

MARPOL Ek I ve Ek IV Kapsamında Tekrarlayan Uygunsuzluklar

Son dönemde makine dairesi sintine suyu arıtımı (MARPOL Ek I) ile gemi pis su arıtma sistemleri (MARPOL Ek IV) konusunda aynı gemide, aynı denetimde tespit edilebilecek düzeyde uygunsuzluklar gözlenmektedir. Özellikle yağlı sintine suyu hattında 15 ppm cihazının çalışmaması veya test edilememesi, devresinin bypass amaçlı geçici bağlantılarla değiştirilmesi ve ORB (Oil Record Book) üzerinde beyan edilen sintine suyu işlemlerinin, gemide mevcut gerçek hat/vallf düzeni ve mühür kayıtlarıyla uyuşmaması sık karşılaşılan başlıca bulgulardır. Bu tür uygunsuzluklar yalnızca çevre kirliliği yaptırımlarına değil, geminin alıkonmasına kadar giden sonuçlara yol açabilmektedir.



Benzer biçimde, pis su arıtma tesisinin (sewage treatment plant) çalışmaz durumda olması, overboard vanalarının sürekli açık tutulması, sewage holding tank hacminin geminin limanda kalış süresine yetmemesi veya arıtma tesisinin yalnızca denetim öncesi kısa süreli çalıştırılması da MARPOL Ek IV Reg. 9 ve Reg. 11 hükümlerine aykırılık teşkil etmektedir. Liman devletleri bu tür sapmalara karşı daha düşük tolerans göstermektedir.



Çağrı Parasız

Risk Değerlendirme Uzmanı
+90 850 420 81 36 (Ext.1106)
Cagri.parasiz@turkpandi.com

Çağrı Parasız, 2019 yılında Piri Reis Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşletme bölümündeki eğitimini dereceyle tamamladıktan sonra, 2023 yılında Piri Reis Üniversitesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi bölümündeki lisans eğitimini tamamladı. Öğrenim hayatı devam ederken sırasıyla, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne bağlı römorkörlerde ve Piri Reis Üniversitesi eğitim gemisinde stajlarını yaptı. 2022 yılının Kasım ayında Türk P&I Sigorta'da stajyer olarak göreve başladı ve Temmuz 2023 itibarıyla Türk P&I Sigorta ailesine Risk Değerlendirme Uzman Yardımcısı olarak katıldı



TURKP&I

Türk P&I Sigorta olarak teminat çatımız altında bulunan su araçlarında yapılan kondisyon sürveylerinde de aynı nitelikte tekrar eden eksiklikler tespit edilmektedir. Gemide onaylı bulunan “piping arrangement” / bilge & ballast system şemasında yer almayan T-bağlantılar, mühürsüz bırakılmış overboard valfler, operasyonel testi gösterilemeyen OWS üniteleri, kapasitesi ve seviye göstergesi uygun olmayan sewage holding tankları bunların başında gelmektedir. Bu sirküler ile, MARPOL kaynaklı yükümlölükler ile şirketimizin kondisyon sürveyleri sırasında aradığı asgari teknik kontroller birlikte paylaşılmaktadır. Bu yaklaşım ile portföyümüzde bulunan gemilerde uygulamaların ortak bir çerçevede ve “iyi uygulama” prensipleri doğrultusunda sürdürülmesine destek olunması amaçlanmaktadır.

1. Sintine / Oily Water Separator (MARPOL Ek-I)

- 400 GT ve üzeri gemilerde makine dairesi sintine sularının denize verilmeden önce MARPOL Ek I hükümlerine uygun şekilde arıtılması zorunludur. Denize deşarj ancak:
 - Yağ içeriği 15 ppm’in altında ise,
 - Gemi seyir hâlinde ise ve
 - OWS ile birlikte 15 ppm OCM, otomatik durdurma/geri döndürme (*auto stop / recirculation*) tertibatı ve ilgili alarm–interlock fonksiyonları operasyonel durumdaysa yapılabilir.

Bu şartlar sağlanmıyorsa sintine suları uygun tanklarda muhafaza edilmeli veya liman/atık alım tesislerine verilmelidir (*MARPOL Ek I Reg. 15*).

- Gemideki OWS, 15 ppm yağ içerik monitörü ve otomatik kesme/geri döndürme tertibatı MEPC.107(49) kararına göre tip onaylı olacak ve gemide her zaman operasyonel testinin gösterilebileceği durumda tutulacaktır. Overboard çıkışı kapalıyken dahi sistemin kendi içinde resirkülasyonla test edilebilmesi beklenir. Cihazın üretici bakım/işletme talimatları gemide bulundurulmalıdır.
- OWS/15 ppm devresine yapılan geçici hortum bağlantıları, ek T-parçaları, bypass boruları veya cihazı devre dışı bırakacak köprülemeler sigorta şirketimizce kabul edilemez. Bu sirküler kapsamında, OWS ve ilgili overboard deşarj hatlarında onaylı planlar dışında herhangi bir değişiklik yapılmamalıdır. Sürvey sırasında tespit edilen uygunsuz düzenlemeler fotoğraflanacak ve raporlanacaktır.
- Oil Record Book’ta “discharge / bilge water to sea” şeklinde yapılan girişlerin, gemide fiilen kullanılan hatlarla, ilgili vanaların mühür kayıtlarıyla ve operasyon zamanlarıyla uyumlu olması gerekir. Kullanılan tankın adı, konum (mekî), tarih-saat ve kullanılan arıtma cihazı ORB’de açıkça yazılmalıdır.

1.1. Kondisyon sörveyinde kontrol edilen hususlar

- 1.1.1. Sintine overboard valfinin mühür numarası ve açık-kapalı pozisyonu kayda alınır.
- 1.1.2. OWS çevresinde geçici hortum, klamlı bağlantı, ek T parça olup olmadığı fotoğraflanır.
- 1.1.3. Mevcut borulama, gemi “machinery space bilge system” planıyla karşılaştırılır; planda olmayan hatlar “unauthorized modification” olarak raporlanır.
- 1.1.4. 15 ppm cihazının alarmı ve otomatik shut-off’u gemi personeli tarafından çalıştırılarak gösterilir, “test edilemedi” durumları not edilir.
- 1.1.5. Seal log veya makine defterinde mühür değişimleri tarih-saat-sebep-eski/yeni numara olarak kayıtlı değilse eksiklik kabul edilir.

2. Sewage Treatment (MARPOL Ek-IV)

MARPOL Ek IV uyarınca gemilerde;

- (i) IMO onaylı bir sewage treatment plant,
- (ii) parçalama (*comminuter*) + dezenfeksiyon sistemi ve kurallara uygun deşarj,
- (iii) veya idarece uygun görülmüş kapasitede bir holding tank bulundurulabilir.

Hangi çözüm seçilmişse gemide buna uygun International Sewage Pollution Prevention (ISPP) Sertifikası bulunmalı ve sertifikada kayıtlı ekipman sahada çalışır durumda olmalıdır. Sertifika ile filî donanımın uyuşmaması sigorta şirketimiz açısından kabul edilmeyecek bir durumdur.

Aritılmamış pis suyun denize doğrudan verilmesi kural olarak yasaktır. Deşarjın yapılabilmesi için;

- arıtmanın onaylı bir sistem üzerinden yapılmış olması, veya
- MARPOL Ek IV’te belirtilen mesafelerin (*genellikle 3 NM – öğütülmüş ve dezenfekte edilmiş, 12 NM – arıtılmamış*) dışında, gemi “proceeding en route” statüsünde ve uygulamada en az yaklaşık 4 knot seyir hızıyla ilerlerken deşarj yapılmalıdır.

Holding tanktan deşarjda ani tahliye yerine kontrollü ve kademeli deşarj esası benimsenmelidir.

2.1. Kondisyon sörveyinde kontrol edilen hususlar

- 2.1.1.** Sewage treatment plant'in blower, pompa ve dozaj üniteleri çalışır durumda olmalı ve bu durum sörveyde gösterilmelidir.
- 2.1.2.** Sewage overboard valfi liman/demirleme hâllerinde kapalı ve mümkünse mühürlü olmalıdır; mühür numarası sörvey raporuna yazılır.
- 2.1.3.** Holding tank kapasitesi, geminin kişi sayısı ve beklenen limanda kalış süresiyle uyumlu değilse "doğrudan deşarj riski" olarak kayda alınır ve giderilmesi talep edilir.
- 2.1.4.** Sewage hattında onaylı şemada yer almayan bypass veya doğrudan overboard bağlantısı görülmesi hâlinde fotoğraflanır ve ilgili düzenlemenin klas/ıdare onaylı olmadığı hususu not edilerek giderilmesi talep edilir.
- 2.1.5.** Limanlarda alınan atık alım makbuzları gemi kayıtlarıyla birlikte muhafaza edilmelidir; sörveyde istenecektir.

3. Kondisyon sörveylerinde sigorta şirketimizce aranacak standartlar

3.1. Overboard/discharge valflerinin mühürlenmesi

Sintine, sewage ve sludge deşarj hatlarının valfleri kapalı ve numaralı mühürle emniyete alınmış olmalıdır.

3.2. Onaylı şemayla uyum

Sahada görülen hat düzeni, geminin onaylı piping arrangement / bilge & ballast system diagramı ile uyumlu olmalıdır.

3.3. Operasyonel testin gösterilmesi

OWS, 15 ppm monitörü ve sewage treatment plant'in çalıştığı, sörvey sırasında gemi personeli tarafından gösterilir. Gösterilemeyen ekipmanlar için takip sörveyi veya fotoğraflı teyit istenebilir.

3.4. Kayıt bütünlüğü

ORB Part I, Seal Log, makine jurnali ve varsa atık alım makbuzları birbirini desteklemelidir. Tarih/numara uyumsuzluğu görüldüğünde düzeltme istenir.

3.5. Fotoğraf ve etiketleme

Yetkisiz, riskli veya gelecekte takibi gerekecek her tespit için fotoğraf eklenir ve ilgili hatlara uyarı etiketleri konulması tavsiye edilir.