

**YMN
TANKER**

HSEQ BÜLTEN

Q2 2026 / SAYI 26

HSEQ

HEALTH | SAFETY | ENVIRONMENTAL | QUALITY



ALTUNİZADE MAH. KISIKLI
CADESİ
NO: 4 SARKUYSAN-AK İŞ
MERKEZİ S BLOK(1.BLOK) İÇ
KAPI NO: 5
ÜSKÜDAR, İSTANBUL - TURKEY
+90 (216) 562 13 20

www.ymntankers.com.tr
info@ymntankers.com.tr

HAKKIMIZDA



YMN TANKER
MARINE MANAGEMENT INC.



YMN Tanker Marine Management Inc. (YMN Tanker Deniz İşletmeciliği A.Ş.), 2012 yılında altı adet tanker gemisinden oluşan bir filoya teknik ve ticari gemi yönetimi hizmeti sunmak amacıyla kurulmuştur.



2017 yılında filoya dört geminin daha eklenmesiyle şirket büyümesini sürdürmüştür.



Günümüzde şirket, toplam 13 adet kimyasal ve petrol tankerinin yönetimini gerçekleştirmektedir.



YMN Tanker; özellikle kimyasal tanker segmentinde teknik yönetim, gemi adamı (crew) yönetimi ve gemi kiralama (chartering) alanlarında faaliyet göstermektedir.



Şirket, iş ortaklarına yüksek kaliteli gemi yönetim hizmeti sunmaya devam ederken filosunu stratejik olarak büyütmeyi hedeflemektedir.

KURUMSAL DEĞERLERİMİZ



SAYGI



BAĞLILIK



DÜRÜSTLÜK
VE ŞEFFAFLIK



SAYGI

- İnsan hayatı ve tüm canlıların varlığına saygı
- Kültürel çeşitlilik ve bireysel farklılıklara saygı
- Çalışma arkadaşlarımız ve ekip ruhu



BAĞLILIK

- Kendini geliştirme ve sürekli öğrenme
- Tüm operasyonlarımızda evrensel etik değerlere bağlı kalmak
- Verdiğimiz sözleri dürüstlük ve tutarlılıkla yerine getirmek
- En yüksek emniyet ve çevre standartlarını sürdürmek
- Gemi adamlarımızı ve iş ortaklarımızı desteklemek ve onlara saygı göstermek
- Tüm paydaşlara karşı sorumlu ve şeffaf hareket etmek



DÜRÜSTLÜK VE
ŞEFFAFLIK

- Evrensel etik değerler
- Güvenilirlik, sadakat ve dürüstlük
- Emniyet ve çevreye duyarlılık





İÇİNDEKİLER



FİLOMUZ..... 3



MEZUNİYET TÖRENLERİ..... 4



DERGİ RÖPORTAJLARI..... 5



Doğru Müdahale Sırası / Cargo Hose Kaçak Durumu.... 8



BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ..... 9



LESSON LEARNT ÖRNEKLERİ..... 17



ENDÜSTRİDEN KAZA RAPORLARI..... 21



Kontrol Listeleri Kutucuk İşaretlemek İçin Değil,
Gerçek Durumu Doğrulamak İçindir..... 24



SAĞLIK: STRES VE MOBBING..... 27



TEKRAR EDEN DENET MADDELERİ..... 31



2026 YILI 2. ÇEYREK FİLO GEMİLERİ
KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ..... 32



RECAAP 2026 Q2 RAPORU..... 34



INCIDENT NEARMISS ANALİZİ..... 39



2026 2. ÇEYREK GEMİLERE GÖRE KPI ANALİZİ.... 42



SON 3 YIL PSC ANALİZİ / RISK4SEA..... 44



FİLODAN TALİM ÖRNEKLERİ..... 49



EMNİYET ÖDÜLLERİ..... 50



ŞİKAYET VE İSTEK
BUNLARI BİLİYOR

MUYDUNUZ..... 53



SAFETY MESSAGE..... 54

İLETİŞİM..... 55



Kaynak: Bu dergideki dış kaynaklı bilgi ve
haberler İnternette mevcut halka açık erişimli
kaynaklardan alınmıştır.

OUR FLEET



YMN TANKER

MARINE
MANAGEMENT INC.



MED NORDIC



MED ARCTIC



MED BALTIC



MED ATLANTIC



MED PACIFIC



MED ADRIATIC



MED ANTARCTIC



MED TUNCER



MED PAKIZE



MED EMRE



MED SERHAT



MED BLUE JAY



MED CANARY

2026 MEZUNİYET TÖRENLERİ



YMN Tanker Firması olarak, 2026 Yılı 2.çeyreğinde Ordu Üniversitesi mezuniyet törenine katılım sağladık.Şirketimiz adına Tanker Broker Muştı Tüzer mezuniyet törenine katılım sağlamıştır.Tören kapsamında kendisine Fatsa Kaymakamı Avni Kula tarafından plaket takdim edilmiştir.



DERGİ RÖPORTAJLARI

Bu sayımızda, Deniz Gündem Dergisi'nin gerçekleştirdiği ve Eğitim Enspektörümüz Ali Ketenci'nin konuk olduğu röportaja yer veriyoruz.

Okurlarımızın sizi daha yakından tanıyabilmesi için öncelikle kendinizden ve YMN Tankers'taki görevinizden söz eder misiniz? Denizcilik sektöründe edindiğiniz deneyimler, insan kaynağı ve eğitim süreçlerine bakış açınızı nasıl şekillendirdi?

İstanbul Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü'nden 2013 yılında mezun oldum. Mezuniyetimin ardından yaklaşık 11 yıl boyunca kimyasal tankerlerde kaptanlığa uzanan bir deniz tecrübesi edindim. Bu süreçte, 2023-2024 yılları arasında World Maritime University'de Executive Maritime Management yüksek lisans programını tamamladım. 2024 yılından bu yana YMN Tankers'ta Güverte ve Eğitim Enspektörü olarak görev yapıyorum. Denizden edindiğim deneyimi eğitim, operasyon ve insan kaynağının gelişimine katkı sağlamak amacıyla kullanıyorum. Hem denizcilik eğitimim hem de gemide kaptanlıktan bugün Marine & Training Superintendent pozisyonuna uzanan kariyerim, insan kaynağının sektörün en kritik unsuru olduğunu bana gösterdi. Farklı seviyelerde görev yaparken doğru eğitim ve sürekli gelişimin; emniyeti, operasyonel verimliliği ve ekip performansını doğrudan etkilediğini gözlemledim. Bu nedenle insan kaynağına yalnızca personel gözüyle değil, şirketimizin en değerli yatırımı olarak bakıyorum.

İşe alım sürecinde yalnızca sınav sonucu değil, adayın güçlü yönleri ve gelişime açık alanları da büyük önem taşıyor. Assess modülünün sunduğu detaylı analiz ve raporlama özellikleri, adayları değerlendirirken size nasıl bir perspektif kazandırıyor?

Aday değerlendirme sürecinde, göreve özel hazırlanan testlerden elde edilen sonuçlar; adayların güçlü ve gelişime açık yönlerinin ayrıntılı şekilde analiz edilmesine olanak sağlıyor. Örneğin Junior Officer değerlendirmesinde adayın navigasyon alanında hangi konularda eksik kaldığı tespit edilerek, göreve kabul edilmesi hâlinde ihtiyaç duyacağı eğitimler önceden planlanabiliyor. Böylece gelişim sürecinde hangi konulara odaklanılması gerektiği net biçimde belirleniyor. Bu yaklaşım yalnızca doğru adayın seçilmesini desteklemekle kalmıyor; aynı zamanda kişiye özel eğitim ve gelişim planlarının oluşturulmasına da önemli katkı sağlıyor.

Doğru denizciyi doğru gemiye ve doğru göreve yerleştirmek, tanker operasyonlarında emniyetin temel unsurlarından biri. Maritime Trainer'ın Assess modülü, YMN Tankers'ın işe alım ve aday değerlendirme süreçlerine hangi yenilikleri kazandırdı? Dijital ölçme ve değerlendirme yaklaşımı, işe alım kararlarınızı nasıl destekliyor?

Gemi pozisyonlarına yapılan başvuruların sayısı oldukça yüksek olduğundan, adaylar arasından doğru kişiyi seçebilmek ve en uygun gemiye doğru planlamayı yapabilmek için dijital ortamda etkin bir ön değerlendirme süreci artık önemli bir ihtiyaç hâline geldi. Bu noktada, Maritime Trainer'ın CV modülü kapsamında adayların tamamladığı değerlendirme testleri; özellikle psikometrik analizler ve göreve özgü yetkinlik ölçüm testleri, işe alım süreçlerine önemli katkı sağlıyor. Bu testler sayesinde adayların adaptasyon düzeyi, risk eğilimi ve benzeri psikolojik göstergeleri objektif olarak değerlendirilebiliyor. Bunun yanı sıra, mesleki yeterlilik testlerinde konu bazlı analizler yapılarak adayların güçlü ve gelişime açık yönleri net bir şekilde ortaya konulabiliyor. Elde edilen bu veriler, yalnızca doğru adayın işe alımında değil, aynı zamanda adayın görev yapacağı geminin operasyonel ihtiyaçları ve çalışma koşullarıyla en doğru şekilde eşleştirilmesinde de önemli bir rol oynuyor. Böylece hem şirket hem de çalışan açısından daha verimli, güvenli ve sürdürülebilir bir uyum sağlanmış oluyor.



BU RÖPORTAJ İLK OLARAK DENİZ GÜNDEM DERGİSİ'NDE YAYIMLANMIŞTIR. DENİZ GÜNDEM DERGİSİ'NİN NAZİK İZİNİYLE, EĞİTİM ENSPEKTÖRÜMÜZ SAYIN ALİ KETENCİ İLE GERÇEKLEŞTİRİLEN SÖYLEŞİYİ OKUYUCULARIMIZLA PAYLAŞIYORUZ. DESTEKLERİ İÇİN DENİZ GÜNDEM EKİBİNE TEŞEKKÜR EDERİZ.

Bir denizcinin gemiye katılmadan önce şirket prosedürlerini, emniyet kültürünü ve operasyonel standartları benimsemesi sizce ne kadar kritik? Maritime Trainer'ın sunduğu dijital onboarding süreci, YMN Tankers'ta yeni personelin adaptasyonunu ve göreve hazırlığını nasıl etkiliyor?

Personelimiz ve zabıtlarımız gemiye katılmadan önce ofiste kapsamlı bir aşinalık eğitim sürecine tabi tutuluyor. Bu sürecin öncesinde ise Maritime Trainer platformu üzerinden şirket politikaları ile göreve özel Şirket SMS (Safety Management System) prosedürlerine yönelik eğitimleri ve değerlendirme testlerini tamamlıyorlar. Bu değerlendirmeler sayesinde denizcilerimizin gemiye katılış öncesindeki hazırlık seviyesini analiz edebiliyor, ofiste verilecek aşinalık eğitimlerinin içerik ve konu başlıklarını ihtiyaçlara göre şekillendirebiliyoruz. Ayrıca personelimiz değerlendirme sonuçlarını bireysel olarak inceleyebiliyor; gelişime açık olduğu alanları önceden tespit ederek bu konular üzerinde çalışabiliyor. Böylece hem eğitim süreci daha verimli hâle geliyor hem de gemiye adaptasyon ve göreve hazırlık önemli ölçüde destekleniyor.

STCW, TMSA, SIRE 2.0 ve diğer uluslararası standartlara uyum, özellikle tanker işletmeciliğinde büyük önem taşıyor. Maritime Trainer eğitimlerinin bu gerekliliklerle uyumlu olması, YMN Tankers'ın denetim hazırlıkları ve operasyonel mükemmeliyet hedeflerine nasıl katkı sağlıyor?

YMN Tankers olarak, bayrak devleti ve klas kuruluşlarının zorunlu gerekliliklerinin yanı sıra Oil Major tanker şirketlerinin beklentilerini karşılayan yüksek operasyonel standartlara ulaşmayı hedefliyoruz. Bu doğrultuda denizcilerimizin uluslararası gerekliliklere uygun şekilde hazırlanması ve yetkinliklerinin sürekli geliştirilmesi büyük önem taşıyor. Maritime Trainer, başta STCW kapsamındaki temel eğitimlerin etkin şekilde sunulması olmak üzere eğitim süreçlerimizin önemli bir parçasını oluşturuyor. Ayrıca ofis denetimlerinde TMSA gerekliliklerine uyum kapsamında, özellikle 2. ve 3. elementlerde öngörülen eğitim ve yetkinlik geliştirme hedeflerine ulaşmamıza önemli katkı sağlıyor. Bununla birlikte gemi denetimlerinde SIRE 2.0 kapsamında beklenen eğitim ve yetkinlik gerekliliklerinin karşılanmasına da destek oluyor. Özellikle 3. bölümde yer alan Behavioural Competency Assessment (BCA) değerlendirmesi için gerekli bilgi ve farkındalığın oluşturulmasına katkı sağlayarak personelimizin denetimlere daha hazırlıklı katılmasına yardımcı oluyor.

Denizcilik eğitiminde bilginin doğru aktarılması kadar etkili ve akılda kalıcı yöntemlerle sunulması da önem taşıyor. Maritime Trainer'ın zengin görsel materyalleri, interaktif içerikleri ve kapsamlı eğitim kütüphanesi, denizcilerin eğitimlere katılımı ve öğrenme performansına nasıl yansıyor?

Denizcilik mesleği; gerek güverte ve makine zabıtları gerekse gemi personeli açısından çok sayıda operasyonel prosedürü, uluslararası düzenlemeyi ve şirket gerekliliğini kapsayan dinamik bir çalışma alanı. Bu nedenle denizcilerin mesleki bilgi ve yetkinliklerini güncel standartlar doğrultusunda sürekli geliştirmeleri büyük önem taşıyor. Bu kapsamlı bilgi birikiminin etkin ve sürdürülebilir şekilde aktarılabilmesi için eğitimlerin hem içerik hem de sunum yöntemi açısından modern öğrenme ihtiyaçlarına uygun olması gerekiyor. Maritime Trainer platformu da sunduğu dijital ve etkileşimli eğitim altyapısıyla bu ihtiyacı karşılayarak öğrenme sürecini daha verimli, erişilebilir ve ölçülebilir hâle getiriyor. Bunun yanı sıra eğitimlerin sonunda katılımcılar tarafından doldurulan değerlendirme anketleri de sistemin etkinliğini ortaya koyuyor. Kullanıcı memnuniyeti ve öğrenme performansına sağladığı katkı, somut verilerle takip edilebiliyor.



BU RÖPORTAJ İLK OLARAK DENİZ GÜNDEM DERGİSİ'NDE YAYIMLANMIŞTIR. DENİZ GÜNDEM DERGİSİ'NİN NAZİK İZİNİYLE, EĞİTİM ENSPİKTÖRÜMÜZ SAYIN ALİ KETENCİ İLE GERÇEKLEŞTİRİLEN SÖYLEŞİYİ OKUYUCULARIMIZLA PAYLAŞIYORUZ. DESTEKLERİ İÇİN DENİZ GÜNDEM EKİBİNE TEŞEKKÜR EDERİZ.

Nitelikli denizcileri şirkette tutabilmek, sektörün en önemli insan kaynağı hedeflerinden biri hâline geldi. Maritime Trainer'ın MTCare modülü, çalışanların kendilerini değerli hissetmeleri, aidiyet duygularının güçlenmesi ve YMN Tankers'a bağlılıklarının artması açısından nasıl bir rol üstleniyor?

Denizcilik şirketleri için doğru personelin seçilip istihdam edilmesi kadar, nitelikli denizcilerin şirkete bağlılığının güçlendirilmesi de sürdürülebilir başarı açısından büyük önem taşıyor. Akademik çalışmalar, çalışan geri bildirimlerinin bağlılığı artıran en etkili yöntemlerden biri olduğunu gösteriyor. MTCare üzerinden oluşturulan anketler sayesinde personelin beklenti ve ihtiyaçları farklı başlıklarda toplanabiliyor. Elde edilen veriler detaylı şekilde analiz edilerek gerekli iyileştirmeler hayata geçiriliyor. Personelin görüşlerine değer verilmesi, taleplerinin karşılanması ve geri bildirimlerin somut aksiyonlara dönüşmesi ise aidiyet duygusunu güçlendirirken şirkete olan bağlılığı da artırıyor.

Günümüzde denizci refahı; fiziksel güvenliğin yanı sıra iletişim, mental sağlık, zorbalığın önlenmesi ve psikolojik iyi oluş gibi başlıkları da kapsıyor. Bu alanlarda verilen eğitimlerin gemi üzerindeki çalışma kültürüne, ekip iletişimine ve emniyet anlayışına etkilerini nasıl değerlendiriyorsunuz?

Denizcilikte insan faktörünün önemi tartışmasız. Bu noktada denizci refahının sağlanması, güvenli ve sürdürülebilir operasyonların temel unsurlarından biri. Denizcilerin mental sağlıklarını yüksek seviyede tutabilmeleri için gemi üzerindeki insan ilişkilerinin etkin şekilde yönetilmesi büyük önem taşıyor. Uluslararası çalışmalara dayanan denizci refahı eğitimlerinin hem ofis hem de gemi personeline düzenli olarak verilmesi ve sonuçlarının geri bildirimlerle takip edilmesi, hedeflenen çalışma kültürüne ulaşılmasına önemli katkı sağlıyor. Bu eğitimler ekip iletişimini güçlendiriyor, psikolojik iyi oluşu destekliyor ve emniyet kültürünün gemi yaşamının doğal bir parçası hâline gelmesine yardımcı oluyor.

Dijitalleşmenin hız kazandığı günümüzde eğitim teknolojileri, denizcilik sektörünün geleceğini şekillendiren temel unsurlardan biri hâline geldi. Son olarak, Maritime Trainer ile yürüttüğünüz işbirliğinin YMN Tankers'a sağladığı en önemli kazanımları nasıl özetlersiniz? Dijital eğitim sistemlerine yatırım yapmayı planlayan denizcilik şirketlerine ve sektör profesyonellerine iletmek istediğiniz mesaj nedir?

Dijital eğitim sistemleri artık bir tercih değil, denizcilik sektörünün sürdürülebilir başarısı için bir gereklilik. Maritime Trainer ile yürüttüğümüz işbirliği sayesinde işe alımdan oryantasyona, eğitim yönetiminden uluslararası standartlara uyuma kadar tüm süreçlerimizi daha sistematik, ölçülebilir ve veriye dayalı bir yapıya kavuşturduk. Bugünün rekabetçi denizcilik sektöründe eğitim yalnızca yasal gereklilikleri yerine getirmek için değil, emniyet kültürünü güçlendirmek, operasyonel verimliliği artırmak ve insan kaynağını sürdürülebilir şekilde geliştirmek için de stratejik bir araç. Dijital eğitim sistemlerine yatırım yapmayı planlayan şirketlere tavsiyemiz, eğitimi bir maliyet kalemi olarak değil; emniyet, operasyonel mükemmeliyet ve uzun vadeli kurumsal başarının temel yatırımlarından biri olarak görmeleridir. Doğru eğitim, doğru denizciyi; doğru denizci ise güvenli ve sürdürülebilir operasyonu oluşturur.



BU RÖPORTAJ İLK OLARAK DENİZ GÜNDEM DERGİSİ'NDE YAYIMLANMIŞTIR. DENİZ GÜNDEM DERGİSİ'NİN NAZİK İZİNİYLE, EĞİTİM ENSPKTÖRÜMÜZ SAYIN ALİ KETENCİ İLE GERÇEKLEŞTİRİLEN SÖYLEŞİYİ OKUYUCULARIMIZLA PAYLAŞIYORUZ. DESTEKLERİ İÇİN DENİZ GÜNDEM EKİBİNE TEŞEKKÜR EDERİZ.

DOĞRU MÜDAHALE SIRASI NEDİR?



MANIFOLD AREA

Acil bir durumda doğru karar kadar, doğru müdahale sırası da önemlidir.



SENARYO

Kargo tahliye operasyonu devam ederken manifold bölgesinde görev yapan bir gemiadamı, terminal ile gemi arasındaki cargo hose üzerinde hasar ve küçük miktarda ürün sızıntısı fark eder.

Sızıntı henüz güverte üzerinde sınırlıdır ancak operasyon devam etmektedir ve ürünün denize ulaşarak çevre kirliliğine neden olma riski bulunmaktadır.



BU DURUMDA DOĞRU MÜDAHALE SIRASI HANGİSİDİR?

A — GÖZLEMLE VE İNİSİYATİF AL

- 1 Sızıntının küçük olduğunu değerlendirir ve artıp artmadığını bir süre gözlemlerim.
- 2 Operasyonu durdurmadan, çevredeki personelle birlikte sızıntıyı kontrol altında tutmaya çalışırım.
- 3 Sızıntı artarsa veya kontrol edilemez hale gelirse sorumlu zabite bildirir ve operasyonun durdurulmasını talep ederim.



B — ÖNCE BİLDİR VE TALİMAT BEKLE

- 1 Durumu derhal sorumlu zabite / Cargo Control Room'a bildiririm.
- 2 Scupper ve kirlilik önleme ekipmanlarını kontrol eder, ürünün denize ulaşmasını önlemek için hazırlık yaparım.
- 3 Operasyonu kendi inisiyatifimle durdurmadan, sorumlu zabitin talimatını beklerim.



C — ÖNCE DURDUR, SONRA BİLDİR VE KONTROL ALTINA AL



- 1 Operasyonu derhal emniyetli şekilde durdurur / ilgili Emergency Stop'u aktive ederim.
- 2 Durumu derhal sorumlu zabite / Cargo Control Room'a bildiririm.
- 3 Sızıntının yayılmasını ve denize ulaşmasını önlemek için kirlilik önleme tedbirlerini uygulayım.
- 4 Cargo hose ve sızıntının kaynağı değerlendirilip durum emniyetli hale getirilmeden operasyona yeniden başlamam.



DOĞRU CEVAP: C

Hasarlı bir cargo hose üzerindeki küçük bir sızıntı, operasyon devam ettiği sürece çok kısa sürede daha büyük bir döküntüye dönüşebilir.

Bu nedenle öncelik, ürün transferini durdurarak olayın büyümesini engellemek ve ardından gerekli bildirim ile kirlilik önleme tedbirlerini uygulamaktır.



STOP



REPORT



CONTAIN



ASSESS



Operasyona ancak sızıntının kaynağı kontrol altına alındıktan, hasarlı ekipman değerlendirildikten ve operasyonun yeniden emniyetli olduğu doğrulandıktan sonra devam edilmelidir.



REMEMBER



STOP THE TRANSFER.
Transferi durdur.



REPORT THE LEAK.
Sızıntıyı bildir.



PREVENT POLLUTION.
Kirliliği önle.



MAKE IT SAFE BEFORE RESTARTING.
Yeniden başlamadan önce emniyetli hale getir.



AYFA 8

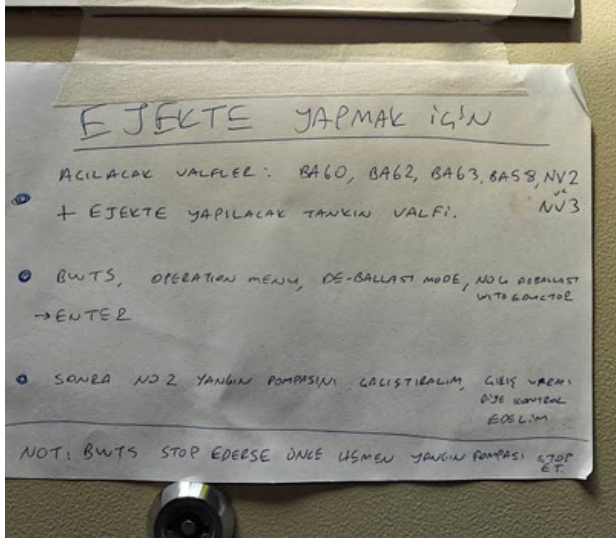
KÜÇÜK BİR SIZINTININ BÜYÜK BİR KİRLİLİK OLAYINA DÖNÜŞMESİNE İZİN VERMEYİN!



FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

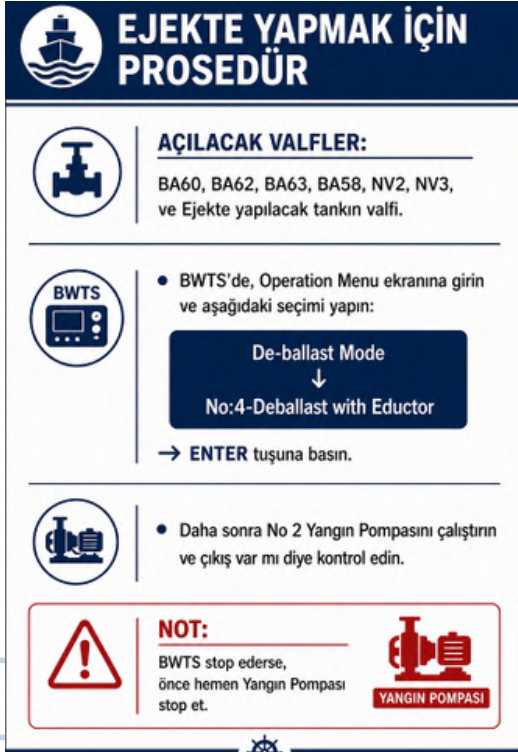
MED PACIFIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE



M/T Med Pacific gemisinde CCR'de bulunan ve balast tankı ejektör operasyon prosedürlerini açıklayan "Ejekte Yapmak İçin" başlıklı el yazısı prosedürler, el yazısının okunabilirlik sorunları nedeniyle yanlış anlaşılmalara yol açma potansiyeline sahiptir.

GOOD PRACTICE



Bu sorunu gidermek amacıyla, daha açık, okunabilir ve kullanıcı dostu bir talimat kartı hazırlanmıştır.



FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED ARCTIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE



Galley'de bulunan sabit CO2 yangın söndürücüsünün yanında yer alan raf, tüpe erişimi zorlaştırmakta ve görünürlüğünü azaltmaktaydı

GOOD PRACTICE



Yapılan düzenleme kapsamında rafın yeri değiştirilerek yangın söndürücünün daha görünür hale gelmesi ve acil durumlarda erişimin kolaylaştırılması sağlandı.



FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED ANTARCTIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE



Oksijen resuscitatorlerinin dik konumda ve kullanıma hazır şekilde muhafaza edilmemesi; ekipmanın hasar görmesine, oksijen kaçaklarına, acil durumda kullanım gecikmelerine ve operasyonel emniyet risklerine neden olabilir.

GOOD PRACTICE



Oksijen resuscitatorlerinin dik konumda, kullanıma hazır şekilde ve taşıma çantaları içerisinde muhafaza edilmesi; acil durumlarda ekipmana hızlı erişim sağlanmasına, ekipmanın hasar ve kirlenmeye karşı korunmasına, oksijen kaçaklarının önlenmesine ve genel operasyonel emniyet ile ekipman güvenilirliğinin sürdürülmesine katkı sağlar.



FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED NORDIC Personeli Tarafından Raporlanan
Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE



Boya ile kalıcı olarak yapılan
Snap back zone şablonu Sire 2.0
Obs 5.8.1 maddesine
göre uyarı olarak yeterli
değildir.

GOOD PRACTICE



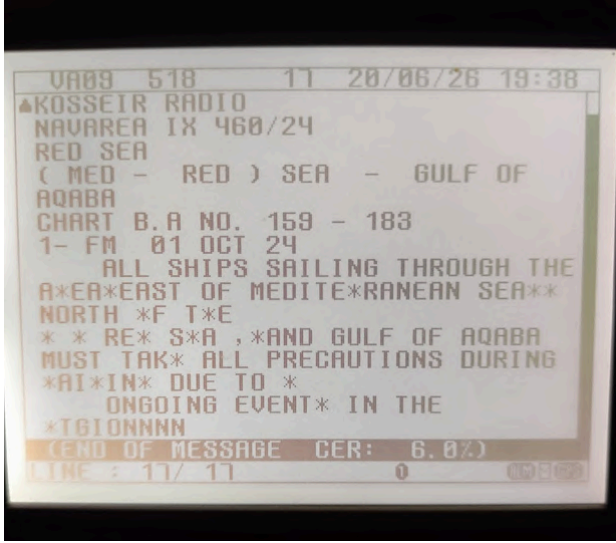
Snap back zone mahali uyarı
yazısı, mahal girişine el incesine
asılmıştır.



FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

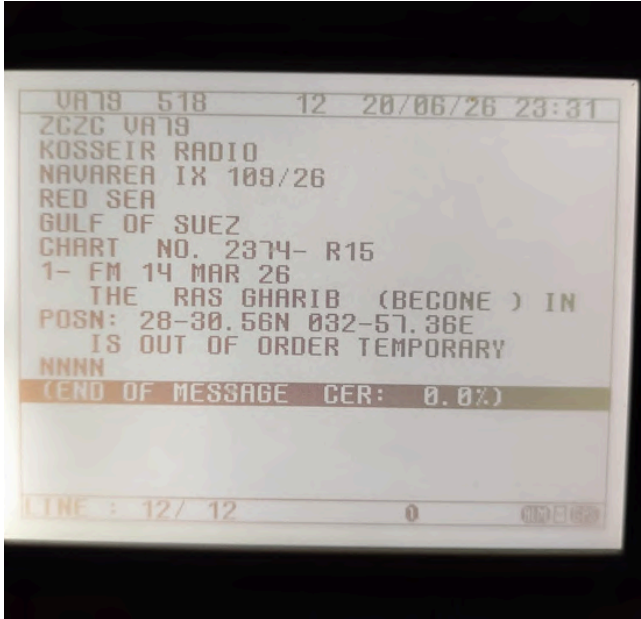
MED ATLANTIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE



NAVTEX cihazından alınan tüm mesajların hata oranı kontrol edilmeden otomatik olarak yazdırılması; gereksiz kağıt ve toner tüketimi, yüksek yazdırma maliyeti, zabitanın gereksiz çıktıları ayıklamak için zaman harcaması, daha fazla atık oluşumu ve enerji verimliliğinin olumsuz etkilenmesi yol açmaktadır.

GOOD PRACTICE



Bu durumun önüne geçmek için NAVTEX mesajlarını yazdırmadan önce CER (Character Error Rate) değerini kontrol etmelidir.

- CER oranı NAVTEX kurallarına göre %4'ün altında ise mesaj yazdırılır.
- CER oranı %4 veya üzerinde ise mesaj yazdırılmaz ve gerektiğinde yeniden alınması beklenir



FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED ANTARCTIC Personeli Tarafından
Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE



Görsellerde yanlış olan uygulamalar gözükmemektedir. Keryelerin çok yakın olması durumu, keryelerin uzak olması durumu ve yetersiz kerye sayısı görsellerde yanlış uygulamalara örnektir.



FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED ANTARCTIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

Keryeler, gemilerde çelik halatın ucunda bir halka, yani "göz", oluşturmak için yaygın olarak kullanılır. Bu göz, bir yüksük (thimble) kullanılarak hard eye şeklinde veya yalnızca çelik halatın kendi oluşturduğu basit bir halka ile soft eye şeklinde yapılabilir.

Keryeler arasındaki mesafe önemlidir ve halat çapının yaklaşık altı katı olmalıdır; bu değerden belirgin şekilde fazla ya da az olmamalıdır. Halatın serbest ucu (kuyruk) da önem taşır ve halat çapının en az beş katı uzunluğunda olmalıdır. Ayrıca, kuyruğun çözülmesini veya dağılmasını önlemek için sarılarak (whipping) ya da bağlanarak sabitlenmesi gerekir. Önerilen üç kerye yerine yalnızca iki kerye kullanıldığında, doğru şekilde takılmış olsalar bile çelik halat yaklaşık anma kopma yükünün (NBL) %60'ında kaymaya başlar; keryeler ters veya kademeli yerleştirildiğinde bu oran %50'ye düşer. Tek kerye kullanıldığında ise doğru yerleşimde %25 NBL'de, ters yerleştirmede ise yaklaşık %18 NBL'de kayma meydana gelir. Kullanılacak kerye sayısı, çelik halatın çapına bağlıdır. Ancak 19 mm'ye kadar olan halatlar için en az üç kerye kullanılmalıdır; daha kalın halatlar için ise yandaki tabloda belirtildiği şekilde daha fazla kerye gerekir.

Diameter of wire ropes (mm)	Bulldog grips (Number)
Up to and including 19	3
Over 19: up to and including 32	4
Over 32: up to and including 38	5
Over 38: up to and including 44	6
Over 44: up to and including 56	7

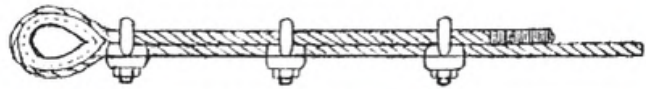


Fig. 1. Right way of applying bulldog grips

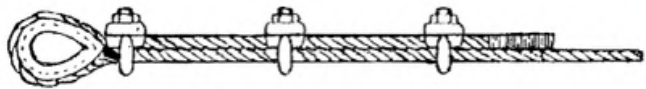


Fig. 2. Wrong way to apply bulldog grips

FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED ANTARCTIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

Makina Kontrol Odasındaki kritik ekipman yedek parçaları, Nozzle Sisteminde bulunan listedeki item numaralarına ve ilgili ekipmana göre sınıflandırılmış ve kutunun üstüne yazılmıştır. Bu acil bir durumda ilgili yedek parçanın bulunmasını kolaylaştırmak için yapılmıştır.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED SERHAT'ta Meydana Gelen Olay Üzerine Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Cartagena limanında gerçekleştirilen Repsol terminal denetimi sırasında, gemide mevcut olan cargo plan incelenmiştir.

İnceleme esnasında, mevcut plan üzerinde "Gasoil ve Gasoline" yüklemelerinin eş zamanlı (simultaneous) olarak planlandığı görülmüştür.

Ancak fiili operasyonun önce Gasoil, ardından Gasoline olacak şekilde ardışık (sequential) olarak gerçekleştirildiği tespit edilmiştir.

Bu durum, operasyon ile dokümantasyon arasında uyumsuzluk olarak değerlendirilmiş ve remark konusu olmuştur.

KÖK NEDENLER:

- Yetersiz prosedür uygulanması
- Yükleme planının yeterince doğrulanmaması
- Yetersiz zabıt kontrolü ve gözetim eksikliği
- Operasyonel farkındalık ve risk algısında yetersizlik

ALINACAK DERSLER:

- Yükleme planları hazırlanırken, fiili operasyon sırası (sequential/simultaneous) açık ve doğru şekilde belirtilmelidir.
- Cargo plan, operasyon başlamadan önce terminal, surveyor ve gemi zabıtları arasında karşılıklı teyit edilmelidir.
- Plan ile operasyon arasında herhangi bir uyumsuzluk varsa, operasyon başlamadan önce plan düzeltilmeli ve yeniden yayınlanmalıdır.
- Operasyon sırasında değişiklik olması durumunda cargo plan revize edilmeli ve ilgili tüm taraflara tekrar dağıtılmalıdır
- Tüm cargo dokümantasyonu, varsayımları değil, gemide fiilen yapılan operasyonu yansıtmalıdır.
- Zabitan tarafından operasyon öncesi plan ile uygulama uyumu kontrol edilmeli ve kayıt altına alınmalıdır.
- Yükleme planları hazırlanırken fiili operasyon sırası açık ve doğru şekilde belirtilmelidir.

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED ADRIATIC Gemisinde Meydana Gelen Olay Sonrası Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

CDI denetinde JRC ECDIS LOP (Line of Position/Mevkii Hattı) menüsünün yanlış kullanılmasına ilişkin aşağıdaki bulgu yazılmıştır.

Below observation arised during the CDI inspection regarding incorrect use of LOP menu for JRC ECDIS.

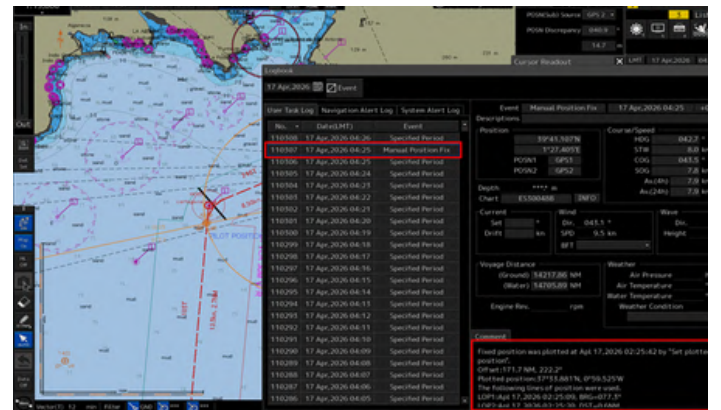
KÖK NEDENLER:

- Prosedüre/talimatlara uyulmaması
- Denetim eksikliği
- Yetersiz inceleme talimatı
- Yetersiz tazeleme eğitimi



ALINACAK DERSLER:

- ECDIS LOP menüsünün doğru kullanımına olan aşinalık eksikliği geminin pozisyonunun yanlış belirlenmesine yol açabilir.
- ECDIS LOP menüsünün doğru kullanımına olan aşinalık eksikliği herhangi bir olay sonrası geriye dönük ihtiyaç duyulabilecek pozisyon bilgilerine ulaşılabilmesine yol açabilir.
- Prosedürlere uyulmaması geminin emniyetli seyrini tehlikeye düşürebilir.
- Yetersiz denetleme eksikliği sefer süresince gözden kaçırılabilen hataların zamanında fark edilmemesine ve düzeltilmemesine yol açabilir.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED ANTARCTIC Gemisinde Meydana Gelen Olay Sonrası Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Gemi kık tahliye devresi kullanarak tahliye yapıyordu; ancak wilden pompa müdahale için kık tarafta hazır bulundurulmamıştı.

Bu durum, olası yağ veya kargo sızıntılarına geç müdahale edilmesine sebebiyet vererek deniz kirliliği, emniyet riskleri, operasyonel gecikmeler ve terminal ile şirket emniyet prosedürlerine uygunsuzluk riskini arttırabilirdi

ALINACAK DERSLER:

- Tahliye operasyonu başlamadan önce, kullanılacak manifold bölgesinde tüm acil durum ekipmanlarının (taşınabilir seyyar pompa, kirlilikle mücadele seti, emici materyaller vb.) hazır ve erişilebilir olduğu fiziksel olarak doğrulanmalıdır.
- Kirlilikle mücadele ekipmanının sadece gemide bulunması yeterli değildir; operasyon yapılan noktaya yakın ve anında kullanılabilecek konumda olması gerekir.
- Risk değerlendirme formları doldurulurken daha fazla farkındalıkla doldurulmalı.
- Kık manifold bölgesinde taşınabilir pompanın ve kirlilikle mücadele ekipmanlarının hazır olmasını hatırlatan görsel uyarıların bulunması gerektiği anlaşıldı.

KÖK NEDENLER:

- Prosedürleri takip etme ve uygulama eksikliği
- Yetersiz uyarı
- Durumsal farkındalığın, risk algısı ve farkındalığının eksikliği
- Denetleme ve Gözlem eksikliği

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED BLUE JAY Personeli Tarafından Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

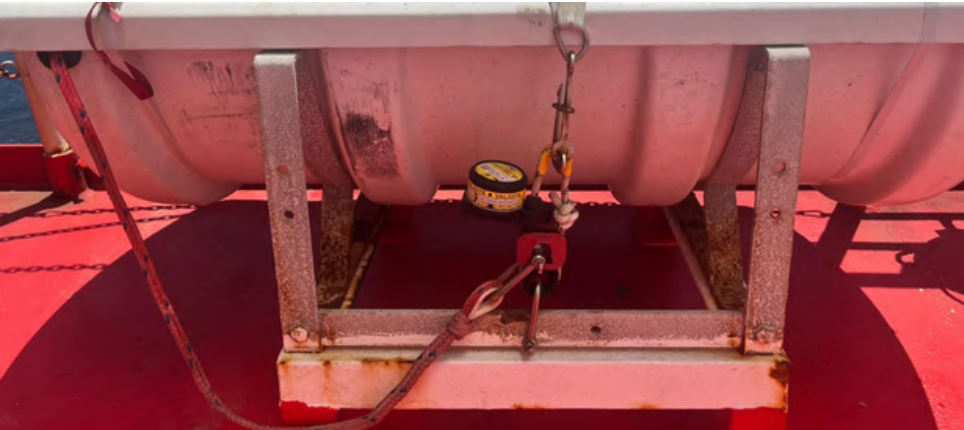
Repsol Non-SIRE Fiziksel Denetimi sırasında, yaşam mahalli çevresinde bulunan iki can salının painter line bağlantılarının SOLAS kuralları ve üretici talimatlarına uygun şekilde HRU weak link düzenine bağlanmadığı tespit edilmiştir. Painter line bağlantıları, HRU weak link düzeni yerine doğrudan gemi bünyesine bağlanmıştı. Acil bir durumda, painter line'ın aktive olmasıyla can salı düzgün şekilde şişse bile, can salı gemiden ayrılıp serbest şekilde yüzemeyecekti ve gemiyle beraber batacaaktı

KÖK NEDENLER:

- Prosedür ve üretici talimatlarını takip etme ve uygulama eksikliği
- Yetersiz uyarı
- Durumsal farkındalığın, risk algısı ve farkındalığının Denetleme ve Gözlem eksikliği

ALINACAK DERSLER:

- Tüm can salı bağlantıları, özellikle painter line ve HRU weak link düzenleri, düzenli olarak SOLAS gereklilikleri ve üretici talimatlarına göre kontrol edilmelidir.
- Can salı serbest bırakma sistemlerinin doğru bağlantısı, emniyet kontrollerinde fiziksel olarak doğrulanmalıdır.





ENDÜSTRİDEN KAZA RAPORLARI

INCIDENTS ARE A FREE LESSON - REPORT IT!

Sektörde meydana gelen kazalar her daim bir “ders çıkarma” şansı olarak değerlendirilmelidir. Bu nedenle, bu sayıda filomuza ait Med Tuncer Gemisinin yaşadığı olay aşağıda aktarılmıştır.

MED TUNCER - INVESTIGATION REPORT

06.02.2026 tarihinde saat 19:00'da (GMT+1), gemi İspanya'nın Bilbao Limanı'ndaki Esergui Terminali'ne emniyetli şekilde yanaşmıştır 9,5 metrelik taşınabilir gangway (uzun olan), son yıllık kontrolü 23 Mart 2025 tarihinde Barcelona/İspanya'da yapılmış olmasına rağmen; 06 Şubat 2026 tarihinde Bilbao Limanı'nda iskeleye indirildikten ve emniyete alındıktan sonra, yük sörförlerinin gemiye çıkışı sırasında kırılmıştır. Olay sırasında herhangi bir yaralanma meydana gelmemiştir. Gemide;

- 6 metre uzunluğunda bir adet taşınabilir gangway,
- 9,5 metre uzunluğunda ikinci bir taşınabilir gangway

bulunmaktaydı. 9,5 metrelik ikinci gangway, bazı terminallerin özel gereksinimlerini karşılamak amacıyla 2023 yılında gemiye ilave edilmiştir.

Son kıyı servisi muayenesi 23 Mart 2025 tarihinde yapılmış olup;

- herhangi bir çatlak,
- kusur,
- bozulma

tespit edilmemiştir.

Buna rağmen gangway iskele üzerine yerleştirildikten hemen sonra ani bir yapısal kırılma meydana gelmiş ve kıyıya temas eden kısmın kırıldığı görülmüştür.

Emniyetli giriş-çıkışın devamı amacıyla 6 metrelik diğer gangway kullanılarak güvenli erişim sağlanmıştır.

KÖK NEDENLER

- Yanlış malzeme kullanımı
- Tedarikçi standartlarının veya teknik şartnamenin yetersiz olması



DÜZELTİCİ VE ÖNLEYİCİ FAALİYETLER:

- Kırık gangway derhal kullanım dışı bırakılmıştır.
- Diğer taşınabilir gangway iskeleye yerleştirilmiştir.
- Gemiye emniyetli giriş-çıkış yeniden sağlanmıştır.
- Filodaki tüm gemilere taşınabilir gangway risklerine ilişkin bir Safety Alert yayımlanmıştır.
- ISM Form 5804 "Müşteri Şikâyeti / Uygun Olmayan Ürün-Hizmet" doldurularak ilgili tedarikçi/üreticiye gönderilmiştir.
- HSEQ Manager tarafından satın alma departmanına, ilgili üreticiden benzer ekipmanların artık tedarik edilmemesi yönünde talimat verilmiştir.
- Avrupa'daki farklı bir üreticiden yeni sertifikalı taşınabilir gangway satın alınması için talep açılmıştır.
- Kaptan tarafından tüm mürettebata taşınabilir gangway kullanım riskleri konusunda yeniden eğitim verilmiştir.
- Gemiye katılacak yeni personelin şirket içi eğitimlerinde kullanılmak üzere olay gözlemi eğitim materyali haline getirilmiştir.
- Olay filodaki diğer gemilerle paylaşılmış ve geri bildirimler toplanmıştır.
- Gemiye ilave olarak 10 metrelik yeni bir taşınabilir gangway teslim edilmiştir.

ALINACAK DERSLER:

- Taşınabilir gangwayler her kullanım öncesinde sertifikalarının geçerliliği ve fiziksel durumları açısından etkin şekilde kontrol edilmelidir.
- Satın alma departmanı, filoya temin edilen gangwaylerin malzeme kalitesi ve teknik özellikleri konusunda gerekli doğrulamaları yapmalıdır.
- Gangway emniyetli şekilde yerine yerleştirildikten sonra, personel transferinden önce mutlaka güvenli olduğu test edilerek doğrulanmalıdır.



KONTROL LİSTELERİ KUTUCUK İŞARETLEMELİK İÇİN DEĞİL, GERÇEK DURUMU DOĞRULAMAK İÇİNDİR

Kontrol listeleri, gemi operasyonlarının vazgeçilmez bir parçasıdır.

Bakım işleri, emniyet kontrolleri, haftalık testler, inspectionlar... Hepsi kayıt altına alınır ve imza ile doğrulanır.

Ancak sorun, kontrol listesinin kendisi değildir.

Sorun, amacın ekipmanın gerçek durumunu doğrulamak yerine yalnızca ilgili kutucuğu işaretlemek hâline gelmesiyle başlar.

Gemide bunun nasıl yaşandığını hepimiz biliyoruz.

Acil yangın pompası test edildi.

“Tamam.”

Peki gerçekten öyle mi?

Pompa basıncı uygun şekilde kontrol edildi mi?

Pompanın kararlı çalışma şartlarına ulaşması için yeterli süre çalıştırıldı mı?

Anormal titreşim, kaçak veya olağandışı bir ses gözlemlendi mi?

Bazen test, ekipman daha kararlı çalışma koşullarına ulaşmadan tamamlanmış kabul edilir.

TICK BOX CULTURE

COMPLETING THE CHECKLIST IS NOT THE SAME AS CHECKING THE CONDITION.

TICKING THE BOX

FOCUS ON PAPERWORK



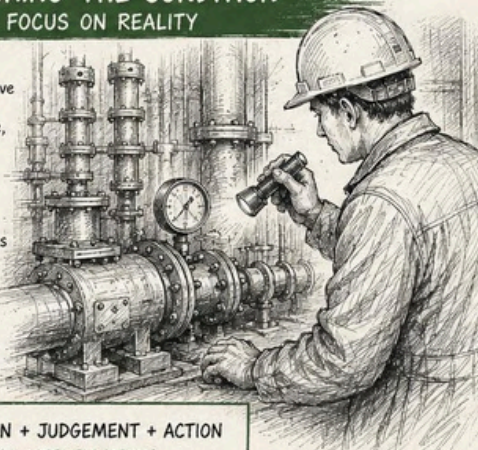
ITEM	STATUS
Fire Pump Test	✓
Emergency Generator	✓
Bilge Pump	✓
Steering Gear	✓
Navigation Lights	✓
Life Saving Appliances	✓
M/E Room Inspection	✓
Safety Equipment	✓

- ✗ Completed quickly
- ✗ No real observation
- ✗ Assumptions instead of verification
- ✗ Abnormal conditions become "normal"
- ✗ Problems develop undetected
- ✗ Higher risk of unexpected failures

A CHECKLIST SIGNED IS NOT A SYSTEM VERIFIED.

CHECKING THE CONDITION

FOCUS ON REALITY



- ✓ Take time to observe
- ✓ Verify performance, not just presence
- ✓ Look for changes and weak signals
- ✓ Record observations and trends
- ✓ Act early on abnormalities
- ✓ Improve reliability and safety

OBSERVATION + JUDGEMENT + ACTION THAT'S REAL VERIFICATION.

VS

REAL CHECKING MEANS:

- LISTEN to the equipment
- FEEL hot spots, vibration
- LOOK for leaks, wear, damage
- CHECK trends, not just values
- QUESTION if it is normal or not
- ACT before it becomes a failure



ON BOARD, DETAILS MAKE THE DIFFERENCE.

KONTROL LİSTELERİ KUTUCUK İŞARETLEMELİK İÇİN DEĞİL, GERÇEK DURUMU DOĞRULAMAK İÇİNDİR

Aynı durum stand-by jeneratör testlerinde de yaşanabilir.

Kayıtlara her şey normal olarak geçer.

Ancak belki de kimse şunları fark etmemiştir:

- Kararsız devir (RPM)
- Küçük bir soğutma suyu kaçağı
- Yük altında alışılmadık egzoz dumanı
- Yük transferi sırasında yavaş tepki

Fakat kutucuk çoktan işaretlenmiştir. Aynı durum makine dairesi turları için de geçerlidir. Her gün aynı mahallerden geçtiğinizde küçük değişiklikler zamanla görünmez hâle gelir.

Pompa salmastrası çevresindeki hafif bir yağ kaçağı...

Pas izleri oluşturmaya başlamış gevşek civatalar...

Belirli devirlerde oluşan boru titreşimleri...

Geçici olarak yapılan bir tamirin aylarca yerinde kalması...

Bir süre sonra bunlar dikkatinizi çekmez olur. Çünkü makine hâlâ çalışıyordur.

Oysa birçok problem tam da bu noktada başlar.

Büyük bir arıza meydana geldiğinde değil.

Alarm çaldığında da değil.

Çok daha önce...

Rutin operasyonlar sırasında, normal olmayan durumlar yavaş yavaş "normal" kabul edilmeye başlandığında.

Kontrol listelerinin amacı, personelin dikkatini daha doğru noktaya odaklamaktır.

Ancak bazen rutin, bunun tam tersine yol açar.

İnsanlar daha az gözlem yapmaya, daha fazla varsayımda bulunmaya başlar.

Belirgin bir arıza yoksa,

ilgili madde "uygun" olarak işaretlenir.

‘Kaynak: Technical Superintendent/Aytaç Çalışkaner LinkedIn NİSAN 2026’

KONTROL LİSTELERİ KUTUCUK İŞARETLEMELİK İÇİN DEĞİL, GERÇEK DURUMU DOĞRULAMAK İÇİNDİR

İyi bir inspection, işi en kısa sürede tamamlamak değildir. Asıl önemli olan ayrıntıları fark edebilmektir:

- Öncekinden farklı bir ses
- Artan yatak sıcaklığı
- Değişen titreşim karakteristiği
- Tekrarlayan küçük kaçaklar
- Daha önce gözlenmeyen ekipman davranışları

Bu küçük gözlemler, çoğu zaman yaklaşan bir arızanın ilk habercileridir.

Evraklar, tüm kontrollerin yapıldığını gösterebilir.

Ancak ekipmanın gerçek kondisyonu her zaman kayıtlar üzerinde görülemez.

Bu nedenle emniyetli gemi operasyonları yalnızca prosedürlere bağlı değildir.

Aynı zamanda farkındalığa, dikkatli gözleme ve sağlam teknik muhakemeye bağlıdır.

Çünkü gemide birçok arıza, her şeyin hâlâ "Uygun" olarak işaretlendiği dönemde başlamaktadır.

Evraklar, tüm kontrollerin yapıldığını gösterebilir.

Ancak ekipmanın gerçek kondisyonu her zaman kayıtlar üzerinde görülemez.

Bu nedenle emniyetli gemi operasyonları yalnızca prosedürlere bağlı değildir.

Aynı zamanda farkındalığa, dikkatli gözleme ve sağlam teknik muhakemeye bağlıdır.

Çünkü gemide birçok arıza, her şeyin hâlâ "Uygun" olarak işaretlendiği dönemde başlamaktadır.

‘Kaynak: Technical Superintendent/Aytaç Çalışkaner LinkedIn MAYIS 2026’

Denizci Sağlığı: Stres ve Mobbing

Görünmeyen Riskler, Gerçek Sonuçlar

Denizcilik, dünyanın en zorlu ve en yüksek sorumluluk gerektiren mesleklerinden biridir. Gemi personeli yalnızca ağır hava koşulları, yoğun operasyonlar ve teknik zorluklarla değil; aynı zamanda uzun kontratlar, aileden uzak kalma, vardiyalı çalışma düzeni ve sınırlı sosyal yaşam gibi psikolojik yüklerle de mücadele etmektedir.

Bu nedenle stres, deniz yaşamının tamamen kaçınılmaz bir parçasıdır. Ancak doğru yönetilemeyen stres ve psikolojik baskı (mobbing), yalnızca bireyin sağlığını etkilemekle kalmaz; gemi emniyetini, operasyonel performansı ve ekip çalışmasını da doğrudan tehdit eder.

Uluslararası denizcilik sektöründe yapılan araştırmalar, deniz kazalarının büyük bölümünde Human Element (İnsan Faktörü) bileşeninin etkili olduğunu göstermektedir. Çoğu zaman kazaların temelinde teknik arızalardan ziyade; yanlış karar verme, dikkat dağınıklığı, iletişim eksikliği, yorgunluk ve psikolojik baskı yer almaktadır.

Bu nedenle günümüzde modern emniyet anlayışı yalnızca gemi ve ekipmanın güvenliğini değil, insanın psikolojik güvenliğini de emniyet yönetiminin ayrılmaz bir parçası olarak kabul etmektedir.



STRES NEDİR?

Stres; kişinin karşılaştığı fiziksel, zihinsel veya duygusal taleplere karşı verdiği doğal tepkidir. Belirli bir seviyedeki stres, dikkati artırabilir, motivasyonu destekleyebilir ve performansı olumlu yönde etkileyebilir. Ancak stres uzun süre devam ettiğinde veya kişinin başa çıkma kapasitesini aştığında olumsuz sonuçlar ortaya çıkar.

Yönetilemeyen stres;

- dikkat dağınıklığına,
- karar verme becerisinin zayıflamasına,
- iletişim problemlerine,
- motivasyon kaybına,
- hata yapma olasılığının artmasına,
- fiziksel ve ruhsal sağlık sorunlarına

neden olabilir. Geminde gerçekleştirilen her operasyon; köprüüstü, makine dairesi, güverte operasyonları veya yük operasyonları fark etmeksizin doğru karar verme ve ekip koordinasyonu gerektirir. Bu nedenle stresin erken fark edilmesi ve etkin şekilde yönetilmesi emniyet açısından kritik öneme sahiptir.

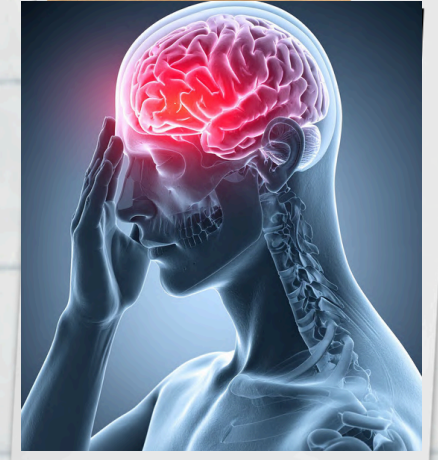
Gemilerde Stresin Başlıca Nedenleri

Her gemi farklı operasyonlar yürütse de stres kaynaklarının büyük bölümü ortaktır.

Başlıca nedenler şunlardır:

- Uzun kontratlar ve aileden uzak kalmak
- Yoğun yükleme ve tahliye operasyonları
- Liman baskısı ve zaman kısıtlamaları
- Vardiyalı çalışma sistemi
- Yetersiz dinlenme
- Acil durumlar
- Beklenmeyen teknik arızalar
- Olumsuz hava koşulları
- Artan iş yükü
- Kültürel farklılıklar
- Dil bariyerleri
- Yetersiz iletişim
- Operasyonel baskılar

Bu faktörlerin bir araya gelmesi personelin fiziksel ve zihinsel performansını olumsuz etkileyebilir.



STRES VE MOBBING

Stres her zaman açık şekilde görülmeyebilir.

Fiziksel belirtiler

- Sürekli yorgunluk
- Baş ağrısı
- Uyku düzensizlikleri
- Kas ağrıları
- Sindirim problemleri
- İştah değişiklikleri

Davranışsal belirtiler

- Dikkat dağınıklığı
- Konsantrasyon kaybı
- Öfke kontrolünde zorlanma
- İçer kapanma
- Motivasyon eksikliği
- Hata yapma sıklığında artış
- Kararsızlık

Bu belirtilerin erken fark edilmesi, daha ciddi sorunların önlenmesine yardımcı olur.

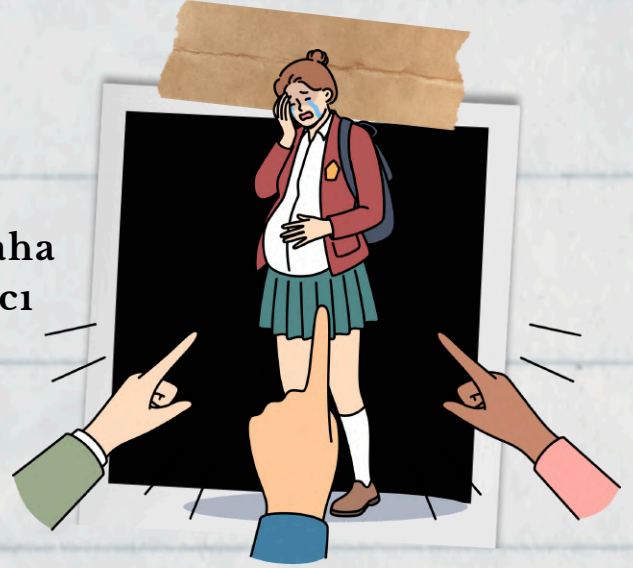
Mobbing Nedir?

Mobbing; bir kişinin sistematik şekilde psikolojik baskıya maruz bırakılması, dışlanması, aşağılanması veya yıldırılmasıdır.

Mobbing;

- Disiplin uygulaması değildir.
- İş takibi değildir.
- Yapıcı geri bildirim değildir.
- Emir-komuta zincirinin doğal bir parçası değildir.

Mobbing; süreklilik gösteren ve kişinin psikolojik sağlığını olumsuz etkileyen davranışların bütünüdür.



GEMİDE MOBBING ÖRNEKLERİ

Gemilerde mobbing farklı şekillerde ortaya çıkabilir.

1. Sürekli bağırarak veya hakaret etmek
2. Personeli herkesin önünde küçük düşürmek
3. Bilerek bilgi paylaşmamak
4. Sosyal olarak dışlamak
5. Sürekli aynı kişiyi suçlamak
6. Gerçekçi olmayan iş yükü vermek
7. Başarıları görmezden gelmek
8. Dinlenme saatlerine gereksiz müdahalelerde bulunmak

Bu davranışlar yalnızca çalışanı değil, tüm ekibin moralini ve emniyet kültürünü olumsuz etkiler.



SÜREKLİ OLARAK BAĞIRMAK, KÜÇÜK DÜŞÜRMEK VE HAKARET ETMEK

- Personelin önünde yüksek sesle bağırarak,
- Küçük düşürücü sözler söylemek,
- Hakaret ederek rencide etmek.

Bu davranışlar, psikolojik baskı oluşturarak çalışma ortamını olumsuz etkiler.



BİLGİ PAYLAŞMAMAK, DIŞLAMAK VE YOK SAYMAK

- Gerekli bilgileri bilerek paylaşmamak,
- Karar süreçlerine dahil etmemek,
- Sosyal olarak dışlayarak yalnızlaştırmak.

Bu davranışlar, ekip çalışmasını zayıflatır ve güvenliğe zarar verir.

TEKRAR EDEN DENET MADDELERİ



CDI ve SIRE denetlerinde raporlanan ve tekrar eden denet maddelerinin konularını gemilerimizde tekrar yaşanmasını önlemek ve ekstra dikkat edilmesini sağlamak adına ek olarak bültenimizde de paylaşıyoruz.

CDI

Section 8 - Health and Safety

2026 ikinci çeyreğinde 6 gemimiz CDI denetine girip 16 observation kayıt altına alınmıştır. Bunlar farklı maddelerden oluşmaktadır. Tekrar eden herhangi bir maddeye rastlanmamıştır.

SIRE

5. Bölüm- Safety Management

5.8.1. Were the Master and officers familiar with the company procedure for safety inspections of the main deck areas, and had inspections been effective in identifying hazards to health, safety and the environment?

5. Bölüm- Safety Management

5.8.2 Were the Master and officers familiar with the company procedure for safety inspections of the machinery spaces, and had inspections been effective in identifying hazards to health, safety and the environment?

3. Bölüm- Crew Familiarisation

3.5.1. Had the company developed an effective familiarisation programme that covered the personal safety and professional responsibilities of all onboard personnel, including visitors and contractors, and were records available to demonstrate that the familiarisation had been completed as required?

2026 ikinci çeyreğinde 9 kere SIRE 2.0 denetine girip 53 observation kayıt altına alınmıştır. Yukarıdaki bölümler en sık karşılaştığımız maddeler olarak öne çıkmaktadır.

2026 YILI 2. ÇEYREK YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Garbage Consumption Total 2nd Quarter
342,52 cbm

Med Arctic	38,32 cbm
Med Baltic	15,61 cbm
Med Atlantic	28,98 cbm
Med Pacific	15,55 cbm
Med Adriatic	28,56 cbm
Med Antarctic	19,27 cbm
Med Tuncer	13,84 cbm
Med Pakize	22,54 cbm
Med Emre	45,6 cbm
Med Serhat	21,08 cbm
Med Blue Jay	33 cbm
Med Nordic	37,37 cbm
Med Canary	22,8 cbm

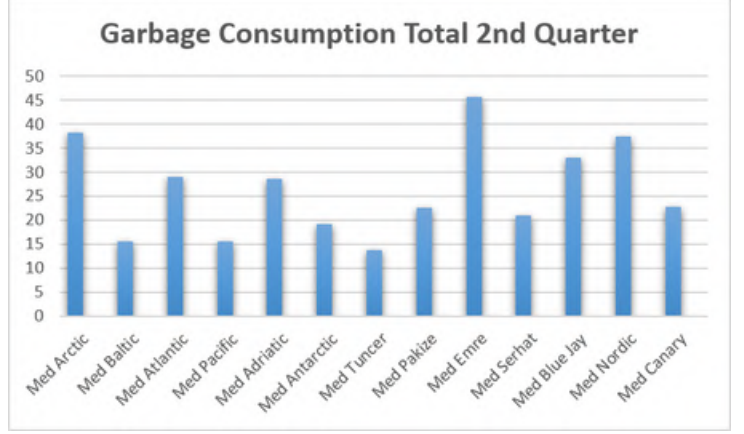


CHART 1 : GARBAGE CONSUMPTION ANALYSIS FOR FLEET VESSELS

Paint Consumption Total 2nd Quarter
3230 ltrs

Med Arctic	131 ltrs
Med Baltic	120 ltrs
Med Atlantic	700 ltrs
Med Pacific	240 ltrs
Med Adriatic	102 ltrs
Med Antarctic	500 ltrs
Med Tuncer	462 ltrs
Med Pakize	200 ltrs
Med Emre	310 ltrs
Med Serhat	75 ltrs
Med Blue Jay	30 ltrs
Med Nordic	110 ltrs
Med Canary	250 ltrs

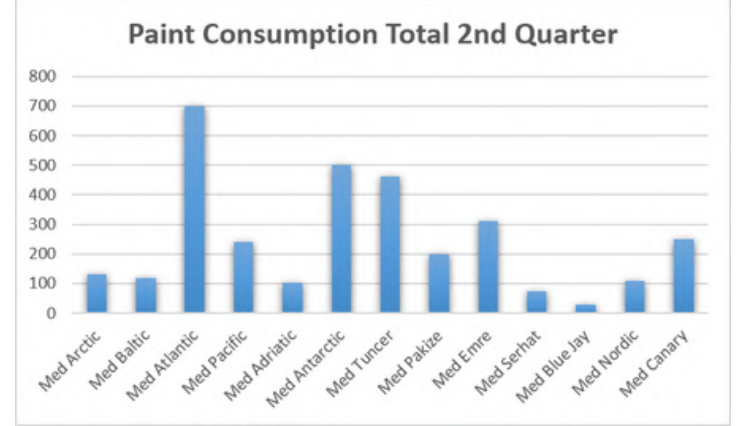


CHART 2 : PAINT CONSUMPTION ANALYSIS FOR FLEET VESSELS

Cartridge Consumption Total 2nd Quarter
51 Pcs

Med Arctic	0 pcs
Med Baltic	14 pcs
Med Atlantic	0 pcs
Med Pacific	3 pcs
Med Adriatic	0 pcs
Med Antarctic	0 pcs
Med Tuncer	14 pcs
Med Pakize	0 pcs
Med Emre	0 pcs
Med Serhat	0 pcs
Med Blue Jay	5 pcs
Med Nordic	0 pcs
Med Canary	15 pcs

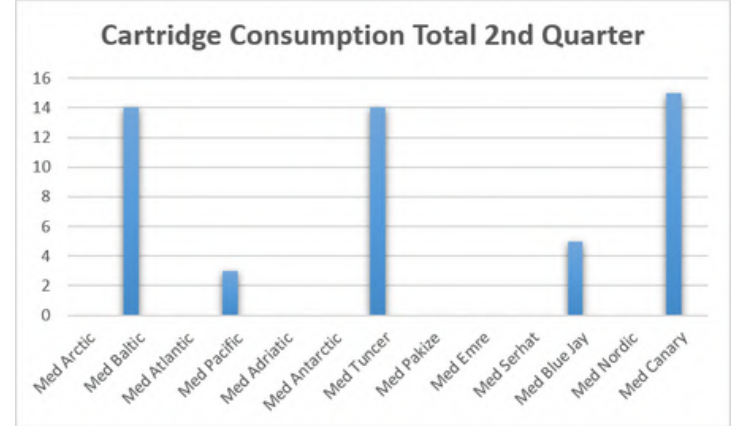


CHART 3 : CARTRIDGE CONSUMPTION ANALYSIS FOR FLEET VESSELS

KAYNAK:ŞİRKET İÇİ VERİLER

2026 YILI 2. ÇEYREK YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Paper Consumption Total 2nd Quarter 99750 Pcs	
Med Arctic	7500 pcs
Med Baltic	4200 cbm
Med Atlantic	19500 cbm
Med Pacific	2000 cbm
Med Adriatic	7500 cbm
Med Antarctic	4600 cbm
Med Tuncer	9500 cbm
Med Pakize	11000 cbm
Med Emre	7500 cbm
Med Serhat	10000 cbm
Med Blue Jay	8550 cbm
Med Nordic	4200 cbm
Med Canary	3600 cbm

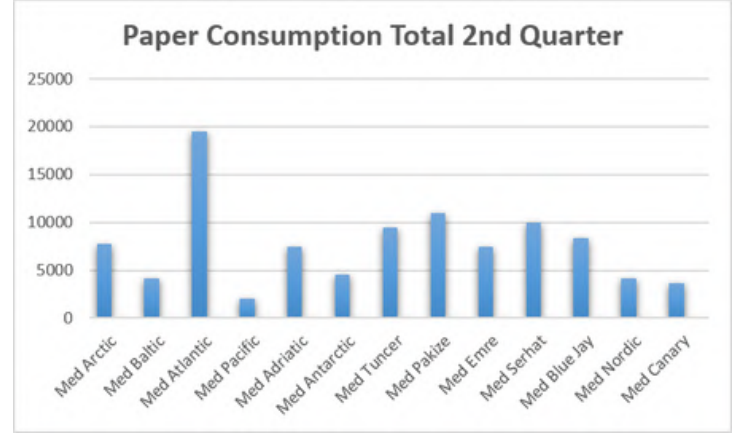


CHART 4 : PAPER CONSUMPTION ANALYSIS FOR FLEET VESSELS

Battery Consumption Total 2nd Quarter 928 Pcs	
Med Arctic	79 pcs
Med Baltic	30 cbm
Med Atlantic	20 cbm
Med Pacific	0 cbm
Med Adriatic	20 cbm
Med Antarctic	90 cbm
Med Tuncer	140 cbm
Med Pakize	120 cbm
Med Emre	338 cbm
Med Serhat	40 cbm
Med Blue Jay	0 cbm
Med Nordic	37 cbm
Med Canary	14 cbm

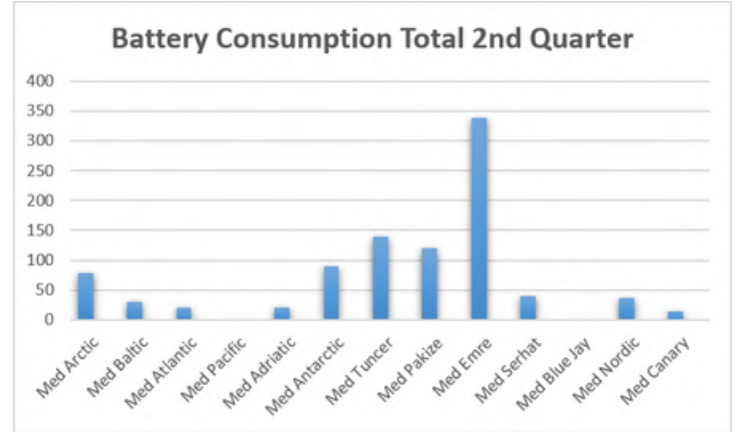


CHART 5 : BATTERY CONSUMPTION ANALYSIS FOR FLEET VESSELS

RECAAP 2026 İKİNCİ ÇEYREK RAPORU

2026 YILININ İKİNCİ ÇEYREK SÜRESİNCE ASYA BÖLGESİNDE MEYDANA GELEN KORSANLIK VE GEMİLERE KARŞI SİLAHLI SOYGUN VAKALARININ ÖZETİ



18 Vaka Raporlandı

18 - Gerçekleşen
0 - Teşebbüs edilen



Vakaların Şiddeti

- CAT 1 - Nil
- CAT 2 - 2
- CAT 3 - 7
- CAT 4 - 9

0 Korsanlık Vakası
18 Silahlı Soygun Raporlandı



7

Gemilerin Durumu

Gemi Demirde yada Limandaydı

11

Gemi Seyir Halindeydi



Öneriler



- Geminin emniyet seviyesini (Ship Security Level) ve Ship Security Plan (SSP) gerekliliklerini bölgedeki güncel tehdit seviyesine uygun olarak uygulayın.
- Şüpheli yaklaşımları, küçük tekneleri veya olağan dışı faaliyetleri vakit kaybetmeden VTS, kıyı otoritesi ve şirket ile paylaşın.
- Güverte aydınlatmasını, erişim noktalarını ve güvenlik devriyelerini operasyonel şartların elverdiği ölçüde etkin tutarak izinsiz çıkışları caydırın.

RECAAP 2026 İKİNCİ ÇEYREK RAPORU

2026 yılının ikinci çeyreğinde 18 rapor, ilk iki çeyreğinde toplam 34 olay bildirilmiş olup, çeyrek başına ortalama 17 olay kaydedilmiştir. Bu değer, 2025 yılı çeyrek ortalamasına (33,25) göre yaklaşık %49, 2024 yılına (26,75) göre %36 ve 2023 yılına (25,25) göre %33 daha düşüktür.

Aşağıdaki grafik 2021-2026 yıllarına ait toplam ReCAAP ISC'ye bildirilen olay sayısını ve her yılın çeyrek ortalamasının olay sayısını göstermektedir.

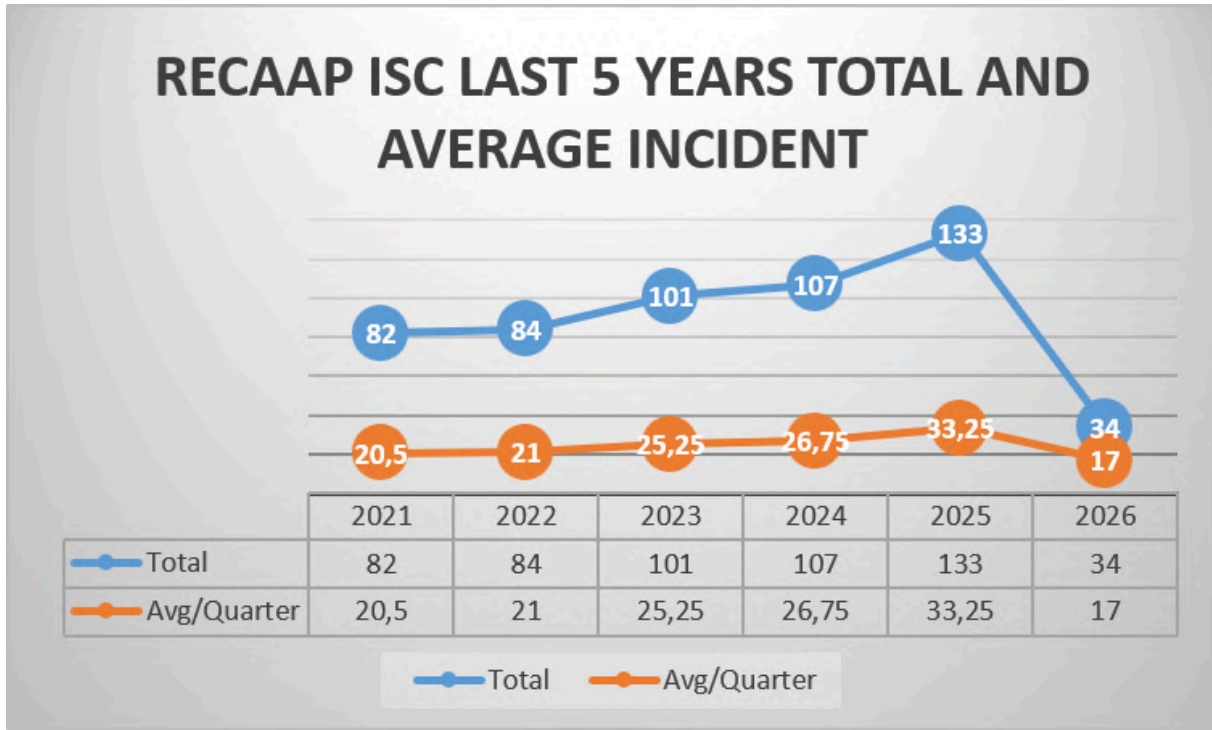


CHART 6 : RECAAP ISC LAST 5 YEARS TOTAL AND AVERAGE INCIDENT

2021-2026 Yıllarının Her Çeyreğinde RECAAP ISC'ye Bildirilen Vakaların Karşılaştırılması

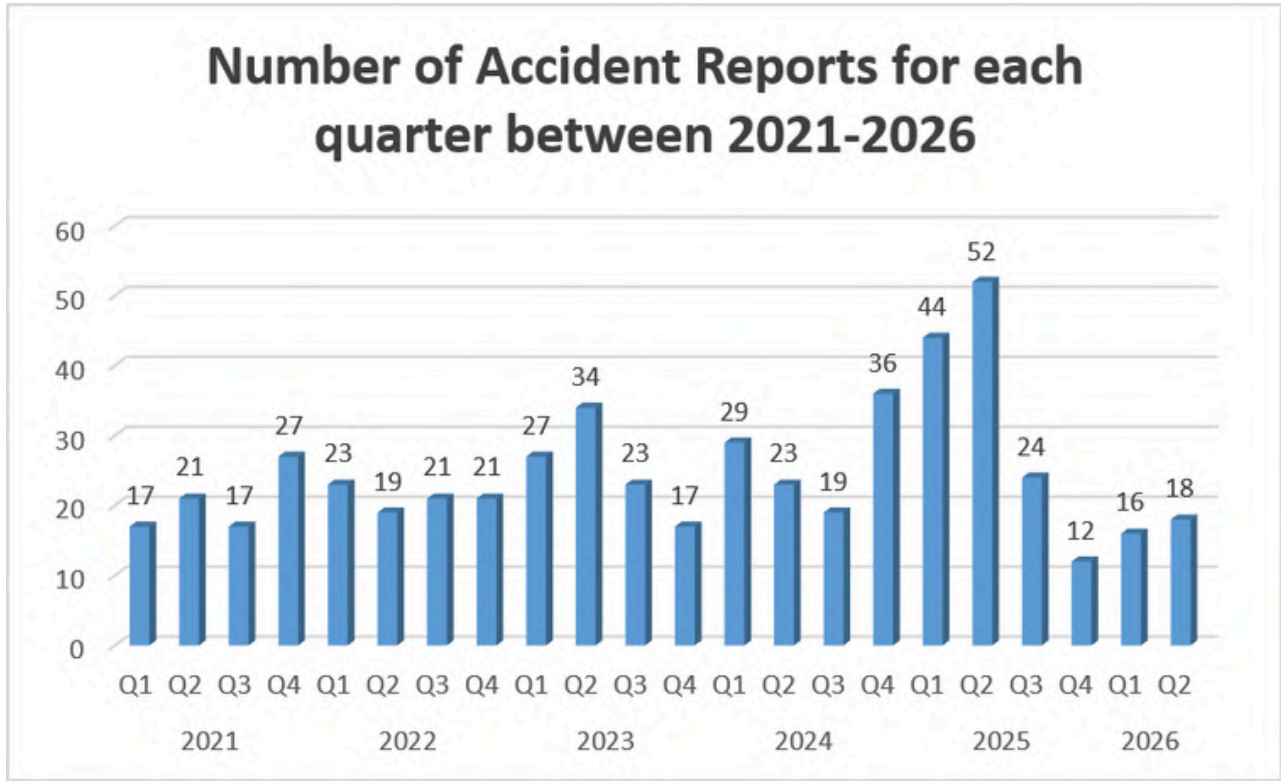


CHART 7 : NUMBER OF ACCIDENT REPORTS FOR EACH QUARTER BETWEEN 2021-2026

2026 yılının ikinci çeyreğinde bildirilen olay sayısı, 2025'in aynı dönemine göre 52'den 18'e düşerek %63,6 azalmıştır. Sonuç olarak, 2026 yılının ilk yarısında toplam 34 olay raporlanmış olup, bu rakam 2025'in aynı dönemindeki 96 olaya kıyasla 62 olay (%64,6) daha düşüktür.

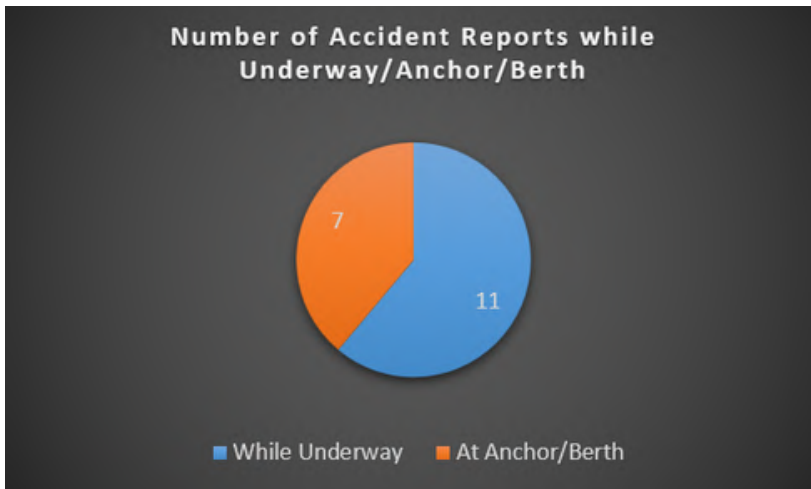


CHART 8 : NUMBER OF ACCIDENT REPORTS WHILE UNDERWAY/ANCHOR/BERTH

2026 yılının ilk yarısında bildirilen 18 olayın 11'i (%61) seyir sırasında, 7'si (%39) ise gemi demirde veya limanda iken meydana gelmiştir. Veriler, güvenlik risklerinin yalnızca demir sahalarıyla sınırlı olmadığını, özellikle yüksek riskli deniz geçişlerinde seyir emniyeti ve gemi güvenliği tedbirlerinin sürekli yüksek seviyede tutulması gerektiğini göstermektedir.

KAYNAK: RECAAP BİLGİ PAYLAŞIM MERKEZİ

Yandaki grafik yaşanan olayların konumlarını göstermektedir.

Location of Accident Reports



CHART 9 : LOCATION OF ACCIDENT REPORTS

MALACCA VE SINGAPUR BOĞAZLARINDA GEMİLER İÇİN OLAY BİLDİRİM KILAVUZU

REPORTING OF INCIDENTS (attack/unauthorised boarding/robbery)

- Vessels transiting in traffic separation scheme from Sector 6 to Sector 9 in Straits of Malacca and Singapore (SOMS) to report incidents (of piracy or sea robbery or unauthorised boarding) to VTS authorities on VHF channels (see Fig. 1).
- In addition, vessels to report to the littoral States of SOMS (Indonesia, Malaysia and Singapore) for quick response by authorities, as indicated in Chart below -

Fig. 1 - Reporting of Incidents in Sectors 6-9

SECTOR	VHF CHANNELS	VTS AUTHORITIES
Sector 6	VHF 88	JOHOR VTS
Sector 7	VHF 73	SINGAPORE VTS
Sector 8	VHF 14	SINGAPORE VTS
Sector 9	VHF 10	SINGAPORE VTS

MALAYSIA

Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA) (Johor Bahru)

Tel: +60 7 219 9402
+60 7 219 9403
Fax: +60 7 227 9285
Email: pusopjohor@mmea.gov.my

SINGAPORE

Port Operations Control Centre (POCC)

Tel: +65 6226 5539
+65 6325 2493
Fax: +65 6227 9971
+65 6224 5776
Email: pocc@mpa.gov.sg

INDONESIA

Indonesian Coast Guard (BAKAMLA) - Contact Centre Western Zone (Pulau Batam)

Tel: +62 813 6387 7299

Regional Marine & Air Police of Riau (Pulau Batam)

Tel: +62 822 8372 3721

GUIDELINES

- Planning voyage - Preparation**
 - Identify areas of concern
 - Make Ship Security Plan (SSP) based on risk/threat assessment
 - Plan passage to prevent attack/unauthorised boarding
 - Maintain updated list of reporting channels of coastal State enforcement agencies
 - Carry out briefing and conduct drill to familiarize crew with SSP and Vessel Hardening Plan (VHP)
- Measures to be instituted - When sailing**
 - Maximise alertness and enhance vigilance
 - Close all doors and hatches to prevent access to compartments
 - Maintain best speed to prevent unauthorised boarding
 - Master to regularly update the crew on prevailing security situation
 - Alert duty watch when entering areas of concern and maintain communication with the shipping company
- Response and report - When boarded**
 - Sound alarm, maintain calm, do not confront or resist the perpetrators
 - Report immediately to MRCC/VTS, and coastal State enforcement agency on contact details provided /indicated
 - Muster and head count of crew, and well-being of crew and treatment meted out by perpetrators
 - Report loss/damage to ship's property
- Collection of evidence and investigation - Post boarding**
 - Cooperate with local/coastal State authorities for investigation
 - Provide evidence and information about the perpetrators to enforcement agencies, including photos, CCTV footage and videos, if available

OTHER USEFUL CONTACTS

MALAYSIA (Putra Jaya)

MMEA

Tel: +60 38 943 4001,
+60 38 995 7201,
+60 19 261 1833
Fax: +60 38 941 4527
Email: pmairhq@mmea.gov.my

INDONESIA (Jakarta)

BAKAMLA

Tel: +62 895 6003 00846 (Maritime Incident Reporting),
+62 821 2518 9898,
+62 021 1503 21 (General Purposes Reporting)
Email: puskodal@bakamla.go.id (Maritime Incident Reporting),
contactcenter@bakamla.go.id (General Purposes Reporting)

Marine & Air Police Corp

Tel: +62 813 1000 1950
Email: pencegahanpencuriandikapal@gmail.com,
monitoringcenter.korpolairud@gmail.com

CHART 10 : GUIDELINES & REPORTING OF INCIDENT BY VESSELS - STRAIT OF MALACCA & SINGAPORE

VAKALARIN LOKASYONLARI

Aşağıdaki tabloda son 10 yılda Asya’da raporlanan vakaların konumunu ve sayılarını göstermektedir.

Act:Gerçekleşen

Att:Teşebbüs Edilen

January -December																					
		2017		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026	
		Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att
North Asia																					
China		2				3															
Sub Total		2				3															
South Asia																					
Arabian Sea			1																		
Bangladesh		11		9	2			5											2		
India		4		3	1	4	1	9		5											
Sub Total		15	1	12	3	4	1	14		5											
Southeast Asia																					
Andaman Sea																					
Indonesia		30	3	21	6	18	5	21	1	12	1	10		17		17	5	9	1	23	
Malaysia		1	1	6		8		3		1		1	1	1		1		1		1	
Pacific Ocean							1														
Philippines		19		8	1	5	2	13		10	1	4		10		3		2		8	
SOMS		7	2	6	2	29	2	34		47	3	54	1	62	1	59	3	104	4		
South China Sea		11	1	3	1	1		3	1			1				2		2			
Sulu-Celebes Seas		3	4	2	1	2		1													
Thailand														1							
Vietnam		2		4		2		6		2		2		3		2		2			
Sub Total		73	11	50	11	65	10	81	2	72	5	72	2	94	1	84	8	120	5	34	
Overall Total		90	12	62	14	72	11	95	2	77	5	80	4	100	1	96	11	127	5	34	

CHART 11 : LOCATION OF THE INCIDENTS BETWEEN 2017-2026

INCIDENT NEARMISS ANALİZ

2026 yılı Nisan - Haziran ayları için oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve durumların oluşmasının analizi aşağıdaki gibidir.

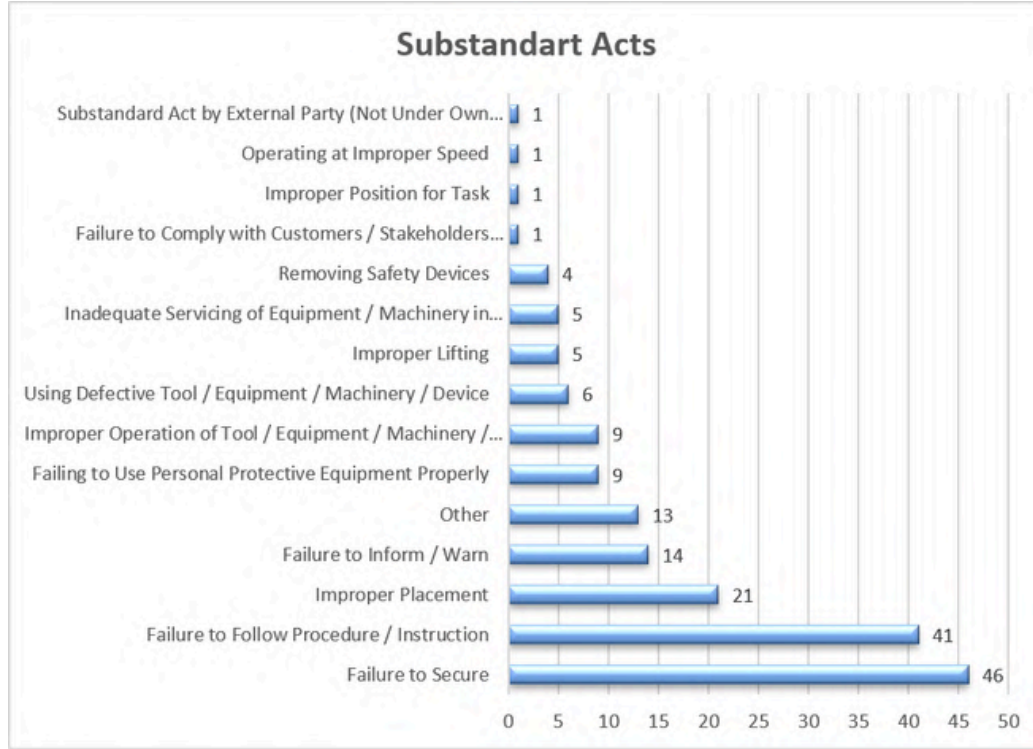


CHART 12 : CAUSES SUBSTANDART ACTS

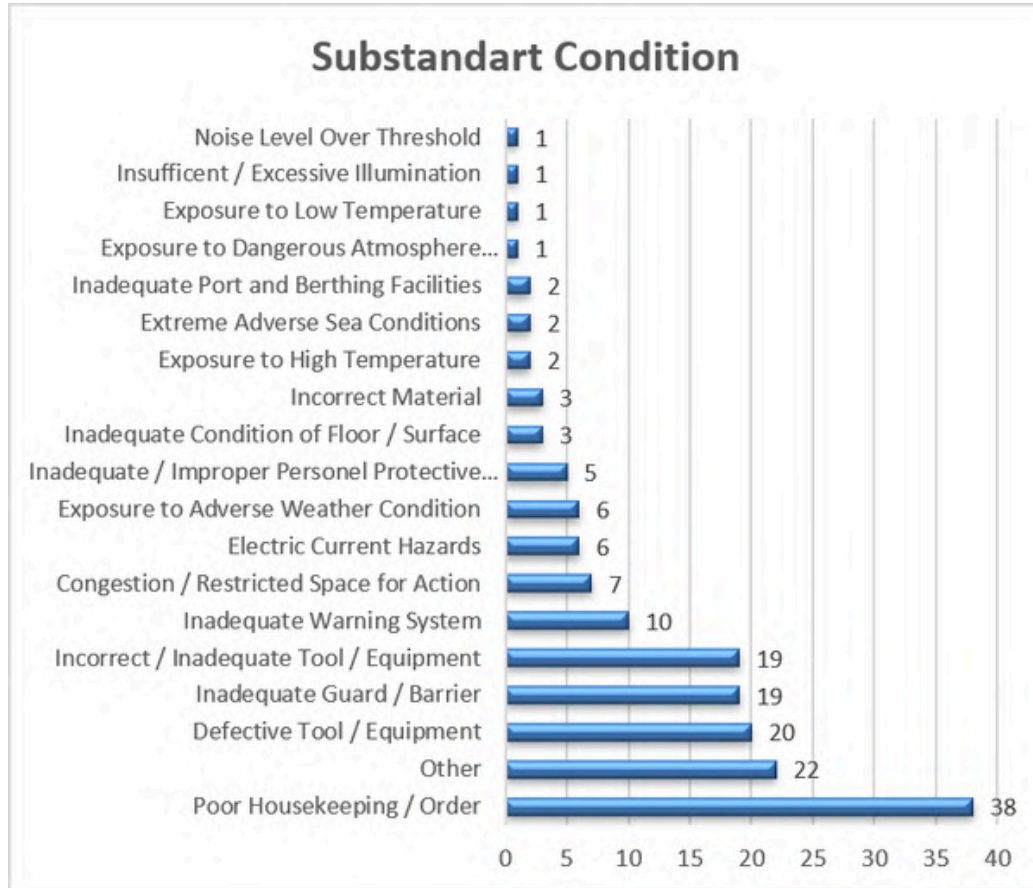


CHART 13 : CAUSES SUBSTANDART CONDITION

INCIDENT NEARMISS ANALİZ

2026 yılı Nisan - Haziran ayları için oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve durumların oluşmasının analizi aşağıdaki gibidir.

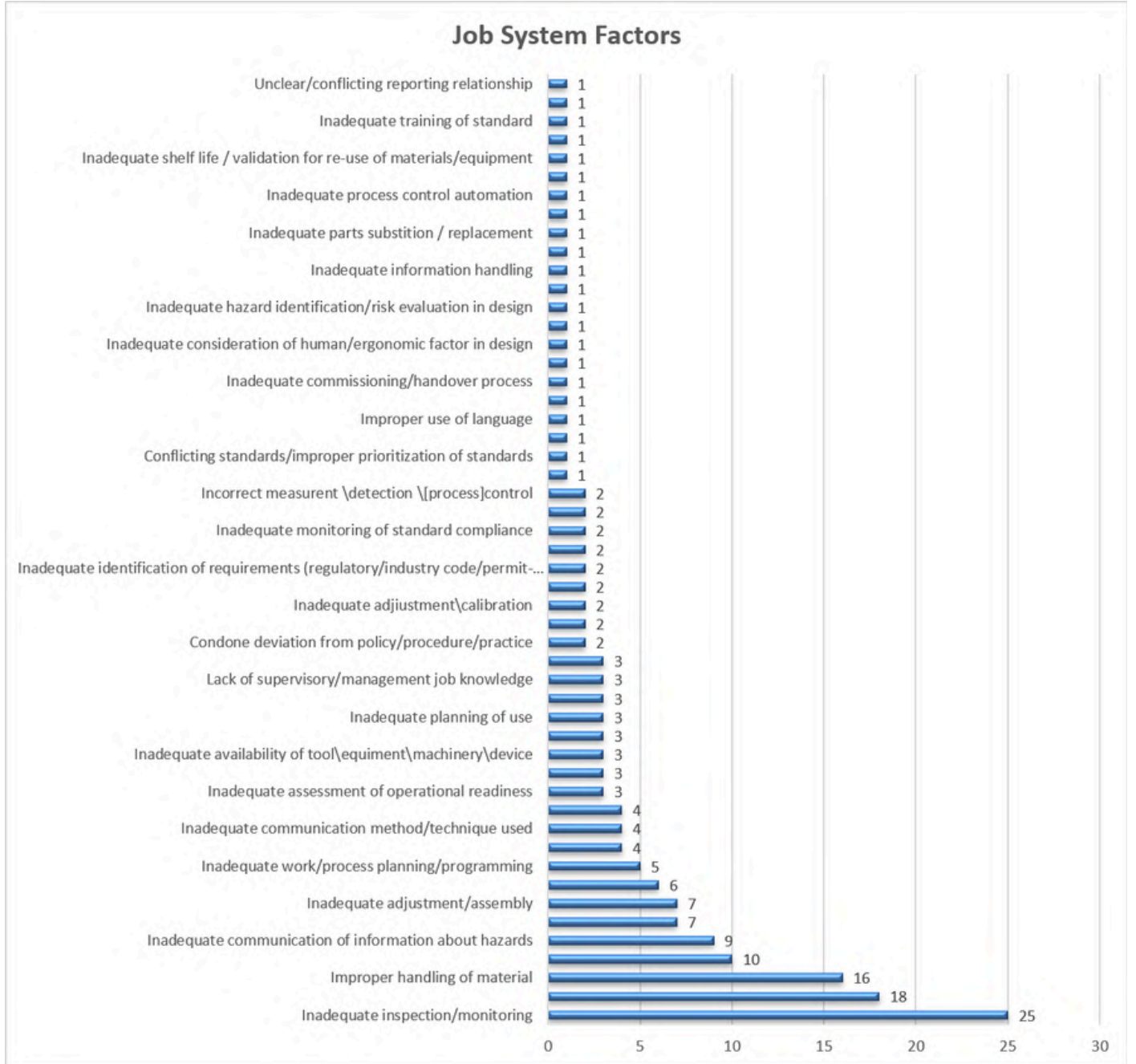


CHART 14 : CAUSES JOB SYSTEM FACTORS

INCIDENT NEARMISS ANALİZ

2026 yılı Nisan - Haziran ayları için oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve durumların oluşmasının analizi aşağıdaki gibidir.

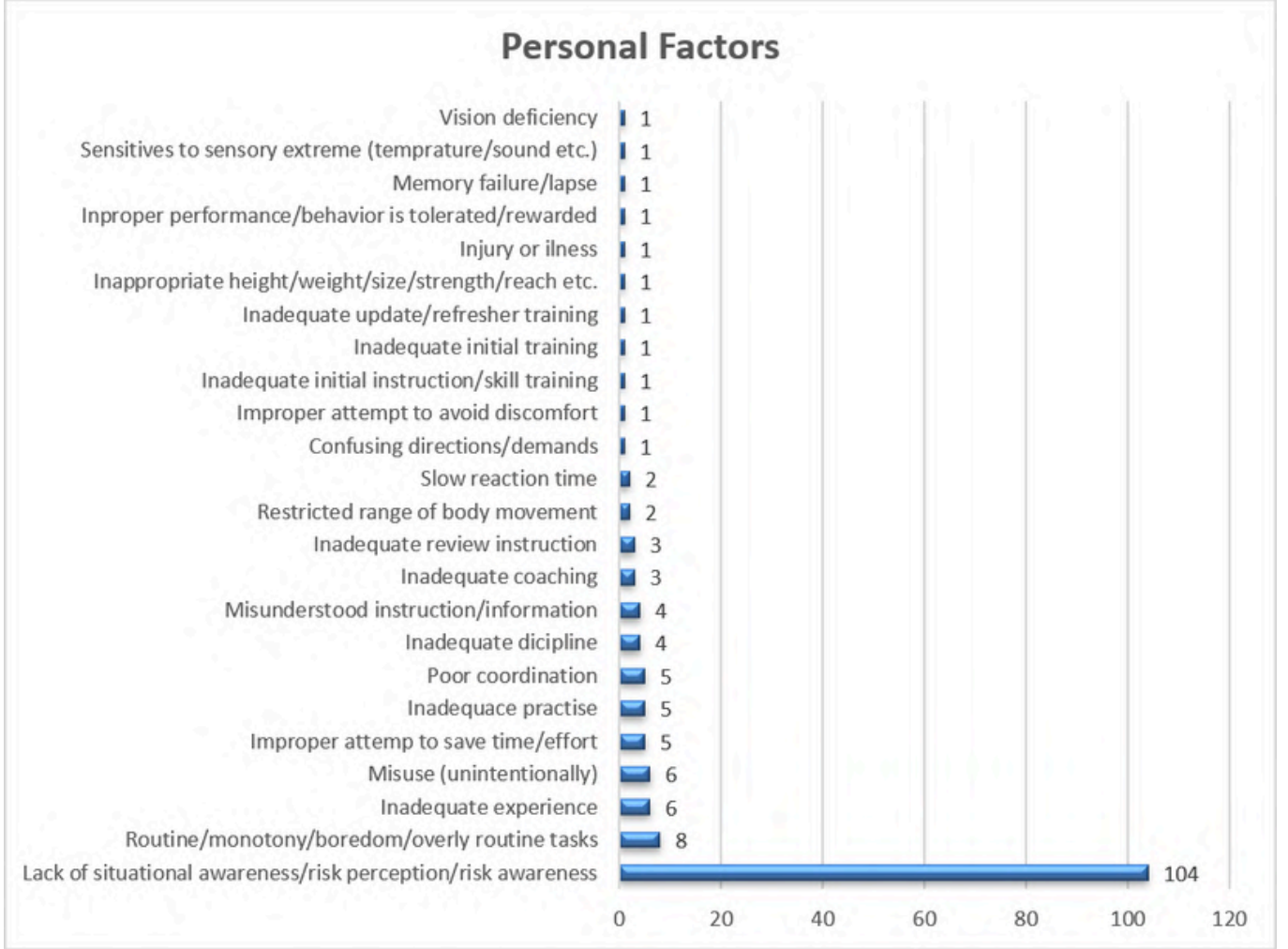


CHART 15 : CAUSES PERSONEL FACTORS

2026 2. ÇEYREK GEMİLERE GÖRE KPI ANALİZİ

Denet Skoru (PSC, SIRE, CDI, Terminal Inspection)

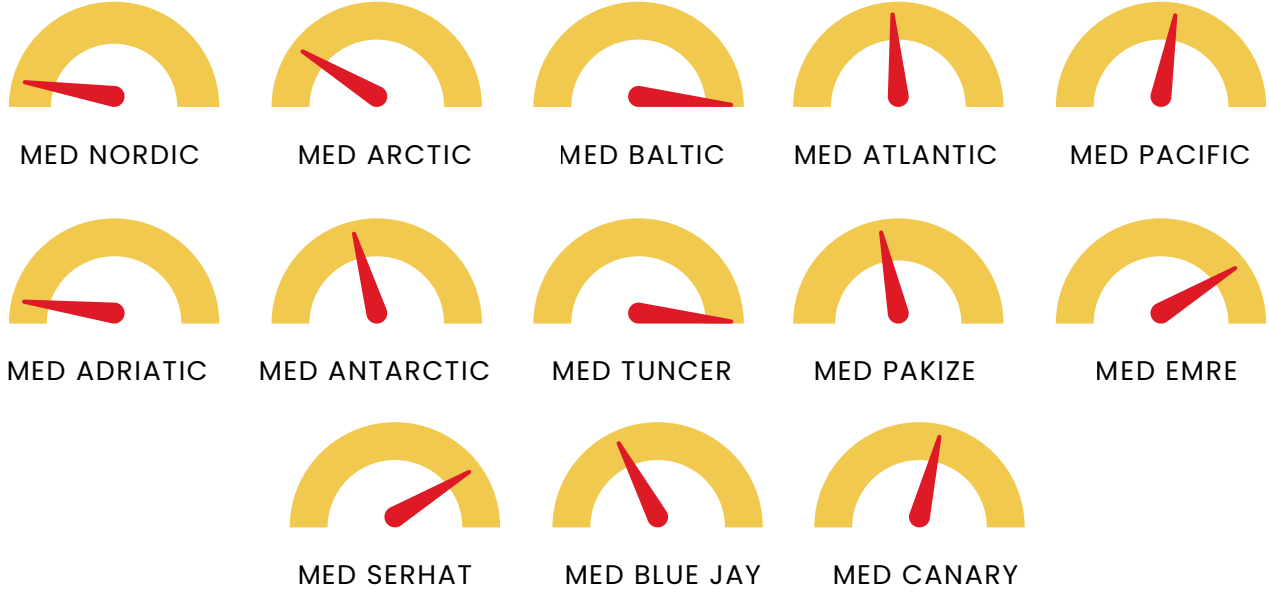


CHART 16 : VETTING SCORE

Best Practice & Lessons Learned Score

Vessel	Actual	Target	Achievement	Status
Antarctic	3	0.96	312%	Above Target
Atlantic	3	0.96	312%	Above Target
Serhat	2	0.96	208%	Above Target
Pacific	2	0.96	208%	Above Target
Arctic	1	0.96	104%	Above Target
Nordic	1	0.96	104%	Above Target
Adriatic	1	0.96	104%	Above Target
Blue Jay	1	0.96	104%	Above Target
Emre	1	0.96	104%	Above Target
Baltic	0	0.96	0%	Below Target
Tuncer	0	0.96	0%	Below Target
Pakize	0	0.96	0%	Below Target
Canary	0	0.96	0%	Below Target

Green = Above quarterly target ($\geq 100\%$) Red = Below quarterly target

CHART 17 :BEST PRCTICE & LESSON LEARNED REPORT SCORE

2026 2. ÇEYREK GEMİLERE GÖRE KPI ANALİZİ

Q2 Best Practice & Lesson Learned Achievement by Vessel

Achievement against the quarterly target of 0.96 records per vessel.

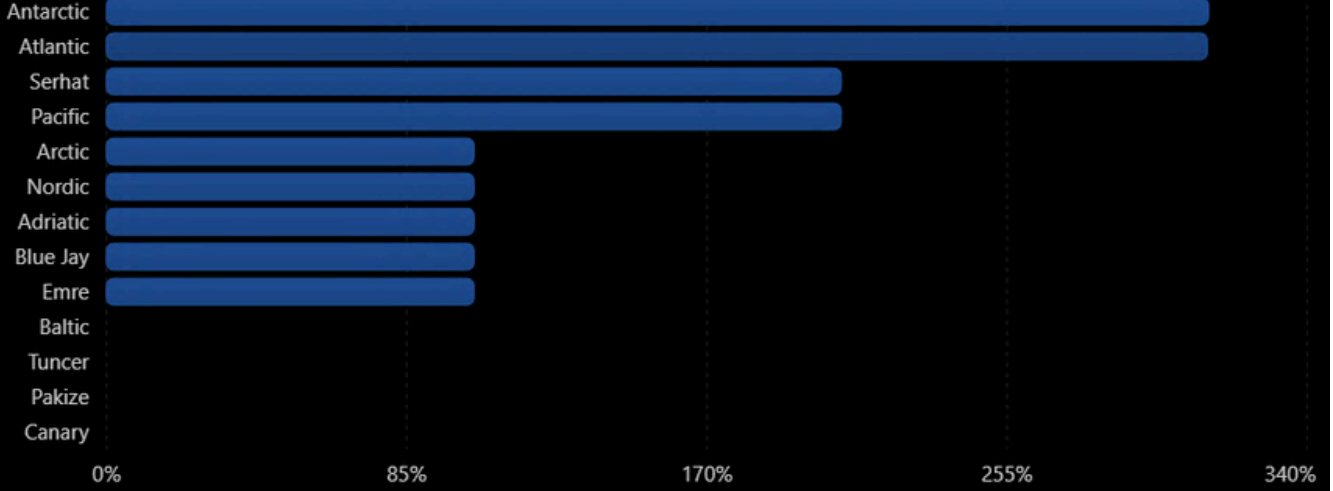


CHART 18 ::BEST PRTICE & LESSON LEARNED REPORT TARGET SCORE Q2



YTD (Q1+Q2) BEST PRACTICE & LESSON LEARNED PERFORMANSI (6 AYLIK)

GEMİ	GERÇEKLEŞEN (YTD)	HEDEF (6 AYLIK)	ACHIEVEMENT (%)	HEDEF FARKI (Adet)	DURUM
Med Antarctic	5	1.92	260%	+3.08	✓ HEDEFİN ÜZERİNDE
Med Atlantic	3	1.92	156%	+1.08	✓ HEDEFİN ÜZERİNDE
Med Serhat	2	1.92	104%	+0.08	✓ HEDEFİN ÜZERİNDE
Med Pacific	2	1.92	104%	+0.08	✓ HEDEFİN ÜZERİNDE
Med Nordic	2	1.92	104%	+0.08	✓ HEDEFİN ÜZERİNDE
Med Blue Jay	2	1.92	104%	+0.08	✓ HEDEFİN ÜZERİNDE
Med Arctic	1	1.92	52%	-0.92	✗ HEDEFİN ALTINDA
Med Adriatic	1	1.92	52%	-0.92	✗ HEDEFİN ALTINDA
Med Emre	1	1.92	52%	-0.92	✗ HEDEFİN ALTINDA
Med Tuncer	1	1.92	52%	-0.92	✗ HEDEFİN ALTINDA
Med Baltic	0	1.92	0%	-1.92	✗ HEDEFİN ALTINDA
Med Pakize	0	1.92	0%	-1.92	✗ HEDEFİN ALTINDA
Med Canary	0	1.92	0%	-1.92	✗ HEDEFİN ALTINDA

HESAPLAMA AÇIKLAMASI

1. YILLIK HEDEF

Şirketin yıllık hedefi (Best Practice & Lesson Learned)

50

2. 6 AYLIK HEDEF (Q1+Q2)

Yıllık hedefin 2 çeyreklik (6 aylık) karşılığı

$$50 \times \frac{2}{4} = 25$$

3. GEMİ BAŞINA 6 AYLIK HEDEF

6 aylık hedefin gemi sayısına (13 gemi) bölünmesi

$$\frac{25}{13} = 1.92$$

4. ACHIEVEMENT (%)

Her geminin gerçekleşen kaydının hedefine oranı

$$\left(\frac{\text{Gerçekleşen}}{1.92} \right) \times 100$$

5. HEDEF FARKI (Adet)

Gerçekleşen kayıt sayısının hedefe göre farkı

$$\text{Gerçekleşen} - 1.92$$

DURUM AÇIKLAMASI



Açık yeşil satırlar:
Hedefi karşılayan veya aşan gemiler



Açık kırmızı satırlar:
Hedefin altında kalan gemiler



Toplam Gerçekleşen (YTD): 20 kayıt | 6 Aylık Hedef: 25 kayıt | Genel Achievement: %80

CHART 19 ::BEST PRTICE & LESSON LEARNED REPORT TARGET SCORE Q1+Q2



SON 3 YIL PSC RAPOR ANALİZİ

Manager Report for **YMN TANKER DENİZ İŞLETMECİLİĞİ**, for Last 36 Calendar Months (01/07/2023 - 30/06/2026)

RISK4SEA

Manager Report for

YMN TANKER DENİZ İŞLETMECİLİĞİ

IMO# 5729824

Report Particulars

Segments Covered: All Ships

PSCI Period included: Last 36 Calendar Months (01/07/2023 - 30/06/2026)

Important Notes for this printed report

- This is a printout of selected parts of the Manager Report from www.risk4sea.com, provided for the given manager, fleet segment and period under review.
- Please refer to the online platform report for full exportable files in XLS.

Contents of this Report

1. Manager Snapshot
2. Fleet Annual & Quarterly Performance
3. Regime Performance
4. Deficiency Profile
5. Deficiency Benchmarking
6. Manager Benchmarking per Fleet Segment
7. Abbreviations Methodology & Further Information

Further Information and Guidance

- Further details on KPIs, benchmarks, SCORE calculation, and methodology are available at www.risk4sea.com/methodology
- Details on the POCRA Risk Level (PRL) Matrix and PSCI Probability approach available at www.risk4sea.com/PRL
- Details on the Ship-Port Performance Tier (SPOT) research available at <https://risk4sea.com/SPOT>
- Frequently asked Questions at <https://risk4sea.com/faqs/>
- Useful and up to date insights at <https://risk4sea.com/blog/>

Manager Report for **YMN TANKER DENİZ İŞLETMECİLİĞİ**, for Last 36 Calendar Months (01/07/2023 - 30/06/2026)

RISK4SEA

1. Manager Snapshot **Calendar 36M 79 PSCIs | 1 Detentions | 0.57 DPI | 1.27% DER | 59% SCORE**

Manager Info & History

Manager
YMN TANKER DENİZ İŞLETMECİLİĞİ 5729824 | **TR** TUR
Fleet Under Management
13 Active Ships | 13 Ships Inspected | 56 Ports

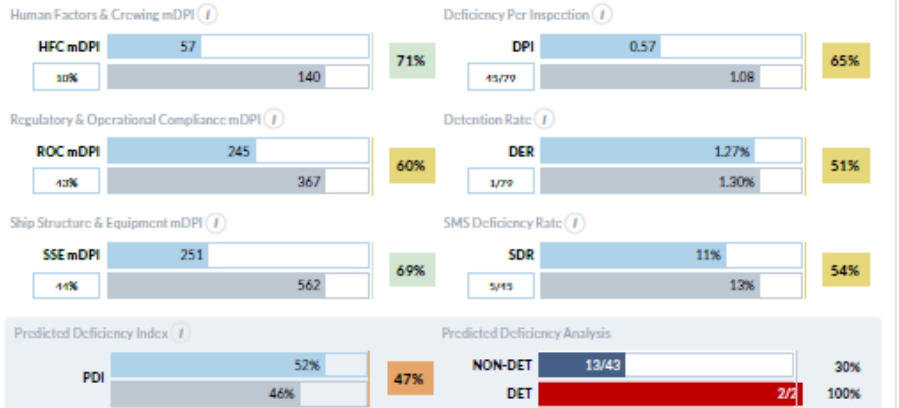
Active Ship Performance Benchmarking | Calendar 36M

Tier	A	B	C	D	E
Ships	8	2	2	1	0
Fleet %	62%	15%	15%	8%	0%

Manager PSC Performance | L5CY

Year	2022	2023	2024	2025	2026 YTD
Score	46%	61%	89%	64%	53%
Tier	D	C	A	C	C

PSCI Performance KPIs



KAYNAK: RISK4SEA

SON 3 YIL PSC ANALİZİ

Manager Report for **YMN TANKER DENİZ İSLETMECİLİĞİ**, for Last 36 Calendar Months (01/07/2023 - 30/06/2026)

RISK4SEA

2. Annually & Quarterly Performance Calendar 36M 79 PSCIs | 1 Detentions | 0.57 DPI | 1.27% DER | 59% SCORE

Annually Performance

KPI \ Year	2023	2024	2025	2026 Year to Date
SCORE	61%	89%	64%	53%
#USI	13	13	12	11
#PSCIs	28	23	22	17
DPI	0.29	0.22	1.32	0.59
DER	3.57%	0.00%	0.00%	5.88%
HFC mDPI	9	44	185	0
ROC mDPI	281	44	541	295
SSE mDPI	0	88	541	295
SDR	25%	0%	14%	10%
PDI	66%	0%	38%	79%

Quarterly Performance

Time Intervals	#USI	#PSCIs	DPI	DER	HFC mDPI	ROC mDPI	SSE mDPI	SDR	PDI	SCORE
2023 - Q1	4	4	0.00	0.00%	0	0	0	0%	0%	100%
2023 - Q2	6	6	1.17	16.67%	0	1170	0	29%	68%	52%
2023 - Q3	10	12	0.00	0.00%	0	0	0	0%	0%	100%
2023 - Q4	5	6	0.17	0.00%	170	0	0	0%	0%	86%
2024 - Q1	4	6	0.33	0.00%	0	0	330	0%	0%	83%
2024 - Q2	8	9	0.11	0.00%	110	0	0	0%	0%	90%
2024 - Q3	4	4	0.00	0.00%	0	0	0	0%	0%	100%
2024 - Q4	4	4	0.50	0.00%	0	250	0	0%	0%	90%
2025 - Q1	6	8	1.63	0.00%	0	880	619	8%	54%	67%
2025 - Q2	4	4	0.75	0.00%	0	0	750	33%	0%	71%
2025 - Q3	8	8	1.00	0.00%	250	500	250	25%	25%	72%
2025 - Q4	2	2	2.50	0.00%	1000	500	1000	0%	40%	57%
2026 - Q1	8	9	0.78	0.00%	0	335	445	0%	29%	80%
2026 - Q2	6	7	0.43	14.29%	0	224	206	33%	95%	48%
2026 - Q3	1	1	0.00	0.00%	0	0	0	0%	0%	50%

Manager Report for **YMN TANKER DENİZ İSLETMECİLİĞİ**, for Last 36 Calendar Months (01/07/2023 - 30/06/2026)

RISK4SEA

3. Regime Performance

PSC Regime / MoU	#USI	#PSCIs	DPI	DER	HFC mDPI	ROC mDPI	SSE mDPI	SDR	PDI	SCORE
Paris MoU	13	41	0.93	2.44%	84	400	419	13%	55%	56%
Tokyo MoU	3	8	0.00	0.00%	0	0	0	0%	0%	100%
US Coast Guard	1	2	0.50	0.00%	0	500	0	0%	0%	57%
Vina Del Mar MoU	1	3	0.00	0.00%	0	0	0	0%	0%	73%
Indian Ocean MoU	2	2	1.00	0.00%	0	500	500	0%	50%	80%
Mediterranean MoU	7	13	0.31	0.00%	78	78	155	0%	25%	79%
Abuja MoU	2	3	0.00	0.00%	0	0	0	0%	0%	100%
Black Sea MoU	5	7	0.00	0.00%	0	0	0	0%	0%	88%
Global	13	79	0.57	1.27%	57	245	251	11%	52%	59%
Paris MoU + Tokyo MoU	13	49	0.78	2.04%	70	325	351	13%	55%	55%
Paris MoU + Tokyo MoU + US Coast Guard	13	51	0.76	1.96%	68	334	334	13%	54%	56%

KAYNAK: RISK4SEA

Manager Report for **YMN TANKER DENİZ İSLETMECİLİĞİ**, for Last 36 Calendar Months (01/07/2023 - 30/06/2026)

RISK4SEA

4. Deficiency Profile (Top 20 Deficiencies)

Rank	DEF Code	Deficiency Area	Deficiency Category	DEF Group	DEF Domain	#DSMS	#DDET	#DNDET	#DTTL	Share %
1	15150	ISM	ISM Code	ISM	ROC	3	1	2	3	6.67%
2	07105	Fire doors/openings in fire-resisting divisions	Fire Safety	Fire Maintenance	SSE	0	0	3	3	6.67%
3		Other	Other			0	0	2	2	4.44%
4	04109	Fire drills	Emergency Systems	Drills	ROC	0	0	2	2	4.44%
5	05110	Facilities for reception of marine safety inform.	Radio Communications	Communications	ROC	0	0	2	2	4.44%
6	07106	Fire detection and alarm system	Fire Safety	Fire Maintenance	SSE	0	0	2	2	4.44%
7	07116	Ventilation	Fire Safety	Fire Maintenance	SSE	0	0	2	2	4.44%
8	04114	Emergency generator	Emergency Systems	Maintenance - Systems	SSE	1	1	0	1	2.22%
9	01108	Load Lines (including Exemption)	Certificate & Documentation	Ship Certificates	ROC	0	0	1	1	2.22%
10	01320	Garbage record book	Certificate & Documentation	Shipboard Plans	ROC	0	0	1	1	2.22%
11	01326	Stability Information Booklet	Certificate & Documentation	Shipboard Plans	ROC	0	0	1	1	2.22%
12	01327	Energy Efficiency Design Index File	Certificate & Documentation	Shipboard Plans	ROC	0	0	1	1	2.22%
13	01337	Certificate or documentary evidence of financial security relating to shipowners Liability	Certificate & Documentation	Crew Procedures	HFC	0	0	1	1	2.22%
14	02105	Steering gear	Structural Conditions	Maintenance - Structure	SSE	0	0	1	1	2.22%
15	07103	Division - decks, bulkheads, and penetrations	Fire Safety	Fire Construction	SSE	0	0	1	1	2.22%
16	07109	Fixed fire extinguishing installation	Fire Safety	Fire Construction	SSE	0	0	1	1	2.22%
17	07111	Personal equipment for fire safety	Fire Safety	Fire Equipment	SSE	0	0	1	1	2.22%
18	07114	Remote Means of control (opening, pumps, ventilation, etc.) Machinery spaces	Fire Safety	Fire Maintenance	SSE	0	0	1	1	2.22%
19	07115	Fire-dampers	Fire Safety	Fire Maintenance	SSE	0	0	1	1	2.22%
20	07125	Evaluation of crew performance (fire drills)	Fire Safety	Drills	ROC	0	0	1	1	2.22%

Important Notes:

- #DSMS: Number of SMS related Deficiencies
- #DDET: Number of Detainable Deficiencies
- #DNDET: Number of NON Detainable Deficiencies
- #DTTL: Number of TOTAL Deficiencies
- DEF Domain: Human Factors & Crewing (HFC), Regulatory & Operational Compliance (ROC), Ship Structure & Equipment (SSE)

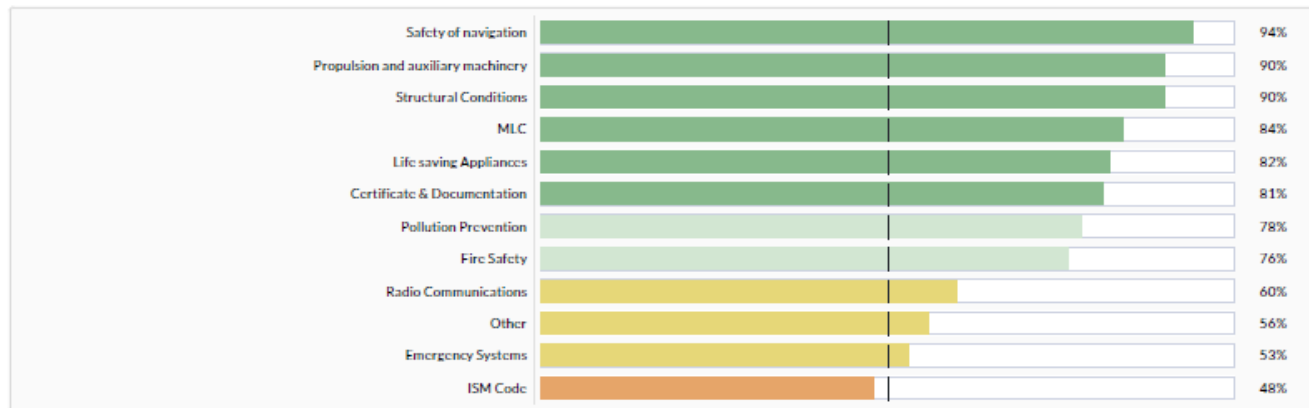
This is a printout of selected parts of the Manager Report from www.risk4sea.com, as indicated in the cover as of July 16, 2026

| 5

Manager Report for **YMN TANKER DENİZ İSLETMECİLİĞİ**, for Last 36 Calendar Months (01/07/2023 - 30/06/2026)

RISK4SEA

5. Deficiency Benchmarking YMN TANKER DENİZ İSLETMECİLİĞİ | IMO# 5729824 | Calendar 36M | #45 DEFs



Important Info:

- The DEF elements above are ranked from best to worst performance.
- The SCORE shown on the right ranges from 0% (worst) to 50% (average) up to 100% (best), benchmarked against peer ships calling at the same ports.
 - The black line in the middle represents the benchmark (50% average performance).
 - Green bars highlight DEF elements performing above average (Performance Excellence).
 - Red bars highlight DEF elements performing below average (Improvement Gaps).
- Further details on KPIs, benchmarks, SCORE calculation, and methodology are available at risk4sea.com/methodology.

KAYNAK: RISK4SEA

Manager Report for **YMN TANKER DENİZ İSLETMECİLİĞİ**, for Last 36 Calendar Months (01/07/2023 - 30/06/2026)

RISK4SEA

6. Manager Benchmarking & Ship Performance Benchmarking

Small Product (25k DWT) (792 Managers, 12,621 PSCIs)

Ship Performance 11 of 13 Ships

Performance Tier	% of Ships	# Ships
Top 20% A	64%	7
Top 40% B	18%	2
Average 50% C	18%	2
Bottom 40% D	0%	0
Bottom 20% E	0%	0

Important Info:

The performance Tiers above are listed from best (top) to worst (bottom).

- Each Tier corresponds to a 20% SCORE Band ranging from 0% (worst) through 50% (average) up to 100% (best), benchmarked against peers.
- Asset distribution is shown in percentages (% Assets in the middle-colored bars) and in absolute numbers (#Assets) on the right-hand side.
- Green bars (Performance Tiers A & B) indicate above average performance (Excellence).
- Red bars (Performance Tiers D & E) indicate below average performance (Improvement Gaps).

Further details on KPIs, benchmarks, SCORE calculation, and methodology are available at risk4sea.com/methodology.

Manager Performance Benchmarking on PSCI Pools

PSCI Pool Tier	Range	Not Benchmarked 0-6 PSCIs	Small 7-24 PSCIs	Medium 25-49 PSCIs	Large 50+ PSCIs	Total
A		71	19	4	0	94
B		81	50	15	8	154
C		119	92	35	25	271
D		60	39	19	18	136
E		63	49	15	10	137
Managers in Pool		394	249	88	61	792
#PSCIs		1,101	3,260	2,942	5,318	12,621
% of PSCIs		8.7%	25.8%	23.3%	42.1%	100.0%

YMN TANKER DENİZ
İSLETMECİLİĞİ
72% SCORE

Manager Report for **YMN TANKER DENİZ İSLETMECİLİĞİ**, for Last 36 Calendar Months (01/07/2023 - 30/06/2026)

RISK4SEA

6. Manager Benchmarking & Ship Performance Benchmarking

MR1/MR2 (25-60k DWT) (634 Managers, 14,702 PSCIs)

Ship Performance 2 of 13 Ships

Performance Tier	% of Ships	# Ships
Top 20% A	50%	1
Top 40% B	0%	0
Average 50% C	0%	0
Bottom 40% D	50%	1
Bottom 20% E	0%	0

Important Info:

The performance Tiers above are listed from best (top) to worst (bottom).

- Each Tier corresponds to a 20% SCORE Band ranging from 0% (worst) through 50% (average) up to 100% (best), benchmarked against peers.
- Asset distribution is shown in percentages (% Assets in the middle-colored bars) and in absolute numbers (#Assets) on the right-hand side.
- Green bars (Performance Tiers A & B) indicate above average performance (Excellence).
- Red bars (Performance Tiers D & E) indicate below average performance (Improvement Gaps).

Further details on KPIs, benchmarks, SCORE calculation, and methodology are available at risk4sea.com/methodology.

Manager Performance Benchmarking on PSCI Pools

PSCI Pool Tier	Range	Not Benchmarked 0-6 PSCIs	Small 7-24 PSCIs	Medium 25-49 PSCIs	Large 50+ PSCIs	Total
A		79	17	5	3	104
B		69	38	19	22	148
C		100	63	18	27	208
D		48	33	9	14	104
E		32	28	7	3	70
Managers in Pool		328	179	58	69	634
#PSCIs		905	2,359	2,077	9,361	14,702
% of PSCIs		6.2%	16%	14.1%	63.7%	100.0%

YMN TANKER DENİZ
İSLETMECİLİĞİ
50% SCORE

KAYNAK: RISK4SEA

7. Abbreviations: (Details & Methodology available at risk4sea.com/methodology)

- **PSCI:** Port State Control Inspection
- **#USI:** Number of Unique Ships Inspected within the interval under consideration
- **#PSCIs:** Number of PSC Inspections
- **#DET:** Number of Detentions
- **#Ports:** Number of Unique Ports where PSCIs have been recorded for the manager within the interval under consideration
- **DPI:** Deficiency Per Inspection (#DEF/#PSCIs)
- **DER:** Detention Rate, in % (#DET/100 x #PSCIs)
- **HFC mDPI:** Human Factors & Crewing mDPI (Deficiencies Per Inspection, expressed in mDPI or Deficiencies per 1k PSCIs)
- **ROC mDPI:** Regulatory & Operational Compliance mDPI (Deficiencies Per Inspection, expressed in mDPI or Deficiencies per 1k PSCIs)
- **SSE mDPI:** Ship Structure & Equipment mDPI (Deficiencies Per Inspection, expressed in mDPI or Deficiencies per 1k PSCIs)
- **SDR:** SMS Deficiency Rate, The number of ISM (15xxx) Deficiencies and Repeat Deficiencies (recorded in more than one PSCI on the same ship within 36 months) per 100 PSCIs
- **PDI:** Predicted Deficiency Index (%DEF recorded during PSCI that are predictable and included in the POCRA Checklist)
- **SCORE:** Overall PSC Performance SCORE (Worst=0%, Average=50%, Best=100%, details at risk4sea.com/methodology)

RISK4SEA is performing Benchmarking for the following Segments:

1. Bulker – Handysize (35k DWT)
2. Bulker – Handymax (35-50k DWT)
3. Bulker – Supramax (50-67k DWT)
4. Bulker – Panamax (67-100k DWT)
5. Bulker – Cape (>100k DWT)
6. Bundle: All dry bulk (Segments 1, 2, 3, 4, 5)
7. General Cargo
8. Tanker – Small Product (25k DWT)
9. Tanker – MR1/MR2 (25 – 60k DWT)
10. Tanker – LR1/LR2 (60-125k DWT)
11. Tanker – Suezmax (125-200k DWT)
12. Tanker – VLCC (>200k DWT)
13. Bundle: All tankers (Segments 8,9,10,11,12)
14. LNG/Gas Carriers
15. LPG Carrier
16. Container – Feeders (10k DWT)
17. Container – Large (10-90k DWT)
18. Container – Ultra Large (>90k DWT)
19. Bundle: All containers (Segments 16, 17, 18)
20. Vehicle Carrier
21. Ro Pax
22. Offshore
23. Other Ship Type
24. Bundle: All ships (All above segments)

Further details on KPIs, benchmarks, SCORE calculation, and methodology are available at risk4sea.com/methodology

Top 10 PSC Performers L36M – Worldwide



Small Product (<25k DWT) (738 Managers, 12,648 PSCIs)

Small PSCI Pool (7 - 24 PSCIs) 250 Managers | 3,296 PSCIs

JR Orion Services Pte Ltd, SGP	11 PSCIs SCORE 100.0%
Unibros Shipping Corp, GRC	11 PSCIs SCORE 100.0%
Walbert Navigation Co Ltd, HKG	10 PSCIs SCORE 100.0%
Humboldt Administradora, CHL	8 PSCIs SCORE 100.0%
Elbana Di Navigazione Spa, ITA	7 PSCIs SCORE 100.0%
Alvtank Rederi AB, SWE	7 PSCIs SCORE 100.0%
Flumar Transportes De Quilmos, BRA	7 PSCIs SCORE 100.0%
Imza Marin Denizcilik AS, TUR	8 PSCIs SCORE 94.0%
China Shipping Chemical, CHN	14 PSCIs SCORE 89.0%
Acechem Tanker Denizcilik, TUR	7 PSCIs SCORE 89.0%

Medium PSCI Pool (25 - 49 PSCIs) 88 Managers | 2,942 PSCIs

Smart Tankers Inc, GRC	29 PSCIs SCORE 100.0%
Marin Ship Management, NLD	48 PSCIs SCORE 87.0%
ABC Maritime AG, CHE	29 PSCIs SCORE 83.0%
VLK Traders S Pte Ltd, SGP	37 PSCIs SCORE 81.0%
Aulac Corp, VNM	43 PSCIs SCORE 80.0%
Maple Leaf Shipping Co Ltd, CHN	32 PSCIs SCORE 78.0%
Gemiciler Denizcilik Sanayi, TUR	27 PSCIs SCORE 78.0%
Dongzhan Shipping Co Ltd, CHN	42 PSCIs SCORE 77.0%
Tarbit Tankers Services BV, NLD	29 PSCIs SCORE 77.0%
Augusta Due Srl, ITA	29 PSCIs SCORE 77.0%

Large PSCI Pool (≥50 PSCIs) 61 Managers | 5,318 PSCIs

Pakoll Denizcilik Ticaret, TUR	55 PSCIs SCORE 74.0%
YMN Tanker Deniz İşletmeciliği, TUR	55 PSCIs SCORE 72.0%
Nanjing Shenghang Shipping Co, CHN	69 PSCIs SCORE 71.0%
Diamond Ship Management Pte, SGP	77 PSCIs SCORE 69.0%
John T Essberger GmbH, DEU	117 PSCIs SCORE 67.0%
POS SM Co Ltd, KOR	60 PSCIs SCORE 67.0%
Songa Shipmanagement Ltd, GBR	57 PSCIs SCORE 66.0%
Raffles Technical Services, SGP	52 PSCIs SCORE 66.0%
ASM Maritime BV, NLD	137 PSCIs SCORE 65.0%
Fantasea Ship Management, SGP	101 PSCIs SCORE 65.0%

Benchmarking Dataset Breakdown

PSCI Pool	PSCI Range	Managers	PSCIs	PSCI %
Not Benchmarked	0 - 6 PSCIs	339	1,092	9%
Small PSCI Pool	7 - 24 PSCIs	250	3,296	26%
Medium PSCI Pool	25 - 49 PSCIs	88	2,942	23%
Large PSCI Pool	≥50 PSCIs	61	5,318	42%
		738	12,648	100%

Notes on the Segment Benchmarking

PSCIs: Post State Control Inspections, for the specific segment and period
SCORE xx% indicates **PSC Benchmarking Performance**, indicating how well an entity performs versus its comparable peers (0%="Worst", 50%="Average", 100%="Best").
 See methodology at www.risk4sea.com/methodology

SCAN FOR METHODOLOGY



TALİM ÖNE ÇIKANLARI

Gemi İçi Acil Durum Hazırlığı



HAZIR EKİP.
GÜVENLİ OPERASYON.
DAHA GÜÇLÜ BİRLİKTE.

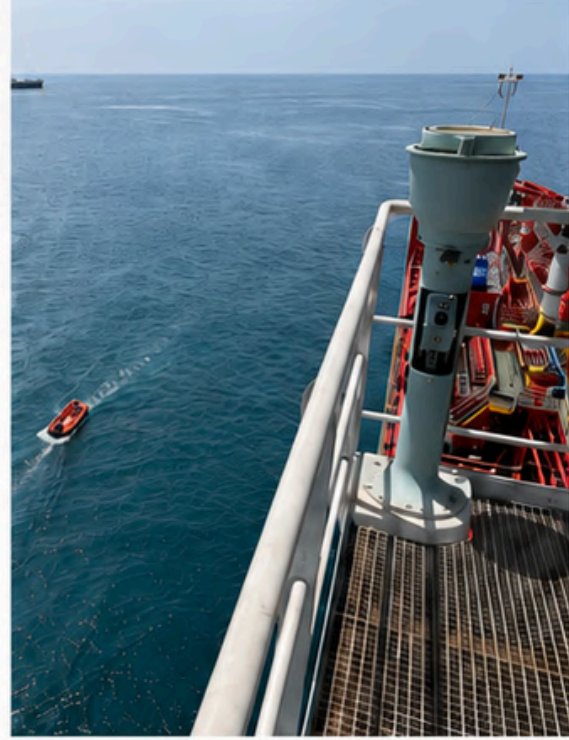
1 MED ANTARCTIC

Rescue Boat İndirilmesi



ACİL DURUMA HAZIRLIK

Bugün yaptığımız talim,
yarının daha güvenli olması içindir.



2 MED EMRE

Yangın Talimi



SAYFA 48



EKİP MÜDAHALE EĞİTİMİ

Hazırlıklı zihinler. Korunan canlar.



Talimler güven oluşturur. Hazırlıklı ekipler hayat kurtarır.
Dikkatli Ol. Eğitimli Ol. Güvende Ol.



İNSAN



GÜVENLİK



MÜKEMMELLİK

EMNİYET ÖDÜLLERİ

2023 yılı itibari ile gemilerimizin Denet performansı, Emniyet ve Raporlama bilincini arttırabilmek adına yeni bir ödül sistemi uygulamasına başlanmıştır.

Uygulama kapsamında;

- Gemilerimizde her çeyrek **en çok nearmiss düzenleyen personele her ay sonunda ekstra internet ödülü** verilecektir. Ödülü kazanan personelin kontratının bitmesi halinde, bir sonraki gemi katılışında ödülünü hatırlatması üzerine internet hakkı tanınacaktır.

1. PERSONELE: 15 GB
2. PERSONELE: 10 GB
3. PERSONELE: 5 GB

- 3 ay içerisinde denet performansı, Best Practice / Lessons Learned / Nearmiss raporlamaları, geminin oluşturduğu atık miktarı ve daha birçok etken esas alınarak **gemilerin performansı** hesaplanacak ve en yüksek puana sahip olan gemiye ödül verilecektir.
- Yıl içerisinde performans bazlı en başarılı gemimize de o gemide çalışan personelimizin talebine(Ortak alan Kahve Mk, Play station, Xbox, Spor aletleri v.b.) göre ödüllendirme yapılacaktır.
- 2026 Yılı 2.çeyreği için performans bazlı en başarılı gemimiz Med Canary seçilmiş olup gemi personeli isteği üzerine gemimize **Spor Aleti** ikmali yapılacaktır.



EN FAZLA RAPORLAMA YAPAN PERSONELİMİZ

İSİM	TOPLAM RAPOR
Mehmet Orçun Erdiñ	8 Adet
Faik Naiboğlu	7 Adet
Sertaç Morgül	5 Adet
Muhammet Sağlamdemir	5 adet

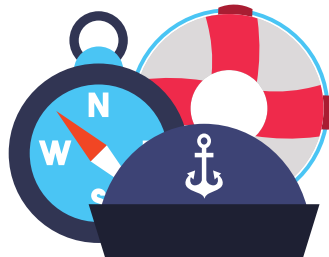


CHART 18 : TOP REPORTING PERSONNEL

Emniyet & Gemi Performans Ödülü

2. Çeyreğin Birincileri

2026 yılı 2. çeyreğinde en fazla raporlamayı yapan ve çeyreklik gemi puanlama tablosunda da birinci olan gemi Med Canary olup, en fazla raporlamayı yapan personelimiz 8 adet raporlamayla Mehmet Orçun Erdiñç olmuştur. Tüm değerli personelimize ve gemi kaptanlarına raporlamalarından ve katkılarından ötürü teşekkürlerimizi sunarız.

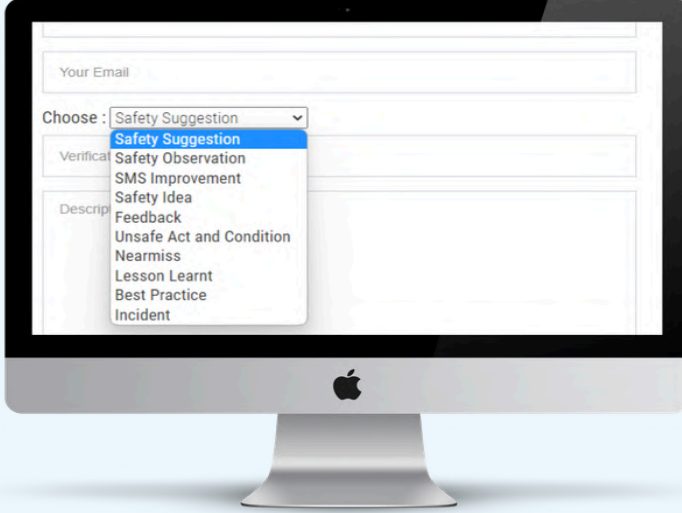


2. çeyrek sonunda en çok raporlama yapan personelimiz 3.zabit Mehmet Orçun Erdiñç'e bir sonraki kontratında ödöl olarak ek 15 GB internet verilecektir

MED CANARY 2. Çeyrek Emniyet Ödülü

Kampanya bazında Med Canary gemisi filo birincisi olmuştur. Gemimize ihtiyaçları doğrultusunda **gemiye spor aleti hediye edilecektir.**

ŞİKAYET VE İSTEK



2022 yılı sonunda YMN Tanker websitesine eklenmiş olan "reporting" bölümü sayesinde personelimiz tavsiyelerini artık isim belirtme zorunluluğu olmadan paylaşabilecek.

www.ymntankers.com.tr adresinden erişebileceğiniz web sayfamızdan üst sekmede yer alan reports kısmına tıklamanız yeterli!



Raporlama sekmesi sayesinde;

- Safety Suggestion/Emniyet Önerisi
- Safety Observation/ Emniyet Bulgusu
- SMS improvement/ SMS Geliştirmesi
- Safety Idea/Emniyet Fikri
- Feedback/Geri Bildirim
- Unsafe act and condition/Emniyetsiz durum ve emniyetsiz davranış
- Near-miss/Oluşmamış kaza
- Lesson Learnt/Alınan dersler
- Best Practice/ Doğru Uygulama
- Incident/Olay

gibi konular hakkında raporlamalar ister anonim ister isim belirtilerek yapabilecek.



Raporlama ve geribildirim öğrenmenin ve gelişmenin yapı taşlarıdır. Aynı zamanda efektif geri bildirimler ve raporlamalar sayesinde motivasyon ve performansın arttığı, sürekli eğitim ve gelişme halinin canlı tutulduğu da kanıtlanmıştır. Bu bağlamda firma olarak görüşlerinize önem veriyor ve duymak istiyoruz.

Yeni başladığımız raporlama uygulaması sayesinde gemi personelimizden daha çok bildirim almayı ve gerek politikalarımız gerekse SMS evraklarımız konusunda iyi yönde gelişmeyi planlamaktayız.

Herhangi bir dilek, öneri veya şikayetinizi bizlere bildirmekten lütfen çekinmeyin!

Önemli Not:

Raporlamanın gerçekleştirilebilmesi için "Verification Question" yazan sekmedeki matematik işlemi sonucunun kutucuğa yazılması gerekmektedir!

Choose : Safety Suggestion

Verification Question: 8 + 2 = ?

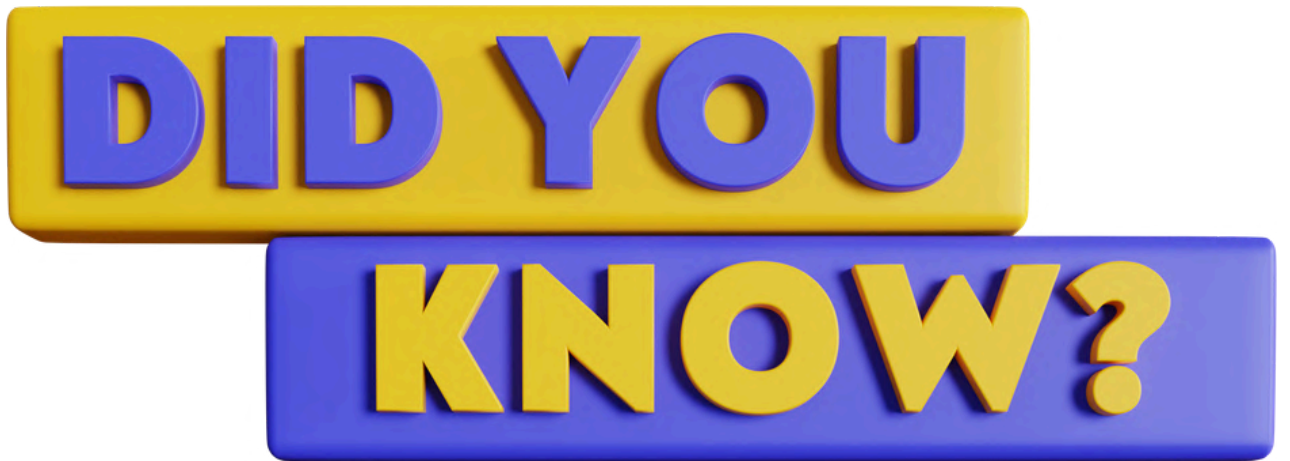
BUNLARI BİLİYOR MUYDUNUZ?

Gemilerde kullanılan Can Yeleklerinin Rengi Neden Turuncudur?

Can yeleklerinde kullanılan turuncu renk tesadüfi bir tercih değildir. SOLAS ve LSA Code gerekliliklerine göre can kurtarma ekipmanları, denizde kolay tespit edilebilmesi için “international orange / vivid reddish orange” veya benzer şekilde yüksek görünürlüğe sahip bir renkte olmalıdır.

Turuncu renk; denizin mavi, gri ve yeşil tonlarıyla güçlü kontrast oluşturur. Bu nedenle kişi dalga, köpük, yağmur, sis veya düşük görüş şartlarında daha kolay fark edilir. Özellikle arama-kurtarma operasyonlarında birkaç saniyelik erken fark edilme bile hayati önem taşıyabilir.

Can yeleklerinde yalnızca renk yeterli değildir. SOLAS/LSA Code kapsamında can yeleklerinde retro-reflektif bantlar da bulunur. Bu bantlar, projektör veya arama ışığı vurduğunda ışığı geri yansıtarak gece operasyonlarında kişinin tespit edilmesini kolaylaştırır.



SAFETY MESSAGE



Raporlamak Bizi Daha Güçlü Yapar

Raporlamanın amacı suçlu aramak değil, birlikte öğrenmektir.

Her Near Miss bildirimi, her Best Practice, her Lesson Learnt paylaşımı emniyet kültürümüzü güçlendirir ve benzer olayların diğer gemilerimizde yaşanmasını önlemeye yardımcı olur.



SAFETY

YMN TANKER MARINE MANAGEMENT



Altunizade Mah. Kısıklı Caddesi No 4
Sarkuysan-Ak İş Merkezi S Blok
(1. Blok) İç kapı No:5 Üsküdar,
İSTANBUL - TÜRKİYE



Telefon: 0 (216) 562 13 20



E-posta: info@ymntankers.com.tr
Web: ymntankers.com.tr

Our Mission:

To provide technical and commercial ship management services that meet and exceed safety, environmental, and customer requirements. We conduct our operation in a manner to ensure that Quality, Health, Safety, Security and Environmental considerations remain a top priority for the Company's management and employees.

Our Vision:

To be recognized as among the best international ship operators and managers in the chemical tanker industry, with a reputation for outstanding performance, reliability, and safety standards.

Thanks to the "reporting" section added to the YMN Tanker website at the end of 2022, our staff will now be able to share their recommendations anonymously.

Reports can be submitted by clicking the report button on www.ymntankers.com.tr



[HOME](#) [OUR COMPANY](#) [OUR TEAM](#) [OUR FLEET](#) [NEWS](#) [CAREERS](#) [REPORT](#)



HSEQ

— DEPARTMENT —



HEALTH



SAFETY



ENVIRONMENT



QUALITY