

YMN
TANKER

HSSEQ BÜLTEN

Q1 2026 / SAYI 25

MED ATLANTIC

ALTUNİZADE 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

HAKKIMIZDA

YMN Tanker Marine Management Hakkında

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, üçüncü taraf gemi sahiplerine yüksek kaliteli gemi yönetim hizmeti sunmaya devam ederken filosunu stratejik olarak büyütmeyi hedeflemektedir.

KURUMSAL DEĞERLERİMİZ



SAYGI



BAĞLILIK



DÜRÜSTLÜK
& 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
COMPANY RUN SEMİNER.....	4
BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ.....	6
LESSON LEARNT ÖRNEKLERİ.....	7
ENDÜSTRİDEN KAZA RAPORLARI.....	11
Gemi Devralma Kontrol Listesinin Ötesinde Gerçekten Önemli Olan Nedir.....	14
SAĞLIK: GIDA ZEHİRLENMESİ.....	17
TEKRAR EDEN DENET MADDELERİ.....	21
2026 YILI 1. ÇEYREK FİLO GEMİLERİ KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ.....	22
RECAAP 2026 Q1 RAPORU.....	24
INCIDENT NEARMISS ANALİZ.....	29
2026 Q1 GEMİLERE GÖRE KPI ANALİZİ.....	32
NEARMISS RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU & EMNİYET ÖDÜLLERİ.....	33
BEST PRACTICE & LESSON LEARNED RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU.....	35
ŞİKAYET VE İSTEK.....	36
BUNLARI BİLİYOR MUYDUNUZ.....	37
SAFETY MESSAGE.....	38
İLETİŞİM.....	39

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

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

COMPANY RUN SEMINAR



YMN Tanker Firması olarak, 2026 Yılı 1.çeyreğinde Company Run Seminar düzenledik.

Bu Run Seminar Genel Müdürümüz Yaman Şen'in de katılımıyla gerçekleştirilmiş olup her departman kendilerine ait istatistikleri paylaşmıştır.

İlk çeyreğe ait yapılan departman sunumları şirketimizin şeffaflık ilkesi doğrultusunda paylaşılmış olup,firma hedeflerimize ulaşmak için yapılan ve yapılacak olan çalışmaları analiz etme imkanı vermiştir.

2026 COMPANY RUN SEMINAR



Company Run Seminar şirketimiz dışındanda katılımcılara ev sahipliği yapmış olup;Gaz dedektörleri ve doğru ekipman kullanımı hk Engin Koç,Salvage Operation hk Banu Ökem Hepşen,Ali Özen ve Deniz Psikolojisi sunumları ile Yaren Cemre Gülcek'in katılımları gerçekleşmiştir.



FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED TUNCER Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE



Pilot Mahalinde, kendiliğinden yanan bir ışıkla donatılmış bir can simidi ve ayrı bir el incesi bulundurulmaktadır. Ancak el incisesi ayrı olarak istiflenmek yerine doğrudan can simidine bağlanmıştır.

GOOD PRACTICE



Pilot transfer noktasında, kendiliğinden yanan bir ışıkla donatılmış bir can simidi ve ayrı bir el incesi hazır bulundurulmaktadır. El incesi can simidinden ayrı olarak, kullanıma hazır şekilde istiflenmiştir ve can simidine bağlı değildir.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED ANTARCTIC’de Meydana Gelen Olay Üzerine Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

29.12.2025 tarihinde Amsterdam’da gerçekleştirilen SIRE 2.0 denetimi sırasında, Free Fall Can Kurtarma Botu (Free Fall Lifeboat) indirme/atma prosedürleri incelenmiş olup, gemiye özgü prosedürlerde ve SOLAS Eğitim El Kitabı’nda, free fall atma sonrasında grab line’ların (tutunma halatlarının) serbest bırakılmasına ilişkin açık ve tanımlı talimatların bulunmadığı tespit edilmiştir.

KÖK NEDENLER:

- Yetersiz prosedür uygulanması
- İhtiyaç ve risklerin değerlendirilmesinde yetersizlik

ALINACAK DERSLER:

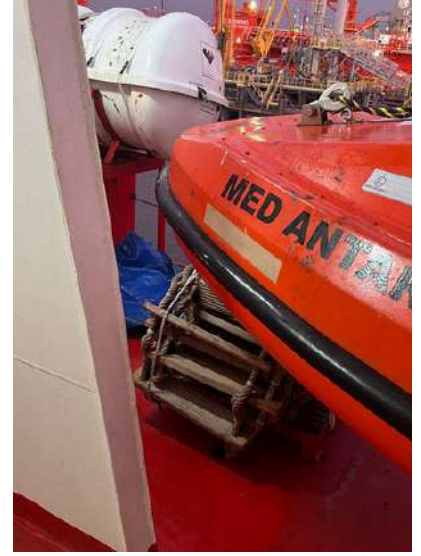
- Gemiye özgü prosedürler, yalnızca indirme/serbest düşüş aşamasını değil, indirme sonrası tüm kritik faaliyetleri de açıkça kapsamalıdır
- Acil durum ekipmanlarının işletimindeki küçük prosedürel eksiklikler, ciddi ve hayati tehlike oluşturan sonuçlara yol açabilir.
- Serbest düşümlü filikalar gibi yüksek riskli acil durum sistemlerinde, görsel talimatlar ve sorumlulukların net bir şekilde atanması hayati öneme sahiptir.

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED ANTARCTIC Gemisinde Meydana Gelen Olay Sonrası Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Sert hava ve deniz koşulları sonrasında, Rescue Boat'un yeterli şekilde emniyetlenmemesi nedeniyle yerinden hareket ederek Lifteraft embarkation (can salı binme) alanına giden geçiş yolunu kapattığı tespit edilmiştir. Kullanılan lashing malzemesinde cırcırlı toka olmadığı için bot ileri kaymıştır. Bu durum, acil bir tahliye halinde liferaft embarkation alanına erişimi geciktirebilir veya tamamen engelleyebilir. Özellikle ağır hava şartlarında, bu durum personel için ciddi yaralanma ve can kaybı riski oluşturmaktadır.



KÖK NEDENLER:

- Ekipman veya araçların uygun şekilde sabitlenmemesi.
- Yetersiz prosedür uygulanması
- Hatalı/Yetersiz ekipman kullanımı

ALINACAK DERSLER:

- Sert hava koşullarında Rescue Boat ve diğer can kurtarma donanımları ilave emniyetleme gerektirmektedir.
- Lifteraft embarkation alanlarına giden yollar her zaman açık, erişilebilir ve engelsiz tutulmalıdır.
- Ağır hava öncesi yapılan emniyet ve sabitleme kontrolleri, acil durumlarda güvenli tahliye için kritik öneme sahiptir.
- Rescue boat bağlama ekipmanını resimde gösterildiği gibi cırcırlı spanzet olmalıdır.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED BLUE JAY Gemisinde Meydana Gelen Olay Sonrası Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Gerçekleştirilen yangın talimi sırasında, "Yangın Ekibi 1" bünyesindeki bir personelin BA (Solunum Cihazı) maskesini yüzüne tam oturtmadığı tespit edilmiştir. Personel, maske içerisindeki burun ve ağız aparatını düzelterek müdahaleye devam etmiştir.

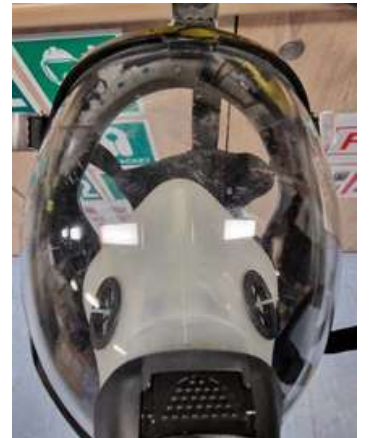
Ayrıca, yangın kıyafetlerinin giyilmesi sırasında, maske sıkma kayışlarının kontrolsüz ve aşırı güçle çekilmesi sonucu tokalar aniden koparak hasar görmüş ve maske kullanılmaz hale gelmiştir. Hasarlı maske yenisiyle değiştirilerek talime devam edilmiştir

KÖK NEDENLER:

Kasıtsız yanlış kullanım (Hatalı kuşanma tekniği).
Dikkat eksikliği ve aceleci davranma
Durumsal farkındalık eksikliği

ALINACAK DERSLER:

- Tüm gemi personeli, ekipmanların yanlış kullanımı veya hatalı ekipman kullanımı nedeniyle meydana gelebilecek benzeri kazalar konusunda bilgilendirmişlerdir.
- Herhangi bir işe başlanmadan önce, iş esnasında kullanılacak ekipmanların çalışmaya uygun kondisyonda olduğundan emin olunmalıdır.
- Aynı zamanda toolbox meeting esnasında, iş süresince kullanılması gereken emniyet ekipmanları ve kişisel koruyucu ekipmanların önemi vurgulanmalıdır.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED NORDIC Personeli Tarafından Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Gemi personeli, kullanımına tahsis edilen exproof kafa lambasını kamarasında şarja takmasının ardından kısa bir süre sonra, kafa lambasına entegre batarya infilak etmiştir.

KÖK NEDENLER:

- Cihazın yanlış kullanımı
- Yanlış/yetersiz alet/ekipman
- Durumsal farkındalık/risk algısı/risk bilincinin eksikliği



ALINACAK DERSLER:

- Olay araştırması sonucu, gemimizde iki tip kafa lambası olduğu, birinin 0,5 amper, diğerinin 2,5 amper kapasiteli pillere sahip olduğu anlaşılmış ve yanlış şarj aleti kullanılarak pilin kapasitesinin üstünde akıma maruz kaldığı tespit edilmiştir.
- Olay sırasında personelin kamarada olması ve patlamanın hemen ardından prizi çıkarıp, 2.kaptana haber vermesi olası bir yangını engellemiştir.
- Olay sırasında personelin kamarada bulunması yaralanmasına da sebep verebilirdi.
- Üstte yazılı üç değerlendirmenin ışığında şarj aleti istasyonu kurulması ve böylelikle olası hataların ve bu hatalardan doğabilecek yaralanma ya da yangın riskinin minimize edilmesi kararlaştırılmıştır.



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 Geminin yaşadığı olay aşağıda aktarılmıştır.

MED TUNCER - INVESTIGATION REPORT

Gemi, 18 Mart 2026 tarihinde İtalya'nın Porto Marghera limanından, Cerealdocks terminalinde soya fasulyesi yağı yüklemesinin ardından ayrıldı. Kalkış için kılavuz kaptan 18 Mart 2026 tarihinde yerel saat 14:00'te görevlendirildi. Kılavuz kaptan gemiye yerel saat 13:30'da bindi, M/E, steering ve bow thruster testleri şirket/uluslararası düzenlemelere uygun olarak 18 Mart 2026 tarihinde yerel saat 13:24/13:36'da tamamlandı ve gemi sefere hazır hale geldi. Yerel saat 14:00'te 2 römorkörle Cerealdocks'tan ayrıldı, 14:39'da römorkörler serbest bırakıldı.

Gemi, İtalya'daki Porto Marghera Kanalı'nda kılavuz eşliğinde seyrederken, 18 Mart 2026 tarihinde yerel saat 14:44:20'de oil mist alarmı nedeniyle ana makine otomatik olarak shutdown oldu. İnceleme sonucunda, dedektör kablosunun terminal bağlantısından gevşediği tespit edildi. Bağlantı yeniden sağlandı, sistemde alarm olup olmadığı kontrol edildi ve resetlendi. Normal durumun teyit edilmesinin ardından, ana makine 18 Mart 2026 tarihinde yerel saat 14:46:00'da tekrar devreye alındı. Personel, acil durum için her iki demiri de da atmaya hazırdı, ana makine yerel saat 14:46:00'da yeniden çalıştırıldı, yerel saat 14:47'de 3 kilit verildi, daha sonra demir vira edildi ve yerel saat 14:52'de gemi seyire geçti.

KÖK NEDENLER

- Oil mist dedektörü sensörünün terminal bağlantısının gevşemesi nedeniyle ana makine durduruldu.
- Oil mist dedektörü kablosunun bağlantısının gevşemesi nedeniyle sinyalde arıza meydana geldi.
- OMD ünitesi ile kontrol sistemi arasında iletişim kaybı yaşandı.



DÜZELTİCİ VE ÖNLEYİCİ FAALİYETLER:

- Sistemde alarm meydana geldikten sonra, oil mist dedektörü sensörü kontrol edildi.
- OMD kablosu hemen yeniden bağlandı ve terminal bağlantısına sabitlendi. Yağ buharı dedektörü sistemi test edildi ve doğru çalıştığı doğrulandı.
- Oil mist alarmı Alarm İzleme Sisteminden kaldırıldıktan sonra, Ana Makine 2 dakika içinde güvenli bir şekilde yeniden çalıştırıldı.
- Klas gemiye geldi ve gemi yeniden yanaştıktan sonra aynı gün içinde daha fazla kontrol ve inceleme tamamlandı. Ana Makine tatmin edici bir şekilde test edildi ve gemi, klas raporunda belirtildiği gibi seyirine güvenli bir şekilde devam edebiliyor.
- Gemideki tüm Oil mist dedektörü ve kritik sensör kablo bağlantıları kontrol edildi ve sıkılaştırıldı.
- Vibrasyon nedeniyle gevşemeyi önlemek için ek sabitleme düzenlemeleri (uygun sabitleme) uygulandı.
- Makine dairesi personeline sensörler hakkında bilgi verildi.
- Arıza emniyet koşullarını ve yanlış alarm senaryolarını kapsayan kritik güvenlik sistemleri için eğitimler düzenlenecektir.
- Rutin makine dairesi kontrolleri, kritik kablo bağlantılarının görsel incelemesini içerecek şekilde güncellendi.
- Benzer olayların tekrar yaşanmasını önlemek amacıyla tüm filoya yönelik teknik bir genelge yayınlanacaktır.

ALINACAK DERSLER:

- Kritik güvenlik sistemlerinde (OMD gibi) küçük bir bağlantı sorunu bile ana motorun durmasına ve gemi operasyonlarını doğrudan etkilemesine yol açabilir.
- Yanaşma-kalkış manevraları gibi kritik operasyonlar sırasında, yalnızca sistem testleri değil, aynı zamanda fiziksel bağlantıların bütünlüğü ve güvenilirliği de son derece önemlidir.
- Mürettebatın hızlı müdahalesi ve doğru kararlar (örneğin, demirleme hazırlığı ve sistem kontrolleri) olayın daha da büyümesini önlemeye yardımcı oldu.
- Güvenlik sistemleri tarafından üretilen alarmlar her zaman ciddiye alınmalıdır; ancak yanlış alarm olasılığı da teknik olarak değerlendirilmelidir.
- Bu olay, proaktif bakımın ve kapsamlı görsel/fiziksel incelemelerin önemini bir kez daha vurgulamaktadır.



GEMİ DEVRALMA: KONTROL LİSTESİNİN ÖTESİNDE GERÇEKTEN ÖNEMLİ OLANLAR

- Denizde ve karada edindiğim tecrübeler doğrultusunda şunu rahatlıkla söyleyebilirim ki; gemi devralmaları hiçbir zaman yalnızca basit bir teslim süreci değildir.
- Çoğu zaman standart bir prosedür gibi ele alınır: liste üzerinden ilerlenir, mevcut durum kontrol edilir ve süreç tamamlanır. Ancak pratikte, gelecekte ortaya çıkabilecek birçok problemin fark edildiği veya gözden kaçırıldığı nokta tam olarak burasıdır.
- Bir devralma süreci yalnızca evraklar veya kurallara uygunluk ile ilgili değildir. Asıl önemli olan, geminin gerçekte nasıl çalıştığını görebilmektir çoğu zaman kısıtlı süre içinde ve baskı altında.
- Teslim öncesinde bir pre-purchase inspection yapılmış olsa bile, gemiyi bizzat görmek gerekir. Geminin gerçek durumu ancak gemi üzerinde yürüdüğünüzde anlaşılır.
- Çok kısa sürede şu gerçek ortaya çıkar: Her şey kayıt altına alınmaz. Evraklar eksiksiz görünse bile gerçek durum küçük detaylarda kendini gösterir:
- Küçük kaçaklar
- Geçici olup kalıcı hale gelmiş tamiratlar
- Personelin alıştığı tekrarlayan alarmlar
- Bunların tamamı günlük operasyonların bir parçasıdır.
- Belirli bir sistematik yaklaşım önemlidir ancak aynı zamanda pratik düşünmek gerekir. Çünkü her gemi farklıdır.
- Benim açımdan bakıldığında, genellikle birkaç temel noktaya odaklanırım:
- 1. Teknik Gerçeklik ve Dokümantasyonun Karşılaştırılması
- Raporlar ve PMS kayıtları iyi bir başlangıç noktasıdır ancak her zaman geminin gerçek durumunu yansıtmaz. Gemiye dolaşmak ve doğru soruları sormak çoğu zaman çok daha net bir tablo ortaya koyar.
- 2. Kritik Sistemler ve Yedek Ekipmanlar
- Ana makine ve yardımcı makineler önceliklidir ancak standby ekipmanlar da aynı derecede önemlidir.
- Standby pompalar, kompresörler ve separatörler yalnızca listelerde mevcut görünmemeli; ihtiyaç anında gerçekten çalışır durumda olmalıdır.
- 3. Yedek Parçalar ve Envanter
- Bu konu çoğu zaman göz ardı edilir ancak devralma sonrası operasyonları doğrudan etkiler.
- Önemli olan yalnızca sistem kayıtları değil, fiziksel olarak gemide ne bulunduğudur:
- Kayıtlarla mevcut stok arasındaki farklılıklar
- Eksik kritik yedek parçalar
- Kullanılamaz veya yanlış ölçüde yedekler

Erken aşamada net bir tablo oluşturmak, ileride gereksiz sorunların önüne geçer.

GEMİ DEVRALMA: KONTROL LİSTESİNİN ÖTESİNDE GERÇEKTEN ÖNEMLİ OLANLAR

4. Emniyet Kritik Sistemleri

Emniyet sistemleri hiçbir zaman yalnızca “mevcut” kabul edilmemelidir. Uygun şekilde kontrol edilmeli ve mümkünse test edilmelidir.

Emergency fire pump, emergency generator, water mist system, quick closing valves ve fan dampers gibi ekipmanlar yalnızca kontrol listesindeki maddeler değildir. Gerçek acil durumlarda hayati öneme sahiptirler.

Kâğıt üzerinde düzgün görünen ancak ihtiyaç anında çalışmayan bir sistem ciddi bir risktir.

5. Gemiye Bütüncül Yaklaşım

Bir gemi, birbirinden bağımsız parçalar olarak değil; bütüncül bir sistem olarak değerlendirilmelidir.

Irgatlar, kreyinler, kargo ve balast sistemleri ile tankların genel durumu; geminin nasıl işletildiği ve bakımının nasıl yapıldığı hakkında önemli ipuçları verir.

Kargo ve balast tankları ile gövdede görülen alanlar; korozyon, boya kaplama bozulmaları ve tekrar eden bakım problemlerinin erken belirtilerini ortaya çıkarabilir. Köprüüstü cihazları emniyetli seyir için kritik öneme sahiptir ve ana makineler kadar dikkatle değerlendirilmelidir. Varsa pre-purchase inspection bulguları dikkatle incelenmelidir. Bunlar geminin geçmiş durumu hakkında faydalı bilgiler sağlar ancak onboard kontrollerin yerine geçmemelidir.

Sualtı inspeksiyonu da göz ardı edilmemesi gereken kritik bir unsurdur. Su hattı altındaki gövde durumu, pervane kondisyonu, olası hasarlar, fouling veya anormal bulgular; gemi performansı, yakıt tüketimi ve genel verimlilik üzerinde doğrudan etkilidir.

- Tüm bu unsurlar birlikte değerlendirildiğinde, gemi hakkında çok daha gerçekçi ve doğru bir tablo ortaya çıkar.

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

GEMİ DEVRALMA: KONTROL LİSTESİNİN ÖTESİNDE GERÇEKTEN ÖNEMLİ OLANLAR

6. Devralma Sonrası Denetimler

Çoğu durumda devralma sürecinden kısa süre sonra klas, bayrak, liman devleti veya SIRE, CDI ve RightShip gibi sektör denetimleri gerçekleşir.

İşte bu noktada devralmanın kalitesi çok hızlı şekilde ortaya çıkar. Teslim sürecinde gözden kaçan eksiklikler genellikle bu denetimlerde ortaya çıkar. İlk günden hazırlıklı olmak hem gemi personeli hem de gereksiz bulguların önüne geçilmesi açısından büyük fark yaratır.

7. Personel ile İletişim

Çoğu zaman gemi personeli, gemiyi herhangi bir rapordan çok daha iyi tanır. Kısa bir konuşma bile kayıt altına alınmamış önemli detayları ortaya çıkarabilir. Sonuç olarak konu bakış açısıyla ilgilidir. Bir devralma süreci hata aramak değil, gemiyi olduğu haliyle anlamaktır.

Bu doğru şekilde yapıldığında, sonrasında gelecek tüm süreçler çok daha kolay ilerler. Çünkü bu yalnızca bir teslim süreci değildir.

Bu, sorumluluğun başlangıcıdır.

- Not: Bu makale genel gözlemler ve kişisel deneyimler doğrultusunda hazırlanmıştır. Herhangi bir şirketi, gemiyi veya kurumu doğrudan değerlendirmeye amacı taşımamaktadır.



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

Denizci Sağlığı: Gıda Zehirlenmeleri

Gemilerdeki personelin düzenli ve sağlıklı beslenmesi dikkat edilmesi gereken önemli bir nokta iken aynı zamanda gıdaların hijyeni ve tazeliği de gıda zehirlenmesine yol açabileceğinden hayati önem taşıtmaktadır. Gemilere alınan kumanyaların doğru taşınması ve saklanması gemi personelinin sağlığı açısından çok büyük önem arz etmektedir.

Gıda zehirlenmesi kısaca toksinler veya farklı organizmalar ile kontamine olmuş besinlerin tüketilmesi sonucu insan vücudunun bu toksinlere karşı reaksiyon göstermesiyle oluşan bir hastalıktır. Yanlış ısıtma soğutma çemberi, hatalı saklanan kumanyalıklar, temiz olmayan yemek hazırlama ortamı gibi bir çok durumdan sebepli ,gemilerde gıda zehirlenmesi meydana gelebilir. Merchant Ships and Fishing Vessels” a göre gıda zehirlenmesine neden olan en büyük sebeplerden bazıları aşağıdaki gibidir

- Çiğ veya az pişmiş yiyecekler
- Piřirilen yemeği sağlıklı olmayan koşullarda ve sıcaklıklarda saklama
- Pastörize edilmemiř süt ve süt rnleri
- Temiz olmayan ortamda yemek hazırlanması
- Nemli ortamda soęutulmadan saklanan yiyecekler



GEMİLERDE GIDA ZEHİRLENMESİNİ ÖNLEME

Gıda zehirlenmesini önlemenin en iyi yolu yiyecekleri ve yemek hazırlanan ortamı temiz tutmaktır. Bazı yiyecekler diğerlerine nazaran daha fazla gıda zehirlenmesine sebep olabilir.

Bunlar:

Et ürünleri, yumurta, kabuklu deniz hayvanları, süt ve süt ürünleridir.

Bu noktada gıda zehirlenmelerini önlemek amaçlı yapılması gerek maddelerden bir kısmı aşağıda sıralanmıştır.



PAKETLİ GIDALAR

Kuru kumanyalığa koyulan paketli gıdalar sık aralıklarla böceklenme kurtlanma gibi durumlara karşı kontrol edilmelidir. Kırık kavanozlar veya patlak paketler böceklerin veya sineklerin gelmesine sebep olacağından dolayı kuru kumanyalıkta saklanmalıdır.



KUMANYA ALIM

Kumanyalar gemiye getirildiğinde ilgili gemi personeli bir kontrol listesi yardımı ile tüm ürünlerin son kullanma tarihlerini, paketlenme koşullarını (yırtık, delik vs) ve dondurulmuş gıdalar için erime durumları kontrol edilmelidir. Tüm gemilerde gereklilikleri karşılayacak kuru kumanyalık ve Meat&Fish Room bulundurulmalıdır. Kumanyalıklar son tüketim tarihi yakın olan yiyecekler daha önce kullanılabilecek şekilde istiflenmelidir

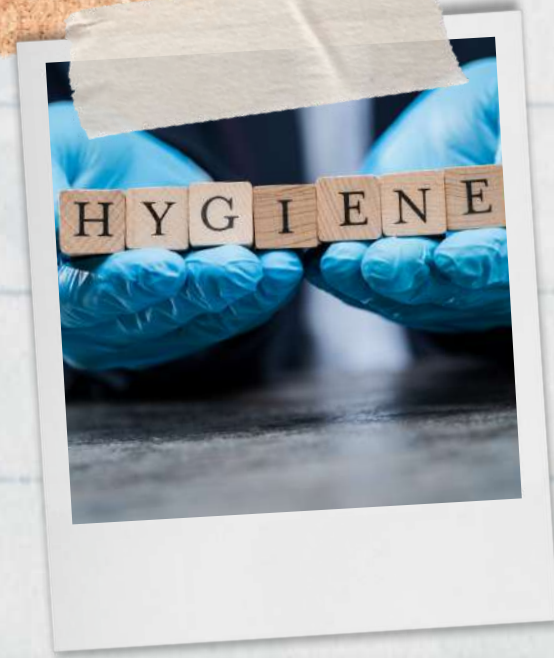


GEMİLERDE GIDA ZEHİRLENMESİNİ ÖNLEME

MEAT FISH ROOM

Meat&Fish Room düzenli bir şekilde bakım tutumdan geçirilmeli,kapı izolasyonlarının efektifliği,termometrelerin doğru çalışıp çalışmadığı ve soğutucu fanının bloke edilip soğuk hava sirkülasyonunu enegellemediği konularında kontroller yapılmalıdır.

Dondurulacak veya halihazırda çözülmüş olan gıdaların kokuları ve renklerine dikkat edilmelidir.



ÇİĞ VE PİŞMİŞ YEMEKLERİN SAKLANMASI

Çapraz kontaminasyon yani bir yiyecekten başka bir yiyeceğe bakteri geçmesini önlemek adına çiğ ve pişmiş besinler ayrı tutulmalıdır .Çiğ yiyecekler için kullanılan kesme tahtaları, bıçaklar her zaman için ayrı olmalıdır.Eğer çiğ ve pişmiş yiyecekleri beraber saklamak durumunda kalınmışsa çiğ yiyecekler en alta konulmalıdır.



KİŞİSEL HİJYEN

Özellikle aşçıbaşı ve kamarot tarafından kişisel temizliğe önem verilmeli,çiğ yemeklere dokunulmasının öncesinde ve sonrasında eller bol sabun ve su ile yıkanmalıdır.Temiz kıyafetler ve önlük giymeye özen gösterilmelidir.Ek olarak tüm gıda işi ile uğraşan personel;yasal düzenlemeler,koruyucu ekipmanların kullanımı,kişisel hijyen ve çalışma alanlarında hijyen konularında bilgi sahibi olmalıdırlar.



NELER YAPMALIYIZ

1. Gıda hazırlamadan önce ve sonra eller en az 20 saniye sabunla yıkanmalıdır.
2. Çiğ et, tavuk ve deniz ürünleri diğer yiyeceklerden ayrı muhafaza edilmelidir.
3. Soğuk zincir korunmalı, bozulabilecek gıdalar uygun sıcaklıklarda saklanmalıdır.
4. Yemekler yeterli pişirme sıcaklığında hazırlanmalı, özellikle et ürünleri tam pişirilmelidir.
5. Mutfak ekipmanları, kesme tahtaları ve çalışma alanları düzenli olarak temizlenip dezenfekte edilmelidir.
6. Son kullanma tarihi geçmiş veya şüpheli kokusu/görünümü olan gıdalar kullanılmamalıdır.
7. İçme ve kullanım suyu tankları düzenli kontrol edilmeli, hijyen şartları sağlanmalıdır.
8. Gemi personeline düzenli hijyen ve gıda güvenliği eğitimleri verilmelidir.



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

8.1.44: The gangway / accommodation ladder is available and maintained in accordance with appropriate requirements.

2026 ilk çeyreğinde 4 gemimiz CDI denetine girip 10 observation kayıt altına alınmıştır. Bunlardan 2 tanesi 8.1.44 dür.

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?

2 Bölüm- Certification and Documentation

2.4.1. Were the senior officers familiar with the company procedure for reporting defects to vessel structure, machinery and equipment to shore-based management through the company defect reporting system and was evidence available to demonstrate that all defects had been reported accordingly?

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 ilk çeyreğinde 8 gemimiz SIRE 2.0 denetine girip 17 observation kayıt altına alınmıştır. Yukarıdaki bölümlerden ikişer observation kayıt altına alındığı gözlemlenmiştir.

2026 YILI 1. ÇEYREK YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Garbage Consumption Total 1st Quarter	
292,35 ltrs	
Med Arctic	26,16 cbm
Med Baltic	22,49 cbm
Med Atlantic	17,04 cbm
Med Pacific	35,85 cbm
Med Adriatic	13,29 cbm
Med Antarctic	13,56 cbm
Med Tuncer	24,08 cbm
Med Pakize	12,46 cbm
Med Emre	32,1 cbm
Med Serhat	24,89 cbm
Med Blue Jay	23,69 cbm
Med Nordic	26,81 cbm
Med Canary	19,93 cbm

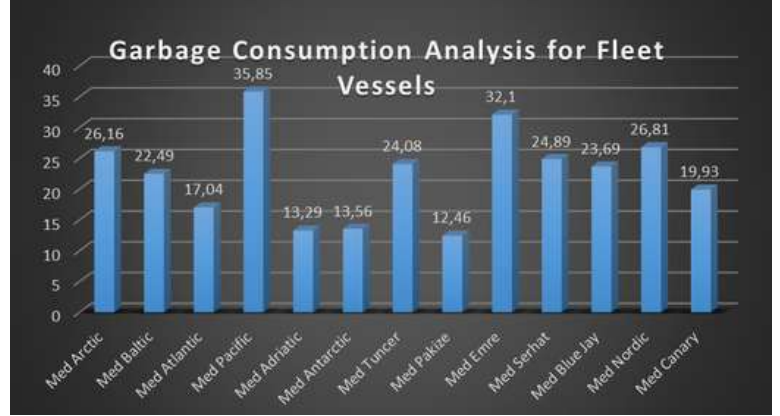


CHART 1 : GARBAGE CONSUMPTION ANALYSIS FOR FLEET VESSELS

Paint Consumption Total 1st Quarter	
1939 ltrs	
Med Arctic	135 ltrs
Med Baltic	140 ltrs
Med Atlantic	810 ltrs
Med Pacific	315 ltrs
Med Adriatic	95 ltrs
Med Antarctic	50 ltrs
Med Tuncer	122 ltrs
Med Pakize	40 ltrs
Med Emre	0 ltrs
Med Serhat	92 ltrs
Med Blue Jay	40 ltrs
Med Nordic	15 ltrs
Med Canary	85 ltrs

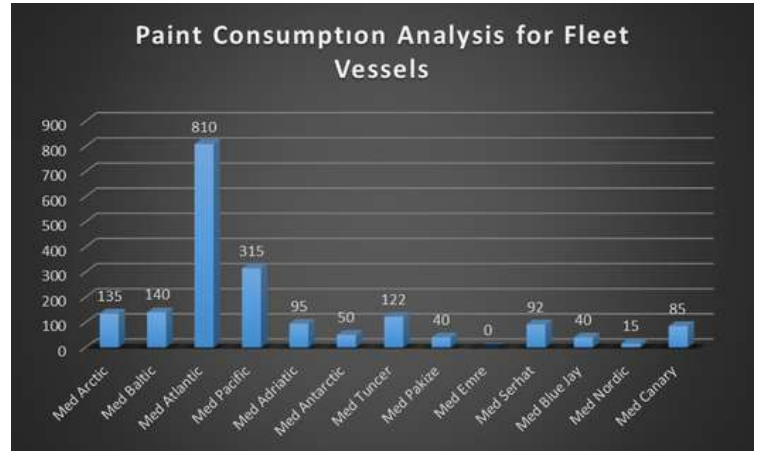


CHART 2 : PAINT CONSUMPTION ANALYSIS FOR FLEET VESSELS

Cartridge Consumption Total 1st Quarter	
39 Pcs	
Med Arctic	0 pcs
Med Baltic	0 pcs
Med Atlantic	0 pcs
Med Pacific	0 pcs
Med Adriatic	0 pcs
Med Antarctic	2 pcs
Med Tuncer	27 pcs
Med Pakize	0 pcs
Med Emre	5 pcs
Med Serhat	5 pcs
Med Blue Jay	0 pcs
Med Nordic	0 pcs
Med Canary	0 pcs

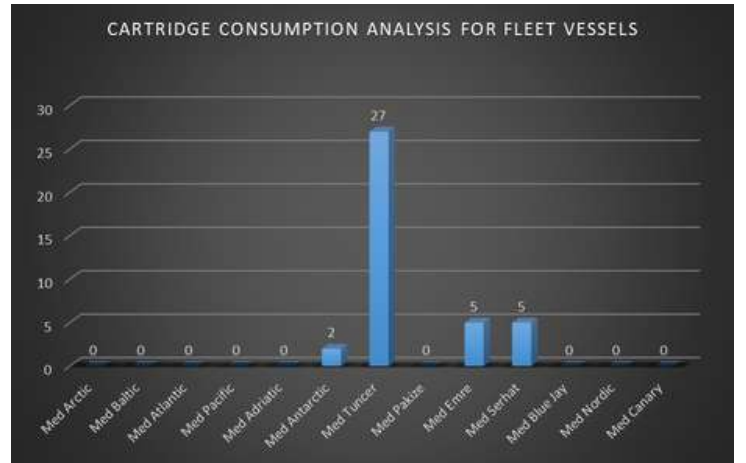


CHART 3 : CARTRIDGE CONSUMPTION ANALYSIS FOR FLEET VESSELS

SOURCE:COMPANY INTERNAL DATA

2026 YILI 1. ÇEYREK YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Paper Consumption Total 1st Quarter	
58050 Pcs	
Med Arctic	0 pcs
Med Baltic	5000 cbm
Med Atlantic	6000 cbm
Med Pacific	100 cbm
Med Adriatic	1500 cbm
Med Antarctic	1600 cbm
Med Tuncer	6500 cbm
Med Pakize	8000 cbm
Med Emre	5000 cbm
Med Serhat	12100 cbm
Med Blue Jay	7000 cbm
Med Nordic	3500 cbm
Med Canary	4250 cbm

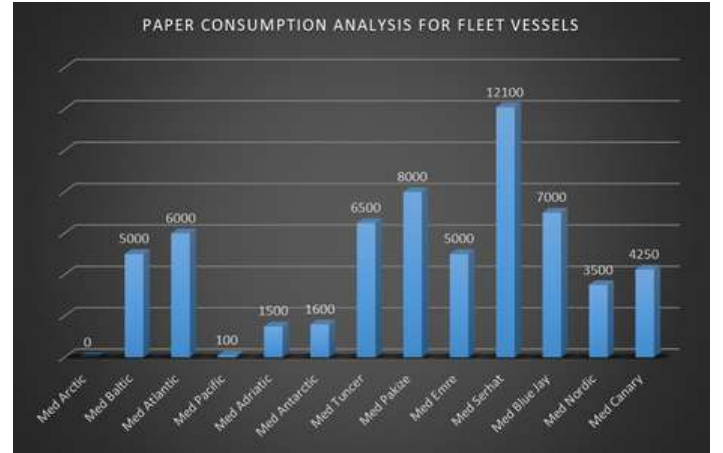


CHART 4 : PAPER CONSUMPTION ANALYSIS FOR FLEET VESSELS

Battery Consumption Total 1st Quarter	
461 Pcs	
Med Arctic	0 pcs
Med Baltic	0 cbm
Med Atlantic	0 cbm
Med Pacific	0 cbm
Med Adriatic	70 cbm
Med Antarctic	30 cbm
Med Tuncer	90 cbm
Med Pakize	82 cbm
Med Emre	0 cbm
Med Serhat	40 cbm
Med Blue Jay	0 cbm
Med Nordic	100 cbm
Med Canary	49 cbm

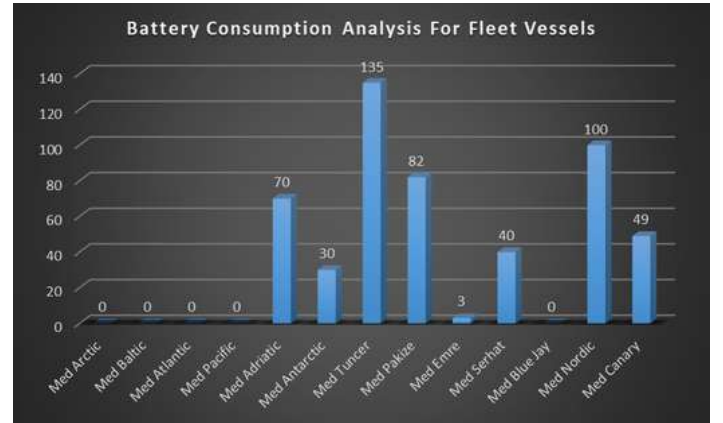


CHART 5 : BATTERY CONSUMPTION ANALYSIS FOR FLEET VESSELS

SOURCE:COMPANY INTERNAL DATA

RECAAP 2026 İLK ÇEYREK RAPORU

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



16 Vaka Raporlandı

16 - Gerçekleşen
0 - Teşebbüs edilen



Vakaların Şiddeti

- CAT 1 - Nil
- CAT 2 - 1
- CAT 3 - 6
- CAT 4 - 9

0 Korsanlık Vakası
16 Silahlı Soygun Raporlandı



Gemilerin Durumu

6

Gemi Demirde yada Limandaydı

10

Gemi Seyir Halindeydi



Öneriler



- Dikkatli olun,gözetlemeyi en üst düzeye çıkarın ve alarm verin.
- Tanık olduğunuz tüm vakaları en yakın kara ülkesine bildirin
- Koordinasyonunuz güçlendirin ve bilgi paylaşımı konusunda personeli teşvik edin
- Tehlikeli bölgelerde gözcü sayısını arttırın.

RECAAP 2026 İLK ÇEYREK RAPORU

2026 yılının ilk çeyreğinde, 2025 yılının ilk çeyreğine kıyasla **%63,6 düşüş** gözlemlendi. 2025 yılının Ocak-Mart ayları arasında 44 adet olay raporlanırken bu rakam 2026 yılı Ocak-Mart ayları arasında 16 olay raporlandığı bildirildi. 2025 yılının ilk çeyreğinde yapılan 44 raporlamaların 37 tanesi gerçekleşen vakayken 7 tanesinin teşebbüs olduğu açıklandı.

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

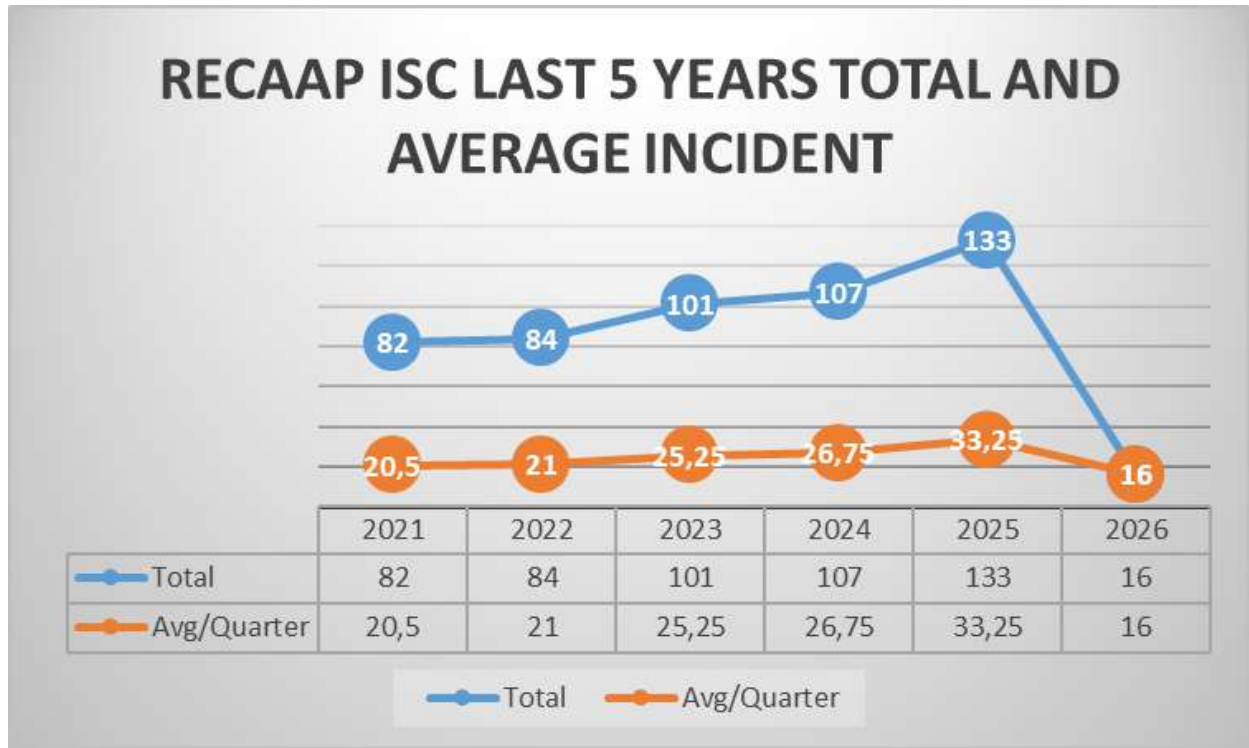


CHART 6 : RECAAP ISC LAST 5 YEARS TOTAL AND AVERAGE INCIDENT

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

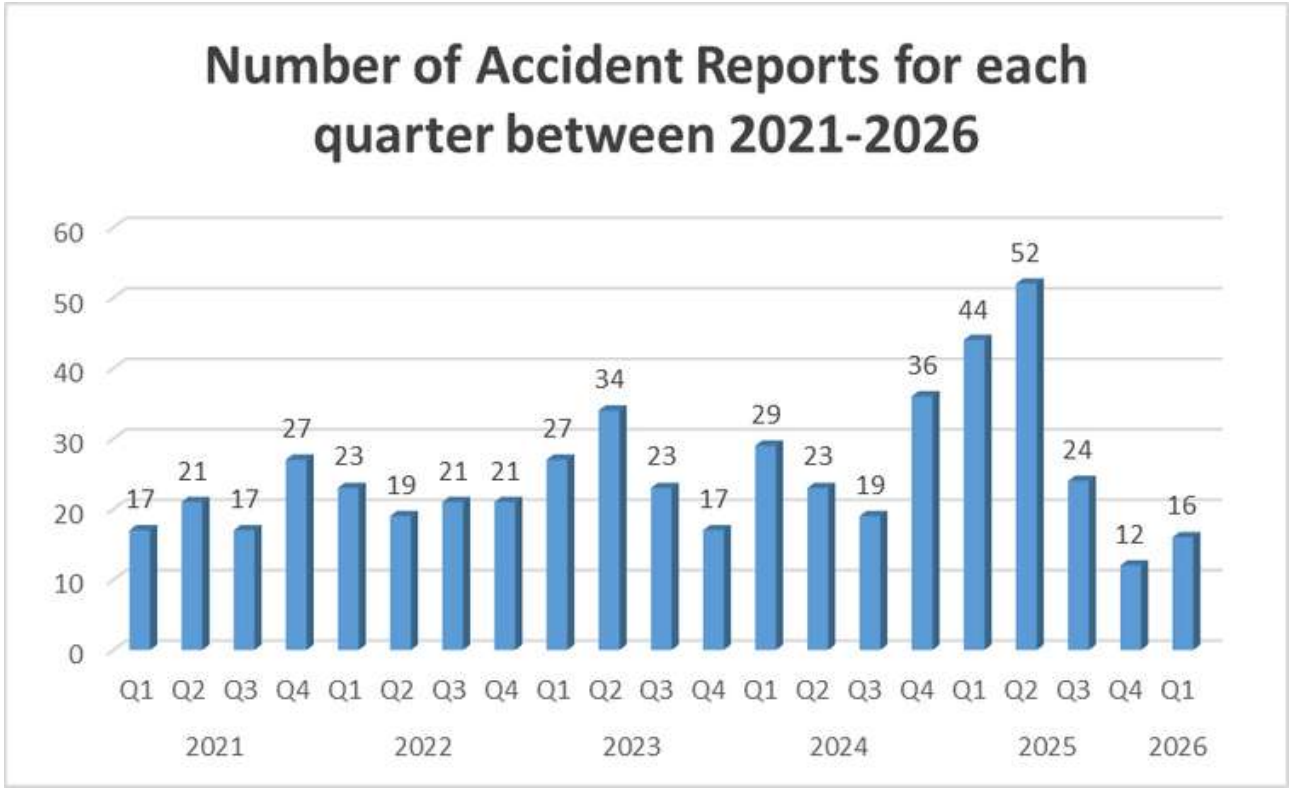


CHART 7 : NUMBER OF ACCIDENT REPORTS FOR EACH QUARTER BETWEEN 2021-2026

2026 senesi ilk çeyrek vaka sayısı 2025 aynı döneme göre düşüş sağlamış ancak 2025 in son çeyreğine göre yükselme göstermektedir.

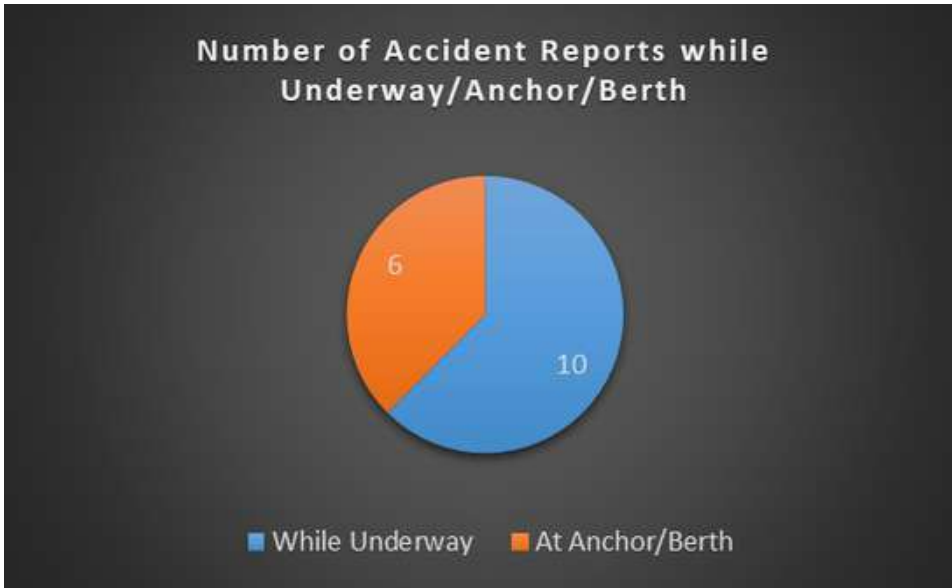


CHART 8 : NUMBER OF ACCIDENT REPORTS WHILE UNDERWAY/ANCHOR/BERTH

2026 yılı Ocak-Mart ayları arasında raporlanan 16 olaydan 10 tanesi (%62,5) gemiler seyir halindeyken yaşandı. Yaşanan diğer 6 (%37,5) olay ise gemiler demirde veya limanda iken oldu. Yandaki grafik gemiler seyir, liman veya demir halindeyken yaşanan olayları göstermektedir.

SOURCE: RECAAP INFORMATION SHARING CENTRE

Yandaki grafik yaşanan olayların konumlarını göstermektedir.



CHART 9 : LOCATION OF ACCIDENT REPORTS

VAKALARIN LOKASYONLARI

2026 yılı Ocak-Mart ayları arasında raporlanan vakaların gerçekleştiği lokasyonların haritası aşağıda yer almaktadır.

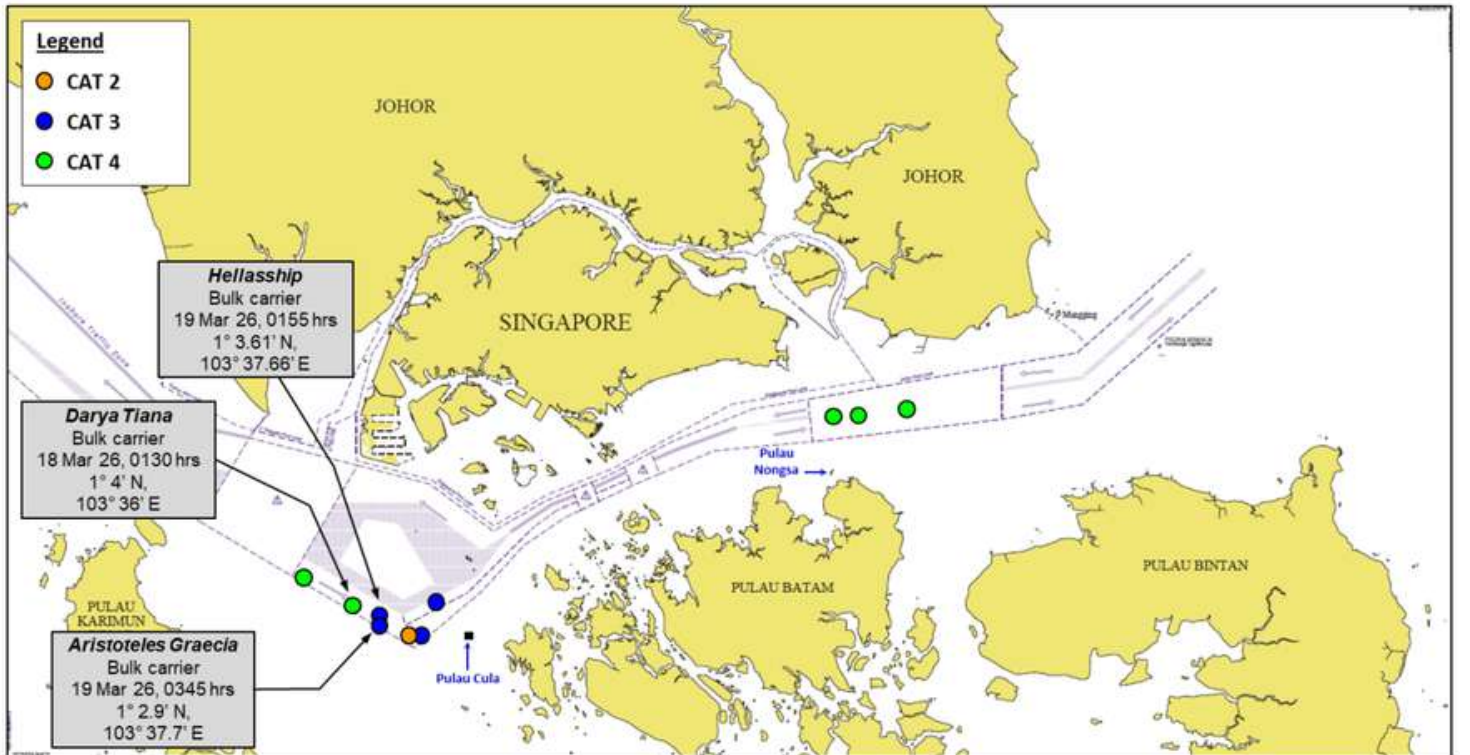


CHART 10 : LOCATION OF THE INCIDENTS IN SOMS (1 JANUARY 2026 - 19 MARCH 2026)

SOURCE:RECAAP INFORMATION SHARING CENTRE

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													
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	10	
Malaysia		1	1	6		8		3		1		1	1	1		1		1			
Pacific Ocean							1														
Philippines		19		8	1	5	2	13		10	1	4		10		3		2		6	
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	16	
Overall Total		90	12	62	14	72	11	95	2	77	5	80	4	100	1	96	11	127	5	16	

CHART 11 : LOCATION OF THE INCIDENTS BETWEEN 2017-2026

INCIDENT NEARMISS ANALİZ

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

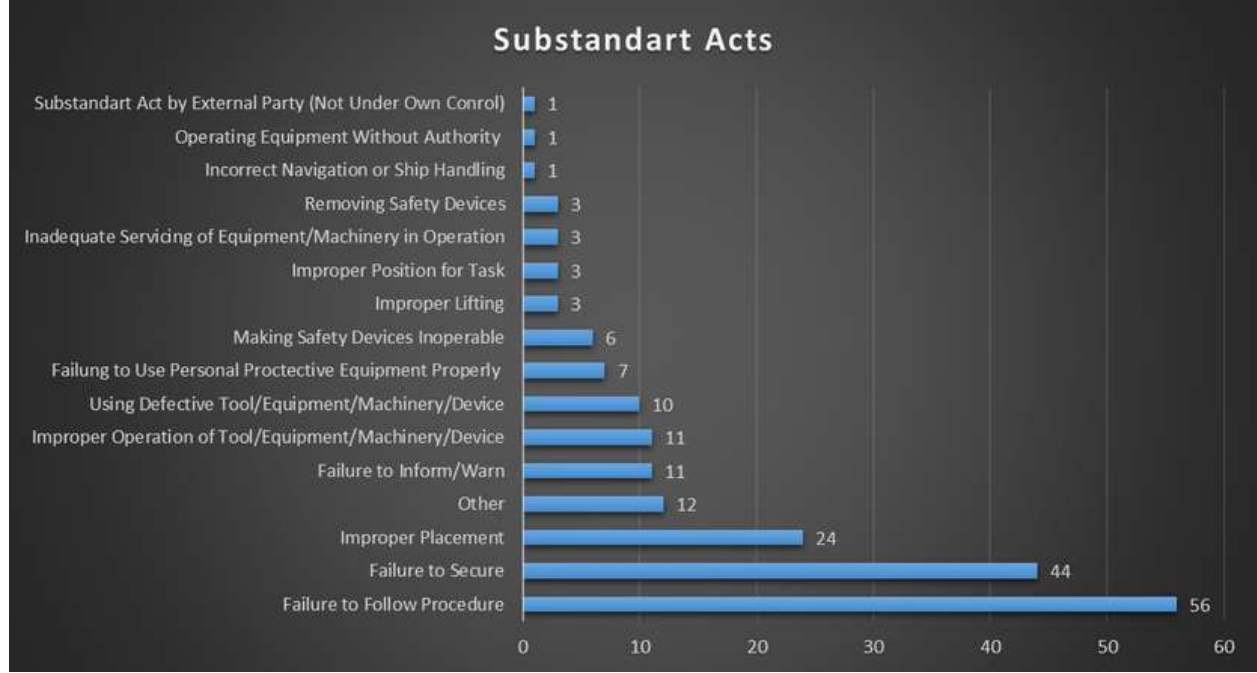


CHART 12 : CAUSES SUBSTANDART ACTS

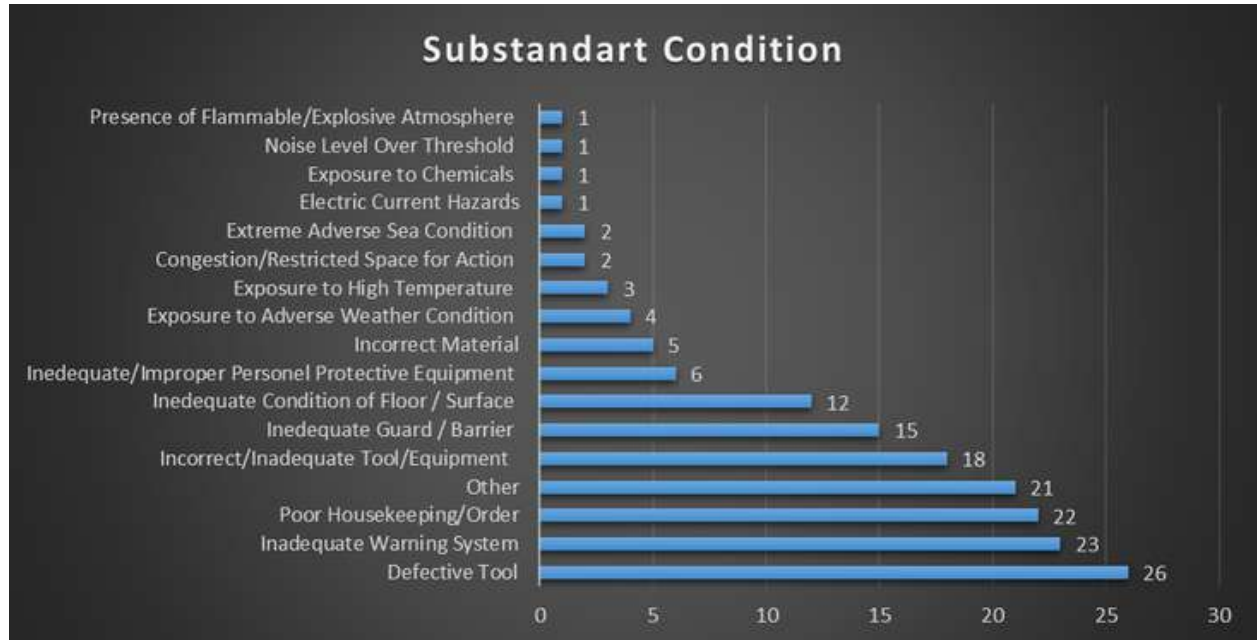


CHART 13 : CAUSES SUBSTANDART CONDITION

INCIDENT NEARMISS ANALİZ

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

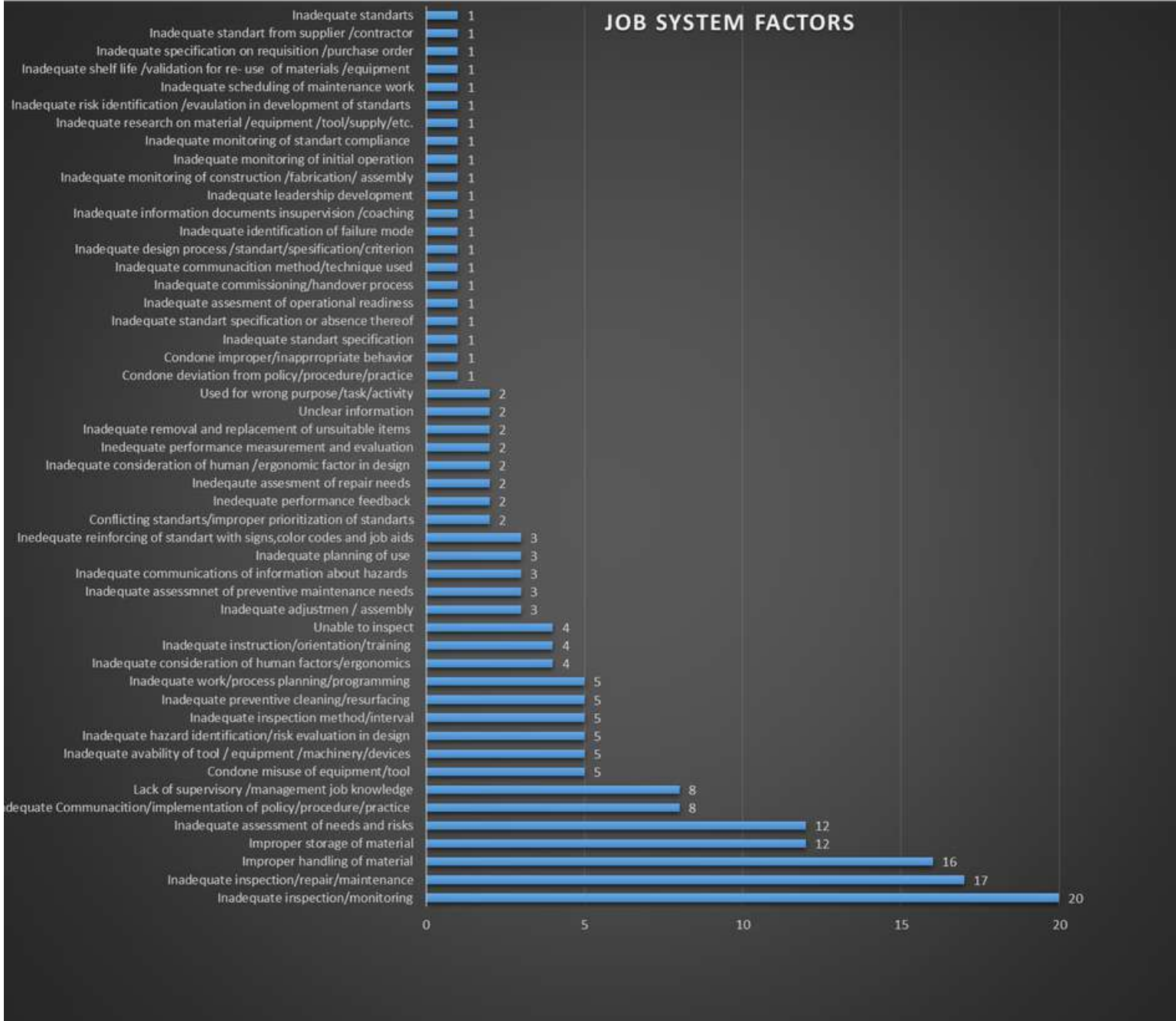


CHART 14 : CAUSES JOB SYSTEM FACTORS

INCIDENT NEARMISS ANALİZ

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

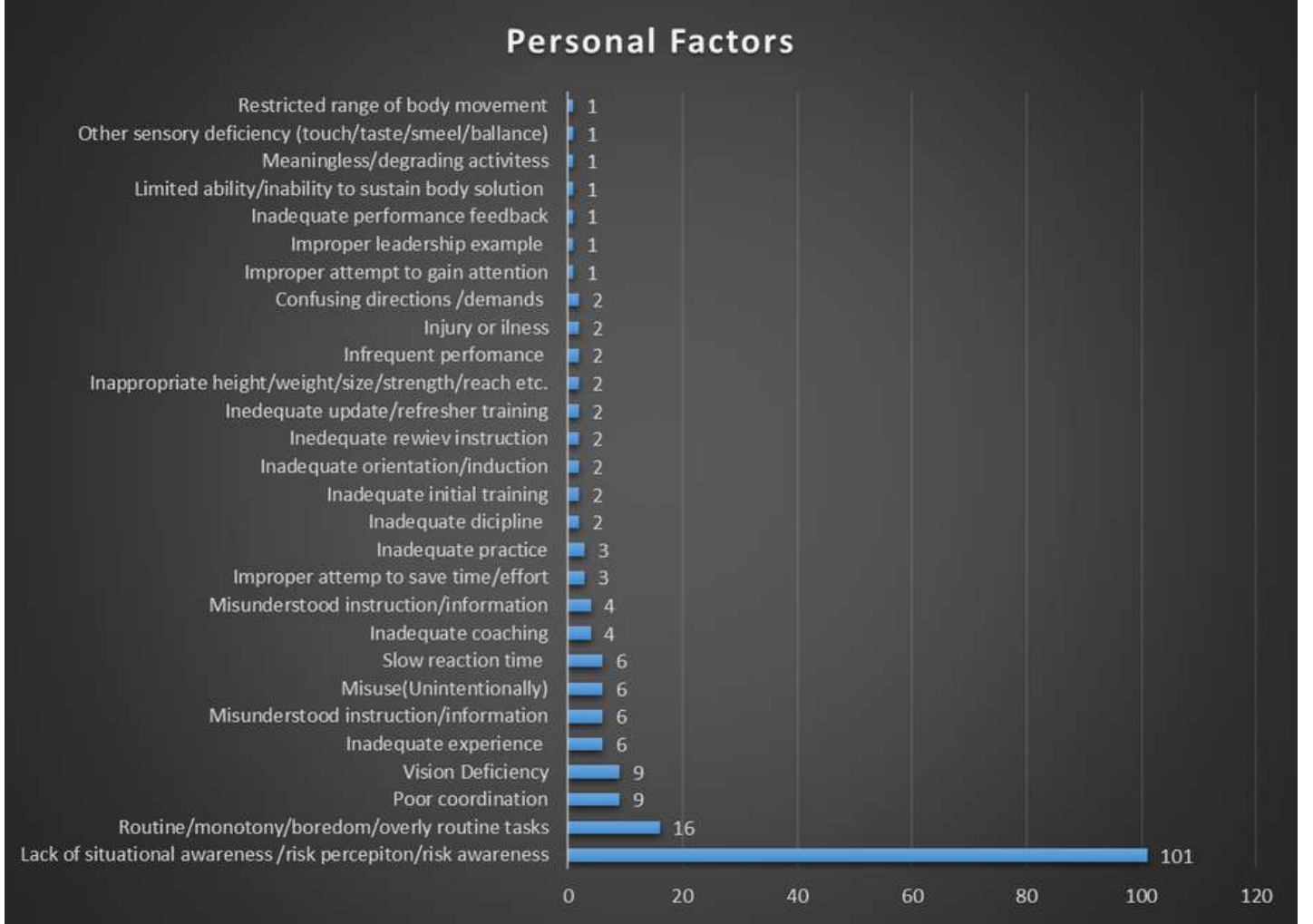


CHART 15 : CAUSES PERSONEL FACTORS

2026 1. ÇEYREK GEMİLERE GÖRE KPI ANALİZİ

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

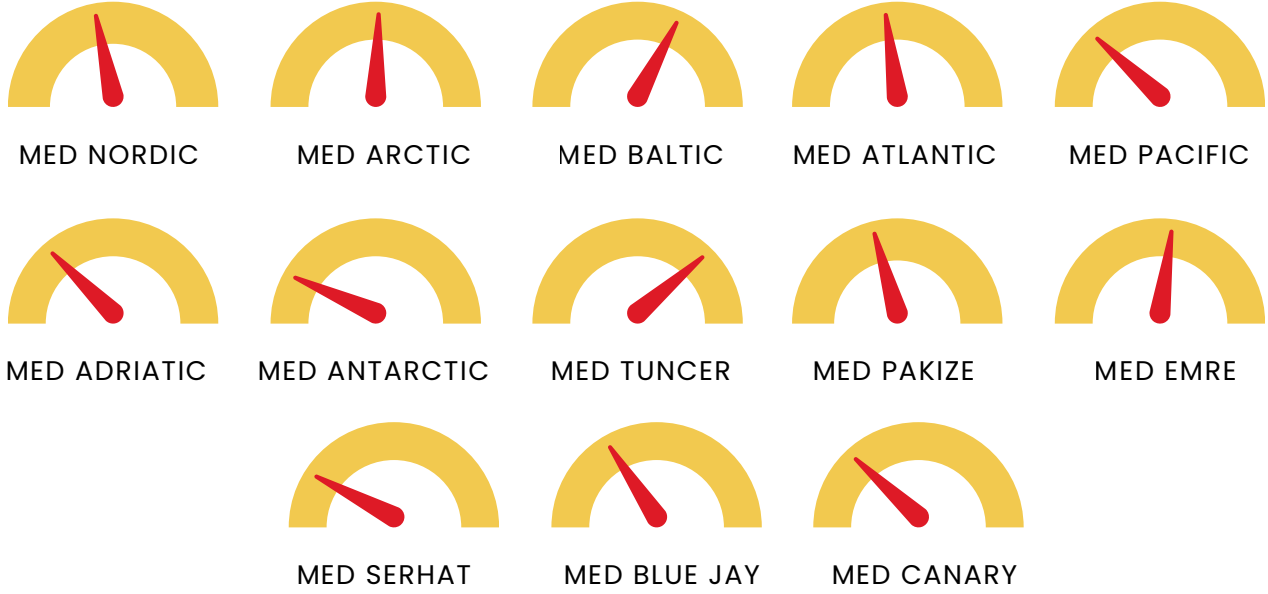


CHART 16 : VETTING SCORE

Best Practice & Lessons Learned & Nearmiss Skoru

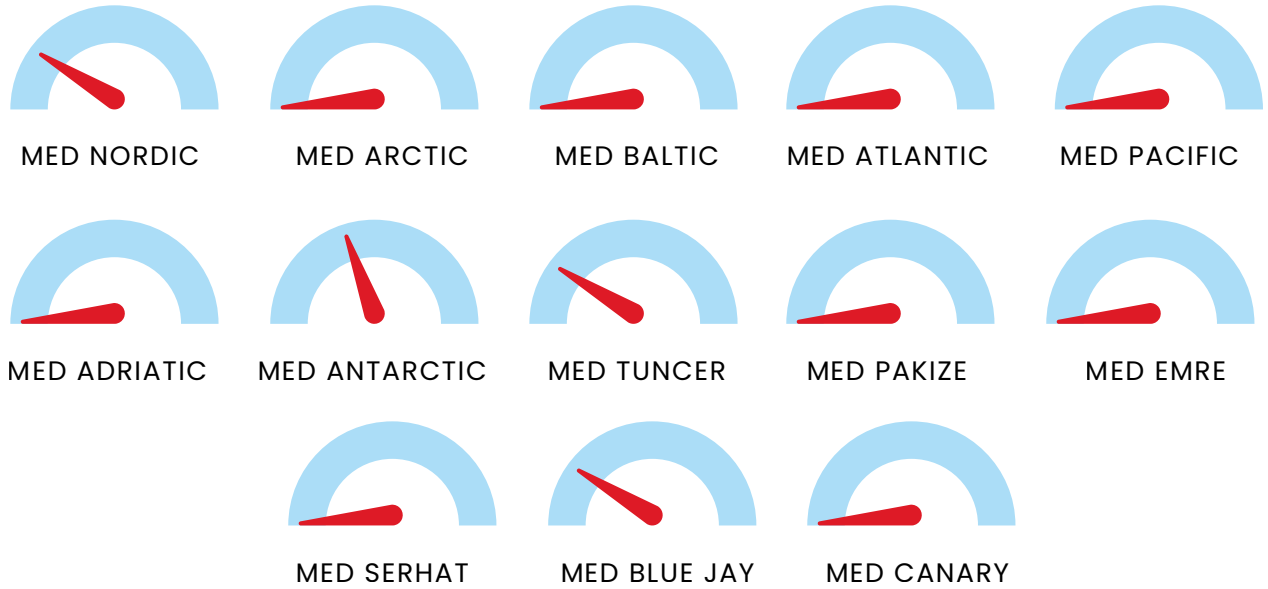


CHART 17 : NEARMISS REPORT SCORE

EMNİYET ÖDÜLLERİ

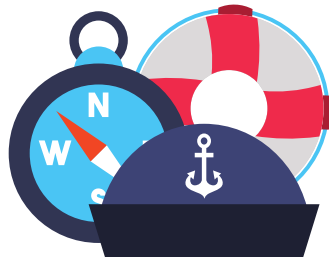
2023 yılı itibari ile gemilerimizin Denet performansı, Emniyet ve Raporlama bilincini arttırabilmek adına yeni bir ödül sistemi uygulamasına başlanmıştır.

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 1.çeyreği için performans bazlı en başarılı gemimiz Med Tuncer seçilmiş olup gemi personeli isteği üzerine gemimize **Spor Aleti** ikmali yapılmıştır.



EN FAZLA RAPORLAMA YAPAN PERSONELİMİZ

İSİM	TOPLAM RAPOR
İbrahim Cem Arda	7 Adet
Gürkan Özkan	6 Adet
Tamer Mavruk	6 Adet
Bayram Sonar	5 adet
Çağlar Akkaya	5 adet
Mustafa Samed Çelikel	5 adet
Yetişcan Tozluyurt	5 adet

CHART 18 : TOP REPORTING PERSONNEL

Emniyet & Gemi Performans Ödülü

1. Çeyreğin Birincileri

2026 yılı 1. çeyreğinde en fazla raporlamayı yapan ve çeyreklik gemi puanlama tablosunda da birinci olan gemi Med Tuncer olup, en fazla raporlamayı yapan personelimiz 7 adet raporlamayla İbrahim Cem Arda olmuştur.

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



1. çeyrek sonunda en çok raporlama yapan personelimiz
2. Mühendis İbrahim Cem Arda'ya
bir sonraki kontratında ödül
olarak ek 15 GB internet
verilecektir

MED TUNCER 1. Çeyrek Emniyet Ödülü

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

BEST PRACTICE & LESSON LEARNED RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU

2026 Yılı ilk çeyreği için Best Practise ve Lesson Learned raporlaması hususunda gerekli özeni gösteren tüm gemi kaptanlarımız ve personelimize teşekkür ederiz.

2026 Yılı ilk çeyreğinde toplam 4 adet Lessons Learned ve 1 adet Best Practice yayınlanmıştır.

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

İSİM	TOPLAM RAPOR
Kaptan	4 Adet
Üçüncü Zabit	1 Adet

CHART 19 : TOP REPORTING RANK

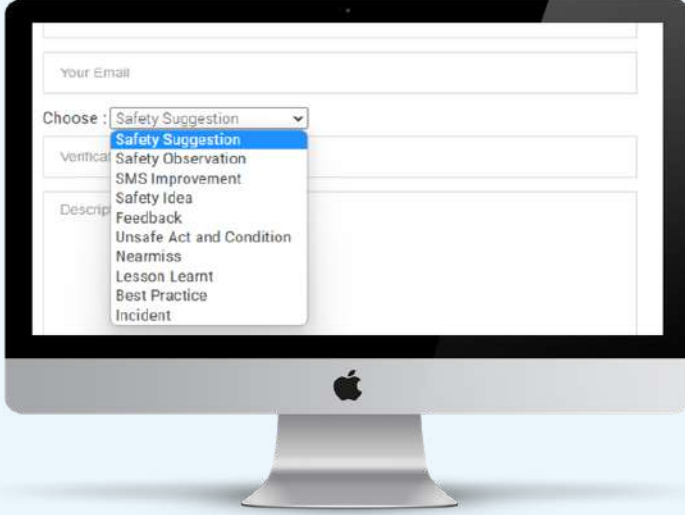
2026 yılı ilk çeyreği için raporlama yapılan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir:

GEMİ ADI	TOPLAM RAPOR
Med Antarctic	2 Adet
Med Tuncer	1 Adet
Med Nordic	1 Adet
Med Blue Jay	1 Adet

CHART 20 : TOP BEST PRACTICE&LESSON LEARNED REPORTING VESSELS



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 =?

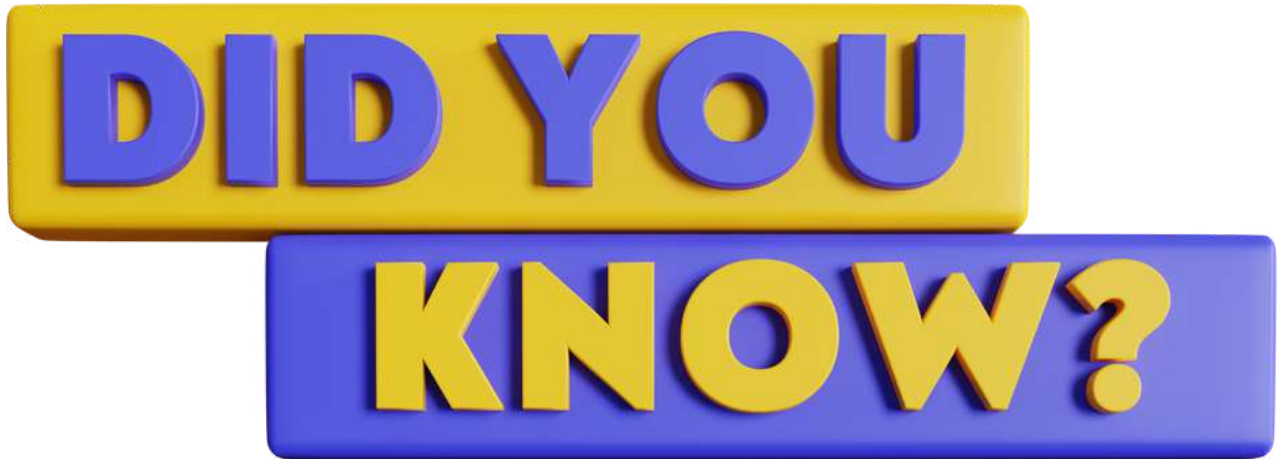
BUNLARI BİLİYOR MUYDUNUZ?

Her yıl ortalama 2500 deniz kazası meydana gelmektedir.

Kazaların yaklaşık %70i gemi operasyonlarıyla bağlantılı gerçekleşiyor(Yanaşma manevraları,Kargo opr).

Deniz kazalarının büyük çoğunluğu aşağıdaki sebeplerden kaynaklanmaktadır:

- İnsan hatası(Human Error)
- Yorgunluk (Fatigue)
- İletişim eklikliği (Poor Communication)
- Prosedürlere Uyumsuzluk (Non Compliance with Procedure)
- Yetersiz Risk Değerlendirmesi (Inadequate Risk Assesment)
- Ekipman/Bakım eksiklikleri (Poor Maintenance)



Bu kazaların yaklaşık % 80i önlenabilir.

Doğru prosedürler uygulanarak ve farkındalık artırarak bunu başarabiliriz.

SAFETY MESSAGE



**EMNİYET SADECE BİR ÖNCELİK DEĞİL, BİRLİKTE
İNŞA ETTİĞİMİZ BİR KÜLTÜRDÜR.**



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