

PORT STATE CONTROL INSPECTIONS ANALYSIS REPORT

LİMAN DEVLETİ DENETİMLERİ ANAİZ RAPORU



PSC ANNUAL REPORT 2016

Foreword

This report summarizes deficiencies identified by PSC inspections on Türk Loydu classed vessels for last three years. The report is prepared with the objective of building awareness of the present state of PSC as well as to improve future maintenance and surveys, and is compiled into the following Chapters.

“Chapter 1”: Statistical Analysis of Detained Ships registered to Türk Loydu between 2013-2016.

“Chapter 2”: Summary of the most common detainable deficiencies

Port State Control has been found to be a very effective tool in reducing the number of substandard ships as well as improving maritime safety and pollution prevention. There has been a significant increase in PSC activity in concert with a number of amendments to relevant international convention.

PSC inspection procedures have been improved to cover not only a ships' hardware or documents, but also the operational requirements of the relevant conventions or shipboard maintenance under ISM Code.

Önsöz

Bu rapor, Türk Loydu klaslı gemilerin son üç yıl içerisinde Liman Devleti Denetimlerinde tespit edilen uygunsuzlukları özetlemektedir. Rapor'un amacı Liman Devleti Denetimlerindeki bilinci artırmakla beraber, devam eden bakım-tutum ve sörveylerin kalitesini arttırmaktır. Rapor bu amaçla aşağıda belirtilen 2 ana bölümde derlenmiştir.

“Bölüm 1”: Türk Loydu klâsına kayıtlı Liman Devleti Denetimleri neticesinde tutulmuş gemilerin 2013-2016 yılları arasındaki İstatistiksel Analizi.

“Bölüm 2”: En sık karşılaşılan tutulmaya sebep kusurların incelenmesi

Liman Devleti Kontrolleri, standart altı gemi sayısını azaltmasının yanı sıra denizlerde emniyetli yönetiminin ve kirliliğin önlenmesinin iyileştirilmesinde etkili bir araçtır. Uluslararası sözleşmelerdeki değişikliklerle beraber bu kapsamda Liman Devleti Kontrollerinde belirgin artış yaşanmaktadır.

Liman Devleti Kontrol prosedürleri sadece gemilere ait doküman, donanım ve teçhizata yönelik bir iyileştirme olarak düzenlenmiş aynı zamanda uluslar arası sözleşmelerce belirlenmiş işletme gereklilikleri ve Emniyetli Gemi Yönetimi Kodu kapsamındaki bakım-tutum'u da kapsamaktadır.

PSC ANNUAL REPORT 2016

Chapter 1

Statistical Analysis of Detained Ships registered to Türk Loydu between 2013-2016

1.1. General

The data in this chapter, on ships detained due to deficiencies identified during PSC inspections, is based on the following sources;

- (1) Notifications from Port State in accordance with IMO Resolution A.787(19) "Procedure for Port State Control" as amended by Resolution A.882(21), and
- (2) Publications related to detained ships issued by Paris MoU, Black Sea MoU, Mediterranean MoU, Tokyo MoU
- (3) Notifications from ship owners or managing companies

1.2. Data on Total Inspections and Detentions

1.2. Toplam Denetleme ve Tutulmalara Ait Veriler

Table 1 Inspections and Detentions by Türk Loydu Classed Vessels 2013-2016

Tablo 1 Türk Loydu Klaslı Gemilere ait Denetleme ve Tutulmalar 2013-2016

Year	Total Inspections	Detentions	Detention Over Inspection Ratio
2013	505	29	%5,74
2014	431	33	%7,65
2015	341	28	%8,21
2016	263	30	%11,4

Table 2 Vessels That Türk Loydu Is the Recognised Organization

Tablo 2 Türk Loydu'nun Tanınmış Klas Kuruluşu Olduğu Gemiler

Year	Total Inspections	Detentions	Detention Over Inspection Ratio
2013	632	29	%4,58
2014	573	34	%5,93
2015	457	40	%8,75
2016	341	27	%7,91

Bölüm 1

Türk Loydu klâsına kayıtlı Liman Devleti Denetimleri neticesinde tutulmuş gemilerin 2013-2016 yılları arasındaki İstatistiksel Analizi

1.1. Genel

Bu bölümde yer alan Liman Devleti Denetimleri neticesinde tespit edilen ve tutulmaya sebep olan kusurlara ait veriler aşağıda belirtilen kaynaklardan alınmıştır.

- (1) Liman Devletleri tarafından IMO Resolution A.787(19) 'a göre yapılan bildirimler.
- (2) Paris MoU, Black Sea MoU, Mediterranean MoU ve Tokyo MoU tarafından yayınlanan veriler
- (3) Gemi sahibi veya işletmecisi tarafından yapılan bildirimler.

PSC ANNUAL REPORT 2016

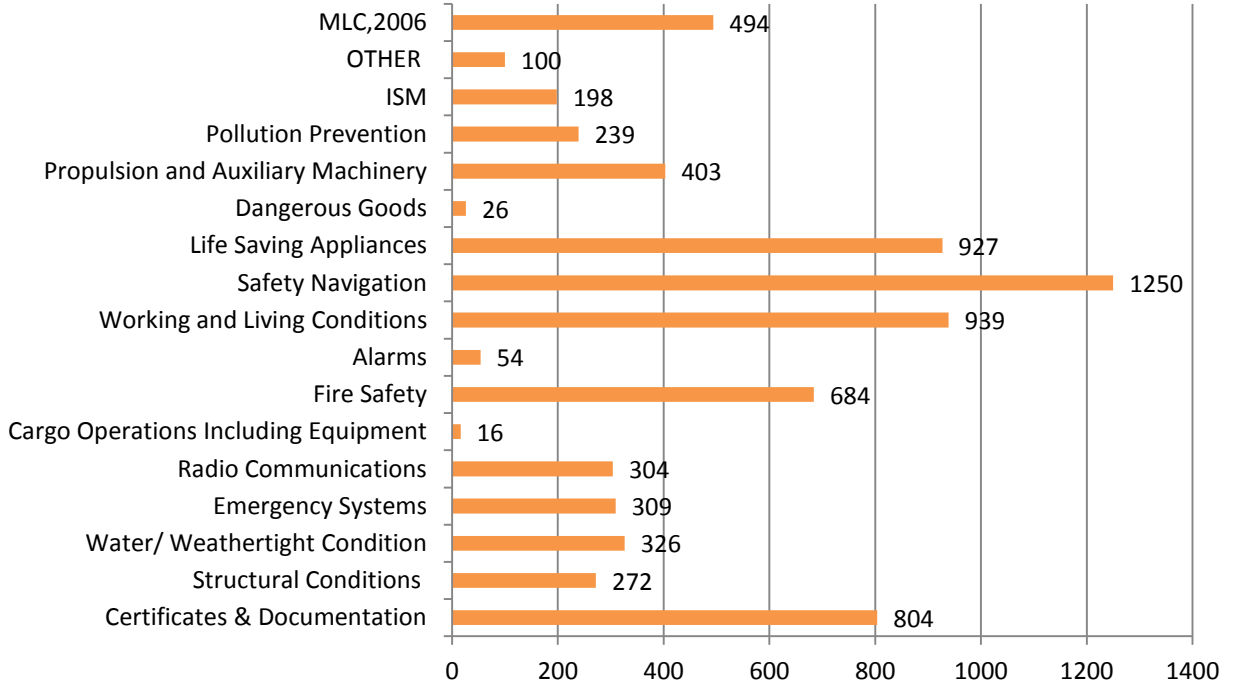
1.3. Statistical Analysis of Detainable Deficiencies

1.3. Tutulmaya Sebep veren Uygunlukların İstatiksel Analizi

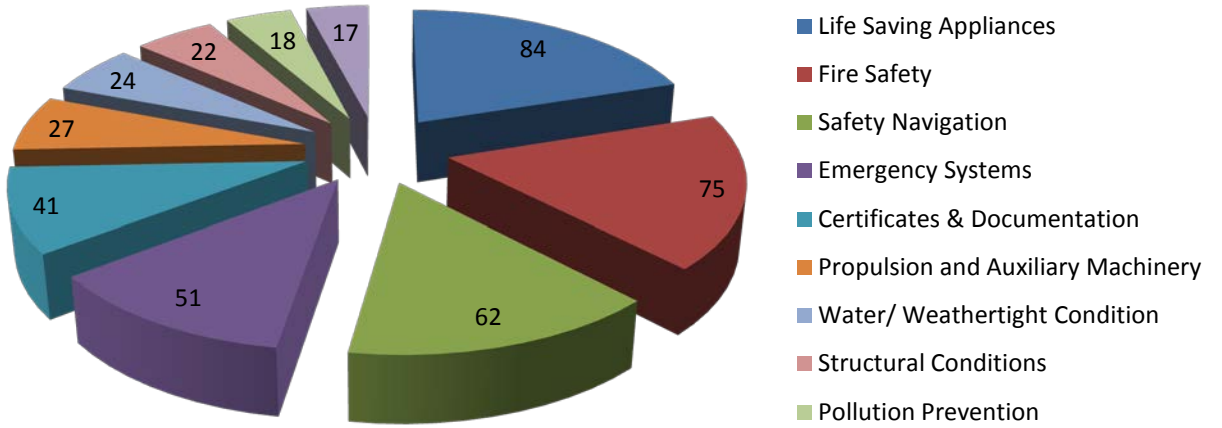
TOP DEFICIENCY(S) AREA / UYGUNLUKLAR	No. of DEF.	No. of DET.
<i>Safety Navigation / Seyir Emniyeti</i>	1250	62
<i>Working and Living Conditions / Çalışma ve Yaşam Şartları</i>	939	17
<i>Life Saving Appliances / Can Kurtarma Araçları</i>	927	84
<i>Certificates & Documentation / Sertifika ve Dokümanlar</i>	804	41
<i>Fire Safety / Yangın Emniyeti</i>	684	75
<i>MLC,2006 / ILO Denizcilik Çalışma Sözleşmesi</i>	494	11
<i>Propulsion and Auxiliary Machinery / Sevk ve Yardımcı Makineler</i>	403	27
<i>Water/ Weathertight Condition / Yükleme Sınırı Sözleşmesi</i>	326	24
<i>Emergency Systems / Acil Durum Sistemleri</i>	309	51
<i>Radio Communications / Radyo İletişim Sistemleri</i>	304	16

TOP DETAINABLE DEF.(S) AREA / TUTULMAYA SEBEP VEREN MAD.	No. of DEF.	No. of DET.
<i>Life Saving Appliances / Can Kurtarma Araçları</i>	927	84
<i>Fire Safety / Yangın Emniyeti</i>	684	75
<i>Safety Navigation / Seyir Emniyeti</i>	1250	62
<i>Emergency Systems / Acil Durum Sistemleri</i>	309	51
<i>Certificates & Documentation / Sertifika ve Dokümanlar</i>	804	41
<i>Propulsion and Auxiliary Machinery / Sevk ve Yardımcı Makineler</i>	403	27
<i>Water/ Weathertight Condition / Yükleme Sınırı Sözleşmesi</i>	326	24
<i>Structural Conditions / Yapısal Durum</i>	272	22
<i>Pollution Prevention / Kirliliği Önleme</i>	239	18
<i>Working and Living Conditions / Çalışma ve Yaşam Şartları</i>	939	17

Deficiency Areas / Uygunsuzluk Konuları



Detainable Deficiency Area Tutulmaya Sebebi Konular

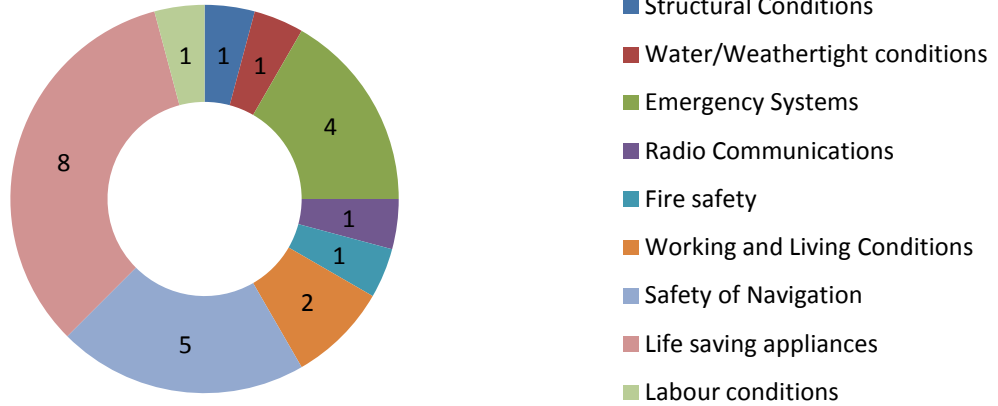


PSC ANNUAL REPORT 2016

1.3.1. Statistical Analysis of Detainable Deficiencies 2016

1.3.1. Tutulmaya Sebep veren Uygunlukların İstatiksel Analizi 2016

Detainable Deficiency Area 2016 Tutulmaya Sebep Konular 2016



TOP DEFICIENCY(S) AREA / UYGUNSUZLUKLAR	No. of DEF.	No. of DET.
<i>Safety of Navigation / Seyir Emniyeti</i>	95	5
<i>Life Saving Appliances / Can Kurtarma Araçları</i>	95	8
<i>Labor Conditions / İşçi Hakları</i>	78	1
<i>Working and Living Conditions / Çalışma ve Yaşam Koşulları</i>	38	2
<i>Propulsion and auxiliary machinery / Sevk ve Yardımcı Makineler</i>	37	0
<i>Fire safety / Yangın Emniyeti</i>	34	1
<i>Radio Communications / Radyo İletişim Sistemleri</i>	30	1
<i>Emergency Systems / Acil Durum Sistemleri</i>	21	4
<i>Certificate & Documentation / Sertifika ve Dokümanlar</i>	20	0

TOP DETAINABLE DEF.(S) AREA / TUTULMAYA SEBEP VEREN MAD.	No. of DEF.	No. of DET.
<i>Life saving appliances / Can Kurtarma Araçları</i>	95	8
<i>Safety of Navigation / Seyir Emniyeti</i>	95	5
<i>Emergency Systems / Acil Durum Sistemleri</i>	21	4
<i>Working and Living Conditions / Çalışma ve Yaşam Koşulları</i>	38	2
<i>Structural Conditions / Yapısal Durum</i>	5	1
<i>Water/Weather tight conditions / Yükleme Sınırı Sözleşmesi</i>	9	1
<i>Radio Communications / Radyo İletişim Sistemleri</i>	30	1
<i>Fire safety / Yangın Emniyeti</i>	34	1
<i>Labor conditions / İşçi Hakları</i>	78	1

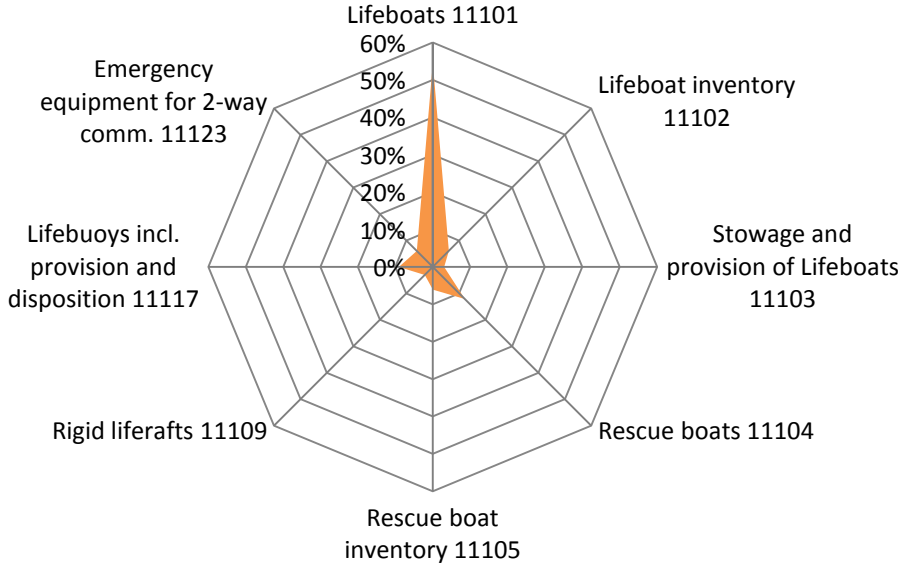
Chapter 2

Summary of the most common detainable deficiencies

En sık karşılaşılan tutulmaya sebep kusurların incelenmesi

2.1. LIFE SAVING APPLIANCES

2.1. CAN KURTARMA ARAÇLARI



Summary of Deficiencies

Fully functional life-saving appliances (LSA) are important for crew safety. Before the ship leaves port and at all times during the voyage, all life-saving appliances must be in working order and ready for immediate use. The insufficient operational readiness of life-saving equipment still remains a frequent finding. A routine examination and proper maintenance by qualified and experienced personnel are critical and will help to identify potential problems at an early stage.

Each one of two detainable deficiencies are due to LSA deficiencies relating to lifeboats. Deficiencies of the boat hull, windows and openings, failure to start and operate the engine, an incomplete inventory or a lack of water and rations (for the number of people

Kusurlar Üzerine

Doğru ve gerektiği şekilde çalışan can kurtarma araçları gemi personelin emniyeti için oldukça önemlidir. Seyre çıkmadan önce ve seyir sırasında tüm can kurtarma araçlarının acil durumda her an kullanılmaya hazır durumda olması gerekir. Kullanıma hazır olmayan can kurtarma araçları sık karşılaşılan uygunsuzluklardan birisidir. Kalifiye ve tecrübeli personelin düzenli kontrol ve doğru bakım-tutum yapması, karşılaşılmaması muhtemel sorunların ve arızaların önceden tespiti açısından oldukça önemlidir.

Can kurtarma araçlarıyla ilgili olarak tespit edilen her iki uygunsuzluktan biri filikalarla ilgilidir.

Filikanın teknesinde, lumbuzlarında ve diğer suya açık kısımlarında, filika motorunun

PSC ANNUAL REPORT 2016

indicated in the safety equipment certificate) will cause a detention. The condition of engine mounts and lifting hooks and their associated structure at the keel is also an indication of good or poor maintenance which will trigger a more detailed examination by an inspector.

Keeping within the intervals of the lifeboats' and rescue boats' waterborne test is a rule which is not always followed by the crew, leading to a risk of detention. Solid grounds have to be entered in the deck log if the interval is exceeded.

Launching and recovery arrangements have to be in good working order and the crew must be trained in using them. Distorted falls for launching and recovery or the lack of periodic inspection of these falls will not be accepted by PSC inspectors. The condition of winches, limit switches, brakes and release mechanisms has to be kept fully operational.

bağlantıları ve kaldırma- indirme donanımlarının durumları, filikanın genel görüntüsü, bakım-tutumunun doğru yapıp yapılmadığı konusunda iyi bir gösterge olacaktır ve denetçinin daha detaylı inceleme yapmasını tetikleyecektir. Gemi personelinin, filika ve can kurtarma botunun suda testini uygun zaman aralıklarda yapmaması, geminin tutulması riskini artıran bir etkidir. Zamanında yapılmayan testlerin kayıtları jurnale sağlam kanıtlarıyla beraber işlenmelidir.

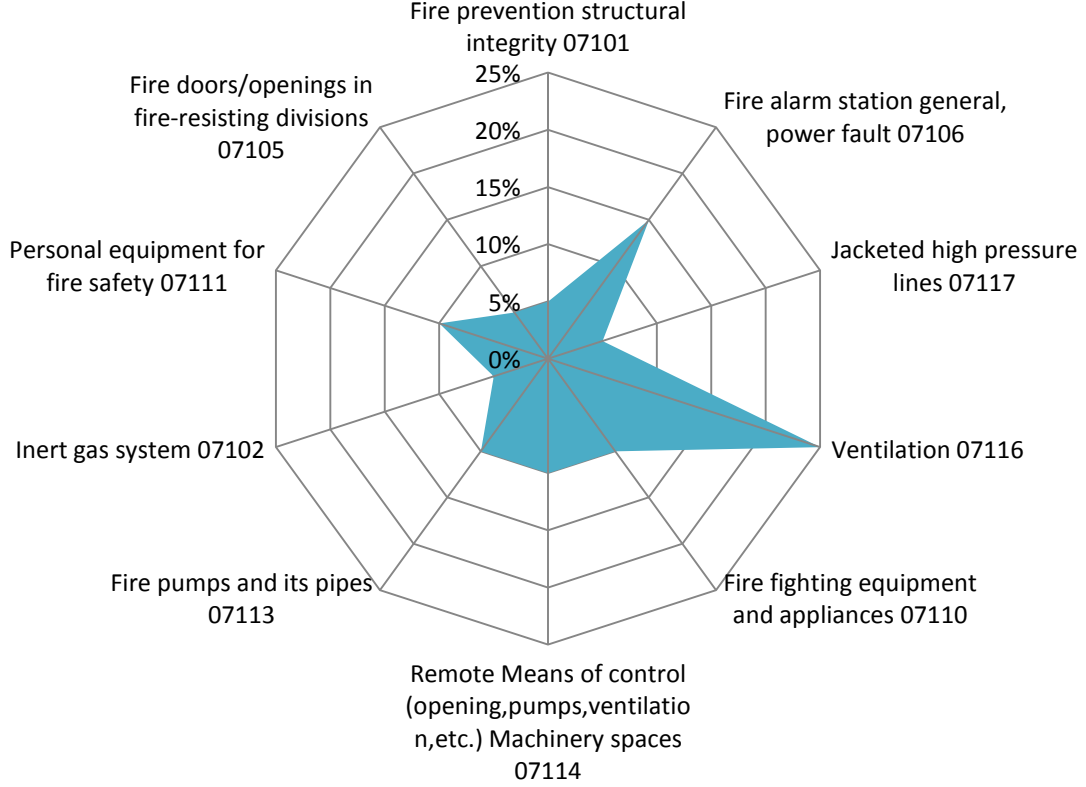
İndirme ve kaldırma donanımları her zaman çalışır durumda olmalı ve gemi personeli teçhizatın kullanımı konusunda eğitilmelidir. Kaldırma ve indirme donanımlarının durumları, limit siviçler, balatalar ve bırakma donanımı her zaman çalışır durumda olmalıdır.



PSC ANNUAL REPORT 2016

2.2 FIRE SAFETY

2.2 YANGIN EMNİYETİ



Summary of Deficiencies

With regard to PSC statistics, the lack of fire safety on board remains in second place and contributes to every fifth detention of vessels in port.

Observations show that most of the detainable deficiencies are linked to fire dampers and ventilations. In sea conditions and with inadequate maintenance, they easily become corroded, do not close properly or the flap inside the duct becomes wasted. In some cases, closing devices were found to be malfunctioning as a result of poor maintenance.

Kusurlar Üzerine

Liman devleti denetimlerinden elde edilen istatistiklere göre, gemideki yetersiz yangın emniyeti en çok tutulmaya sebep olan 2. konu olurken, her beş tutuklamadan biri yangın emniyetindeki kusurlardan kaynaklanmaktadır.

Gözlemlere göre en çok tutuklamaya sebep veren kusurlar yangın damperleri ve havalandırmalar olmaktadır. Deniz koşulları ve yetersiz bakım-tutum, bu teçhizatın hızlı şekilde korozyona uğramasına, düzgün kapanmamasına ve kanal içindeki kanatların kullanılamaz duruma gelmesine sebep olmaktadır.

PSC ANNUAL REPORT 2016

The poor condition of the emergency fire pump is the second most frequent finding in this group. Fire water leaking through seals and glands and the lack of pressure or loss of suction in vessel's ballast condition are quite common deficiencies. For diesel-driven pumps, the drive engine failure, lack of fuel in the fuel tank or reserve fuel storage in the main machinery compartment also caused detentions.

Fire-fighting equipments are the third cause of concern. It should be properly examined, maintained, tested and ready for use at all time and located according to an approved fire control and safety plan. Fire hoses that are have holes and missing fire hose nozzles, missing or broken fire station cabinet handles and hinges, defective breathing apparatus or bottles, incomplete firemen's outfits, or poorly maintained or empty fire extinguishers will all trigger detentions.

Oil leaks and the improper storage of combustible materials, such as paint stored in machinery spaces, oily bilges or oil accumulated in drip trays, contribute to many detentions in this sub-group. Oily deposits built up in galley exhaust ventilation and on intake fire mesh or absent fire mesh screens are considered as fire hazard. Rags or working clothes hanging on handrails in machinery compartments or left in an inappropriate place after work compromise fire safety and are unacceptable to inspectors. These are also an indication of ISM failure.

Faulty fire detectors or parts of fire control and alarm systems and loops disconnected for maintenance purposes are always considered as serious flaws by PSC inspectors.

Çoğu durumda, kapama teçhizatı kötü bakım-tutumdan kaynaklı iş görmez halde bulunmaktadır.

Yetersiz durumdaki acil durum yangın pompası bu guruptaki en çok rastlanan ikinci kusur olarak karşımıza çıkmaktadır. Yangın devresindeki kaçaklar ve pompanın yeterli emişi yapamaması en çok rastlanan kusurlardan başlıcalarıdır. Dizel tahrikli pompalarda, motor arızaları ve yetersiz yakıtta tutulmalara sebep olmaktadır.

Yangınla mücadele teçhizatındaki kusurlar bu guruptaki üçüncü olarak en çok karşılaşılan tutulma sebepleridir. Ekipmanların bakım ve tutumları düzenli olarak yapılmalı, test edilmeli ve yangın kontrol ve emniyet planına göre her an ve her yerde kullanılabilir şekilde hazır tutulmalıdır. Delik ve nozulları eksik olan yangın hortumları, sapı ve menteşesi kırık veya olmayan yangın kutuları, kullanılamaz solunum cihazları veya tüpleri, eksik itfaiyeci kıyafeti, bakımsız veya boş yangın söndürücüler geminin tutulmasına sebebiyet verebilecektir.

Makine dairesi veya boyalıktaki yağ kaçakları ve yanıcı maddelerin uygunsuz biriktirilmesi, yağlı sintine veya taşıntı tavalarında birikmiş yağlar bu alt gurupta en çok tutulmaya sebep olan maddelerdir. Aşçı hane havalandırmasında, alev tutucularda birikmiş yağ artıkları veya eksik alev tutucular yangın tehlikesi yaratmaktadır. Makine dairesi puntellerine asılmış veya uygun olmayan yerlerde bırakılmış bezler ve iş elbiseleri denetçiler tarafından kabul edilmeyecektir. Tüm bu uygunsuzluklar ayrıca emniyetli yönetimdeki eksikliklere işaret edecektir.

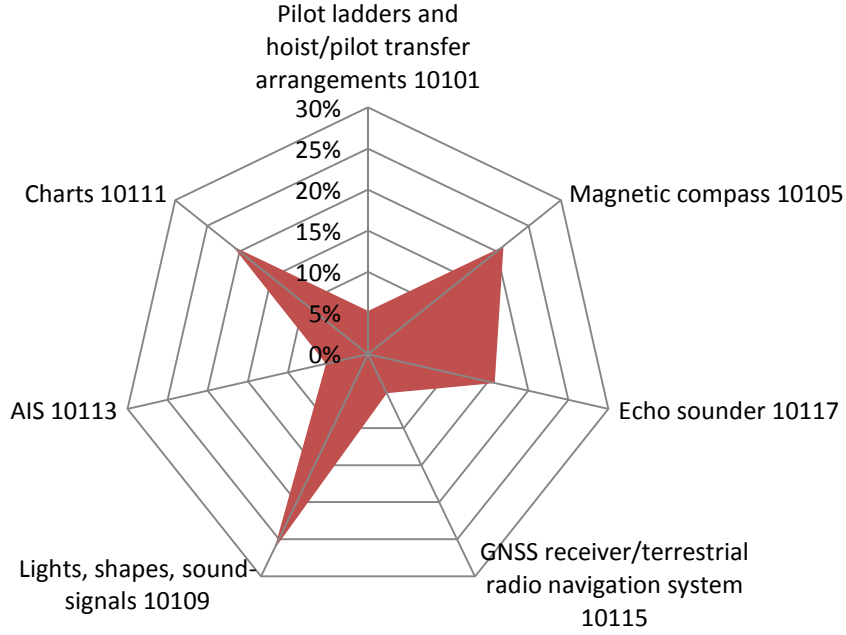
Arızalı yangın detektörleri veya yangın kontrol ve alarm sistemi, bakım için sökülmiş detektörler liman devleti kontrolü denetçileri tarafından ciddi bir kusur olarak değerlendirilecektir.



PSC ANNUAL REPORT 2016

2.3. SAFETY OF NAVIGATION

2.3. SEYİR EMNİYETİ



Summary of Deficiencies

The most frequent reason for detention in this group is the condition and operation of navigation lights, shapes and sound signals. Lights have to be unobstructed and visible and maintained against to corrosion and foundation cracks.

The second most frequent grounds for detention in this group are nautical publications and charts that are considered as inadequate for the voyage, are missing or in poor condition, outdated or not corrected. Previous voyage charts and sailing directions and the same for the intended voyage may be checked during the PSC inspection. In a number of cases, the chart corrections will be checked to ensure that they are up-to-date.

Outdated publications are common non-conformities. Outdated publications have to be removed in due time and not stored together with valid ones.

Navigation equipment is a point of concern and has to be in operational condition. If equipment required by SOLAS is not

Kusurlar Üzerine

Bu grupta en çok tutulmaya sebep olan kusurlar, seyir fenerleri, sesli işaretler ve şekillerdir. Fenerlerin önünde engel olmamalı, görünebilir olmalı, korozyona ve çatlaklara karşı bakımlı olmalıdırlar.

İkinci olarak en çok tutulmaya sebep olan kusurlar güncel olmayan, düzeltilmeleri yapılmamış, eksik ve seyir açısından yetersiz notik yayınlar ve haritalardır. Bir önceki ve sonraki sefere ait haritaların düzeltilmeleri ve güncel olup olmadıkları liman devleti denetçileri tarafından kontrol edilebilecektir.

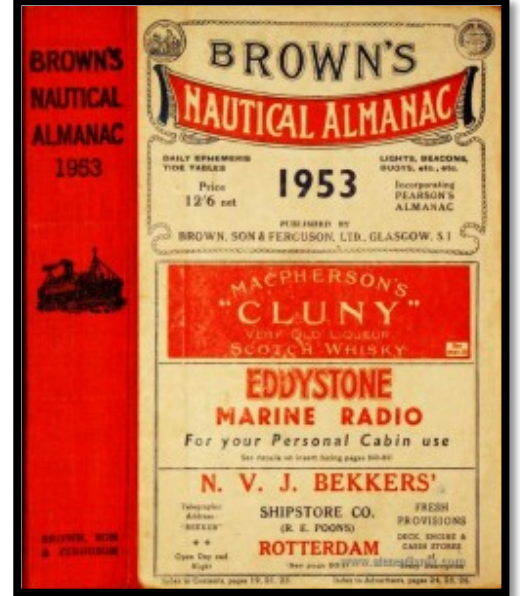
Güncel olmayan yayınlar en sık karşılaşılan uygunsuzluklardandır. Bu yayınlar zamanında kaldırılmalı ve güncel yayınlarla beraber tutulmamalıdır.

Seyir cihazları çalışır durumda olmalıdır. Özellikle Gyro pusula hatası, kalibrasyonu olmayan veya hava kabarcıkları bulunan manyetik pusula, dümen başından görülemeyen rota göstergesi gibi SOLAS gerekliliği olan bir seyir cihazı çalışmıyor veya çalışmayan bir parçası bulunuyor ise gemi

PSC ANNUAL REPORT 2016

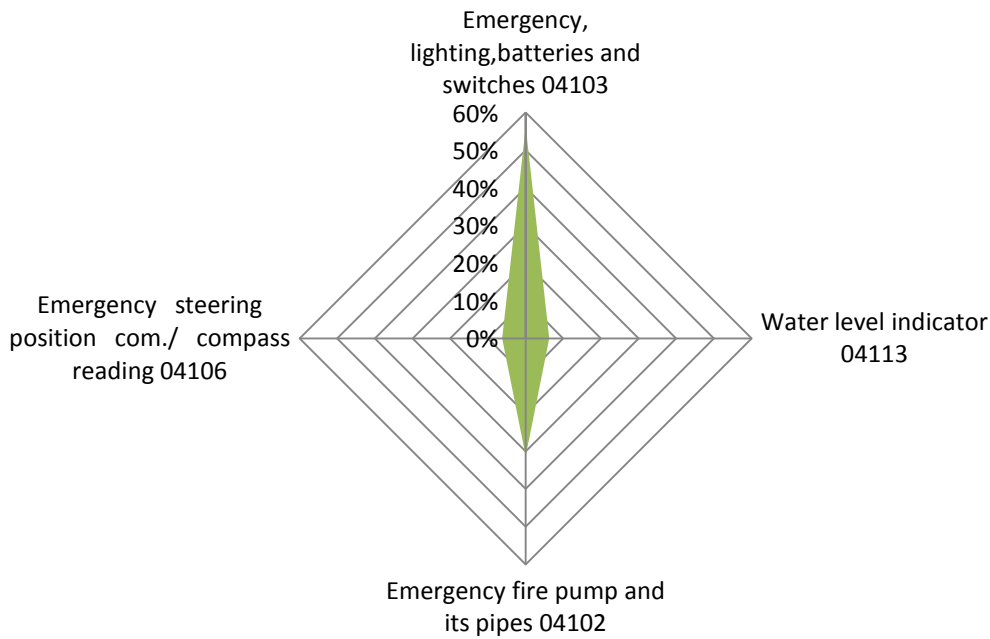
operational or has non-operational components - the vessel will be detained such as gyro compass failure, non-calibrated or air bubble containing magnetic compass, or course indicators not visible from the steering position. The failures of an echo sounder, non-operational or switched-off VDR were recorded by PSC as grounds for detention.

tutulacaktır. Arızalı Echo sounder, çalışmayan veya kapatılmış VDR, liman devleti denetçileri tarafından tutulma sebebi olarak değerlendirilebilecektir.



2.4. EMERGENCY SYSTEMS

2.4. ACİL DURUM SİSTEMLERİ



PSC ANNUAL REPORT 2016

Summary of Deficiencies

In this category most common detainable deficiencies are gathering in four sub-areas. The most common PSC findings in this category are related to the condition of electrical equipment in general, and the most frequent detention grounds are defects in the same equipment which is dedicated for emergency services.

Emergency sources of power, emergency lighting, reserve batteries, battery chargers

and switches, and the on-load capacity test and storage of batteries contribute more than 50% of the detainable findings in this group.

In second place detainable deficiencies in this group are defects in emergency fire pump and its pipes, which are one of three emergency system defects noted by PSC. Other common findings are hydraulic system leaks or faulty instruments, indicators and or alarms (local and remote) at steering gear systems.

Kusurlar Üzerine

Bu kategoride tutuklamaya sebep veren kusurlar genel olarak 4 alt grupta toplanmaktadır. Liman Devleti Denetimlerinde en çok tespit edilen uygunsuzluklar genel olarak elektrikli teçhizatın durumudur ve en çok tutuklamaya sebep olan kusurlar ise bu cihazlardan acil durum sistemleri için kullanılanlarından kaynaklı olanlarıdır.

Acil durum güç kaynakları, acil durum aydınlatmaları, yedek aküler, akü şarjları-şalterleri, akü kapasite testleri ve akülerin uygun muhafazası tutuklamaya sebep veren uygunsuzlukların %50'sinden fazlasını oluşturmaktadır.

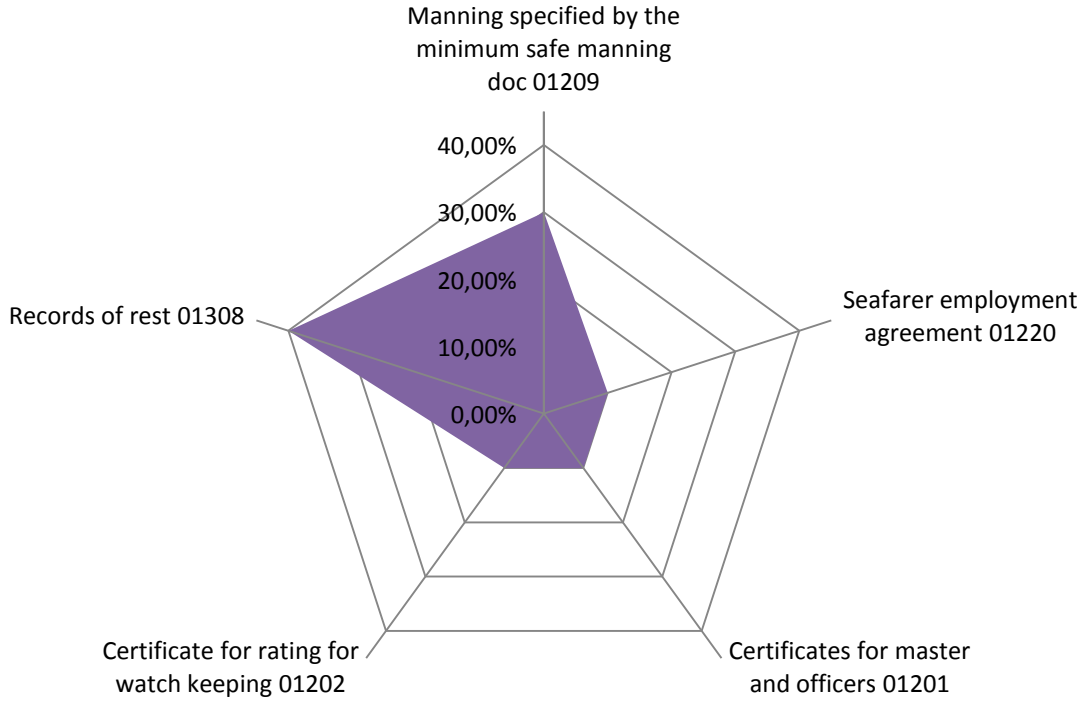
İkinci sırada ise acil durum pompası ve yangın devreleri ile alakalı kusurlar bulunmaktadır ve bu kusurlar Liman Devleti kontrollerinde acil durum sistemleriyle ilgili tespit edilen her üç kusurdan biri olarak kayıt edilmiştir. Diğer kusurlar ise dümen sistemine ait hidrolik sistem kaçaqları ve arızalı teçhizatlar, göstergeler ve alarmlardır (yerel ve uzaktan kumanda sistemleri).



PSC ANNUAL REPORT 2016

2.5. CERTIFICATE AND DOCUMENTATION

2.5. SERTİFİKA VE DOKÜMANTASYON



Summary of Deficiencies

Most of the deficiencies in this group were related to the records of rest and working hours. Hours of rest on vessels are defined as hours outside hours of work. These hours do not include the intermittent breaks.

ILO Maritime Labor Convention states that, number of ship working hours should be:

- Eight hours a day, under normal circumstances, with one day as rest day
- A maximum of 14 hours in any 24 hour period
- A maximum of 72 hours in any seven day period
- Provided with a minimum of 10 hours of rest in any 24 hours period

The minimum hours of rest, as per the ILO maritime convention should be:

- A minimum of ten hours in any 24 hour period

Kusurlar Üzerine

Bu grupta en çok karşılaşılan kusurlar çalışma ve dinlenme saatlerinin kayıtlarıyla ilgilidir. Gemide dinlenme saatleri çalışma saatlerinin dışındaki zamanlar olarak tanımlanmaktadır. Bu saatler aralıklarla verilen molaları kapsamamaktadır. ILO Denizcilik Çalışma Sözleşmesi gemideki çalışma saatlerinin aşağıdaki şekilde olması gerektiğini ifade eder:

- Günde 8 saat, normal şartlarda, 1 gün istirahat ile
- 24 saat periyodunda en fazla 14 saat
- 7 günlük periyotta en fazla 72 saat
- 24 saat periyodunda en az 10 saat dinlenme sağlanmış

En az dinlenme saati, ILO Denizcilik Çalışma Sözleşmesine göre;

PSC ANNUAL REPORT 2016

- A minimum of 77 hours in any seven day period

The hours of rest can be divided in a maximum of two periods, one of which should be at least six hours in length. Two such consecutive periods should not be separated by more than 14 hours.

The other most common deficiencies in this group related with Minimum Safe Manning Certificate. When number of qualified officers and crew on board was less than required (inadequate manning), could be caused detention of the ship. Another reason where manning is a concern –missing flag acceptance (flag endorsement) of a national licence for an officer or certified rating whose position is part of the minimum safe manning certificate issued by the flag authority. The master must ensure that the aforementioned flag endorsement is valid and, if required, signed by the certificate holder.

- Herhangi 24 saatlik bir periyotta en az 10 saat
- Herhangi 7 günlük bir periyotta en az 77 saat

10 saatlik dinlenmeler en fazla 2 periyoda bölünebilir ve bunlardan biri en az 6 saat uzunluğunda olmalıdır. Art arda iki dinlenme periyodu 14 saatten fazla arayla bölünmemelidir.

En çok karşılaşılan diğer kusurlar ise Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Sertifikasıyla alakalıdır. Gerekenden az (yetersiz) sayıda kalifiye zabitan veya personelin olması geminin tutulmasına sebebiyet verebilecektir. Gemiadamı donatımıyla ilgili olarak tutuklamaya sebebiyet verecek bir diğer sebep ise gemiadamı ehliyetinde bayrak onayı olmayan zabitan veya sertifikalı personelin gemide çalıştırılmasıdır. Kaptan tüm personelin kendi imzasını taşıyan geçerli tarihli bayrak onayının bulunduğundan emin olmalıdır.

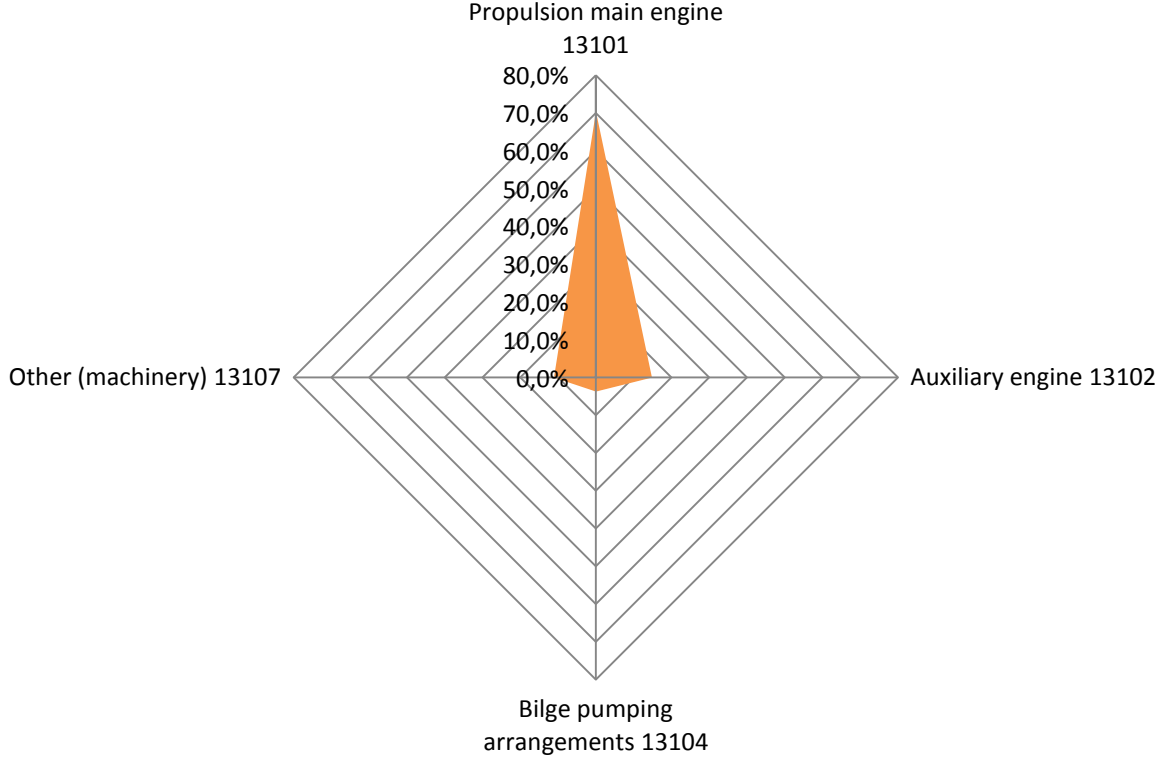
SEAFARERS NAME : ZAKOS		FIRST NAME : KOSTAS		RANK : MASTER				
FILE NAME : ZAKOS_DK_1029384756.C21		YEAR : 2011		WATCHKEEPER : NO				
MONTH : JUNE		WATCHKEEPER : NO						
D O U B L E D A T A Y	Please mark periods of work, as applicable with an X or using a continuous line or arrow		Hours of Work in 24-hour period	Hours of Rest in 24-hour period	COMMENTS	Not to be completed by the seafarer...		E E P P T T H D
	Hours 0	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24	(1.)	(2.)		Rest, in any 24-hour period (3.)	Rest, in any 7-day period (4.)	
DATE			(1.)	(2.)		(3.)	(4.)	
01-06-2011					at sea	18.0	88.0	
02-06-2011					at sea	12.0	96.0	
03-06-2011					at sea	12.0	96.0	
04-06-2011	X	X	X	X	at sea	15.0	9.0	
05-06-2011	X	X	X	X	at port	12.0	12.0	
06-06-2011	X	X	X	X	at port stand by	12.0	12.0	
07-06-2011	X	X	X	X	at port stand by	12.0	74.0	
08-06-2011	X	X	X	X	at port stand by	14.0	10.0	
09-06-2011	X	X	X	X	sts	14.0	10.0	
10-06-2011	X	X	X	X	sts	12.0	12.0	
11-06-2011	X	X	X	X	sts	12.0	88.0	
12-06-2011	X	X	X	X	sts	12.0	88.0	
13-06-2011	X	X	X	X	sts	11.5	12.5	
14-06-2011	X	X	X	X	sts	15.0	9.0	
15-06-2011	X	X	X	X	at sea	4.0	20.0	
16-06-2011	X	X	X	X	at sea	12.0	12.0	
17-06-2011	X	X	X	X	at sea	12.0	12.0	
18-06-2011	X	X	X	X	at sea	12.0	12.0	
19-06-2011	X	X	X	X	at sea	14.0	10.0	
20-06-2011	X	X	X	X	at sea	12.0	12.0	
21-06-2011	X	X	X	X	at sea	12.0	12.0	
22-06-2011	X	X	X	X	at port	4.0	20.0	
23-06-2011	X	X	X	X	at port vetting	12.0	12.0	
24-06-2011	X	X	X	X	at port stand by sailing	14.0	10.0	
25-06-2011	X	X	X	X	at sea	12.0	12.0	
26-06-2011	X	X	X	X	at sea	15.0	13.0	



PSC ANNUAL REPORT 2016

2.6 PROPULSION AND AUXILIARY MACHINERY

2.6. SEVK VE YARDIMCI MAKİNELER



Summary of Deficiencies

In PSC statistics, this is the sixth most common ground for detentions. If not reported in due time and not addressed by class, defective machinery will result in detention. Various engine leaks are the most common ground for detention in this group. Another reason for detentions is the bypassing or blocking of safety systems for machinery and oilers.

Uygunuzluklar Üzerine

Liman Devleti Kontrolü istatistiklerine göre her altı tutulmadan biri sevk sistemleri ve yardımcı makinelerle alakalıdır. Çalışmayan veya arızalı olan makineler, zamanında rapor edilmez veya klas kuruluşu tarafından kayıt altına alınmadıysa geminin tutulmasına sebebiyet verebilecektir. Bu grupta en çok tutulmaya sebebiyet veren konu ana makinedeki yağ-yakıt kaçaklarıdır. Diğer bir konu ise makine ve kazanlara ait emniyet sistemlerinin by-pass edilmesi veya engellenmesidir.

