Bölme \ Giriş		Geçici iskele	Sal	Çarmıh	Doğrudan giriş	Digerleri (lütfen belirtin)
		Baş pik				
Asma tanklar	Güverte altı					
	Borda kaplaması					
	Dip kemereler					
	Boyuna perde					
	Enine perde					
Merkez tanklar	Güverte altı					
	Dip kemereler					
	Enine perde					

Tank yıkama usulü

Tank yıkama fasılasını belirtin, özellikle kaplamasız tanklar

Kullanılan yıkama maddesi : Ham madde : Evet / Hayır
Isıtılmış denizsuyu : Evet / Hayır
Diger maddeler (belirtin)

Ölü gaz sistemi var : Evet / Hayır

Ölü gaz verilirken ortalama oksijen miktarını belirt :

Ölü gaz üreticisini kullanma ayrıntıları :

Şirket tarafından denetlemeler

Aşağıdaki tablo formunun (örnek olarak verilen) benzerini kullanarak, şirket son 3 yıl için - tadil edilen A.744(18) kararının gereklerine ve CAS'a uygun olarak - tüm YÜK ve SAFRA tankları ve yük bölgesindeki BOŞ bölmelerin kendi denetlemesinin sonuçlarının ayrıntılarını sağlamalıdır.

Bölme (Posta numarası ve i ve s dahil)	Paslanma koruması (1)	Kaplama yeri (2)	Kaplama durumu (3)	Yapı bozukluğu (4)	Tank geçmiş (5)
Yük merkez tankları					
Yük asma tankları					
Bulaşık tankları					
Safra tankları *					
Kıç pikleri					
Baş pik					
Diğer bölmeler :					

* Petrol safrası için kullanılan tankları belirtin.

Not:

- (1) HC = sert kaplama; SC = yumuşak kaplama;
A = anotlar; NP = koruma yok;
(2) U = üst kısım; M = orta kısım;
L = alt kısım; C = tamamen
(3) G= iyi;F=orta;P= zayıf; RC= yeniden kaplanmış
(4) N = bulgu kaydedilmedi.
Y = bulgu kaydedildi, bulgunun tarifi sorguya
eklenecektir.
(5) D & R = hasar & onarım L = sızıntı
CV = değişme CPS = paslanma önleme
sistemi (rapor eklenecek)

Şirket :

Adı / imza :

Tarih :

Liman Devleti denetleme raporları

Tekne ile ilgili kusurların ve kusurla alakalı bilgi dahil Devletin denetleme raporlarının listesi

İlave Bilgiler

Güvenlik Yönetim Sistemi

Düzeltilme eylemi dahil, Tekne bakımı ile alakalı uygunsuzlukların listesi:

Kalınlık Ölçüm Şirketinin (TM) adı

MEPC.88(43) Kararı

Gemilerde kullanılmak üzere arz edilen akaryakıt artığının ortalama kükürt içeriğinin dünya çapında izlenmesi için Rehber

1 Temmuz 1999'da kabul edilmiştir.

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Uluslararası sözleşmelerle deniz kirliliğinin önlenmesi için Komiteye tevdi edilen görevleri kapsayan Uluslararası Denizcilik Teşkilatı hakkındaki Sözleşmenin 38(a) Maddesini HATIRLAYARAK,

MARPOL 73/78 Tarafları Konferansının Eylül 1997'de yapıldığını ve bu Konferansın Sözleşme ek'i olan Gemilerden Hava Kirlenmesinin Önlenmesi için Kurallar yeni Ek VI da belirtilen, ilgili 1978 Protokolü ile tadil edilen, Gemilerden kirlenmenin önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973'e değişiklik olarak 1997 Protokolünü ve Gemilerde kullanılmak üzere arz edilen akaryakıt artığının ortalama kükürt içeriğinin dünya çapında izlenmesi için bir Rehber geliştirilmesini sağlayan karar 4 dahil sekiz konferans kararını kabul ettiğinin FARKINDA OLARAK,

MARPOL 73/78 Ek VI Taraflarının gemilerde kullanılmak üzere arz edilen akaryakıt artığının dünya çapında ortalama kükürt içeriği Teşkilat tarafından geliştirilecek rehberi hesaba katarak izlemesini isteyen MARPOL 73/78 Ek VI Kural 14'ü TAKDİR EDEREK,

1. Bu kararın ekinde belirtilen Gemilerde Kullanılmak Üzere Arz Edilen Akaryakıt Artığının Dünya Çapında Ortalama Kükürt İçeriği İzlemesi için Rehberi KABUL EDER;

2. Bu Rehberin yürütülmesi için gerekli kaynak ve tecrübenin hazır tutulması için ilgili kurumları ve ÜYE HÜKÜMETLERİ TEŞVİK EDER.

Ek

Gemilerde kullanılmak üzere arz edilen akaryakıt artığının ortalama kükürt içeriğinin dünya çapında izlenmesi için bir Rehber

Önsöz

1 Rehberin öncelikli hedefi gemilerde kullanılmak üzere arz edilen akaryakıt artığının ortalama kükürt içeriğini izlemek üzere mutabık kalınmış bir yöntem tesis etmektir. Rehberin sonraki amacı, devamlı artış gösteren, gemilerden SO_x yayılmasını azaltıcı önlemler üzerinde MEPC'de tartışma açmaktır, bu rehber göre hesaplanan akaryakıttaki ortalama kükürt oranının ne olacaktır.

Giriş

2 Bu rehber için dayanak MARPOL 73/78 Ek VI kural 14(2)'de ve Gemilerde kullanılmak üzere arz edilen akaryakıt artığının ortalama kükürt içeriğinin dünya çapında izlenmesi üzerine yapılan Konferansın 4. Kararı (MP/CONF.3/35'te) sağlanmıştır. Ek VI'da tarif edilen yayımlar kükürt içeren yakıtların yanmasından kaynaklanan yayımlardır. Yakıtların kükürt içeriğinin üst sınırı tesbit edilmişti, ve sonra yakıtın ortalama kükürt içeriğinin izlenmesi kararlaştırıldı.

Bağımsız test kurumlarının toplam teslimin %25 ile %35 kadarını kapsayan yıllık 50.000'e kadar test yaptıkları tahmin edilmektedir. Bu test hizmetinden toplanan verilerle, artık yakıttaki ortalama kükürt oranı çıkarılabilir. Bu değerler düzenli olarak yayınlanmaktadır ve halihazırdaki toplamın %3'ü dür.

Tanımlamalar

3 Bu rehberin amacı için aşağıdaki tanımlar uygulanmalıdır.

(1) *Artık Yakıt*

Yakma amacıyla gemide kullanılmak üzere verilen ve 100 °C de kinematik akışkanlığı 10.0 santistok'a* eşit veya daha büyük olan yakıttır.

* Atıf ISO Standardı 8217, 1996'ya yapılmıştır.

(2) *Numune ve test hizmeti sağlayıcısı.*

Ticari bakımdan, gemilere verilen yakıtın kükürt içeriği dahil kalite ölçütlerini değerlendirmek amacıyla test ve numune hizmeti veren şirket.

(3) *Başvuru değeri A_w:*

Bu rehberde paragraf 4 ve 5'te gösterilen esaslara dayanarak toplanan ilk üç yıllık verilere dayanan, gemilerde kullanılmak üzere arz edilen akaryakıt artığının dünya çapında ortalama kükürt içeriği değeri.

4 Yıllık ve üç yıllık aralıklı ortalamanın izlenmesi ve hesabı.

4.1 İzleme

İzleme, bağımsız servislerce numune ve test esaslarına dayanarak akaryakıt artığının ortalama kükürt oranının hesabına dayandırılmalıdır. Her yıl akaryakıt artığının ortalama kükürt içeriği hesaplanacaktır. Üç yıl sonra izleme için referans değer paragraf 5'te tarif edildiği gibi bulunacaktır.

4.2 Yıllık ortalamanın hesabı

İzlemenin esası, akaryakıt artığının ortalama kükürt içeriğinin, yıllık değerlerle hesaplanmasıdır.

Ortalama kükürt içeriği hesaplanması aşağıdaki gibi yapılır.

Belli bir takvim yılı için, analiz edilen numunelerin kükürt içeriği (kükürt içeriği akaryakıt analizi ile tesbit edilen her bir teslim için bir test) kaydedilir. Numunenin kükürt içeriği analiz edilir ve numunelere bölünür. Bu bölme sonucu çıkan, bu yıl için akaryakıt artığının ortalama kükürt içeriğidir.

İyi bilgiye dayalı karara esas olarak, akaryakıt artığının kükürt içeriği küresel dağılımının grafik gösterimi, her bir kükürt içeriği artış aralığı ile beraber yakıt miktarına karşılık gelen kükürt %0.5 kükürt artışında % kükürt cinsinden her yılın 31 Haziran'ında hazır olacaktır.

Açıklanan hesaplama yöntemi için matematik formülü rehberin ek 1'inde verilmiştir.

4.3 Üç yıl aralıklı ortalama

Üç yıl aralıklı ortalama aşağıdaki gibi hesaplanacaktır.

$$A_{CR} = (A_{C1} + A_{C2} + A_{C3}) / 3$$

Burada:

A_{CR} = 3-yıl fasıla ile test edilen tüm teslimlerin aralıklı ortalama kükürt içeriği

A_{C1}, A_{C2}, A_{C3} = Göz önüne alınan her bir yıl için test edilen tüm teslimlerin tek tek aralıklı ortalama kükürt içeriği.

A_{CR} , her yıl A_C 'nin son değeri eklenerek yeniden hesaplanacak ve eskisi silinecektir.

Başvuru değerinin tayini

5 Gemilerde kullanılmak üzere arz edilen akaryakıt artığının dünya çapında ortalama kükürt içeriği A_w , burada $A_w = A_{CR}$ bu rehberdeki esaslara dayanarak veri toplanan ilk üç yılı takip eden yılın Haziranında hesaplandığı gibidir. A_w yüzde olarak gösterilecektir.

SO_x yayılmasını azaltmak için önlemleri göz önüne alan takvim tayini

6 Başvuru değerinin tayinini takip eden herhangi bir yıl içinde, A_{CR} sayı olarak A_w 'yi aşar veya %0.2'den büyük olursa, Deniz Çevresini Koruma Komitesi, Komite için yüksek öncelikli madde olup olmadığına karar vererek, gemilerden SO_x yayılmasını azaltıcı daha ileri önlemlerin alınmasını dikkate alacaktır. MEPC başvuru değeri tayin edildikten sonra devamlı bu aşan değeri (şimdi %0.2) gözden geçirecektir.

Numune ve Test ve hizmeti verenler

7 Çalışma süresinin ilk beş yıllık amacı için, bu rehber altında üç tane numune ve test hizmeti veren vardır.

Numune ve test hizmeti verenlere ilave bir hizmet veren aşağıdaki ölçütlere uyacaktır.

- 1 Tercihen IACS üyesi olacaktır, fakat her halükarda, bu ölçütleri uygulayacak olan Deniz Çevresini Koruma Komitesi onayına bağlı olacaktır.

- .2 Yeterlilikli teknik ve işletmeci çalışanları ile yeterli coğrafi kapsam ve yerel temsilciler ile zamanında kaliteli hizmeti temin edecektir.
- .3 Yazılı çalışma kurallarına göre hizmet verecektir.
- .4 Ticari bakımdan giderlerini izlemede bağımsız olacaktır.
- .5 Bağımsız denetleme kurumlarınca onaylanmış, hizmetin tekrarı ve devamlılığını sağlayan, kontrol altında yapılan iç tetkik yapılmış, izlenmiş, uluslararası kabul edilen bir katile sistemini sağlamış ve uyguluyor olacaktır.
- .6 akaryakıt artışının ortalama kükürt içeriğini dünya çapında izlemek için yıllık bazda önemli sayıda numune alacaktır.

Standart Hesaplama Yöntemi

8 Numune ve test hizmeti verenlerin her biri, akaryakıt artışının ortalama kükürt içeriğinin hesabına ait gerekli bilgiyi IMO Sekreterliğine veya MEPC tarafından onaylı, karşılıklı mutabakat ile dayalı bir şekilde anlaşmalı üçüncü bir tarafa verecektir. Bu yüzden ilgili kararı vermek ve izleme maksadı için Komite tarafından istenen bilgilere önyargısız, diğer üçüncü taraflar gibi karışan bu üçüncü taraf böyle bilgilere gizli muamelesi yapacaktır.

Maddi Düzenlemeler

9 İzleme masrafı paragraf 7’de listelenen hizmet verenlerin izleme için ilk kuruluş masrafı ve bu hizmet verenlerin yıllık güncelleme tedariklerinden oluşmaktadır. 5 yıllık çalışma süresi için, izleme masrafları, gönüllü olarak, bu rehberin ek 2’sinde listelenen Üye Devletlere yüklenecektir. Kazanılan tecrübe çalışmanın dördüncü yılı sonunda değerlendirilecektir. Bu esasa, Deniz Çevresini Koruma Komitesi, IMO Genel Sekreterliği ile danışarak, anlaşılan izleme sisteminin masraflarının karşılanması için daha kalıcı maddi düzenleme düşünmeye davet edilmiştir.

Zeyil 1

Ortalama Kükürt içeriğinin hesabı

Not: Her nerede “ tüm teslimler” adı geçerse, bu, kükürt ve izleme amacı için hesaba katılmış test edilmiş tüm numuneler demektir.

Miktar için olmayan hesaplama:

$$A_{gj} = \frac{\sum_{i=1,2,3,\dots,N} a_i}{N_j}$$

Burada

A_{gj} = bir yılda tüm dünyadaki teslim edilen numunelerin ortalama kükürt içeriği.

a_i = i teslimatı için tek tek numunelerin kükürt içeriği.

N_j = j yılda alınan toplam numune sayısı.

Zeyil 2

5 yıllık süre için izleme masraflarını üstlenen ülkelerin listesi

Danimarka

Finlandiya

Hollanda

İsveç

Birleşik Krallık