

HSSEQ BULLETIN

ARALIK/ SAYI 13



ALTUNIZADE MAH. KISIKLI
CADDESİ
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

İÇİNDEKİLER



COMPANY-RUN SEMİNER 2022.....1

BEST PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ
ÖRNEKLER.....4

LESSONS LEARNED UYGULAMALARI İLE
İLGİLİ ÖRNEKLER.....8

ANA MAKİNE FAILURE OLAY
RAPORU.....13

PERSONEL YARALANMA OLAY
RAPORU.....15

İSKELE DEMİR OLAY RAPORU.....17

ANA MAKİNE TURNING GEAR OLAY
RAPORU.....19

2022 YILI DENİZCİLERİN MUTLULUK
ENDEKSİ.....21

TEKRAR EDEN DENET MADDELERİ.....23

SAĞLIK: UYUZ HASTALIĞI.....24

EMNİYETLİ AĞIR YÜK KALDIRMA.....26

2022 YILI OIL SPILL RAPORU.....28

FİLO GEMİLERİ Q4 KULLANIM/ÜRETİM
İSTATİSTİKLERİ.....30

RECAAP 2022 RAPORU.....32

FİLO GEMİLERİNİN BEST PRACTICE VE
NEAR MISS ANALİZLERİ.....34

NEARMISS RAPORLAMALARI İÇİN
TEŞEKKÜR NOTU & EMNİYET
ÖDÜLLERİ.....36

BEST PRACTICE & LESSON LEARNED
RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR
NOTU.....38

ŞİKAYET VE İSTEK.....39

Kaynak: Bu dergideki dış kaynaklı bilgi ve
haberler internette mevcut halka açık erişimli
yayınlardan derlenmiştir.

2022 COMPANY RUN SEMİNER



ŞİRKETİMİZ VE
HEDEFLERİMİZ HAKKINDA
KONUŞMAK ÜZERE GENEL
MÜDÜR YARDIMCIMIZ SAYIN
YAMAN ŞEN ARAMIZDAYDI.

YMN TANKER 2022 YILI ŞİRKET SEMİNERİNİ GERÇEKLEŞTİRDİ

Corona virüs salgını sebebiyle yüz yüze bir süredir gerçekleştirilememiş olan şirket seminerimizi 2022 yılı kasım ayı itibariyle gerçekleştirmiş bulunmaktayız.

Katılan tüm personelimiz için etkili olduğunu umduğumuz seminer tam 3 gün sürdü. Seminerin ilk iki günü zabitan ve kaptanlarla, üçüncü günü ise personelimizle beraberdik.





Seminerimize:

- BV Class'dan Ship in Service Quality Manager Serkan Kurtuglu, Turkey-Capsian- Egypt Manager İhsan Elal ve Ship in Service Opr. Manager Ender Bilen;
- Ege-Mar'dan Teknoloji müdürü Engin Koç;
- Oddy Marine'den Genel Müdür Yusuf Özcan Demir;
- Nozzle'dan CEO Enes Demirci, Service Manager Baran Kantar ve Senior Business Analyst Enver Yanık;
- Ertek kimya'dan ise Procurement Manager Alper Günaydın katıldı ve değerli bilgilerini bizlerle paylaştılar. Ayrıca seminer süresince personelimiz kafalarında kalan soru işaretlerini değerli firmalarla paylaşma şansı yakaladılar.

Aynı zamanda seminer süresince:

- DPA & Safety Departman Müdürü Muhsin Demir;
- Güverte Enspektörleri Mustafa Sayköse, Hamdi Özçelik, Fatih Abuk;
- Technic Departman Müdürü Emre Şadi;
- Crew Departmanı Müdürü Süleyman Cansoy;
- Operasyon Müdürü Muhammet Akkaya;
- Chartering Director Melis Üçüncü'de konuşmacı olarak yer aldılar.



Nelerden Bahsedildi?

Toplamda yaklaşık 100 kişinin katılmış olduğu seminer süresince birçok konu üzerinde duruldu ve personelin şikayet ve istekleri dinlendi.

Seminerimize katılım sağlayan BV Class, PSC öncesi yapılması gereken kontroller, ESP dosyalarının nasıl güncel tutulması gerektiği ve Class Sertifikaları hakkında bilgilerini bizlerle paylaştılar.

Bunun yanı sıra Ege-Mar'dan katılımcılar ise Multi gaz dedektörlerinin nasıl test edilmesi gerektiği hakkında konuştu ve soruları yanıtladı.

Oddy Marine katılımcıları yeni yaptırıma girecek olan CII-EEXI hesaplamaları hakkında bilgi verirken, Nozzle ise sistemlerindeki güncellemelerden, yedek parça kontrolünün nasıl sağlanacağından ve Operasyon modülüne veri girilmesinden bahsetti ve soruları yanıtladılar.

Son olarak, Ertek Kimya tank temizliği sırasında kullanılması gereken kimyasallar hakkında bilgilerini bizlerle paylaştılar.

Üzerinde durulan konulardan bir kısmı şu şekildeydi;

- 2021-2022 Denet Performansı ve Firmamızın Uzun Dönem Hedefleri
- Personel Performansı ve Firma Hedefleri
- Emniyetli Seyir
- SIRE 2.0
- Kapalı Mahale Giriş & Permit Sistemi & IG Sistem
- Yakıt Alma Operasyonu ve CII
- Sefer Planlaması ve EEXI Değerlerinin Nozzle Sistemine Girilmesi
- Eğitim ve Talimlerin Önemi
- Gemilerde Emniyet & Çevre & Sağlık
- Tank Temizleme Operasyonunun Emniyetli Yapılması
- Yukarı belirtilen başlıklar haricinde şirketin gemi personelinin beklentileri ve gemi personelinin şirketten istekleri ve beklentileri de tartışıldı.



FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED PAKİZE Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:



BAD PRACTICE

Köprüüstü panelinde
foam injection
pompası butonunun
koruması yoktu,
yanlışlıkla
basılabilirdi.

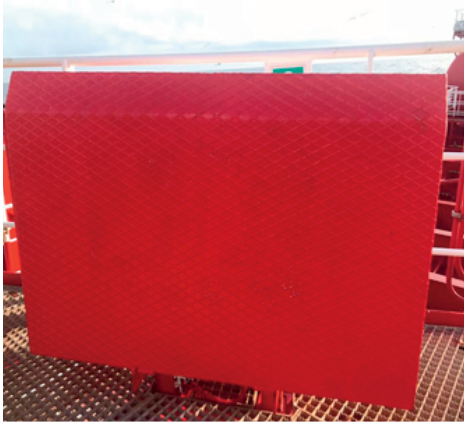


GOOD PRACTICE

Butonun üzerine koruyucu bir
kapak yerleştirildi ve bu sayede
yanlışlıkla basılıp devreye
alınmasının önüne geçilmiş
olundu.



MED SERHAT Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

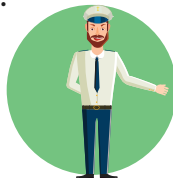


BAD PRACTICE

Baş tarafta bulunan can salı
muhafazası ağır hava
koşullarında zarar görebilme
riski taşımaktaydı.

GOOD PRACTICE

Can salı muhafazası üzerinde
delikler açılarak oluşacak
basınç ve zarar görme riski
ortadan kaldırıldı.



MED SERHAT Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:



BAD PRACTICE

Rescue botun yeni ikmallenen kaldırma tellerinin bağlı olduğu halkanın tutamaçları bulunmamaktaydı.



GOOD PRACTICE

Kreyn kancasına takılırken, takan kişinin eline zarar verebilirdi. Bu sebeple her iki yanına tutamaç yapılarak emniyetli bir şekilde askıya alınma yöntemi sağlanmış oldu.



MED NORDIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:



BAD PRACTICE

Denet esnasında workshop'da bulunan kaynak perdesinin yetersiz olduğu anlaşıldı. Perde uyumsuz materyalden yapılmış olmakta, kısa kalmakta ve kaynak yapılan alanı tam anlamıyla kapatmamaktaydı.

GOOD PRACTICE

Yeni takılan perde yangına dayanıklı, kaynak alanını tam anlamıyla örtebilen, geçirgenlik sağlarken aynı zamanda da UV ışınlarını bloke eden yapıya sahip.



MED SERHAT Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:



BAD PRACTICE

Irgat balata değişimleri sonrasında balata/fren mekanizmasını bir arada tutan pimlerin orjinalinde tek taraflı, kupilyali ve diğer taraftan şişirme olduğu gözlemlenmiştir.



GOOD PRACTICE

Zamanla söküm takım sebebiyle bu pimlerin aşınarak yerinden çıkabilme ihtimali olduğu değerlendirilmiş, yeni pimle çift taraflı kupilya olacak şekilde orjinal pim ölçülerinde imal edilmiştir. Aynı marka model ırgat mekanizması ile donatılan filomuzun diğer gemilerinde de benzer bir muhtemel problem yaşanmaması adına aynı işlem uygulanılabilir.



MED NORDIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:



BAD PRACTICE

Makine Dairesi sintine katında bulunan tanklar, personel tarafından iskandil metre ile ölçülmektedir. Fakat sintine tanklarının çoğunluğunda iskandiller üzerinde bulunan şablonlar ya yıpranmış yada tamamen deforme olmuş durumdaydı. Bu durum sebebiyle iskandil alınırken hem vakit kaybı oluşabiliyor, hem de ölçüm hataları meydana gelebiliyordu.

GOOD PRACTICE

İskandiller üzerindeki şablonlara tankların deep soundingleri'de eklenilerek yeni katılacak personelin tanklara adaptasyonlarının daha hızlı olması hedeflendi. Bu şekilde iskandil ölçümlerinde vakit kaybı ve hataların önüne geçilmiş oldu.



MED EMRE Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

GOOD PRACTICE

CDI Inspection esnasında N2 System kaçak prosedürü bulunmadığı anlaşıldı. Gemiye spesifik bir prosedür de olmadığından dolayı, gemi bünyesinde hazırlanıp ilgili mahale asılmıştır.

-N2 SYSTEM LEAKAGE PROCEDURE-

_ IN ORDER TO STOP N2 SYSTEM PRESS THE EMERGENCY STOP BUTTON THAT LOCATED AT THE CCR



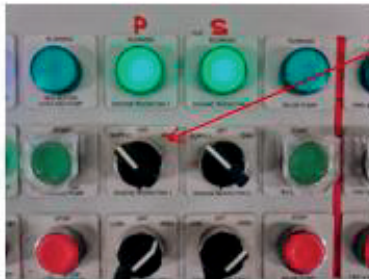
EMG STOP BUTTON THAT LOCATED AT THE CCR

_ PRESS THE OILMAN CALL BUTTON 4 TIMES IN A ROW TO EVACUATE ENGINE ROOM



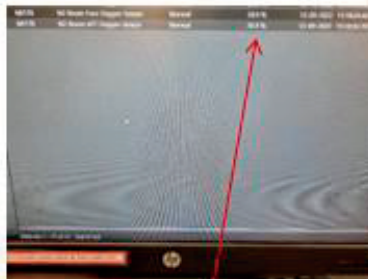
OILMAN CALL BUTTON LOCATED AT THE ECR PANEL

_ TURN THE ENGINE ROOM FAN NO 1 SELECTOR SWITCH FROM SUPPLY TO EXHAUST



ENGINE ROOM FAN NO 1 SWITCH POSITION AT THE ECR PANEL

_ CHECK THE O2 LEVEL OF THE AREA FROM LYNGSO SYSTEM. WHEN O2 LEVEL REACH NORMAL VALUES START THE TROUBLE SHOOTING.



LYNGSO PANEL N2 SYS. AREA O2 VALUE READINGS

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED NORDIC Personeli Tarafından Raporlanan Lessons Learned:

OLAY:

02.12.2022 tarihinde Santa Panagia'da yapılan Bayrak Devleti deneti sonrası aşağıdaki bulgu denetçi tarafından kaydedilmiştir.

"Makine dairesinde bulunan çeşitli secondary group starter panellerin izolasyonu için kullanılan rubber isolation matting sertifikalı, onaylı ve doğru boyutlarda kesilmiştir fakat 60 cm genişliğinde yanlış kesilmiştir. Orijinal genişliğin ise 1.2 metre olması gerekmektedir. Bu derece küçük bir izolasyon matı ile secondary group starter pack'lerin bakım tutum işleriyle ilgilenen elektrik zabiti elektrik şok tehlikesine karşı tam anlamıyla korunmuş olmayacaktır."

Denetin ardından kısa kesilmiş olan izolasyon matları toplanmış ve doğru genişliğe sahip olan matlar ile değiştirilmiştir.

KÖK NEDENLER:

- Ekipmanın yanlış kullanımı
- Şirket politikalarını takipte hata



ALINACAK DERSLER:

SOLAS ve USCG kurallarına göre, gemide bulunan izolasyon matları;

1- Main switch board'ların önünde ve, eğer switch board'un arkası erişilebilir bir alandaysa arkasında da, tek bir parça olarak kesilmeden bulunmalıdır.

2- Operasyon yapılan alanı kaplayacak genişliğe sahip olmalıdır.

3- 250 voltu geçen switch boardların önü ve arkasında bulunmalıdır.

Bireysel makine marş kutuları, switch board olarak kabul EDİLMEZ ve önlerinde veya arkalarında izolasyon matı bulunması gerekmez.

4- İzolasyon matları minimum 1000 Volta (sisteme bağlı olarak) ve Avrupa Standardı IEC:61111:2009'a uygun olmalıdır.

5- Gemi üzerinde kullanılan izolasyon matlarında type approval markalamaları görünür olmalıdır.

6- İzolasyon matının kullanılacağı alan darsa ve matın bir kısmının kesilmesi gerekiyorsa güvenli çalışma alanı sağlayacak şekilde uygun genişlikte kesilmeli ve type approval işareti taşıyan kısım kesilmemelidir.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED BALTIC Personeli Tarafından Raporlanan Lessons Learned:

OLAY:

26/12/2022 tarihinde Ballast Water Treatment Room'da sistem klorin sızıntısına karşı, mahalde herhangi bir koruyucu ekipmanın olmadığı farkedildi. Eğer durum farkedilmeseydi kimyasalın ele veya göze gelmesi ya da solunması durumunda ciddi sonuçlar meydana gelebilirdi.

ALINACAK DERSLER:

BWTS room'a tam set koruyucu ekipman konuldu ve bu ekipmanların kullanılması konusunda ilgili personellere gerekli bilgilendirme yapıldı. Kişiye zarar verebilecek sıvı vb maddelerin kullanımı yapılan mahallerde kişisel koruyucu ekipmanların bulunması gerekmektedir. Aksi takdirde bir kaza sonucunda işlemi yapan personelde kalıcı hasar bırakabilir hatta ölüme bile sebebiyet verebilir.

KÖK NEDENLER:

- Durumsal Farkındalık Eksikliği
- Yetersiz Tehlike Tanımlaması/Risk Değerlendirmesi
- Tedbire/Talimatlara Uymama
- Risk Farkındalığı Eksikliği



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED BALTIC Personeli Tarafından Raporlanan Lessons Learned:

OLAY:

Rescue Boat Launching talimi sırasında, kurtarma botunu askıya almak için kreyn boom'u kaldırıldı ve on-load/off-load release mekanizması ile kurtarma botu askıya alındı. Ancak acil durum indirme iplerinin boom yüksekliğinden dolayı erişilemeyecek seviyede olduğu görüldü. Dolayısı ile boom'un tekrar mayna edilmesi gerekti. Böylece tek başına bir personel ile botun indirilemediği ve kurala uygun olmadığı görüldü. Eğer bu uygunsuzluk fark edilmeseydi, acil durumda kurtarma botunu denize indirmek için en az 2 kişinin olması gerektiğinin farkına varılamayacaktı.

KÖK NEDENLER:

- Yanlış Yerleştirme
- Durumsal Farkındalık Eksikliği

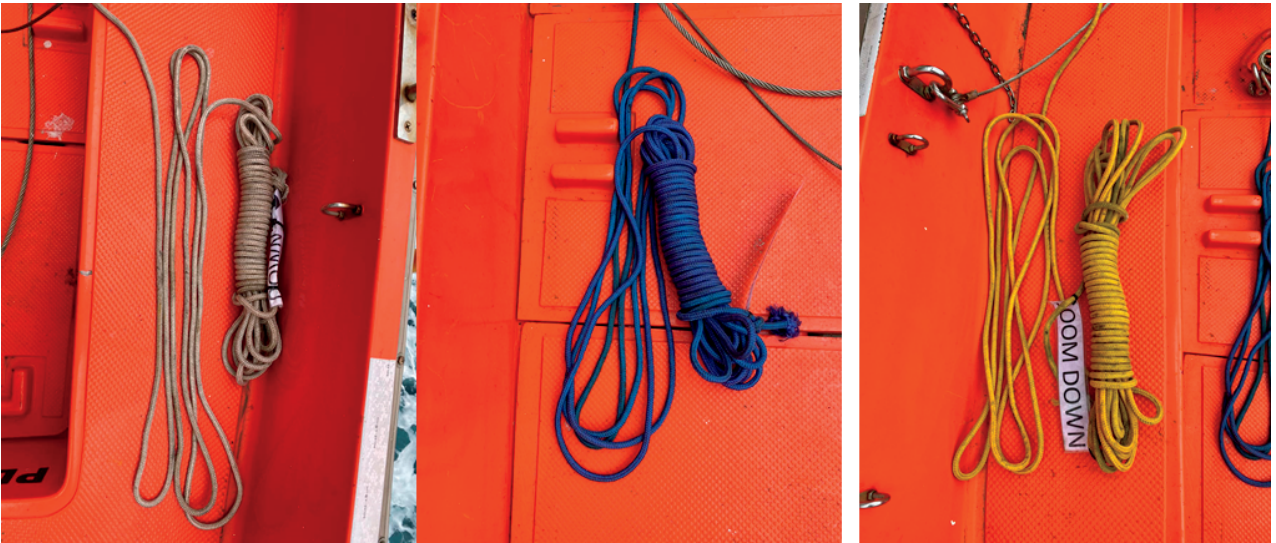


Sonuç olarak her ne kadar acil durum indirme ipleri roda edilmiş şekilde tutulsa da bundan sonraki süreçte bu ipler en az 3-4 metre boş konulup daha sonra roda edilecek şekilde tutulmasına karar verildi. Böylelikle acil bir durumda iplerin salya edilmesi unutulsa bile kurtarma botu askıya alındığında bot içindeki personel iplere rahatlıkla ulaşabilecek ve zaman kaybı yaşanmayacaktır.

ALINACAK DERSLER:

Tüm can kurtarma araçları ve indirme ekipmanları acil durumlarda zaman kaybını en az seviyede tutacak şekilde kullanıma hazır şekilde tutulmalıdır. Şirket politikaları ile üretici talimatları ışığında takip edilmesi gereken bakım ve tutum ile beraber, acil durumlara her daim hazır olması gereken can kurtarma ve yangın ile mücadele ekipmanları gibi ekipmanların kontrolleri sağlanmalıdır.

Aynı zamanda talimlerin, bu tarz uygunsuzlukları daha net gösterebileceği için, önemi de bu konuda oldukça büyüktür. Yaşanacak herhangi bir aksilik veya zaman kaybının can veya mal kaybına sebebiyet vereceği unutulmamalıdır.



OLAY RAPORU

MED ANTARCTIC ANA MAKİNE FAILURE OLAY RAPORU

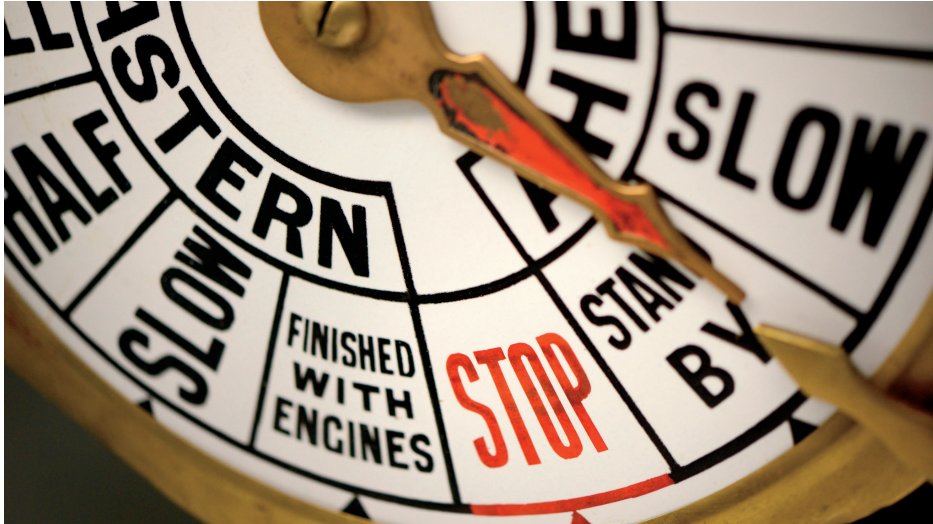
Med Antarctic gemisi, İngiltere Fawley'de bulunan ESSO Terminaline Baseoil yüklemesi yapmak amacıyla 18 Ekim tarihinde yanaşmıştı. Yükleme operasyonu sonrası limandan kalkış için 21 ekim tarihi saat 1400 sularında pilot gemiye çıkacaktı. Şirket politikası ve uluslararası regülasyonlara göre gerekli tüm Ana makine, bow thruster ve steering testleri tamamlanış ve saat 1348 itibari ile gemi yol almaya hazır hale getirilmişti.

Gemi pilot ile beraber tam yol Southampton'da bulunan Solent boğazını geçmekteydi. Bu esnada saat 1510'da Oil mist sebebiyle ana makine çöktü. Görevli gemi personeli baş üstünde acil bir duruma karşı iki demiri de atmaya hazır bulunmaktaydı. Saat 1515'de ana makine tekrar başlatılmış ve 1516'da gemi tekrar yol almaya başlamıştır.

Öncesinde 18.05.2022 tarihli tersane periyodunda üretici tarafından Oil Mist Detector bakım tutumları başarıyla tamamlanmıştı. Aynı zamanda üretici talimatlarına istinaden düzenli bakım tutumu gemi personeli tarafından 31.07.2022 tarihinde tamamlanmıştı. Bu süre zarfında tüm bronz filtreler yenileriyle değiştirilmiş ve herhangi anormal bir duruma rastlanılmamıştı.

Kök Nedenler

Ana makine Oil Mist Detector sensörünün kirlenmesi sonucu çökmüştür.





Düzeltilici Eylemler

- Alarm monitor sisteminde Oil Mist alarmı görüldüğünde sensör kontrol edilmiş ve ivedilikle temizlenmiştir. Sensörün temizlenmesinin ardından alarm devre dışı kalmış ve yaklaşık 3-4 dakika içinde makine tekrar çakılmıştır.

Önleyici Eylemler

- Üretici standartları ve önerileri ışığında, planlı bakım tutum sistemine göre filtre değişimi ve temizliği 3 aylık periyotlarla yapılmaktaydı. Olay sonrası bu periyot 1 aya düşürüldü.
- Gelecekte benzeri olayların yaşanmasını önlemek adına gemi her manevra öncesi Oil Mist Detector'ü kontrol edecektir.
- Olay raporu tüm filo gemileriyle paylaşılmış ve gemilere aylık olarak filtre ve sensör kontrollerini yapmaları gerektiği iletilmiştir.
- Olay yaşanan gemiye gelecekte bu durumun tekrar etmemesi açısından yedek Oil Mist Detector siparişi verilecektir.
- Gemide bulunması gereken minimum yedek parça listesi full set bronz filtre sayısını arttırmak adına revize edilmiştir.

OLAY RAPORU

MED CANARY PERSONEL YARALANMA OLAY RAPORU

28 Kasım tarihinde tanklar yıkanmaya hazırlanıyordu. Tank kapağı açıldığı esnada gemici dengesini kaybetti ve yere düşerek kafasını güverteye çarptı. Reisin 1.zabite haber vermesinin ardından hızlı bir şekilde CCR'a geri döndüler. Yaralanan personelin durumunu inceleyen 1.zabit ardından ivedilikle Süvari ve 3. zabiti çağırdı. Süvari ve 3.zabitin incelemesinin ardından yaralı personelin sol kaşında 1.5 cm kalınlığında bir kesik olduğu tespit edildi. Kesik sterilize edildikten sonra yaralanan personele pansuman ve sargı uygulaması yapıldı ardından antibiyotik verildi.

Gerekli ilaçların verilmesinin ardından yaralı personel belli bir süre müşahade altında tutuldu. Kısa bir sürenin ardından personel günlük rutin işlerini yapmak üzere sorunsuz bir şekilde müşahadesini tamamladı.

Doğrudan Nedenler

- Kişisel Koruyucu Donanımların Kullanılmaması

► Şirketin Kişisel Koruyucu Donanım posterini P-11'e göre, makine dairesinde çalışan personelin eldiven takması zorunlu olduğu halde personelde baret ve baretin kafasından kaymasını engelleyecek çenelik bulunmamaktadır.

- Yetersiz Durumsal Farkındalık ve Risk Farkındalığı

► Planlanan işi yaparken personelin yeterli çevresel ve durumsal farkındalığa sahip olmadığı belirlenmiştir.



Temel Nedenler

- Dikkat Eksikliği

➤ Personelin dikkati, stres ve hızlıca işi tamamlama arzusu ve buna benzer sebepler nedeniyle yaptığı işe odaklı değildi.

➤ Yapılan iş, birçok kez yapılmış olması veya işi yapan kişinin deneyimli olması sebebiyle daha az tehlikeli hale gelmemektedir. Emniyet ve güvenlik önlemleri daimi olarak alınmalı ve durumsal farkındalık sağlanmalıdır.

Düzeltilici ve Önleyici Eylemler

DÜZELTİCİ EYLEMLER

- Yaralı personelin durumu sıklıkla kontrol edilmiş, yaralı bölge sterilize edilmiş ve gerekli ilaçlar hastaya verilmiştir.
- Yaralı personel komplikasyonlara karşı müşahede altında tutulmuştur.
- Tüm gemi personelinin görevlerine uygun şekilde kişisel koruyucu ekipman giydikleri teyit edilmiştir.

ÖNLEYİCİ EYLEMLER

- Personel, gemide yapılan işler esnasında dikkatsizlik ve durumsal farkındalık eksikliğinin yaratabileceği tehlikeler ve riskler konusunda bilgilendirilmiştir.
- Normal hayatta basit kabul edilebilecek işlerin bile gemide tehlikeli sonuçlar doğurabileceği ve bu sebeple personelin her daim dikkatli olmaları gerektiği hususu hatırlatılmıştır.
- Olay raporu gelecekte tekrar etmemesi adına tüm filo gemileri ile paylaşılmıştır.
- Tüm gemi personeli şirket ISM Poster P-11'de bulunan kurallara göre doğru kişisel koruyucu ekipmanı giymeleri ve kullanmaları gerektiği hakkında uyarılmıştır. Kullanılan koruyucu ekipmanların çalışır ve düzgün kondisyonda olması, ekipmanı kullanan kişinin ekipman hakkında bilgisi olması ve istisna olmaksızın P-11'e göre kişisel koruyucu ekipmanın kullanılması gerekmektedir.

OLAY RAPORU

MED BALTIC İSKELE DEMİR OLAY RAPORU

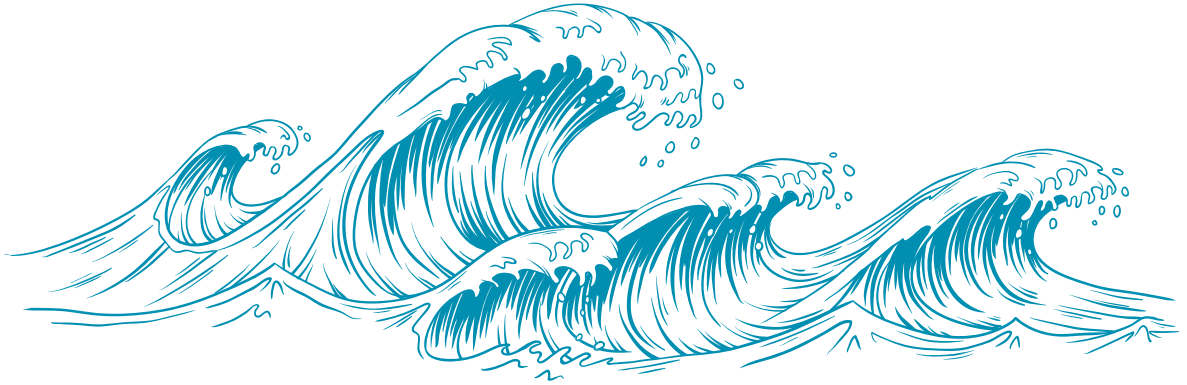
Med Baltic gemisi 14 Kasım 2022 tarihinde La Coruna/İspanya'ya gitmek üzere Belçika/Hemiksem limanından kalktı.

15 Kasım 2022 tarihinde ise Baide Seine'de kötü hava şartları sebebiyle demir atma kararı verilmişti. Baide Seine demir sahasına demirleyen Med Baltic gemisi 16 Kasım tarihi, yerel saat ile 17:00 sularında rüzgar süratinin 60 knot'a kadar çıktığını raporladı.

Rüzgarın azalması ile beraber 17 Kasım tarihinde demir Vira edilmeye başlandı ve yaklaşık 15 dakika içinde alınmış ve bir sonraki liman olan La Coruna/İspanya'ya doğru seyire başlanmıştı.

Aynı gün içinde yerel saat ile 13:00'da rüzgar 6 Beaufort şiddetine ulaşmıştı. Hava durumunun tekrar artması üzerine "Heavy Weather Checklist" doldurulmuştu. Yaklaşık bir saat geçmesinin ardından rüzgar şiddeti 7 Beaufort olmuş ve dalgalar ise 4 metre yüksekliğe ulaşmıştı. Med Baltic gemisi 18 Kasım tarihine kadar 8 Beaufort şiddetine sahip rüzgar ve yoğun bir swell ile savaşılmaya devam etti.

Ağır hava koşulların ortadan kalkması üzerine 18 Kasım 13:10'da gemi iskele demirin yerinde olmadığını fark etti. Durum gemi tarafından ivedilikle şirkete bildirildi. Durumun öğrenilmesinin ardından hemen yeni demir ve swivel isteği yapıldı.





Kök Nedenler

- Ağır hava koşulları : iskele demire baskı yapan dalgalar swivel'in üstünde ekstra bir kuvvet oluşturmuştur.

Düzeltici Eylemler

- Class onaylı demir ve demir ekipmanları sipariş edilmiş ve ilk limanda 18.12.2022 tarihinden önce yenilenmesi planlanmıştır.
- Tek demirle seyir için RAS oluşturulmuştur.

Önleyici Eylemler

- Demirin düşmesini engellemek için kötü hava şartlarında demir ekipmanlarına ekstra lashing uygulanacak.
- Büyük bakım tutum periyotları sırasında demir swivel üzerinde testler yapılmasının arızalı veya yıpranmış ekipmanın tespitinde kolaylık sağlayacağına karar verilmiştir.

OLAY RAPORU

MED ATLANTIC MAIN ENGINE TURNING GEAR

OLAY RAPORU

Med Atlantic gemisi 27 Aralık tarihinde yükleme operasyonu için Çin'in Taizhou-JOC terminaline yanaşmıştı. Limandan kalkış öncesi yapılan kontrollerde ana makine Turning Gear'ın zorlandığı ve normal hareket etmediği anlaşıldı. Fark edilmesinin ardından ana makinede gerekli kontroller yapılmış ve şirkete haber verilmişti. Ana makine kontrollerinin tamamlanmasının ardından pervaneye takılabilecek olan herhangi bir balıkçı ağı veya halat gibi cisimlerin pervanenin dönüşünü etkilemesi olasılığına karşın bir dalgıç yardımı ile görsel kontrol yapılmasına karar verilmiştir.

Acente ve liman yetkilileri konu hakkında bilgilendirilmiş ve geminin yaklaşık 15 saatlik kanal geçişi ve manevra süresi olacağı için kalkış manevrası başlamadan önce dalgıç isteği yapılmıştır. Ardından Med Atlantic gemisi, liman başkanı tarafından izin verilen en yakın demir sahasına demirlemiştir. Demir sahasında pervanenin incelemesine başlanılmış ve bu sırada stand-by konumunda bir römorkör geminin yakınında beklemiştir. Burada yapılan araştırmalar sonucunda pervane incelenmiş fakat, pervaneye dolanan yada takılan herhangi bir şeye rastlanılmamıştır.

Dalgıç operasyonunun ardından makine dairesindeki ekipmanlar aşağıda sıralandığı şekilde tekrardan kontrol edilmiştir;

- Turning Gear Electrical Motor testi yapılmış ve sonuçlar yeterli bulunmuştur.
- Turning Gear Electric Motor rulmanları yedekleriyle değiştirilmiş ve yağlanmıştır.
- Ana makine Crankcase'i ve Camshaft incelenmiş herhangi anormal bir duruma rastlanılamamıştır.
- Reduction Gear tekerleri görsel olarak kontrol edilmiş ve nizami konumda bulunmuştur.
- Reduction Gear Cooler Ünitesi değiştirilmiştir.
- Ana makine ve Reduction Gear cooling water sistemi kontrol edildi.
- Reduction Gear oil level kontrol edildi ve iyi durumda olduğu görüldü.
- Reduction Gear lube oil filtreleri değiştirildi.
- Thrust bearing ve governor drive kontrol edildi ve iyi durumda olduğu görüldü.
- Stern tube lube oil water içeriği boşaltıldı ve test edildi, iyi durumda olduğu görüldü.

Ardından ana makine birkaç defa başlatılmış ve pervanenin normal olarak çalıştığı görülmüştür, aynı zamanda da ana makine sistemindeki tüm parametreler normal bulunmuştur.

Gemi 31 aralık 2022 tarihinde seyre hazır olduğunu bildirmiş ve pilot istediğinde bulunmuştur.

Kök Nedenler

- Aşırı yıpranma
- Materyal Hatası
- Ekipman Arızası

Düzeltilici Eylemler

- Pervane, dalgıç tarafından incelenmiş ve herhangi bir halat, balıkçı ağı, vs. bulunmamıştır.
- Turning Gear Electrical Motor Meger testi yapılmış ve sonuçlar yeterli bulunmuştur.
- Turnin Gear Electric Motor rulmanları yedekleriyle değiştirilmiş ve yağlanmıştır.
- Turning Gear çalıştırılmış ve test edilmiş, saat yönünde ve saat yönünün tersine yönlerdeki değerler alınmış ve 2,7 Amper olduğu tespit edilmiştir.

Önleyici Eylemler

- ISM formu 4506 "WN-3 Preparation for Arrival/Departure Port" revize edilmiş ve spesifik olarak "The slow turning of M/E completed & Turning gear disengaged " maddesi eklenmiştir.
- Aynı problemin yaşanmasını önlemek adına yedek elektrik motoru isteği yapılmıştır.
- Gemilere gönderilmek üzere Turning Gear elektrik motorunun kaliteli yedek rulman parçaları sipariş verilmiştir.
- Olay raporu tüm filo gemileri ile paylaşılmıştır.

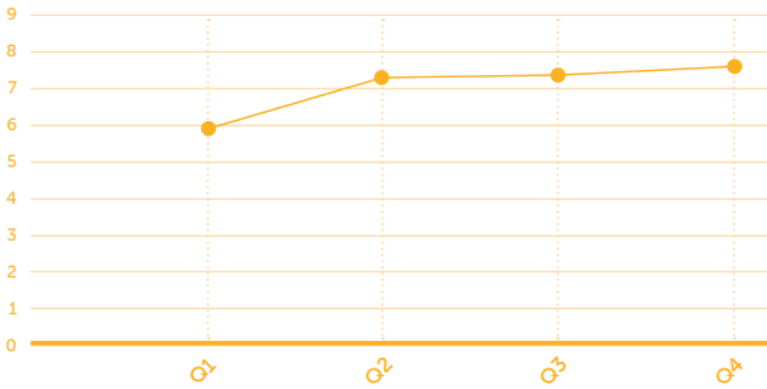


2022 YILI DENİZCİLERİN MUTLULUK ENDEKSİ



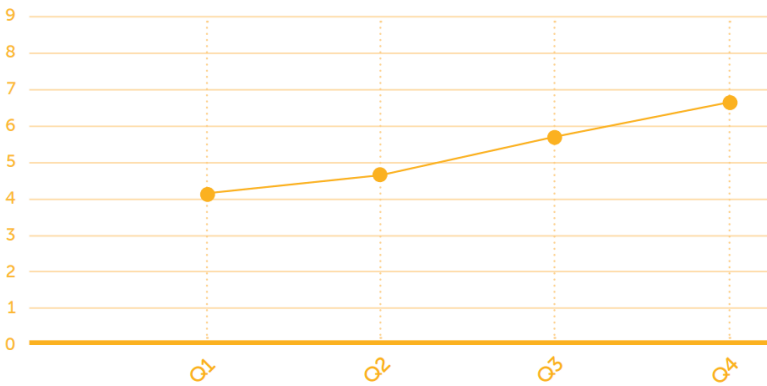
The Mission to Seafarers'ın IDWAL ve Stardard Club eşliğinde 2022 yılı son çeyreği ve 2022 yılı geneli için hazırladığı "Seafarers Happiness Index" yani Denizcilerin Mutluluk Endeksi yayınlandı.

Denizciler Gemide Ne Kadar Mutlu?



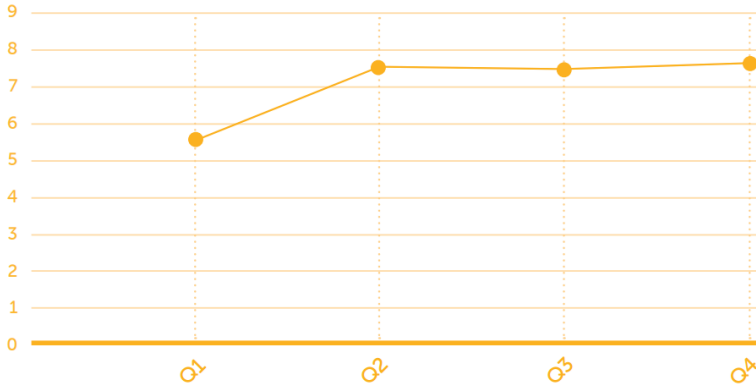
Geçtiğimiz yıllarda yoğun bir şekilde seyahat kısıtlamalarına sebep olan Corona Virüsün toplum genelinde azalması ve kısıtlamaların yavaş yavaş kaldırılmasıyla beraber 2022 yılında denizcilerin moral ve mutluluk oranlarının artış göstermiş olduğu görülmekte.

Limanlarda Çıkış Konusundaki Memnuniyet



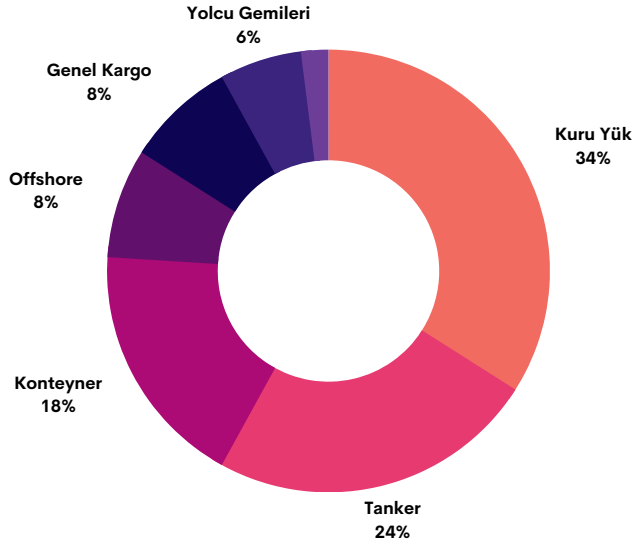
Bir önceki grafikte de bahsedildiği üzere, limanlarda çıkış konusunda da daha önce getirilmiş olan kısıtlamalar 2022 yılında yavaş yavaş azalmaya başlamış ve gemi personeli bu sayede, tekrar limanda gemiden ayrılıp kısa süreli de olsa dinlenmenin keyfini çıkarmış görünüyor.

Maaş Memnuniyeti



Yıl içerisinde yapılan maaş artışları ile beraber aynı zamanda da dünyanın dört bir yanından gelen denizcilerin kendi ülkelerinde pandemi veya savaş gibi nedenlerle birçok insan işlerini kaybederken kendilerinin iş sahibi olmaları da bu endeksin yükselmesine sebep olmuş.

Gemilerde Çalışan Personelin Gemi Tipine Göre Yüzdesi



Grafikte de görüldüğü üzere 2022 yılının son çeyreğinde en çok çalışılan gemi tipi %34 ile kuru yük olmuştur. Hemen ardından Tanker ve Konteyner gemileri gelmektedir. En az çalışılan gemi tipleri ise Diğer tip gemiler ve yolcu gemileri olarak bulunmuştur.

Gemi tiplerine göre mutluluk endeksinde bakıldığında en yüksek seviyelerin konteyner, yolcu gemileri ve tankerde olduğu, diğer ile genel kargo gemilerindeki mutluluk seviyelerinin ise diğerlerine göre düşük olduğu görülmektedir.

Gemi Tipine Göre Mutluluk Oranları



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

6. Bölüm- Engine Department

- 6.1.12: Bakım tutum programı ve programın takibi
- 6.1.14: Lub Oil ve Hidrolik Oil testlerinin düzenli yapılması

SIRE

9. Bölüm- Firefighting

- 9.7: Winch Brake Testing'in düzenli yapılması ve sonuçların kaydı
- 9.28: Emergency Towing Arrangement

8. Bölüm- Cargo and Ballast Systems

- 8.1: Maximum loading rate ve venting capacities gibi konular ve politikalar hakkında zabıtların bilgisi
- 8.30: Inert Gas Room prosedürleri ve bu prosedürlerin zabıtlar ve personel tarafından takibi/bilinmesi

11. Bölüm- General Condition and Appearance

- 11.9: Güverte ışıklandırmaları
- 11.7: Güvertede bulunan ekipmanın genel bakım tutum kondisyonu
- 11.10: Elektriksel ekipmanın kondisyonu

10. Bölüm- Engine and Steering Compartments

- 10.8: Bunker Operasyonları
- 11.38: Switch Board'ların izolasyonu

SAĞLIK : UYUZ HASTALIĞI

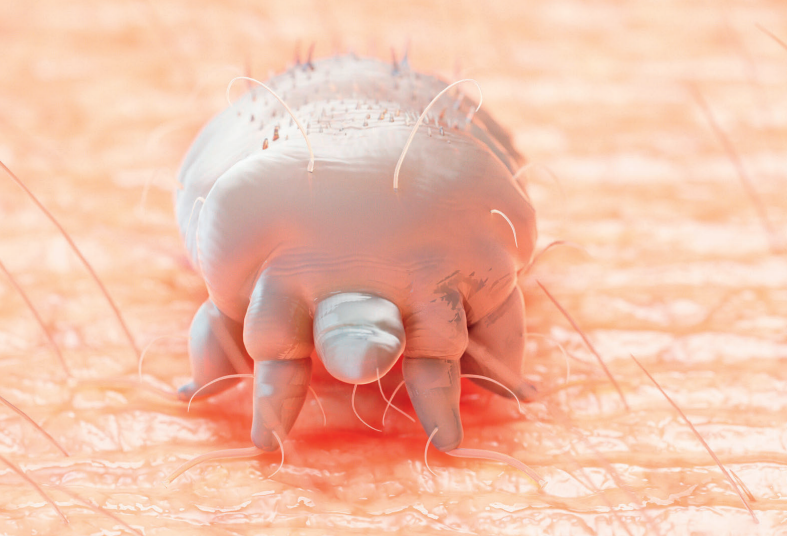


UYUZ NEDİR?

Uyuz hastalığı, artropod sınıfında bulunan uyuz böceğinin deriye yerleşerek meydana getirdiği bir rahatsızlıktır. Bu hastalık tüm vücutta kaşıntıya yol açarak hasta için oldukça rahatsız edici bir durum oluşturmaktadır. Dünyada yıllık uyuz vakası 200-300 milyon civarında görülmekle beraber son üç yıldır Türkiye'de görülme sayısı 5-10 kat artış göstermiştir. Hastalığa sebep olan böcek 0,3-0,5 mm boyutunda olduğundan çıplak gözle görülmesi oldukça zordur. Bu böcekler deri üzerinde tüneller açarak burada yaşar ve yumurtlar. Uyuzlu kişilerle aynı yatağı paylaşmak, uyuzlu kişilerin elbiselerini giymek ve el sıkışmak gibi durumlar uyuzun bulaşmasına sebep olabilir ancak en iyi yüksek bulaş riskine sahip olunan alanlar toplu yaşanan kapalı ortamlardır. Bu sebeple gemilerde yayılması ve salgın hale gelmesi çok kolay bir hastalıktır.

UYUZ BELİRTİLERİ

Uyuz genellikle parmak araları, el bileklerinin iç yüzleri, koltuk altları, kulak arkaları, bel bölgesi, ayak bilekleri, kaba etleri ve genital bölge yüzeylerine yerleşir. Özellikle gece çoğalan kaşıntılar, kızarıklıklar, sivilce benzeri kabarıklıklar bu hastalığın belirtileridir. Çok yakından bakıldığında ise tünel benzeri kırmızı kırık çizgiler tipik olarak deri yüzeyinde görülebilmektedir. Vücutta kaşıntı ve tahrişe bağlı olarak ciddi enfeksiyonlar oluşabilmektedir.



HASTALIKTAN KORUNMA

hastalığın kontrolü ve önlenmesi aşamasında birlikte yaşayan kişilerin aynı anda tedavi edilmesi büyük önem arz etmektedir. Özellikle gemide bulunan personelin belirti gösterip göstermemesine bakılmaksızın mutlaka beraber tedavi olmaları gerekir. Tedavinin aynı anda uygulanmaması halinde hastalık kişiden kişiye bulaşmaya devam edecektir. Uyuz hastası ve beraber yaşam alanını paylaştığı diğer gemi personeli tarafından kullanılan giysiler, çarşaflar ve havlular en az 60 derecede yıkanmalı ve ütülenmelidir. Kullanılan yatak takımları birkaç gün havalandırılmalı ve yıkanamayacak eşyalar ağzı bağlı poşetlerde ortalama üç gün saklanmalıdır. Bunlara ek olarak zemin ve mobilyaların elektrik süpürgesi ile temizlenmesi gerekmektedir.

TEDAVİ

Uyuz tedavi edilebilir bir hastalık olup, tedavi sürecinde hasta ile beraber aynı yaşam alanını paylaşan tüm bireylerin de tedavi edilmesi gerekir. Unutulmamalıdır ki uyuz belirtileri hemen başlamayacağı için, hastalıktan mustarip olmadığını düşünen gemi personeli de uyuz olma riski taşımaktadır ve bu sebeple tedavinin tüm personele uygulanması kısır döngüyü kırmak açısından önem arz etmektedir.

Tedavisi genel olarak %20'lik izopropil alkol içeren %5'lik permetrin losyon ile yapılmaktadır. Geminizdeki personelin uyuz hastalığından mustarip olabileceğini düşünüyorsanız Tele Sağlık Merkezini arayarak tedavi için kullanılması gereken ilaçlar ve alınması gereken önlemler hakkında bilgi alabilirsiniz.



Tele Sağlık'a **212 444 83 53** numarasından veya **telesaglik@saglik.gov.tr** mail adresinden erişim sağlanabilmektedir.

Emniyetli Ağır Yük Kaldırma

İnsan vücudu söz konusu olduğunda, en önemli bölgelerden birisi omurgadır denilebilir. Omurga vücudun hareket edebilmesini sağlayıp insan vücudunu bütün tutan ve şekil veren bir yapıdır.

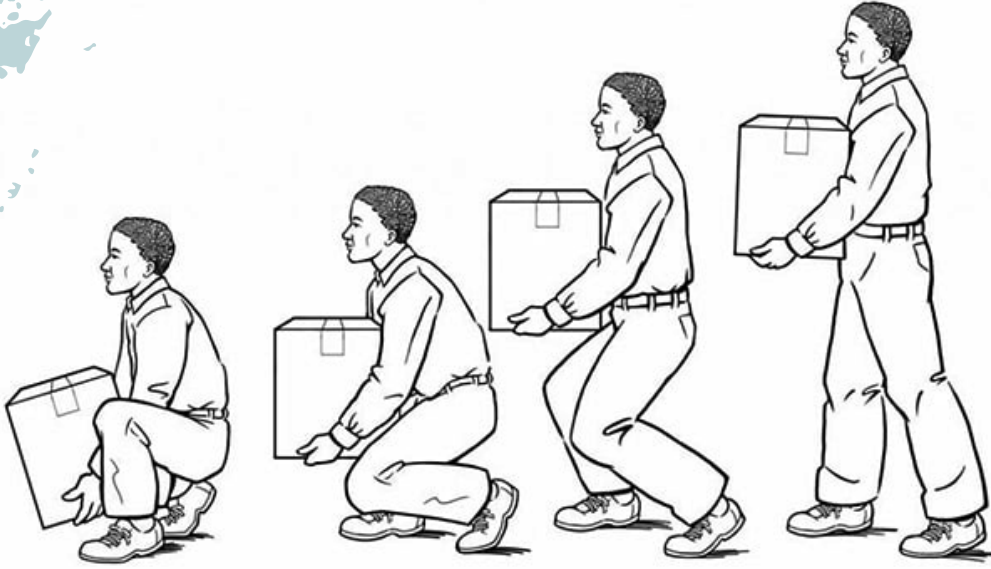
Sırt yaralanmaları veya omurga problemleri gemi personeli tarafından en fazla yaşanan ama bir o kadar da umursanmayan problemlerin başında gelmektedir. Bu problemin gemi personeli tarafından yaşanmasının ana nedenlerinden biri de gemi operasyonları sırasında ağır yük taşınacak durumları içeren fiziksel aktivitelerin çok sık olmasıdır. Bu problemin önlenmesi ve personel sağlığında uzun süreli sıkıntılar yaratmaması adına gemideki personelin konu hakkında bilgi sahibi olması gerekmektedir.



Dikkat Edilmesi Gerekenler

Kaldırılacak malzeme öncesinde kontrol edilmeli ve beden ağırlığa göre ayarlanıp kaldırılmalıdır. Ağır kaldırmak için önce yere dik olarak çökülmeli ve bele fazla yüklenilmemelidir. Gerekirse taşıma araçları kullanılmalı veya diğer personelden yardım alınmalıdır. Taşınan yükün görüş alanını kapatmadığından emin olunmalıdır. Beli eğerek veya bele ağırlık vererek yük kaldırma ve taşıma uzun süreçte bel fıtığına sebep olabileceğinden yük olduğundan dizlerden destek alarak taşınmalı ve kaldırılmalıdır. Şirket ISM'inde yer alan PPE matrix e uygun kişisel koruyucu ekipman her daim kullanılmalıdır.





Sırt Yaralanmalarının En Büyük Sebepleri:

Eğitimsizlik: Ağırlık kaldıran personelin konu hakkında bilgisiz ve eğitimsiz olması.

Yanlış Teknik Kullanmak: Yükü kaldırma şekliniz sırt tutulmalarının ve ağrıların en büyük sebeplerinden biridir. Yanlış şekilde taşınan ağır yükler büyük sırt ve bel sorunlarına yol açabilmektedir.

Fiziksel Güç: Her insanın fiziksel gücü kas ağırlığına ve vücut yapısına göre değişiklik gösterebilmektedir. Önemli olan gücünüzün sınırlarını bilmek ve gerektiğinde başka personelden yardım istemek veya yük kaldırma ekipmanları kullanmaktır.

Ekip Çalışması Yapılmaması: Gemi operasyonlarının geneli zaten bir ekip çalışmasıdır. Tek bir kişinin kaldırmaya çalışarak kendine kalıcı hasar verebileceği bir yük, ekip olarak kaldırıldığında hiçbir problem yaratmayabilir. Aynı zamanda beraber taşınan yüklerde yükün eşit dağıtılması da sırt ve bel tutulmalarını önlemek açısından önemlidir. Tek bir tarafa aşırı yük binmesi durumunda ağırlık binen taraf gereksiz bel ve sırt ağrıları yaşayabilmektedir.

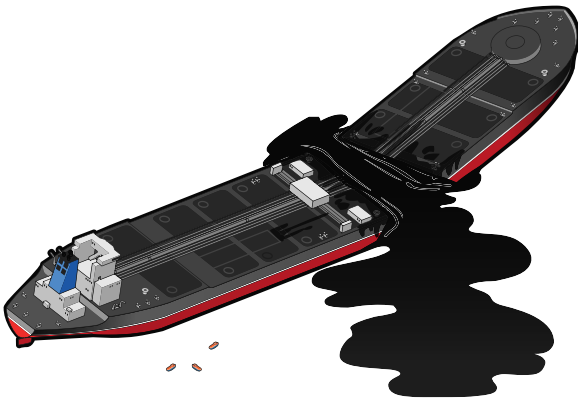
Yükün Vücuda Yakın Tutulmaması: Taşınan malzemenin vücuda yakın tutulmaması durumunda ağırlık merkezi vücudun dışında bir noktada olacağı için denge kurmak daha zor olacak ve yükü taşıırken sarf edilecek enerji miktarı da cabasıyla artacaktır. Kaza ve yaralanma risklerini azaltmak için yük vücuda olabildiğince yakın taşınmalıdır.

2022 Yılı "Oil Spill" Raporu



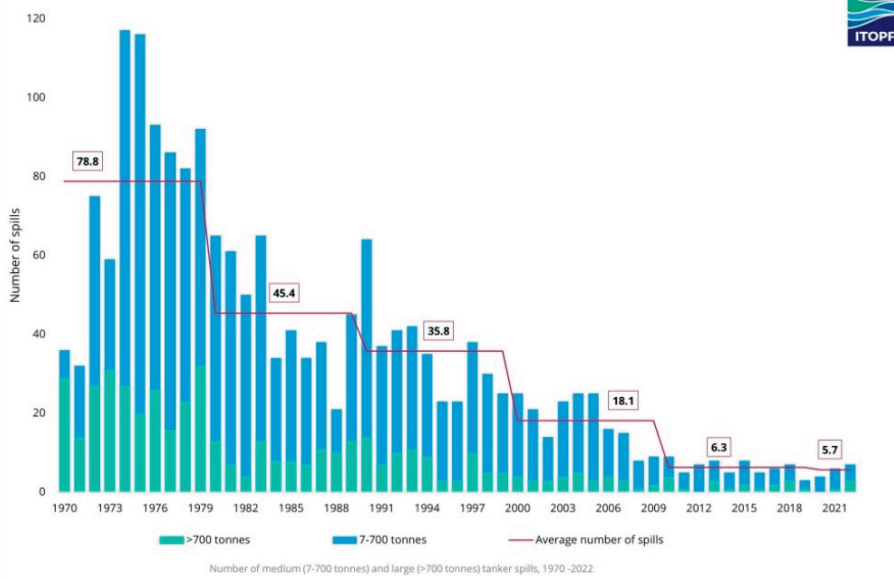
"International Tanker Owners Pollution Federation Limited" yani ITOPF'ye göre 2022 yılında 7 adet Oil Spill vakası yaşandı.

Yaşanan yedi vakadan üçünde (büyük çaplı Oil Spill olarak kabul ediliyor) 700 tondan fazla yakıt denize salınmıştı. Bu üç Oil Spill'den ikisi Asya'da biri ise Afrika'da yaşandı. Bu vakalar sebebiyle ham petrol, fuel oil ve zift deniz ortamına karıştı. Yaşanan diğer dört (Orta çaplı Oil Spil olarak kabul ediliyor) vakada ise fuel oil ve dizel deniz ortamına karıştı, deniz ortamına ve deniz canlılarına geri dönülemeyecek zararlar verdi.



2022 yılında doğaya karışan toplam yakıt ve petrol miktarı yaklaşık 15,000 ton olarak açıklandı ve bu miktarın 14,000 tonu sadece üç büyük çaplı Oil Spill sırasında meydana geldi.

Son on yılda meydana gelen Oil Spill vakalarının ortalama olarak bir önceki on yıldan daha az olduğu gözlemlendi. Bu düşüşü giderek artması beklenmekte.



ITOPF'dan alınan yukarıdaki tabloya göre, son 50 yıldır toplanan Oil Spill verileri görülmektedir.

Yine yukarıdaki tabloda görülen istatistiğe göre son 50 yıl içerisinde Oil Spill sayıları düzenli bir şekilde azalma göstermektedir. Bunun yanı sıra her geçen gün yeni yaptırımlar ve politikalarla beraber bu sayının önümüzdeki yıllarda daha da azalması beklenmektedir.

ITOPF'e göre devletlerin de katkısıyla denizcilik endüstrisinde pozitif bir değişim yaşanmış ve Oil Spill vakaları bu sayede giderek azalmıştır. Görüldüğü üzere denizcilik sektöründe standartları geliştirmek ve ilerletmek için hali hazırda devam etmekte olan çalışmaların sonuçları bu grafiğe yansımıştır.

Oil Spill vakalarının sayısının azalabilmesi, yaşandığı takdirde güvertede ise denize gitmemesi / denize gittiyse yakıt ve yağın çökertilerek yapısının bozulması ve genel olarak yaşanmasının önlenmesi adına personele gerekli eğitimler verilmeli ve düzenli talimlerle bu gibi durumlarda yapılması gerekenler gösterilmelidir.

SMPEP VE BİLDİRİM YAPILACAK YERLER

SMPEP (Shipboard Marine Pollution Emergency Plan) Denizlerin Gemi Yoluyla Kirlenmesini Önlemeye yönelik acil durum planı olup

- 150 GRT'den büyük petrol tanker gemileri
- 400 GRT'den büyük yük gemilerinde bulundurulması zorunludur.

Plan MARPOL'e göre hazırlanmakta olup gerekli tedbirleri, mücadele şekillerini, kontrol listelerini ve şemaları ve bildirimler için gerekli isim ve telefon numaralarını içermektedir.

Bildirim Yapılacak Yerler:

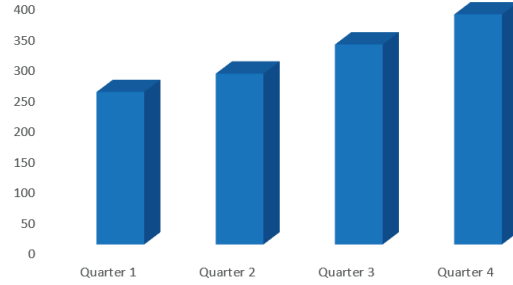
- Yakın kıyı ülkesinin yetkili makamlarına;
- Liman Kuruluşlarına;
- Gemi ve yükü ile ilgili olan yerlere.
- Olay sonrası gemi ilgili ilk raporu göndermesinin ardından düzenli aralıklarla ilgili gelişmelerden haberdar etmek amacıyla yeni raporları göndermelidir.
- Bildirim yapılacak ülkelerin alakalı yetkililerinin isimleri ve iletişim numaraları planın ekinde bulunmalıdır.

2022 YILI YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Garbage

Total 1st quarter Garbage Generated: 248,91 cbm
Total 2nd quarter Garbage Generated: 273,91 cbm
Total 3rd quarter Garbage Generated: 326,56 cbm
Total 4th quarter Garbage Generated: 375,63 cbm
Total Yearly Garbage
Generated : 1225 cbm
Quarterly Avarage Garbage
Generated Per Vessel: 306,25 cbm

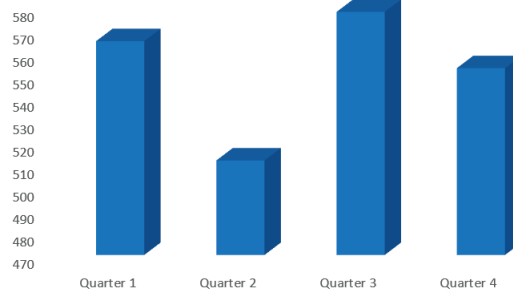
Garbage Quarterly Trend Analysis



Battery

During the 1st quarter Total Battery Consumption: 565 pcs
During the 2nd quarter Total Battery Consumption: 512 pcs
During the 3rd quarter Total Battery Consumption: 578 pcs
During the 4th quarter Total Battery Consumption: 553 pcs
Total Yearly Battery Consumption
Consumption: 2208 pcs
Monhly Avarage Battery Consumption
Per Vessel: 14,2 pcs

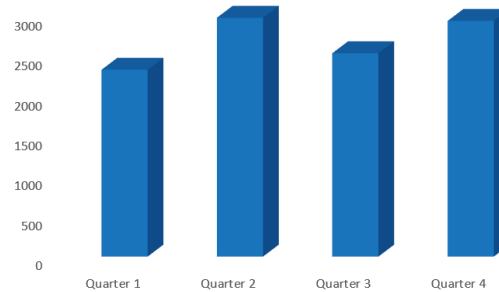
Battery Quarterly Trend Analysis



Paint Consumption

During the 1st quarter Total Paint Consumption : 2331 lt
During the 2nd quarter Total Paint Consumption : 2980 lt
During the 3rd quarter Total Paint Consumption : 2537 lt
During the 4th quarter Total Paint Consumption : 2940,6 lt
Total Yearly Paint Conspr: 10788 lt
Quarterly Avarage Paint Consumption Per Vessel: 2697 lt

Paint Quarterly Trend Analysis



2022 YILI YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Paper Consumption

During the 1st quarter Total Paper Consumption : 83600 pcs

During the 2nd quarter Total Paper Consumption : 97763 pcs

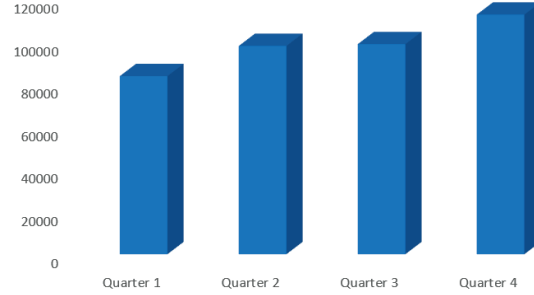
During the 3rd quarter Total Paper Consumption : 98600 pcs

During the 4th quarter Total Paper Consumption : 112450 pcs

Total Yearly Paper Consumption : 392413 pcs

Quarterly Avarage Paper Consumption Per Vessel: 98103,25 pcs

Paper Quarterly Trend Analysis



Fluorescent

During the 1st quarter Total Fluorescent Cons. : 390 pcs

During the 2nd quarter Total Fluorescent Cons. : 629 pcs

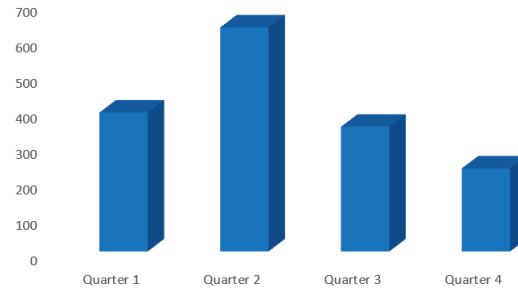
During the 3rd quarter Total Fluorescent Cons. : 350 pcs

During the 4th quarter Total Fluorescent Cons. : 233 pcs

Total Yearly Fluorescent Cons. : 1602 pcs

Quarterly Avarage Fluorescent Cons. Per Vessel: 400,5 pcs

Fluorescent Quarterly Trend Analysis



Printer Cartridge

During the 1st quarter Total Printer Cartridge Cons. : 154 pcs

During the 2nd quarter Total Printer Cartridge Cons. : 155 pcs

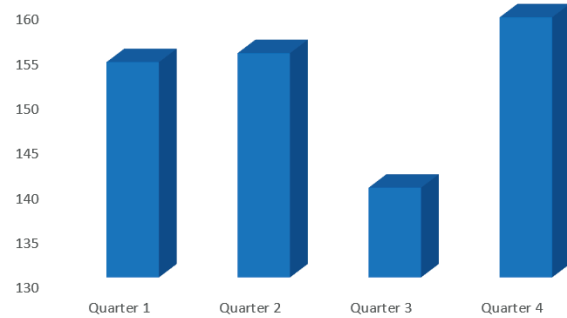
During the 3rd quarter Total Printer Cartridge Cons. : 140 pcs

During the 4th quarter Total Printer Cartridge Cons. : 159 pcs

Total Yearly Printer Cartridge Cons.: 608 pcs

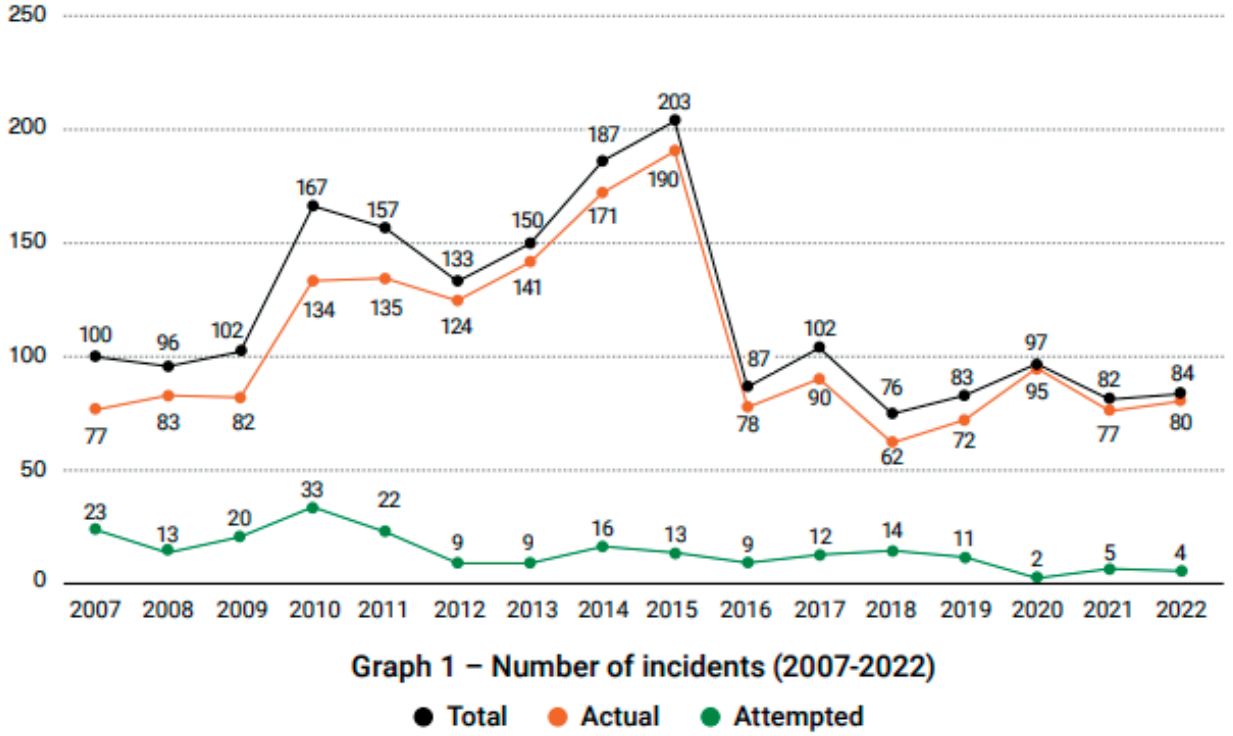
Quarterly Avarage Printer Cartridge Cons. Per Vessel: 152 pcs

Cartridge Quarterly Trend Analysis



RECAAP 2022 YIL RAPORU

2022 yılında Asya'da gemilere yönelik toplam 84 silahlı soygun ve korsanlık olayı bildirildi. Yaşanan olaylardan 80'i fiili ve 4'ü teşebbüs edilen olaylardı. Raporlanan 84 olaydan bir tanesi balıkçı teknesine karşı yapılan bir korsan saldırısı olup diğer 83'ü gemilere karşı yapılan silahlı soygunlardı. Rakamlara bakıldığında zaman 2021 senesine kıyasla %2 oranında bir artış olduğu görülmektedir.



2022 yılında 2021 yılına kıyasla aşağıda belirtilen konularda artış yaşandı:

1. Singapur Boğazında Artış

2022 yılı boyunca Singapur Boğazında toplam 55 olay bildirilirken 2021 yılında rapor sayısı 49'dü.

2. Bangladeş

2022 yılı boyunca Bangladeş'te toplam 5 olay bildirilirken 2021 yılında rapor sayısı 1'di.

3. Malezya

2022 yılı boyunca Malezya'da toplam 2 olay bildirilirken 2021 yılında rapor sayısı 1'di.

4. Güney Çin Denizi

2022 yılı boyunca Güney Çin Denizinde toplam 1 olay bildirilirken 2021 hiçbir olay raporlanmamıştı.

2022 yılında raporlanan 84 olaydan 22 tanesi (%26) gemiler demirde veya limandayken yaşandı. Yandaki grafik gemiler demirde veya limandayken yaşanan olayları ve konumlarını göstermektedir.

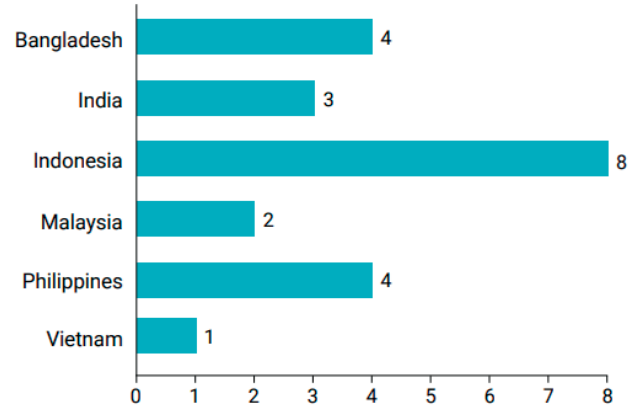


Chart 3 - Incidents on board ships at anchor/berth (2022)

Yaşanan diğer 62 (%74) olay ise gemiler seyirdeyken oldu. Yandaki grafik gemiler seyir halindeyken yaşanan olayları ve konumlarını göstermektedir.

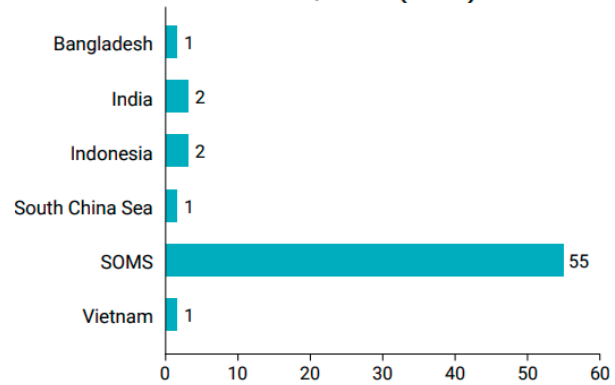
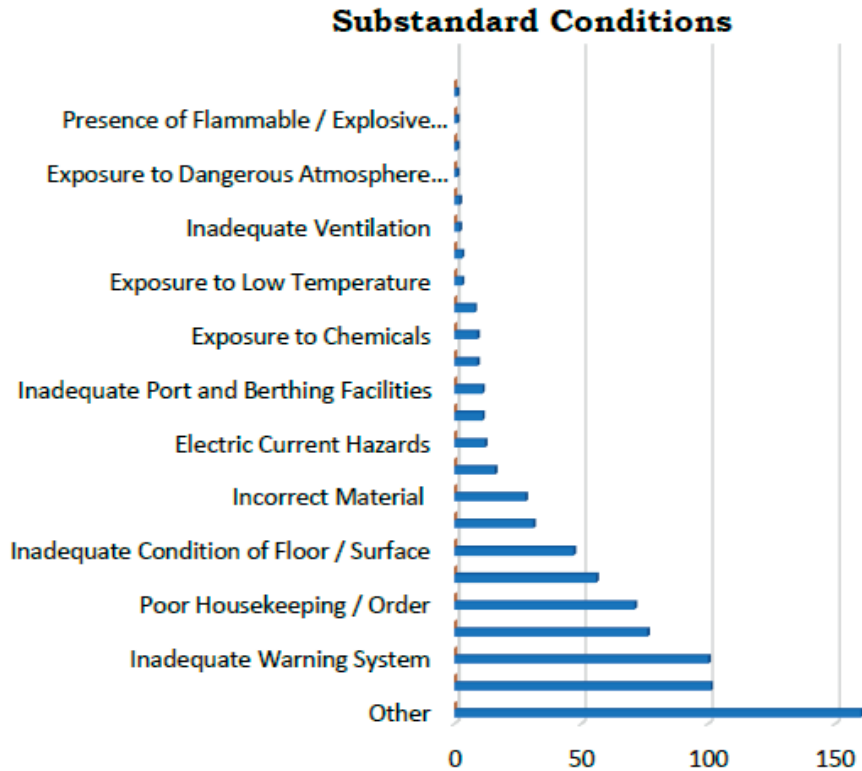
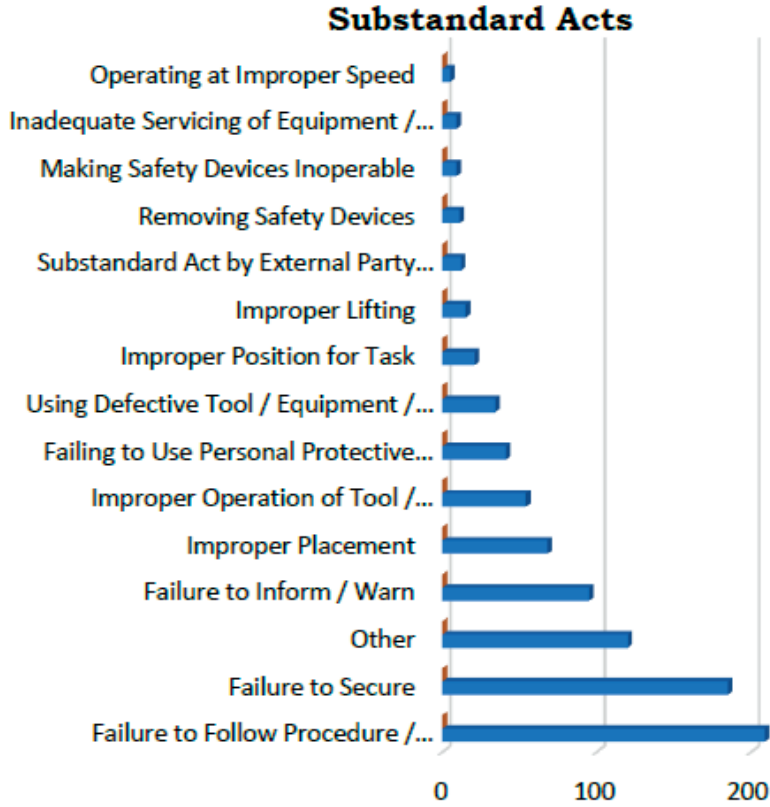


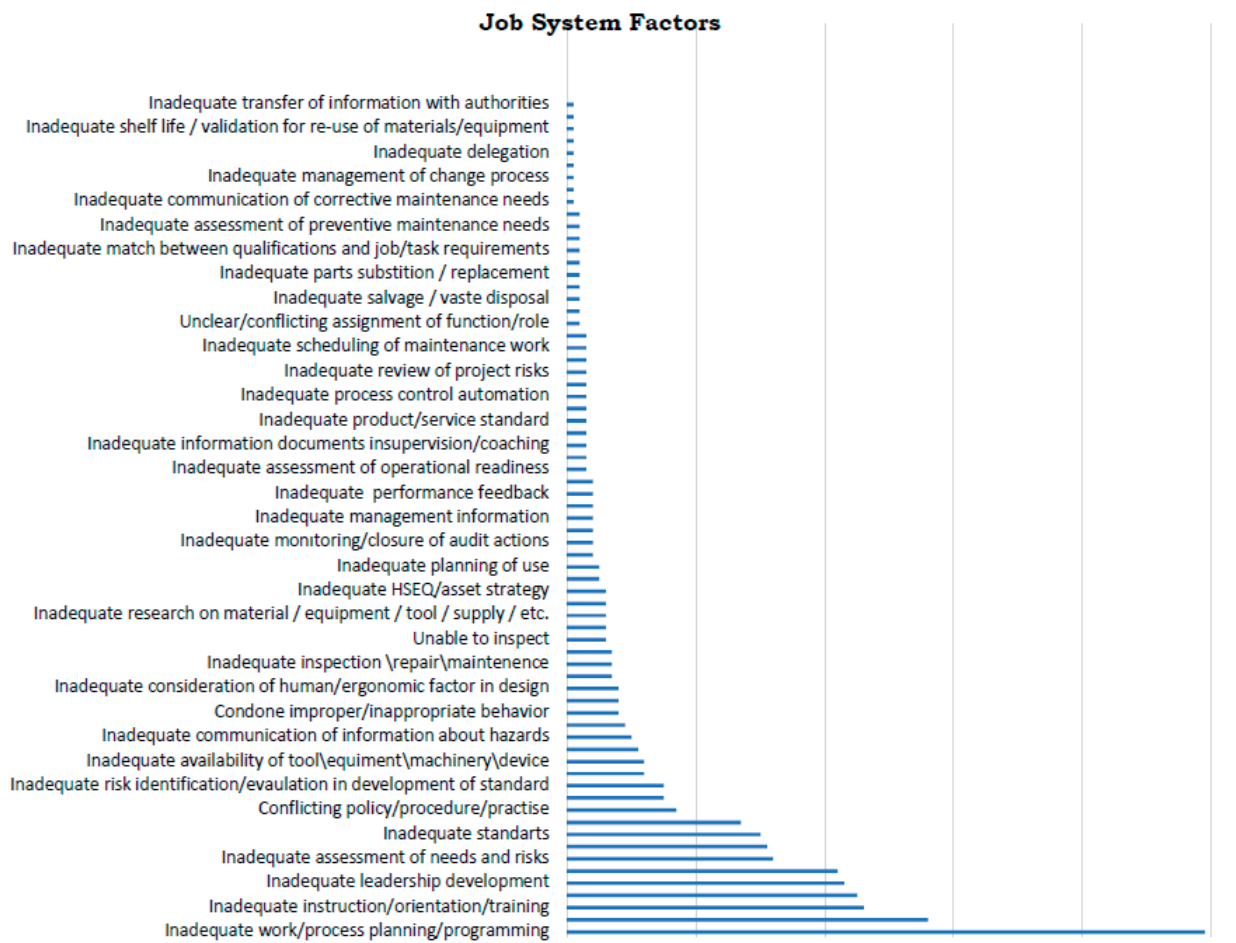
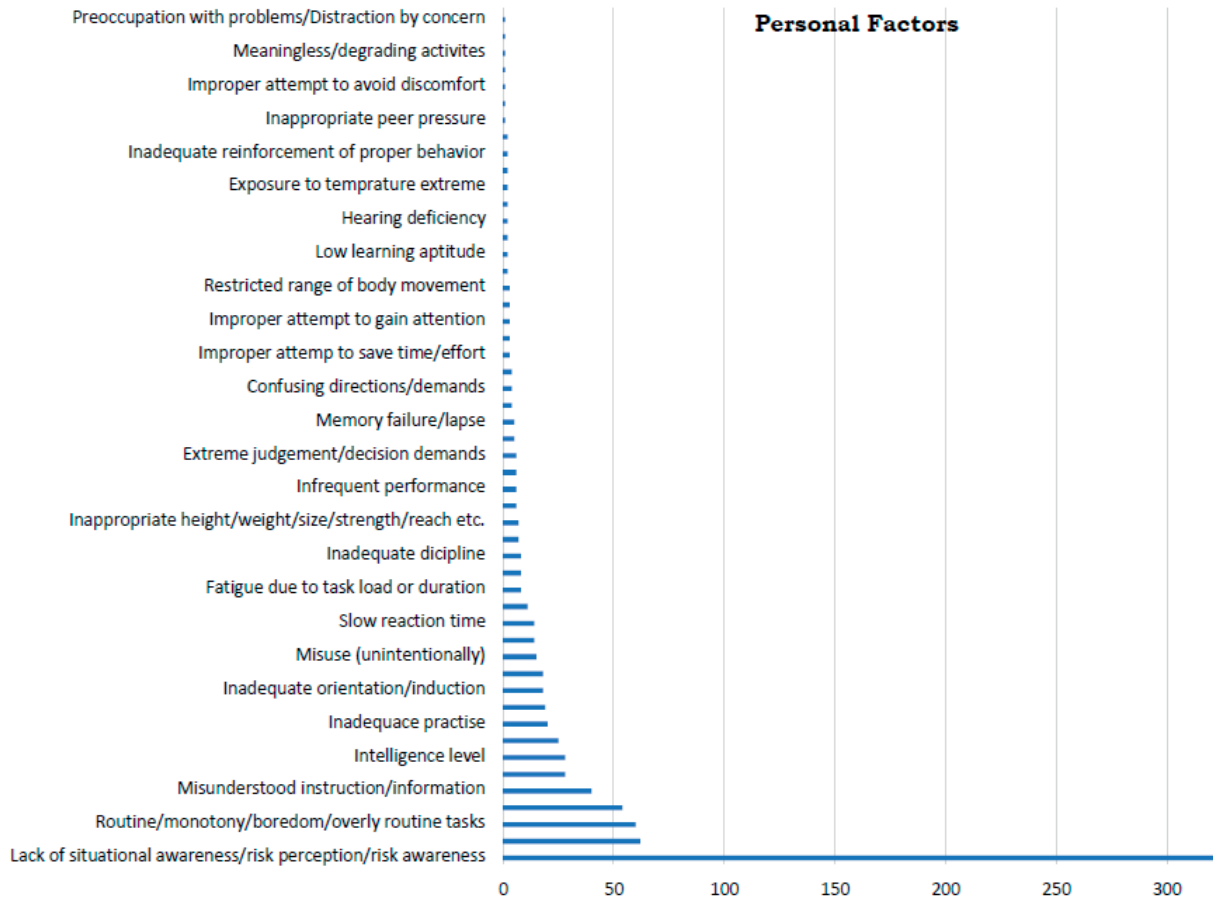
Chart 4 – Incidents on board ships while underway (2022)

	2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022	
	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		2				3							
Sub-total					2		3		2				3							
South Asia																				
Arabian Sea									1											
Bangladesh	6		16		10		1	1	11		9	2			5				4	1
Bay of Bengal			2																	
India	11		11	3	12		12		4		3	1	4	1	9		5		4	1
Sub-total	17		29	3	22		13	1	15	1	12	3	4	1	14		5		8	2
Southeast Asia																				
Andaman Sea					1															
Indian Ocean				1																
Indonesia	83	7	42	5	22	1	32		30	3	21	6	18	5	21	1	12	1	10	
Malaysia	6		4	1	4		1		1	1	6		8		3		1		1	1
Pacific Ocean														1						
Philippines	5		5		7	1	3		19		8	1	5	2	13		10	1	4	
South China Sea	8	1	40	2	10	1	4	1	11	1	3	1	1		3	1			1	
SOMS	14		45	4	94	10	1	1	7	2	6	2	29	2	34		47	3	54	1
Sulu-Celebes Seas							12	6	3	4	2	1	2		1					
Thailand					1															
Vietnam	8	1	6		27		9		2		4		2		6		2		2	
Sub-total	124	9	142	13	166	13	62	8	73	11	50	11	65	10	81	2	72	5	72	2
Overall total	141	9	171	16	190	13	78	9	90	12	62	14	72	11	95	2	77	5	80	4

Table 1 – Location of incidents (2013-2022)

2022 yılı dördüncü çeyrek için oluşmamış kaza , güvenli olmayan hareket ve durumların oluşmasının analizi aşağıdaki gibidir.





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 Şirketimiz tarafından isme özel THY Corporate Club Card Hediye edilecektir. Bu kart ile yurt içi ve yurt dışı uçuşlarda extra bagaj hakkı, iç Hatlarda CIP salonları ve Türkiye Çıkışlı yurt dışı uçuşlarında extra bir misafiriniz ile business Lounge kullanılabilecektir. Detayları www.turkishairlines.com sitesinden öğrenebilirsiniz.
- Ay içerisinde en çok nearmiss raporlayan gemiye ise her personel için 5 gb extra (3 ay boyunca) internet yüklemesi yapılacaktır.
- 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.



2022 yılı dördüncü çeyreği için en fazla raporlama yapan personelimiz aşağıda görüldüğü gibidir.

İSİM	TOPLAM RAPOR
Arif Baran	9 Adet
Kenan Mutlu	7 Adet
Selim Yağız Özkan	6 Adet
Abdullah Çakır	6 Adet

2022 yılı dördüncü çeyreği için en fazla raporlama yapılan gemilerimiz aşağıda görüldüğü gibidir.

GEMİ ADI	TOPLAM RAPOR
Med Serhat	31 adet
Med Arctic	18 Adet
Med Atlantic	13 Adet
Med Adriatic	13 Adet

NEARMISS RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU

4. Çeyreğin Birincileri

2022 yılı dördüncü çeyreğinde en fazla raporlamayı yapan gemi 31 adet raporlamayla MED SERHAT olup, en fazla raporlamayı yapan personelimiz 9 adet raporlamayla Arif BARAN olmuştur.

Tüm değerli personelimize ve gemi kaptanlarına raporlamalarından ve katkılarından ötürü teşekkürlerimizi sunarız.



Arif BARAN - 9 Adet Raporlama

Gemilerimizden gelen raporlamaları arttırmak ve teşvik etmek amacıyla yeni başlatmış olduğumuz bu kampanya bazında her çeyrek sonu en çok raporlama yapan personelimiz Kaptan Arif Baran'a Turkish Airlines Corporate Club kartı hediye edilmiştir.



2022 YILI 4. ÇEYREK EMNİYET ÖDÜLÜ

MED SERHAT

Bu çeyrek gösterdiğiniz yüksek performans ve emniyet raporlamalarınızdan dolayı teşekkür ederiz, pruvanız neta olsun.

SAFETY DEPARTMANI

Kampanya bazında en çok raporlama yapan gemiye ise ek internet hediye edilecektir. Kampanyamızın ilk döneminde 31 adet raporlama yaparak MED SERHAT gemimiz filo birincisi olmuş ve 5 gb internet 3 aylık süreyle kullanılmak üzere gemiye tanımlanmıştır.

MED SERHAT - 31 Adet Raporlama

BEST PRACTICE & LESSON LEARNED RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU

2022 Yılı dördüncü çeyreği için Best Practise ve Lesson Learned raporlaması hususunda gerekli özeni gösteren tüm gemi kaptanlarımız ve personelimize teşekkür ederiz.

2022 Yılı dördüncü çeyreğinde toplam 3 adet Lessons Learned ve toplam 7 adet Best Practice yayınlanmıştır.

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

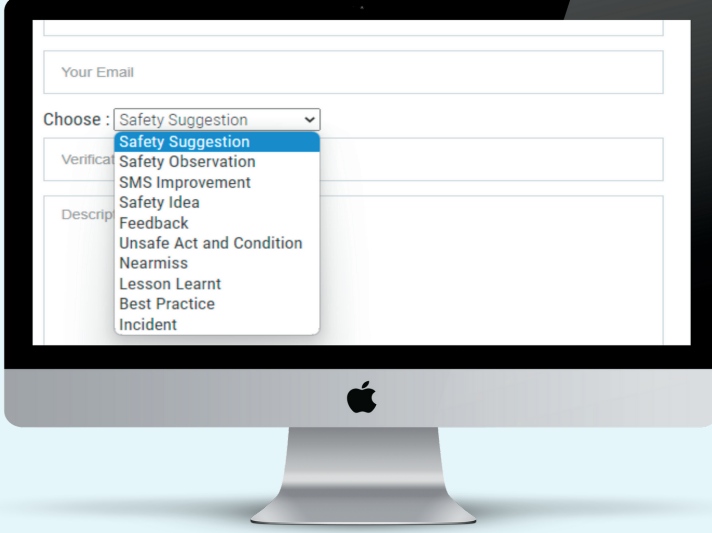
GÖREV	TOPLAM RAPOR
3. Zabit	2 Adet
3. Çarkçı	2 Adet
1. Zabit	2 Adet
Kaptan	1 Adet
2. Çarkçı	1 Adet
Fitter	1 Adet
Makine Stj.	1 Adet

2022 yılı dördüncü çeyreği için en fazla raporlama yapılan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir:

GEMİ ADI	TOPLAM RAPOR
Med Serhat	3 Adet
Med Nordic	3 Adet
Med Baltic	2 Adet
Med Pakize	1 Adet
Med Emre	1 Adet

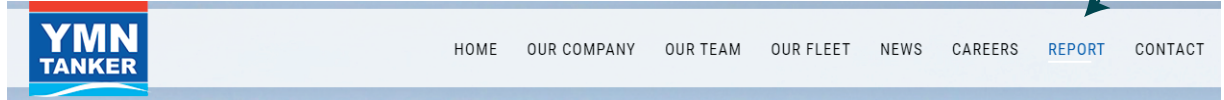


ŞİKAYET VE İSTEK



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!

YMN TANKER MARINE MANAGEMENT SA



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](#)

YMN TANKER