



GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.

KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ

TARİH : 02.03.2026  
REV. NO : 06  
DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03  
Sayfa : 1 / 89



# GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ 2026

HAZIRLAMA TARİHİ: 02.03.2026  
(Revizyonlar için Revizyon Sayfasına Bakınız)

AD SOYAD

İMZA  
MÜHÜR


Son değişiklik sebebi: Yeni doküman

Hazırlayan

Bölüm Yönetici Onayı

Yönetim Onayı



 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 3 / 89

## İÇİNDEKİLER:


<b>1. Giriş</b> 1.1 Tesise Ait Genel Bilgiler 1.2 Kıyı Tesisinde Elleçlenen ve Geçici Depolanan Tehlikeli Yüklere İlişkin Tahmil/Tahliye, Elleçleme ve Depolama Prosedürleri	8 9 12
<b>2. Sorumluluklar</b> 2.1 Yük ilgisinin sorumlulukları 2.2 Kıyı tesisi işleticisinin sorumlulukları 2.3 Gemi kaptanının sorumlulukları 2.4 Tehlikeli Yük Güvenlik Danışmanı sorumlulukları 2.5 Kıyı tesisinde faaliyette bulunan 3. şahısların, yük/gemi acentasının vb. Sorumlulukları	13-16
<b>3. Kıyı Tesis Tarafından Uyulacak / Uygulanacak Kurallar ve Tedbirler</b>	17
<b>4. Tehlikeli Yüklerin Sınıfları, Taşınması, Tahmil/Tahliyesi, Elleçlenmesi, Ayırıştırılması, İstiflenmesi ve Depolanması</b> 4.1 Tehlikeli Yüklerin Sınıfları 4.2 Tehlikeli Yüklerin Paketleri ve Ambalajları 4.3 Tehlikeli Yüklere İlişkin Plakartlar, Plakalar, Markalar ve Etiketler 4.4 Tehlikeli Yüklerin İşaretleri ve Paketleme Grupları 4.5 Tehlikeli Yüklerin Sınıflarına Göre Gemide ve Limanda Ayırıştırma Tabloları 4.6 Ambar Depolarında Tehlikeli Yüklerin Ayırıştırma Mesafeleri ve Ayırıştırma Terimleri 4.7 Tehlikeli Yük Belgeleri	18-19
<b>5. Kıyı Tesisinde Elleçlenen Tehlikeli Yüklere İlişkin El Kitabı</b> Tehlikeli yük tahmil/tahliyesi ile elleçleme ve geçici depolama faaliyetinde bulunan kıyı tesisleri söz konusu faaliyetlerin emniyetli bir şekilde yerine getirilmesine katkı sağlamak üzere; Tehlikeli Yük sınıfları, Tehlikeli Yük paketleri, ambalajları, etiketleri, işaretleri ve paketleme grupları, tehlikeli yüklerin sınıflarına göre gemide ve limanda ayırıştırma terimleri, tehlikeli yük belgeleri, tehlikeli yükler acil müdahale eylem akış diyagramı konuları içeren, cepte taşınabilecek ölçülerde, bir Tehlikeli Yük El Kitabı hazırlayarak ilgililerin kullanımına sunar.	19
<b>6. Operasyonel Hususlar</b> 6.1 Tehlikeli Yük Taşıyan Gemilerin Gündüz ve Gece Emniyetli Şekilde Yanaşması, Bağlanması, Yükleme/Tahliye Yapması, Barınması veya Demirlmesine Yönelik Prosedürler 6.2 Tehlikeli Yüklerin Tahmil, Tahliye ve Limbo İşlemlerine Yönelik Mevsim Koşullarına Göre Alınması Gerekli İlave Tedbirlere İlişkin Prosedürler 6.3 Yanıcı, Parlayıcı ve Patlayıcı Maddelerin Kıvılcım Oluşturan/Oluşturabilen, İşlemlerden Uzak Tutulması ve Tehlikeli Yük Elleçleme, İstifleme ve Depolama Sahalarında Kıvılcım Oluşturan/Oluşturabilen Araç, Gereç veya Alet Çalıştırılmaması Konusundaki Prosedürler 6.4 Fümigasyon, Gaz Ölçümü ve Gazdan Arındırma İş ve İşlemlerine İlişkin Prosedürler	19-31

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman

Hazırlayan


Bölüm Yönetici Onayı

Yönetim Onayı

 <b>GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.</b> KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 4 / 89


<b>7. Dökümantasyon, Kontrol ve Kayıt</b> 7.1 Tehlikeli Yüklerle İlgili Tüm Zorunlu Doküman, Bilgi ve Belgelerin Neler Olduğu, Bunların İlgilileri Tarafından Temini ve Kontrolüne İlişkin Prosedürler 7.2 Kıyı Tesisi Sahasındaki Tüm Tehlikeli Yüklerin Güncel Listesinin ve İlgili Diğer bilgilerinin Düzenli ve Eksiksiz Olarak Tutulması Prosedürleri 7.3 Tesise Gelen Tehlikeli Yüklerin Uygun Şekilde Tanımlandığının, Tehlikeli Yüklerin Doğru Sevkiyat Adlarının Kullanıldığının, Seritifikalandırıldığının, Paketlendiğinin/Ambalajlandığının, Etiketlendiğinin ve Beyan Edildiğinin Onaylı ve Kurallara Uygun Ambalaj, Kap veya Yük Taşıma Birimine Emniyetli Bir Biçimde Yüklendiğinin ve Taşındığının Kontrolü ve Kontrol Sonuçlarının Raporlanma Prosedürleri 7.4 Tehlikeli Yük Emniyet Bilgi Formunun (SDS) Temini ve Bulundurulmasına İlişkin Prosedürler 7.5 Tehlikeli Yüklerin Kayıt ve İstatistiklerinin Tutulması Prosedürleri	<b>31-32</b>
<b>8. Acil Durumlar, Acil Durumlara Hazırlıklı Olma ve Müdahale</b> 8.1 Cana, Mala ve/veya Çevreye Risk Oluşturan/Oluşturabilecek Tehlikeli Yüklerin ve Tehlikeli Yüklerin Karıştığı Tehlikeli Durumlara Müdahale Prosedürleri 8.2 Kıyı Tesisinin Acil Durumlara Müdahale Etme İmkan, Kabiliyet ve Kapasitesine İlişkin Bilgiler 8.3 Tehlikeli Yüklerin Karıştığı Kazalara Yönelik Yapılacak İlk Müdahaleye İlişkin Düzenlemeler (İlk Müdahalenin Yapılma Usulleri, İlk Yardım İmkan ve Kabiliyetleri vb. Hususlar) 8.4 Acil Durumlarda Tesis İçi ve Tesis Dışı Yapılması Gereken Bildirimler 8.5 Kazaların Raporlanma Prosedürleri 8.6 Resmi Makamlarla Koordinasyon, Destek ve İş Birliği Yöntemi 8.7 Gemi ve Deniz Araçlarının Acil Durumlarda Kıyı Tesisinden Çıkarılmasına Yönelik Acil Tahliye Planı 8.8 Hasarlı Tehlikeli Yükler ile Tehlikeli Yüklerin Bulaştığı Atıkların Elleçlenmesi ve Bertarafına Yönelik Prosedürler 8.9 Acil Durum Talimleri ve Bunların Kayıtları 8.10 Yangından Korunma Sistemlerine İlişkin Bilgiler 8.11 Yangından korunma Sistemlerinin Onayı ve Denetimi, Testi, Bakımı ve kullanıma Hazır Halde Bulundurulmasına İlişkin Prosedürler 8.12 Yangından korunma Sistemlerinin çalışmadığı Durumlarda Alınması Gereken Önlemler 8.13 Diğer Risk Ekipmanları	<b>33-61</b>
<b>9. İş Sağlığı ve Güvenliği</b> 9.1 İş Sağlığı ve Güvenliği Tedbirleri 9.2 Kişisel Koruyucu Kıyafetler Hakkında Bilgiler ve Bunların Kullanılmasına Yönelik Prosedürler	<b>61</b>
<b>10. Diğer Hususlar</b> 10.1 Tehlikeli Yük Uygunluk Belgesi'nin Geçerliliği 10.2 Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı İçin Tanımlanmış Görevler	<b>62-64</b>

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 <b>GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.</b>	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 5 / 89

<p><b>10.3</b> Kara Yolu ile Kıyı Tesisine Gelecek/Kıyı Tesisinden Ayrılacak Tehlikeli Yükleri Taşıyanlara Yönelik Hususlar ( Tehlikeli Yük Taşıyan Karayolu Taşıtlarının Liman ve Kıyı Tesisi Sahasına/ Sahasından Girişte/Çıkışta Bulundurmaları Gereken Belgeler, Bu Taşıtların Bulundurmak Zorunda Oldukları Ekipman ve Techizatlar; Liman Sahasındaki Hız Limitleri vb. Hususlar).</p> <p><b>10.4</b> Deniz Yolu ile Kıyı Tesisine Gelecek/Kıyı Tesisinden Ayrılacak Tehlikeli Yükleri Taşıyanlara Yönelik Hususlar ( Tehlikeli yük Taşıyan Gemilerin ve Deniz Araçlarının Liman veya Kıyı Tesisinde Göstereceği Gündüz/Gece İşaretleri, Gemilerde Soğuk ve Sıcak Çalışma Usulleri vb. Hususlar).</p> <p><b>10.5</b> Kıyı Tesisi Tarafından Eklenecek İlave Hususlar</p>	
<p>➤ <b>Ekler</b></p> <p>Ek 1: Kıyı tesisinin genel vaziyet planı</p> <p>Ek 2: Kıyı tesisinin genel görünüş fotoğrafları</p> <p>Ek 3: Acil Temas noktaları ve iletişim bilgileri</p> <p>Ek 4: Tehlikeli yüklerin elleçlendiği alanların genel vaziyet planı</p> <p>Ek 5: Tehlikeli yüklerin elleçlendiği alanların yangın planı</p> <p>Ek 6: Tesisin genel yangın planı</p> <p>Ek 7: Acil durum planı</p> <p>Ek 8: Acil durum toplanma yerleri planı</p> <p>Ek 9: Acil durum yönetim şeması</p> <p>Ek 10: Tehlikeli Yükler el kitabı</p> <p>Ek 11: CTU ve paketler için sızdırma alanları ve ekipmanları, giriş/çıkış çizimleri</p> <p>Ek 12: Liman hizmet gemilerinin envanteri</p> <p>Ek 13: Liman başkanlığı idari sınırları, demirleme yerleri ve kılavuz kaptan iniş/ binış noktalarının deniz koordinatları</p> <p>Ek 14: Liman tesisinde bulunan deniz kirliliğine karşı acil müdahale ekipmanları</p> <p>Ek 15: Kişisel koruyucu donanım (KKD) kullanım haritası</p> <p>Ek 16: Tehlikeli Yük olayları bildirim formu</p> <p>Ek 17: Tehlikeli yük taşıma üniteleri (CTUs) için kontrol sonuçları bildirim formu</p> <p>Ek 18: Gerek duyulan diğer ekler</p> <p>EK19: Tehlikeli Yük Elleçleme Rehberi İlave Yük Bildirimi (Gerektiği hallerde)</p>	<p>65</p> <p>66</p> <p>67</p> <p>68</p> <p>69</p> <p>70</p> <p>71</p> <p>72</p> <p>73</p> <p>74</p> <p>75-77</p> <p>78</p> <p>79</p> <p>80</p> <p>81-83</p> <p>84</p> <p>85-86</p> <p>87</p> <p>88</p> <p>88</p> <p>89</p>

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 6 / 89
--	--

➤ **Kısaltmalar**

**TYER:** Tehlikeli Yük elleçleme Rehberi

**Marpol:** Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme

**IMDG Kod:** Deniz yoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kodu

**IBC Kod:** Dökme Tehlikeli Kimyasal Yük Taşıyan Gemilerin İnşa ve Ekipmanları Hakkındaki Uluslararası Kodu

**IGC Kod:** Dökme Halde Sıvılaştırmış Gaz Taşıyan Gemilerin İnşa ve Ekipmanları Hakkındaki Uluslararası Kodu

**IMSBC Kod:** Uluslararası Denizcilik Katı Dökme Yükler Kodunu

**Grain Kod:** Konstrüksiyon ve Stabilite Kapsamında İdarenin Takdirine Bırakılan Hususlar

**DWT:** Bir gemi yük, yolcu, personel, kumanya, yakıt ve tatlı su ile tam olarak yüklendiği zaman tuzlu suda taşıdığı ağırlık

**GRT:** Bir geminin tüm kapalı yerlerinin hacmini

**KKE:** Kişisel Koruyucu Ekipman

➤ **Tanımlar**


**Tehlikeli Yük Uygunluk Belgesi:** Kıyı Tesis İşletmelerinin almakla yükümlü olduğu belge

**Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı :**İfa edeceği görev ve nitelikleri Bakanlık tarafından tehlikeli madde güvenlik danışmanı sertifikası düzenlenerek yetkilendirilen gerçek kişi

**Tehlikeli Yük Elleçleme Rehberi:** Tehlikeli Yük elleçleyen kıyı tesisleri, tehlikeli yüklerle ilgili yapılan tüm işlemleri ve bu yönetmeliğin 11 inci maddesinde belirtilen ve 12 inci maddesinde belirtilen tedbirlerin nasıl yerine getirildiğini açıklayan bir rehber.

**Kıyı Tesis İşletme İzni:** Kıyı Kanununun 6 ncı maddesinin dördüncü fıkrasına göre kıyıda yapılabilecek liman, kruvaziyer liman, yat limanı, marina, yolcu terminali, iskele, rıhtım, barınak, yanaşma yeri, akaryakıt/sıvılaştırılmış petrol gazı boru hattı ve şamandıra sistemleri ve benzeri kıyı tesisleri ile deniz ulaşımına yönelik diğer üst ve altyapı tesislerine bakanlıkça verilen izin.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 7 / 89

**Gemi Acentası:** Yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi, kaptan, işleyen veya gemi kiralayanı nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan, anlaşmadaki yükümlülüklerini yerine getiren ve karşılığında ücret alan kişi veya kuruluş


**Tehlikeli Yük El Kitabı:** Tehlikeli yük tahmil/tahliyesi ile elleçleme ve geçici depolama faaliyetinde bulunan kıyı tesisleri söz konusu faaliyetlerin emniyetli bir şekilde yerine getirilmesine katkı sağlamak üzere; Tehlikeli Yük sınıfları, Tehlikeli Yük paketleri, ambalajları, etiketleri, işaretleri ve paketleme grupları, tehlikeli yüklerin sınıflarına göre gemide ve limanda ayrıştırma terimleri, tehlikeli yük belgeleri, tehlikeli yükler acil müdahale eylem akış diyagramı konuları içeren, cepte taşınabilecek ölçülerde hazırlanan el kitabı.

**Limbo:** Gemiden gemiye mal transferi

**Irgat:** halatları gergin saran ekipman

**Tehlikeli Atık:** Çevre ve insan için tehlike arz eden yanıcı, yakıcı, kanserojen, patlayıcı, tahriş edici ve zehirli atıkların tümüne verilen isimdir.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 8 / 89

## 1. GİRİŞ

Kıyı Tesisinde tehlikeli yüklerin girişi ve bulundurulması, bu işlemlere müteakip elleçleme işlemi, alanın genel güvenliği ve korunması, yüklerin korunması, kıyı tesisinde veya yakınındaki herkesin güvenliğinin ve çevrenin korunması kontrol edilmelidir.

Denizde can güvenliği ayrıca kıyı tesisinde bir geminin, yüklerinin ve mürettebatının güvenliği ve muhafazası, doğrudan tahmil/tahliye yapılmadan önce ve elleçleme süresince tehlikeli yükler ile ilgili alınan önlemler ile ilgilidir.

Bu rehberdeki öneriler, taşıma zincirinin bir parçası olarak liman alanında bulunan tehlikeli yükler ile sınırlıdır. Bu rehberdeki öneriler, liman alanında genel olarak saklama amacıyla bulundurulmuş veya liman alanında kullanılan tehlikeli yükler için geçerli değildir ancak İdare, söz konusu kullanım ve saklama işlemlerinin yasal ulusal gereksinimlerine uygun olup olmadığını kontrol etmek isteyebilirler.


Tehlikeli yüklerin güvenli taşınması ve yüklenmesi için önemli bir ön gereksinim ise bu yüklerin uygun şekilde tanımlanması, koruma altına alınması, ambalajlanması, paketlenmesi, güvenli hale getirilmesi, işaretlenmesi, etiketlenmesi, plaka takılması ve dokümantasyonunun yapılmasıdır. Bu durum, işlemlerin kıyı tesisinde veya kıyı tesisinden uzakta tesislerde yapıp yapılmadığına bakılmaksızın uygulanacaktır.

Genel taşıma zincirine kara, liman ve deniz unsurları dahil olmasına karşın, 1.4 içerisinde belirtilen hususlardan sorumlu olan kişilerin her türlü tedbiri alması ve tüm ilgili bilgilerin taşıma zincirine dahil olan kişilere ayrıca son konsinyeye verilmiş olması oldukça önem arz etmektedir. Farklı taşıma yöntemleri için olası değişik gereksinimlere dikkat edilmelidir.

Tehlikeli yüklerin güvenle taşınması ve yüklenmesi, söz konusu yüklerin taşınması ve yüklenmesi için yönetmeliklerin doğru ve hassas bir şekilde uygulanmasına dayanmakta olup, yönetmeliklerin tam ve detaylı olarak bilen ve bu konulara ilişkin mevcut riskler hakkında bilgi sahibi olan herkesin muhakemesine bağlıdır. Bu sadece, ilgili kişilerin uygun şekilde planlanmış ve icra edilmiş olan eğitim ve tekrar eğitimleri ile elde edilebilir.

Kanunlar, yönetmelikler ve ilgili yayınlar sürekli değerlendirme altındadır ve düzenli olarak revize edilmektedir. Sadece güncel sürümlerin kullanılması oldukça önem arz etmektedir. Bu Kanunlar, yönetmelikler ve ilgili yayınların içeriği, sadece gerekli olduğu kapsamda bu rehberdeki önerilerde tekrarlanmıştır.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı


 <b>GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.</b> <b>KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ</b>	<b>TARİH</b> : 02.03.2026 <b>REV. NO</b> : 06 <b>DOKÜMAN NO</b> : EK-ORT-GEN-03 <b>Sayfa</b> : 9 / 89

### 1.1. Tesise ait genel bilgiler

#### TESİS BİLGİ FORMU

1	Tesis işletmecisinin adı / Ünvanı	GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.		
2	Tesis işletmecisinin iletişim bilgileri (adres,telefon,faks, e-posta ve web sayfası)	<b>Merkez Adres :</b> Kuzguncuk Mah. Gümüşyolu Çıkmazı Sok. No:5, 34674 Üsküdar / İstanbul, TÜRKİYE  Kıyı Tesisi Adres: Yeşilköy Mh. Çaykara Cd. Dış Kapı No:27/17 İç Kapı No:1 Dörtüyl-HATAY (Adres No: 2434902942) Telefon: 0 326 734 1620 Faks: 0 326 734 1634 e-posta: erkin.ozcelik@globalterminal-tr.com web adres: www.globalterminal-tr.com		
3	Tesisin adı	Global Terminal Hizmetleri A.Ş.		
4	Tesisin bulunduğu il	HATAY		
5	Tesisin iletişim bilgileri (adres, telefon, faks, e-posta,web sayfası)	Adres: Yeşilköy Mh. Çaykara Cd. Dış Kapı No:27/17 İç Kapı No:1 Dörtüyl-HATAY (Adres No: 2434902942) Telefon: 0 326 734 1620 Faks: 0 326 734 1634 e-posta: <a href="mailto:erkin.ozcelik@globalterminal-tr.com">erkin.ozcelik@globalterminal-tr.com</a> web adres: <a href="http://www.globalterminal-tr.com">www.globalterminal-tr.com</a>		
6	Tesisin bulunduğu coğrafi bölge	AKDENİZ BÖLGESİ Boylam: 36° 08' 22'' E ; Enlem: 36° 50' 88'' N		
7	Tesisin bağlı olduğu Liman Başkanlığı ve iletişim detayları	İskenderun Bölge Liman Başkanlığı Telefon: 0 326 614 11 92		
8	Tesisin bağlı olduğu Belediye Başkanlığı	Dörtüyl Belediyesi / Hatay Büyükşehir Belediyesi Telefon: 0 326 712 9201		
9	Tesisin bulunduğu serbest bölge veya organize sanayi bölgesinin adı	-		
10	Kıyı tesisi işletme izni / Geçici işletme izni belgesinin geçerlilik tarihi	12/04/2028		
11	Tesisin faaliyet statüsü	Kendi yükü ve İlave 3.şahıs (...)	Kendi yükü (...)	3.şahıs (X)
12	Tesis sorumlusunun adı ve soyadı, iletişim detayları (telefon,faks,e-posta)	Adı Soyadı: İsmail Erkin ÖZÇELİK Telefon: 0 326 734 1620 - 0 533 739 14 92 Faks: 0 326 734 1634 e-posta: <a href="mailto:erkin.ozcelik@globalterminal-tr.com">erkin.ozcelik@globalterminal-tr.com</a>		
13	Tesisin tehlikeli yük operasyonları sorumlusunun adı ve soyadı, iletişim detayları (telefon,fax,e-posta)	Adı Soyadı: İsmail Erkin ÖZÇELİK Telefon: 0 326 734 1620 Faks: 0 326 734 1634 e-posta: <a href="mailto:erkin.ozcelik@globalterminal-tr.com">erkin.ozcelik@globalterminal-tr.com</a> <a href="mailto:globalterminal@hs03.kep.tr">globalterminal@hs03.kep.tr</a> <a href="mailto:info@globalterminal-tr.com">info@globalterminal-tr.com</a>		
14	Tesisin Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanının adı ve soyadı, iletişim detayları (telefon,fax,e-posta)	Adı Soyadı: Orkun DÖKENER (IMDG KOD-TMGD) Telefon: 0 533 357 80 55 e-posta: <a href="mailto:orkund@sttmgd.com">orkund@sttmgd.com</a>		
15	Tesisin deniz koordinatları	36° 50' 76" N ; 36° 08' 49" E		
16	Tesiste elleçlenen tehlikeli yük cinsleri (MARPOL Ek-I, IMDG Kod, IBC Kod, IGC Kod, IMSBC Kod, Grain Kod, TDC Kod kapsamındaki yükler ile asfalt/bitüm ve hurda yükleri)	MARPOL 73/78 EK1 IBC KOD		
17	Tesite elleçlenen tehlikeli yükler(16. Maddedeki yük cinslerinden IMDG Kod dışındaki yükler ayrı ayrı yazılacaktır. İlave yük talebi EK-1 formu ile bağlı liman başkanlığına iletilecektir. Uygun bulunduğu TYER'e eklenecektir.)	IBC KOD Crude Oil, Fuel Oil, Benzin, Mazot, Kerosen, Nafta, Bitümen		
18	IMDG Koda tabi elleçlenen yükler için sınıflar	-		
19	IMSBC Koda tabi, elleçlenen yükler için karakteristik tablosundaki grupla	-		


Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 <b>GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.</b> <b>KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ</b>	<b>TARİH</b> : 02.03.2026 <b>REV. NO</b> : 06 <b>DOKÜMAN NO</b> : EK-ORT-GEN-03 <b>Sayfa</b> : 10 / 89

20	Tesise yanaşabilecek gemi cinsleri	Petrol ve Türevi Tanker Gemileri	
21	Tesisin anayola mesafesi (kilometre)	2,35 km	
22	Tesisin demiryoluna mesafesi (kilometre) veya demir yolu bağlantısı (Var/Yok)	2 km (Demiryolu bağlantısı yok)	
23	En yakın havaalanının adı ve tesise olan mesafesi (kilometre)	133 km Çukurova Hava Alanı, 75 km Antakya Hava Alanı	
24	Tesisin yük elleçleme kapasitesi (Ton/Yıl; TEU/Yıl; Araç/Yıl)	4 milyon m <sup>3</sup> /yıl	
25	Tesiste hurda elleçlemesi yapılıp yapılmadığı	Hayır	
26	Hudut kapısı var mı? (Evet/Hayır)	Evet	
27	Gümrüklü saha var mı? (Evet/Hayır)	Evet	
28	Yük elleçleme donanımları ve kapasiteleri	-	
29	Depolama tank kapasitesi (m3)	705.145 m <sup>3</sup>	
30	Açık depolama alanı (m2)	-	
31	Yarı kapalı depolama alanı (m2)	-	
32	Kapalı depolama alanı (m2)	-	
33	Belirlenen fimügasyon ve/veya fimügasyondan arındırma alanı (m2)	-	
34	Kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri sağlayıcısının adı/ünvanı iletişim detayları	Klavuzluk hizmeti Anadolu Klavuzluk A.Ş firması tarafından Römorkör hizmetleri ise Uzmar Uzmanlar Denizcilik Tic.ve San. Ltd. Şti ve/veya Arpaş Ambarlı Römorkaj Pilotaj Tic. A.Ş tarafından sağlanmaktadır.	
35	Güvenlik planı oluşturulmuş mu? (Evet/Hayır)	Evet	
36	Atık Kabul Tesisinin kapasitesi	Atık Türü	Kapasite (m3)
		Slop	1000
		Slaç	130
		Sintine	130
		Atık Yağ	20
		Pis su	34,5
37	Rıhtım / İskele vb. alanların özellikleri	çöp	50


	Boy (metre)	En (metre)	Min. Su derinliği (metre)	Max. Su derinliği (metre)	Yanaşacak en büyük gemi tonajı (DWT veya GRT)	
1	1no.lu iskele	2350	12	10	21	160.000 DWT
2	...no.lu rıhtım (1)	-	-	-	-	-
			Sayısı (adet)	Uzunluğu (metre)	Çapı (inç)	
1	İskele üzeri boru hattı (Beyaz ürünler için)		1	2500	30	
2	İskele üzeri boru hattı (Siyah ürünler için)		1	2500	36	
3	İskele üzeri boru hattı (Bunker için)		1	786	8	
4	İskele üzeri boru hattı (Bunker için)		1	766	12	
5	İskele üzeri boru hattı (Yangın için)		1	2500	20	
6	İskele üzeri boru hattı (Pigleme Hattı Siyah Ürünler için)		1	2500	16	
7	İskele üzeri boru hattı (Pigleme Hattı Beyaz Ürünler için)		1	2500	16	
8	İskele üzeri boru hattı (Slop Atıkları için)		1	2500	6	

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 <b>GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.</b> <b>KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ</b>	<b>TARİH</b> : 02.03.2026 <b>REV. NO</b> : 06 <b>DOKÜMAN NO</b> : EK-ORT-GEN-03 <b>Sayfa</b> : <b>11 / 89</b>

<b>9</b>	İskele üzeri boru hattı (YP2'den-YP1'e Beyaz ürünler taşıma hattı)	1	1150	16	
<b>10</b>	İskele üzeri boru hattı (YP2'den-YP1'e Siyah ürünleri taşıma hattı)	1	1163	16	
<b>11</b>	İskele üzeri boru hattı (YP2'ye kadar Bitümen Hattı)	1	1550	14	
		Deniz Koordinatları	Sayısı (adet)	Su derinliği (metre)	<b>Yanaşabilecek en büyük gemi (DWT/GRT)</b>
	İskele üzeri 1 no'lu dolfen YP1	36° 08' 02,25" E 36° 50' 12,14" N 36° 08' 04,76" E 36° 50' 13,61" N 36° 08' 04,09" E 36° 50' 14,35" N 36° 08' 00,56" E 36° 50' 12,88" N	1	21	160.000 DWT
	İskele üzeri 2 no'lu dolfen YP2	36° 08' 35,07" E 36° 50' 31,56" N 36° 08' 36,37" E 36° 50' 32,33" N 36° 08' 35,51" E 36° 50' 33,27" N 36° 08' 34,21" E 36° 50' 33,28" N	1	14	55.000 DWT
	İskele üzeri 3 no'lu dolfen YP3	36° 08' 54,54" E 36° 50' 43,17" N 36° 08' 55,84" E 36° 50' 43,93" N 36° 08' 55,10" E 36° 50' 44,66" N 36° 08' 53,87" E 36° 50' 43,90" N	1	10	8.000 DWT

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 12 / 89
--	---

## 1.2. Kıyı Tesisinde Elleçlenen Ve Geçici Depolanan Tehlikeli Yüklere İlişkin Tahmil/Tahliye, elleçleme ve Depolama Prosedürleri

Kıyı Tesisinde elleçlenen ve geçici depolanan tehlikeli yüklerin tahmil/tahliye, elleçleme depolama ile ilgili olarak; Global Terminal Petrol Ceyhan Terminali'ne deniz ve kara yolu ile petrol ürünleri kabul esasları, boşaltma ve yükleme operasyonları, gemi operasyonları, tank yerleşim planları ile ürün kalite ve miktar kontrolü, yapılması ile ilgili sorumluluk, yetki ve yöntemleri tanımlar.


### Deniz Tarafı:

- Tedarik edilen depolama ve/veya throughput anlaşmasına bağlı olarak, müşterilerden gelen talimat ve bilgiler doğrultusunda planlaması yapılan gemi operasyonuna ait olarak Müşteri firma tarafından yükleme veya tahliye operasyonu planına göre söz konusu Gemiye ait Q88 ve ürün adı/miktarı, suresterya bedeli ve geminin tahmini varış zamanı operasyon departmanına bildirilir.
- Gemi Q88'nin Terminal Kuralları Prosedürüne uygunluğu kontrol edilerek teknik onay veya uygunsuzluk bilgisi müşteriye yazılı olarak 24 saat içinde iletilir. Geminin Tahmini varış zamanı ve ihbarları ilgi terminal gemi trafiği ile uygunluğu kontrol edilerek, müşteriye kabul zamanı hususunda yazılı teyit verilir.
- Terminale Tahliye Amaçlı düzenlenen operasyonlarda genel olarak Bill of Lading, Cargo manifest, Certificate of Quality, Certificate of Origin ve Ship Ullage Report Müşteriden talep edilir. Temin edilen bu evraklar üzerinde herhangi bir uygunsuzluk bulunması halinde müşteri bilgilendirilir.
- Terminalde düzenlenecek yükleme ve tahliye operasyonlarında geminin limana gelişinden ayrılışına dek tüm faaliyetlerini düzenlemek amacıyla gemi armatörü tarafından ataması yapılan acentanın bilgileri müşteriden tedarik edilir.
- Terminalde düzenlenecek yükleme ve tahliye operasyonlarında geminin limana gelişinden ayrılışına dek tüm gümrükleme ve ilgili resmi faaliyetlerini düzenlemek amacıyla gümrükleme acentası bilgileri müşteriden tedarik edilir.
- Yükleme operasyonlarında müşteri ile mutabık kalarak fuel oil muhteviyatı ürün için ısıtma talimatı alınır. Akabinde Terminale gerekli talimatlar verilir. Tahliye veya yükleme operasyonlarında sahil tankının temizliği, yeterli kapasite yeterliliği, terminal işletmesi vasıtasıyla kontrol edilir.

### Kara Tarafı:

- Müşterinin talebi doğrultusunda malın menşei gösteren evrak olup terminal temsilcisi tarafından hazırlanır ve gümrük acentası tarafında da imzalanır.
- Global Terminal Petrol tarafından hazırlanan müşteri adına veya taraf olduğu banka emrine depolanan ürünün miktar, cinsi ve depolama tesisinin bilgileri bulunan belge olup ve müşteri ve/veya taraf olduğu bankanın yazılı talimatı olmaksızın ürünün 3. şahıs firmalar adına devredilemeyeceğini, tanktan yükleme yapılamayacağını terminal adına teyit eden belgedir.
- Düzenlenmiş olan Tank Rehin Belgesine karşılık olarak müşteri ve/veya taraf olduğu bankanın yazılı talimatı olup, ürünün 3. şahıs firmalar adına devredilmesi, satış ve yükleme müzadesi gibi bilgileri içerir. Fiziksel olarak yüklenecek veya tahliye edilecek ürüne ait miktar, tank numarası, ürünün sıcaklığı, kalitesi, net olarak belirtilir. İlgili talimat müşteriden alınır. Depolama ve/veya throughput anlaşmasına bağlı olarak tespit edilen tank isimleri ve kapasiteleri esas alınarak tanklar belirlenir.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı


 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 13 / 89

- Terminallerde depolama kapasitesini en verimli şekilde kullanabilmek amacı ile ürün özellikleri, kalite değerleri ve müşteri talepleri doğrultusunda yerleşim planı yapılmaktadır.

### **Tehlikeli Sıvı Dökme Yüklerin elleçlemede aşağıdaki hususlar eksiksiz yerine getirilir**

- Yüke uygun kişisel koruyucu donanım kullanılır.
- Hasarlı veya sızdıran depo ve boru hatları hiçbir şekilde kullanılmaz ve süratle bakımları yapılır,
- Tanklar ve boru hatları kaza ile oluşabilecek hasar veya ısınmadan korunur,
- Tehlikeli alanlarda sigara içme yasağı uygulanacak ve açıkça görülebilen 'SİGARA İÇİLMEZ' uyarı işaretleri asılır,
- Kısa devreler, topraklama sızıntıları ve kıvılcımlardan gelen tehlikeleri önlemek üzere aydınlatma ve güç kabloları ve bağlantıları iyi durumda tutulacak, emniyetsiz görülen kablo ve teçizatın bağlantıları ayrılır,
- Tanklarda hava ile patlayıcı karışımlar oluşturarak açığa çıkan yanıcı buharların ateş alması ve alev topuna dönüşmesini önlemek üzere yeterli havalandırma sağlanır,
- Aşırı yanıcı ve zehirli özelliği nedeni ile kişisel korunma tedbirleri ön planda tutulacak, onaylı soluma cihazları kullanılır,
- Isınma, kıvılcım, açık tutuşturucu ve ateşleme kaynaklarından uzak tutulur,
- Basınç uygulama, kesme, ısıtma, eritme ve ateşleme kaynaklarından uzak tutulur,
- Deriyle temasından kaçınılacak, yemek, içmek, sigara ve tuvalet kullanımından önce eller yıkanacak, depolama sahasında yemek, içmek, sigara içmek yasaklanacak, kirli elbiseler bertaraf edilir,

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 14 / 89
--	---

## 2. SORUMLULUKLAR:

### Tüm tarafların sorumlulukları:

Tehlikeli yük taşıma faaliyetinde bulunan tüm taraflar; taşımacılığı emniyetli, güvenli ve çevreye zararsız şekilde yapmak, kazaları engellemek ve kaza olduğunda zararı olabildiğince aza indirmek için gerekli olan tüm önlemleri almak zorundadırlar.


#### 2.1. Yük ilgisinin sorumlulukları aşağıda belirtilmiştir: (Yönetmelik 9-1)

- Tehlikeli yüklerle ilgili zorunlu doküman, bilgi ve belgeleri hazırlar, hazırlatır ve bu belgelerin taşıma faaliyeti süresinde yüklerle birlikte bulunmasını sağlar.
- Tehlikeli yüklerin cinsine uygun şekilde sınıflandırılmasını, ambalajlanmasını, işaretlenmesini, etiketlenmesini ve levhalanmasını sağlar.
- Tehlikeli yüklerin onaylı ambalaj ve yük taşıma birimlerine kurallara uygun ve emniyetli bir biçimde yüklenmesini, istif edilmesini ve emniyetli bağlanmasını sağlar.

#### 2.2. Kıyı tesis işleticisinin sorumlulukları aşağıda belirtilmiştir. (Yönetmelik 11-1)

- Tehlikeli yükleri taşıyan gemileri liman başkanlığının izni olmadan tesisine yanaştırmaz.
- Tesisine yanaşacak gemiye tesis kuralları, yük elleçleme kuralları ve ilgili mevzuat kapsamında yazılı bilgi verir.
- İdareden elleçleme izni almadığı tehlikeli yükleri elleçlemez, bu kapsamda planlama yaparak yanaşacak gemileri mağdur etmez.
- Tehlikeli yüklerle ilgili zorunlu doküman, bilgi ve belgeleri yük ilgisinden talep ederek bunların yüklerle birlikte bulunmasını sağlar. İlgili doküman, bilgi ve belgelerin yük ilgisini tarafından sağlanamaması durumunda tehlikeli yükü tesisine kabul etmek ya da elleçlemek zorunda değildir.
- Yükün özelliğine göre gerekli olabilecek tüm verileri gemi ilgisini ile paylaşarak yükleme veya boşaltma operasyonunu varılacak mutabakata göre yapar. Gemi ilgisinin bilgisi olmadan operasyonda değişiklik yapmaz.
- Tesisinin emniyetli çalışma kapasitesini ve hava durumu tahminlerini dikkate alarak çalışma limitlerini belirler, geminin rıhtımda emniyetli bir şekilde bağlı kalması ve elleçleme yapılması için gerekli tedbirleri alır.
- Tesisine gelen tehlikeli yüklerin uygun şekilde sınıflandırıldığına, ambalajlandığına, işaretlendiğine, etiketlendiğine, levhalandığına ve yük taşıma birimine emniyetli bir biçimde yüklendiğine dair bilgiler içeren taşıma evrakını kontrol eder.
- Tehlikeli yüklerin elleçlenmesi ve bu elleçlemenin planlanmasında görev alan personelin gerekli eğitimleri alarak belgelendirilmesini sağlar ve belgeleri olmayan personeli bu operasyonlarda görevlendirmez.
- Tesisindeki tehlikeli yük elleçleme ekipmanlarının çalışır durumda olmasını ve ilgili personelin bu ekipmanların kullanımına ilişkin eğitilmesini ve belgelendirilmesini sağlar.
- Kıyı tesisinde iş güvenliği tedbirlerini alarak personelin tehlikeli yükün fiziksel ve kimyasal özelliklerine uygun kişisel koruyucu donanım kullanmasını sağlar.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı


 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 15 / 89

- ı) Tehlikeli yüklerle ilgili faaliyetleri, bu işlere uygun olarak tesis edilmiş rıhtım, iskele ve depolarda yapar.
- i) Tehlikeli sıvı dökme yüklerin yükleme veya boşaltmasını yapacak gemiler için ayrılmış rıhtım ve iskeleleri, bu iş için uygun nitelikte tesisat ve teçhizat ile donatır.
- j) Tesisine yanaşmış gemilerdeki ve tesisindeki kapalı ve açık alanlardaki tüm tehlikeli yüklerin güncel listesini tutar ve bu bilgileri, talep edilmesi halinde ilgililere verir.
- k) Tesisinde elleçlediği veya geçici depoladığı tehlikeli yüklerin oluşturduğu anlık riski ve buna yönelik aldığı tedbirleri liman başkanlığına bildirir.
- l) Kapalı alanlara girişte yaşanan kazalar dahil tehlikeli yüklere ilişkin kazaları liman başkanlığına bildirir.
- m) İdare ve liman başkanlığı tarafından yapılan kontrol ve denetimlerde gerekli destek ve işbirliğini sağlar.
- n) Geçici depolanmasına izin verilmeyen Sınıf 1 (Sınıf 1 Uyumluluk Grubu 1.4 S hariç), Sınıf 6.2 ve Sınıf 7 tehlikeli yüklerin bekletilmeksizin en kısa zamanda kıyı tesisi dışına naklini sağlar, bekletilmesinin zaruri olduğu durumlarda izin almak için İdareye başvurur.
- o) Tehlikeli yüklerin taşındığı yük taşıma birimlerini ayırım ve istif kurallarına uygun şekilde geçici depolar ve depolama yapılan alanda tehlikeli yükün sınıfına uygun olan yangın, çevre ve diğer emniyet tedbirlerini alır. Tehlikeli yüklerin elleçlendiği sahalarda yangın söndürme sistemleri ile ilk yardım ünitelerini her an kullanıma hazır halde bulundurur ve gerekli kontrolleri periyodik olarak yapar.
- ö) Tehlikeli yüklerin elleçlendiği ve geçici depolandığı alanlarda yapılacak sıcak çalışma iş ve işlemlerinden önce liman başkanlığından izin alır.
- p) Gemilerin acil durumlarda kıyı tesislerinden tahliye edilmesine yönelik acil tahliye planı hazırlayarak liman başkanlığına sunar ve liman başkanlığı tarafından uygun bulunan plan hakkında ilgili kişileri bilgilendirir.
- r) Tesisinde yükleme emniyeti kurallarına uygun olarak yük taşıma birimlerinin iç yüklemesinin yapılmasını sağlar.

### 2.3. Gemi İlgilisinin sorumlulukları aşağıda belirtilmiştir. (Yönetmelik 12-1)

- a) Geminin taşıyacağı yükün taşınmaya uygun olduğuna dair belgelendirilmiş olmasını ve yük ambarları, yük tankları ve yük elleçleme donanımlarının yük taşımacılığına uygun durumda olmasını sağlar.
- b) Tehlikeli yüklerle ilgili tüm zorunlu doküman, bilgi ve belgeleri yük ilgisinden talep eder ve taşıma faaliyeti süresinde yükle birlikte bulunmasını sağlar.
- c) Mevzuat ve uluslararası sözleşmeler kapsamında gemide tehlikeli yüklerle ilgili bulunması gereken doküman, bilgi ve belgelerin uygun ve güncel olmasını sağlar.
- ç) Gemiye yüklenen yük taşıma birimlerinin uygun işaretlendiğine, levhalandırıldığına ve emniyetli bir biçimde yüklendiğine dair bilgiler içeren taşıma evrakını kontrol eder.
- d) Tehlikeli yüklerin riskleri, emniyet prosedürleri, emniyet ve acil durum önlemleri, müdahale yöntemleri ve benzeri konularda ilgili gemi personelini bilgilendirir.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 16 / 89

- e) Gemideki tüm tehlikeli yüklerin güncel listelerini bulundurur ve talep halinde ilgililere beyan eder.
- f) Gemide varsa yükleme programının onaylanmış ve belgelendirilmiş olmasını ve çalışır halde bulundurulmasını sağlar.
- g) Kıyı tesisine yanaşan gemide bulunan tehlikeli yüklerin oluşturduğu anlık riski ve buna yönelik aldığı tedbirleri liman başkanlığına ve kıyı tesisine bildirir.
- ğ) Tehlikeli yükte sızıntı olması veya böyle bir ihtimalin bulunması durumunda tehlikeli yükü taşımaya kabul etmez.
- h) Seyir sırasında veya kıyı tesisindeyken gemisinde meydana gelen tehlikeli yük kazalarını liman başkanlığına bildirir.
- ı) İdare ve liman başkanlığı tarafından yapılan kontrol ve denetimlerde gerekli destek ve işbirliğini sağlar.
- i) İlgili kurum ve kuruluşlarca düzenlenen gemi sertifikalarında yer almayan tehlikeli yükleri taşımaya kabul etmez.
- j) Tehlikeli yük elleçlenmesinde görevli gemi insanların elleçleme esnasında yükün fiziksel ve kimyasal özelliklerine uygun kişisel koruyucu donanım kullanmasını sağlar.
- k) Gemilerine yüklenen yüklerin yükleme emniyetine ilişkin gerekliliklerini sağlar.

#### 2.4. Tehlikeli Madde Danışmanı sorumlulukları (Yönetmelik 6)

Danışmanın asıl görevi, İşletme Yetkilisinin sorumluluğu altında, işletmenin limitleri dahilinde uygun araçları ve faaliyetleri belirlemek ve uygun olan en güvenli yolla bu faaliyetlerin yönetimini kolaylaştırmaktır.

İşletme içerisindeki faaliyetler ve ulusal ve uluslararası mevzuat bakımından, bir danışmanın belirli görevleri şunlardır:

İşletme içerisindeki faaliyetler kapsamında,

- a) TMGD tarafından yürütülen danışmanlık hizmetleri liman kapsamında taşınma yetkisi olan IMSBC, IBC ve CSS kod hükümlerine göre uygulanmasının kontrol edilmesidir. İşletme içindeki faaliyetlerin yürütülmesi sorumluluğu kıyı tesisi işleticisi ve yük ilgililerinin sorumluluğundadır.


Tehlikeli Yüklerin Denizyoluyla Taşınması ve Yükleme Emniyeti Hakkında Yönetmelik kapsamında,

- b) Madde 6 (2) IMDG Kod kapsamında yetkilendirilmiş olan TMGD'ler, görev yaptıkları veya hizmet verdikleri kıyı tesislerinin bu Yönetmelikte belirlenen sorumluluklarına yönelik olarak üçer aylık periyotlarla rapor hazırlar ve bu raporu İdareye bildirir. Raporlarda eksiklik veya yanlışlık tespit edilmesi halinde İdare veya liman başkanlığı kıyı tesisinde denetim yapmaya yetkilidir.

Kıyı Tesisi Tehlikeli Yük Uygunluk Belgesi Düzenlenmesi Hakkında Yönerge kapsamında,

- c) Madde 11 (2) TMGD, IMDG Kod'a ek olarak kıyı tesisinde elleçlenen tehlikeli yükler kapsamında ilgisine göre IBC Kod, IGC Kod, IMSBC Kod ve MARPOL 73/78 uygulamaları ve genel olarak kıyı tesisinin tehlikeli yük faaliyetleri hakkında bilgi sahibi olur. Kıyı tesisinde

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 17 / 89

elleçlenen tehlikeli yüklerin kurallara uygun elleçlenip elleçlenmediği hususundaki değerlendirmelerini kıyı tesisi işleticisi ile aralarında anlaşacakları periyotlarla 6 (altı) ayı geçmemek şartı ile kıyı tesisi işleticisini yazılı olarak bildirir.

- d) Madde 11 (3) TMGD'ler, görev yaptıkları veya hizmet verdikleri kıyı tesislerinin Yönetmelikte ve bu Yönergede belirlenen sorumluluklarına yönelik olarak İdarenin belirlediği formatta üçer aylık periyotlarla rapor hazırlar ve bu rapor kıyı tesisi işleticisi tarafından onaylanarak İdareye bildirilir.
- e) Madde 11 (4) İlk kez TYUB alacak kıyı tesisleri hariç olmak üzere TMGD, 8 inci madde kapsamında yapılan TYUB denetimlerinde kıyı tesisinde hazır bulunur ve denetimlere aktif olarak katılır.
- f) Madde 11 (6) Kıyı tesisinde çalışan/hizmet veren TMGD, kıyı tesisinin Tehlikeli Yük Elleçleme Rehberinin tehlikeli yük elleçlenmesi ve/veya geçici depolanması ile ilgili kısımlarını kıyı tesisi ile beraber hazırlar, doğruluğunu kontrol eder. Rehberin tehlikeli yük elleçlenmesi ve/veya geçici depolanması ile ilgili kısımlarında TMGD'nin de imzası bulunur.

### 2.5. Taşıyanın sorumlulukları MADDE 10 – (1)

Taşıyanın sorumlulukları aşağıda belirtilmiştir:


- a) Tehlikeli yüklerle ilgili zorunlu doküman, bilgi ve belgeleri yük ilgisinden talep eder ve bunların taşıma faaliyeti süresinde yüklerle birlikte bulunmasını sağlar.
- b) Yük ilgilisi tarafından sınıflandırılan, ambalajlanan, işaretlenen, etiketlenen ve levhalandırılan tehlikeli yüklerin mevzuata uygunluğunu kontrol eder.
- c) Tehlikeli yüklerin onaylı ambalaj ve yük taşıma birimleri kullanılarak kurallara uygun şekilde ambalajlandığını, yük taşıma birimine emniyetli bir biçimde yüklendiğini ve emniyetli bağlandığını kontrol eder.

### 3. KIYI TESİSİ TARAFINDAN UYULACAK/UYGULANACAK KURALLAR VE TEDBİRLER

Tehlikeli Yük Uygunluk Belgesine sahip kıyı tesisi işleticileri, aşağıdaki tedbirleri alırlar.

- a) Kıyı tesisi işleticileri, Tehlikeli Yüklerin, iskele veya rıhtımda boşaltıldığı alana depolanması sağlanamıyorsa, liman alanında bekletilmeksizin en kısa zamanda bu maddelerin kıyı tesisi dışına naklini sağlarlar. Tesiste boru hattı mevcut olup iskeleden karaya boru hattı ile Tehlikeli Yükler depolanmaktadır.
- b) Tehlikeli Yükler, uygun şekilde ambalajlanır ve ambalaj üzerinde Tehlikeli Yüky tanımlayan bilgiler ile risk ve emniyet tedbirlerine ilişkin bilgiler bulundurulur. Tesis içerisinde ambalajlama yapılmamaktadır.
- c) Tehlikeli Yük elleçlenmesinde görevli kıyı tesisi personeli, gemi adamları ve yüke ilişkin diğer yetkili kişilerin, yükleme, boşaltma ve depolama esnasında yükün fiziksel ve kimyasal özelliklerine uygun koruyucu elbise giyer. Tesis bünyesinde çalışan tüm personeller yanmaya dayanıklı nomex kumaştan koruyucu elbise, nitril eldiven, baret, çelik burunlu iş ayakkabısı, iskele üzerinde can yeleşği ile çalışmaktadır.
- ç) Tehlikeli Yük elleçleme sahasında yangınla mücadele edecek kişiler, itfaiyeci teçhizatı ile donatılır ve yangın söndürücülerini ilk yardım üniteleri ve teçhizatları her an kullanıma hazır

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 18 / 89
--	---

halde bulundurulur. Tesiste yangınla mücadele ekipmanları yeterli düzeyde ve kullanıma hazır durumdadır.

**d)** Kıyı tesisi işleticileri, gemi ve deniz araçlarının acil durumlarda kıyı tesislerinden tahliye edilmesine yönelik acil tahliye planı hazırlayarak liman başkanlığının onayına sunar.

**e)** Kıyı tesisi işleticileri, yangın, güvenlik ve emniyet tedbirlerini almakla yükümlüdür. Tesis bünyesinde yangın ve emniyet tedbirleri alınmış ve kullanıma hazır durumda tutulmaktadır.

**f)** Kıyı tesisi işleticileri, bu maddede belirtilen hususları liman başkanlığına onaylatarak ilgililere duyurur.

**g)** Bu madde hükümlerinin denetimi, liman başkanlığı tarafından yapılır ve herhangi bir uygunsuzluk tespit edildiğinde elleçleme operasyonu durdurularak, uygunsuzluğun giderilmesi sağlanır.

**ğ)** Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod Kapsamında Eğitim ve Yetkilendirme Yönetmeliğine göre gerekli eğitim ve sertifikalara sahip olmayan personelin, tehlikeli yük elleçleme operasyonlarında ve çalışmasına ve bu operasyonların yapıldığı alanlara girişine izin verilmez.

#### 4. TEHLİKELİ MADDELERİN SINIFLARI, TAŞINMASI, TAHMİL/TAHLİYESİ, ELLEÇLENMESİ, AYRIŞTIRILMASI, İSTİFLENMESİ VE DEPOLANMASI

##### 4.1 Tehlikeli Yüklerin sınıfları

**Tablo 1:** Tehlikeli Yüklerin sınıf ve UN numaraları

Tehlikeli Yük adı	UN Numarası	Tehlike Sınıfı
Crude Oil	1267	3
Fuel Oil	3082	9
Benzin	1203	3
Mazot	1202	3
Jet A-1	1223	3
Nafta	1268	3
Bitüm	3257	9

##### 4.2 Tehlikeli Yüklerin paketleri ve ambalajları


Tesiste bulunan Tehlikeli Yüklere paketleme ve ambalajlama işlemi yapılamamaktadır.

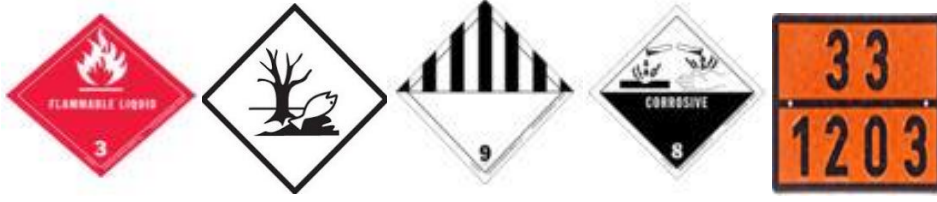
##### 4.3 Tehlikeli Yüklere ilişkin plakartlar, plakalar, markalar ve etiketler

Tehlikeli Yüklere ilişkin plakartlar, plakalar, markalar ve etiketler; Tehlikeli Yükün sınıfına göre araçlara uygun etiket taktırılmaktadır.

Crude oil ve fuel oil için çevreye zararlı etiketi de kullanılır. Tehlikeli Yük levhası/ plakası

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 19 / 89
--	---



Şekil 1: Tehlikeli Yüklere ilişkin örnek etiket ve levhalar

Tehlike sınıflarının yanı sıra gerektiğinde kullanılacak diğer işaretler aşağıdadır:

- **Deniz Kirleticiler**



IMDG Kodu tarafından "Deniz kirleticiler" olarak sınıflandırılan tehlikeli maddeleri içeren paketler ve yük taşıma üniteleri burada gösterilen işaretleri taşımalıdır ve dayanıklı olmalıdır. Bunlar malların risk etiketleri veya risk plakalarına yakın yerleştirilmelidir. Deniz kirleticisi işaretlemelerinin boyutları paketlerin her bir tarafı için 10 cm ve yük taşıma birimlerinin her bir tarafı için 25 cm minimum olmalıdır.

- **Yüksek Sıcaklıkta Taşınan Tehlikeli Maddeler**



Yükselmiş sıcaklık belirtir (100°C'ye eşit ya da bunun üzerindeki bir sıcaklıkta sıvı halde ya da 240°C'ye eşit ya da bunun üzerindeki bir sıcaklıkta katı halde)

#### 4.4 Tehlikeli Yüklerin işaretleri ve paketleme grubu

Tesiste Tehlikeli Yükler, sıvı dökme olarak elleçlenmekte ve depolanmaktadır. Ambalajlama yapılmamaktadır.


Tehlike işareti ve plakalar, kara ile yapılan Tehlikeli Yük taşımacılığında araç ve tank üzerinde bulunmaktadır.

- Benzin, Mazot, Jet A-1, Nafta, için; Sınıf 3 levhası ve turuncu plaka
- Fuel Oil-Bitüm için Sınıf 9 levhası, turuncu plaka ve çevre için zararlı levhası takılır.
- Crude Oil için Sınıf 3 levhası, turuncu plaka ve çevre için zararlı levhası takılır.

#### 4.5 Tehlikeli Yüklerin sınıflarına göre gemide ve limanda ayrıştırma tabloları

Tesiste Tehlikeli Yükler, sıvı dökme olarak elleçlenmekte ve ayrı depolanmaktadır. Her gelen gemi tek bir Tehlikeli Yük taşıdığından ayrıştırma durumu meydana gelmemektedir.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 20 / 89

Global Terminal İskelesine gelen- giden gemilerdeki Tehlikeli Yükler boru hattı ile taşınmakta olup her maddenin kendine ait boru hattı bulunmaktadır. Boru hatları beyaz ve siyah ürün olarak ifade edilmektedir.

#### 4.6 Ambar depolamalarında tehlikeli yüklerin ayrıştırma mesafesi ve ayrıştırma terimleri

Tesiste bulunan Tehlikeli Yükler kapalı sabit tanklarda depolanmakta olup ambalajlı depolama yapılmamaktadır. Tanklar gruplar halinde duvar ile çevrilidir. Her grup tankın havuzu bulunduğu grup içinde en büyük tankın kapasitesi kadardır.

#### 4.7 Tehlikeli yük belgeleri

Gemi atık transfer formu, yazılı talimatlar, tanker şoförleri için SRC 5 belgesi.

### 5. KIYI TESİSİNDE ELLEÇLENEN TEHLİKELİ YÜKLERE İLİŞKİN EL KİTABI:

Tehlikeli yük tahmil/tahliyesi ile elleçleme ve geçici depolama faaliyetinde bulunan kıyı tesisleri söz konusu faaliyetlerin emniyetli bir şekilde yerine getirilmesine katkı sağlamak üzere; Tehlikeli Yük sınıfları, Tehlikeli Yük paketleri, ambalajları, etiketleri, işaretleri ve paketleme grupları, tehlikeli yüklerin sınıflarına göre gemide ve limanda ayrıştırma terimleri, tehlikeli yük belgeleri, tehlikeli yükler acil müdahale eylem akış diyagramı konuları içeren, cepte taşınabilecek ölçülerde, bir Tehlikeli Yük El Kitabı hazırlanmış olup, ek-10 da sunulmuştur.

### 6. OPERASYONEL HUSUSLAR

**6.1 Yanaşma & Bağlama:** Gemi bir iskelede veya şamandıra iskelede bağlı iken, etkili bir bağlama düzenlemesi sağlamak ve bunu korumak için gerekli hazırlıklar ve prosedürleriyle ilgilidir. Gemi, terminal ve iskele operatörlerinin; bağlama operasyonunun emniyetli bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlamak için, her biri kendi iş güçlerinin dikkatini bu bilgiye çekmeleri şiddetle tavsiye edilir.


**Personelin Güvenliği:** Römorkör halatını elleçlemek dahil bağlama ve ayrılma operasyonları, tehlikeli operasyonlardır. İlgili herkesin, tehlikelerin tamamen farkında olması ve kazaları önlemek için uygun tedbirler alması çok önemlidir.

**Bağlamanın Emniyeti:** Yetersiz bağlama sebebiyle iskeleden bir tankerin sürüklenmesini veya herhangi bir aşırı hareketini sona erdirmek, bir tankere ve iskele tesislerine hasar verilmesine ve personelin yaralanmasına sebep olabilir. Bir tankerin uygun bağlanmasında sorumluluğun Kaptana ait olmasına rağmen; terminalin, gemilerin emniyetli ve güvenli bir şekilde bağlanmasında payı vardır. Kaptan ve Terminal Temsilcisinin ikisi de geminin emniyetle bağlandığı hususunda ikna oluncaya kadar kargo hortumları veya kolları bağlanmamalıdır.

#### Varış için Hazırlıklar:

**Tankerin Bağlama Ekipmanı:** Bir liman veya iskeleye varıştan önce, gerekli tüm bağlama ekipmanı, kullanım için hazır olmalıdır. Demir atmak yasaklanmadıkça, kullanım için gerekirse demirler hazır olmalıdır. Halatları elleçlemek için uygun bir sayıda personel her zaman mevcut olmalıdır.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 21 / 89
--	---

**Römorkörlerin Kullanımı:** Römorkörler bir tankere yardım etmek için bordasına gelmeden önce, bütün kargo vebalast tank kapakları ve aleç kapakları kapatılmalıdır, bütün kargo tankları test edilip hidrokarbon buharından arındırılmadıkça, hangi cins petrol taşındığı veya taşınmakta olduğunun önemi yoktur. Römorkörler ve diğer tekneler, Kaptan onların böyle yapması için emniyetli olduğuna kendisi ikna olmadan önce yanaşmaya gelmesine, izin verilmemelidir. Römorkörler; tankerin teknesine hasara sebep olmayı önlemek için uygun olarak usturmaça donatılmalıdır ve işaretler ile yerleri belirtilmiş olan 'sağlam noktalar'dan tankeri itmeli.


Römorkörler bir tankere yaklaştıklarında radar sistemlerini kapatmalıdır. Acil bir durum hariç, römorkörlerin; hidrokarbon buharı içeren tanklara balast alırken veya uçucu petrol yüklenirken ya da tahliye edilirken bir tankerin bordasına gelmesine veya bordasında kalmasına müsaade edilmemelidir. Kaptanın herhangi bir niyeti veya böyle herhangi bir kargo ya da balast faaliyeti esnasında yanaşık kalan römorkörler için sahilin talebiyle alışılmış olduğu gibi davranmalıdır ve ilgili bütün kurumların tam anlaşması olmaksızın yüklenilmemeli ve sadece bir risk değerlendirmesinden sonra yapılması olmalıdır.

**Römorkötlerin Acil Durumda Kullanımı:** Bazen sert hava, iskeleye açıcı veya sıkıcı şekilde tankerin hareketini ve bağlamahalatının kusuruna bağlı risk ile halatlarda aşırı zorlama olabilir. Böyle durumlarda, römorkörler, halatlardaki zorlamayı azaltmak için iskeleye karşı gemiyi tutmada çok faydalı bir görev yerine getirebilirler. Böyle durumlarda, kargo operasyonları derhal geçici olarak ertelenmelidir, hortumlar veya yükleme kolları sökülmelidir ve makine hazır ol duruma geçmelidir.

**İskelede Bağlama:** Etkili bir gemi bağlama yönetimi, gemiye donatılmış olan bağlama ekipmanı hakkında bilgiyi, bu ekipmanın uygun bakımını, bağlama halatlarının düzenli olarak gözden geçirilmesini ve bağlama prensiplerinin iyi bilinmesini gerektirir. Geminin emniyeti ve uygun bağlanmasından Kaptan birinci sorumludur. Ancak, terminal, iskele ekipmanının kapasitesini bilir ve yerdeki çevre çalışmasıyla ilgili yerel bilgiyi bilir ve bu nedenle bağlama halatlarının tertibi ve çalışma sınırları hakkında Kaptana tavsiyede bulunmalıdır.

**Bağlama Halatlarının Tipi ve Kalitesi:** Bağlama halatlarının hepsi tercihen, aynı malzeme ve yapıda olmalıdır. İskelede tankerin hareketini sınırlayanlar gibi, daha büyük tankerler için düşük esnek uzama özellikli halatlar tavsiye edilir. Tek nokta bağlamalılarından başka terminallerde büyük tankerlerin bağlaması için tambura dizili çelik tel halatların yerine yüksek modül sentetik fiber halatların konması geçerlidir. Bunların kullanılması tavsiyeleri, OCIMF'in yayımlanan 'Büyük Tankerlerde Bağlama Halatları gibi Yüksek Modül Sentetik Fiber Halatlarının Kullanılması Rehberinde' içerir. Esnekliği çok fazla olarak düzenlenmiş halatlar, geçen gemilerden dolayı etkilen mesine veya kuvvetli rüzgâr ya da akıntı gücünden fazla hareket etmesine izin verdiklerinden dolayı tavsiye edilmemişlerdir. Verilen bir bağlama modeli içinde, farklı esneklikteki halatlar, asla birlikte aynı yönde kullanılmamalıdır. Bağlama şartları ve kuralları, limandan limana farklı olabilir. Gemilerin yakın geçmesi veya ölü dalga şartlarının neticesinde meydana gelebilen halatlara dinamik (şok) yükleme olduğu yerde, yüksek modül sentetik fiber bağlamahalatlarının ve bağlama tel halatlarının nihayetlerinde fiber kuyruklar, bağlama sistemlerinde diğer unsurlar ve bağlamanın kusurunu önlemek için yeterli esneklikte temin edilebilir. Tanker veya terminal geminin halat fırdöndüsü ve sahil halat bağlama babası arasındaki mesafenin üçte birini aşmayan kuyrukları, sağlayabilir. Fiber kuyrukların takılı oldukları yüksek modül sentetik fiber halatlardan veya tel halatlardan daha hızlı bozulması

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 <b>GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.</b>	TARİH : 02.03.2026
KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 22 / 89

sebebiyle; bunlar, takılı olduğu halattan en az %25 daha kuvvetli olmalıdır. Özellikle tel halata bağlandıkları yer sık sık kontrol edilmelidir ve eğer hasarlanma belirtisi varsa değiştirilmelidir.


### Yanaşmış Olan İskelede Halatların Yönetimi:

**Halatların Kontrolü:** Halatların dikkatle kontrolü ve izlenmesinden gemi personeli sorumludur, ancak uygun kalifiye sahil personeli uygun bir şekilde halatların kontrol edilmekte olduğuna (desta olanların boş konması ve boş olanların vira edilmesi) kendilerinin ikna olması için, düzenli olarak halatları kontrol etmelidir. Bağlama sistemine tam bakıldığında, çok gergin veya boş olan halatlar kontrol edilirken, her bir halatın boş konması veya boşunun alınması, diğer halatlara aşırı yük binmesi veya tankerin hareketine izin vermemelidir. Tankerin, usturmaçalara teması korunmalıdır ve tanker usturmaçalara yaslanırsa halatlar boş bırakılmamalıdır. Soğuk hava esnasında, sitimle çalışan vinçler ve ırgatlar, donma hasarından sakınmak için kullanılmadıkları zaman çok yavaşça hareket ettirilmelidir.

**Gerilimli Irgatlar:** Otomatik vira etme ve boş koyma yeteneği ile donatılmış kendinden germeli vinçler, gemi bağlı iken otomatik şekilde çalıştırılmamalıdır. Tarif edilen böyle vinçler otomatiktarda, yük altında karşılık verecek ve kargo kolları veya hortumlarına bağlı risk ile geminin pozisyonunun dışına çıkmasına izin verecektir.

**Kendinden Vira Eden Halat Vinçleri:** Ağırlıkları ve kalınlıkları nedeniyle el ile elleçlenmesi zorluğu, büyük tankerlerde bağlamada kullanılan tel halatlar normal olarak ya tekli tambur ya da çiftli tamburlu olan kendinden vira eden halat vinçlerine depolanır. Bu vinçlerin bazı özellikleri, vinç frenlerinin serbest kalması sonucu gibi tankerlerin iskeleden sürüklenmesinden sakınmak için gemi personeli tarafından açıkça anlaşılması ihtiyacıdır. Frenin tutma gücü tasarımı, ya gemi sahibi tarafından tayin edilmiş ya da vinç imalatçısının standart tasarımı olabilir. Her geminin zabiti, gemide donatılmış olan kendinden vira eden halat vinçlerinin tasarlanmış fren tutma kapasitesinin farkında olmalıdır. Vincin dişli tertibatı ve fren balataları veya bastıkların fiziksel durumu, hizmetteki fren tutma kapasitesinde önemli bir etkiye sahiptir. Bu nedenle halat vinç frenleri, on iki ayı aşmayan aralarla test edilmelidir. Düzenli bakım ve kontrol ve testlerin bir kaydı gemide tutulmalıdır. Önemli bozulma varsa, fren balataları ve bastıklar yenilenmelidir. Bazı daha yeni kendinden vira edilen halat vinçleri, aşınmadan daha az etkilenen disk frenler ile donatılmıştır. Vinç freni tutma kapasitesini test etmek için takım mevcuttur ve personel tarafından kullanılması için gemiye verilmiş olabilir. İlave olarak, eğer bunlar doğru olarak yapılmıyorsa, vinç frenlerinin tutma kapasitesini ciddi şekilde düşürebilen çalışma prosedürlerinin bir sayısı vardır. Bunlara aşağıdakiler dahildir: Tamburda Tel Halatın Katman Sayısı Bir vinç freninin tutma kapasitesi, tamburdaki bağlama halatının veya tel halatın katmanlarının sayısı ile ters orantılıdır. Tasarlanmış tutma kapasitesi genellikle, bir sıra katmana göre hesaplanmıştır ve ilave her bir sıra katmanı için tutma kapasitesinde bir azalma vardır. Bu, önemli olabilir- ikinci sıra katman için %11 kadar çok bir düşme. Eğer bir çiftli tambur vincinin fren tutma kapasitesi değerlendirilirse, çalışma tamburunda sadece bir sıra katmana izin verilmelidir. Vinç Tamburuna Sarma Yönü Tekli veya çiftli tamburlu vinçlerin her ikisi de, frenin tutma gücü, eğer bağlama halatı vinç tamburunda yanlış yönde sarılmışsa, frenin tutma gücü aslında azalır. İskeleye varıştan önce, tespit edilen ucundan ziyade, fren balatasının sabit ucuna karşı olacağından bağlama halatının sarılı olduğunu doğrulamak önemlidir. Ters yönde sarılma, ciddi olarak fren tutma kapasitesini, bazı durumlarda %50'ye kadar çok düşürebilir. Freni desteklemek için doğru sarma yönü, anlaşmazlıkları önlemek için, tambur üzerine daimî olarak işaretlenmiştir. Fren Balataları ve Tamburun Durumu Fren balata yataklarında ve tamburda yağ, nem ve pas, fren tutma kapasitesini önemli derecede azaltabilir.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 23 / 89
--	---

Nem ya da ıslaklık, vinç çalıştırılarak frenin hafifçe sıkılması ile giderilebilir, fakat bu hareketin fazla aşındırmaya sebep olmamasına dikkat edilmelidir. Yağ bulaşması temizlenemeyebilir, bu nedenle kirlenmiş fren balatasının yenilenmesi ihtiyacı olacaktır. Frenin Uygulanması Balatalar, gereken tutma kapasitesini yapabilmesi için layıkıyla sıkıştırılmalıdır. (Bu, halatın Minimum Kopma Yüğü (MBL)nün genellikle %60'tır.

**Sahil Halatları:** Bazı terminallerde, tankerin halatlarına ilave olarak sahil halatları kullanılır. Sahil halatlarını sahil personelinin elleçlediği yerde; onlar, operasyonun bütün tehlikelerinin farkında olmalı ve emniyetli çalışma uygulamalarını benimsemelidir. Eğer sahil halatlarının ayarlanabilir uçları tankerin güvertesinde ise, halatlar, tanker personeli tarafından kendi halatları ile bir arada dolaşmasını önlemek için gözetlenmelidir. Sahil kökenli vinçler ile tel halatlar sağlanmışsa, halatların gözetimi için sorumluluk üzerine anlaşmaya varılmalıdır. Sahil kökenli tambur sağlanmışsa, halatın her iki ucu gemide olduğundan dolayı halatın gözetim ve kontrolünü tanker yapacaktır. Şüpheden sakınmak için, terminal tarafından temin edilen halatların kontrol ve gözetimi için sorumluluk alma hususunda Terminal Temsilcisi ve Sorumlu Zabit arasında açık anlaşma olmalıdır.

**Demirler:** Yanaşık durumda bağlı iken, kullanılmayan demirler kastanyola ve domuz tırnağı ile uygun bir şekilde emniyete alınmalıdır, fakat aksi takdirde derhal kullanmak için hazırlanmalıdır.

#### **Siyah ve Beyaz Ürün Gemi Boşaltma:**


- Operasyon Md. tarafında yapılacak tahliyeye ait tüm bilgilerin yer aldığı operasyon detayları e-posta üzerinden gerekli kişilere gönderilir.
- 
- Gemi, normal şartlarda, kılavuz kaptan eşliğinde iskeleye yanaştırılır.
- Loading master ve gemi personeli arasında check list ve protokol ile diğer döküman kontrolü, yazışmalar ve imzalaşmalar gerçekleştirilir. Bu döküman kontrolünü ve neticesinde oluşturulan belgeleri (protokol, check list, ISPS deklarasyonu) gemi kaptanı ile hazırlayacak personelin yeterliliğini gemi operasyon müdürü kontrol eder.
- Sahil tankları hatlandırması, temizliği hazırlığı gemi gelmeden önce yapılır gemi geldiğinde sahil tankları hazır vaziyettedir.
- Gemi ve sahil tankları kontrol ve ölçümleri gözetmen firma inspektörü tarafından yapılır. Günlük işlemleri ve izinlerinin alınmasına müteakip gemi tahliyeye hazırdır.

Pig yerleştirme ve kullanma talimatlarına göre tahliye başlamadan pigler yerleştirilir. Hatlardaki vanalar su sahil tankına kadar açılır. Tahliye başlayınca pigte aynı zamanda tahliye edilen ürün ile itilmiş olur. Pig arkasında ürün, önünde su olmak üzere sahil'e gelir. Su sahil su tankına alınır.

Pig sahilde pig atma, alma talimatına göre sahile ulaştığında stop verilir. Sahil su tanku vanaları kapatılıp ürünü tanka götüreceği ürün hatlarının vanaları açılır. Ürün tahliyesi gemiden bitene kadar devam edilir. Tank seviyeleri tank radar otomasyon sisteminden takip edilir. Ürün tahliyesi bittiğinde gemi ve sahil tankları kontrol ve provisional (ön ölçüsü) yapılır.

Gemi de ürün kalmadığına kanaat getirildiğinde denizden kara tankına kadar dolu olan hatları sahil tankına kadar süpürülmesi işlemi için yine pig yerleştirme ve atma alma talimatlarına uygun pigler yerleştirilir ve sahilden su yardımıyla ürün arada pig onde ürün

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 24 / 89
--	---


arkada su olmak üzere itilir. Bu arada gemi ayrılma işlemleri acenta ve pilot tarafından gerçekleştirilir.

Pig alma istasyonuna pig ulaşınca stop verilir. Denizden karaya kadar ki hatlar su ile dolu şekilde bir sonraki gemi operasyonununa kadar bekler. Sonuçta geminin tahliye ettiği tüm ürün sahil tankına alınması için iç hatlar pompalar yardımıyla emilir ve tanka atılır. Tüm ürün sahil tankına alınır ve bir süre bekletildikten sonra kesin ölçümü enspektör tarafından yapılır.

#### **Siyah ve Beyaz Ürün Gemi Yükleme:**

- Operasyon Md. tarafında yapılacak yüklemeye ait tüm bilgilerin yer aldığı operasyon detayları mail üzerinden gerekli kişilere gönderilir.
- İskelenin güney tarafı siyah ürünler, kuzey tarafı ise beyaz ürün yüklemesi için dizayn edilmiştir. Geminin ebatına göre YP1 veya YP2 ye yanaştırılma kararını Operasyon Md. verir.
- Gemi klavuz kaptan tarafından terminalin istediği iskele platformuna yanaştırılır. Klavuz kaptana bilgi Operasyon Md. tarafından iletilir.
- Gemiye yüklenecek kargo için, sahil tankları, inspector ve işl. Opr. tarafından ölçülür.
- Gemi yaklaşması tamamlanınca gemide görevli terminal personeli Check List, protkol vs. belgeler tamamlanınca Loading Arm'ları (yükleme kolları) gemi manifolduna bağlantısını loading Arm kullanma talimatına göre gerçekleştirir.
- Yüklenecek ürüne ait MSDS gemi yüklemesi öncesi gemi kaptanına verilir.
- Gemi personeli ve Enspektör gemi tanklarının kotrolleri ve ölçülerini alarak gemi ölçü raporu(ullage report) düzenler.
- Sahil, kargo tankının vacuma karşı havalandırma kapakları açılır, daha sonra, yüklenecek tankın emiş vanası gümrük memuru nezaretinde açılır.
- Ürün H2S içeriyor ise H2S içerikli ürünün kabulü şartnamesine uygun hareket edilir.
- Sahilde gemi dolum pompalarına ve limit vanalara elektrik opr. tarafından enerji verir.
- Dolum pompalarının emiş vanaları açılır, pompaların havası alınır.
- Operasyon şartları ne olursa olsun, Terminal ile Gemi arasındaki boru hattı yükleme veya boşaltma işlemi bittikten sonra su ile doldurulur.
- Beyaz veya siyah ürün iç hatlar doldurulduktan sonra sahil gemi arası yükleme hatları piglenmesi pig yerleştirme, pig atma ve alma talimatları gereğince yapılır.
- Pigleme işlemi bitirildikten sonra gemi kargo tanklarının vanaları gemi personeline açılır; terminal personeli ise gemi yükleme kolu manifold vanalarını açar.
- Başlangıçta, 1 pompa ile yüklemeye başlanır, daha sonra geminin alabileceği rate' e göre diğer pompalar devreye alınarak Port Regulation' da belirtilen değerler yada protocol de istenilen miktarda yüklemeye devam edilir.
- Sahil tankı bitirilip iç hatlar emilerek gemiye yüklendikten sonra tekrar pig operasyonu pig yerleştirme ile pig alma ve atma talimatları gereğince yapılır.
- Yükleme kolu ile manifold gemiye sıfırlanınca yükleme tamamlanış olur.
- Gemi manifoldu kapatılır.
- Cargo tank vanası ve limit vana kapatılır.
- Gemi opr. Yükleme kollarını Loading Arm kullana talimatına göre gemiden ayırır.
- Inspector ve işl. Opr.leri sahil tanklarını ölçer, sahilden gemiye yüklenen miktar hesaplanır.
- Aynı anda, gemide bulunan inspector, gemi tanklarını ölçer, gemi tanklarında olan miktar hesaplar.
- Karşılıklı mutabakat sağlanır.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 25 / 89

Gemi yükleme bitmiştir, gemi acentası gemiye çıkarak, limandan ayrılış işlemlerini yapar gemi kaptanı gemi Operasyon md. Enspektör ve acenta yetkilisi hazır bulunarak yük evraklarını karşılıklı imzalar evrak işlemlerinin tamalanmasına müteakip gemi pilot kaptan yardımıyla iskeleden ayrılır.

**6.2 Terminalin ters hava şartlarını tavsiyesi:** Terminal, iskele ve ekipmanı için dizayn kriterinde esas alınan kargo operasyonlarının durdurulması veya kontrolü için parametrelerin sınırlamasını saptamalıdır. Parametreler; rüzgâr hızı, gelgit akıntısı ve ölü dalga gibi çevresel şartlar ile veya usturma yükleri ya da bağlama noktası gücü gibi iskelenin fiziksel sınırlamaları ile belirlenebilir. Herhangibir sınırlama, operasyonlar başlamadan önce tanker ile görüşülmelidir ve Gemi/Sahil Emniyet Kontrol Listesine kaydedilir. Terminal Temsilcisi, operasyonların durdurulmasına veya yükleme ya da tahliye debilerinin düşürülmesine ihtiyaç duyulan ters hava şartları tahmininde tankeri uyarmalıdır. Bazı durumlarda, gerekli bilgi, gemi tarafından veya yakın çevredeki üçüncü kurumlar tarafından temin edilebilir. İskeledeki operasyona çevre şartları tehlikeli olduğunda, terminal risk yönetimine yardım edecek bilgi sağlamak için uygun ölçme enstrümanı sağlamayı düşünür.

**Mevcut Rüzgâr Durumu:** Eğer hava hareketi çok az ise, petrol gazı kuvvetli konsantrasyonlarda güverte de kalabilir. Rüzgâr varsa, bir tankerin yaşam mahallinin veya yapıya doğru çıkan gazların taşınabilir güverte yapısının rüzgâr altı tarafında girdaplar meydana getirebilir. Ayrıca baca kıvılcımlarının güverteye düşmesine sebep olacak rüzgâr şartları varsa, bütün operasyonlar durdurulmalıdır.

**Şimşekli Gökğürültülü Fırtına:** Tanker veya terminal çevresinde şimşekli bir fırtına beklendiğinde, geminin kargo tankları inertli olsun ya da olmasın aşağıdaki operasyonlar durdurulmalıdır:

- Uçucu petrolün elleçlenmesi,
- Hidrokarbon buharının bulunduğu tanklarda uçucu olmayan petrolün elleçlenmesi.
- Hidrokarbon buharının bulunduğu tanklara balast alımı.
- Uçucu petrol tahliyesinden sonra pörç yapma, tank yıkama veya gazfree yapma işlemleri. Tank havalandırma sistemine donatılmış baypas valfleri dahil, bütün tank açıklıkları ve havalandırma valfleri kapatılmalıdır.

**6.3 Yanıcı, parlayıcı ve patlayıcı maddelerin kıvılcım oluşturan/oluşturabilen işlemlerden uzak tutulması ve tehlikeli yük elleçleme istifleme ve depolama sahalarında kıvılcım oluşturan/oluşturabilen araç, gereç veya alet çalıştırılmaması konusundaki prosedürler:**


**Terminal için Genel Tehlikeler:** Gerek bir terminalde iskelede olsun gerekse denizde olsun, her zaman için bir tankerde öncelikle alınması gereken tedbirler belirtilmiştir. Kargonun elleçlenmesi, balast alma, tank yıkama, inertleme veya kapalı bölümlere giriş gibi özel işlemlere ait tedbirler için ilgili Bölümlere başvurulmalıdır.

**Potansiyel Tutuşturucu Kaynakların Kontrolü:**

**Çıplak Alevler:** Petrol gazının olma tehlikesinin olduğu yerlerde çıplak ışıkların kullanılması kesinlikle yasaklanmalıdır.

**Sigara İçilmesi:** Sigara içilmesi önemli tehlikeler oluşturur ve bu nedenle dikkatli bir şekilde yönetilmeyi gerektirir. Bu Bölümün metni, sigara içmekle ilgiliyken, tütsü ve buhurlu kamış gibi yanıcı diğer ürünlerin uygulanmasında kontroller yapılmalıdır; bu, dünya çapında kabul görmüş

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 26 / 89
--	---

bir uygulamadır. Tütün ürünleriyle olduğu gibi alev çıkarmadan yanarak duman çıkaran ürünler, yanıcı maddelerin yanında asla bırakılmamalıdır.

**Limanda Sigara İçilmesi ve Kontrollü Sigara İçilmesi:** Limanda sigara içilmesine, sadece kontrol edilmiş şartlar altında izin verilmiş olmalıdır. Tam bir bildiri içeren sınırlayıcı bir yöntemin başlangıcında idrak edilen zorluklar, eğergüvenli operasyonların yararına ise, böyle bir yöntemin yürütülmesini engellememelidir. Sahilde kurallara tam olarak riyeti sağlamak için uygun tedbirler alınmalıdır. Sigara içilmesi, onaylanmış sigara içme bölümlerinde hariç bir iskelede iken herhangi bir tankerde ve tüm tanker terminallerini kuşatan kısıtlı alan içinde tam manasıyla yasaklanmalıdır.

**Belirlenmiş Sigara İçme Bölümlerinin Yeri:** Bir tankerde veya sahilde belirlenmiş sigara içme bölümleri, operasyonlar başlamadan önce Sorumlu Zabıt ve Terminal Temsilcisi arasında yazılı olarak mutabakata varılmış olmalıdır. Sorumlu zabıt, tankerdeki tüm personelin sigara içmek ve tankerin sabit uyarılarına ek olarak ilgili uyanları asmak için belirlenmiş yerler hakkında bilgilendirilmiş olmasının sağlanmasından sorumludur. Her petrol kargoları elleçlendiğinde veya balast alma, inert gazla pörç yapma, gazfree yapma ve tank temizleme gibi işlemler yapıldığında, sigara içme yerlerinin belirlenmesinde bazı kriterlere uyulmalıdır.


#### **Bu kriterler:**

- Belirlenmiş sigara içme bölümleri, yaşam mahallinin içinde bir yerde olmalıdır.
- Belirlenmiş sigara içme bölümlerinin doğrudan açık güverteye açılan kapıları veya kaportaları olmamalıdır.
- Özellikle rüzgâr yokken, komşu tankerlerde veya İskelelerde operasyonlar olduğunda, nadiren yüksek petrol gaz konsantrasyonlarının bir belirtisi gibi, tehlike oluşturabilecek şartlar göz önüne alınmalıdır.
- Belirlenmiş sigara içme yerlerinde, bütün açıklıklar kapalı tutulmalıdır ve koridorlara açılan bütün kapılar kullanım haricinde kapalı tutulmalıdır.

Tanker terminalde bağlı iken, hiçbir operasyon yapılmıyorken bile veya Sorumlu Zabıt ile Terminal Temsilcisi arasında yazılı anlaşma yapıldıktan sonra, diğer bir kapalı yaşam mahallinin içinde, sigara içmeye sadece belirlenmiş sigara içme bölümlerinde izin verilebilir. Kıç yükleme/tahliye bağlantıları kullanıldığında, yaşam mahallinin kıç yükleme/tahliye manifold güvertesine açılan kapı veya kaportaları olan herhangi bir yerinde veya bölümünde sigara içilmesine izin verilmemesini sağlamak için özel itina gösterilmelidir.

**Kibritler ve Sigara Çakmaları:** Emniyetli kibritler veya sabit (araba tipi) elektrikli sigara çakmaları onaylanmış sigara içme mahallerinde bulundurulmalıdır. Tankerlerde kullanılan bütün kibritler emniyetli tip olmalıdır. Yaşam mahallinin dışında, kibritlerin ve sigara çakmalarının kullanılması, sigara içmeye izin verilen yerler hariç yasak olmalıdır. Kibritler, tank güvertesinde veya petrol gazının bulunabileceği diğer herhangi bir yerde taşınmamalıdır. Tankerlerde, elektrikli ateşleme kaynakları ile bütün mekanik çakmalar ve taşınabilir çakmaların kullanılması yasaklanmalıdır. Tekrar doldurulmayan/atılabilir çakmalar kontrol edilemeyen bir ateşleme kaynağı gibi önemli bir tehlike oluşturur. Bu tip çakmaların kıvılcım üretme mekanizmalarının muhafazalı olmaması, bunların kazaen düşmesi halinde kolayca aktif hale gelmesine imkan verir. Terminal içinde kibritlerin ve çakmaların taşınması yasaklanmalıdır. Uymamadurumunda yerel kurallar altında şiddetli cezalar verilmelidir.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 27 / 89
--	---

### Taşınabilir Elektrik Ekipman:


**Genel:** Tehlikeli bölgelerdeki operasyonlar için, lambalar dahil, bütün seyyar elektrikli ekipman, onaylı bir tipte olmalıdır. Kullanımdan önce, olabilecek kusurlar için dikkatlice kontrol edilmelidir, ekipmanı kullanırken kablosunun bir yere takılmasını ve yalıtıklılığının zarar görmemesini, kabloların emniyetle bağlanmasını sağlamak için özel bir ihtimam gösterilmelidir, böylece teçhizat her zaman kullanıma hazır bulunacaktır. Esnek kabloların veya bağlantıda mekanik hasarına engel olmak için özel dikkat gösterilmelidir.

**El Fenerleri, Lambalar ve Taşınabilir Bataryalı Elektrikli Ekipman:** Tankerlerde sadece, parlayıcı atmosferlerde kullanımı için yetkili bir otorite tarafından onaylanmış olan el fenerleri kullanılmalıdır. UHF/VHF tipindeki taşınabilir telsiz cihazları aslında emniyetli bir tipte olmalıdır. Saatler, işitmeye yardımcı minyatür cihazlar ve kalp atışını düzenleyen cihazlar gibi küçük pille çalışan kişisel aletler, önemli ateşleyici kaynaklardan değildir. Parlayıcı bir atmosferde kullanmak için onaylı tiptekiler hariç; portatif radyolar, ses kaydediciler, elektronik hesap makineleri, içinde pil/batarya olan kameralar, fotoğraf amaçlı flaş üniteleri, cep telefonları ve çağrı cihazları, tank güvertesinde veya gazın girebileceği yerlerde kullanılmamalıdır. Trimod iskandil, aletleri batarya ile çalışan elektronik ünitelerdir ve parlayıcı atmosferlerde kullanım için uygun olduğuna dair sertifikalı olmalıdır.

**Fotoğraf Makineleri:** Mevcut fotoğraf çekme ekipmanının çok geniş bir yelpazesi vardır. Gemiler veterminaller, farklı durumlarda değişik tipteki kameralarla karşılaşabilir; örneğin, film ekibiveya ziyaretçilere ve personele ait kişisel fotoğraf ya da video ekipmanı. Günümüzde fotoğrafik ekipmanlar yaygın olarak kullanılır ve bunların kullanımının emniyetli olup olmadığına karar verirken aşağıdaki genel rehber göz önünde tutulmalıdır. Bu rehber, sadece ateşleme tehlikelerinden bahseder ve bazı limanlarda gemilerin karşılaşabileceği kamera kullanımının güvenlik yönünü dikkate almaz. Batarya içeren kamera ekipmanı, uzaklık kontrol ve film sarma mekanizması gibi, elektrikle çalışan parçaların işlemesi veya flaştan harekete geçirici bir kıvılcım oluşturabilir. kullanım için uygun olduğuna dair sertifikalı olmadıkça, tehlikeli bir alanda kullanılmamalıdır. Kullanımdan sonra atılabilir bir gömme flaş yetenekli olan fotoğraf makineleri vardır ve bunları tehlikeli bölgelerde kullanılmamasını sağlamaya özen gösterilmelidir. Flaşsız plastik atılabilir tipler gibi, bir flaşı veya herhangi bir pil ya da güçle çalışan parçası olmayan fotoğraf çekme ekipmanı vardır. Bu fotoğraf makineleri, tehlikeli bölgelerde kullanım için emniyetli olarak düşünülebilir. Saatli bir mekanizmayla veya uzaklık ayarı ve film sarma için doğrudan mekanik tiplerle çalışan fotoğraf makineleri de mevcuttur ve bunlar tehlikeli bölgelerde kullanım için emniyetli olarak düşünülebilir.

**Diğer Taşınabilir Elektrik Teçhizat:** Onaylı olmayan tipteki herhangi bir elektrikli veya elektronik ekipman, elektrikli veya pilli olursa, tehlikeli bölgeler içinde aktif hale getirilmemeli, çalıştırılmamalı veya kullanılmamalıdır. Buna; radyolar, hesap makineleri, fotoğraf çekme ekipmanı, dizüstü bilgisayarları, el bilgisayarları ve tehlikeli bölgelerde operasyon için onaylı olmayan fakat elektrikli diğer herhangi bir seyyar ekipman da dahildir, ancak bunlarla sınırlı değildir. Söz konusu ekipmanın yaygın kullanımı ve hazır bulunmasından dolayı, tehlikeli alanların içinde kullanımını engellemek için uygun önlemler alınmalıdır. Personel, onaylı olmayan ekipmanın yasak olduğunu bilmeli ve terminallerin, elektrikli ekipmanın kullanımıyla ilgili potansiyel tehlikeleri ziyaretçilere bilgilendirmesi için bir politikaları olmalıdır. Ayrıca terminallerin; liman bölgesine girişte veya terminal içinde diğer uygun bir sınırdan, emaneten alıkonulacak bir ekipmanın onaylı olmayan parçalarını isteme hakkı vardır.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 28 / 89

## Tehlikeli Bölgelerde Elektrikli Bölgelerde Elektrikli Ekipmanın Yönetimi ve Yerleştirilmesi:

**Genel:** Bu Bölümde, terminal tehlikeli alanlarda elektrikli tesisat ve ekipman hususunda, tehlikeli alanların sınıflandırılması ile farklı yaklaşımların bir tanımı hazırlanmıştır. Genel rehber olarak, elektrikli ekipmanın bakım ve tamiri esnasında uyulması gereken emniyet tedbirleri verilmiştir. Elektrikli ekipman ve tesisatı için standartların, bu Rehberin alanı dışında olduğu göz önüne alınmalıdır.

### Tehlikeli ve Riskli Bölgeler:

Terminalde Tehlikeli Bölgeler: Bir terminalde, parlayıcı bir gaz karışımının bulunma olasılığı, tehlikeli alanların üç bölgeye sınıflandırılması ile sunulmuştur. IEC tehlikeli bölgeleri, aşağıdaki gibi bir patlayıcı gaz atmosferinin müddeti ve belirli bir zaman içinde tekerrür etme frekansına göre sınıflar:

- Bölge 0: Sürekli veya uzun bir süre ya da sık sık mevcut olan gaz, buhar veya sis formunda parlayıcı maddelerin hava ile bir karışımından meydana gelen patlayıcı bir atmosfer içindeki bir alan.
- Bölge 1: Normal operasyonda zaman zaman oluşması muhtemel olan gaz, buhar veya sis formunda parlayıcı maddelerin hava ile bir karışımından meydana gelen patlayıcı bir atmosfer içindeki bir alan.
- Bölge 2: Normal operasyonda oluşması muhtemel olmayan gaz, buhar veya sis formunda parlayıcı maddelerin hava ile bir karışımından meydana gelmeyen, patlayıcı bir atmosfer içindeki bir alan; fakat meydana gelirse, sadece kısa bir süre için kalacaktır.

**İskeledeki Bir Tankerde Tehlike Bölgelerinin Sınıflandırma Uygulaması:** Bir tanker iskelede iken, tankerde güvenli olduğu kabul edilen bir bölgenin, terminalin tehlikeli bölgelerinden birinin içinde kalması mümkündür. Eğer böyle bir durum olduğunda ve bölgede onaylanmamış elektrikli ekipman kuşkusuz söz konusu ise, bununla birlikte, böyle ekipman tanker iskelede iken izole edilmiş olmalıdır.


### Elektrikli Ekipmanlar:

**Sabit Elektrikli Ekipman:** Tehlikeli bölgelerde ve parlayıcı bir atmosferin olmasının nadiren beklendiği yerlerde bile sabit elektrikli ekipman, onaylı bir tipte olmalı ve ne ekipman ne de kabloları tutuşturucu bir kaynak olmamasını sağlaması için uygun bakımları yapılmalıdır.

**Kapalı Devre Televizyon:** Bir tankerde veya iskelede kapalı devre televizyon sistemi kurulmuşsa, kameralar ve ilgili ekipmanı, buldukları yerlerdeki bölgeler için onaylanmış bir tasarımda olmalıdır. Onaylanmış bir dizaynı varsa, kullanımları üzerine hiçbir kısıtlama olmamalıdır. Bir tanker bir iskelede iken, bu ekipmanın bakımı konusunda, geminin Sorumlu Zabiti ve Terminal Temsilcisi arasında mutabık kalınmış olmalıdır.

**Terminalde Elektrikli Ekipman ve Tesisatları:** Terminallerde, elektrikli ekipmanın tipleri ve yerleştirme metodları, normal olarak ulusalkurallar tarafından ve tatbik edilebildiğinde, Uluslararası Elektroteknik Komisyonu'nun tavsiyeleri ile yönetilmelidir.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 29 / 89
--	---

### Elektrikli Ekipmanın Bakım ve Kontrolü:

**Genel:** Kablolar, kablo kanalları ve benzerleri dâhil tüm aparatlar, sistemler ve tesisatlar, iyidurumda muhafaza edilmiş olmalıdır. Bunu sağlamak için, bunlar düzenli olarak kontrol edilmelidir. Doğru fonksiyonel operasyonun, istenen emniyet standartlarına uygun olarak ifade edilmesi gerekli değildir.

**Muayeneler ve Kontroller:** Tüm ekipman, sistemler ve tesisatlar, ilk yerleştirildiğinde kontrol edilmiş olmalıdır. Herhangi bir tamiri, ayarlamayı veya değişikliği takiben, tesisatın karıştırılmış olan parçaları kontrol edilmiş olmalıdır. Eğer bir terminalde, herhangi bir zamanda bölge sınıflandırmasında veya elleçlenmiş olan maddelerin parlayıcılık özelliklerinde bir değişiklik varsa, bütün ekipmanın doğrudan ve sıcaklık sınıfında olduğunu ve revize edilmiş bölge sınıflandırması için gerekliliklere uymaya devam etmesini sağlamak için kontrol edilmelidir.

**Elektrikli Ekipmanın Bakımı:** Emniyetli elektrikli ekipman veya patlama geçirmez dizayn ile gerçekleştirilen korumanın bütünlüğü, yanlış bakım prosedürleri nedeniyle tehlikeye girebilir. Tamir ve bakım operasyonlarının en basiti bile, söz konusu ekipmanın emniyetli bir kondisyondakalmasını sağlamak için imalatçının talimatlarına tam bir riayetle gerçekleştirilmelidir. Bu; bir ışık ampulünün normal bir şekilde değiştirilmesinden sonra yanlış kapatıldığı yerdeki patlama geçirmez aydınlatmanın, ışığın bütünlüğünü tehlikeye soktuğu durumla özellikle ilgilidir.


**Yalıtkanlık Testi:** Yalıtkanlık testi, sadece hiçbir parlayıcı gaz karışımının olmadığı zaman yapılmalıdır.

**Ekipman, Sistemler ve Tesisatlarda Değişiklik:** İlgili otoritenin izni olmadan bir terminalde herhangi bir onaylı ekipman, sistem veya tesisata hiçbir modifikasyon, ilave veya kaldırma; böyle bir değişikliğin, onayı geçersiz kılmadığı tasdik edilmedikçe, yapılmamalıdır. Sorumlu mühendisin izni olmaksızın; basınçlandırma, ayırma, pörç yapma tekniklerine veya diğer güvenliği sağlama metodlarına itimat eden güvenlik özelliklerinde hiçbir modifikasyon yapılmamalıdır. Terminalin tehlikeli bir bölgesindeki bir ekipman devamlı olarak hizmetten çıkarıldığında; müşterek elektrik sistemi tehlikeli bölgeden çıkarılmalı veya bölge sınıflandırmasına uygun bir alanda doğru bir şekilde servis dışı bırakılmalıdır. Terminalin tehlikeli bir bölgesindeki bir ekipman geçici olarak hizmet dışı bırakıldığında; maruz kalan iletkenlere yukarıdaki gibi doğru bir şekilde son verilmeli veya layıkıyla izole edilmeli veya birbirine elektriksel olarak eşitlenmen ve topraklanmalıdır. Emniyetli akımların kablo göbekleri ya birbirinden izole edilmiş olmalı ya da birbirine elektriksel olarak eşitlenmen ve topraklanmalıdır.

**Periyodik Mekanik Kontroller:** Elektrikli ekipmanın veya tesisatların kontrolleri esnasında, aşağıdakilere özel dikkat gösterilmelidir:

- Metaldeki çatlaklar, çatlamış veya kırılmış camlar ya da alev geçirmez veya patlama geçirmez kısımlardaki yapıştırılmış camların etrafındaki yapıştırma hataları.
- Alev geçirmez kısımların kapaklarının sızdırmazlıklarının, sızdırmazlığının eksik olmasının ve hiçbir eşleşmiş metal yüzeyler arasında bulunan conta'nın olmamasının sağlanması.
- Her bir bağlantının uygun bir şekilde bağlanmış olması.
- Kablo kanallarında ve bağlantı parçalarında eklem yerlerinde muhtemel gevşeklik.
- Kablo zırhının bağlantısı.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 30 / 89

- Kablolardaki kopmaya sebep olabilen gerilmeler.

### Elektrikli Tamirler, Terminallerde Bakım ve Test Çalışması:

**Genel:** Elektrikli ekipman üzerindeki her bakım çalışması, elektrikli ve mekanik yalıtkanların korunmasını etkili olarak yöneten prosedürleri olan bir izin veya buna denk bir güvenli yönetim sistemi ile kontrol altında yapılmalıdır. Mekanik kilitleme aletlerinin ve emniyetli fişlerin kullanılması şiddetle tavsiye edilir.

**Soğuk Çalışma:** Soğuk Çalışma, hiçbir aparat veya kablo sisteminde gerçekleştirilmemelidir, ilgili elektrik tesisatından veya aparatlardan güç tamamen kesilene kadar ne herhangi bir alev geçirmez ya da patlama geçirmez kısım açılmamalı, ne de standart aparatlı bağlantı bulunan özel emniyet karakteristikleri zayıflatılmamalıdır. Çalışma tamamlanana kadar ve yukarıdaki emniyet önlemleri eski haline getirilene kadar güç tekrar verilmemelidir. Ampullerin değiştirilmesi dahil böyle herhangi bir çalışma, sadece yetkili bir kişi tarafından yapılmalıdır.

**Sıcak Çalışma:** Tamir, modifikasyon veya test amacıyla lehimleme aparatlarının veya bir alev, ateş ya da ısı içeren diğer araçların ve endüstriyel tip aparatların kullanımına; önce emniyetli hale getirilmiş ve yetkili bir kişi tarafından sertifikalandırılmış ve sonra bu şartlarda çalışmanın ilerlemesi boyunca bakımı gerçekleştirilmiş bir bölge içeren bir terminalin içindeki tehlikeli bir bölgede izin verilir. Bir tankerin bağlı olduğu iskelede veya iskeleye bağlı tankerde böyle bir Sıcak Çalışmanın gerekli olduğu düşünüldüğünde, Terminal Temsilcisi ve Sorumlu Zabitanın müşterek anlaşması öncelikle yapılmalı ve bir Sıcak Çalışma İzni yayınlanmalıdır. Bir tamir veya aynı şartlara maruz değişiklik periyodu esnasında test için aparatların tekrar voltaj verilmesine müsaade verilebilir. Herhangi bir Sıcak Çalışma girişiminden önce, sıcak çalışma izin evrağı hazırlanmalıdır.


### Takım Aletlerinin Kullanılması:

**Grit Raspası ve Güçlü Çalışan Mekanik Takımlar:** Denizcilik endüstrisinde grit raspası ve mekanik güçle çalışan aletlerin kullanımının, normal olarak Sıcak Çalışma tanımında belirtildiği gibi sayılmadığı not edilmelidir. Ancak, bu faaliyetler önemli derecede kıvılcım çıkarma potansiyeline haiz olduklarından ve bir Çalışma Müsaadesi sisteminin kontrolü altında veya geminin Güvenli Yönetim Sistemi'nin kontrolü altında yapılmalıdır. Aşağıdaki tedbirler yerine getirilmelidir:

- Çalışma alanı, buhar çıkmasının veya yanıcı buharların bir konsantrasyon etkisi altında olmamalıdır ve yanıcı maddeler bulundurulmamalıdır.
- Bölge gazfri olmalıdır ve bir yanıcı gaz ölçer ile testler %1 LFL'den daha fazla bir değer vermemelidir.
- Terminal Temsilcisi özel izin vermedikçe, bir gemi bir terminale yanaşırken mekanik aletler kullanılmamalıdır.
- Hiçbir kargo, yakıt alımı, balast alımı, tank temizliği, gaz fri yapma, pörç yapma veya inertleme operasyonu olmamalıdır.
- Uygun yangınla mücadele ekipmanı serili olmalı ve derhal kullanım için hazır olmalıdır.

Bir grit raspası yapma makinesinin kazanı ve hortum nozulu, elektriksiz olarak eşitlenmeli ve güverteye veya çalışma yapılan yeretopraklanmalıdır. Grit raspası veya mekanik raspa yapılırken boru devrelerinin delinme tehlikesi vardır ve böyle bir çalışma planlanırken bu

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 <b>GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.</b>	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : <b>31 / 89</b>
KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	

konuya özen gösterilmelidir. Güvertedeki kargo devrelerinde çalışmaya başlamadan önce bu devrelerin içi flaş edilmeli, drop hattının valfları kapatılmalı, tank içindeki devreler su ile doldurulmalı. Çalışma yapılacak kısmın içindeki atmosfer ya hacimde oksijen %8'i geçmeyecek şekilde inertlenmeli ya da %1 LFL'yi aşmayacak şekilde gazfri edilmelidir. İner gaz ve ham petrol ile yıkama devreleri için de benzer tedbirler benimsenmelidir.

**El Aletleri:** Çelik yüzey hazırlığı ve bakım için raspa çekiçleri ve sıyırma raspa gibi benzer el takımlarının kullanımına, bir Sıcak Çalışma Müsaadesi olmadan izin verilebilir. Bunların kullanımı, güverte bölümleri ve kargo sistemine bağlı olmayan donanımlarla sınırlandırılmalıdır. Çalışma bölgesi gazfri edilmeli ve yanıcı maddelerden temizlenmiş olmalıdır. Gemi herhangi bir kargo, yakıt, balast, tank temizleme, gazfri yapma, pörç yapma veya inertleme işlemleri ile meşgul olmamalıdır. Kıvılcım çıkarmaz olarak bilinen, çelik olmayan el takımları yumuşaklıklarından dolayı beklenmedik bir kıvılcımı daha az çıkarır, ancak çelik takımlar kadar etkili değildir. Beton parçaları, kum veya çakıl benzeri maddeler çalışma yüzeyine veya söz konusu el takımlarının kenarlarına bulaşmış olabilir ve bu daha sonra çelikten yapılma veya diğer sert metallerle çarpma neticesinde bir kıvılcıma sebep olabilir. Bu nedenle, çelik olmayan el takımlarının kullanılması önerilmez.

#### Haberleşme Cihazları:

**Orta ve Yüksek Frekanslı Telsiz Yayınları:** Orta ve yüksek frekanslı telsiz yayımı (300 KHz - 30 MHz) esnasında, verici antenden 500 metreyi kapsayan mesafede, topraklanmamış 'alıcılarda' (dikmeler, donanımlar, direk istiralyaları, vb.) harekete geçirici bir kıvılcım üretebilen bir elektriksel potansiyele sebep olabilen önemli derecede enerji yayılır. Yayınlar, anten yalıtıcılarının yüzeyleri üzerinde, tuz, kir veya su kaplı olduğunda kıvılcım atlamasına sebep olabilir. Bu nedenle aşağıdakiler tavsiye edilir:


- Bütün istiralyalar, dikmeler ve donanımlar topraklanmalıdır. Elektriksel devamlılığın korunması için, bumbaların yatakları elektriği ileten gres (grafitli gres gibi) ile yağlanmalı veya yerleştirilmiş olan uygun elektrik eşitleme bandı iyi korunmalıdır.
- Verici antenin alanında parlayıcı gaz olduğu zamanki periyotlarda veya anten sahil tehlike bölgesinin içine girerse, yayımlara izin verilmemelidir.
- Ana verici anten topraklanmalıdır veya gemi iskeleye bağlı iken izole edilmelidir. Bakım amaçları için gemi telsizinin çalıştırılması gerekli ise, emniyeti sağlamak için gerekli prosedürler üzerinde tanker ve terminal arasında mutabakat sağlanmalıdır. Tedbirler arasında, düşük güçte çalıştırma veya bütün telsiz yayınlarını atmosfere çıkaracak olan geçici bir antenin kullanımı konusunda mutabakat sağlanmalıdır. Herhangi bir durumda, böyle ekipmana enerji verilmeden önce emniyetli çalışma sistemi üzerinde mutabık kalınmalıdır.

**VHF/UHF Ekipmanı:** Kargo ve balast elleçleme operasyonları esnasında (SOLAS kurallarına göre) sabit vedoğru olarak donatılmış VHF ve UHF cihazının kullanımı güvenli sayılır. yayın gücünün düşük olarak (1 watt veya daha aza) ayarlanmalıdır. terminal içinde seyyar VHF/UHF cihazının kullanımı, asıl emniyet standartlarına göre sertifikalı olup bunu devam ettirdiği sürece hiçbir tehlike olmaz. Gemi ve sahil personeli arasında haberleşme vasıtası olarak VHF/UHF telsiz cihazının kullanılmasıdır.

**Uydu Haberleşme Cihazı:** Bu cihaz normal olarak 1,6 GHz'de çalışır ve güç seviyeleri ateşleyici bir tehlikesunmaya yeterli değildir.

**Cep Telefonları:** Çoğu cep telefonları aslında emniyetli değildir ve sadece tehlikeli olmayan bölgelerde kullanım için emniyetli sayılır. Aslen emniyetli olmayan cep telefonlarının çıkış gücü

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 32 / 89
--	---

seviyeleri, indüklenme voltajlarından kıvılcım çıkması ile problemler oluşmasına yetersizdir. Eğer cep telefonu pilleri hasarlı veya kısa devre yaparsa, bir kıvılcım ortaya çıkarmaya yeterli gücü ihtiva edebilir. Cep telefonları ve çağrı cihazları gibi söz konusu ekipman, eğer açıksa, uzaktan aktive edilebilir ve ikaz veya çağrı mekanizması tarafından ve telefondurumunda, çağrıya cevap için doğal tepki verilerek bir tehlike oluşabilir. Bir terminalden veya bir gemiden içeri veya dışarı çıkarıldığında cihaz kapalı olmalı; geminin yaşammahallinin içi gibi, tehlikeli olmayan bir bölgeye bir kere girdimi sadece tekrar açılabilir. Gemiye veya terminale gelen diğer ziyaretçiler, uygun olduğu gibi, önce gemi veya terminalden izin almadıkça cep telefonlarını kullanmamalıdır.

**Kendiliğinden Yanma:** Bazı malzemelerin, nemlendikleri veya yağ emdikleri zaman, özellikle bitkisel kaynaklı yağlar, paslanma yapan maddelerin içinde yavaş yavaş oluşan ısı gibi, dıştan bir tatbik olmaksızın oluşan ısı nedeni ile yanma ihtimalleri vardır. Petrol yağları ile içten, kendiliğinden yanma ihtimali bitkisel yağlarda daha düşüktür, fakat bu bilhassa, eğer malzemeler ılık kalıyorsa, meydana gelebilir, örneğin sıcak bir borunun civarı gibi. Bu nedenle, pamuklu kırpıntı, paçavralar, çadır bezleri, yatak takımları, kenevir çuval bezleri veya bunlara benzer yağ emici malzemeler, yağ ve boya v.b. maddelerin yanına konmamalı, güvertelere, rıhtıma, teçhizatın üstüne veya boru hatlarının civarına v.b. yerlere bırakılmamalı ve atılmamalıdır. Eğer söz konusu malzemeler önemli ise, depolanacakları yere konulmadan önce kurutulmalıdır. Eğer yağ emmiş olanları varsa, temizlenmeli veya yok edilmelidir. Kazan arıtmasında kullanılan bazı kimyasallar dahi aşındırıcı etki yaparlar ve her ne kadar sulandırılmış şekilde taşınırsalar da eğer buharlaşmalarına müsaade edilirse, kendiliğinden içten yanmaya muktedirlerdir.

**Kendiliğinden Tutuşma:** Petrol sıvıları yeterli derecede ısıtıldıklarında çıplak aleve gerek olmadan tutuşurlar. Kendiliğinden tutuşma olayına, akaryakıt ve yağlama yağları basınç altında sıcak bir yüzeye püskürtülmesi hali, kendiliğinden tutuşmanın en basit örneğidir. Alevin içine yağ dökülürse patlamalar, buharlaşmalar ve alevin çoğalması dahi meydana gelir. Her iki örnek ciddi makine dairesi yangınları için örnektir. Deliklerden yağ fışkırmasına engel olmak için, yağ besleme devrelerine özel bir dikkat ve ihtimam gösterilmelidir. Boru devresinin izolasyonu sökülmeli ve işlem sırasında herhangi bir yanma veya yağ buharlarının tutuşmasına karşı personel korunmalıdır.


**Emin Giriş İzni:** İnsan sağlığına zarar verebilecek boğucu, zehirleyici, yanıcı ve patlayıcı maddelerin bulunduğu; oksijenin %16 nın altında olması veya yüksek ısının bulunması ihtimali olan kapalı kap, tank, dram, menfez ve diğer yerlere gerek insan sağlığı ve gerekse tesislerin emniyeti bakımından mutlaka yetkililer tarafından gerekli izinler ve koruyucu önlemler alarak girmektedir.

## 7. DOKÜMANTASYON, KONTROL KAYIT

### 7.1 Tehlikeli Yüklerle İlgili Tüm Zorunlu Doküman, Bilgi ve Belgelerin Neler Olduğu, Bunların İlgilileri Tarafından Temini ve Kontrolüne İlişkin Prosedürler

Global Terminal Petrol Ceyhan Terminaline deniz yolu ile ürün sevkiyatları PR-CEY- ISL 001 no lu Operasyonlar prosedüründe tariflenmiştir. Bu prosedüre göre, ürün sevkiyatı Merkez Operasyon Müdürlüğünün denetiminde gerçekleşir. Terminalin stok seviyeleri göz önünde tutularak onaylanan gemi, yükleme limanını terk ederken getirdiği ürünün cinsini, miktarını ve tahmini varış zamanını (ETA) acentası veya bağlı bulunduğu şirket vasıtası ile Terminale Merkez Operasyon Müdürlüğüne bildirir. Merkez Operasyon Müdürlüğü bu bilgiyi terminale

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : <b>33 / 89</b>
--	--

fax veya e-mail ile yollar. Terminal Müdürü veya Operasyon Müdürü gemiye ilişkin bilgilerin dağıtımını yapar. Geminin ETA 'sında meydana gelen değişimler yine Terminal Müdürü veya Operasyon Müdürü tarafından ilgililere bildirilir.

(PR-ORT-OPR-001- Depolama Grubu Operasyon Prosedürü) Müşteri firma tarafından yükleme veya tahliye operasyonu planına göre söz konusu Gemiye ait Q88 ve ürün adı/miktarı, suresterya bedeli ve geminin tahmini varış zamanı operasyon departmanına bildirilir. Ürün kalitesi, özellikleri, miktarı operasyon bölümü tarafından kontrol edilir.

## 7.2 Kıyı tesisi sahasındaki tüm Tehlikeli Yüklerin güncel listesinin ve ilgili diğer bilgilerinin düzenli ve eksiksiz olarak tutulması prosedürleri

Günlük stok takip raporları ile radar sisiteminden alınan anlık raporlar vasıtası ile güncel olarak terminalde depolanan Tehlikeli Yük miktar ve kalite ile ilgili detay bilgileri takip edilmektedir. (TB-MER-OPR-001 Operasyon Raporu)

## 7.3 Tesise Gelen Tehlikeli Yüklerin Uygun Şekilde Tanımlandığının, Tehlikeli Yüklerin Doğru Sevkiyat Adlarının Kullanıldığının, Seritifikalandırıldığının, Paketlendiğinin/Ambalajlandığının, Etiketlendiğinin ve Beyan Edildiğinin Onaylı ve Kurallara Uygun Ambalaj, Kap veya Yük Taşıma Birimine Emniyetli Bir Biçimde Yüklendiğinin ve Taşındığının Kontrolü ve Kontrol Sonuçlarının Raporlanma Prosedürleri


Terminalde yükleme ve tahliye operasyonu sırasında hazırlanan ve /veya kontrol edilen dokümanlar aşağıdaki şekildedir.

Bill of Lading / Konişmento  
Cargo Manifest / Yük Manifestosu  
Certificate of Quantity / Miktar Sertifikası  
Certificate of Quality / Kalite Sertifikası  
Certificate of Origin / Menşei Şehadetnamesi  
Shore Tank Measurement Report / Sahil Tankı Ölçüm Raporu  
Ship Ullage Report / Gemi Ölçü Raporu  
Time Sheet ( Statement of Fact )/ Zaman Çizelgesi  
Cleanliness Certificate / Tank Temiz Raporu  
Remain On Board - ROB / Kalan Mal Miktarı  
On Board Quantity – OBQ / Mevcut Mal Miktarı  
Sample Receipt / Numune Zaptı  
Master Receipt for Documents / Kaptan Evrak Alındısı  
Bu evrak kontrol ve takibi ile emniyetli bir şekilde yükleme ve boşaltma operasyonları gerçekleştirilir.

## 7.4 Tehlikeli Yük emniyet bilgi formunun (SDS) temini ve bulundurulmasına ilişkin prosedürler

Tehlikeli Yük Emniyet Bilgi Formunun (SDS) Temini ve Bulundurulmasına İlişkin Prosedürler Tehlikeli Yüklerin Kayıt ve İstatistiklerinin Tutulması Prosedürleri

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 34 / 89
--	---

Terminalde yüklenen veya boşaltılan Tehlikeli Yük ile ilgili olarak aşağıdaki süreçler (TL-CEY-OPR-003) Siyah Beyaz Ürün Gemi Yükleme Talimatı'nda tariflenmiştir.

- Gemiye yüklenecek kargo için, sahil tankları, inspector ve işl. Opr. tarafından ölçülür.
- Gemi yanaşması tamamlanınca gemide görevli terminal personeli Check List, protokol vs. belgeler tamamlanınca Loading Arm'ları (yükleme kolları) gemi manifolduna bağlantısını loading Arm kullanma talimatına göre gerçekleştirir.
- Yüklenecek ürüne ait MSDS gemi yüklemesi öncesi gemi kaptanına verilir.
- Gemi personeli ve Enspektör gemi tanklarının kotrolleri ve ölçülerini alarak gemi ölçü raporu(ullage report) düzenler.
- Sahil, kargo tankının vacuma karşı havalandırma kapakları açılır, daha sonra, yüklenecek tankın emiş vanası gümrük memuru nezaretinde açılır.
- Yükleme kolu ile manifold gemiye sıfırlanınca yükleme tamamlanmış olur.
- Gemi manifoldu kapatılır.
- Inspector ve işl. Opr.leri sahil tanklarını ölçer, sahilden gemiye yüklenen miktar hesaplanır.
- Aynı anda, gemide bulunan inspector, gemi tanklarını ölçer, gemi tanklarında olan miktar hesaplar.
- Karşılıklı mutabakat sağlanır.

## 7.5 Tehlikeli yüklerin kayıt ve istatistiklerinin tutulması ve prosedürleri

Operasyon bölümü tarafından hazırlanan ve takip edilen TB-MER-OPR-007 kodlu Jetty Ships Raporu terminale giren çıkan teklikeli yüklerin kayıtlarının ve istatistiklerinin tutulduğu dökümandır.

## 8. ACİL DURUMLAR, ACİL DURUMLARA HAZIRLIKLIL OLMA ve MÜDAHALE

### 8.1 Cana, mala ve/veya çevreye risk oluşturan/oluşturabilecek tehlikei maddelere ve Tehlikeli Yüklerin karıştığı tehlikeli durumlara müdahale prosedürleri


#### ACİL DURUM PROSEDÜRLERİ

**Bir İskelede Yangın veya Patlama: Gemiler Tarafından Yapılacak Hareket:** Bir iskelede bir yangın veya patlama meydana geldiğinde, iskeledeki gemi veya gemiler mümkün olan en çabuk yöntemle (VHF/UHF, telefon teması, gemi düdüğünü çalmak, vb.) terminal kontrol odasına olayı derhal bildirmelidir. Bütün kargo, akaryakıt alımı, balast tahliyesi ve temizlik operasyonları durdurulmalı ve bütün kargo kolları veyahortumlar dreyn edilmeli ve ayırmak için hazır olmalıdır. Geminin ana yangın devreleri, basınçlandırılmalı ve stratejik yerlere su sisiuygulanmalıdır. Geminin makineleri, dümen donanımı ve iskeleden ayrılmada kullanılan ekipman, derhal hazır olma durumuna getirilmelidir. Diğer İskelelerdeki Gemiler Tarafından Yapılacak Hareketler: Terminal alarmının sesi duyulduğunda veya terminalde bir yangın olduğu başka türlü haber verildiğinde, yangınla doğrudan alakası olmayan iskeledeki bir gemi bütün kargo, akaryakıt alımı ve balast alımı operasyonlarını durdurulmalıdır. Yangınla mücadelesistemleri hazır olma durumuna getirilmelidir ve makineler, dümen donanımı veiskeleden ayrılmada kullanılan ekipman, derhal hazır olma durumuna getirilmelidir.

#### Terminaldeki Bir Tankerde Yangın:

**Gemi Personeli Tarafından Yapılacak Hareket:** Bir tanker bir terminalde iken bir yangın zuhur ederse, terminal gemiye diğer bazı yerel olarak bilinen alarm sinyalinin bildirmediği,

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 <b>GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.</b>	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : <b>35 / 89</b>
KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	

tanker; her biri 10 saniyeden az olmayan herbir düdük sesi, gemi düdüğüyle bir dizi uzun ötüşlerden meydana gelen tanınan alarmışaretini çalarak alarmı harekete getirmelidir. Bütün kargo, akaryakıt alma veya balast operasyonları durdurulmalıdır ve ana makineler ve dümen donanımı hazır ol duruma getirilmelidir. Yangın Durumunda Yapılacaklar- Gemi Kendi Geminizde Yangın

- Alarm ver.
- Yayılmasını önleme amacıyla yangınla mücadele et.
- Terminale haber ver.
- Bütün kargo/balast operasyonlarını durdur ve bütün valfları kapat.
- Hortumları ve kolları ayırmak için hazır ol.
- Makineleri hazır ol durumuna getir.

#### **Diğer Gemide veya Sahilde Yangın:**

- Alarm ver.

#### **Hazır ol ve talimat verildiğinde:**

- Bütün kargo/balast operasyonlarını durdur ve bütün valfları kapat.
- Hortumları veya kolları ayır.
- Makineleri ve personeli hazır ol durumu na getir, iskeleden ayrılmaya hazır ol.


Yangın Durumunda Yapılacaklar- Sahil Yangın bir Gemide

- Alarm ver.
- Gemiyle temas kur.
- Bütün kargo/balast operasyonlarını durdur ve bütün valfları kapat.
- Hortumları veya kolları ayırmak için hazır ol.
- Yangınla mücadele etmeye yardım etmek için hazır ol.
- Bütün gemilere bildir.
- Terminal acil durum planını yerine getir

#### **Yangın Sahilde:**

- Alarm ver.
- Bütün kargo/balast operasyonlarını durdur ve bütün valfları kapat.
- Yayılmasını önleme amacıyla yangınla mücadele et.
- Gerekiyorsa, hortumları ve kolları ayırmaya hazır ol.
- Bütün gemilere bildir.
- Terminal acil durum planını yürüt.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 36 / 89
--	---

Yangın durumunda, personel araçlara ait trafiği karaya doğru yöneltecektir. Bir kere alarm verildiğinde, gemide yangınla mücadele için sorumluluk gemi personeli ile yardım edilen Kaptan veya diğer Sorumlu Zabite dayanacaktır. Gemi denizde olduğu zamandaki gibi, bir zabitin kumandası altında ilave bir grup ile hazırlıkları yapmak, imkan olduğunda metal kolları veya hortumları manifoldtan ayırmak için aynı organizasyon kullanılmalıdır. Terminalin seferberliği ve uygulanabilir olduğunda, sivil yangınla mücadele güçleri ve ekipmanı, Kaptan veya diğer Sorumlu Zabıt, profesyonel yangın söndürücüler ile aynı zamanda, yangını kontrol altına almak için birleşmiş bir gayret göstermelidir.

**Terminal personeli Tarafından Yapılacak Hareketler:** Bir tankerin yangın alarmı sesini işitince, bir iskeledeki yetkili kişi derhal kontrol odasına haber verir. Terminal kontrol odası personeli terminal yangın alarmını çalar, liman yetkilisine haber verir ve vaki olabilir herhangi bir yükleme, tahliye, akaryakıt alımı veya balast tahliyesi operasyonlarını durdurmaya başlar. Terminalin yangın acil durum planı harekete geçirilmelidir ve bu bitişik veya komşu iskelelerdeki gemilerde kargonun, akaryakıt alımının ve balast elleçleme operasyonlarının durdurulmasını icap ettirebilir. Terminaldeki diğer bütün gemiler acil durum hakkında bilgilendirilmelidir ve gerekli olduğu düşünülürse, metal kolları veya hortumları ayırmak için hazırlıklar yapılmalıdır ve makinelerini ve dümen donanımlarını hazır ol duruma getirmelidir. Yangınla mücadele römorkörleri olduğunda, terminal kontrol odası; etkilenmemiş gemilerin boşaltmasına yardım etmek için römorkörlerin kullanılıp kullanılmaması hususunda bütün kontrolün yetkisinde olan kişi ile bir karar verinceye kadar, yangınla mücadelede yardım etmek için onları çağıracaktır (Bölüm 20.5'e bakınız). Terminal kontrol odası; sivil yangın ekibi, kurtarma araçları, tıbbi yardım ve ambulans, polis, liman yetkilisi ve kılavuz kaptanlar gibi dışarıdan herhangi bir yardım çağırma için sorumludur.


**Uluslararası Sahil Yangın Bağlantısı:** Uluslararası Sahil Yangın Bağlantısı, her biri başka çeşit birbirine uymayan kavramalara ve kaplinlere sahip olduğunda iki sistem arasında standartlaştırılmış vasıtaları sağlar. Sahil bağlantısı, bir gemi her ne zaman limanda olduğunda kullanmak için hazırlanmalıdır.

**Acil Serbest Bırakma Prosedürleri:** Acil bir durumda geminin çabuk ve güvenle serbest kalmasına izin veren vasıtalar sağlanmalıdır. Acil serbest bırakma operasyonu için kullanılan metot, bağlantılı muhtemel riskler hesaba katılarak, istişare edilmeli ve mutabık kalınmalıdır.

#### Acil Çekme Halatları:

**Donatımı:** Hiç römorkör imkanı olmayan terminaller hariç, yangın halatlarına sahip standart uygulamanın olmasını veya daha doğrusu acil çekme halatlarının bir tanker tarafından sağlanmış olmalıdır, böylece acil bir durumda römorkörler, herhangi bir personelin müdahalesi olmaksızın gemiyi iskeleden uzağa çekebilir. Acil çekme halatlarını donatmak için değişik metotlar vardır ve düzenleme limandan limana değişebilir. Tercih edilen metot; geminin içinde kalan ucu babalara en az beş volta ile bağlanması ve diğer ucu geminin bir borda locasının içinden alınıp küpeştenin üzerinde bir ince ile asılması ve güvertede hiç boş olmamasıdır. Halatın dış ucunda, bir ince halat ile bağlı ve güverteye geri alınmış bir kasası olmalıdır. Yükleme ve tahliye esnasında, acil çekme halatının kasası su hattının bir veya iki metre üstünde kalması için, ince halat düzenli olarak ayarlanır. Acil çekme halatları, halatın Minimum Kesilme Yükünden (MBL) daha az olan bir Güvenli Çalışma Yüğü (SWL) ile bir baba takımına takılmamalıdır. (Not: ikili babalar için, babada markalanmış SWL, babanın alt kısmına yakın bir sekiz şeklinde volta edilmiş bir halat veya tel halat kullanıldığında müsaade edilebilir maksimum değer olmalıdır. Bu, babaya tek bir kasa yerleştirildiğinde maksimum müsaade edilebilir SVVL'nin yarısı olacaktır.) Geminin küpeştesi üzerinde asılı duran ağır çelik halatların

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 37 / 89

gemi personelinin elleçlemesiyle ilgili tehlikelere, özellikle yaralanma tarzında riske dikkat çekilir. Çekme halatlarını elleçleme, bir kişisel yaralanma sebebi olarak artarak, özellikle bel kemiği ve sırt kası şikayetleri için bahsedilmektedir. Aşağıdaki düşünce ile acil çekme halatları için gereksinimleri terminalerin yenedengözden geçirmesi tavsiye edilir:

- Bunlar gerçekten gerekli mi? Onların kullanılmasındaki gerçek tehlike nedir?
- Yangın ile yerinde tespit edilirse, iskeleden geminin ayrılması için acil prosedürler gerekli mi?
- İskeleden ayrılmasına izin vermesi için geminin halatlarını salıverme ihtimali var mı?
- Römorkörlerin harekete geçmesi için ne kadar zaman gerekli?
- Acil çekme halatlarının açılması terminalde güvenlik gereksinimlerini tehlikeye atabilir mi?

Gemilerde kalın çelik halatların gereksiz olarak elleçlenmesini önlemek için, gemilerin acil çekme halatlarını donatmak için alışılmış bir gereksinim olup olmadığını belirlemek için terminalde bir risk değerlendirmesi yapılması hatıra getirilmelidir.

## 8.2 Kıyı tesisinin acil durumlara müdahale etme imkân, kabiliyet ve kapasitesine ilişkin bilgiler

**PL-CEY-SEÇ-001 Tehlikeli Yük Acil Durum Planında imkân, kabiliyet ve kapasitesine ilişkin bilgiler verilmiştir.**

**Terminal Acil durum Planı:** Bu acil durum planı Terminal içinde veya dışında olabilecek tehlikeli durumları ve her tehlikeli durumda yapılacak işlemlerin sırasını gösterir.

Plan şu bölümleri içerir:


- Olay araştırmaları
- Döküntü
- Yangın
- Yangın Mücadele Ekipmanları
- Yangından Korunma
- Bomba Tehdidi
- Deprem
- Sabotaj
- Sel ve Su Baskını
- Acil Durumda Basın Yayın Kurumları ile İlişkiler

Her bölüm acil durum oluşmasında alınacak önlemleri ayrıntılarıyla açıklar. Planın güncelleştirilmesi ve kayıtlarının tutulması Terminal İSG ve Çevre Sorumlusu takibindedir. (örneğin, telefon iribatları, acil durum müteahhitleri, kişisel telefon numaraları).

## 8.3 Tehlikeli Yüklerin karıştığı kazalara yönelik yapılacak ilk müdahaleye ilişkin düzenlemeler

Olay araştırma ve Soruşturma: Gerek çevreye yakıt dökülmesi gerek kaza olması gibi acil bir olayın ortaya çıkması durumunda zamanın ve olayların sırasının kesin olarak

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 38 / 89
--	---

kaydedilmesi zorunludur. Bu nedenle gerçek zamanın belirlenmesi için olay yerinde ve Terminalde olay araştırma formu tutulması gerekir. Mümkün olduğu durumlarda belli bir olayın çevresindeki bilgilerin derhal kayda geçirilmesi faydalıdır. Bu şekilde olayı izlemiş şahitler hayati bilgileri unutmamış veya olayla ilgisiz kişilerle konuşarak ilk intibalarının çarpıtılmasına meydan verilmemiş olur. Mümkün ise olayı izlemiş itfaiye üyelerinin ve polislin ifadelerinin alınmasında büyük fayda vardır. Bu iş için RP-CEY-SEÇ-001 numaralı Olay Araştırma formu kullanılır.

**Döküntü:** Acil durum planında aşağıdaki bölgelere yakıt dökülmesi durumunda yapılacak işler sıralanmıştır.

- Tankların bulunduğu yer
- Dolum adaları
- Deniz

Dökülen miktar, uzman bir mütahhitin müdahalesini gerektirecek kadar büyükse, Terminal yönetimi bu işi koordine etmekten sorumludur.

### **Karada Döküntü ve Sızıntılar (Tesiste Akaryakıt Ürün Taşması, Sızıntısı veya Döküntüsü)**

Dolum veya boşaltım adalarında ürün taşması veya döküntüsü tespit edildiğinde ürün transferi durdurulacaktır. Akıntı kaynağı ve ürünün cinsi tespit edilmelidir. Dolum yerinde motorlu hiçbir aracın geçmesine, çalışmasına müsaade edilmez ve o alanın yakınındaki tüm sıcak işler durdurulur.

Yangın çıkma riskine karşı kapı güvenliğe telsiz ve/veya telefonla haber edilerek, gerekli önlemlerin alınması temin edilir. Kapı güvenlik personeli doluma araç girmesini engeller.

Dolum personeli, vakit kaybetmeden durumu bir üst amirine ileterek gerekli bilgileri (Dökülen ürünün cinsi, miktarı, dökülen yer) bildirir.


Maksimum emniyet için, bölgedeki diğer konuyla ilgisi olmayan kişiler alandan uzaklaştırılacak, döküntü buharının etki etmeyeceği bir mesafeye ve rüzgâr etkisiyle ürün buharının etki alanında kalmayacak derecede güvenli bir bölgeye alınır.

Eğer döküntü küçük çaplı ise döküntü kanallara yönlendirilerek uygun şekilde müdahale edilir, eğer döküntü büyük çaplı ise ve döküntüye müdahale yöntemleri bilinmiyorsa, müdahale etmek için bu konuda eğitim almış, terminal döküntüye müdahale ekibinin gelmesi beklenilir. Tek başına büyük bir sızıntı, taşma veya döküntüye müdahale edilmeyecektir.

Mümkün olduğunca rüzgarı arkadan alacak şekilde döküntüye müdahale çalışmaları yapılır. Çalışmalarda ürünün göz ve deri ile temasından ve buharının solunmasından kaçınılır.

Döküntü, sızıntı veya taşmaya müdahale ederken, koruyucu ekipman ve materyaller (akaryakıtta veya kimyasallara dayanıklı iş eldiveni ve iş elbisesi (gerekirse tulum kullanılmalıdır), baret, iş gözlüğü ve iş botu giyilir. Döküntüyü toplarken ürün buharına maruz kalma ihtimali varsa, yarım yüz maskesi (kombine filtreli) takılır. Kapalı ve oksijeni az alanlarda oksijen tüpü de maskesi ile birlikte takılır. PR-CEY-IŞL-003 nolu H2S prosedürü gerekleride bu prosedürle birlikte uygulanır.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 39 / 89

Döküntü kaynağından sızıntıyı durdurmak için vanalar, pompalar, kapatılır veya akıntı, sızma kaynağı tapa, tahta kama vb. malzemelerle kapatılarak kesilir. Daha sonra döküntüye sebep olan tank, kara tankeri gibi hareket ettirilebilir bir ekipmansa motoru çalıştırılmadan seperatör yanına çekilir.

Döküntüyü kanala yönlendirmek mümkünse, döküntünün su ile yağlı su drenaj kanallarına yönlendirilip seperatörlere ulaşması temin edilir. Seperatörlerde birikmiş olan yakıt, mevcut olan pompalar vasıtası ile slop tankına (beyaz ürün için 30 m<sup>3</sup>, siyah ürün için 1000 m<sup>3</sup>) basılır.

Döküntüyü kanala yönlendirmek mümkün değil ve döküntü eğimli bir alanda akarak yayılıyorsa, önüne kum, bentonit, kireç, emici sosis, emici ped vb. malzeme ile bariyer yapılır. Bu bariyerleme akıntının çevrelenmesine yetecek yükseklikte ve genişlikte olmalıdır. Bariyer içinde çekilmesi mümkün olan yakıt bir önceki maddedeki işlemler tekrarlanarak, slop tankına alınır. Çekilmesi mümkün değil ise, biriken ürün emici ped vb. malzeme ile toplanıp, emici malzeme sıkılarak varillere aktarılır. Döküntünün siyah ürün olması halinde döküntü talaş ve emici pedler ile emdirilerek etrafa yayılması önlenir. Daha sonra kontamine talaş kelepçeli varillere alınarak geçici atık sahasına alınır ve oradan da lisanslı araçlar ile nihai bertaraf tesisine gönderilir.

Tekrar kullanılmayacak hale gelen kum, ped vb. emici malzemeler kelepçeli varillere alınarak, nihai bertarafı için lisanslı araçlarla, lisanslı bertaraf tesisine gönderilir.

Döküntüye müdahale eden personelin elbiseleri, eldivenleri ve botları çalışma sonrası, gideri seperatöre bağlanan ve havalandırması olan (tercihen açık havada) bir ortamda yıkanır.

Olay tarihinden itibaren en geç 24 saat içerisinde olay hakkında edinilen bilgiler "Olay Araştırma Formu" doldurularak Kriz Yönetimi Prosedürü'ne göre hareket edilir.

### **Depo Tank Sahalarından Kaynaklanan Ürün Sızıntısı ve Döküntüsü:**

Akıntı kaynağı ve ürünün cinsi tespit edilir. Tank sahası ve etrafındaki alanda motorlu hiçbir aracın geçmesine, çalışmasına müsaade edilmez ve o alanın yakınındaki tüm sıcak işler durdurulur.


Yangın çıkma riskine karşı itfaiyeye ve kapı güvenliğe telsiz ve/veya telefonla haber verilerek, gerekli önlemlerin alınması temin edilir.

Olayı gören personel, durumu vakit kaybetmeden bir üst amirine haber vererek (Dökülen ürünün cinsi, miktarı, dökülen yer) bildirir.

Tank sahasında çalışan müteahhit firma çalışanlarına haber verilerek, çalışmalarını, ikinci bir talimata kadar durdurulur. Maksimum emniyet için, bölgedeki diğer konuyla ilgisi olmayan kişiler alandan uzaklaştırılacak, döküntü buharının etki etmeyeceği bir mesafeye ve rüzgar etkisiyle ürün buharının etki alanında kalmayacak derecede güvenli bir bölgeye alınır.

Döküntü tank sahası dike duvarları içinde ve büyük miktarda ise, örneğin tankın yarılması vb., tank sahası drenaj kanalları vanalar vasıtasıyla kapatılıp, ürün dike içerisinde tutulur. Muhtemel bir yangın için emniyet tedbirleri alınır. Dike içindeki mal emniyetli yöntemler ile çekilir. PR-CEY-IŞL-003 nolu H2S prosedürü gerekleride bu prosedürle birlikte uygulanır.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 40 / 89

Döküntü tank sahası dike duvarları içinde ve küçük miktarda ise, tank sahası zemini eğimi seperatöre yönlendirilmiş olan boru hattı ile ürün seperatöre alınır ve oradan da slop tankında toplanılması sağlanır.

Sızıntı veya kaçak eğer boru devrelerinde ise sızdırdığı tespit edilen yerin altına kesik varil veya tava koyarak sızıntının yayılması kontrol altına alınmaya çalışılır. Ayrıca devrenin sızdıran bölümüne geçici olarak kelepçe takılarak veya daha farklı bir sızmayı önleyici malzeme konularak sızma önlenmeye çalışılır. Devreden ürün geçiyorsa, ürünün geçişi, şef veya ilgili personel tarafından durdurulur. Devreye irtibatlı tüm vanalar hemen kapatılır. Devre tümüyle kesik varil veya tavalara süzdürülür. Gerekirse emici malzeme de kullanılabilir.

Sızıntı, damlama veya kaçak eğer flanşlarda ise önce flanş altına kesik varil veya tava konularak akıntı bir kaptan toplanılır. Operasyon durdurulur, hatta iştirakli tüm vanalar kapatılır. Bu esnada flanşın saplama somunları sıkılarak sızıntı giderilmeye çalışılır. Giderilemezse, muhtemelen conta malzemesi işlev görmediği için flanşın açılması gerekir. Bu nedenle devrenin boşaltılması yönünde ilgili amir denetiminde işlemlere başlanılır. Bu esnada önceki maddede anlatılan sızmayı önleyici yöntemler uygulanmalı ve ürün sızıntısı mümkün olduğunca önlenmelidir. Flanşın açılması sonrası, devre süzdürülerek sorun araştırılır ve giderilir. Döküntü yağlı su kanallarıyla separatöre ulaştırılır ve oradan da slop tanklarına çekilir.

Sızıntı veya kaçak eğer pompada ise sızıntının kesik varilde toplanması ve devrenin boşaltılıp, süzdürülerek pompanın bakım-onarım bölümünce incelenerek, sorunun tespiti ve giderilmesi sağlanır.

Döküntüye müdahale eden personelin elbiseleri, eldivenleri ve botları çalışma sonrası, gideri seperatöre bağlanan ve havalandırması olan (tercihen açık havada) bir ortamda yıkanır.

Olay tarihinden itibaren en geç 24 saat içerisinde olay hakkında edinilen bilgiler "Olay Araştırma Formu" doldurularak Kriz Yönetimi Prosedürü'ne göre hareket edilir.

### **Gemi Tahliye ve Yükleme Esnasında Meydana Gelebilecek Olumsuzluklarda Acil Plan**

Gemi tahliye ve yükleme esnasında hem gemi hem de kıyı tarafındaki yangın ve yakıt saçıntısı toplama teçhizatı her an kullanıma hazır bulundurulur.

Acil durumlarda alarm verme ve olaya ilk müdahale olaya en yakın kişi tarafından başlatılır ve derhal bir üst amirine haber verir.

Tahliye, yükleme, gemi tespit vs işlemler derhal durdurulur, hortumlar atılır, gemi ve kara tarafındaki bütün vanalar kapatılır.


Döküntü küçük çaplı ise terminal ve-veya gemi kendi imkanları ile müdahale eder. Eğer büyük çaplı bir döküntü ise "Yakıt Dökülmesine Karşı Müşterek Plan" uygulanır.

Bağlı bulunan gemiler kendi tedbirlerini almalı ve gerekirse palamar çözerek açılmalıdır.

Gemide bir yangın söz konusu ise personel emniyete alındıktan sonra bütün kapılar ve tank kapakları kapatılır, havalandırma sistemi stop edilir, yangın ile mücadele ve tank soğutma işlemleri başlatılır.

Eğer gerekiyor ise tesisin enerjisi kesilir.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 41 / 89
--	---

Kıyı tarafında yangınla ve yakıt döküntüsü ile mücadele için gerekli tedbirler alınır, ilgili şahısların dışında hiç kimse olay mahalline yaklaştırılmaz.

Gerekli durumlarda deniz ve kara itfaiyeleri, polis, jandarma, Bölge Liman Başkanlığı ve tıbbi müdahale kurumlarına haber verilir. Ayrıca Merkez Ofisteki ilgili kişiler de olaydan haberdar edilir.

Eğer mümkünse hatlarda kalan mal Terminal Müdürünün direktifleri doğrultusunda uygun tanklara alınır.

Durum normale döndükten sonra Terminal Müdürü Merkez Ofisteki ilgili birimlere verilmek üzere olayı bütün detayları ile özetleyen bir rapor hazırlar.

### **Yakıt Dökülmesi İhtimaline Karşı Müşterek Plan:**

Yakıt dökülmesi durumunda yapılacak işlerin komşu terminaler ile (Petgaz, Milangaz, Aygaz, Bizim gaz, Akpet) ile uygulanacak planı mevcuttur. Bu planın güncelleştirilmesinden Terminal Müdürü sorumludur. Eğer döküntü 5312 numaralı kanun çerçevesinde büyük çaplı bir döküntüyse kanun emriyle bölge liman başkanlığına bağlı terminal personelleri tarafından oluşturulan ekip, yerel acil durum ekipleri, ülke çapında acil durum ekipleri gibi OPRC eğitimlerini almış özel donanım ve ekipmanlara sahip koordine olmuş ve bu işin tatbikatlarını yapmış ekiplerle müdahale edilir.

Kanun çerçevesinde Botaş Liman Başkanlığına bağlı tesisler içinde de acil müdahale ekipleri oluşturulmuş, bu ekipler kademeli olarak OPRC1 ve 2 eğitimlerini almış, kanunla emredilen tatbikatlara katılım göstermiş kişilerden oluşur. Tüm büyük çaplı döküntüler için liman başkanlığı çerçevesinde bir ACİL EYLEM PLANI ve ekipmanları mevcuttur.

### **YANGIN:**

**Genel:** Bu bölüm yangının önlenmesi, kontrol altına alınması ve söndürülmesi için kullanılacak ekipman ve yöntemleri açıklamaktadır. Aşağıda açıklanan "Yangın Planı'nın" uygulanması periyodik tatbikatlar ve eğitimlerle pekiştirilmelidir.

### **Tanımlar**

**Ateş Alma Sıcaklığı:** Yanma olayının başlaması için gerekli sıcaklık üç kategoride incelenir:

Parlama Noktası küçük bir alevden sıvının havayla karışarak bir an için parlamaya hazır buhar çıkarması için yeterli en düşük sıcaklıktır.


Yangın noktası yanan buharın çıkardığı ısının yeterli buhar meydana getirerek yanmanın devamını sağladığı en düşük sıcaklıktır.

Kendiliğinden Ateşlenme Sıcaklığı bir maddenin kendiliğinden ateş alması için yeterli en düşük sıcaklıktır.

**Yangın Söndürme İlkeleri:** Yangın çıkması için üç esas unsurun bir araya gelmesi gerekir. Bunlar yakıt, oksijen ve ilk ateşlemeyi yapacak ısı olarak sıralanır.

Bu üç esas unsura Yangın üçgeni adı verilir.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 42 / 89

Yangın bir kez başladıktan sonra yakıt veya oksijen bitinceye veya yangın söndürülünceye kadar devam eder. Yangın söndürme önlemlerinin esası unsurlardan birini veya daha çoğunu devre dışı bırakmaktır ve bunlar aşağıdaki şekilde sınıflandırılabilir.

**Açığa çıkarma veya yakıtı kısıtlama.** Bu işlemler yanıcı maddeyi yangının çevresinden uzaklaştırma, vanaları kapama veya yakıtın yangını beslemesini önleme vb. gibi önlemlerdir.

**Boğma veya oksijensiz bırakma.** Yanan maddenin çevresindeki oksijen miktarı yeterince azaltılırsa yanma durdurulur. Bu, köpük, kuru toz, CO<sub>2</sub>, gibi çeşitli halojenler veya küçük yangınlarda yangın battaniyesi kullanılarak yapılabilir.

**Soğutma veya sıcaklığın sınırlanması.** Bu işlem yanar maddenin sıcaklığını yeniden ateşleme sıcaklığının altına düşürmekle yapılır; genellikle sabit veya taşınabilir su jeti ekipmanıyla gerçekleştirilir.

**Tank Yangınları:** Bu tip yangınlarla sık karşılaşılmaz. Özellikle siyah yakıt veya parlama noktası 22.8 °C'nin üzerinde olan diğer yakıtlar taşıyan tanklarda bu olay pek görülmez. Görüldüğü takdirde yanmakta olan sıvının tercihen çevresine çok miktarda köpük sıkmak gereklidir. Gereken su basıncı ve miktarı Terminal personelinin sağlayacağından çok fazla olduğundan yerel itfaiyenin olanaklarından ve özel malzemelerinden faydalanmak gerekecektir.

**Toprak Seviyesi Yangınları:** Toprak seviyesindeki yangınlar, özellikle başlangıçta, Terminal personelinin müdahalesiyle mevcut yangın söndürme ekipmanıyla söndürülebilir. Bu konuda şunları hatırlamakta fayda vardır.

Yangını önleyici önlemler almak onu söndürmekten daha kolaydır.

Yangın çıktığında söndürmek için derhal ve etkili şekilde harekete geçin.

Yangın ilk yardım ekipmanıyla söndürülemezse kadar büyükse, yardım gelinceye kadar onu izole etmeye yani "hapsetmeye" çalışın.

Toprak seviyesindeki yangını "hapsetmenin" en iyi yöntemi akış yönünü kum, toprak veya benzer maddelerle kesmektir.

**Yangınların Sınıflandırılması:** Yangınlar 4 sınıftır.

**Sınıf A-** Genellikle organik cinsten kereste, kâğıt, saman v.b.g. malzemeler. Bunları söndürmenin en iyi yolu su püskürtmektir.

**Sınıf B-** Sıvılar veya sıvıya dönüşen katı maddeler. Bunlar iki gruptan oluşur:

i) Suyla karışanlar.


ii) Suyla karışmayan bizim işlediğimiz düz hidrokarbonlar.

ii) ve (ii) grubuna göre söndürme ajanları su püskürtme, köpük, hafif su köpüğü, buharlaşan sıvılar (halojenleştirilmiş sıvılar veya ortam) CO<sub>2</sub> ve kuru tozdur.

**Sınıf C-** Gazlar veya LPG gibi sıvılaştırılmış gazlar. Bu ürünlerin doğası değişken olduğundan söndürme işlemleri de değişiklik gösterir. Uygulanacak bazı uygun ortam ve teknikler ayrıca incelenmelidir.

**Sınıf D-** Metallerle ilgili yangınlar, CO<sub>2</sub> tozu veya kum kullanılır, fakat normal olarak kullanılacak özel ortamlar mevcuttur.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 43 / 89
--	---

## Elektrik Yangınları:

Elektrik ekipmanı tarafından çıkan veya onların neden olduğu bu tip yangınlar herhangi bir sınıfa ait olabileğinden ayrı bir sınıfa dâhil edilmezler. Burada yapılacak işler normal olarak akımı kesmek ve yanan maddeyi uygun yöntemle söndürmektir. Bu işlemler kesinlikle yapılamadığı takdirde iletken olmayan ve ekipmana zarar vermeyecek özel söndürme ajanları kullanılır. Bunlar arasında buharlaşan sıvılar ve CO2 vardır. Kuru toz da kullanılabilirse de bazı hassas ekipmana zarar vermesi söz konusudur. Çünkü yangın söndürüldükten sonra püskürtülen tozu ekipmanın içinden çıkarmak zor bir işlemdir.

**Yangın Planı:** Terminalde yangın söndürme işlemleri Terminal Yöneticisinin sorumluluğundadır. Yangın söndürme planı hazırlanmış, bu plan içinde aşağıdaki konular ele alınmış, talimatlar kısa ve açık olarak ifade edilmiş ve bütün bülten tahtalarına asılmıştır. Yangın röle kartları tüm personele dağıtılmış, Yangınla mücadele ekip şeması her birime ait görev yerlerine asılmıştır.

Yangınla mücadelede genel işlem sırası;

- (1) Telsizle ilgili birimleri haberdar edin.
- (2) En yakın yangın alarm butonuna basarak, yangın ihbarında bulun.
- (3) Telefonla 150'yi ara ve yangın ihbarını bildir.
- (4) İhbarı alan kişi Terminal Müdürüne haber verir.
- (5) Terminal müdürü gerekli gördüğü yerleri (ambulans, itfaiye, liman başkanlığı, kaymakamlık) Haberleşme sorumlusuna bildirir.
- (6) Haberleşme sorumlusu gerekli yerlere haber verir.
- (7) Büyük yangınlarda Kriz Yönetim Grubu(KYG) haberdar edilir.
- (8) Güvenlik personeli yetkililere mevcut personel ve ziyaretçi sayısını bildirir.
- (9) Yangınla mücadele ekip şemasında gösterilen görevlere göre hareket edilmesi sağlanır.
- (10) Şemada görevli olmayan kişiler toplanma noktalarında bekletilir.

Bir yangın olasılığında Terminal personelinin Yangın planı dahilinde yapacakları işlerin pratiğini kazanmaları için yılda en az bir kez, Terminal Yöneticisi gerek görürse daha sık, tatbikat yapılacaktır. Tatbikatlar yakıt dökülmesi dahil, bütün olayları ve yangın sınıflarını kapsayacak şekilde yapılmalıdır. Bütün personelin deneyim kazanması için yeniden dolum sırası yaklaşmış yangın söndürücüler tatbikat sırasında kullanılmalıdır. Mümkün olursa, yerel itfaiye ekibinin tatbikata iştirak etmesi teşvik edilmelidir.


Terminaldeki hidrantların hizmete hazır tutulması hayati önem taşır. Rutin deney sırasında köpük fişkirticiler kullanılırsa, Jetmaster için gerekli basıncın, su borularında değil, fişkirticide 10,3 bar olması gerektiği unutulmamalıdır.

Bu egzersizlerin hepsinin kayıtları tutulmalıdır. Bu kayıtların Tutulması sorumluluğu Terminal SEÇ ve Çevre sorumlusundadır. Eğer tatbikat, talim ve eğitimler ISPS kod kapsamında yapılıyorsa bunların kayıtlarını tutma ve muhafaza etme sorumluluğu Terminal Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusundadır.

**Yangın Eğitimi:** Bütün personelin çalışma çevresine uygun muntazam eğitim görmesi ve yangın ekipmanlarını tanıması amacıyla Terminal Yöneticisi tarafından etkin bir yerel yangın eğitimi düzenlenmelidir. Bir deney alanında küçük yangınların yangın söndürücüsüyle söndürülmesi egzersizi hususunda bütün personele pratik eğitici talimatlar verilmelidir.

Bu eğitici talimatlar şunları içermelidir:

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 44 / 89
--	---

- Her çeşit yangın söndürücüsünün çalıştırılması.
- Yangın söndüren maddenin tanımı.
- En iyi sonucu elde etmek için özel teknikler.
- Aletin hangi tip yangın(lar)da kullanılacağı.
- Yangın söndüren maddenin kodu.
- Yangına sebep olan maddenin MSDS bilgileri.

Teknik ve teorik eğitimleri pratik denemeler takip etmelidir.

**Söndürücü Maddeler:** Suyun yangın söndürücü özelliği yangından ısı emerek yanan maddenin sıcaklığını düşürmesinden kaynaklanır. Bu ısı emme kapasitesinin tam anlamıyla gerçekleşmesi için suyun buharlaşarak alev çevresindeki havada oksijeni izole etmek suretiyle yangını boğması gerekir. Bu nedenle, su serpilerek (pulvarize) kullanıldığında su jetiyle uygulandığından daha iyi sonuç verir.

#### **Su aşağıdaki tip yangınlarda kullanılmaya uygundur:**

- a) Katı maddeler (kereste, kâğıt vb).
- b) Sis halinde püskürtüldüğünde yangına müdahale eden personel ve yangın arasında koruyucu bir perde oluşturması. Bu durumda yangına müdahale eden personel vanaları kapamak ve can kurtarmak gibi işlemler için yangına daha fazla yaklaşabilir.
- c) Yangına yakın tesisleri ve ekipmanları soğutmak (örneğin tanklar).

#### **Su aşağıdaki durumlarda kullanılmamalıdır:**


- a) Elektrik çarpması tehlikesi olduğundan elektrikli aletlerde.
- b) Etkisiz ve yangını yayma tehlikesi bulunduğundan benzin gibi uçucu maddelerde. Kaynarak taşması olasılığından su, tank yangınlarında söndürme amaçlı kullanılmamalıdır. Uygun donanımlarla soğutma amaçlı kullanılmalıdır.

**Köpük:** Köpük yağ veya sudan daha düşük özgül ağırlıklı küçük kabarcıkların birleşmesinden oluşan ve yanan sıvının üzerine yayılarak yangını oksijensiz bırakan bir aralıksız yüzey oluşturur. Ayrıca, bir miktar ısıyı da emerek yüzey sıcaklığını düşürür.

Yangın merkezine köpük aletiyle yaklaşmak için su püskürtmesi yapılabilir. Köpüğün üzerine su serpilirse etkinliği azalır ve bu durumda kolay parlayan petrol ürünlerini söndürmekte etkisiz olur. Düşük çevre sıcaklıklarında da köpüğün etkisi azalır.

Petrol yangınlarını söndürmek için kullanılan köpük suyla karışabilen alkol ve bazı petrokimyasallara karşı normal uygulama miktarlarında etkisiz kalır. Bu amaç için kullanılan stabilize köpükler olmakla birlikte, bunlar korozyona neden olduklarından muhafazası zordur. Standart protein esaslı köpükler yakıtın söndürülmesinde kullanılabilir, fakat normal uygulamada kullanılan miktarın üç katı köpük harcamak gerekir. Köpük elektrikli aletlerle temas etmemelidir.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 45 / 89
--	---

### Mekanik Köpük Çeşitleri:

**Standart Proteinli esaslı köpükler:** Bu çeşit köpük, köpük üreten ekipmanlarda yıllardır kullanılan tek maddeydi. Bazı terminalerde bunlar halen bulundurulmaktaysa da son zamanlarda yerini fluorine proteinli köpüklere bırakmaktadır.

Fluorine Protein Esaslı Köpükler: Bunlar daha pahalı olmakla birlikte, hidrokarbon yangınlarında hacim olarak standart protein esaslı köpüklerden çok daha etkilidir.

**Fluor Kimyasal Köpük veya A.F.F.F.:** (sulu film oluşturan köpük) çabuk söndürme özelliği taşıyan ve fluoro yüzey maddesi salgılayan bir sentetik köpüktür; "spill kill" biriminde kullanılır. Üreticileri tarafından "Light Water" ve Fluorofilm" ticari isimleri altında satılır.

Yüksek Genleşmeli Köpük: Normal olarak kullanılmaz. Köpük ve köpük üreten aletler kıdemli bir itfaiye görevlisinin kontrolünde vereceği talimata göre kullanılır.

**Karbon Dioksit:** Karbon dioksit havadaki oksijeni yangından ayırmak suretiyle "boğan" kolay dağılmayacağı yerlerde kullanıldığında çok etkili bir yangın söndürücüdür. Açık havada etkisi sınırlıdır. CO2 kapalı alanlarda başka söndürücülerin giremeyeceği yerlerde kullanılır.CO2 hassas makinelere ve aletlere hasarlamaz ve iletken olmadığı için elektrikli gereçlerde ve çevrelerinde güvenli biçimde kullanılabilir.

### Dikkat Edilecek Konular:

a) CO2 oksijenin yerini aldığından havasızlıktan boğulmaya neden olabilir. CO2 yangın söndürücülerin kullanıldığı bir yerde yeterli oksijen bulunduğu doğrulanıncaya kadar oraya kimse girmemelidir.

b) Statik elektrik yaratması olasılığından, yanıcı bir atmosferi "Bağıl" (inert) duruma getirmek için sıvı CO2 kullanılmamalıdır. Ambarda muhafaza edilen veya söndürücü aletlere doldurulan kuru kimyasallar ıslak olduğunda söndürücüyü tıkayacağından bunların kuru tutulması gerekir.

**Buharlaştan Sıvılar:** Karşılaşabileceğimiz bütün yangın sınıflarında buharlaştan sıvılar etkinlikle kullanılabilir. Karbon tetraklorür ve metil bromür gibi buharlaştan sıvıların bazıları zehirli olduğundan kullanılmamalıdır. Genellikle işlemlerde kullanılan Bromokloridfluormetan (BCF) az zehirlidir ve keskin, sert bir koku çıkarır. Bunların da, kuru kimyasallar gibi soğutma etkisi yoktur. Yangın bunlarla çabuk ve tam anlamıyla söndürüldüğünde hassas cihazlarda aşındırıcı ve korozyon yapıcı birikmeler bırakmaz. Araştırmalar CFC (kloroflorokarbon) ve bromo kloroflorokarbon halonların ozon deliğinin büyümesine büyük katkıda bulunduğunu gösterdiğinden bu maddelerin kullanılmasına karşı toptan yasaklama getirilmesi için hareket başlatılmıştır. Bu kimyasalların yerini alacak alternatif maddeler üzerinde araştırma yapılması söndürücü üreten şirketlerin bazıları tarafından ele alınmıştır.


Bu arada, bu maddelerin Dağıtım Politikası aşağıdaki gibidir:

1. B.C.F. veya Halon sistemlerinden gaz yayılmasına karşı bütün deneyler durdurulmuştur.
2. Taşıma araç içlerinin dışında hiçbir yere B.C.F. söndürücüler yerleştirilmemektedir.

**Kum:** "Yangın boğucu" ajan olarak kum sadece katı maddelerin yüzeyindeki küçük yangınlarda kullanılmaktadır. Bununla birlikte, sıvının dağılmasını önlemek için engel yapılmasında kum faydalı bir işlev görür.

**Yangın Mücadele Ekipmanları:** Yangın yönetmeliğinin Terminalde çalışan her kişi tarafından anlaşılması ve uyulmasını sağlamak Terminal Yöneticisinin görevidir.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 46 / 89
--	---

**Ateşleme Nedenleri:** Şirket tarafından yetki verilmediği sürece ateş, çıplak ışık kaynağı, soba, radyatör, elektrik feneri veya ateşlemeye neden olabilecek herhangi bir alet petrol ürünleri depolama ruhsatı bulunan bir alana sokulamaz.

**İş İzinleri:** Terminal içinde çalışan veya onunla ilgili işler yapan her müteahhit geçerli bir İş İzin belgesi sahibi olmalıdır. (Global Terminal Petrol Dörtüol Terminali SEÇ şartnamesi)

**Sigara İçmek:** Sigara pipo vb. yakmak için gereçlerin bulunduğu özel yetki verilmiş yerin dışında sigara içmek yasaktır.

**Kibrit ve Çakmak:** Terminal yönetiminin izni olmadan kibrit ve çakmak taşımak yasaktır. Bütün personel ve ziyaretçiler bu gereçleri ya kapıda bırakmalı veya belirlenen dolaplarda saklamalıdır.

**Otomobiller, Motorsikletler vb.:** Her çeşit Otomobiller, motosikletler ve diğer araçlar bu iş için özel ayrılmış alanlarda sadece Terminal yöneticisinin izniyle park edilir. Çalışanların özel araçlarının dolun adaları yakınlarına veya petrol buharının bulunabileceği alanlara yaklaşmalarına hiçbir şekilde izin verilmez.

**İlk Yardım Yangın Mücadelesi:** Bütün yangın söndürücüler ve diğer gereçler birinci sınıf çalışma düzeninde tutulacaktır ve kullanıldıktan hemen sonra yeniden doldurulacaktır. Rutin deneyler dışında, gereçlerin hiçbiri kendine tahsis edilen noktanın dışına çıkarılamaz. Araçlardakiler dahil, bütün yangın söndürücüler seri halinde numaralandırılmalı ve bütün denetleme, deney ve yeniden doldurma işlemlerinin kaydı tutulmalıdır. Normal olarak, yangın söndürücüler üstleri zeminden bir metreyi aşmayacak yükseklikte asılır.


Söndürücülerin bulunduğu yerlerin arkaları göze batacak şekilde tercihen sarıya boyanacak veya bir uyarı işareti konulacaktır.

**Çalışanların Sorumlulukları:** Yangın çıkması durumunda çalışanların görevi sağlanan ekipmanı kullanmak veya Terminal Yangın Planında kendisine ayrıntılı olarak verilen işlevi yerine getirmektir. Bütün çalışanların ilk yardım yangın mücadele ekipmanlarının yerlerini bilmeli ve bunları en etkili biçimde kullanma yollarının bilincinde olmalıdır. Tüm Personel kendilerine verilen yangın röle kartlarında belirtilen görevleri yapmakla sorumludur. Görev verilmemiş personel alarmı duyar duymaz toplanma noktasına gelecek ve yangın 1. kademli amirinin talimatları doğrultusunda hareket edecektir.

**Yangın Alarmları:** Bütün Terminallerde sesli yangın alarmları mevcuttur. Alarm elektrikle çalışıyorsa, haftada en az bir kez denenmelidir. Diğer alarmlar terminal yönetiminin belirlediği bir sürede (Dörtüol terminali için Cuma günleri saat 12'de) denetlenir. Deneme için alarm verilmeden önce çevredeki kuruluşlara ve itfaiyeye ilk seferinde haber verilir ve değişiklik yapılırsa güncellenmesi bakımından haber verilmelidir. Yangın çıkması durumunda alarm derhal verilmelidir. Alarm verilir verilmez İtfaiye ekibi haberdar edilmelidir. İtfaiye geldikten sonra yangınla mücadele işinin yetkisini devralır.

**Yerel Yangın Hizmeti:** Yangın, ambulans ve polis istasyonlarının telefon numaraları ve uygun arama kodu bütün personelin görebileceği bir yere göze batacak biçimde belirtilmelidir. Terminalin doğru adresi itfaiye ile anlaşarak belirlenmelidir. Bu adres 110 telefon numaralı çağrıyı yanıtlayan itfaiye üyesine açık biçimde bildirilmelidir. Yerel itfaiye ekibine Terminalin yangın ekipmanlarının, su hatlarının ve çıkış vanalarının yerlerini gösteren bir plan verilmelidir. İtfaiyenin Terminali tanınması için ziyaretleri teşvik edilmeli ve bu ziyaretler muntazam aralıklarla yapılmalıdır.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 <b>GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.</b>	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 47 / 89
KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	

**Çıkışların İşaretlenmesi:** Terminalin her tarafındaki yangın çıkışları açıkça işaretlenmeli ve çıkışa engel olacak malzeme oralarda bulundurulmamalıdır. Terminalde 4 adet acil çıkış kapısı mevcuttur.

**Yangından Korunma:** Her Terminalin yangından korunma ekipmanının çeşitleri ve miktarları yerel İtfaiye Ekibi ve Terminale ruhsat veren yetkili merci ile görüşülerek kararlaştırılır.

**Su:** Soğutma ve yangınla mücadele için gerekli su kuyulardan sağlanır. Her zaman otomatik sistemlerle doluluğu sağlanan 1000 metreküplük su tankı mevcuttur.

**Yangın Pompaları:** Terminallerde asgari 2 adet sabit yangın pompası bulunur. Bunlardan biri yedek biri sürekli çalışan pompadır. Terminalimizde ise 2 adet jockey olmak üzere 8 adet yangın pompası bulunmaktadır. Bunlardan bir tanesi 650 m3/sa kapasiteli diesel pompadır. Bu ekipmanların tam anlamıyla çalışır durumda tutulması hayati önem taşır. Bunların Terminal yangın egzersizlerinde rutin denetlemeye tabi tutulması ve deneme çalışması yaptırılması gerekir. Terminalde her Cuma günü yangın pompalarının tamamı test edilmektedir. Yangın pompalarının bakım departmanının yıllık bakım planı çerçevesinde düzenli olarak bakımları yapılır, bu bakım ve arızalar kayıt altında tutulur.

**Ana Su Sistemi Halkası:** Tankların bulunduğu yeri çevreleyen ana su sistemi halkası pompa dairesinden başlar ve terminali komple çevrelemektedir. Aynı şekilde köpük sistemi halkası da terminal yangın pompa binasından başlar ve tüm terminali dolaşır.

#### **Su Çıkış Vanaları:**

Sistemde mevcut su çıkış vanaları planlı bakımları ilgili departman tarafından takip edilerek çalışır durumda tutulur. Tüm arıza ve bakımlar kayıt altına alınır.

**Yangın Hortumları :** Yangın hortumları yangın dolapları içerisinde iyi durumda korunmakta ve eskidiklerinde yenileriyle değiştirilmelidir. Tatbikatlarda açılarak son durumları kontrol edilmektedir.

**Mekanik Köpük Yapan Ekipman:** Mekanik köpük, köpük bileşimini havalandırmak suretiyle elde edilir. Su püskürtülmesi sırasındaki basınç yüksek kaliteli ve eksiksiz bir köpük kaplaması veya battaniyesi oluşturur. Elde edilen köpük dengeli, yapışkan ve sıcağa dirençlidir.

**Köpük Yapan Toplar:** Taşınabilir iki çeşit köpük veya su topu gereci vardır:


"Jet Master" topu, "Slim Jet" topu, "Jet Master":

**Köpük Ekipmanının Kullanılması ve Temizliği:** Köpük yapan gereçlerin bütün aksamı kullanıldıktan sonra tatlı suyla iyice yıkanmalıdır. Soğuk havalarda su ısıtılmalıdır. Kullanıldıktan sonra iyice temizlenmezse, köpük bileşiği suyla seyreltikten sonra dahi sert bir çamur meydana getirerek ekipmanın düzgün çalışmasını engeller.

**Köpük Bileşimini Muhafazası:** Başka ürünlerle ve pasla kirlenmezse ve pıhtılaşmasına izin verilmezse köpük bileşiği süresiz olarak muhafaza edilebilir. Muhafazası bazı sorunlar taşır. Bunların en önemlisi içinde bulunduğu ambalajın çürümesidir. Bunların en önemlisi ambalajların içinde kalan havanın oksidasyona neden olmasıdır. Bunu önlemek için köpüğü muhafaza eden kabın üst kenar seviyesine kadar TAMAMEN DOLDURULMASI suretiyle sızdırmaz duruma getirilmesidir.

**Köpük Kaynağının Devamlılığı:** Yangınla tüm mücadele sırasında köpük kaynağının en az 30 dakika süreyle yeterli olacak miktarda bulundurulması hayati önem taşır. Köpük normal olarak 25 litrelik varillerde bulundurulur fakat büyük köpük jeneratörleri ve birkaç küçük

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 48 / 89
--	---

jeneratörün bulunduğu terminallerde araçlar içinde dökme malzemeye ihtiyaç görülür. Ambalajlar için muhafaza prosedürleri aşağıda belirtilmiştir.

- Bütün ambalajlar kapalı sahada ve tehlikeli alanlardan uzak tutulmalıdır. Kullanılan ambar donma olasılığına karşı korunmuş olmalı ve buhar kazanı dairesi gibi sürekli sıcak yerlerden de uzak tutulmalıdır. Ambalajların doğrudan zeminle temas etmemesi için paletler, çiteler veya raflar kullanılmalıdır.
- Köpük ambarının yeri bütün çalışanlar tarafından bilinmeli ve kapının üzerinde büyük harflerle "KÖPÜK AMBARI" yazılmalıdır.
- Köpük bileşiğinin muhafaza edildiği ambar kolay erişilir bir yerde bulunmalı ve kapısının önünde giriş-çıkışlara engel olacak parçalar bulundurulmamalıdır.
- Köpük bileşiğinin bulunduğu ambalajlar oksidasyona karşı sık sık kontrol edilmeli ve oksidasyona uğramış ambalajlar değiştirilmelidir.
- Kullanım zorluğu açısından bileşiğin varillerde saklanması genelde tavsiye edilmez.
- Eski bir ambalajdan yenisine aktarılırken, bir huni kullanılmalıdır. Huninin ucu yeni ambalajın tabanına erişecek kadar uzun olmalıdır. Bu, gereksiz köpürmeyi önler.
- Terminalimizde köpükler 2 adet köpük tankı içerisinde yangın köpük istasyonunda, 1000 litrelik plastik ambalajlarda yangın pompa dairesi arkasında, 25 litrelik plastik bidonlarda yangın pompa dairesi içinde ve 1000 litrelik iki adet hareketli yangın köpük aracında muhafaza edilmektedir.

**Yangın uyarı ikaz sistemi:** Terminalde tüm trafolar, jeneratör odaları, idari binalar ve benzeri kapalı alanlarda duman detektörleri sistemi kuruludur. Bu sistem Duman algıladığında alarm vererek ilgililere gerekli ikazı yapmaktadır.

**Bomba Tehditleri:** Her bomba ihbarı kesinlikle doğru olduğu kabul edilerek müdahale edilecektir. Bomba tehditlerine karşı her ay "Bomba İhbar Tutanağı" Bölüm müdürlerince imzalanarak dosya edilir ve o ay içerisinde bomba ihbarı yapıp yapılmadığı takip edilir. Eğer gelen ihbar telefonla ise; gelen bomba ihbarı için "Bomba İhbar Formu" düzenlenir. Gelen ihbar santral memuru tarafından formdaki soruları kapsayacak şekilde doldurulur ve ilgili birimlere aktarılır. Acil bir durumda, basın, halkın, çalışanların ve müşterilerin akıllıca yönlendirilmesi ana koşullardan biridir. Ciddi bir acil durumda çok karmaşık bir durum ortaya çıkabilir. Her türlü söylentiler ve abartılmış beyanlarla karşılaşılabilir. Acil durumda yanlış yöntemlerin kullanılması hem şirkete hem de çalışanlara zarar verebilir; ayrıca mali açıdan ek zararlara neden olabilir. Bomba tehditleri ve ihbarları konusu ISPS kod kapsamında terminal Liman Tesisi Güvenlik Planı içerisinde detaylandırılmış, eğitim, tatbikat ve bomba arama kurtarma konuları bu plan içerisinde anlatılmıştır. Liman Tesisi Güvenlik Planı Kanunlar ve yönetmelikler gereği gizlidir. Sadece görevlendirilmiş yetkililerin erişimine müsaade edilmektedir.

**Deprem:** Akaryakıt tank sahası, vana dairesi, pompaj, kolektör, dolum üniteleri, ısı merkezi, ambar ile binalar kontrol edilerek, akaryakıt, katkı maddesi vb. sızıntı, akıntısı olup, olmadığı (deprem mesai saatleri içinde oldu ise Terminal Müdürü, İşletme Müdürü ve kendilerinin belirlediği ilgili birim yetkilileri tarafından, gece oldu ise işletme personeli ve vardiya şefi tarafından) kontrol edilir. Bu kontroller sonucuna göre hasar, yangın vb. riskler tespit edilir.


Ürün döküntüsü, yaralanma, yangın veya döküntüye bağlı yangın tehlikesi varsa bunlara daha evvel anlatılan acil durum planları kapsamında müdahale edilir.

Gaz, likid elektrik vb. kaçakların var olabileceğini düşünerek ana şalterler ve vanalar kapatır.

Eğer yaralı varsa yaralılara ilk müdahale İkyardım Ekibi tarafından yapılır.

Telsiz ve telefon hatları meşgul edilmez.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 49 / 89
--	---

Terminaldeki tüm misafirler ve görevli olmayan personeller toplanma bölgesinde toplanır. Yeni deprem dalgalarının gelebileceğini dikkate alarak, hazırlıklı olunur.

**Sabotaj:** Terminalin sabotajlardan korunma planı Liman Tesisi Güvenlik Planı çerçevesinde mevcuttur. Bu plan İl jandarma Alay komutanlığı bünyesinde yapılmış ve onaylanmıştır. Sabotajlardan korunma planı gizli ve sadece yetkilendirilmiş personelin kullanımına açıktır.

**Sel ve su baskını:** Terminalin neresinin sular altında kaldığı tespit edilerek, ilgili alanların enerjisi kesilir.

Sel veya su baskının şiddetine göre sular altında kalan bölgelerde eşya, boru vb. sürüklenen malzemeler olabileceği için sel altında kalan alanlara dikkatli bir şekilde girilir. Mevcut kanallar da su altında kaldığından kanalların olduğu önceden bilinen yerlerde çok dikkatli hareket edilir.

Sel veya su baskının şiddetine göre boru hatlarında, mesnetlerde, muhafazalı yeraltı enerji hatlarında kırılmalar olabileceği gibi, bu alanlarda yangın, döküntü, sızıntı riski de dikkate alınır.

Eğer yaralı varsa yaralılara ilk müdahale İlk Yardım Ekibi tarafından en uygun alan seçilerek yapılır.

#### **ACİL BİR DURUMDA BASIN YAYIN KURUMLARI İLE İLİŞKİLER:**

Hiçbir durumda röportajcılar, fotoğrafçılar, Televizyon veya radyo ekipleri Terminalden içeri bırakılmaz. Bu kişilere Terminalin "Potansiyel olarak Tehlikeli Alan" olduğu bildirilir ve şirket politikası gereği içeriye giremeyecekleri anlatılır.

Basın, doğal olarak, bizim mülkümüzün sınırları dışında söyleşiler yapabilir. Bunu durdurmak için elimizde güç olmadığı gibi, denemeye kalkışmak dahi sakıncalıdır. Fakat şirket kadrosuna kendilerine özellikle izin verilmeden beyanatta bulunmamaları önerilir.

Ciddi ve Büyük kazalar en kısa sürede İcra Kuruluna bildirilmelidir.

Asla; Basınla görüşme yapılmaz, Hiçbir sorumluluk kabul edilmemelidir.

Kriz Yönetim prosedürüne göre; Basınla görüşme yetkisi sadece Genel Müdür ve Hukuk Departmanındadır.

**Gemi Acil Ayrılma Prosedürü:** GLOBAL TERMİNAL LİMANINDA BULUNAN GEMİNİN HERHANGİ BİR NEDENLE ACİLEN AYRILMAK ZORUNDA KALINMASI DURUMUNDA İZLENECEK PROSEDÜR AŞAĞIDAKİ GİBİDİR.


1-LİMANA YANAŞILDIKTAN SONRA ÖNCELİKLE, EMNİYET KONTROL LİSTESİNDE MUTABİK KALINACAK VE OPERASYON İÇİN BİR TELSİZ KANALI TESPİT EDİLECEKTİR. (Terminal VHF kanalı 9 dur.)

2-GLOBAL LİMANI İLE ACİL DURUM STOP VE İŞARETLERİ TESPİT EDİLECEK VE MUTABİK KALINACAKTIR.

3-LİMANDA OPERASYON SÜRESİNCE, ANA MAKİNE HERZAMAN İÇİN STAND BY DURUMUNDA OLACAKTIR.

4-LİMANDA KARGO OPERASYONU BAŞLAMIŞ İSE, ÖNCELİKLE MUTABİK KALINDIĞI ÜZERE OPERASYON ACİLEN DURUDURLACAK VE HORTUM EN KISA ZAMANDA SÖKÜLECEKTİR.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 50 / 89
--	---

5- HALATLAR BİR AN ÖNCE MOLA EDİLECEK, SES VE IŞIK ALARMLARI İLE MANEVRA ÖNCELİĞİ ALINACAK VE BULUNULAN NOKTADAN AKSİ YÖNE AYRILMA MANEVRASI YAPILACAKTIR

### EMERGENCY PREPAREDNESS

WHİLE TO BERTH TO GLOBAL TERMINAL CBM BELOW MENTIONED EMERGENCY LEAVING PROCEDURE WILL FOLLOW;

1- AFTER THE BERTHING, FIRST OF ALL SAFETY CHECK LIST SAHLL BE AGREED & SIGNED AND A RADIO CHANNEL DEFINED BY THE SIDE. (TERMİNAL VHF CHANNEL 9)

2-THE EMERGENCY STOPAGE AND SIGNALS SAHLL BE AGREED.

3-THE MAIN ENGINE WILL BE IN STAND-BY POSITION WHİLE THE BERTING PERIOD.

4-AFTER STARTING THE CARGO OPERATION AT THE FACILITY AND IN CASE OF ANY EMERGENCY SITUATION, THE CARGO OPERATION WILL BE STOP AS AGREED AND THE CARGO HOSE / HOSES DISCONNECT IMMEDIATLY.

5- THE MOORING WILL BE TAKE – OFF AND TAKE THE PRIORITY MANEUVER WITH LIGHT AND VOICE ALARM AND LEAVE FROM THE FACILITY THROUGH TO OPPOSITE SIDE.

**KRİZ YÖNETİM GRUBU (K.Y.G.):** İnsan hayatının tehlikede olduğu, önemli zararlara yolaçan bütün büyük kazalar veya kirlenmeler ile grup imajı üzerinde olumsuz etkisi olabilecek ve işletmeyi sekteye uğratabilecek bütün olayların en az zararla atlatılabilmesi için gerekli müdahale ve koordinasyonu sağlayacak yetkililerin oluşturduğu kuruldur. Mesai saatleri içinde ve/veya mesai saati dışında meydana gelen olaylar aynı sabit üyelerden oluşmakla birlikte kurul üyeleri belirlenmiştir. (Bölüm 5.1.2.) Kurulun koordinasyon makamı KYG Başkanı olmakla birlikte olaydan en çok etkilenecek bölüm müdürleri ile koordineli hareket edecektir.

**KRİZ YÖNETİM MERKEZİ (K.Y.M.):** Yeri, belirli, bilinen ve her an kolayca ulaşılabilen, gerekli haberleşme cihazlarına ve emniyet koşullarına sahip KYG'nun toplanma ve çalışma yeridir. Mesai saati içinde olan olaylarda merkez ofis, diğer durumlarda Ceyhan terminaldir.


Bu prosedürün uygulamasından, bu tesislerde çalışan tüm personel sorumludur. Global Terminal Petrol bünyesindeki tüm yönetici personel, kriz ortamında nasıl hareket edileceği konusunda bilgi sahibi olmalıdır.

Global Terminal Petrol tesislerinde meydana gelebilecek her türlü kaza, hasar, yangın, deprem, patlama vb. olaylarda Ceyhan Terminalde Terminal Müdürü, Merkez Ofiste Operasyon Müdürü ilk bildirimini yapmakla sorumludur.

İlk bildirimini CEO ve/veya CFO'ya Terminal Müdürü veya Operasyon Müdürü telefon ile yapar. Daha sonra zaman kaybetmeden; yaşanan ya da yaşanmaya devam eden olay ile ilgili aşağıdaki tanımlamaları içeren; yer, zaman, olay, neden, son durum ve muhtemel etkilerikısa bilgileri yazarak elektronik posta yolu ile en geç 1 saat içinde KYG'na yazılı bildirim yapmakla sorumludur.

Sonraki süreçte Kaza raporu detaylı hazırlanmalıdır. Kaza raporunu KYG başkanının görevlendireceği Rapordan Sorumlu kişi Kaza Raporunu hazırlamakla sorumludur. Hazırlanan kaza raporu, Merkez de yaşanan olay ise Operasyon Müdürü, Terminalde yaşanan ise Terminal müdürü tarafından tüm KYG üyelerine elektronik posta ile gönderilir. Her türlü teknik

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 51 / 89
--	---

tedbirler, Teknik Grup bilgisi ve onayı doğrultusunda mutabık kalınarak yapılır. Ancak çok acil durumlarda 24 saatlik ilk geçici tedbirleri almak Terminal Müdürünün yetkisindedir.

#### 8.4 Acil durumlarda tesis içi ve tesis dışı yapılması gereken bildirimler

Acil durumlarda tesis dahilinde aşağıda yazılı olan ilgili birim ve numaralara ulaşılabilir.

##### TESİS İÇİ

TERMİNAL SANTRAL	: 0 326 734 1620 (111-112-122)
TERMİNAL GÜVENLİK AMİRİ	: 0 326 734 1620 (150)
TERMİNAL ŞEFLİK	: 0 326 734 1620 (121-141)
TERMİNAL MÜDÜRÜ	: 0 326 734 1620-21
TERMİNAL OPR	: 0 326 734 1620-21 (121-113)
TERMİNAL SEÇ	: 0 326 734 1620-21 (141-121)

##### TESİS DIŞI -YANGIN

ALO YANGIN	: 112
YEŞİLKÖY İTFAİYE	: 0 326 734 17 09
DÖRTYOL İTFAİYE	: 0 326 712 22 15
KUZUCULU İTFAİYE	: 0 326 764 71 11
PAYAS İTFAİYE	: 0 326 755 78 06

##### SAĞLIK

ALO AMBULANS	: 112
DEVLET HASTANESİ DÖRTYOL	: 0326 712 22 87
İLKE TIP MERKEZİ DÖRTYOL	: 0326 713 11 00
DOĞUM-CENAZE İŞLERİ	: 188
SAĞLIK GRUP BAŞKANLIĞI	: 0326 712 77 52
SAĞLIK BAKANLIĞI İLETİŞİM MERKEZİ	: 184
ÜMİT ECZANE YEŞİLKÖY	: 0326 734 17 41
YAŞAM ECZANESİ	: 0326 713 42 52
İSK. YENİ DEVLET HASTANESİ ÜNİTESİ	: 0326 618 24 24 (dahili 3456)
ADANA ŞEHİR HASTANESİ YANIK ÜNİTESİ	: 0 322 455 90 00 (dahili 2190)

##### GÜVENLİK

POLİS İMDAT	: 155
JANDARMA İMDAT	: 156 - 0 326 712 12 24
İLÇE EMNİYETDÖRTYOL	: 0326 712 12 88
SAHİL GÜVENLİK	: 158 - 0326 613 34 48
SİVİL SAVUNMA İSKENDERUN	: 0326 613 07 88
ZABITA AMİRLİĞİ YEŞİLKÖY	: 153 - 0326 734 17 00

##### DİĞER


BOTAŞ LİMAN BAŞKANLIĞI	: 0 322 639 21 38
İSK BÖLGE LİMAN BAŞKANLIĞI	: 0 326 614 11 92
LİMAN MÜDÜRLÜĞÜ	: 0 326 614 00 47
PETGAZ (Bayegan)	: 0 326 734 27 66

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman

Hazırlayan

Bölüm Yönetici Onayı

Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 52 / 89
--	---

LİKİDGAZ	: 0 326 734 25 46
AYGAZ	: 0 326 734 16 02
İPRAGAZ	: 0 326 734 11 12
GÜNEY WİMBA	: 0 326 734 19 20
By-PORT (eski YENİYURT)	: 0 326 693 11 02
BOTAŞ DÖRTYOL	: 0 326 744 55 77
ÇEVRE ŞEHİRCİLİK DÖRTYOL	: 0 326 712 10 48
KAYMAKAMLIK	: 0 326 712 12 20
THY	: 0 322 435 03 80
ELEKTRİK BAKIM	: 186

### 8.5 Kazaların raporlanma prosedürleri

Terminal içerisinde şimdiye kadar Tehlikeli Yükler ile ilgili bir kaza olay meydana gelmemiş olup, Global Terminal'de meydana gelen tüm kaza ve Öneri olaylar, Olay Araştırma ve Öneri Takip Formu'na işlenir. Bu formdaki bilgiler aşağıdaki şekilde sınıflandırılırlar ve istatistik raporlar oluşturulur:

- İşgünü kayıplı
- Maddi hasarlı
- Öneriler
- Yaralanma cinsine göre
- Zarar gören uzuva göre
- Meydana gelme zamanına göre.

Terminalde meydana gelen kazalar aylık istatistiksel raporları Terminal Müdürüne iletilir. Terminal Müdürleri raporları yönetimin gözden geçirmesi toplantısında sunar ve iyileştirmeler için gereken faaliyetlerin karara bağlanmasını sağlar.

### 8.6 Resmi makamlarla koordinasyon, destek ve iş birliği yöntemi

Terminalde meydana gelebilecek her türlü gümrük ve benzeri üçüncü şahıs devlet yetkilileriyle ilgili olaylarda Terminal Müdürü; CEO, CFO, Resmi İşler Koordinatörü ve Operasyon Müdürüne bilgi dağıtımında bulunur. Ancak meydana gelen olaylar; ölçüm aletleri, kamyon dolun boşaltım üniteleri, tank dolun boşaltım üniteleri, gemi dolun boşaltım üniteleri gibi teknik konular dâhilinde ise Teknik Gruba da bilgi aktarımı yapılır. Bunlar dışında tüm olaylarda, Terminal Müdürü ve Operasyon Müdürü ilk bilgi paylaşımını CEO ve CFO'ya yapmak ile sorumludur.


KYG Başkanına olay bildirilirken, aşağıdaki detaylar mümkün olduğunca doğru olarak iletilmelidir.

24 saat içinde de sayfa 11/12 de bulunan Kaza Raporu formu doldurularak elektronik posta ile KYG'na gönderilmelidir.

- Yerel tarih ve zaman
- Arayanın ismi, bölümü ve yeri (Bir ihbar ise, ya da olayın yaşandığı alandan bildiren bir kişi var ise)

Kaza :

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 53 / 89
--	---

- Kazanın tarih ve zamanı
- Yeri
- Yaralı veya Ölü sayısı ve adları (var ve biliniyor ise)
- Tesis, ünite veya ofisteki zarar ve ziyanlar

Değerlendirme:

- Kontrol altında/ alınıyor /alınmadı

Alınan Tedbirler:

- Kazaya karşı yapılan mücadele
- Personel ve donanımlar için alınmış önlemler

Olaya Karışan Üçüncül Şahıslar:

- Kamu otoriteleri, medya

## KRİZ İDARE MERKEZLERİ

Ceyhan Terminal: Krizin olduğu yerdeki Terminal Müdürünün Ofisidir. Mümkün olmadığı durumlarda gerekli haberleşme donanımına sahip en yakın yer süratle Kriz Yönetim Merkezi haline getirilecek ve Genel Müdürlük KYG'na bildirilecektir.

Global Terminal Petrol Genel Müdürlüğü Kriz Yönetim Merkezi Genel Müdür'ün ofisidir.

Her durumda hizmet olarak dışarıdan alınan işler için uzman yardımı alınacaktır. Dışarıdan alınan hizmetin yetkili uzman kişisi ile irtibatı, kriz konusunun lokasyonuna göre Operasyon Müdürü veya Terminal Müdürü sağlayacaktır.

### 8.7 Gemi ve deniz araçlarının acil durumlarda kıyı tesisinden çıkarılmasına yönelik acil tahliye planı

**Yangın ve acil terk planı:** Gemi yangın emniyetinin ISGOOT kurallarına göre sağlanmasından gemi süvarisi sorumludur.

Gemide talimat verildiğinde gemiyi kaldıracak ve seyir-yangın emniyetini sağlayacak sayıda ehliyetli personeli her an hazır bulundurmaktan gemi süvarisi sorumludur.

Kargo manifoldunun uygun mesafesinde kullanmaya hazır, ucunda çift maksatlı nozul takılı olarak güverteye açılmış vaziyette ve yangın vanasına bağlı en az iki adet yangın hortumu olacaktır.

İki adet ateş basan mobil manimaks kuru kimyevi tozlu (KKT), manifoldta uygun mesafede kullanılmaya hazır olacaktır.

Acil durumda gemiyi terk için gemi vasıtası indirilmeye ve kullanılmaya hazır olacaktır.


İp merdiven veya emniyet ağı ile donatılmış iskele, geminin dış tarafında bordasında kullanılmaya hazır olmalıdır.

Acil durumda ihtiyaç olabilecek polis, cankurtaran ve itfaiye için VHF kanal 16 kullanılacaktır.

**Fırtına ve kötü hava şartları:** Terminalde 20-25 Knots deniz mili şiddetinde rüzgâr olduğunda tahliye durdurulur. Bu karar gemi kaptanı ve Terminal yetkilisi tarafından verilir. Hortumun sökülmesi ve geminin terminali terk etmesi Terminal Müdürlüğü yetkisindedir.

**Tank yıkama, balast alma:** Terminalde bulunan gemilerin tank yıkamaları, balast ve slop tank tahliye etmeleri yasaktır. Alabandaların, bordaların, güvertelerin yıkanması, boya yapılması

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 <b>GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.</b> <b>KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ</b>	<b>TARİH</b> : 02.03.2026 <b>REV. NO</b> : 06 <b>DOKÜMAN NO</b> : EK-ORT-GEN-03 <b>Sayfa</b> : <b>54 / 89</b>

yasaktır. Tahliye esnasında ve sonrasında tanklara balast alınması izne tabidir ve tahliye protokolünde belirtilmelidir.

**Gemi personelinin gemiden tahliyesi:** Terminalde dolum ve tahliye için bağlı bulunan gemilerde herhangi bir acil durumda; yangın, yağ döküntüleri, deprem, terör saldırısı gibi acil durumlarda gemi kaptanını kararı ile gemi personelinin gemiden tahliyesi isteniyor ise;

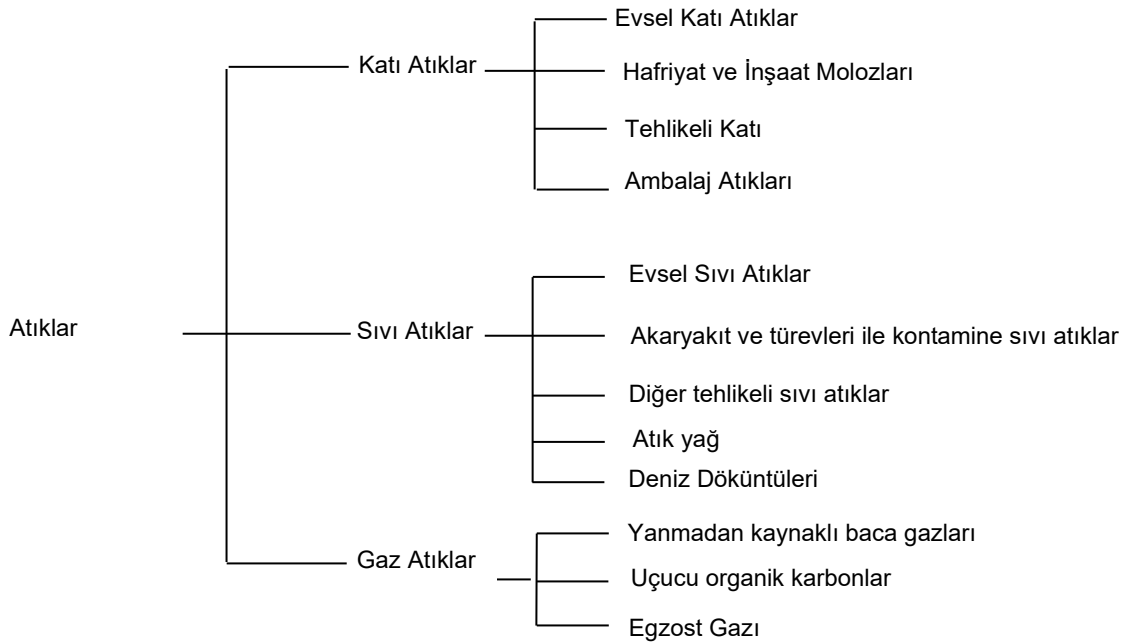
Gemi kaptanının talebi Terminal Müdürlüğüne iletilir.

Gemi kaptanı, terminal müdürlüğünün yapacağı planlamaya uyar. Gemi personeli geminin bordasına çıkar terminalin hizmet aldığı palamar motoru çağırılarak emniyetli bir şekilde gemi mürettebatı sahile çıkarılır. Operasyon bir tutanak ile imza altına alınır.

## 8.8 Hasarlı tehlikeli yükler ile tehlikeli yüklerin bulaştığı atıkların elleçlenmesi ve bertarafına yönelik prosedürler

### Atıkların Tanımlanması ve Sınıflandırılması

Global Terminal Petrol Ceyhan Terminali faaliyetlerinin sonucu ortaya çıkan/çıkabilecek atıklar, doğalarına uygun olarak Şekil 5'de görüldüğü gibi sınıflandırılır ve atıkların ayrıştırılması, toplanması, geçici depolanması, geri kazanılması, taşınması, bertarafı ve bertaraf işlemleri sonrası kontrolü faaliyetleri bu sınıflandırma doğrultusunda gerçekleştirilir.





**Şekil 5.** Tesiste oluşması muhtemel atıklar

## 8.9 Acil durum talimleri ve bunların kayıtları

Tatbikatlar yönetmelik kapsamında yılda en az bir kere yangın tahliye arama kurtarma tatbikatı, yılda 1 kez 5312 kapsamında deniz kirliliği ile mücadele olan oil spill tatbikatı, yılda 2 kez ISPS kapsamında güvenlik tatbikatı ve yılda birkez bina tahliye tatbikatı yapılmaktadır.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 <b>GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.</b> <b>KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ</b>	<b>TARİH</b> : 02.03.2026 <b>REV. NO</b> : 06 <b>DOKÜMAN NO</b> : EK-ORT-GEN-03 <b>Sayfa</b> : 55 / 89

	<b>GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.</b> <b>YILLIK TATBİKAT PLANI</b>								Dök. No: PL-CEY-SEC-004 Tarih: 22.02.2022 Rev:4
	<b>No</b>	<b>Tatbikat Adı</b>	<b>Tatbikatın Amacı</b>	<b>Tatbikatı Yöneten</b>	<b>Katılımcılar</b>	<b>Planlanan Tarih</b>	<b>Gerçekleşen Tarih</b>	<b>Planlanan Süre</b>	<b>Gerçekleşen Süre</b>
1	Yangın-kurtarma-tahtiyeye Tatbikatı	Yangına hazırlıklı olma, pratiklik kazanmak	İSG ve Çevre Uz.	Tüm Terminal Personeli	yıl içerisinde terminalin uygun olduğu tarihler				Yangın Tatbikat Raporuna Bakınız.
2	Tahtiyeye Tatbikatı	Acil durumlarda en hızlı şekilde binayı tahtiyeye etmek	İSG ve Çevre Uz.	Tüm Beyaz yaka personelleri	Şubat				Tatbikat Raporuna Bakınız.
3	Oil - Spill Tatbikatı	Körfez Bölgesel Petrol Kirliliği Tatbikatı	ARMADA	Komşu Tesisler ve Tüm Terminal Personeli	Nisan ekim				Oil-Spill Tatbikat Raporuna Bakınız.
4	ISPS Tatbikatı	ISPS kapsamında yılda bir kere tüm terminalde güvenlik tatbikatı	Atem Güvenlik	Tüm Terminal Personeli	Ekim ile Aralık ayları arası				ISPS Tatbikat Raporuna Bakınız.
5	BEKKT	Büyük Endüstriyel Kazalardan Korunma Tatbikatı		Tüm Terminal Personeli	Haziran kasım				Büyük Endüstriyel Kaza Senaryosu Formu na bakınız

**Tablo 5.Yıllık Tatbikat Planı**


## 8.10 Yangından korunma sistemlerine ilişkin bilgiler

Yangınla mücadele sistemleri, potansiyel olarak maruz kalan ekipmanı yangının büyümesinden kaçınmak ve yangının hasarını en aza indirmek için korumak gerekir. İdeal olarak, çoğu yangınlar; öncelikle yakıt kaynağının izole edilmesiyle kontrol altına alınmalıdır ve eğer gerekirse ve mümkünse, uygun maddeler kullanılarak yangının söndürülmesi ile söndürülmelidir. Rafineriler veya ilgili tesisler ile kara bağlantısı olan deniz terminallerinde, terminaldeki yangınla mücadele sistemi, genellikle kompleksin tamamı için yangın mücadele planının bir parçasıdır. Sabit yangınla mücadele sistemleri, bir yangının çıkmasının ilk 5 dakikası içinde yerel olarak mevcut olan personel tarafından tam operasyonuna yeteneği olmalıdır.

Birçok terminal olan limanlarda veya sıkışık endüstriyel alanlarda, yerel yetkili ya dalıman yetkilisi ana yangınla mücadele yeteneğini sağlayabilir. Yangınla mücadele ekipmanının miktarı ve tipi, terminalin büyüklüğüne ve yerine, terminalin kullanışlılığına ve Bölüm 19.1'de anlatılan ilave faktörlerle bağlantılı olmalıdır. Diğer ilgilifaktörlere, karşılıklı düzenlemelerin var olması ve terminalin fiziksel tertibi dahildir. Bu birçok değişkenden dolayı, yangınla mücadele ekipmanını ilgilendiren belirlitavsiyeler yapmanın uygulanması mantığa aykırıdır. Her terminal; ekipmanın tipi, yeri ve kullanılmasına karar verirken ayrı ayrı incelemelidir. Ulusal düzenleyici gereksinimlerine ilaveten, yetenek, bu Bölüm içinde bulunan genelrehbere ve resmi bir risk analizinin raporuna dayanmalıdır. Risk analizi, her bir iskele için aşağıdaki kriterleri hesaba katmalıdır:

- İskelede yer verilebilir gemilerin kapasiteleri.
- İskele ve terminalin yeri.
- Elleçlenmiş kargoların cinsi.
- Petrol dökülmesinin potansiyel etkisi.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 56 / 89

- Korunmuş olan bölgeler.
- Bölgesel yangına karşılık verme yeteneği.
- Yerel acil yanıt organizasyonlarının eğitim ve tecrübe seviyesi.

**Taşınabilir ve arabalı yangın söndürücüler ve monitörler:** Taşınabilir ve tekerlekli yangın söndürücüler; her deniz terminali iskelesinde, iskeleninkullanım sıklığı, yer ve kapasitesine bağlı bir cetvelde bulunmalıdır Taşınabilir yangın söndürücüler, bir yangın söndürücü gibi 15 metreden fazlataşınmaksızım ulaşılabilir şekilde yerleştirilmelidir. Arabalı söndürücüler, normal olarak yükleme kolu köprülerinin her iki ucunda veya İskeleye yaklaşım giriş noktasında kolay bulunur mevkilerde yerleştirilmelidir.

Yangın söndürücülerin yerleri, koruyucu sandıkları veya kabinleri uygun renklendirilmiş veya parlak zemin boyası ile devamlı ve dikkat çekecek şekilde bir tutulmalıdır. Bir yangın söndürücünün üst kısmı veya kaldırma kulpu, normal olarak bir metreden daha fazla bir yükseklikte olmamalıdır.

Kuru kimyasal söndürücüler, küçük hidrokarbon yangınlarının hızla söndürmesi için söndürücünün en uygun tipi olduğu kabul edilir.


Karbon dioksit söndürücüler, küçük elektriksel yangınların oluşabileceği noktalar hariç iskelelerde çok az sayıya sahiptir. Ancak, kapalı elektriksel ikincil istasyonlar veya deniz terminallerine şart odaları, yeterli sayıda karbon dioksit söndürücüler ile donatılmalı veya kurulu sabit bir karbon dioksit sistemi olmalıdır.

Ön karışımli köpük solüsyonlu 100 litrelik bir kapasitesi olan köpüklü söndürücüler, iskelelerde kullanmak için uygundur. Bunlar, yaklaşık olarak 1.000 litre köpük üretmeye ve yaklaşık 12 metrelik tipik bir jet uzunluğu sağlamaya muktedirdir. Yaklaşık 10 litrelik kapasiteleri olan küçük köpük söndürücüler, birçok durumda, bir terminalde bir yangın durumunda etkili olması için çok sınırlıdır. En az iki taşınabilir köpük/su monitörü, her bir iskele için yeterli uzunlukta köpük indüksiyon hortumu ve maksimum menzilde yayılmasını kolaylaştırması için yangın hortumu ile sağlanmalıdır.

Terminalin sabit yangın mücadele ekipmanı: Deniz terminallerinde yangın suyu; çoğu kez denizden, nehirlerden veya doktan sınırsız olarak sağlanır. Bir tank veya bir tank veya sarnıç gibi statik depolardan yangın suyu kaynağının sağlandığı yerde, yangın söndürme amaçları için rezervden, yangın söndürme sisteminin maksimum dizayn kapasitesinde en az 4 saatlik sürekli kullanıma eşdeğerli olmalıdır. Yangınla mücadele için rezerv normal olarak, aynı statik depodan diğer herhangi bir kullanıcının su alması ile ilave olması gerekecektir. Statik depo tesislerinde borudüzenlemeleri, diğer amaçlar için yangınla mücadele rezervinin kullanılmasını önlemek ve temin edilmiş olması ihtiyaç olabilir bir rezerv gibi su temininin bütünlüğü için düzenlenmelidir. Yangın suyu akış debileri ve basınçları, gerçeğe uygun olarak oluşabilecek bir yangının hem söndürme ve hem de soğutma suyu gereksinimlerini kapsayacak yeterlikte olmalıdır.

Yangın Pompaları: Uygulanabilir olduğunda, sabit olarak yerleştirilmiş yangın pompaları, yangın pompası bakımı, tamirleri veya acil durumlar esnasında bozulmalar gibi, beklenmedik olaylar için izin veren uygun rezerv kapasitesini sağlayacak bir skalada temin edilmelidir. Elektrik motoru, dizel makine ve stim türbin ile çalışan pompalar kabul edilirler. Ancak, elektrik ve stim türbin tahriklerinin seçimi, stimin güvenilirliği ve özel bir yerleştirmede güç temini hesaba katılmalıdır. Tipik olarak, dizel ve elektrik tahrikli pompaların bir birleşimi tercih edilir. Yangın pompaları bir iskelenin üzerine yerleştirildiğinde, deniz terminalinde bir

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 57 / 89


yanginesnasında yerinde bırakılmış olmayacak yangın pompasını sağlamak için emniyetli ve korunmuş yerde olması veya kendi kendilerine potansiyel bir tutuşturucu kaynakolmaması önemlidir. Yangın pompaları için bir yer seçilirken, düşünce yüklemeköprüsüne ve en yakın tanker veya dubaya verilmelidir. Uygulanabildiği yerde, yangın pompası tesisatları, tesisatın güverte alanının altındaveya alt tarafındaki bir deniz yüzeyi yangının etkisinden korunmalıdır. Koruma; yapısal engeller, bumba veya su sprej sistemleri ile yapılabilir. Bu şartlarda, yangın pompası sert bir güverteye yerleştirilmelidir. Her ne zaman elektrik motoru tahrikli pompalar yerleştirilirse, güç kablolarının döşendiği yola ve yangın korumasına dikkat edilmesi düşünülmelidir.

**Ana Yangın Devresi:** Sürekli yangın suyu ana boruları ve/veya köpük-su solüsyonu ana boruları, denizterminallerinde iskelelere yaklaşım yollarına yakın yerleştirilmiştir. Ana borular, mümkün olduğu kadar deniz terminallerinin uç kısımlarına yakın uzatılmalıdır ve yeterli bir sayıda su alış noktası (hidrant) ile temin edilmelidir. Hidrant noktaları genellikle, yerel olarak kullanılan belirli tipteki yangın hortumu kaplini için uygun bir yangın hortumu bağlantısı ve donatılmış bireysel valflü çıkışlar ile başlıklardan meydana gelir. Ayırma valfları, yangın devresi ağının tıkanma veya basit bir delinme nedeniyle tüm yangınla mücadele sisteminin kaybını önlemek için donatılmalıdır. Ayırma valfları, iskele bölgesinde yangın ana devresinin bir kusuru halinde, iskele yaklaşımında hala bir besleme olacak şekilde yerleştirilmelidir. Bir sahil tesisatından iskele ana yangın devresine uzatıldığı yerde, bir valflü (valfları) iskelenin sahil tarafındaki ucunda olmalıdır. İlave yangın vanaları, bir ayırma valfinin yukarısına yerleştirilmelidir. İskelelerin deniz adası şeklinde olduğunda, ayırma valfları; tek bir nokta kusuru halinde veya gerekli bakım esnasında çalışmaya devam edecek ana yangın devresi ağının en az %50'si kadar ağda yerleştirilmelidir ve toplam yangın suyu talebi için hala yeterli sayıda hidrant sağlanmış olmalıdır. Ana yangın devresi yapı malzemesi, su beslemesiyle uygun olmalıdır. Ana yangın devreleri için minimum kapasiteler ve basınçlar, sistemin soğutma veyaköpük üretimi için kullanılıp kullanılmamasına ve gereken jet uzunluğuna bağlıdır. Donma şartlarıyla karşı karşıya kalındığı yerde, kuru tarzda korunmayan ana yangın devreleri, donmaya karşı korunmalıdır. Özellikle, yangın suyu temininin bir sahil ağından temin edildiği yerde, ağın herhangi bir ıslak kısmı donma hattının altında gömülmelidirveya donmadan başka türlü korunmalıdır. Gömülmüş ana yangın devrelerinininkorozyona karşı önlem olarak uygun şekilde kaplanmış ve sarılmış olmasına ihtiyaçvardır. Katodik koruma da gerekli olabilir Ana yangın devrelerinde uygun yerlere dreyn valfları yerleştirilmelidir ve yangın devresi ağının uçlarında flaş etme noktaları sağlanmalıdır.

**Yangın Vanaları (Hidrantlar):** Deniz terminallerinde hidrantların yeri ve aralarındaki mesafe genellikle, korunan tesisin özelliği ile belirlenmiştir. İskelede veya yükleme kolu alanlarında, yangın hidrantlarının muntazam aralıkla yapılması genellikle zor olacaktır, halbuki yaklaşım ve geçiş yollarında hidrantlar, iskele veya yükleme kolu alanlarında 45 metreden fazla olmayan ve yaklaşım veya geçiş yolları boyunca 90 metreden fazla olmayan aralıklarda yerleştirilmiştir. Hortum bağlantıları, yerel veya ulusal yangın otoritelerinin isteklerine uygun bir dizaynda olmalıdır. Hidrantlar, yaklaşım yollarından veya arabaların geçtiği yollarından kolay bulunur olmalıdır ve fiziksel hasara meydan vermeyecek bir tarzda yerleştirilmiş ve korunmuş olmalıdır.

**Uluslararası Sahil Yangın Bağlantısı:** Bir yangın su sistemi ile donatılan bütün deniz terminalleri ve iskelelerinde, gerekirse gemideki yangınla mücadele için bir tankerin ana yangın devresine su sağlayacak civata ve somunları ile tamam en az bir tane 'Uluslararası Sahil Yangın Bağlantısı' olmalıdır. Bağlantı, elemanlardan korunmuş ve kullanım için hemen ulaşılabilir şekilde yerleştirilmiş olarak muhafaza edilmelidir. Bu bağlantının amacı ve yeri, ilgili

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 58 / 89

personel tarafından bilinmelidir ve Gemi/Sahil Emniyet Kontrol Listesinin birlikte tamamlanması esnasında görüşülmelidir. Bir 63 mm hortum bağlantısı, gereken pompalama kapasitesi her 57 m<sup>3</sup>/saat için temin edilmelidir.

Yangınla Mücadele Teknikleri için Pompa Giriş Noktaları: Bir terminalde tankerleri yanaşması ve kalkışında römorkörler kullanılıyorsa; bunlar, terminalin ana yangın sistemine yangınla mücadele suyu pompalamak için donatılmış olabilir.

Pompa giriş noktaları, yangın ana borularının uçlarının yakınlarında uygun ve girilebilir yerlerde ve tercihen yangın mücadele tekniklerinin emniyetle bağlandığı yerlerde bulunmalıdır. Son derece acil bir durumda bir yangın teknesi; yangın suyu kaynağını, sahil ana yangın borusu ağına uzatmak için kullanılabilir. Pompa giriş noktaları, en az 4x63 mm'lik hortum girişleri veya eş değeri ihtiva etmelidir. Hortum girişleri; vida tipi çevirmeli valflara sahip olmalı ve/veya geri döndürmez valflar ile donatılmalı ve hortumun dolaşma ihtimalini azaltmak için yerleştirilmelidir. Bu girişlerin yerleri; örneğin, uygun işaretlerle ve beyaza boyanmış hidrantlar ile dikkat çekici hale getirilmelidir.

Köpük Sistemleri: Köpük konsantresi; yangın suyu pompalarının akış yönünde ve uygulama nozulları ve köpük yapan ekipmanda akışa karşı bazı noktalarında uygun bir şekilde oranlanmalı ve su ile karıştırılmalıdır. Genişletilmiş (içine hava katılmış) köpük için sabit boru devreleri önerilmez; çünkü tamamen genişletilmiş köpük, kinetik enerji kaybı ve böyle sistemlerden yüksek sürtünme kayıpları nedeniyle etkili bir şekilde ileriye doğru fırlatılamaz. Seçilen köpük konsantresinin tipi; örneğin, protein, flora protein, Sulu Film Formunda Köpük (AFFF) veya alkol/polar solvent dayanıklı tip konsantre (hidrokarbon yüzey gerilimini azaltan tip konsantre); ses çıkaran veya ses çıkarmayan ekipman yerleştirilip yerleştirilmediğine ve tekrar temini kolaylığına, yakıt tipi ve formülüne bağlıdır. İskelelerde köpük yapan ekipmanda köpük konsantresini beslemek için edinilebilen birkaç sistem vardır. Başlıca sistemlerin bazıları kısaca aşağıda açıklanmıştır.

Atmosferik Köpük Tankları Kullanan Belirlenmiş 'Köpük Konsantresi' Boru Devresi Sistemi

1) Tanklarda veya diğer kaplarda köpük konsantresi dökme depolanması.


2) Köpük konsantresini, köpük boru devresi ağına vermek için köpük pompaları.

Pompalar, ana yangın devresinden bir kısa yol kullanarak elektrik motorlu veya türbin tahrikli olabilir.

3) Muhtemelen 75 mm çapında, iskele ve iskele yaklaşımlarını bir yandan diğer yan geçiren, taşınabilir veya sabit ekipmanı bağlamak için köpük indüksiyon hortumunun ek parçası için birtakım çıkış noktaları sağlayan boru devresi ağı.

Monitörler (veya Toplar): Monitörler, sadece köpük için dizayn edilmiş olduğu halde, köpük ve su için kullanılabilir. Büyük kapasiteli monitörler normal olarak, sabit bir kurum üzerinde veya gezici bir ünite üzerinde olabilir. Sabit monitörlerin koşulu, tanker iskelelerinde 20.000 d.w. ton dan fazla elleçlenen gemiler için düşünülmelidir. Koşul skalası, kapasitesine, yerine ve her bir iskelenin kullanılma sıklığına bağlı olmalıdır. Gereken köpük monitörlerinin kapasitesi ve sayısı, yangın suyu sağlama sistemlerinin kapasitesi dahil yerel durumlara ve şartlara bağlı olacaktır. İskele ve gemide yangınla mücadele görevi için tek kaldırmalı köpük monitörünün sağlandığı yerde, monitörün tahliye kapasitesi 115 m<sup>3</sup>/saatten daha az olmamalıdır fakat 350 m<sup>3</sup>/saate kadar olabilir.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 59 / 89

Monitörler, iskele yangın ana devresinden beslenmelidir veya her bir monitör platformunda bireysel olarak el ile harekete geçirilmeli ya da özel dizayna bağlı olarak, bir grup monitörü kontrol eden ayırma valfını uzaktan el ile veya motorla harekete geçirilmelidir.

Monitörler iskele güverte seviyesinde yerleştirilmiş olabilir (normal olarak sadece, uygun küçük terminallerde) veya sabit kulelerin üzerine konmuştur. Bir monitörden gereken sıvı akıntısının etkili yüksekliği, planlanmış özel kullanım ile kabul edilir. Örneğin, geminin manifoldunu içine alan bir yangın durumunda yardım etmek gerekirse, fribord yüksekliği önemlidir ve geniş tankerler ile bu 23 metreden fazla olabilir, ideal olarak sabit monitörler, geminin manifoldunu yeterli olarak kapsaması için köpük tahliyesinin boş geminin güverte yüksekliği ve maksimum yüksek gelgit yüksekliği üzerinde olmasını sağlaması için kulelerin üzerine veya geçiş iskelesi kulelerinin tepesine yerleştirilmelidir.

Tipik olarak monitörler, durgun havada 30 metrelik bir jet uzunluğunu ve 15 metrelik bir jet yüksekliğini sağlamalıdır.


Monitörler, el ile kontrol edilebilirler veya ya kule tabanından ya da belirli bir mesafeden uzaktan kontrol edilebilir. Kule tabanından yapılan kontrollere özel koruma ihtiyacı olabilir. Sabit kule tesislerinde; rüzgarın yanlış yönden esmesiyle, dumanın görüşü ve görmeyi karartmasıyla, el ile kontrol için geri çekilebilir. Uzaktan kontrol, elektronik araçlar, hidrolik veya bir mekanik bağlantı ile yapılmış olabilir. Yükseltilmiş monitörler için uzaktan kontrol noktası, emniyetli bir yere oturtulmalıdır. Ancak, emniyetli bir yerin seçimi, tabi kılınan iskelenin büyüklüğü ve özelliğine bağlı olacaktır. Uygulanabilir olduğunda, monitör kontrol noktası, yangın ihtimali olan yerden en az 15 metre uzakta olmalıdır.

**Güverte Altında Sabit Koruyucu Sistemler:** Sahilden uzak ve suyun üzerine yayılan deniz terminallerinde güverte altında sabitkoruyucu sistemler yerleştirilmiş olduğunda veya yangınla mücadele tekneleri eldemevcut olmadığı zaman, yangınla mücadele yolu zor ya da tehlikeli olacaktır. Böyledurumlarda, bu tip sistem; bir büyük tanker yangını esnasında ve iskeleden aşağıyadenizde büyük döküntü yangınları ihtimali olduğu yerde, özellikle faydalı operasyonlara güvenilir bir temel sağlamak için gerekebilir. Çabuk bir karşılık vermek için yangınla mücadele tekneleri elde mevcut olduğunda, su yüzeyinde yerel bir yangın durumunda, korumasız destekleri ve maruz kalan yapıyı, soğutma (yanmaksızın direnme) için güverte altına sabit bir su sprej sistemiyerleştirilebilir. Böyle bir sistem için tahliye debisi, her metre kare için en az dakikada 10 litre olmalıdır. Yangınla mücadele tekneleri olmadığı veya bir yangına çabuk bir karşılık teminedilemediği zaman; sabit bir köpük/su sprinkler sistemi, korunmayan maddeleri yanmaksızın direnmenin yapıldığı destekleme yapılarını koruma ve soğutma için güverte seviyesinin altına yerleştirilebilir. Bu şartlar altında, böyle bir sistem, güverte altındaki yangını hızla kontrolü ve söndürülmesini temin edecektir. Bu tip bir sistem, her bir metre kareye dakikada 6,5 litreden az olmayan suyu tahliye etmelidir. Destek kazıkları ve kirişleri yangına dirençli malzemelerle, örneğin betonla, yapılmış olduğunda, bir sabit sistemin köpük/su sprinkler tahliyesi azaltılmış uygulama debileri tavsiye edilebilir.

Suya dayanan yangınla mücadele ekipmanları: Suya dayanan yangınla mücadele ekipmanı normal olarak, yangın tekneleri veyayangın römorkörleri şeklindedir, özellikle bir yangının rüzgara karşı manevra yapmakiçin fırsat olduğu zaman, bunlar oldukça etkili olabilirler.

Yangınla mücadele tekneleri bulunduğu yerlerinde iyi donatılmış, sürekli hazır ve çağrı zamanından çok hızlı hazır olmaya muktedir olmalıdır, örneğin 15-20 dakika içinde, o zaman bir iskelede temin edilmiş yangınla mücadele ekipmanının skalası, yerel suya dayanan yangınla mücadele ekipmanının kapasitesi ve bağıntısı düşüncesinden sonra tespit edilebilir.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 60 / 89

Suya dayanan yangınla mücadele kabiliyeti normal olarak en iyi, limanı kullana ihtimali olan en büyük tankerde bir güverte yangınıyla uğraşma yeteneği olan, köpük tesisleri dahil, yangınla mücadele ekipmanıyla donatılmış tekneler veya römorkörler tarafından temin edilir.


Römorkörlerin yangınla mücadele yeteneği olduğu yerde, terminalde veya tankerlerde yangınlara terminalin planlanmış karşılık vermesinin bir parçasıdır, onların yardımları etkili olacaksa, gerektiği kadar çabuk hazır olmalıdırlar. Bu römorkörler terminalde veya limanın diğer bir kısmında bir geminin yanaşma veya ayrılmasına yardım ediyorsa, bir yangın acil durumu oluştuğunda, yangınla mücadeleye yardım etmek için mümkün olan en kısa zamanda serbest kalabilmeyi temin edecek şekilde düzenlemeler yapılmalıdır, bu römorkörler alışılmış işleri arasında boşa çıktıklarında, bunlar terminalin içinde kolayca ulaşılabilir, mümkünse görülebilir yerde, kolayca serbest kalacak şekilde bağlanmalıdırlar ve terminalde sürekli telsiz ve görsel nöbet tutmalıdırlar. Bir yangında bu yangınla mücadele römorkörlerinin hizmeti, makul bir zaman süresi içinde temin edilemeyebilir, terminal için yangınla mücadele gereksinimleri tayin edilirken bunların yardımları dahil edilmemelidir. Özel durumlarda, birçok terminal olan limanlar veya çok sayıda tanker elleçleyen terminaller gibi, özel olarak donatılmış bir yangınla mücadele teknisinin tedarik olması düşünülmelidir. Özellikle deniz adası iskeleleri olan terminallerde, yangınla mücadele tekneleri veya botlarının her biri, bir geminin yangın suyu ana devresine yangın suyu sağlamak için bir Uluslararası Sahil Yangın Bağlantısı ile donatılmalıdır veya bu amaç için uygun adaptöre sahip olmalıdırlar. Ayrıca teknede, terminal ana yangın devresine su sağlamaya imkan veren benzer bir bağlantı da olmalıdır. Gereken pompalama kapasitesinin saatte her 57 m<sup>3</sup> için bir 63 mm'lik hortum bağlantısı temin etmelidir. Terminalde veya bir tankerde bir yangınla mücadeleye yardım etmek için römorkörleri kullanma veya sarmakta olan tehlikedeki diğer gemilerin ayrılmasında kullanma kararı, liman yetkilileriyle birleşmede ve yangınla mücadelede tam yetkili kişi tarafından yapılmalıdır. Yangınla mücadele römorkörleri, yangınla mücadele ve çekme için ayrı kanalları olan UHF/VHF telsizleri donatılmalıdır ve yangınla mücadele ederken, yangın ile mücadeleden tam yetkili kişinin kontrolü altında ve onunla doğrudan temas kurmalıdır. Yangınla mücadele ekipmanlı römorkörler, ekipmanlarını temin etmek için düzenli olarak kontrol edilmelidir ve köpük bileşimi stokları iyi durumda olmalıdır. Yangın pompası ve monitörlerin testleri haftalık olarak yapılmalıdır. Römorkörlerde köpük doldurma noktaları neta tutulmalıdır, böylece her an kullanım için hazır olmalıdır. Eğitimli yangın savaşıçılarının römorkörlerde bulunup bulunmaması veya yangınla mücadele görevleri için personelin kullanılıp kullanılmayacağı, terminalin acil durum planının parçası gibi bir karar alınmalıdır. Karar, tayin edilmiş yangın savaşıçılar için uygun eğitimle desteklenmelidir.

**YANGINLA MÜCADELE HİZMETLERİ İÇİN GEÇİŞLER:** Park alanları, deniz terminallerine yaklaşımlara yakın yangınla mücadele araçları içintemin etmelidir. İskele yaklaşım yapılarında bekleme veya geçme alanının koşulu dadüşünülmelidir. İskele yapılarına araçların geçişleri için maksimum dingil ağırlığı konusunda herhangi bir sınırlama düşüncesi de verilmelidir.

### 8.11 Yangından korunma sistemlerinin onayı, denetimi, testi, bakımı ve kullanıma hazır halde bulundurulmasına ilişkin prosedürler

Terminalin yangın tehlikesine karşı korunabilmesi için alınması gereken önlemleri ve yangın tehlikesi ile karşı karşıya kalınması halinde yangınla mücadele ekibinin, ilk yardım ekibinin ve diğer ilgili personelin görevleri ve çalışmaları ile ilgili usul ve esasların yerine getirilmesini sağlayarak, ilgililer dışında kalanların gelmelerine engel olarak, yangın çıkan yerde karışıklığı önlemek ve mevcut insan gücü ile teçhizattan en iyi şekilde ve en kısa zamanda yararlanmaktır.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 61 / 89
--	---

Yukarıda belirtilen açıklama, terminalde çalışan tüm personeli kapsar.

Her ay düzenli olarak tüm yangın ekipmanları teknik emniyet (SEÇ personeli) tarafından kontrolleri (fiziksel ve test edilerek) yapılır. Yapılan kontroller listelenir ve üst amire onay için teslim edilir.

Yangın ekipmanları listesinde arızalı veya bakım gerektirenler arıza bildirim ve / veya iş talep formu ile bakım birimine yazı ile bildirilip gerekli bakım ve onarım işlemlerinin yapılması sağlanarak sürekli hazır halde tutulur.

**Yangın Planı:** Yangın söndürme işlemleri Terminal Yöneticisinin kişisel sorumluluğundadır. Yangın söndürme planı hazırlanmalı, aşağıdaki konuları ele alan talimatlar kısa ve açık olmalı ve bütün bülten tahtalarına asılmalıdır. Yangın planının bir kopyası Terminalin Acil Durum Planında "YANGIN" başlığı altında muhafaza edilmelidir.

Yangınla mücadelede genel işlem sırası;


- (1) Telsiz birimlerinin haberdar edilmesi.
- (2) En yakın yangın alarm butonuna basarak, yangın ihbarında bulun.
- (3) Telefonla 150'yi ara ve yangın ihbarını bildir.
- (4) İhbarı alan kişi Terminal Müdürüne haber verilmesi.
- (5) Terminal müdürünün gerekli gördüğü yerleri (ambulans, itfaiye) ihbarı alan kişiye bildirmesi.
- (6) İhbarı alan kişinin gerekli yerlere haber vermesi
- (7) Büyük yangınlarda Kriz Yönetim Grubunun (KYG) haberdar edilmesi.
- (8) Güvenlik personelinin yetkililere mevcut personel ve ziyaretçi sayısını bildirmesi.
- (9) Yangınla mücadele ekip şemasında gösterilen görevlere göre hareket edilmesinin sağlanması

Bir yangın olasılığında Terminal personelinin Yangın planı dâhilin de yapacakları işlerin pratiğini kazanmaları için yılda en az bir kez, Terminal Yöneticisi gerek görürse daha sık, tatbikat yapılacaktır. Tatbikatlar yakıt dökülmesi dahil, bütün olayları ve yangın sınıflarını kapsayacak şekilde yapılmalıdır. Bütün personelin deney kazanması için yeniden dolum sırası yaklaşmış yangın söndürücüler tatbikat sırasında kullanılmalıdır. Mümkün olursa, yerel itfaiye ekibinin tatbikata iştirak etmesi teşvik edilmelidir. Terminaldeki yangın musluklarının hizmete hazır tutulması hayati önem taşır. Rutin deney sırasında köpük fişkırtıcılar kullanılırsa, Jetmaster için gerekli basıncın, su borularında değil, fişkırtıcıda 10,3 bar olması gerektiği unutulmamalıdır. Bu egzersizlerin hepsinin kayıtları tutulmalıdır.

**Söndürücü Maddeler:** Uyun yangın söndürücü özelliği yangından ısı emerek yanan maddenin sıcaklığını düşürmesinden kaynaklanır Bu ısı emme kapasitesinin tam anlamıyla gerçekleşmesi için suyun buharlaşarak alev çevresindeki havada oksijeni izole etmek suretiyle yangını boğması gerekir. Bu nedenle, su serpilerek kullanıldığında su jetiyle uygulandığından daha iyi sonuç verir. Su aşağıdaki tip yangınlarda kullanılmaya uygundur:

- a) Katı maddeler (kereste, kağıt vb).
- b) Sis halinde püskürtüldüğünde itfaiye eri ve yangın arasında koruyucu bir perde oluşturması. Bu durumda itfaiye eri vanaları kapamak ve can kurtarmak gibi işlemler için yangına daha fazla yaklaşabilir.
- c) Yangına yakın tesisleri ve ekipmanları soğutmak (örneğin tanklar).

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 62 / 89

Su aşağıdaki durumlarda kullanılmamalıdır:

- Elektrik çarpması tehlikesi olduğundan elektrikli aletlerde.
- Etkisiz ve yangını yayma tehlikesi bulunduğu benzin gibi uçucu maddelerde. Kaynarak taşması olasılığından su, tank yangınlarında kullanılmamalıdır.

**8.12 Yangından korunma sistemlerinin çalışmadığı durumlarda alınması gereken önlemler:** tesis bünyesinde tüm yangın sistemi otomatik olarak devreye girer. Sistemin çalışmadığı durumda manul olarak vanalar açılabilir. İtfaiye ve komşu tesislerden destek alınır.

### 8.13 Diğer risk kontrol ekipmanları:

## 9. İŞ SAĞLIĞI ve GÜVENLİĞİ


### 9.1 İş sağlığı ve güvenliği tedbirleri

İşin terminal faaliyetlerine, personel ve ekipmanlara bir tehlikesi olmadığı ve iş izninin kapsamından başka bir iş yapılmadığından emin olmak için gerekli kontroller yapılır. özel talimatlar ve teknik emniyet kurallarına uygun şekilde işlerin yürütülmesi esastır. Tanımlanmış bilgiler TL-CEY-SEC-004 Kişisel Koruyucu Ekipman Talimatı ve PR-CEY-SEC-001 İş zinleri Prosedürlerinden alınmıştır.

### 9.2 Kişisel koruyucu kıyafetler hakkında bilgiler ile bunların kullanılmasına yönelik prosedürler

Bütün çalışanların onaylanmış koruyucu giysiyle donatılması ve bunları giymeden kimsenin çalışmasına izin verilmemesidir. Durum ne olursa olsun, kişisel koruyucu ekipmandan istenilen düzeyde koruma elde etmek için bunların seçimi, kullanımı ve bakımının doğru yapılması esastır. Kıyafetler nomex kumaştan yapılmış olup uluslararası standartlardadır. Yangın girdabına dayanıklı gece fark edilmesine karşı reflektör ilavelidir. Yanmaz elbiseler açık veya kapalı alan yangınlarına müdahale etmek veya bu ortamlarda bir arama / kurtarma faaliyetinde bulunmak üzere ateşin içine direkt olarak girecek olan kişiler tarafından kullanılır. Tank temizliklerinde vücudu tamamen kapatan ve pamuktan yapılmış tek parça elbise (tulum) giyilmelidir. Bu tip giyimlerde kesinlikle sentetik malzeme kullanılmamış olmalı ve işlem bittikten sonra atılmalıdır. Tanımlanmış bilgiler TL-CEY-SEC-004 Kişisel Koruyucu Ekipman Talimatı ve PR-CEY-SEC-001 İş zinleri Prosedürlerinden alınmıştır.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 63 / 89
--	---

## 10. DİĞER HUSUSLAR

**10.1 Geçici işletme izni belgesinin geçerlilik tarihi : 12 NİSAN 2028**

### 10.2 Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı için tanımlanmış görevler

Bölüm 2.4'de olduğu gibidir

### 10.3 Karayolu ile kıyı tesisine gelecek/kıyı tesisinden ayrılacak Tehlikeli Yükleri taşıyanlara yönelik hususlar

Kara Yolu ile Kıyı Tesisine Gelecek/Kıyı Tesisinden Ayrılacak Tehlikeli Yükleri Taşıyanlara Yönelik Hususlar (Tehlikeli Yük Taşıyan Karayolu Taşıtlarının Liman ve Kıyı Tesis Sahasına/ Sahasından Girişte/Çıkışta Bulundurmaları Gereken Belgeler;


- Dolum yeri Araç fiziki Durum Tespit Tutanağı doğu Akdeniz Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü İsdemir Gümrük Müdürlüğü formu
- Tanker Emniyet Kontrol Formu
- ADR kapsamındaki taşımalarda
  - a. Taşımaya uygun ve geçerli SRC 5 sertifikası
  - b. ADR yazılı talimatı
  - c. Taşımaya uygun ve geçerli Araç Uygunluk Sertifikası
  - d. Taşıma evrakı

Bu Taşıtların Bulundurmak Zorunda Oldukları Ekipman ve Techizatlar;

- Her araç için, tekerleğin çapı ve aracın maksimum kütlesine uygun büyüklükte en az bir takoz;
  - İki adet dikilebilir uyarı işareti;
  - Göz durulama sıvısı
- Ayrıca her bir araç ekibi üyesi için
- Bir ikaz yeleği (EN 471 standardında açıklandığı şekilde);
  - Uygun portatif aydınlatma aparatı;
  - Bir çift koruyucu eldiven ve
  - Göz koruyucu donanım (örn. koruyucu gözlükler).
- Bazı sınıflar için gerekli ilave koruyucu teçhizatlar:
- Araç ekibinin her bir üyesi için bir acil durum maskesi ;
  - Kürek 4;
  - Drenaj mührü 4;
  - Toplama kabı 4.

Limn Sahasındaki Hız Limiti 20 km / saattir.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 <b>GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.</b>	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : <b>64 / 89</b>
KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	

#### **10.4 Deniz yolu ile kıyı tesisine gelecek/kıyı tesisinden ayrılacak Tehlikeli Yükleri taşıyanlara yönelik hususlar**

Deniz Yolu ile Kıyı Tesisine Gelecek/Kıyı Tesisinden Ayrılacak Tehlikeli Yükleri Taşıyanlara Yönelik Hususlar (Tehlikeli yük Taşıyan Gemilerin ve Deniz Araçlarının Liman veya Kıyı Tesisinde Göstereceği Gündüz/Gece İşaretleri, Gemilerde Soğuk ve Sıcak Çalışma Usulleri vb. Hususlar);

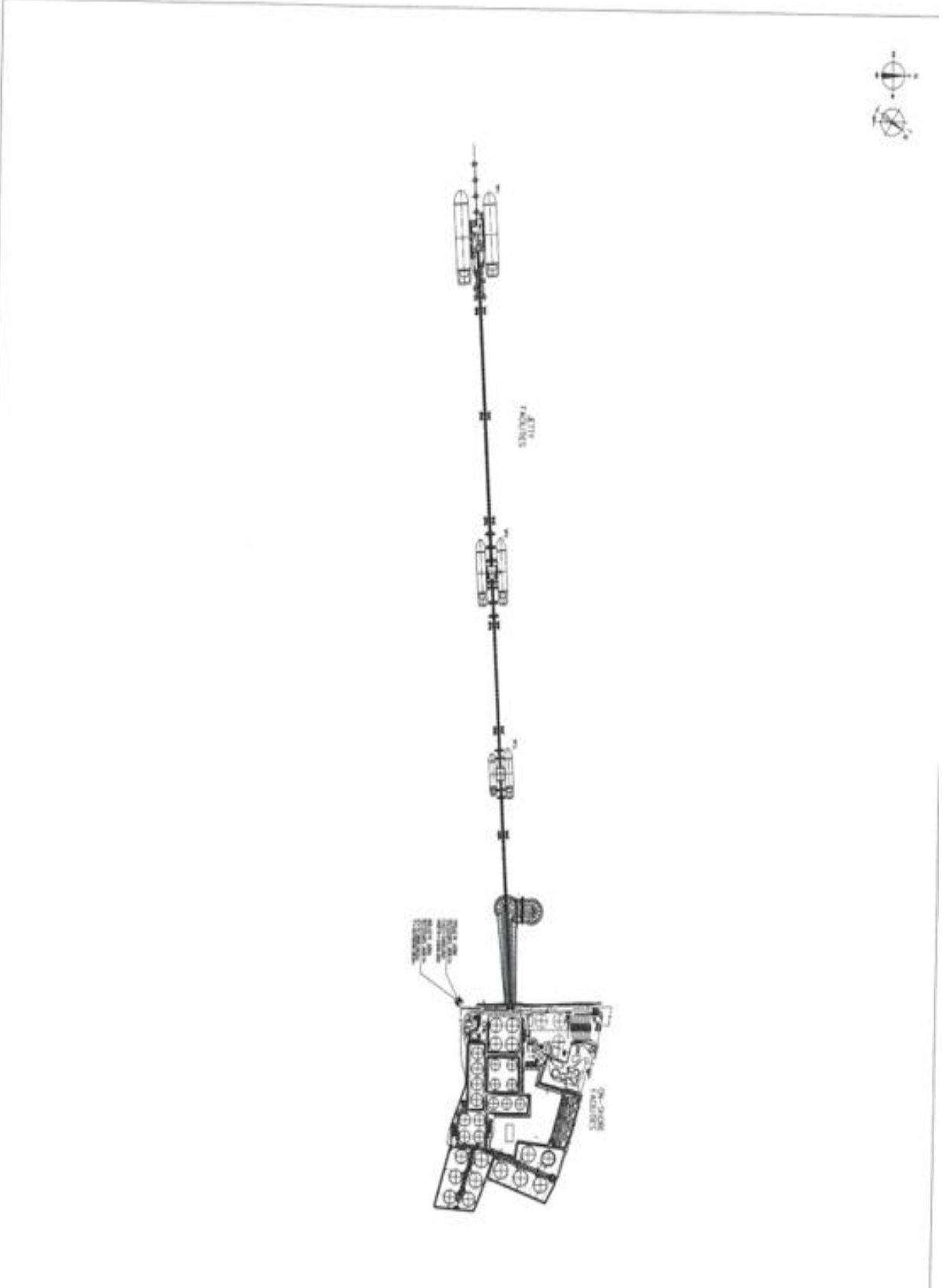
Gündüz burak sancağı, gece kırmızı fener işareti kullanılmaktadır.

#### **10.5 Kıyı tesisi tarafından eklenecek ilave hususlar**

İlave hhususlar yoktur.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

## EK-1 KIYI TESİSİNİN GENEL VAZİYET PLANI



Son değişiklik sebebi: Yeni doküman

Hazırlayan

Bölüm Yönetici Onayı

Yönetim Onayı



GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.

KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ

TARİH : 02.03.2026  
REV. NO : 06  
DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03  
Sayfa : 66 / 89

## EK-2




**KIYI TESİSİNİN GENEL GÖRÜNÜŞ FOTOĞRAFLARI**

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman

Hazırlayan

Bölüm Yönetici Onayı

Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 67 / 89
--	---

### EK-3 ACİL TEMAS NOKTALARI VE İLETİŞİM BİLGİLERİ

#### YANGIN

ALO YANGIN	: 112
YEŞİLKÖY İTFAİYE	: 0 326 734 17 09
DÖRTYOL İTFAİYE	: 0 326 712 22 15
KUZUCULU İTFAİYE	: 0 326 764 71 11
PAYAS İTFAİYE	: 0 326 755 78 06

#### SAĞLIK

ALO AMBULANS	: 112
DEVLET HASTANESİ DÖRTYOL	: 0 326 712 22 87
SAĞLIK GRUP BAŞKANLIĞI	: 0 326 712 77 52
SAĞLIK BAKANLIĞI İLETİŞİM MERKEZİ	: 184
İSK. YENİ DEVLET HASTANESİ ÜNİTESİ	: 0 326 618 24 24 (dahili 3456)

#### GÜVENLİK

POLİS İMDAT	: 112
JANDARMA İMDAT	: 112 – 0 326 712 12 24
İLÇE EMNİYET DÖRTYOL	: 0 326 712 12 88
SAHİL GÜVENLİK	: 112 – 0 326 613 34 48
SİVİL SAVUNMA İSKENDERUN	: 0 326 613 07 88
ZABITA AMİRLİĞİ YEŞİLKÖY	: 153 – 0 326 734 17 00

#### DİĞER

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI	: 0 312 203 10 00
DENİZCİLİK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	: 0 312 203 10 00
BOTAŞ LİMAN BAŞKANLIĞI	: 0 322 639 21 38
İSK. BÖLGE LİMAN BAŞKANLIĞI	: 0 326 614 11 92
LİMAN MÜDÜRLÜĞÜ	: 0 326 614 00 47
PETGAZ (Bayegan)	: 0 326 734 27 66
LİKİDGAZ	: 0 326 734 25 46
AYGAZ	: 0 326 734 16 02
İPRAGAZ	: 0 326 734 11 12
GÜNEY WİMBA	: 0 326 734 19 20
By-PORT (eski YENİYURT)	: 0 326 693 11 02
BOTAŞ DÖRTYOL	: 0 326 744 55 77
ÇEVRE ŞEHİRCİLİK DÖRTYOL	: 0 326 712 10 48
KAYMAKAMLIK	: 0 326 712 12 20
THY	: 0 322 435 03 80
ELEKTRİK BAKIM	: 186

#### EK-4 TEHLİKELİ YÜKLERİN ELLEÇLENDİĞİ ALANLARIN GENEL VAZİYET PLANI

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı



GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.

KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ

TARİH : 02.03.2026  
REV. NO : 06  
DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03  
Sayfa : 68 / 89

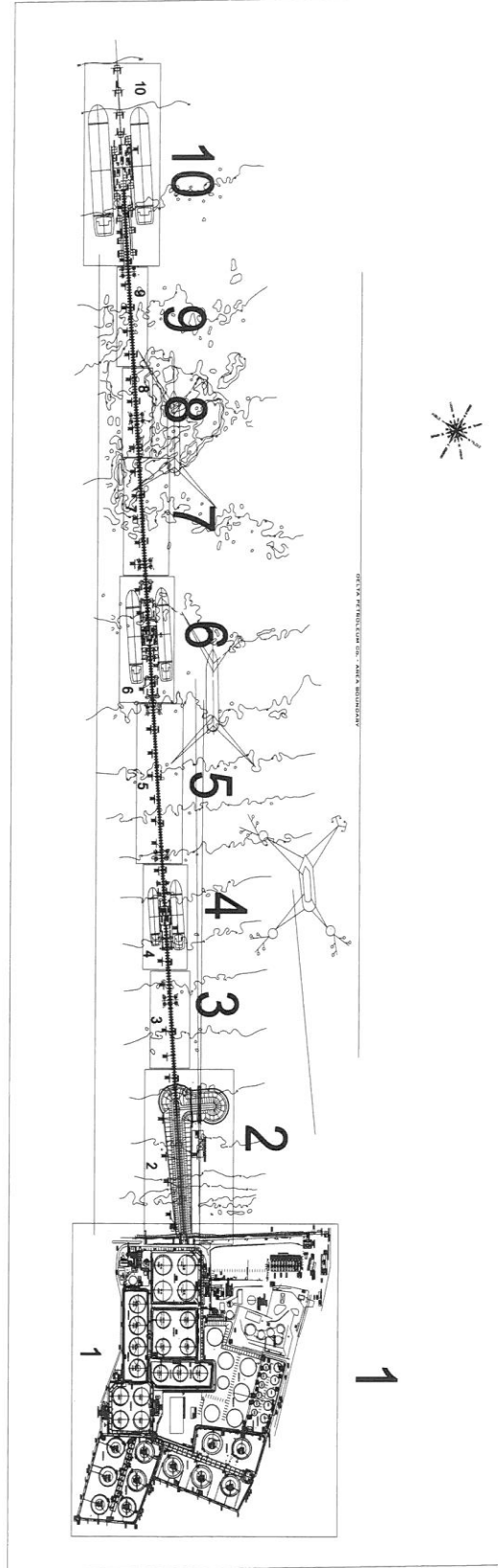


Son değişiklik sebebi: Yeni doküman

Hazırlayan

Bölüm Yönetici Onayı

Yönetim Onayı

**EK-5  
TEHLİKELİ YÜKLERİN ELLEÇLENDİĞİ ALANLARIN YANGIN PLANI**

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman

Hazırlayan

Bölüm Yönetici Onayı

Yönetim Onayı

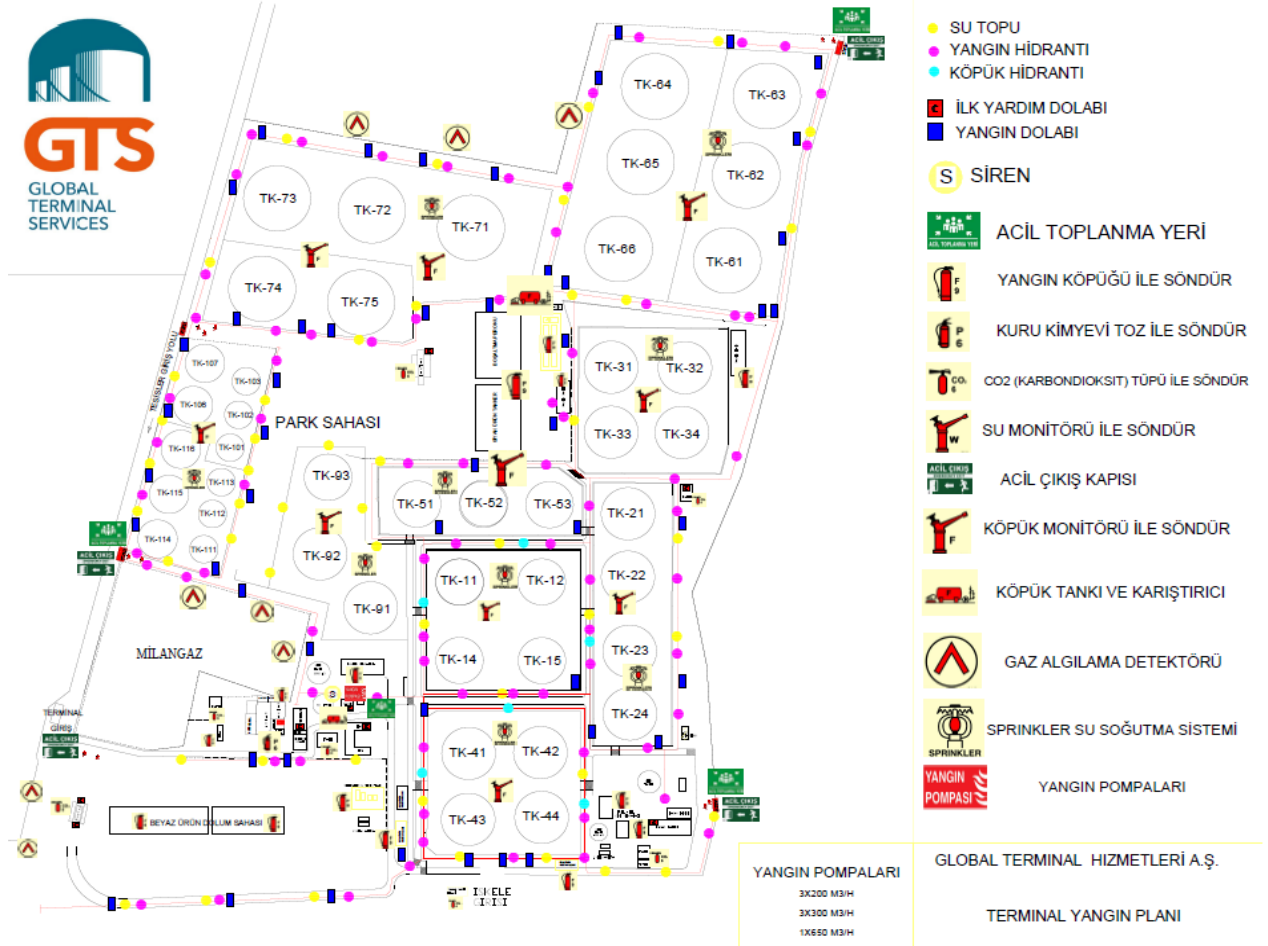


GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.

KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ

TARİH : 02.03.2026  
REV. NO : 06  
DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03  
Sayfa : 70 / 89

## EK-6 TESİSİN GENEL YANGIN PLANI




Son değişiklik sebebi: Yeni doküman

Hazırlayan

Bölüm Yönetici Onayı


Yönetim Onayı

 <b>GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.</b>	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : <b>71 / 89</b>

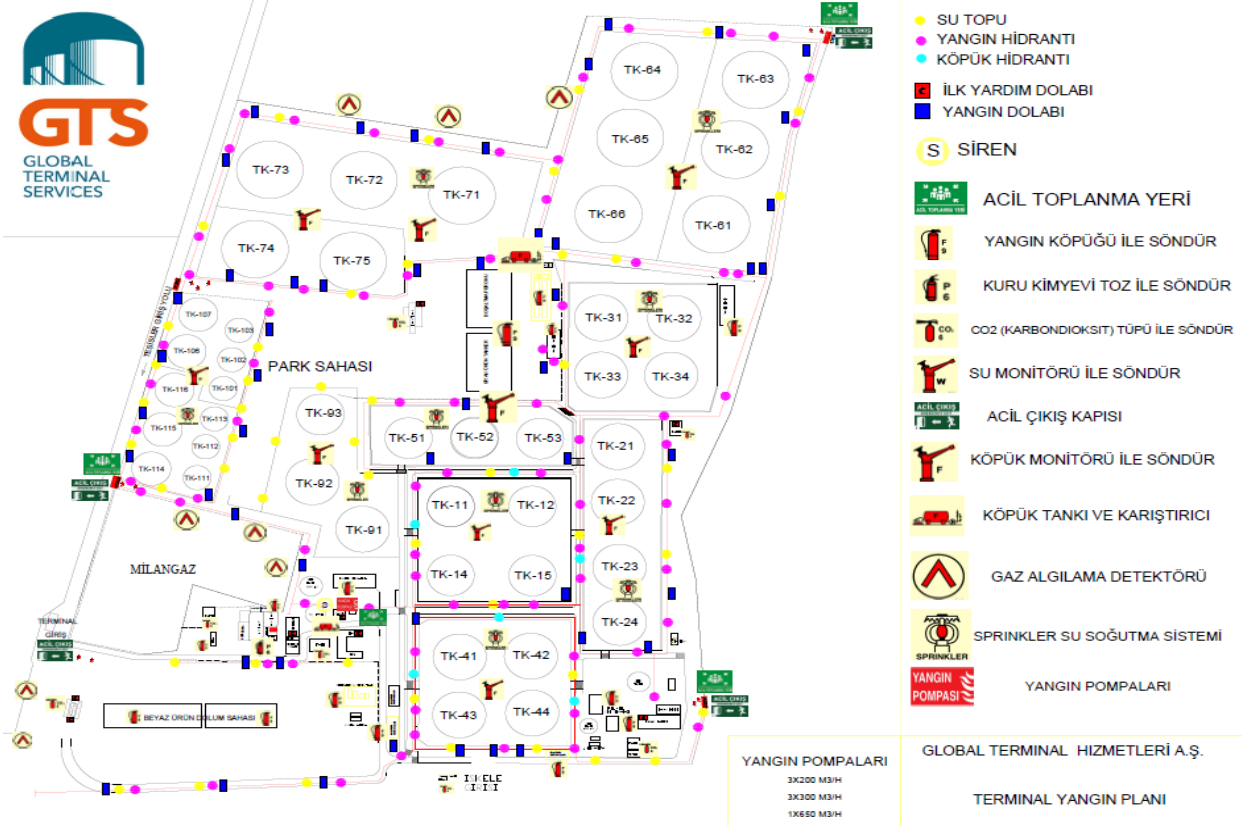
## **EK-7 ACİL DURUM PLANI**

**TEHLİKELİ YÜK ACİL DURUM PLANININDA BELİRTİLMİŞTİR.**

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 <b>GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.</b> <b>KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ</b>	<b>TARİH</b> : 02.03.2026 <b>REV. NO</b> : 06 <b>DOKÜMAN NO</b> : EK-ORT-GEN-03 <b>Sayfa</b> : 72 / 89

## EK-8 ACİL DURUM TOPLANMA YERLERİ




Son değişiklik sebebi: Yeni doküman

Hazırlayan

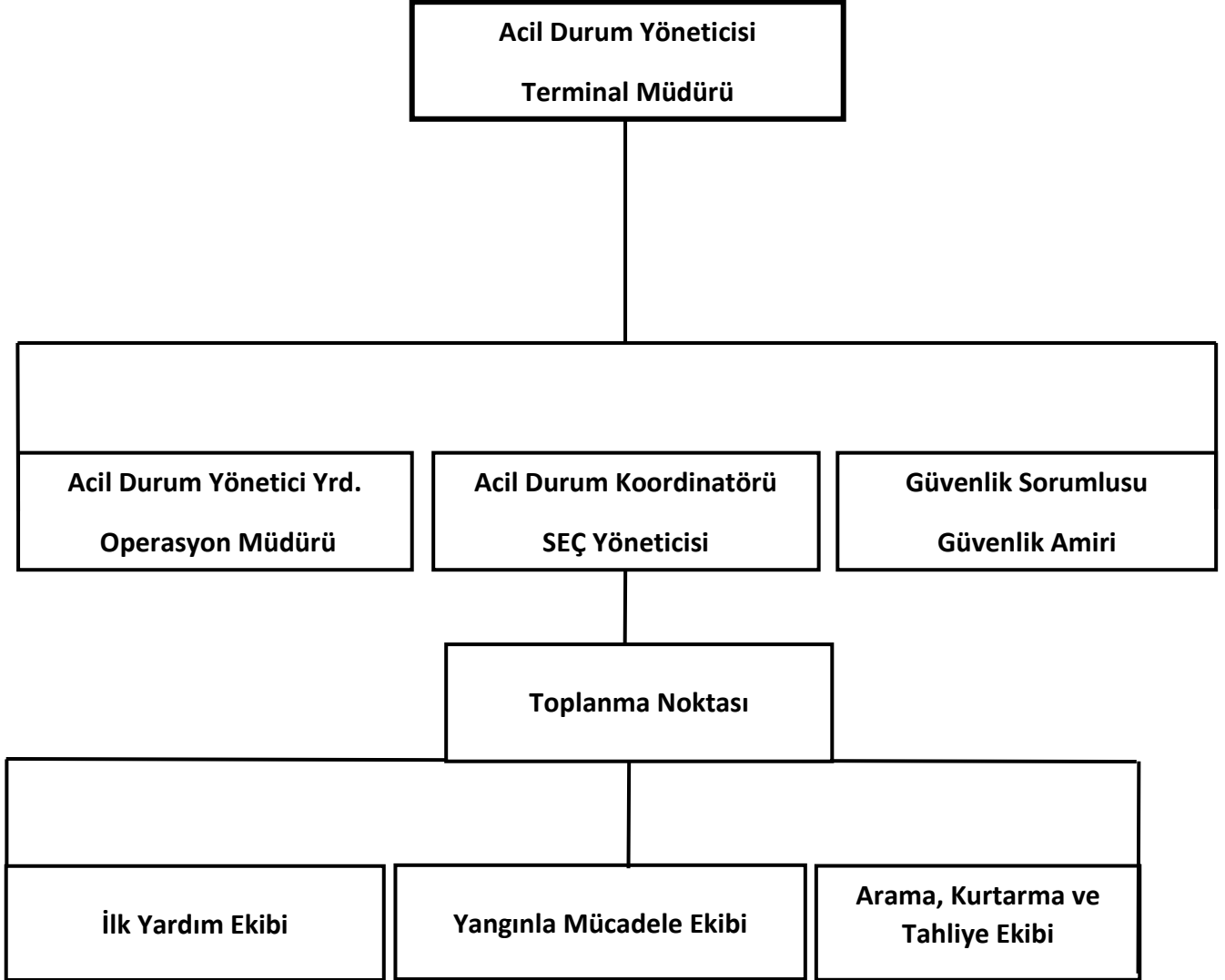
Bölüm Yönetici Onayı

Yönetim Onayı


 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 73 / 89
---	---

**EK-9  
ACİL DURUM YÖNETİM ŞEMASI**

**ACİL DURUM MÜDAHALE ORGANİZASYON ŞEMASI**



Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 74 / 89
---	---

## EK-10 TEHLİKELİ MADDELER EL KİTABI

### KIYI TESİSİNDE ELLEÇLENEN TEHLİKELİ YÜKLERE İLİŞKİN EL KİTABI:

#### Ham Petrol;

Yerküre içerisinde organik materyalin başkalaşımı ile oluşmuş ve gözenekli kayalar içerisinde depolanmış sıvı haldeki hidrokarbonlara ham petrol adı verilir. Petrolün başındaki "ham" terimi bir hammadde olduğunu ve henüz işlenmediğini gösterir. Ham petrol, rafinerilerde bileşenlerine ayrıştırılarak (damıtılarak) günlük yaşamımızda kullandığımız pek çok ara madde ve akaryakıt ürünleri elde edilir.

#### Ham Petrolden damıtma yoluyla elde edilen bileşenler;

Ham petrolün rafinerilerde arıtılması ve işlenmesi sonucunda, ortalama olarak %43 benzin, %18 fuel oil ve motorin, %11 LPG (sıvılaştırılmış petrol gazı, propan veya propan-bütan karışımı), %9 jet yakıtı, %5 asfalt ve %14 diğer ürünler elde edilmektedir.

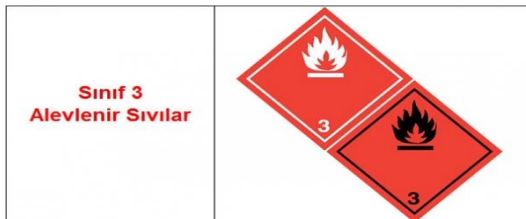
#### Terminalimizde elleçlenen petrol ürünleri;

Terminalimizde aşağıda isim, UN numarası ve tehlike sınıfları belirtilen petrol ürünleri elleçlenmektedir.


Tehlikeli Madde adı	UN Numarası	Tehlike Sınıfı
Crude Oil	1267	3
Fuel Oil	3082	9
Benzin	1203	3
Mazot	1202	3
Jet A-1	1223	3
Nafta	1268	3
LNG	1972	2
Bitüm	3257	9

Petrol ve Doğalgaz Ürünlerinin depolanması, proses edilmesi, transfer ve taşınması ile son kullanıcıya ikmalî sırasında oluşabilecek maddî, manevî ve çevresel tehlikelerin önlenmesi amacıyla, terminaldeki çalışmalara ait, İş Tehlike Analizi, Görev Emniyet Analizi, Risk Değerlendirmesi ve Risk Yönetimi alanındaki tüm yasal düzenlemeler de göz önüne alınarak bazı güvenlik ve emniyet tebbirleri uygulanmaktadır.

#### Sınıf 3 Alevlenir Sıvılar



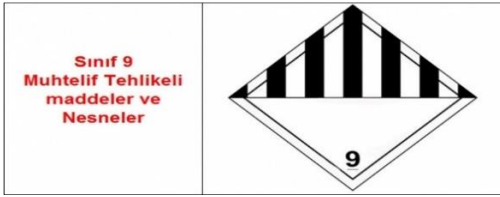
Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 75 / 89
---	---

Sınıf 3 -Parlama noktası 60 C'nin altında olan alev alabilen sıvılar, hassasiyeti azaltılmış sıvı patlayıcıları da içerir.

Bu tür sıvılar terminalimizde ticari faaliyetlerimiz çerçevesinde depolanmakta deniz/kara tankerlerine yükleme ve boşaltma işlemleri yapılmaktadır.

### Sınıf 9 Muhtelif Tehlikeli maddeler ve Nesneler;



### SINIF 9

Sınıf 9 Muhtelif tehlikeli madde ve eşya grubudur. Tehlikeli olduklarına karar verilen ama diğer sınıflardaki tanımlara uymayan yükleri içerir. Bu kesinlikle, bu maddelerin diğer sınıftakilerden daha az tehlikeli oldukları anlamına gelmez. Diğerlerine gösterilen dikkat ve özene benzer şekilde işlem görmelidirler. Bu sınıf, çevre için tehlikeli sıvı ve katı maddelere verilen özel iki UN numaralı maddeleri (denizi kirleten maddeler) içerir; bunlar insanlar için değil, ancak deniz için tehlikelidir.

Terminalimizde Gemilerden alınan atıklar (örnek Sintine ve sludge) bu sınıfta değerlendirilmektedir.

### Ürün bilgilendirme formları;

Terminalimizde depolanan ve yukarıda isim, UN numarası ve sınıfı verilen ürünlere ait ürün örnek bilgilendirme formları (Örnek olması için tüpraştan alınmış MSDS) kitapçık ekinde sırasıyla verilmiştir. Ürüne özel hazırlanmış bu formlar taşıma esnasında müşteri tarafından taşıma aracı sorumlusuna imza karşılığı teslim edilmektedir.

### Tehlikeli maddelerin depolama şartları;

Terminalimizde depolanan ve yukarıda isim, Un numarası ve tehlike sınıfı verilen ürünler sınıflarına göre uluslar arası kabul görmüş standartlara sahip uygun


dikey silindirik,

izolasyonlu/izolasyonsuz,

ısıtmalı/ısıtmasız,

mikserli/miksersiz,





Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 <b>GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.</b> <b>KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ</b>	<b>TARİH</b> : 02.03.2026 <b>REV. NO</b> : 06 <b>DOKÜMAN NO</b> : EK-ORT-GEN-03 <b>Sayfa</b> : 76 / 89

dıştan/ sabit/ içten yüzer tavanlı,  
taban merkezi yukarıda/aşağıda,  
mekanik ve radarla seviyesi ölçülen,  
yangınla mücadele ve soğutma donanımlı

Tanklarda, aşağıdaki tablo esas alınarak depolanmaktadır.

**PATLAYICI PARLAYICI VE TEHLİKELİ MADDELERİN DEPOLAMA ŞARTLARI**  
**STORAGE CONDITIONS OF EXPLOSIVE, FLAMMABLE AND DANGEROUS GOODS**

	Kolay Tutuşur Sıvılar / Easy Burning Liquids	Tehlikeli Atık / Hazardous Waste
IMCO SINIF /CLASS		
	+	+
	+	+

**BİRİBİRİNDEN AYRILACAKTIR / STORED SEPARATELY+ : BİRİLİKTE DEPOLANIR / STORED TOGETHER**

**Şoförler, Taşıma araçlarının özellikleri, teçhizatları, acil durum ekipmanları, Markalama ve etiketlemesi;**

Terminalimize yük taşıma amacıyla gelen kara tankerleri, çekiciler, dorseler ve şoförler, Alacakları yükün sınıfına göre dorse ve çekicilerinde FL ve AT araç özellikleri ve onay sertifikası aranır. Ruhsatları ve evrakları bu doğrultuda kontrol edilir.

Araçların, genel ve kişisel koruyucu teçhizatlar ile donatıldıkları, Ayrıca taşıma belgesinde belirtilen etiket numaraları çerçevesinde aşağıda belirtilen ilave teçhizatla donatıldıkları kontrol edilmektedir.


Taşıma ünitesinde aşağıdaki teçhizatlar taşınacaktır:

- Her araç için, tekerleğin çapı ve aracın maksimum kütlesine uygun büyüklükte en az bir takoz;
  - İki adet dikilebilir uyarı işareti;
  - Göz durulama sıvısı
- Ayrıca her bir araç ekibi üyesi için
- Bir ikaz yeleği (EN 471 standardında açıklandığı şekilde);
  - Uygun portatif aydınlatma aparatı;
  - Bir çift koruyucu eldiven ve
  - Göz koruyucu donanım (örn. koruyucu gözlükler).

Bazı sınıflar için gerekli ilave koruyucu teçhizatlar:

- Araç ekibinin her bir üyesi için bir acil durum maskesi ;

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 <b>GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.</b> KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 77 / 89

- Kürek 4;
- Drenaj mührü 4;
- Toplama kabı 4.


Tanker şoförlerinden alacakları yükün sınıfına göre bu yükleri taşıyabilecek eğitimi alıp almadıklarını gösterir belge (SRC5) istenir.

Kara tankerlerinin taşıyacakları yük sınıfına göre aşağıdaki şekilde etiketlenmesi istenir ve bu etiketleme işleminin doğru yapıp yapılmadığı check list ler aracılığı ile kontrol edilir.



Şoförlere yükleme sonrası "yazılı talimatlar" çerçevesinde ürünün taşınmasında, acil durumda, park edebilecekleri yerler ve park halindeyken, tünellerden geçerken, şehirler arası karayolunda ve şehir içlerinde ilerlerken nelere dikkat edeceği, araçta bulundurması gereken acil durum ekipmanlarını, acil durum telefonlarını ve ilk yardım, yol güvenliği, koruyucu donanımın kullanımına dair temel bilgiler imza karşılığı verilir.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 78 / 89

## EK-11

### CTU VE PAKETLER İÇİN SIZDIRMA ALANLARI VE EKİPMANLARI, GİRİŞ/ÇIKIŞ ÇİZİMLERİ

- Tesiste sıvı dökme yük elleçlemesi yapılmaktadır. Paketli yük elleçlemesi taşıma yapılmamaktadır.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı



GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.

KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ

TARİH : 02.03.2026  
REV. NO : 06  
DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03  
Sayfa : 79 / 89

## EK-12 LİMAN HİZMET GEMİLERİNİN ENVANTERİ



Römorkör hizmeti


Deniz kirliliği ile mücadele hizmet teknesi (Most denizcilik)

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman

Hazırlayan

Bölüm Yönetici Onayı

Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 80 / 89
---	---

## EK-13 LİMAN BAŞKANLIĞI İDARE SINIRLARI, DEMİRLEME YERLERİ VE KLAVUZ KAPTAN İNİŞ/BİNİŞ NOKTALARININ DENİZ KOORDİNATLARI

### İSKENDERUN BÖLGE LİMAN BAŞKANLIĞI

#### A) Liman idari saha sınırı

İskenderun Bölge Liman Başkanlığının liman idari sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu hat ve devamında (a) koordinatından hakiki güney (180°) istikametine çizilen hattın doğusunda kalan ve bu alana bitişik Türk Karasuları ile sınırlanan deniz ve kıyı alanıdır.

- 36° 25' 15" K – 035° 35' 57" D
- 36° 49' 48" K – 036° 10' 00" D (Deliçay)

#### B) Demirleme sahaları

a) Güney demirleme sahası: Tehlikeli madde taşımayan gemiler ile askeri gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- 36° 36' 30" K – 036° 08' 30" D
- 36° 36' 30" K – 036° 07' 00" D
- 36° 38' 00" K – 036° 07' 00" D
- 36° 38' 00" K – 036° 08' 30" D

b) Tehlikeli yük gemileri demirleme sahası: Tehlikeli madde taşıyan gemiler, nükleer güçle çalışan askeri gemiler ve karantina altına alınacak gemiler ile gazdan arındırma işlemi

yapacak gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- 36° 37' 21" K – 036° 10' 30" D
- 36° 37' 21" K – 036° 09' 00" D
- 36° 38' 00" K – 036° 09' 00" D
- 36° 38' 00" K – 036° 10' 30" D

c) Doğu demirleme sahası: Tehlikeli madde taşımayan gemiler ile askeri gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- 36° 40' 00" K – 036° 10' 30" D
- 36° 40' 00" K – 036° 09' 00" D
- 36° 42' 00" K – 036° 08' 00" D
- 36° 42' 00" K – 036° 09' 30" D


ç) Kuzey demirleme sahası: Tehlikeli madde taşımayan gemiler ile askeri gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- 36° 43' 30" K – 036° 09' 00" D
- 36° 43' 30" K – 036° 07' 30" D
- 36° 46' 00" K – 036° 07' 30" D
- 36° 46' 00" K – 036° 09' 00" D


#### C) Kılavuz kaptan alma ve bırakma yerleri

- 36° 36' 48" K – 036° 10' 42" D (Güney)
- 36° 40' 42" K – 036° 10' 30" D (Doğu)
- 36° 44' 00" K – 036° 09' 30" D (Kuzey)

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 81 / 89
---	---

## EK-14 LİMAN TESİSİNDE BULUNAN DENİZ KİRLİLİĞİNE KARŞI ACİL MÜDEHALE EKİPMANLARI

	<b>MAKİNE-EKİPMAN KONTROL LİSTESİ VE BAKIM FORMU</b>	Sayfa No: 1 / 1
		Dok. No: FR.OPR.06
		Yayın Tar. 11.02.2015
		Rev Tar. --
		Rev. No: 00

BÖLGE: Global / Dörtyol

KONTEYNER NO : 37


SIRA NO	EKİPMAN	ADET	DURUMU
1	YÜZER DEPOLAMA TANKI 15 M3	1 Adet	FAAL
2	SORBENT BOOM	600 Metre	FAAL
3	SORBENT PAD	1500 Adet	FAAL
4	SORBENT RULO PAD	-	-
5	YARIM YÜZ MASKESİ	-	-
6	KİMYASAL ÇIZME	-	-
7	BARET BEYAZ İTHAL (CE)'Lİ	-	-
8	GAZ ÖLÇÜM CİHAZI	-	-
9	ECZA DOLABI	-	-
10	YAĞMURLUK	-	-
11	SORBENT RULO PET	-	-
12	NUMUNE KABI	-	-
13	KORUYUCU GÖZLÜK	-	-
14	KİMYASAL ELDİVEN KISA CE'Lİ	-	-
15	KİMYASAL ELDİVEN UZUN CE'Lİ	-	-
16	TYVEK	-	-
17	GÜVENLİK ŞERİDİ	-	-
18	EL ARABASI	-	-
19	KÜREK	-	-
20	TIRMIK	-	-
21	ATIK TOPLAMA KOVASI 10 LT.	-	-
22	ATIK TOPLAMA VARİLİ 120 LT.	-	-
23	FİRÇA	-	-
24	BRANDA	-	-
25	FENER EX-PROFF	-	-
26	CAN YELEĞİ (SPOR TİP CE'Lİ)	-	-
27	CAN YELEĞİ (ŞİŞME)	-	-
28	YANGIN TUPU (9 KG.)	-	-
29	ATIK TOPLAMA POŞETİ	-	-
30	KİMYASAL GÖZLÜK( CE'Lİ )	-	-


Son değişiklik sebebi: Yeni doküman

Hazırlayan

Bölüm Yönetici Onayı

Yönetim Onayı

 <b>GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.</b> <b>KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ</b>	<b>TARİH</b> : 02.03.2026 <b>REV. NO</b> : 06 <b>DOKÜMAN NO</b> : EK-ORT-GEN-03 <b>Sayfa</b> : <b>82 / 89</b>

	<b>MAKİNE-EKİPMAN KONTROL LİSTESİ VE BAKIM FORMU</b>	Sayfa No: 1 / 1
		Dok. No: FR.OPR.06
		Yayın Tar. 11.02.2015
		Rev Tar. --
		Rev. No: 00

**BÖLGE** : Global / Dörtüyl

**KONTEYNER NO** : 38


SIRA NO	EKİPMAN	ADET	DURUMU
1	KAPAKLI ATIK TOPLAMA KOVASI	1 Adet	FAAL
2	D-SOLVIT	1 Litre	FAAL
3	YARIM YÜZ MASKESİ	1 Adet	FAAL
4	KİMYASAL ÇIZME	1 Çift	FAAL
5	BARET BEYAZ İTHAL (CE)'Lİ	3 Adet	FAAL
6	NUMUNE ŞİŞESİ	1 Adet	FAAL
7	ECZA DOLABI	1 Adet	FAAL
8	YAĞMURLUK	1 Adet	FAAL
9	İLK YARDIM SETİ	1 Adet	FAAL
10	NUMUNE KABI	1 Adet	FAAL
11	ELDİVEN KISA CE'Lİ	11 Çift	FAAL
12	KİMYASAL ELDİVEN UZUN CE'Lİ	2 Çift	FAAL
13	TYVEK	1 Adet	FAAL
14	GÜVENLİK ŞERİDİ	1 Adet	FAAL
15	EL ARABASI	6 Adet	FAAL
16	KAZMA	1 Adet	FAAL
17	KÜREK	1 Adet	FAAL
18	TIRMIK	1 Adet	FAAL
19	ATIK TOPLAMA KOVASI 10 LT.	1 Adet	FAAL
20	ATIK TOPLAMA VARİLİ 120 LT.	1 Adet	FAAL
21	FIRÇA	2 Adet	FAAL
22	NAYLON MUŞAMBA	1 Adet	FAAL
23	FENER EX-PROFF	1 Adet	FAAL
24	CAN YELEĞİ (SPOR TİP CE'Lİ)	4 Adet	FAAL
25	YANGIN TUPÜ (9 KG.)	13 Adet	FAAL
26	ATIK TOPLAMA POŞETİ	27 Adet	FAAL
27	KİMYASAL GÖZLÜK( CE'Lİ )	1 Adet	FAAL
28	YANGIN ELBİSESİ	-	-
29	GÜVENLİK DUBASI	4 Adet	FAAL
30	KARA BARIYER SABİTLEYİCİ	10 Adet	FAAL
31	MARKLEN KARA DEPOLAMA	-	-
32	BARET TEPE LAMBASI	1 Adet	FAAL
33	TONOZ ÇAPA	4 Adet	FAAL
34	SEDYE	1 Adet	FAAL
35	MANKEN	1 Adet	FAAL


Son değişiklik sebebi: Yeni doküman

Hazırlayan

Bölüm Yönetici Onayı

Yönetim Onayı


 <b>GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.</b> KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : <b>83 / 89</b>

	<b>MAKİNE-EKİPMAN KONTROL LİSTESİ VE BAKIM FORMU</b>	Sayfa No: 1 / 1
		Dok. No: FR.OPR.06
		Yayın Tar. 11.02.2015
		Rev Tar. --
		Rev. No: 00

<b>BÖLGE :</b> Global / Dörtyol
<b>KONTEYNER NO :</b> 39

SIRA NO	EKİPMAN	ADET	DURUMU
1	SABİT BARİYER	450 Metre	FAAL
2	ÇEKİ BAŞI	2 Adet.	FAAL
3	ATIK TOPLAMA VARİLİ 180 LT	7 Adet	FAAL
4	ATIK TOPLAMA İBS TANKI 1000 LT	3 Adet	FAAL
5	DOLGU BARİYER	100 Metre	FAAL
6	SORBENT PAD	-	-
7	YARIM YÜZ MASKESİ	-	-
8	KİMYASAL ÇIZME	-	-
9	BARET BEYAZ İTHAL (CE)'Lİ	-	-
10	GAZ ÖLÇÜM CİHAZI	-	-
11	ECZA DOLABI	-	-
12	YAĞMURLUK	-	-
13	SORBENT RULO PET	-	-
14	NUMUNE KABI	-	-
15	KORUYUCU GÖZLÜK	-	-
16	KİMYASAL ELDİVEN KISA CE'LI	-	-
17	KİMYASAL ELDİVEN UZUN CE'LI	-	-
18	TYVEK	-	-
19	GÜVENLİK ŞERİDİ	-	-
20	EL ARABASI	-	-
21	KÜREK	-	-
22	TIRMIK	-	-
23	ATIK TOPLAMA KOVASI 10 LT.	-	-
24	ATIK TOPLAMA VARİLİ 120 LT.	-	-
25	FİRÇA	-	-
26	BRANDA	-	-
27	FENER EX-PROFF	-	-
28	CAN YELEĞİ (SPOR TİP CE'LI)	-	-
29	CAN YELEĞİ (ŞİŞME)	-	-
30	YANGIN TUPU (9 KG.)	-	-
31	ATIK TOPLAMA POŞETİ	-	-
32	KİMYASAL GÖZLÜK( CE'LI)	-	-

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 <b>GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.</b> KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 84 / 89

## EK-15 KİŞİSEL KORUYUCU DONANIM (KKD) KULLANIM HARİTASI

	<b>KİŞİSEL KORUYUCU EKİPMAN MATRİSİ</b>	Doküman	:FR-CEY-SEÇ-003
		Rev	: 6
		Tarih	: 22.02.2022
		Sayfa	: 1 / 2

MALZEME	ÖZELLİK	Açıl Durum KKD	Tank Saba sı	Tank Temiz.	Kazan Dairesi	Ambar	Atölye	End. Arıtma	Eysel. Arıtma	Gemi Oprs.	Dolum Boşltm Adası	Trafo.
Çelik burunlu iş ayakkabısı	EN ISO 20345	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
İş Elbisesi	EN ISO 11612 (A1B1C1F1) EN 141116/1149-5/61482-1-2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Baret	EN 50365	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Toz Gözlüğü	EN 172/A2		X				X	X				
Kaynakçı Gözlüğü	EN 166			X			X					
Taşılama Gözlüğü	EN 166						X					
Toz Maskesi	EN 149				X			X	X			
Bitümen için eldiven	EN659+A1 - EN420+A1				X						X	
Hafif İş Eldiveni (Nitril)	EN 388	X	X	X	X	X	X	X			X	
Ağır iş eldiven (Haycron)	EN 388			X	X			X		X	X	
Yarım Yüz Maskesi ve filtresi	EN140/CA15.360 filtre:CE0158 A1B1E1K1	X		X							X	
Bitüm için iş ayakkabısı (bot)	EN ISO 20345										X	
Kaynakçı Eldiveni(U. Konçlu)	TS EN 12477/A1						X					
Kaynak Maskesi	EN 175						X					
Kulak Tıkacı	TS EN 352-2				X							
Barete takılır kulaklık	TS EN 352-3				X							
Emniyet Kemer	TS EN 358,362										X	
Yağmurluk	TS EN 340		X					X		X		
Su geçirmez Çizme	TS EN 345		X					X		X		X
Elektrikçi Çizmesi	TS EN 345	X										X
Kaçış Maskesi	Droger3200/DIN58647-7 EU2016-425 ABEK15	X									X	
Yarım yüz Maskesi	EN 140:1998 TP TC 019 CA 15.360 ( CE 0158 )			X	X			X			X	
Bitüm için iş kıyafet	EN ISO 11612-11611/EN 1149 IEC 61482/EN 13688-1150 EC 89/686	X	X		X						X	
Sızdırmaz tulum (CE 0120)	TYPE 5B EN13982-1 TYPE 6B EN 13034			X				X				


Hazırlayan: Sevda ORMAN	İnceleyen: Erkin ÖZÇELİK	Onaylayan:
----------------------------	-----------------------------	------------

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman

Hazırlayan

Bölüm Yönetici Onayı

Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 85 / 89

## EK-16 TEHLİKELİ MADDE OLAYLARI BİLDİRİM FORMU

ADR başlık 1.8.5'e göre  
Tehlikeli Malların Taşınması Sırasında Meydana Gelen Olaylarda Hazırlanacak Rapor

Taşıyıcı
Adres:
İrtibat kişisi: ..... Telefon: ..... Faks:.....

(Yetkili kurum raporu iletirken, bu kapak sayfasını kaldıracaktır)

### 1. Mod

<input type="checkbox"/> Denizyolu	<input type="checkbox"/> Karayolu Araç tescili (isteğe bağlı)

### 2. Olayın tarihi ve yeri

Yıl: ..... Ay: ..... Gün: .... Saat: .....	
	<input type="checkbox"/> Karayolu
	<input type="checkbox"/> Meskul Mahal
	<input type="checkbox"/> Yükleme/Boşaltma/Aktarma Yeri
	<input type="checkbox"/> Açık Yol
	Yer / Ülke: .....

### 3. Topografya

- Meyil/Yokuş  
 Tünel  
 Köprü/Altgeçit  
 Geçit


### 4. Hava durumu

- Yağmurlu  
 Karlı  
 Buzlu  
 Sisli  
 Gök gürültülü  
 Fırtına  
Sıcaklık: ... °C

### 5. Olayın tanımı

- Derayman/Yoldan ayrılma  
 Çarpışma  
 Dönme/Yuvarlanma  
 Yangın  
 Patlama  
 Kayıp  
 Teknik hata  
Olayın tanımı ile ilgili ek bilgi:

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 86 / 89

#### 6. Olaya dahil olan tehlikeli mallar

BM Numarası (1)	Sınıf	Ambalaj Grubu	Ürün kaybının tahmini miktarı (kg veya l) (2)	İhtiva edenin tanımı (3)	İhtiva edilen maddenin tanımı	İhtiva edilenin bozulma türü (4)

(1) Özel hüküm 274'ün uygulandığı toplu kayıtlara atanan tehlikeli mallar için teknik isim de belirtilmelidir.

(2) Sınıf 7 için, 1.8.5.3'teki kriterlere göre değerler belirtin

(3) İlgili numarayı belirtin

- 1 Ambalaj
- 2 OHK
- 3 Büyük ambalaj
- 4 Küçük konteyner
- 5 Vagon
- 6 Araç
- 7 Tank-vagonu
- 8 Tanker
- 9 Akülü vagon
- 10 Tüplü gaz tankeri
- 11 Sökülebilir tanklar olan vagon
- 12 Sökülebilir tank
- 13 Büyük konteyner
- 14 Tank-konteyner
- 15 CEGK
- 16 Portatif tank

(4) İlgili numarayı belirtin

- 1 Kayıp
- 2 Yangın
- 3 Patlama
- 4 Yapısal hata


#### 7. Olayın nedeni (Net olarak biliniyorsa)

- Teknik hata
- Yükün yanlış yüklenmesi
- Operasyonel neden (demiryolu operasyonu)
- Diğer:

#### 8. Olayın sonuçları

Tehlikeli madde ile temastan kaynaklanan kişisel yaralanma:

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026
	REV. NO : 06
	DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03
	Sayfa : 87 / 89

<input type="checkbox"/> Ölü (sayı: ..) <input type="checkbox"/> Yaralı (sayı:..) <b>Ürün kaybı:</b> <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır <input type="checkbox"/> Muhtemel ürün kaybı riski <b>Malzeme zararı/Çevresel zarar:</b> <input type="checkbox"/> Tahmini zarar düzeyi <50.000 Avro <input type="checkbox"/> Tahmini zarar düzeyi > 50.000 Avro <b>Kurumların dahil edilmesi:</b> <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Asgari 3 saat süreyle insanların olay yerinden uzaklaştırılması <input type="checkbox"/> Tehlikeli malların neden olduğu bir durumdan ötürü asgari 3 saat süreyle trafiğin kapatılması <input type="checkbox"/> Hayır
---

Gerektiğinde, yetkili kurum daha fazla bilgi isteyebilir.

## EK-17 TEHLİKELİ YÜK TAŞIMA ÜNİTELERİ (CTUs) İÇİN KONTROL SONUÇLARI BİLDİRİM FORMU

- Tesiste sıvı dökme yük elleçlemesi yapılmaktadır. Paketli Yük Elleçlemesi yapılmadığından kontrol formu tutulmamaktadır.

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı



GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş.

KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ

TARİH : 02.03.2026  
REV. NO : 06  
DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03  
Sayfa : 88 / 89

- Tesis antrepo sahası olup 7/24 gümrük kontrolünde ve kamera sistemleri ile takip edilmektedir.

TANKER EMNİYET KONTROL FORMU			
ARAÇ VE DORSE BİLGİLERİ			
FİRMA ADI:		FREYLER (DORSE):	
ARAÇ (ÇERÇİ) PLAKASI:			
GENEL KONTROL MADDELERİ ve AÇIKLAMALAR		EVET	HAYIR
1	ÇEKİ DEMİRİ VAR MI?		
2	LASTİKLER UYGUN MU?		
3	AKÜ MUHAFAZASI VAR MI?		
4	STEPNE SAYISI	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
5	KERİCİ ŞALTER YAK MI?		
6	TOPRAKLAMA ÇUBUĞU VAR MI?		
7	GÜZLÜ DÖLME, VANA, MÜSLEK VAR MI?		
8	YAKIT DEPOSU ADEDİ	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
9	YANGIN SÖNDÜRÜCÜ SAYISI	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
ADR KONTROL MADDELERİ		VAR	YOK
10	TURUNCU PLAKA		
11	YANGIN SÖNÜTME TEHLİKE İKAZ LEVHALARI		
12	ÇEVRE İÇİN TEHLİKELİ MADDE İKAZ LEVHALARI		
13	TEHLİKELİ MADDE YAZLARI		
14	YAZILI TALİMAT		
KAYNAK KONTROL MADDELERİ		KAYNAKLI	KAYNAKSIZ
15	MENHOL KAPAK BAĞLANTILARI		
16	HAVALANDIRMA (NETESLİK) ve BAĞLANTILARI		
17	VANA DOLABI ve MUHAFAZA KAPAĞININ BAĞLANTILARI		
18	MENHOL KAPAKLARI MÜHÜR YERİ		
19	VANA DOLABI MUHAFAZA KAPAĞI MÜHÜR YERİ		
DİĞER AÇIKLAMALAR			
BÖLÜMÜ 3-4 NOLU MADDELERDE EKŞİKLİK OLMASI DURUMUNDA ARAÇ SÖMÜCÜSÜ VE MAKİNE FİRMASI UYARILARAK, ARAÇ DOLUVA ALINABİLİR DİĞER TÜM MADDELERİN KARŞILANMASI ZORUNLUDUR.			
TARİH / SAAT:	SÜRÜCÜ:	İNSPEKTÖR:	KONTROL EDEN:
ADI SOYADI:			
İMZA:			


- Kara tankerleri için taşıyıcı firmalara yaptırılan tanker kontrol formu

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman

Hazırlayan

Bölüm Yönetici Onayı

Yönetim Onayı

 GLOBAL TERMİNAL HİZMETLERİ A.Ş. KONU: TEHLİKELİ YÜK ELLEÇLEME REHBERİ	TARİH : 02.03.2026 REV. NO : 06 DOKÜMAN NO : EK-ORT-GEN-03 Sayfa : 89 / 89
---	---

## EK-18 GEREK DUYULAN DİĞER EKLER

Gerek duyulan diğer ek bulunmamaktadır.

## EK-19 Tehlikeli Yük Elleçleme Rehberi İlave Yük Bildirimi (Gerektiği hallerde)

Tehlikeli Yük Rehberinde belirtilmeyen ve tesiste elleçlenmesi planlanan yük bildirimini aşağıdaki form doldurularak Liman Başkanlığına yapılır. Söz konusu yükün tabii olduğu kod ve güvenlik bilgi formuna göre gerekli ekipmanlar hazır bulundurulur. Gerekli ilk yardım, yangın, emniyet, vb. tüm gerekli tedbirlerin alınması sağlanır.

Uygun sevkiyat adı	
Varsa UN Numarası ve Class ID/Karakteristik tablosundaki gruplar	

Yükün türü ve tabii olduğu kod	Tehlikeli Sıvı Dökme Yükler (Petrol ve Petrol Türevleri-MARPOL Ek-1)	
	Tehlikeli Sıvı Dökme Yükler (Kimyasal ve Benzeri-IBC Kod)	
	Tehlikeli Sıvı Dökme Yükler (Sıvılaştırılmış Gaz-IGC Kod)	
	Paketli Tehlikeli Yükler (IMDG Kod)	
	Tehlikeli Katı Dökme Yükler (IMSBC Kod)	

Ek: Güvenlik Bilgi Formu (SDS)

Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı  
Ad/Soyad/İmza

ORKUN DÖKENER

Kıyı Tesisi Yetkilisi  
Ad/Soyad/İmza

Son değişiklik sebebi: Yeni doküman		
Hazırlayan	Bölüm Yönetici Onayı	Yönetim Onayı