

AYTEMİZ ALANYA TERMINAL

MOORING SYSTEM PORT INFORMATION AND TERMINAL REGULATIONS BOOKLET





Gemi :

Tarih :

INDEX

REVISIONS (Revizyonlar).....	6
DEFINITIONS (Tanımlar).....	7
1 TERMINAL AND PORT INFORMATION (Liman ve Terminal Bilgileri).....	8
1.1 THE COMPANY (Firma Faaliyeti)	8
1.2 CONTACTS (İrtibat Bilgileri)	9
1.3 LOCATION (Konum).....	9
1.4 TIME ZONE (Saat Dilimi).....	9
1.5 PORT GENERAL INFORMATIONS (Liman Genel Özellikleri)	9
1.6 TIDES AND CURRENT (Platformdaki Gelgit ve Akıntılar).....	9
1.7 LOCAL WINDS AND STORMS (Yerel Rüzgar Ve Fırtınalar).....	10
1.8 QUICK RELEASE HOOKS and BREAKAWAY COUPLINGS (Acil Birakma Kancaları ve Hortum Ayırma Kaplinleri).....	10
1.9 INSULATING FLANGES (İzolasyon Flanşları)	10
1.10 EMERGENCY SHUTDOWN BUTTONS (Acil Stop Butonları).....	10
1.11 FIRE FIGHTING FACILITIES (Yangın Savunma Sistemleri).....	10
1.12 OIL BARRIERS/BOOM (Yüzer Döküntü Tutucular).....	10
1.13 RECEIPTION FACILITY (Slop ve Yıkama Suyu Alma İmkanları).....	10
1.14 GARBAGE (Çöpler)	10
1.15 ISPS CODE CERTIFICATE (ISPS Kod Sertifikası).....	11
1.16 EMERGENCY RESPONSE (Acil Müdahale)	11
2 PRE ARRIVAL EXCHANGE of INFORMATION(Yanaşma Öncesi Bilgi Paylaşımı)....	11
2.1 PRE ARRIVAL FORM (Yanaşma Öncesi Formu)	11
2.2 ISPS CERTIFICATE (ISPS Sertifikası).....	11
2.3 CREW LIST (Mürettebat Listesi)	11
2.4 WASTE NOTIFICATION FORM (Atık Bildirim Formu)	11
2.5 DRAUGHT (Draft-Su Derinlik Bilgisi).....	12
2.6 DAMAGE (Hasarlar).....	12
3 PILOTAGE AND MOORING (Pilotaj Ve Yanaşma).....	12
3.1 PILOTAGE (Pilotaj).....	12
3.1.1 PILOT STATION POSITION (Pilot istasyon konumu)	12
3.1.2 PILOT STATION COMMUNICATION (Pilot istasyon haberleşmesi).....	12
3.1.3 COMPULSION (Zorunluluk).....	12
3.1.4 PILOT BOAT (Pilot Bot)	12
3.1.5 SPECIAL SIGNAL (Özel Sinyaller)	13
3.1.6 NUMBER OF TUG BOAT (Palamar Bot Sayısı).....	13
3.2 NIGHT NAVIGATION RESTRICTION (Gece Yanaşma Kısıtlaması).....	13
3.3 BERTHING and MOORING (Yanaşma ve Bağlama)	13
3.3.1 BERTHING AND MOORING LIMITATIONS TABLE (Bağlama Limitleri).....	14
3.3.2 MOORING PLAN (Bağlama Planı).....	15
3.3.3 HOSE CONNECTION PLAN (Hortum Bağlama Planı).....	16
3.4 ROPES and WINCHES (Bağlama Halatları ve İrgatlar).....	17
3.5 EMERGENCY TOWING WIRES (Acil Durum Çekme Halatları)	17
4 PRE TRANSFER AGREEMENTS (Tahliye Öncesi Mutabakatları).....	17
4.1 PLANNING, SAFETY AND SECURITY (Planlama Emniyet ve Güvenlik).....	17
4.2 RECEIPT OF REGULATIONS ("Kurallar Alındı" Belgesi).....	17

4.3	EMERGENCY ACTION PLANS (Acil Durum Eylem Planları).....	17
4.4	COMMUNICATIONS (Haberleşme)	18
4.5	SHIP/ShORE SAFETY CHECK LIST (Gemi /Liman Emniyet Kontrol Listesi)	18
4.6	DECLARATION of SECURITY - DOS (Güvenlik Deklarasyonu).....	18
4.7	WEATHER PRECAUTIONS (Meteorolojik Uyarılar)	19
4.8	FIRE FIGHTING PRECAUTION (Yangın Mücadele Tedbirleri)	19
4.9	IN CASE OF HOSE BREAKDOWN AND RUPTURE(Hortum yırtılma ve delinmesi)20	
4.10	IN CASE OF SHIP ROPE or BUOY CHAIN BERKING OFF (Gemi Halatı veya Dolfen Zincirinin Kopması Halinde)	20
4.11	IN CASE OF CHAIN OR ANCHOR DRIFT RISK(Çapa Taraması Halinde).....	21
5	SHIP-SHORE TRANSFER OPERATION	22
5.1	Handling/Elleçleme.....	22
5.1.1	Flexible hoses/Esnek Hortumlar	22
5.1.2	Preliminary precautions/Başlangıç önlemleri.....	23
5.1.3	Pumping/Pompalama	25
5.1.4	Completion of operation/Operasyonun tamamlanması	26
5.1.5	Also Ensured in LPG operations/LPG Operasyonlarında ayrıca sağlanmalıdır ..	26
6	IMPORTANT WARNINGS (Önemli Uyarılar)	26
6.1	SMOKING (Sigara İçme)	26
6.2	ALCOHOL AND DRUGS (Alkol ve Uyuşturucular)	27
6.3	ISGOTT GUIDE COMPLIANCE (ISGOTT Klavuzuna Uyum)	27
7	ENVIRONMENTAL PRECUATION (Çevresel Tedbirler)	27
7.1	STATUTORY PROHIBITIONS /YASAL YASAKLAR	27
7.2	DISCARDING MATERIAL (Gemiden Materyal Atılması)	28
7.3	GAS FREEING (Gasfree İşlemleri)	28
7.4	BALLAST WATER (Balast Suları).....	28
7.5	POLLUTION REPORTS (Kirliliğin İhbarı)	28
7.6	CHARGES of POLLUTION (Kirlilikten Doğan Sorumluluklar).....	29
8	HEALTH-RELATED PRECAUTION/SAĞLIK ÖNLEMLERİ	29
8.1	PROTECTIVE EQUIPMENT/KORUYUCU EKİPMANLAR	29
8.2	EYE WASH and SAFETY SHOWERS (Göz ve Acil Beden Duşları).....	29
8.3	FIRST AID STATION (İlk Yardım Merkezi).....	29
9	SAFETY PRECAUTIONS (Emniyet Ve Güvenlik Önlemleri).....	30
9.1	PERSONNEL (Çalışanlar).....	30
9.2	LANGUAGE (Lisan)	30
9.3	DOORS, PORTS AND WINDOWS (Kapılar, Açıklıklar ve Pencereleler)	30
9.4	MAIN ENGINE READINESS (Geminin Kalkışa Hazır Olması)	30
9.5	TESTING of MAIN ENGINE and STEERING GEAR (Ana Makina ve Dümen Testi)30	
9.6	BOILER FIRES (Gemi Kazanı).....	31
9.7	FUNNEL SPARK and FIRE (Baca Kıvılcımları ve Yangını).....	31
9.8	REPAIR-MAINTENANCE WORK and PAINTING(Tamir-Bakımve Boya İşlemleri).31	
9.9	MATCH, LIGHTER and CELL PHONE (Kibrit, Çakmak ve Cep Telefonu)	31
9.10	NAKED LIGHTS (Çıplak Işıklar).....	31
9.11	PHOTOGRAPHY (Fotoğraf Çekimi)	31
9.12	RADIO TRANSMITTERS (Telsiz Vericileri).....	32
9.13	PORTABLE VHF/UHF SETS and HAND LAMPS(VHF/UHF cihazları ve El fenerleri)32	

9.14 PREVENTION OF SPARKS (Kivılam Oluşumunun Önlenmesi).....32
9.15 SHIP STORES HANDLING/GEMİ KUMANYASI.....32

ANNEX.....

DISHARGE PROTOCOL.....33
EMERGENCY PROTOCOL FOR SHIP.....34
SAFETY LETTER.....35
SHIP/SHORE SAFETY CHECK LIST.....37-43
RATE AND TIME SHEET.....44
DECLERATIONS OF SECURITY.....45-46

DEFINITIONS (Tanımlar)

Manager or Terminal Manager (Müdür veya Terminal Müdürü)

The person appointed by the Company to act as Manager of the Terminal or his authorized representative.

Şirket tarafından atanmış olan Terminal Müdürü veya yetkilendirilmiş terminal sorumlusu.

Master (Kaptan)

The Master shall be understood to mean the Master or his duty authorized deputy or any person who for the time being is in charge of the vessel.

Gemi operasyonlarından bütünüyle sorumlu olacak olan gemi kaptanı veya kaptanın yetkili kıldığı gemi personeli

The Company, the Terminal (Şirket, Terminal)

AYTEMİZ AKARYAKIT DAĞITIM A.Ş.
Alanya LPG Akaryakıt Depolama Terminali

Dolfen

Aytemiz Terminal Dolfen is where ships berth alongside.
Gemilerin yanaşık oldukları Aytemiz Alanya Terminal Dolfeni.

A ship designed to carry LPG in bulk.
LPG taşımak amacıyla dizayn edilmiş olan gemi.

Approved Equipment (Onaylı Teçhizat)

Equipment of a design that has been tested and approved by an appropriate authority such as a government department or a classification society. The authority should have certified the equipment as safe for use in a specified hazardous atmosphere.

Klas kuruluşları veya resmi birimler tarafından, dizayn şartlarını taşıdığı test edilerek onaylanan ekipmanlardır. Bu ekipmanların tehlikeli/riskli çevre şartlarında emniyetli kullanıma uygun olduklarına dair, otoriteler tarafından düzenlenmiş sertifikaları bulunur.

Flammable (also referred to as “Combustible” (Çabuk Tutuşabilen)

Capable of being ignited and of burning.

Tutuşarak yanabilme kapasitesine sahip olan madde.

Hot Work (Sıcak Çalışma)

Work involving sources of ignition or temperatures sufficiently high to cause the ignition of a flammable gas mixture.

Gaz karışımlarının alev almasına sebep olabilecek kadar ısı açığa çıkaran veya direk kıvılcım çıkmasına yol açan çalışmalar

Main Deck (Ana Güverte)

The main deck of a tanker is the steel plating forming the top of the cargo tanks, cofferdams and pump rooms.

Bir tankerin ana güvertesi, kargo tanklarının üst kısmını oluşturan çelik kaplamadır, koridorlar ve pompa odalarıdır.

Naked Lights (Çıplak Işık)

Open flames or fires, lighted cigarettes, cigars, pipes, any other unconfined sources of ignition, electrical and other equipment liable to cause sparking while in use, and unprotected light bulbs.

Açık alev veya ateş, yanan sigara, sigara, pipo veya çerçeve içine alınmamış kıvılcım kaynağı, spark oluşturma eğiliminde olan elektriksel veya diğer ekipman ve korumasız ampüller

Operations (İşlemler)

The loading / unloading of chemical or petroleum products (transfer operations), tank cleaning and washing, gas freeing, purging, gauging, sampling and all other ancillary activities.

Kimyasal veya petrol ürünlerinin Yükleme/ Boşaltma işlemleri (aktarma işlemleri) tank yıkama ve temizleme, gaz fri, devre süpürme, tank ölçüm, numune alma ve buna benzer işlemler

Transfer (Transfer)

The loading or discharging of liquid operation from vessel to terminal or terminal to vessel.

Sıvıların gemilerden terminale veya terminalden gemiye tahliye edilmesi işlemleri.

PFSO (LTGS)

A person designated by the terminal who is approved by the Turkish Government to carry out its designated duties on Security according to the ISPS Code.

ISPS kod gereği Güvenlik Sorumlusu olarak Terminal tarafından atanmış ve Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından atanması onaylanmış olan personel.

Restricted Area (Sınırlı Alan)

The Platform where the transfer operations is taking place, the water surface area at the platform within a distance of 100 meters measured from any part of the platform or a vessel alongside.

Gemi ve Terminal arasında Transfer işlemlerin yapıldığı, Gemi ve platform herhangi bir noktasından 100 metreye kadar olan mesafeyi tanımlayan alan.

1 TERMINAL AND PORT INFORMATION (Liman ve Terminal Bilgileri)

1.1 THE COMPANY (Firma Faaliyeti)

Main activities are Liquid Fuel/LPG supply, storage, filling and distribution.

Ana Faaliyetler Akaryakıt/LPG temin stoklama dolun ve dağıtımdır.

1.2 CONTACTS (İrtibat Bilgileri)

TELEPHONE NUMBERS AND VHF RADIO CHANNELS;

Terminal Switchboard

Control Room : +9 0 242 539 10 83

Manager

Fax : +9 0 242 539 13 25

E mail :

Emergency services, police, fire, ambulance can be contacted via shore personnel at;

VHF channel 68 is used for ship/shore communications during operations.

VHF Call Sign at Terminal is "Aytemiz Terminal"

TELEFON / TELSİZ

Terminal Santral

Kontrol Odası : +9 0 242 539 10 83

Terminal Müdürü

Fax : +9 0 242 539 13 25

E mail : ayse.toksoz@aytemiz.com.tr

Polis, yangın, ambulans gibi acil aramalar için Terminal personeli yolu ile bağlantı kurulabilir.

VHF 68 telsiz bandından Gemi/Sahil Operasyonlarında devamlı irtibatta kalınır.
VHF Çağrı Kod "Aytemiz Terminal" dir.

1.3 LOCATION (Konum)

X: 36°22'22.93" 32°10'53.24"
Y: 36°22'28.13" 32°10'59.57"

TIME ZONE (Saat Dilimi)

Türkiye Doğu Avrupa Zaman Dilimi'nde yani Greenwich saatinden 3 saat ileridir. (GMT+3).
Bununla birlikte Türkiye'de yaz saati uygulaması yapılmamaktadır.

Turkey is in the Eastern European Time (EET) Zone. It is 3 hours ahead of Greenwich Mean Time (GMT+3). Also Daylight Saving Time not applies in Türkiye like most states in Europe at summer season.

1.4 PORT GENERAL INFORMATIONS (Liman Genel Özellikleri)

	Marine Coordinates Deniz Koordinatları	Water depth (meters) Su derinliği (metre)	The largest vessel to approach (DWT / GRT) Yanaşabilecek en büyük gemi (DWT/GRT)
Dolfen BD1	X: 36°22'22.93" Y :32°10'53.24"	20 M	60.000 DWT
Dolfen BD2	X: 36°22'23.9" Y : 32°10'54.4"	20M	60.000 DWT
Dolfen BD3	X: 36°22'27.5" Y :32°10'58.6"	18	60.000 DWT
Dolfen BD4	X: 36°22'28.13" Y: 32°10'59.57"	18	60.000 DWT
Dolfen YD1	X :36°22'25.2" Y: 32°10'55.6"	19	60.000 DWT
Dolfen YD2	X :36°22'26.1" Y : 32°10'57.1"	19	60.000 DWT
Dolfen YP	X :36°22'25.5" Y : 32°10'56.4"	19	60.000 DWT

1.5 TIDES AND CURRENT (Platformdaki Gelgit ve Akıntılar)

Bölgedeki medcezir 40 cm gibi gözardı edilebilecek seviyelerdedir. Bölgedeki akıntı da yaklaşık 2 deniz mili gibi çok küçük değerlerde ve yüzeyseldir.

Tidal range are negligible and is in the range of cm. Drift at region is so week and surface runoff about knots moving along south east.

1.6 LOCAL WINDS AND STORMS (Yerel Rüzgar Ve Fırtınalar)

Günlük bölgesel fırtına bilgileri Terminal yetkilisi ve Pilotan alınabilir. Yaygın rüzgârlar; ...8... Bofor skalasına göre ...2. ila3. şiddetinde görülür.

Local approximate storm dates are available with the Pilot and Terminal authorities. The common wind directions and speeds are ...2.. at ...3.. to ...8... on the Bofor scale.

1.8 QUICK RELEASE HOOKS and BREAKAWAY COUPLINGS (Acil Bırakma Kancaları ve Hortum Ayırma Kaplinleri)

Regarding to the OCIMF recommendation quick release hooks and breakaway couplings established as a form the basis of a safe mooring system. Quick release hooks allows vessels can unbert quick and safe in emergency situation when the vessel's ropes connected to mooring buoys .Breakaway couplings prevent Liquid Fuel/LPG discharge and leakage at hoses when vessel moving away from platform.

OCIMF tavsiyeleri uyarınca acil bırakma kancaları ve breakaway kaplinler güvenli bir bağlama sisteminin temelini oluşturan bir yapı olarak kurulmuştur. Acil bırakma kancaları gemi Dolfene bağlı iken geminin hızlı ve güvenli bir şekilde Dolfenden ayrılmasını sağlar. Breakaway kaplinler, geminin platformdan uzaklaşması durumunda hortumdan Akaryakıt/LPG deşarjını ve sızıntısını önler.

1.9 INSULATING FLANGES (İzolasyon Flanşları)

The terminal eliminates static discharge via insulating flanges located at end of cargo lines which the cargo hoses connected between this point and vessel's manifold.

Sahil ile gemi arasındaki hat üzerinde bulunan izole flanşlar elektrik yalıtım özellikleri sebebiyle statik elektrik boşalmasına izin vermez.

1.10 EMERGENCY SHUTDOWN BUTTONS (Acil Stop Butonları)

It is explained in Aytemiz Terminal Emergency Plan.
Aytemiz Terminali Acil Durum Planında mevcuttur.

1.11 FIRE FIGHTING FACILITIES (Yangın Savunma Sistemleri)

It is explained in Aytemiz Terminal Emergency Plan.
Aytemiz Terminal Acil Durum Planında mevcuttur.

1.12 OIL BARRIERS/BOOM (Yüzer Döküntü Tutucular)

It is explained in Aytemiz Terminal Sea Oil Spill Plan

Aytemiz Terminal Deniz Kirliliği Acil Müdahale Planı'nda mevcuttur.

1.13 RECEIPTION FACILITY (Prewash Alma İmkanları)

N/A

Mevcut değildir.

1.14 GARBAGE (Çöpler)

All vessels are required by local regulations to submit the garbage to the Barge warranted by local authorities.

Bütün gemiler yerel otoritenin kuralları gereğince çöplerini yine otoritenin yetkilendirdiği Barçlara verebilirler.

1.15 ISPS CODE CERTIFICATE (ISPS Kod Sertifikası)

Aytemiz Alanya Terminal Port Facility is certified under the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) by the Turkish Government. The Statement of Compliance of Certificate Number is "....."

Aytemiz Alanya Terminal Türk Devleti tarafından verilen Uluslararası ve Gemi Liman Tesisi Güvenlik Kodu Sertifikası' na sahiptir. Sertifika Uygunluk Beyan Numarası : "0907225" dir.

1.16 EMERGENCY RESPONSE (Acil Müdahale)

It is explained in Aytemiz Terminal Emergency Plan.
Aytemiz Terminal Acil Durum Planında mevcuttur.

2 PRE ARRIVAL EXCHANGE of INFORMATION

2.1 PRE ARRIVAL FORM (Yanaşma Öncesi Formu)

The Vessel must obtain Port Information and Pre Arrival Form via their agency. Questions in the Form should be completed and returned at least 24 hours prior to arrival within weekdays (excluded Saturdays and Sundays) till 17:00. Failure to do so may result in a delay being for owners account.

Gemiler yanaşma öncesi acenteleri vasıtası ile "Port Regulation ve "Pre Arrival Form" u edinmeleri ve hafta içi (Cumartesi, Pazar hariç) saat 17:00 a kadar, en az 24 saat önce Formdaki soruları cevaplandırarak İkmal Departmanın'a iletmelidirler. Formdaki soruların cevaplarının İkmal Departmanın'a iletilmemesi durumundan olabilecek gecikmelerden gemi sahibi sorumlu tutulacaktır.

2.2 ISPS CERTIFICATE (ISPS Sertifikası)

The vessel will send their ISPS code documents that it complies with the ISPS Code requirements and will notify the Terminal about its Security Level .

Gemi ISPS Kod şartlarına uygun olduğunu gösteren dökümanları ve gereksinimlerini Terminale iletmeli ve hangi Güvenlik seviyesinde olduğunu bildirmelidir.

2.3 CREW LIST (Mürettebat Listesi)

The Master shall arrange for a list of crew and a list of expected visitors to be provided to the Terminal.

Gemi kaptanı, gemi mürettebatı ve beklenen ziyaretçilerin bulunduğu listeyi Terminale iletmelidir.

2.4 WASTE NOTIFICATION FORM (Atık Bildirim Formu)

The vessel must be declare the waste notification form via ISPS Code.

Gemi ISPS Kod kapsamında Terminal'in istemiş olduğu atık bildirim formunu deklare etmelidir.

2.5 DRAUGHT (Draft Bilgisi)

Draft information must be declared from the vessel.

Draft bilgisi gemi tarafından deklare edilmelidir.

2.6 DAMAGE (Hasarlar)

The Master of an arriving vessel which has sustained damage at or outside terminal which affects or is likely to affect her seaworthiness, or from which dangerous or flammable substances is escaping or is likely to escape must inform the Port Authority and the Manager of Terminal before approaching and the vessel shall not proceed except with the permission of the Port Authority and in accordance with their directions.

Gemide denize elverişlilik durumuna tesir eden hasarların meydana gelmesi ve tehlikeli veya parlayabilen ürün döküntülerinin oluşması durumunda Gemi Kaptanının olayı derhal Liman Otoritelerine ve Terminal Yetkililerine bildirmesi gerekir. Bu bildirim yapılmadan geminin kendi inisiyatifi ile işlemlere devam etmesi yasaktır.

3 PILOTAGE,BERTHING AND MOORING (Pilotaj,Yanaşma ve Bağlama)

3.1 PILOTAGE (Pilotaj)

3.1.1 Pilot station position (Pilot istasyon konumu)

Lat 36 ° 21' 50'' N - Long 32 °10' 00'' E (PILOT CH 16)

3.1.2 Pilot station communication (Pilot istasyon haberleşmesi)

Call pilot ... hrs or n.miles from pilot boarding position on.
Vhf ch. 12 Veya 6 deniz mili veya 1 saat önce aranır.

3.1.3 Compulsion (Zorunluluk)

Pilotage is compulsory for mooring and unmooring. Aytemiz company will provide a Loading Master who will advise final mooring position of the vessel.

Pilotaj yanaşma ve ayrılma için zorunludur. Aytemiz şirketi geminin son bağlama pozisyonunu belirtecek bir sorumlu sağlayacaktır.

3.1.4 Pilot boat

Red colored high speed cutter.

Kırmızı renkli hızlı bot

3.1.5 Special signal

None/Yoktur

3.1.6 Number of tug boat (Römork sayısı)

3 tugs available./3 römorkör mevcuttur.

3.2 NIGHT NAVIGATION RESTRICTION (Gece Yanaşma Kısıtlaması)

There is "No Night Navigation" limitation for approaching at Terminal between sunrise and sunset.

Gün batımından gün ağarmasına kadar Terminal gemi yanaştırılması yapılmamaktadır.

3.3 BERTHING and MOORING (Yanaşma ve Bağlama)

A vessel will only be accepted at platform providing it is compatible with all aspects of berth design. Under adverse conditions the Terminal Authority may order the cancellation of a scheduled berthing at any stage of the operation.

The ship up to 10.000 dwt give to pilot's personel mininum of two starboard ropes and pier ropes and use mininum four locks are recommended. The ship above of 10.000 dwt give to pilot's personel mininum of three starboard ropes and pier ropes and use mininum seven locks are recommended. A typical mooring and berthing diagram is shown below.

*****MOORING PLAN (3.3.2)**

***** AYTEMİZ TANKER BERTHING LIMITATIONS TABLE (3.3.1)**

Gemiler her bakımdan Terminal kabul şartlarına tam uygun olduklarında yanaştırılırlar. Aksi durumda Terminal Sorumlusu geminin programlanan yanaşmasını her hangi bir aşamada iptal edebilir.

10.000 dwt nin altındaki gemiler iskele ve sancak olmak üzere en az iki halat verecek ve minimum dört kilit atacak. 10.000 dwt nin üzerindeki gemiler iskele ve sancak olmak üzere en az 3 er halat verecek ve en az 7 kilit kullanacaklar. Yanaşma ile ilgili genel bir plan aşağıdaki şekildedir.

***BAĞLAMA PLANI (3.3.2)

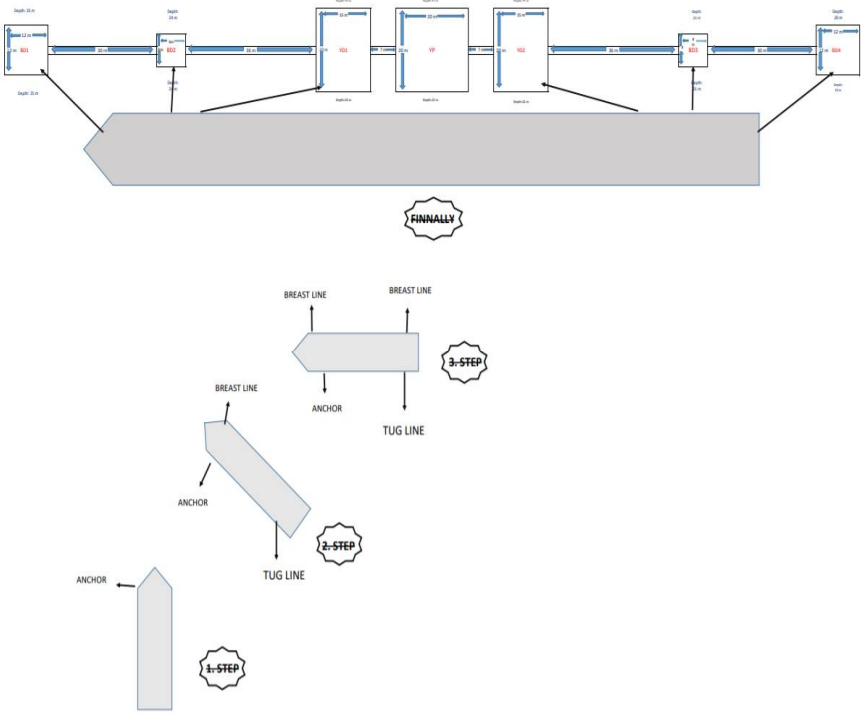
***AYTEMİZ TANKER YANAŞMA VE BAĞLAMA LİMİTLERİ TABLOSU (3.3.1)

3.3.1 BERTHING AND MOORING LIMITATIONS TABLE (YANAŞMA VE BAĞLAMA LİMİTLERİ)

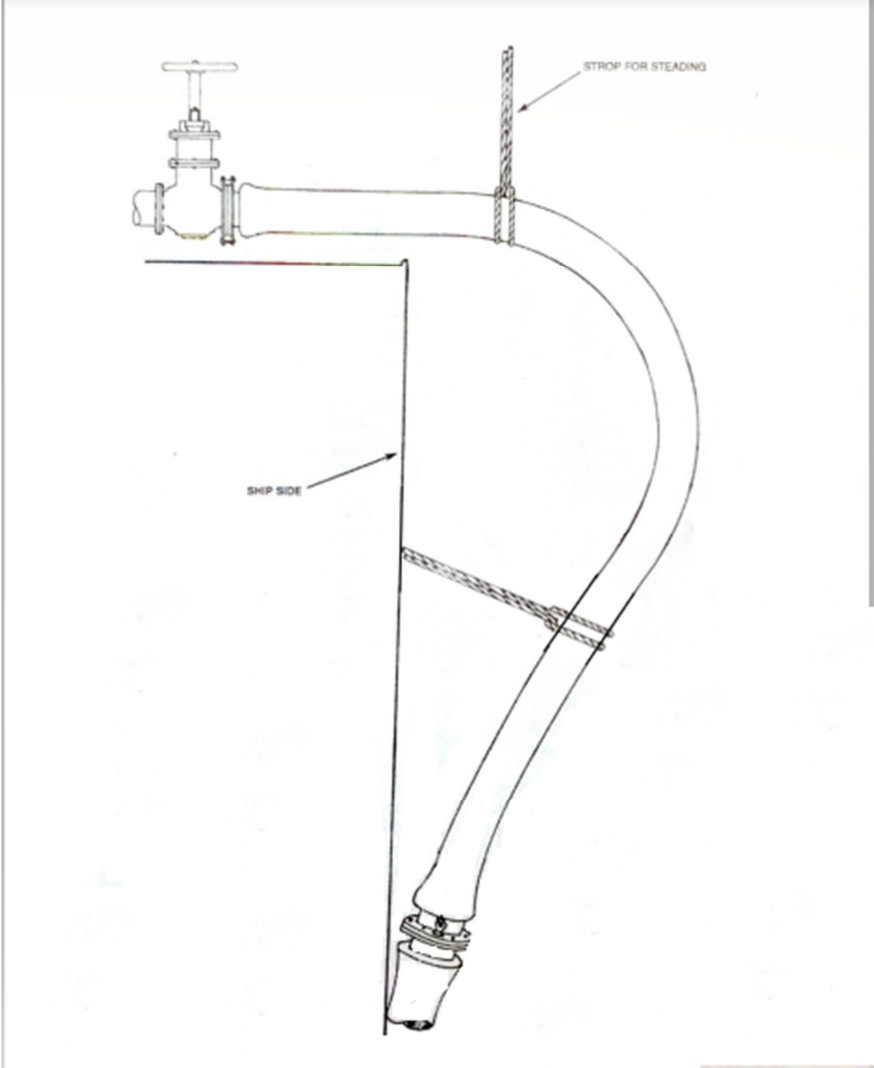
AYTEMİZ TANKER BERTHING AND MOORINGS LIMITATIONS				
GENERAL	1. DIESEL	2. LPG	3. GAZOLİN	4. JET A1
MINIMUM DEPTH	19 M	19 M	19 M	19 M
MAXIMUM DEADWEIGHT	60.000 DWT	60.000 DWT	60.000 DWT	60.000 DWT
MAXIMUM TANKER LENGHT (LOA)	229 M	229 M	229 M	229 M
MINIMUM TANKER LENGHT (LOA)	144 M	144 M	144 M	144 M
MAXIMUM TANKER WIDTH	30 M	30 M	30 M	30 M
MAXIMUM STERN MANIFOLDS DISTANCE	IT IS COMPULSORY TO HAVE PORT STARBOARD MANIFOLD	IT IS COMPULSORY TO HAVE PORT STARBOARD MANIFOLD	IT IS COMPULSORY TO HAVE PORT STARBOARD MANIFOLD	IT IS COMPULSORY TO HAVE PORT STARBOARD MANIFOLD
MAX./MIN. MANIFOLDS WATER HIGH LEVEL	MAX: 15 M MIN: 5 M	MAX: 20 M MIN: 5 M	MAX: 15 M MIN: 5 M	MAX: 15 M MIN: 5 M

ANCHOR AND ROPE	1 anchors 8 pieces shackles and Other ropes other than steel rope are suitable	1 anchors 8 pieces shackles and Other ropes other than steel rope are suitable	1 anchors 8 pieces shackles and Other ropes other than steel rope are suitable	1 anchors 8 pieces shackles and Other ropes other than steel rope are suitable			
OPERATION WIND LIMITS STOP,DISCONNECT HOSE,UNBEARTH	Max. Wind (Knots)			Direction			
				N	S	E	W
	Stop Berthing			21	16	16	21
	Stop For All cargo Transfers			27	21	21	27
	Disconnect Cargo Hose			27	21	21	27
Unbearh			33	27	27	33	
OPERATIONS WAVE LIMIT	Stop Berthing/Shifting operations						1 M
	Stop For All cargo Transfers						1 M
	Disconnect Cargo Hose						1,5 M
	Unbearh						2 M
FLEXIBLE HOSE DIAMETER (manifolds connection)	2 X 8'' 150 LB	1 X 8'' 300 LB	1 X 8'' 150 LB	1 X 8'' 150 LB			
PIPE DIAMETER	16''	10''	8''	10''			
PIPELINE LENGHT	4078 M	4078 M	4078 M	4078 M			
PRODUCT	DIESEL	LPG	GAZOLINE	JET A1			
LINE CAPACITY	542,342 M3	250 MT	142 M3	223 M3			
LINE CLEARANCE							
WINCH CAPACITY	2.5 TON	2.5 TON	2.5 TON	2.5 TON			

3.3.2 MOORING PLAN (BAĞLAMA PLANI)



3.3.3 HOSE CONNECTION PLAN (HORTUM BAĞLAMA PLANI)



3.4 ROPES and WINCHES (Bağlama Halatları ve İrgatlar)

A strict watch is kept on moorings ropes and they are tended to prevent undue movement of the vessel. Excessive movement may cause interruption of operation or removal of the vessel from buoy system. Self-tensioning winches must not be used in automatic mode and winch brakes must be kept hardened up except when moorings are being tended. Acceptable crane capacity is minimum 1 tons.

Gemilerin Dolfendan açılmalarının önüne geçebilmek için güverte nöbetleri dikkatli yapılmalıdır. Gemilerin bağlı oldukları platformdan fazla miktarda açılmaları operasyonunun durdurulmasına veya geminin platformdan kaldırılmasına sebep olabilir. Kendinden germeli ırgatlar otomatik moda kullanılmamalıdır. İrgatlar kullanılmadıklarında frenleri daima basılmış vaziyette tutulmalıdır. Kabul edilebilir vinç kapasitesi minimum 1 tondur.

3.5 EMERGENCY TOWING WIRES (Acil Durum Çekme Halatları)

Emergency Towing Wires of a breaking strength & length compatible with the vessel's size shall be provided, and rigged to the off-shore side bow and aft from the towing eyes maintained just above the water level and with sufficient slack maintained on deck.

Gemi boyutlarına uygun kopma dayanımı ve uzunluğuna sahip "Acil Durum Çekme Halatları" baş ve kıçta halat gözünden aşağıya, geminin yanaşık olmadığı taraftan deniz seviyesinin biraz üzerinde ve güvertede yeterli boşluk bırakılmış şekilde kullanıma hazır tutulmalıdır.

4 PRE TRANSFER AGREEMENTS (Tahliye Öncesi Mutabakatları)

4.1 PLANNING, SAFETY AND SECURITY (Planlama Emniyet ve Güvenlik)

All cargo operations must be carefully planned and documented well in advance of their execution by the Master and the Terminal Representative. Before loading/discharging operations commence The Master or his representative, and Terminal representative will accomplish below mentioned items.

Gemi Kaptanı ve Terminal yetkilisi tarafından bütün yük operasyonları önceden planlanarak dökümanite edilmelidir. Gemi yükleme/boşaltma işlemlerine başlamadan önce Gemi Kaptanı veya temsilcisi ile Terminal yetkilisi aşağıdaki işlemleri tamamlamalıdır.

4.2 RECEIPT OF REGULATIONS ("Kurallar Alındı" Belgesi)

The Master should sign a letter acknowledging receipt of these Terminal - Port Regulations. Gemi Kaptanı, "Terminal - Liman Kurallar" kitapçığını aldığına dair alındı belgesi imzalamalıdır.

4.3 EMERGENCY ACTION PLANS (Acil Durum Eylem Planları)

While your vessel is alongside our buoy, a copy of the Terminal Emergency Procedures is presented and is placed on board for your information and assistance. Also vessel fire plans should be displayed or be readily available, outside the deckhouse at each entrance for the

assistance of fire-fighting personnel. The manager will discuss with you the details of the vessel's emergency procedures and actions.

Gemi Dolfenda bağlyken bilgi ve destek amacı ile "Terminal Acil Durum Talimatları" geminizde hazır bulundurulur. Keza geminin yangın planları Sahil yetkilisine gösterilmeli ve kolaylıkla ulaşılabilecek bir konumda ve yaşam mahalli kasarasının her iki tarafında, yangın savunma biriminin desteği için hazır bulundurulmalıdır.

4.4 COMMUNICATIONS (Muhabere)

The vessel must establish and maintain their fixed radio chanel at VHF 12 (pilot) VHF 68 (Terminal) for primary communication system at Aytemiz Alanya. Key personnel should always be supplied with portable radio equipment also. As an alternative back up system the vessel must provide their own mobile phone. The vessel phone number must be given to Terminal Representative. Furthermore a watchmen should be kept onboard and on shore by both party for ensuring verbal communication.

Yanaşan gemiler sabit telsiz cihazlarını VHF 12 (pilot) VHF 68 (Terminal) Kanala ayarlamalıdır. Operasyondaki gemi personeli de taşınabilir telsiz cihazı taşımak zorundadır. Gemiler alternatif haberleşme kanalı olarak mobil telefon bulundurulmalı ve numarasını Terminal sorumlusuna bildirmelidir.

4.5 SHIP/SHORE SAFETY CHECK LIST (Gemi /Liman Emniyet Çek Listesi)

The Master and the Manager should jointly completed the Ship / Shore Safety Check List.

Gemi/Sahil Emniyet Kontrol Listesi Kaptan ve Terminal Sorumlusu ile birlikte tamamlanmalıdır.

4.6 DECLARATION of SECURITY - DOS (Güvenlik Deklerasyonu)

All vessels must show evidence to the PFSO that they are also compliant with the requirements of the ISPS Code. Security considerations while the vessel is alongside at Aytemiz Alanya Terminal is of outmost importance and security briefing is to be made and to be documented between the vessel's Security officer and the Aytemiz Alanya PFSO before the persons are permitted to disembark from the vessel.

Aytemiz Alanya Terminali, Türk Devleti tarafından verilen Uluslararası Gemi Liman Güvenlik Kodu Sertifikası (ISPS)' na sahiptir. Aytemiz Alanya Terminaline yanaşacak Gemiler de ISPS sertifikasına sahip olmalı ve gereklerini yerine getirmelidir. Gemiler yanaştıklarında Gemi Güvenlik Zabiti ile Liman Güvenlik Sorumlusu (LTGS) arasında güvenlik konusunun ele alınarak dokümante edilmesi büyük önem taşır.

In case of MARSEC 2,3 or in the event of any security activities happened as illegal passenger or others, Declaration of Security agreement will be executed and additional security requirements should be determined between ship and shore.

Güvenlik seviyesinin 2 veya 3 olması durumu veya kaçak yolcu v.b gibi herhangi bir güvenlik ihlalinin yaşanması durumunda da "Güvenlik Deklarasyonu" düzenlenerek ilave güvenlik gereksinimleri belirlenmelidir.

4.7 WEATHER PRECAUTIONS (Meteorolojik Uyarılar)

Operations shall be stopped during severe electrical storms and high winds at the discretion of either the Master or the Manager of the Terminal.

Şiddetli elektrik yüklü havalar ve sert rüzgârlarda Gemi Kaptanı ve Terminal sorumlusunun takdiri ile operasyonlara ara verilebilir.

Maximum wind speed to stop operations	34 Km/h	18 Knot	5 on BOFOR scale
Maximum wind speed to disconnect hoses	43 Km/h	23 Knot	6 on BOFOR scale
Maximum wind speed to remove vessel from platform	54 Km/h	29 Knot	7 on BOFOR scale

Operasyonlarını durmak için azami rüzgâr hızı	34 Km/h	18 Knot	5 on BOFOR scale
Hortumları sökmek için azami rüzgâr hızı	43 Km/h	23 Knot	6 on BOFOR scale
Gemiyi platformdan ayırmak için azami rüzgâr hızı	54 Km/h	29 Knot	7 on BOFOR scale

4.8 FIRE FIGHTING PRECAUTION (Yangın Savunma Tedbirleri)

Vessel's fire fighting equipment, including main and emergency fire pumps, shall be ready for immediate use. The fire main system should be continuously pressurized either by ship's pumps or from a shore supply. Two portable fire extinguishers, preferably of the dry powder chemical type shall be placed adjacent to the manifold. Where monitors are provided they should be pointed towards the manifold and be ready for immediate use.

Ship's fire alarm system should be supplemented by a series of long blasts on the ship's whistle, each blast being not less than 10 seconds in duration.

Emecensi yangın dizel su pompası dahil gemi yangın savunma ekipmanları her an kullanıma hazır durumda yangın hattı daima basınç altında tutulmalıdır. Gemi manifoldunun baş ve kç tarafında birer tane olmak üzere spray jet nozulları takılı olan yangın hortumları güverteye serili vaziyette ve yangın hattına bağlı durumda tutulmalıdır. Kuru kimyasal toz olması tercih edilen iki adet taşınabilir yangın söndürme cihazı manifolda yakın bir yerde bulundurulmalıdır. Eğer varsa yangın topu da manifolda yönlendirilebilir.

Yangın durumunda, gemi düdüğü 10 saniyeden az olmayan bir dizi alarm şeklinde çalınmalıdır.

4.9 IN CASE OF HOSE BREAKDOWN AND RUPTURE

- *First sighter to call immediately by walky talky "stop, stop, stop" (or as specified by the ship's captain and terminal authority in the emergency alert in the SSSC)*
- *The ship's emergency button will be activated and the pump will be stopped immediately,*
- *Ship manifold valve will be closed.*
- *Terminal will be informed and tank inlet valve and shore shut-off valve will be closed.*
- *Within the environmental pollution risk, emergency calling to oil spill prevention company and also informed to Port Authority and related parties.*

HORTUM YILTIKMASI, DELİNMESİ HALİNDE,

- İlk gören kişi derhal telsiz yolu ile "STOP, STOP, STOP" şeklinde talimat verecek. (ya da SSSC de acil durum uyarısının gemi kaptanı ve terminal yetkilisinin belirlediği şekilde)
- Gemi acil durum butonuna basılacak ve pompajın durduğundan emin olunacak.
- Gemi manifold vanası kapatılacak.
- Terminal bilgilendirilerek, tankın vanası ve sahil kesme vanası kapatılacak.
- Çevre kirliliği önlenmesi ve mücadelesi kapsamında MOST Firması, Liman Başkanlığı ve ilgili birimler aranarak gerekli önlemler alınacak.

4.10 IN CASE OF SHIP ROPE or BUOY CHAIN BREAKING OFF

- *First sighter to call immediately by walky talky "stop, stop, stop" (or as specified by the ship's captain and terminal authority in the emergency alert in the SSSC)*
- *The ship's emergency button will be activated and the pump will be stopped immediately,*
- *Ship manifold valve will be closed.*
- *Terminal will be informed and tank inlet valve and shore shut-off valve will be closed.*
- *The diver, diving asap and closed to submarine valve.*
- *In case of possible chain or anchor drift risk of the ship, the diver, diving asap and closed to submarine valve.*
- *Within the environmental pollution risk, emergency calling to oil spill prevention company and also informed to Port Authority and related parties .*
- *When processing of emergency Works, Pilotage will be Informing for emergency un-mooring of ship*

GEMİ HALATI veya ŞAMANDIRA ZİNCİRİNİN KOPMASI HALİNDE,

- İlk gören kişi derhal telsiz yolu ile "STOP, STOP, STOP" şeklinde talimat verecek. (ya da SSSC de acil durum uyarısının gemi kaptanı ve terminal yetkilisinin belirlediği şekilde)
- Gemi acil durum butonuna basılacak ve pompajın durduğundan emin olunacak.
- Gemi manifold vanası kapatılacak.
- Tahliye hortumu derhal sökülüp körlenerek dolfene bırakılacak.
- Terminal bilgilendirilerek, geminin olası zincir taraması riskine karşılık, tankın vanası ve sahil kesme vanası kapatılacak.
- Geminin olası zincir taraması riskine karşılık, Dalgıç denize inerek vanayı kapatacak.

- Çevre kirliliği **oluşma ihtimaline** karşı ilgili birimler aranarak hazır hale gelmeleri sağlanacak.
- İşlemler gerçekleştirilirken acil kalkış için pilotaja bilgi verilip geminin kalkışı için hazırda bekletilmesini sağlamak.

4.11 IN CASE OF CHAIN or ANCHOR DRIFT RISK

- *First sighter to call immediately by walky talky "stop, stop, stop" (or as specified by the ship's captain and terminal authority in the emergency alert in the SSSC)*
- *The ship's emergency button will be activated and the pump will be stopped immediately,*
- *Ship manifold valve will be closed.*
 - *Discharge hoses will be disconnected and blinded and left in the sea*
- *Terminal will be informed and tank inlet valve and shore shut-off valve will be closed.*
- *The diver, diving asap and closed to submarine valve.*
- *In case of possible chain or anchor drift risk of the ship, the diver, diving asap and closed to submarine valve.*
- *Within the environmental pollution risk , emergency calling to oil spill prevention company and also informed to Port Authority and related parties .*
- *When processing of emergency works , Pilotage will be Informing for emergency un-mooring of ship*

GEMİ ÇAPASININ TARAMASI HALİNDE,

- İlk gören kişi derhal telsiz yolu ile "STOP, STOP STOP" şeklinde talimat verecek. (ya da SSSC de acil durum uyarısının gemi kaptanı ve terminal yetkilisinin belirlediği şekilde)
- Gemi acil durum butonuna basılacak ve pompajın durduğundan emin olunacak.
- Gemi manifold vanası kapatılacak.
- Tahliye hortumu derhal sökülüp körlenerek denize bırakılacak.
- Terminal bilgilendirilerek, tankın vanası ve sahil kesme vanası kapatılacak.
- Dalgıç denize inerek vanayı kapatacak.
- Çevre kirliliği **oluşma ihtimaline** karşı ilgili birimler aranarak hazır hale gelmeleri sağlanacak .
- İşlemler gerçekleştirilirken acil kalkış için pilotaja bilgi verilip geminin kalkışı için hazırda bekletilmesini sağlamak.

5 SHIP-SHORE TRANSFER OPERATION

5.1 Handling/Elleçleme

5.1.1 Flexible hoses/Esnek Hortumlar

The master of a ship and the person responsible with operation within their respective areas of responsibility should ensure that:

1. No Flexible hose is used for cargoes other than those for which it is suitable, having regard to the temperature and compatibility of such cargoes, or at any working pressure for which it is unsuitable.
2. Each type of Flexible hose complete with end fittings has been prototype tested and a certificate provided to show the bursting pressure. Prototype hoses may not be used in service.
3. Before being placed in service, each Flexible hose supplied should be hydraulically tested in accordance with the requirements of the regulatory authority
4. Before being put into use on any day a Flexible hose is visually inspected. Flexible hoses should be inspected at frequent intervals during operations.
5. Documents showing the type of hose, its specified maximum working pressure and its month and year of manufacture will be kept at the facility.
6. It will be ensured that there are adequate electrical insulation flanges and the length of each Flexible hose is sufficient to satisfactorily operate within the defined operating envelope without overstressing the terminal connections
7. A Flexible hose rigged for the handling of liquid bulk dangerous cargoes is kept under adequate supervision
8. It will be ensured that there are adequate procedures for the disconnection of the Flexible hose in the event of an emergency, to protect the environment, personnel safety and equipment.

Esnek Hortumlar

1. Bu çeşit yüklerin sıcaklığı ve uygunluğuna ilişkin olarak uygun olduğu yükler dışında ya da uygun olmadığı herhangi bir çalışma basıncında bir Esnek hortum kullanılmadığından emin olacaktır.
2. Uç bağlantı parçalı her Esnek hortum türünün test edildiği ve patlama basıncını gösteren bir sertifikaya sahip olduğu kontrol edilecektir.
3. Hizmet vermek üzere yerleştirilmeden önce, her Esnek hortumunun idare gereksinimlerine uygun bir şekilde hidrostatik olarak test edilmiş olduğu belgelerden kontrol edilecektir.
4. Esnek hortumlar kullanıma konulmadan önce, görsel olarak denetlenecektir. Esnek hortumlar, operasyon sırasında sık aralıklarla denetlenecektir.
5. Esnek hortum, hortum türünü, belirtilen maksimum çalışma basıncını ve imalat ayını ve yılını gösterir belgeler tesiste tutulacaktır.
6. Yeterli elektrik yalıtımına sahip olduğundan ve Esnek hortumun uzunluğunun, terminal bağlantılarına aşırı yük yüklemeyen tanımlanan çalışma aralığı dahilinde tatmin edici şekilde çalışacak yeterlilikte olacaktır.
7. Tehlikeli sıvı dökme yüklerin taşınması için donatılan bir Esnek hortum yeterli denetim altında tutulacaktır.
8. Bir acil durumda çevreyi, kişisel güvenliği ve ekipmanları korumak için Esnek hortum bağlantısı sızıntıya mahal vermeyecek şekilde ayrılması hakkında prosedürler yeterli düzeyde uygulanacaktır.

5.1.2 Preliminary precautions/Başlangıç önlemleri

1. *The master of a ship and berth operator within their respective areas of responsibility, should ensure that cargo handling controls, gauging systems, emergency shutdown and alarm systems, where applicable, have been tested and found to be satisfactory before cargo handling operation begins*
2. *The master of a ship and berth operator should agree before dangerous cargoes are pumped into or out of a ship from or into a shore installation. The handling procedures including the maximum loading or unloading rates taking into account:*
 1. *The arrangement, capacity and maximum allowable pressure of the ship's cargo lines and the shore pipelines;*
 2. *The possible pressures increase due to emergency shut-down procedures;*
 3. *The possible accumulation of electrostatic charge; and*
 4. *The presence of responsible persons during start up operations on board ship and ashore*
3. *Complete and sign an appropriate safety check list showing the main safety precautions to be taken before and during such handling Operation*
4. *Ensure appropriate safety equipment and clothing are used.*
5. *The berth operator should ensure that starter controls on all LPG transfer pumps are locked in the "off" position, or located at a facility accessible only to authorized personnel*
6. *The berth operator should ensure that starter controls on all bulk liquid transfer pumps are locked in the "off" position, or located at a facility accessible only to authorized personnel.*
7. *"Ship/Shore Safety checklist" in International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT) shall be completed and signed according to "Guidelines for completing Ship/Shore Safety checklist".*
8. *Cargo at the manifold must be min +15 °C max +40 °C*

BAŞLANGIÇ ÖNLEMLERİ

1. İlgili sorumluluk alanları dahilinde Gemi Kaptanı ve Operasyon Sorumlusu, yük taşıma kontrollerinin, ölçme sistemlerinin, acil durum kapama ve alarm sistemlerinin yük transfer operasyonuna başlamadan önce test edecek ve yeterli olduğundan emin olacaktır.
2. Tehlikeli yük operasyonuna başlamadan önce, Gemi Kaptanı ve Operasyon Sorumlusu aşağıdaki hususları göz önünde bulunduran maksimum yükleme ya da yük boşaltma hızlarını içeren taşıma sürelerini belirleyeceklerdir.
 1. Gemi yük hatlarının ve Esnek hortumunun, kapasitesi ve izin verilebilir maksimum basıncı;
 2. Acil durum kapanma prosedürlerine göre olası basınç artışları;
 3. Olası elektrostatik yük birikimi
 4. Gemide ve sahilde başlatma operasyonları esnasında sorumlu kişilerin mevcudiyetini
3. Bu tür transfer operasyonları öncesinde ve esnasında alınması gereken ana güvenlik önlemlerini gösteren uygun güvenlik kontrol listesi tamamlanacak ve imza altına alınacaktır.
4. Uygun güvenlik önlemleri ve kıyafetlerin kullanıldığından emin olunacaktır.
5. Operasyon sorumlusu, LPG transfer pompalarındaki başlatma
6. kontrollerinin "kapalı" konumda kilitlendiğinden ya da yalnızca yetkili personel tarafından erişilebilir bir yerde yer aldığından emin olacaktır.
7. Operasyon sorumlusu Esnek hortumun yükleme/yük boşaltma bağlantılarının kullanımda olmadığı ya da bekleme hizmetindeyken güvenli ve sızdırmaz bir şekilde körlendiğini kontrol edecektir.
8. Tankerler ve Terminaller İçin Uluslararası Emniyet Kılavuzu'nda (ISGOTT) bulunan "Gemi/Sahil Emniyet Kontrol Listesi"nin, yine ISGOTT'da yer alan "Gemi/Sahil Emniyet Kontrol Listesinin Tamamlanması İçin Rehber"e uygun olarak doldurulacak ve imza altına alınacaktır.
9. Ürün sıcaklığı min +15°C max +40°C olmalıdır.

5.1.3 Pumping/Pompalama

1. *The master of a ship and berth operator within their respective areas of responsibility should ensure that:*

1. *Frequent checks are made to ensure that the agreed back-pressures and loading or unloading rates are not exceeded;*
2. *All reasonable care is taken to prevent all relevant pipelines, loading arms, Flexible hoses and associated equipment on board the ship and ashore from developing a leak, and that they are kept under adequate supervision during the handling of liquid bulk dangerous cargoes;*
3. *Effective communication between the ship and the shore installations is maintained throughout the handling operations;*
4. *The safety check list is available for inspection throughout the handling operations;*
5. *During the handling of liquid bulk dangerous cargoes, arrangements are made for the gauging of ships' tanks to ensure that no tank is overfilled;*
6. *Responsible persons are present during operations on board ship and ashore; and*
7. *Appropriate safety equipment and clothing are used.*

1. İlgili sorumluluk alanları dahilinde Gemi Kaptanı ve Operasyon Sorumlusu,

1. Kabul edilen geri basınçların ve yükleme ya da yük boşaltma hızlarının aşılmamasından emin olmak için mutabık kalınmış periyotlarda kontroller yapıldığından;
2. Tüm ilgili boruların, esnek hortumların ve gemideki ve kıyıdağı bağı ekipmanlarının sızıntı yapmasını engellemek için gerekli tüm özenin gösterildiğinden ve tehlikeli dökme sıvı yüklerin transferi esnasında yeterli denetimin yapıldığından;
3. Transfer operasyonları esnasında gemi ve sahil donanımları arasında etkili iletişim muhafaza edildiğinden;
4. Elleçleme operasyonları esnasında denetim için emniyet kontrolü listesinin mevcut olduğundan;
5. Tehlikeli sıvı dökme yüklerin elleçlenmesi esnasında, tankerin aşırı doldurulmadığından emin olmak için tahliye yapılacak tankerlerin ölçülmesi için gerekli düzenlemelerin yapıldığından;
6. Gemide ve kıyıdağı operasyonlar esnasında sorumlu kişilerin mevcut olduğundan;
7. Uygun güvenlik ekipmanlarının ve kıyafetlerinin kullanıldığından emin olacaklardır.

5.1.4 Completion of operation/Operasyonun tamamlanması

1. *The master of a ship and berth operator within their respective areas of responsibility should ensure that after the completion of every transfer of dangerous cargoes all safety precautions are taken, They should also ensure that:*
 1. *All safety precautions are taken, including the blanking off of the ship manifold connection and the shore pipeline; and*
 2. *Appropriate safety equipment and clothing are used.*

1. İlgili sorumluluk alanları dahilinde Gemi Kaptanı ve Operasyon Sorumlusu: Tehlikeli yüklerin transferi tamamlandıktan sonra tüm güvenlik önlemlerinin alındığından emin olacaktır.
 1. Gemi manifold bağlantıları ve esnek hortumların kör flanş ile sızdırmazlık sağlanmasını içeren tüm güvenlik önlemlerinin alındığından ; ve
 2. Uygun güvenlik ekipmanları ve kıyafetlerin kullanıldığından emin olunacaktır.

5.1.5 Also Ensured in LPG operations/LPG Operasyonlarında ayrıca ;

2. *The master of a ship berth operator within their respective areas of responsibility should ensure that the loading or unloading of liquefied gas at low temperature is only carried out if;*
 1. *All relevant shore and ship tanks, pipelines, loading arms and relevant ships' piping are gradually and evenly cooled to prevent thermal stress*
 2. *All automatic controls, gas detectors and other associated instruments are in working order; and*
1. Gemi kaptanı ve kıyı tesisi işleticisi sorumluluk alanlarına göre, düşük sıcaklıkta sıvılaştırılan gazların tahmil/tahliye operasyonunu, ancak aşağıdaki koşulların sağlanması halinde gerçekleştirmelidir;
 1. Gemideki ve kıyı tesisindeki tüm ilgili tanklar, boru hatları ve geminin diğer boru devreleri termal (ısı) gerilimleri önlemek için kademeli ve eşit bir şekilde soğutulması,
 2. Tüm otomatik kontroller, gaz detektörleri ve ilgili diğer ekipmanların çalışır durumda bulundurulması.

6 IMPORTANT WARNING (Önemli Uyarılar)

6.1 SMOKING (Sigara İçme)

Smoking is strictly prohibited on the terminal and on board vessels alongside, except in those enclosed spaces on board specifically designated by the master as "SMOKING AREAS". Failure to comply with these regulations will involve cessation of operations and may result in the vessel vacating the terminal pending a complete investigation and receipt of written assurance from the master that effective controls have been established.

Sahilde/tesiste ve gemide "SİGARA İÇME SALONU" ibaresi yazılan ve bu maksatla kapatılarak dizayn edilmiş alanlar haricinde sigara içilmesi kesinlikle yasaktır. Ateş ve kıvılcıma sebep olabilecek olan çakmak, kibrit gibi maddelerin taşınması ve kullanılması da yasaktır.

6.2 ALCOHOL AND DRUGS (Alkol ve Uyuşturucular)

Masters are advised that operations will cease when the actions of a person or persons involved in operations are not under proper control as a result of the use of alcohol and / or drugs. Operations will not resume until the matter has been reported to and fully investigated by relevant authorities and until when Terminal considers that it is safe to do so. Delay or cancellation in a vessel's departure could result. Access to the restricted area for a person or persons similarly affected by alcohol and / or drugs will be denied.

Gemi operasyonlarında yer alan herhangi bir gemi personelinin alkol aldığı yahut uyuşturucu kullanmış olduğu anlaşıldığı takdirde operasyon derhal durdurulur. Böyle bir durumda gemi kaptanı ve tesis yetkilisi ile birlikte konu hakkında rapor tutulur. İlgili şahsın yükleme veya boşaltma ameliyelerinde yer almayacağı garanti edilmeden operasyon başlatılmaz. Bu sebepten dolayı olabilecek gecikmelerden ya da operasyonun iptal edilmesi durumunda gemi demirleme noktasına çıkarılabilir.

6.3 ISGOTT GUIDE COMPLIANCE (ISGOTT Klavuzuna Uyum)

If any non-compliance with ISGOTT except agreed Terminal loading or discharging plan is identified, whether prior to, during or after cargo operations, Terminal reserves the right, at their absolute discretion, to without limitation of reject the vessel, cease or suspend operation or remove vessel from berth.

Eğer mutabık kalınan yükleme-boşaltma planının dışında ISGOTT kurallarına uygunsuzluk tespit edilirse Terminal, gemiyi reddetme, operasyonu durdurma, sonlandırma veya gemiyi iskeleden ayırma hakkını saklı tutar.

As a minimum requirement during alongside at platform, the vessel should comply with the basis of latest edition of the International Safety Guide for Oil Tankers & Terminals (ISGOTT) recommendations as a rule at all times and in all respects.

Gemiler platformda buldukları süre içinde her bakımdan en azından son ISGOTT (Uluslararası Tanker ve Terminal Emniyet Kılavuzu) versiyonunun kural ve kaidelerine uyum içinde bulunmalıdır.

7 ENVIRONMENTAL PRECUATION (Çevresel Tedbirler)

7.1 STATUTORY PROHIBITIONS /YASAL YASAKLAR

It is an offence by Turkish law to:

- (i) Spill oils, oily water, fuel, bilge, sewage and chemicals*
- (ii) Dump garbage into the seas*
- (iii) Emit excessive/black funnel smoke*
- (iv) Discharging dirty ballast water.*
- (v) High sulfur content in fuel*

Türk kanunlarına göre aşağıdaki durumlar suç sayılmıştır:

- (i) Denize yağ, yakıt, sintine, foseptik ve kimyasal akması
- (ii) Denize çöp boşaltmak
- (iii) Aşırı/siyah baca gazını atmosfere yaymak
- (iv) Kirli balastın denize basılması
- (v) Yüksek sülfürlü yakıt

If the above matters occurred, violators are subject to a monetary penalty as well as civil and criminal charges. Moreover cost of clean up will be borne by the responsible party

Yasağı ihlal edenler hakkında para cezası uygulanabileceği gibi hapis cezaları da söz konusu olabilir. Ayrıca atık ya da döküntülerin temizlenmesi için yapılan masraflar da sorumlulara tazmin ettirilir.

7.2 DISCARDING MATERIAL (Gemiden Materyal Atılması)

*As per to the Turkish law and MARPOL regulations;
No garbage shall be thrown overboard and other hazardous material such as oil and oily water, fuel, bilge, sewage and chemical either solid or fluid shall be discharged into the waters or be allowed to escape overboard.*

Türk kanunları ve MARPOL regülasyonları gereği sıvı veya katı fazdaki yağ, yağlı su, yakıt, sintine, foseptik ve kimyasallar gibi deniz yaşamı için tehlike arz eden maddelerin denize atılmaması veya kaçınılması gerekir.

7.3 GAS FREEING (Gasfree İşlemleri)

For the prevent of FIRE hazard and air pollution, forced gas freeing or venting of empty cargo tanks for tank cleaning purposes during the transfer operations at the platform is strictly prohibited.

Gemi tank havalandırma sistemi tanka sabitlenmiş ve onaylanmış olan bir sistem ile yapılmalıdır. Temizlik amacı veya herhangi bir sebeple platformda gemi tanklarının gasfree işlemi kesinlikle yasaktır.

7.4 BALLAST WATER (Balast Suları)

Overboard discharge of ballast water in cargo tanks strictly forbidden at Terminal platform.

Geminin yük tanklarında bulunan balastını Terminal platformunda denize basması kesinlikle yasaktır.

7.5 POLLUTION REPORTS (Kirliliğin İhbarı)

*All pollution incidents will be reported immediately to the local authorities and the Manager.
Failure to notify could result heavy penalties.*

In case of incident all operations should be suspended until the leakage or spillage or gas evaluation has been stopped and cleaned up to the satisfaction of the Port Authority and the Terminal and the cause identified.

The Manager may mobilize resources to assist in the containment and cleaning of pollution without the authority of the Master.

If for any reason an authorized Turkish Government Representative advises the Terminal that legal proceedings are being instituted against the Master, Owner, Charterer or vessel for pollution, the Terminal shall reserve the right to delay or suspend operations and after consultation, may require the vessel to vacate the berth. On receipt of written confirmation of intent to prosecute, the Terminal shall have the right to refuse the transfer operations.

Bütün kirlilik vakaları derhal yetkili mercilere rapor edilecektir. Aksi takdirde sorumlular ağır şekilde cezalandırılırlar.

Herhangi bir döküntü durumunda Terminal Sorumlusu ve Liman Otoritesi derhal bilgilendirilmeli ve kirlilik temizleninceye kadar operasyonlar durdurulmalıdır. Döküntünün sebebi belirlenmelidir.

Terminal sorumlusu kirliliğin kontrol altına alınmasında ve temizlenmesinde Kaptanın onayını almaksızın kendi kaynaklarını harekete geçirebilir.

Herhangi bir nedenle Resmi Türk Kuruluşları döküntülerden dolayı Gemi Kaptanı, Gemi Sahibi ve Kiralayana karşı yasal takibat için Terminale talimat verirse; Terminal oluşabilecek gecikmeler, operasyona ara verilmesi ve geminin iskeleden ayrılması durumlarından oluşacak zararlardaki haklarını saklı tutar.

7.6 CHARGES of POLLUTION (Kirlilikten Doğan Sorumluluklar)

Charges will be levied against a vessel in respect of costs incurred for manpower, equipment and supplies which may be used or mobilized in readiness to contain or remove oil, chemicals or other pollutants spilled, or caused to be spilled by that vessel.

Gemilerden kaynaklanan yağ/kiyasal döküntüleri ile ilgili olan mali yükümlülükler; Döküntülerin bertarafı veya toplanması için gereken insan gücü, ekipman ve kullanılan malzeme giderlerini içerir.

8 HEALTH RELATED PRECAUTION

8.1 PROTECTIVE EQUIPMENT/KORUYUCU EKİPMANLAR

Suitable standardised protective equipment must be used.

Elleçlemede standartlara uygun koruyucu ekipmanların kullanılması gerekmektedir.

8.2 EYE WASH and SAFETY SHOWERS (Göz ve Acil Beden Duşları)

The Master should demonstrate that safety eye washes and safety showers in the vessel are adequate and operational.

Gemide bulunan göz duşları ve acil beden duşlarının yeterli ve her an kullanıma hazır oldukları Kaptan tarafından belirtilmelidir.

8.3 FIRST AID STATION (İlk Yardım Merkezi)

The vessel shall have a comprehensive First Aid Station and at least one officer should have received formal training in First Aid. Training records of that person should be made available upon request by the Terminal Manager.

Gemi, kapsamlı bir ilk yardım ünitesine sahip olmalıdır. En az bir gemi zabiti ilk yardım eğitimi almış olmalıdır. Bu eğitim kayıtları Terminal talep ettiğinde Kaptan tarafından ibraz edilebilmelidir.

9.SAFETY PRECAUTIONS (Emniyet Ve Güvenlik Önlemleri)

9.1 PERSONNEL (Çalışanlar)

Sufficient personnel under the supervision of a responsible officer shall remain on board the vessel at all times to deal with operations and any emergency.

Gemide yük işlemleri ve acil durumlar için devamlı yeterli personel bulundurulması gerekir.

9.2 LANGUAGE (Lisan)

An officer with good command of English language must remain on deck or in the cargo control room at all times to deal with operations and any emergency. In addition a crew member with a good command of the English language must remain on deck at all times.

Yük işlemleri ve acil durumlarda muhabereyi sağlamak amacıyla İngilizceyi iyi derecede kullanabilen bir gemi zabiti güverte veya kontrol odasında bulunmalıdır. Ayrıca İngilizce bilen mürettebattan bir gemi personeli de daima güvertede tutulmalıdır.

9.3 DOORS, PORTS AND WINDOWS (Kapılar, Açıklıklar ve Pencereleler)

In the accommodation all external doors, ports and similar openings which lead directly from the tank deck to the accomodation or machinery spaces (other than the pump room) or which overlook the tank deck at any level or which overlook the poop deck forward of the funnel should be kept closed.

Geminin güverteye çıkan yaşam mahalli ve makina dairesi dış kapıları, kapaklar, pencereler ile kış ve baş kasara bacaları ve benzer açıklıklar kapalı tutulmalıdır.

9.4 MAIN ENGINE READINESS (Geminin Kalkışa Hazır Olması)

A vessel alongside must be maintained in a state of full readiness to vacate the platform at short notice.

Platforma yanaşık olan gemiler istendiğinde acilen kalkışa hazır olacak şekilde ana makinalarını hazır tutmak zorundadır.

9.5 TESTING of MAIN ENGINE and STEERING GEAR (Ana Makina ve Dümen Testi)

Prior to departure, the vessel's main engine and steering gear are to be tested in the presence of the Pilot. Terminal Manager must be informed before test operation.

Gemiler kalkış öncesi ana makina ve/veya dümen tertibatının testini Pilot gemide iken yapmak zorundadır. Test öncesinde Terminal yetkilisi bilgilendirilmelidir.

9.6 BOILER FIRES (Gemi Kazanı)

So as not to immobilize the vessel, boiler fires should only be extinguished when the Master in consultation with the Manager decides that the boiler fire constitute an undue hazard.

Gereksiz riskler almamak açısından; Geminin hareket kabiliyetini engellemek kaydıyla, gemi kazanı Terminal sorumlusunun bilgisi dahilinde kapatılabilir.

9.7 FUNNEL SPARK and FIRE (Baca Kıvılcımları ve Yangını)

In case of the vessel's funnel emits sparks or fire, all platform and vessel's operations will be stopped and the vessel will send to the anchorage area. Until the vessel's burners, tubes, uptakes, exhaust manifolds especially spark arresters and other related accessory are maintained in good condition the vessels will not accept to the Terminal.

Platformda bulunan gemilerin bacasından ateş veya kıvılcım çıkması durumunda, bütün iskele ve gemi operasyonları durdurularak gemi demire gönderilecektir. Geminin bacası, kazanı, eksoz manifoldu ve özellikle kıvılcım tutucuları gibi ilgili bütün aksamının uygun durumda olduğu görülene kadar gemi platforma kabul edilmeyecektir.

9.8 REPAIR-MAINTENANCE WORK and PAINTING(Tamir-Bakımve Boya İşlemleri)

Repair / maintenance work involving hot or cold work and painting job is PROHIBITED alongside the platform.

Platformda bağlı olan gemilerin sıcak veya soğuk çalışmaya konu olan tamir bakım işlemleriyle boyama işlemleri yasaktır.

9.9 MATCH, LIGHTER and CELL PHONE (Kibrit, Çakmak ve Cep Telefonu)

The carrying and use of matches and lighters is prohibited except as authorized by the Manager for a specific purpose. The use of cellular phones is prohibited in open spaces except inside the vessel.

Terminal sorumlusunun bilgisi dahilinde belirlenmiş amaçlar dışında kibrit ve çakmak taşınması ve kullanılması kesinlikle yasaktır. Gemide açık alanlarda cep telefonu kullanımı da yasaktır.

9.10 NAKED LIGHTS (Çıplak Işıklar)

The use of naked lights is prohibited alongside the platform. Platform yanaşık olan gemilerin çıplak ışık kullanmaları yasaktır.

9.11 PHOTOGRAPHY (Fotoğraf Çekimi)

Photography is prohibited unless authorized by the Manager and if necessary a work permit is issued by the Safety Department.

Terminal sorumlusunun bilgisi ve İş Güvenliği Departmanı'nın izni olmadan fotoğraf ve film çekimi yasaktır.

9.12 RADIO TRANSMITTERS (Telsiz Vericileri)

The vessel's radio transmission equipment, except low energy transmitters such as are used for satellite and VHF communications, shall not be used within the platform and aerials shall be earthed.

Geminin düşük enerji ile çalışan VHF ve uydu gibi cihazları dışındaki, telsiz sinyal iletişim ekipmanları platforma yanaşık durumda iken kullanılmamalı ve antenleri topraklanmış olmalıdır.

9.13 PORTABLE VHF/UHF SETS and HAND LAMPS

(Portatif VHF/UHF cihazları ve El fenerleri)

Portable VHF/UHF sets, hand lamps, electrical devices must be of an approved type. The use of portable electric lamps and equipment on flexible cables is prohibited within the cargo tanks and adjacent spaces or over the tank deck.

Gemide kullanılan portatif VHF/UHF cihazları ile el fenerleri ve diğer elektriksel ekipman onaylanmış tipte olmalıdır. Kablo bağlantısı ile enerji verilen portatif elektrik lamba ve ekipmanları, yük tankları yakınında ve güverte üzerinde kullanılmaları yasaktır.

9.14 PREVENTION OF SPARKS (Kıvılcım Oluşumunun Önlenmesi)

Opening and closing of hatches, connecting and disconnecting hoses and flanges and any operation on deck involving the use of metal instruments shall be carried out in a manner that avoids the generation of sparks.

Kapakların açma kapama işlemi ve hortum ve flanş sökme bağlama gibi güvertede yapılabilecek her türlü metal malzemelerin hızlı temasından doğabilecek kıvılcımların oluşmasına meydan vermemek gerekir.

9.15 SHIP STORES HANDLING/GEMİ KUMANYASI

The Terminal does not normally permit the handling of stores. Subject to prior authorization from Terminal and Security Officer, it is permitted to transfer small packages which can be carried across the Terminal.

Normal şartlarda Terminal gemiye malzeme alımına izin vermez. Ancak Gemi ve Terminal Güvenlik zabıtlarının mutabakatı ve izni ile küçük parçaların gemiye girişine izin verilebilir.

INSTRUCTIONS FOR COMPLETION

The safety of operations requires that all questions should be answered affirmatively by clearly ticking (v) the appropriate Box.

If an affirmative answer is not possible, the reason should be given and agreement reached upon appropriate precautions to be taken between the ship and the terminal.

Where any question is considered to be not applicable, then a note to that effect should be inserted in the remarks column.

A box in the columns "ship" and "terminal" indicates that checks should be carried out by the party concerned.

The presence of the letters A, P or R in the column code indicates the following:

A – Any procedure and agreement should be in writing in the remarks column of this check list or other mutually acceptable form. In other case, the signature of both parties should be required.

P – In the case of a negative answer the operation should be carried out without the permission of the Port Authority.

R – Indicated items to be rechecked at intervals not exceeding that, agreed in the declaration.

DISCHARGE PROTOCOL/TAHLİYE PROTOKOLU

We, the ship and the terminal representatives have agreed about appropriate precautions during discharge.

Akaryakıt operasyonları sırasında aşağıdaki hususlara tamamen riayet edilmesi konusunda mutabık kalınmıştır.

From berthing until leaving the berth, the ship personnel have to take all precautions to avoid discharge ballast, bilge and garbage.

Yanaşmadan sonra iskeleyi terkedinceye kadar gemi personeli balast ve sintine basılmasını ve çöp atılmasını engelleyecek tüm tedbirleri alacaktır.

The diameter of the discharging arm/flexible hose is 6 (LPG Line) 8 (National Line)

Tahliye için bağlanan hortum/kol 8 inch (LPG Hattı) 8 inch (Milli Hat) ve Hattı) ölçüsündedir..

8(Custom Diesel) inches.

8 inch (Gümrüklü Motorin

The diameter of the pipeline leading to the terminal is 10 (LPG Line) 10(National Line) (Gazoline) inches

Yanaşmış olduğunuz boru hattı terminalimize is 10 (LPG Hattı) ,10(Milli Hat), Motorin Hattı) 8(Benzin) inch ölçüsünde bağlantılıdır.

16 (Custom Diesel) 8

16 (Gümrüklü

Total length of the pipeline is 4078 meters.

Boru hattının toplam uzunluğu 1962 metredir.

Transit Discharging,

The receiving rate is 1000 m3/hour and discharging pressure on the shore

Manifold should be min 3 kg/cm2 max 7 kg/cm2.

Tahliye miktarı 1000 m3/saat ve sahil manifold devre basıncı en az 3 kg/cm2, en fazla 7 kg/cm2 olmalıdır.

National Discharging,

The receiving rate is 500 m3/hour and discharging pressure on the shore

Manifold should be min 3 kg/cm2 max 7 kg/cm2.

Tahliye miktarı 500 m3/saat ve sahil manifold devre basıncı en az 3 kg/cm2, en fazla 7 kg/cm2 olmalıdır.

Lpg Discharging,

The receiving rate is 300 mton/hour and discharging pressure on the shore,

Manifold should be min 7 kg/cm2 max 11 kg/cm2.

Tahliye miktarı 300 mton/saat ve sahil manifold devre basıncı en az

7 kg/cm2, en fazla 11 kg/cm2 olmalıdır.

The discharge product must be same quality within the ship's tank. That is under the quaranty of the ship's captain.

Tahliye edilen ürün gemi tankındaki ile aynı kalitede olmalıdır. Bu gemi kaptanının garantisidir.

Line Clearance : YES NOHours

Date/Tarih :

Terminal Representative

Terminal Temsilcisi

Master

Kaptan

EMERGENCY PROTOCOL FOR SHIP OPERATIONS
GEMİ OPERASYONLARI ACİL DURUM PROTOKOLU

In an emergency situation the measures written below must be complied with.

Acil durumlarda alınacak tedbirler aşağıda sıralandığı gibi olup, karşılıklı kontrol edilerek mutabakatın sağlanması ve protokole uygun hareket edilmesi hususunu önemle hatırlatırız.

Date/Tarih :

- 1. *Immediately stop pumping.***
Pompaj derhal durdurulacak.
- 2. *Close all appropriate valves.***
Tüm vanalar kapatılacak.
- 3. *Inform shore representative (VHF channel 68). Inform the Opr. Team on the Terminal.***
Sahil Yetkilisini (VHF 68 kanal) iletiniz. Operasyon Ekibi görevlisini uyarınız.
- 4. *Make the ship ready for departure from buoy.***
Gemiye açmaya hazır hale getiriniz.
- 5. *Take all precautions to mitigate the danger.***
İlk müdahale için tüm tedbirleri alınız.
- 6. *Disconnect the hoses when ordered by the terminal.***
Sahildeki yetkilinin talimatı ile hortumu sökünüz.
- 7. *In case of emergency on board, Ship warning to terminal by one long and five short whistle or announced "STO-STOP-STOP" three times with by 68. channel***
Gemideki acil bir durum için bir uzun ve 5 kısa düdük ile veya 68.kanaldan 3 kere stop diyerek terminali uyarınız.
For an emergency on board, warn the terminal with a long and 5 short whistles or stop 3 times from channel 68
- 8. *Ensure that your crew use personal protective equipment including life jackets on service boat.***
Servis botuna geçerken personelinizin can yelekleri dahil koruyucu ekipman kullandığından emin olunuz.
- 9. *Jetty and CBM systems are not suitable for cargo operations and berthing when the storm 6 Beaufort from North-Northwest, 6 Beaufort South- Southwest, 6 Beaufort East.***
İskele ve Dolfen sistemlerimiz Kuzey-Kuzeybatı 6 Bofor, Güney-Güneybatı 6 Bofor ve Doğu 6 Bofor rüzgarda operasyona ve yanaşmaya uygun değildir.

Ship Name / Gemi Adı :
Master / Kaptan

Terminal Name/Terminal Adı:
Term. Representative/Term.Temsilcisi:

SAFETY LETTER / EMNİYET MEKTUBU

The Master / *Kaptan* : Date / *Tarih* :
SS / MT :

Dear Sir,
Responsibility for the safe conduct of operations, while your ship is in our terminal, rests jointly with you, as master of the ship and with the responsibility of the terminal representative. We wish, therefore, prior to the operation, to seek your full co-operation and understanding on the safety requirements set out in the Ship/Shore Safety Check List, which are based on the safety practices that are widely accepted by the oil tanker industries. We expect you and all under your command to adhere strictly to these requirements.

Throughout the ship's stay alongside this terminal and we, for our part, will ensure that our personnel do likewise, and co-operate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations, and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, when appropriate together with a responsible officer, will make a routine inspection of your ship to ensure that elements addressed within the scope of the Ship/Shore Safety Check List are being managed in an acceptable manner and that individual questions can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree the operations commencing or, should they be started, we will require them to be stopped.

Similarly, if you consider that the safety is being endangered by any action on the part of our staff or by any equipment under our control, you should demand immediate cessation of operations.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

Sayın Bay,
Geminiz terminalimizdeyken operasyonların güvenli bir biçimde yürütülmesi gemi kaptanı olarak size ve terminal sorumlusuna aittir. Bununla beraber, operasyonlar başlamadan önce petrol ve tanker sanayiinde yaygın bir şekilde kabul gören ve emniyet tecrübelerine dayanan Gemi/Sahil Emniyet Kontrol Listesi'ndeki emniyet kuralları ile ilgili tam işbirliği için destek ve anlayışınızı dilemekteyiz.

Geminiz terminalde bağlı kaldığı sürede siz ve kumandanız altında bulunanlardan kurallara tamamen uymanızı beklemekteyiz ve biz, kendi tarafımızda, personelimizin aynı hassasiyeti göstermesini sağlayacağımızı ve karşılıklı menfaatler çerçevesinde güvenli ve verimli bir çalışma yapmak için işbirliğine gideceğimizi belirtmek isteriz.

Operasyona başlamadan önce ve sonra zaman zaman, terminalimizden bir personel geminizin sorumlu bir zabiti ile birlikte Gemi/Sahil Emniyet Kontrol Listesi'ndeki ilgili maddelerin cevaplarının olumlu olduğunun alışılmış kontrollerini yapacaklardır. Gerekliğinde doğru tedbirler alınincaya kadar operasyona başlanmayacak veya başlamış bir operasyon durdurulacaktır.

Aynı şekilde siz, personelimiz hareketinden veya kontrolümüz altındaki bir teçhizatın dolayı emniyetin tehlikede olduğunu düşünüyorsanız operasyonu derhal durdurabilirsiniz.

Lütfen bu yazıyı karşılıklı imzalayarak ekli nüshasını iade ediniz.

Signature / *İmza*

Signature / *İmza*

Terminal Representative / Terminal Yetkilisi

Master / Kaptan

Name / *Adı*

Title / *Görevi*

Date / *Tarih*



SHIP / SHORE SAFETY CHECK LIST
GEMİ / SAHİL EMNİYET KONTROL LİSTESİ

Doküman Kodu

KL/24

Revizyon No

0

Tarih

1.03.2017

Ship's Name :

Geminin Adı

Berth :

İskele / Şamandıra

Port:

Liman

Date of Arrival :

Varış Tarihi

Time of Arrival :

Varış Saati

PART A- BULK LIQUID GENERAL- PHYSICAL CHECKS

KISIM A- DÖKME SIVI GENEL-SÖZLÜ DOĞRULAMA

Code	Ship	Terminal											Remarks
	Bulk Liquid -General												
	Dökme Sıvı -Genel											Notlar	
1	There is safe access between the ship and shore. Gemi ile sahil arasında güvenli bir geçiş vardır.												
2	The ship is securely moored. Gemi emniyetli bir şekilde bağlıdır.												
3	The agreed ship/ shore communication system is operative. Kararlaştnlan gemi/sahil iletişim sistemi faal durumdadır.											System: Back-up system	
4	Emergency towing-off pennants are correctly rigged and positioned. Acil çekme tel halatları doğru olarak yerleştirilmiş ve donatılmıştır.												
5	The ship's fire hoses and fire-fighting equipment is positioned and ready for immediate use. Geminin yangın hortumları ve yangınla mücadele ekipmanı yerleştirilmiş ve derhal kullanım için hazırdır.												
6	The terminal's fire-fighting equipment is positioned and ready for immediate use. Terminalin yangınla mücadele ekipmanı yerleştirilmiş ve derhal kullanım için hazırdır.												
7	The ship's cargo and bunker hoses ,pipelines and manifolds are in good condition and properly rigged and appropriate for the service intended. Geminin kargo ve akaryakıt hortumları boru devreleri ve manifoldları iyi durumda,uygun olarak donatılmış ve istenilen hizmet için uygundur.												
8	The terminal's cargo and bunker hoses ,pipelines and manifolds are in good condition and properly rigged and appropriate for the service intended. Terminalin kargo ve akaryakıt hortumları boru devreleri ve manifoldları iyi durumda,uygun olarak donatılmış ve istenilen hizmet için uygundur.												
9	The cargo transfer system is sufficiently isolated and drained to allow safe removal of blank flanges prior to connection. Kargo transfer sistemi,yeterli olarak izole edilmiştir ve bağlamadan önce kör fişlerin güvenle alınmasına izin vermesi için dreyn edilmiştir.												
10	Scuppers and save alls onboard are effectively plugged and drip trays are in position and empty. Güvertedeki bütün frengiler etkili olarak tapanmıştır ve damla tavaları yerinde ve boştur.												
11	Temporarily removed scupper plugs will be constantly monitored.												

54	The fixed and portable oxygen analysers have been calibrated and are working properly. Sabit ve seyyar oksijen analiz ediciler kalibrasyonları yapılmış ve uygun bir şekilde çalışıyorlar.	R																	
55	All the individual tank IGS valves (If fitted) are correctly set and locked. Her tankın kendi IG valfleri(donatılmışsa)doğru olarak ayarlanmış ve kilitlenmiştir	R																	
56	All personnel in charge of cargo operations are aware that in the case of failure of the Inert Gas plant, discharge operations should cease and the terminal be advised. Kargo operasyonlarıyla sorumlu bütün personel,inert gas teçhizatının arızası halinde tahliye operasyonlarının durdurulması ve terminale haber verilmesinin farkındadır.																		

If the ship is planning to tank clean alongside.the following statements should be adressed.

Eğer gemi iskelede bağlı iken tank yıkamayı planlıyorsa,aşağıdaki ifadeleri yazacaktır.

	Tank Cleaning Tank Yıkaması																		
59	Tank cleaning operations are planned during the ship's stay alongside the shore installation. Gemi sahil tesisine yanaşık kaldığı esnada tank temizlik operasyonları planlanmıştır.																		
60	If < yes >, the procedures and approvals for tank cleaning have been agreed. Eğer < evet > ise, tank temizliği için prosedürler ve onaylar (hususunda) mutabakat sağlandı.																		
61	Permission has been granted for gas freeing operations. Gaz-free operasyonu için müsaade verildi.																		

* Delete Yes or No as appropriate

Aytemiz	SHIP / SHORE SAFETY CHECK LIST GEMİ / SAHİL EMNİYET KONTROL LİSTESİ	
----------------	--	--

DECLARATION

We, the undersigned, have checked the above items in Parts A and B, and where appropriate, Part C or D, in accordance with the instructions and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge.

Biz, bu kontrol listesini,gerektiği yerde ortaklaşa olarak kontrol ettik,bilgimiz dahilindeki girişlerin doğru olduğundan emin olduk.

We have also made arrangements to carry out repetitive checks as necessary and agreed that those items coded <R>in the Check List should be re-checked at intervals not exceedinghours.

If to our knowledge the status of any item changes, we will immediatly inform the other party.

Ayrıca ihtiyaç duyulduğunda kontrolların tekrarlanması için gerekli düzenlemeyi yaptık ve Kontrol Listesindeki 'R' kodlarıyla işaretli maddelerin.....saatleri aşmayan aralarda yeniden kontrol edilmesi gerektiği kararına vardık.

For Ship / Gemi için		For Shore / Sahil için	
Name/Adı		Name	
Rank/Görevi		Position or title	
Signature / İmza		Signature	
Date / Tarih		Date	
Time / Saat		Time	

Record of repetitive checks
Kontrollerin tekrarlanması kaydı

Date / Tarih						
Time / Saat						
Initials for Ship / Gemi Parafesi						
Initials for Shore / Sahil Parafesi						



TIME SHEET

Doküman Kodu	FR/22
Revizyon No	1
Tarih	1.03.2017

Vessel:	
Port / Installation:	
Cargo (as declared):	Date :

Event	From		To / On		Lapse DD.HH.MM
	Time	Date	Time	Date	
Vessel Arrived	*				
Anchored / Anchor aweigh	*				00.00:00
Pilot on board	*				
NOR Tendered / Received	*				
First Line / All Secure	*				00.00:00
Customs clearance	*				
Survey on board					
Customs release order received					
Connecting Cargo Arms / Hoses					00.00:00
Ullage taken					00.00:00
Sample taken					00.00:00
Calculations completed					
Cargo Analysis Completed					
Discharging Comm. / Comp.					00.00:00
Final Inspection					00.00:00
Calculations completed					
Disconnecting Cargo Arms / Hoses					00.00:00
Documentation (Documents OnBoard)					
Vessel Sailed ET					

General Delays and Stoppages

(*) as per vsI
(**)there is no mooring after sunset as per port regulation

Event	From		To / On		Lapse DD.HH.MM
	Time	Date	Time	Date	
					00.00:00
					00.00:00
					00.00:00
					00.00:00
					00.00:00

Shore rate requested m3/hr		
Ship's rate declared m3/hr		
Actual rate (calc.) m3/hr		
Discharging stopped by		

Remarks :

Güvenlik Deklarasyonu / Declaration Of Security

Gemi Adı (Name of Ship):

Tescil Limanı (Port of Registry):

IMO Numarası (IMO Number):

Liman Tesisinin Adı (Name of Port Facility):

Bu Güvenlik Deklarasyonu, aşağıdaki güvenlik seviyeleri kapsamında, aşağıdaki faaliyetler (ilgili ayrıntılarıyla birlikte faaliyetleri yazınız) için,'dan'e kadar geçerlidir:
(This Declaration of Security is valid from until for the following activities (list the activities with relevant details) under the following security levels)

Gemi için güvenlik seviyesi / leri: Security level(s) for the ship

LEVEL-1

Liman tesisi için güvenlik seviyesi / leri: Security level(s) for the port facility

LEVEL-1

Liman tesisi ve gemi, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik (ISPS) Kodu kısım A'nın şartlarına uygunluğu sağlamak için, aşağıdaki güvenlik önlemleri ve sorumlulukları kabul eder.

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code.

Faaliyet Activity	Liman Tesisi Port Facility	Gemi Ship
Tüm güvenlik görevlerinin yerine getirilmesini sağlamak Ensuring the performance of all security duties	Yes	
Sadece yetkili personelin girmesini sağlamak için sınırlı alanların izlenmesi Monitoring restricted areas to ensure that only authorised personnel have access	Yes	
Liman tesisine girişin kontrol edilmesi Controlling access to the port facility	Yes	
Gemiye girişin kontrol edilmesi Controlling access to the ship	Yes	
Manevra alanları ve gemiyi çevreleyen alanlar da dahil liman tesisinin izlenmesi Monitoring of the port facility, including berthing areas and areas surrounding the ship	Yes	
Manevra alanları ve gemiyi çevreleyen alanlar da dahil geminin izlenmesi Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship	Yes	
Yük elleçleme Handling of cargo	Yes	
Gemi kumanyasının teslimatı Delivery of ship's stores	No	
Sahipsiz bagajların elleçlenmesi Handling unaccompanied baggage	No	
Kişilerin gemiye binişlerinin ve kişisel eşyalarının kontrol edilmesi Controlling the embarkation of persons and their effects	No	
Güvenlik haberleşmesinin gemi ile liman tesisi arasında kurulmuş olmasının sağlanması Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility	Yes	

(SSO veya PFSO'nin bu sütunlar altındaki parafları, onay verilen ilgili Plana göre gemi veya liman tesisi tarafından faaliyetin yapıp yapılmayacağına işaret eder.)

(The initials of the SSO or PFSO under these columns indicates whether the activity will be done, in accordance with the relevant approved Plan, by the ship or the port facility.)

Bu anlaşmada imzası bulunanlar, belirtilen faaliyetler sırasında gemi ve liman tesisi için getirilen güvenlik önlemleri ve düzenlemelerinin, SOLAS XI-2 ve ISPS Kodu Kısım A'nın hükümlerine uygun olduğunu ve onaylanmış Planlarında veya anlaşmaya varılan spesifik düzenlemelerde öngörülen şartlara uygun olarak uygulanacağını tasdik eder.

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of SOLAS XI-2 and Part A of the ISPS Code and will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved Plan or the specific arrangements agreed to.

.....'da (yer) 'da (tarih) yapılmıştır
Done at (place) on (date)

İmza Signed for and on behalf of	
Liman tesisi için ve adına : <i>Port Facility</i>	Gemi için ve adına: <i>Ship</i>

(Liman Tesisi Güvenlik Görevlisinin İmzası)
(Signature of Port Facility Security Officer)

(Kaptanın veya Gemi Güvenlik Görevlisinin İmzası)
(Signature of master or Ship Security Officer)

İmzalayan şahsın adı ve unvanı <i>Name and title of person who signed</i>	
Ad (Name):	Ad (Name):
Unvan (Title):	Unvan (Title):

İrtibat bilgileri (uygun şekilde doldurulacaktır): (telefon numaraları veya kullanılacak telsiz kanallarını veya frekanslarını belirtiniz)
Contact details (to be completed as appropriate): (indicate the telephone numbers or the radio channels or frequencies to be used)

Liman Tesisi için <i>(For the Port Facility)</i>	Gemi için <i>(For the Ship)</i>
--	---

Liman Tesisi *Port Facility*

Liman Tesisi Güvenlik Görevlisi
Port Facility Security Officer

Terminal Adress :

Kaptan *Master*

Gemi Güvenlik Görevlisi
Ship Security Officer

Şirket Güvenlik Görevlisi
Company Security Officer

Vhf Channel : 68
Vhf Back Up : 16

L.Master 1. Phone (08:00-20:00) : +9 0538 407 00 72
L.Master 2. Phone (20:00-08:00) : +9 0538 407 00 72

Terminal Phone : +90 242 539 10 83

Açıklamalı [A1]: