

**YMN
TANKER**

HSSEQ BULLETIN

Q3 2025 / SAYI 23

**MED ANTARCTIC
VALLETTA
IMO 9462316**



ALTUNİZADE MAH. KISIKLI
CADDESİ
NO: 4 SARKUYSAN-AK İŞ MERKEZİ
S BLOK(1.BLOK) İÇ
KAPI NO: 5
ÜSKÜDAR, İSTANBUL - TÜRKİYE



+90 (216) 562 13 20



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

İÇİNDEKİLER

YMN Tanker siber güvenlik saldırısı talimini başarı ile gerçekleştirdi

4

Filomuzdan Best Practice örnekleri

5

Gemilerimizden gelen Lessons Learned uygulamaları

11

Denetçilerin denetlenmeye ihtiyacı var

17

İyi bakılmış bir gemi denetçiler üzerinde iyi bir izlenim bırakır

18

Dünya Sağlık Örgütü (WHO) ve Dünya Meteoroloji Örgütü (WMO), aşırı sıcakların çalışanlar üzerinde oluşturduğu artan küresel sağlık sorunlarına dikkat çeken yeni bir ortak rapor ve rehber yayınladı

20

Sualtı yayılan gürültünün zorluklarıyla başa çıkmak: Emisyonlar ve okyanus sağlığı için kazan-kazan durumu

22

FuelEU Maritime: Gemi İşletmeciliğinde Yeni Teknik Gereklilikler

24

Deniz güvenliğinin geleceği 2025: 2024'te 801 acil durum

26

UK Club: Pilot transferlerine ilişkin yaklaşan standartlara genel bakış

29

Gemilerden kaynaklı çöp kirliliğini önleme

30

Emniyet ve gemi performans ödülü

35

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



4

5

11

17

18



20



22



24

26



29

30

35



YMN TANKER SİBER GÜVENLİK SALDIRISI TALİMİNİ BAŞARI İLE GERÇEKLEŞTİRDİ



Siber Güvenlik Tatbikatı

YMN Tanker olarak, 28 Ağustos'ta ofis ve gemi sistemlerimizde bir GNSS saldırı senaryosunu simüle ederek bir siber güvenlik tatbikatı gerçekleştirdik. Bu tatbikat, olası siber tehditlere karşı hazırlıklı olup olmadığımızı değerlendirmemizi, tespit ve müdahale mekanizmalarını doğrulamamızı ve simüle edilen olaylar altında sistem dayanıklılığımızı test etmemizi sağladı.

Tatbikat sırasında hem ofis BT altyapımız hem de gemideki bilgi sistemlerimiz koordineli siber olaylara tabi tutuldu ve bu sayede teknik ekiplerimiz gerçek zamanlı tehdit tespiti, olay müdahalesi ve süreklilik yönetimi uygulamaları gerçekleştirdi. Tatbikatı ayrıca Tallinn Teknoloji Üniversitesi Deniz Siber Güvenlik Merkezi'nden bir temsilci de izledi. Temsilci, değerli bilgiler sundu ve denizcilik sektörü için bir ölçüt olarak önemini vurguladı.

Dijitalleşme hızlanırken, hem denizde hem de karada siber dayanıklılığımızı güçlendirmeye devam ediyor ve küresel güvenlik standartlarıyla uyumlu güvenli ve emniyetli operasyonlar sağlıyoruz.





FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED BALTIC GEMİMİZDEN GELEN BEST PRACTICE UYGULAMASI

BAD PRACTICE

Gemideki yangın talimi sırasında yangınla mücadele kıyafetindeki baltaların sivri uçlarında herhangi bir koruma olmadığı tespit edilmiş olup, bu sivri kısımların olası bir yangın esnasında yapılan ani hareketlerden ötürü kuşanan kişiye zarar verebileceği görülmüştür.



GOOD PRACTICE

Baltaların sivri uçlarına içerisinde esnek lastik materyal bulunan kılıflar yapıp takılmıştır.





FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED PAKİZE GEMİMİZDEN GELEN BEST PRACTICE UYGULAMASI

BAD PRACTICE

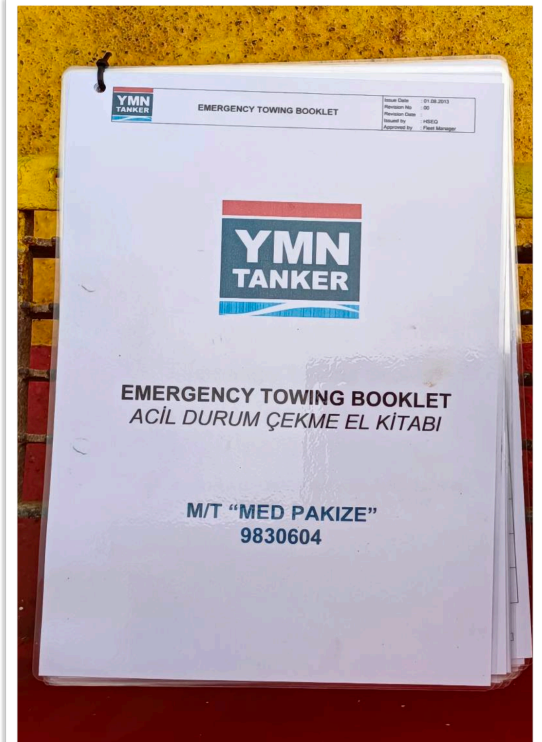
Emergency Towing Booklet kutuları içerisine düz kağıt şeklinde koyulduğunda deniz suyu ve nem kutudan su sızdırarak dökümanların ıslak ve okunmaz hale gelmesine neden olmuştur.



GOOD PRACTICE

Emergency Towing Booklet sayfaları tek tek pvc kaplama yapılarak sayfaların ıslanması önlenmiş olup okunur halde kalması sağlanmaktadır.

Bu yöntem ile kutu içerisine su girse bile sayfalar ıslanmadan uzun süre kullanılabilir halde kalmış olacaktır.





FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED PAKİZE GEMİMİZDEN GELEN BEST PRACTICE UYGULAMASI

BAD PRACTICE

Lifeboat/ Freefall'a girmeden önce yapılan ölçüm sonucunda içeride yüksek miktarda CO gazı ölçülmüştür. Uzun süre havalandırılma yapılmadığı takdirde içeride CO gazı birikimi olmaktadır.



GOOD PRACTICE

İçeride CO gazı birikimi olmaması için Lifeboat/Freefall'u 2-3 günde bir havalandırmak gerekmektedir. Düzenli olarak havalandırma yapıldığı takdirde içeride CO gazı birikimi olmayacaktır.





FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED PACIFIC GEMİMİZDEN GELEN BEST PRACTICE UYGULAMASI

Şirketimizin ISM form 3616 Bow Thruster Entry Permitine göre permit süresi boyunca havalandırmanın kesilmemesi gerekmektedir. Bow Thruster fanının verimli şekilde çalışması için manikasinin açık olması gerekmektedir ancak bununla ilgili Bow Thruster fan panosunda hiçbir uyarı bulunmamaktadır. Unutulabilir olduğu için bow thruster panosuna manikanın fotoğrafı ve açık olmasıyla ilgili uyarı asılmıştır.





FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED PACIFIC GEMİMİZDEN GELEN BEST PRACTICE UYGULAMASI

Gemide bulunan “Liman evrak programı” daha kolay kullanımı olması , evrak üzerinde hatayı minimize etmek ve zamandan tasarruf etmek amacıyla tasarlanmıştır. Program ekteki gibi olup isteyen arkadaşlarımız çalıştıkları gemilerde kullanabilir.

7	3RD ENG.	TURKISH	M	20.02.1992	BAFRA	S00343940	25.10.2021	25.10.2026	U13865114
8	ELECTRICIAN	TURKISH	M	12.09.1984	ÜSKÜDAR	S00302565	9.09.2020	9.09.2025	U24317614
9	PUMPMAN	TURKISH	M	12.11.1972	BAFRA	S00333801	16.07.2021	16.07.2026	U06949050
10	PUMPMAN ASS.	TURKISH	M	25.01.1974	SAMANDAĞ	S00306361	13.10.2020	13.10.2025	U23627851
11	A/B 1	TURKISH	M	01.01.1995	SAKARYA	S00337674	27.08.2021	27.08.2026	U21004376
12	A/B 2	TURKISH	M	01.06.1984	SAKARYA	S00293004	12.06.2020	12.06.2025	U26897837
13	A/B 3	TURKISH	M	25.11.1989	MUŞ	S00259477	21.03.2019	21.03.2024	U21004795
14	O/S	TURKISH	M	06.05.1986	İZMİR	S00366505	2.06.2022	2.06.2027	U10153109
15	DONKEYMAN	TURKISH	M	07.09.1983	ADYAMAN	S00302825	11.09.2020	11.09.2025	U25844393



M/T MED PACIFIC PORT DOCUMENTS PROGRAMME

ARRIVAL

DEPARTURE

TARİH

18.07.2025

Port of Arrival / Departure

DUNKERQUE / FRANCE

Arrived From / Destination

CARTAGENA / SPAIN

Türk personel listesi yukarıdaki varış ve kalkış limanlarını kapsamamaktadır. Lütfen elle doldurunuz.

NOT: Sayfaları alt içeren formülize olması sebebi ile Gemi bilgileri ve Personel bilgileri kısmından düzeltmeler yapılır. Gerekli bilgiler sayfalarda ekstra olarak belirtilmiştir. Türk personel listesinde formülize başlıkları sütunların formülize içerisine sahip olduklarını belirtir. Teşekkür ederim.

Üst kısımda yer alan atamalı formüliden belgelere varış, kalkış ve yer elemleri yapılır. Teşekkür ederim.

Personel bilgileri (Crew data) kısmından Gemi adını, cinsiyetini, Pasaport, Ağı, Sağlık, Yeteneklik, Polis vizesi bilgilerini elyeyerek ve içi kalan zamanlarını gözden geçiriniz.

60 gün kala san. 10 gün kala 1000 yansattır.

Gemi Bilgileri

Ports Of Call

Personel Med. List

Personel Listesi

Personel Bilgileri

Health Declaration

Vaccination List

Beyan Mektubu

Crew List

Ship Cash

Pyrotechnic List

Beyan Mektubu

Crew Effect

Passenger List

Deck Store List

Atık Bildirim TR

Crew Currency

Nil List

Engine Spare Parts

Other Documents

Chemical & Bunker & Paint Store List

Medicine List

CREW LIST WITH

Personel STCW

Bonded Store List

Narcotic Med. List

Crew Document

Follow Up (BETA)

Provision Store List

Medicine Exp. List

9



FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED PACIFIC GEMİMİZDEN GELEN BEST PRACTICE UYGULAMASI

Gemide bulunan yangın söndürücü tüplerinin üst kısımları tüplerin daha kolay ayırt edilmesi , acil durumlarda karışıklığı önlemek ve yeni personelin kolay tanınması amacıyla renk koduna göre boyanmıştır.
CO2 tüpleri siyaha, kuru kimyevi toz tüpü maviye, köpük tüpü sarı renge boyanarak farkındalığı artırılmıştır.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED NORDIC GEMİSİ TARAFINDAN HAZIRLANAN LESSONS LEARNED

OLAY:

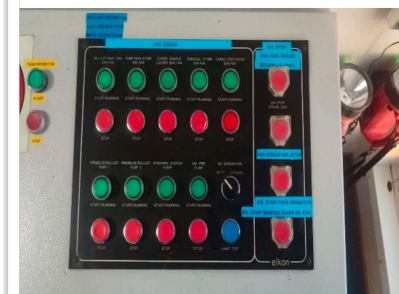
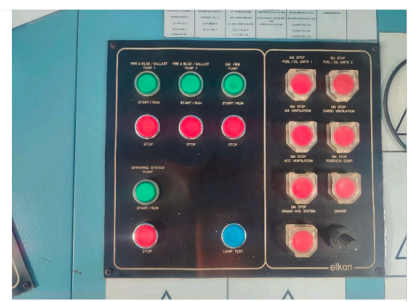
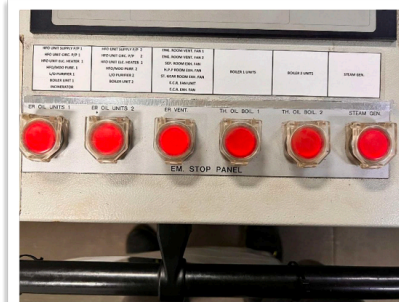
Tees Limanında yapılan PSC Denetiminde Emergency Stop Grupların test edilmesi sonucunda panellerde yazan bazı markalamaların lokasyonlarla uyuşmadığı ve acil durum kullanımında aksaklıklara sebep olabileceği tespit edilmiştir.

ALINACAK DERSLER:

- Gemi inşasından itibaren kullanılan markalamalarda dahi uygunsuzluklar olabileceği göz önünde bulundurulmalıdır.
- PMS sisteminde düzgün aralıklarla (seyir güvenliği açısından özellikle emergency stop gibi kritik testlerde demir, uygun liman , ana makinanın Isfo veya Ismgo'da olması gibi uygun koşulların kollanarak) test edilen ekipmanların yeterli dikkat ve özen gösterilerek yapılması bu tip uygunsuzlukların önüne geçilmesini sağlayacaktır.
- Olası acil durumlarda bu tür markalama hataları izole edilmesi gereken lokasyonun aktif durumda kalmasına neden olacaktır.

KÖK NEDENLER:

- Yetersiz prosedür uygulanması
- İhtiyaç ve risklerin değerlendirilme yetersizliği
- Gözlem eksikliği
- Yanlış veya yetersiz ekipman kullanımı.
- Risk ve durum farkındalık eksikliği



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED NORDIC GEMİSİ TARAFINDAN HAZIRLANAN LESSONS LEARNED

OLAY:

14 Temmuz 2025 tarihinde Pauillac Limanı'ndan kalkış manevrası sırasında, yüksek su seviyesi ve yaklaşık 1,5-2,0 knot şiddetinde baş akıntısının etkili olduğu koşullarda, baş halatlardan birinin bow thruster tüneli civarında ve/veya bow thruster ağına gittiğini düşünmemize sebep olan bir yere sıkışması sonucu halat kopması yaşanmıştır.

17.07.2025 tarihinde Amsterdam demir bölgesinde , gerekli ballast basımı yapılmış ve bow thruster şaft tüneli görsel incelemeye hazır edilmiştir.

Hem sancak hem iskele taraftan yapılan detaylı kontrollerde tünel içinde veya çevresinde halat, yabancı cisim veya herhangi bir sıkışma izine rastlanmamıştır.

Kontrol sonrasında , gemimiz tekrar ballastlanmış ve bow thruster testi için hazır hale getirilmiştir. Merkez, sancak ve iskele konsollardan % 80 kapasitede yapılan testlerde herhangi bir mekanik arıza, gecikme veya performans düşüklüğü görülmemiştir. Bow thruster'ın normal ve sorunsuz çalıştığı, test esnasında teyit edilmiştir.

Söz konusu kopan halatın, seyir boyunca gemimizle birlikte geldiği tespit edilmiştir. Sancak baş omuzluk karına altı hizasından vasata kadar uzandığı görülmüştür. Parça parça kesilerek güverteye alınmıştır. Kesilen halatın tahmini uzunluğu 50-60 metredir.

KÖK NEDENLER:

- Başüstü ve köprüüstü arasında anlık koordinasyon eksikliği
- Aynı anda 4 halatın vira edilmesine mücadele edip , neticesinde oluşturulan durumsal farkındalık eksikliği



SIKIŞAN MANEVRA HALATI

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI



KESİLDİKTEN SONRA GÜVERTEYE ALINAN HALAT



KONTROL ESNASINDA BOW THRUSTER ŞAFTTÜNELİ

ALINACAK DERSLER:

Her ne kadar bu manevrada başımıza gelmese de, baş akıntısının etkili olduğu manevrelarda, baş halatlar güverteye alınmadan açmaz halatların mola edilmemesi tekrar hatırlanmıştır. Açmaz halatların önce mola edilmesi, uzun verilen baş halatları güverteye almaya çalışırken geçecek sürede geminin başının çok çabuk açmasına sebebiyet verip, manevrayı başka bir senaryoya değiştirecektir.

Kopan halatın, nasıl ve nereye takılarak koptuğu kesin olarak bilinmemekle beraber, seyir esnasında takıldığı yerden kurtulup ana makine pervanesine doğru gitmesi çok daha kötü sonuçlar doğurabilirdi. Ucuz atlatılan bu olay, yalnızca operasyonel değil, aynı zamanda şirketin ticari itibarını, geminin klass sicilini ve liman otoriteleri nezdindeki güvenilirliğini de olumsuz etkileyecek potansiyele sahiptir.

Durumsal farkındalığın gemi operasyonlarındaki hayati önemi bir kez daha hatırlanmıştır.

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED PAKİZE GEMİSİ TARAFINDAN HAZIRLANAN LESSONS LEARNED

OLAY:

UTI'ye timsah klipsli ek bir elektriksel topraklama teli takılmıştır.

- UTI, tanka yerleştirildiğinde metal ullaage borusu aracılığıyla otomatik olarak topraklamaya bağlanacak şekilde tasarlanmıştır ve statik elektrik topraklaması bu yolla sağlanır.

- Ek topraklama teli, personelin ekipmanın kendinden topraklama özelliğinden haberdar olmadığını ve gereksiz şekilde manuel topraklama yapmaya çalıştığını göstermektedir.
- Bu eylem, ekipman özelliklerinin ve işletme prosedürlerinin yanlış anlaşıldığını yansıtmaktadır.

ALINACAK DERSLER:

- Ekipmanınızı Tanıyın. Personel, kullanılan UTI modelini ve onun topraklama yöntemini iyi bilmelidir.
- Gereksiz Müdahalelerden Kaçının. Fazladan bağlantılar eklemek, güvenliği artırmak yerine kıvılcım oluşumu veya takılma gibi riskler doğurabilir.
- Üretici Talimatlarına Uyun. Modern ekipmanlara eski alışkanlıkları uygulamadan önce her zaman onaylı kılavuzlara başvurulmalıdır.
- PMS ve SMS'e Uygun Şekilde Periyodik Bakım Yapın.
- Düzenli kontroller, uygulamaların güncel teknoloji ve güvenlik prosedürleriyle uyumlu olmasını sağlar.



KÖK NEDENLER:

- Ekipman Özelliklerine Yeterince Hakim Olmama
Operatörler, UTI'nin tankın metal yapısı üzerinden otomatik olarak topraklandığını bilmiyorlardı.
- Yetersiz Eğitim veya Tanıtım
Personelin, bu modelin yerleşik topraklama özelliği hakkında yeterli eğitimi almadığı düşünülmektedir.
- Alışkanlık veya Eski Uygulamalara Aşırı Bağlılık
Manuel topraklama, muhtemelen harici topraklama gerektiren eski UTI modellerinden kalma bir alışkanlıktı.
- Prosedürlere Uymama
Ekipman kılavuzunun düzgün bir şekilde incelenmesi muhtemelen atlanmıştır.

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED PAKİZE GEMİSİ TARAFINDAN HAZIRLANAN LESSONS LEARNED

OLAY:

Haftalık olarak gerçekleştirilen makine dairesi kontrolleri kapsamında yapılan denetim sırasında, Acil Durum Kaçış Solunum Cihazı (EEBD) için tahsis edilmiş olan saklama kutularından birinin içerisinde plastik su şişeleri bulunduğu tespit edilmiştir.

EEBD'ler, gemi personelinin yangın, gaz sızıntısı veya oksijen yetersizliği gibi acil durumlarda güvenli bir şekilde tahliye olabilmesi için kullanılan hayati ekipmanlardır. Bu ekipmanların saklama kutuları, acil durumda kolayca ve hızla erişilebilmesi amacıyla tamamen boş ve ulaşılabilir şekilde muhafaza edilmelidir ancak kutu içerisine su şişeleri gibi malzemelerin yerleştirilmiş olması, cihazın erişimini fiziksel olarak engelleyebilecek veya geciktirebilecek bir durum yaratmaktadır.

KÖK NEDENLER:

- *Durumsal farkındalık eksikliği / risk algısı / risk farkındalığı*
- *Yetersiz uygulama*
- *Disiplin yetersizliği*
- *Uygunsuz davranışlara göz yummak*
- *Malzemenin uygunsuz depolanması*
- *Yanlış amaç / görev / faaliyet için kullanılması*



**YANLIŞ
UYGULAMA**

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED PAKİZE GEMİSİ TARAFINDAN HAZIRLANAN LESSONS LEARNED

ALINACAK DERSLER:

- EEBD gibi acil durum ekipmanlarının önemi büyüktür; bu ekipmanlara ulaşımı engelleyen her türlü uygulama kabul edilemez. Acil durumda saniyeler hayat kurtarabilir; kutunun içinde veya çevresinde yabancı malzeme olmamalıdır.
- Güvenlik ve acil durum ekipmanlarının muhafaza kutuları kesinlikle depo olarak kullanılmamalıdır. EEBD kutuları, sadece EEBD için tahsis edilmiş alanlardır.
- Güvenlik kültürü, günlük alışkanlıkların bir parçası olmalıdır. Güvenlik sadece prosedürlerde kalmamalı, günlük davranışlara yerleşmiş bir bilinç haline gelmelidir.



DOĞRU
UYGULAMA



SAFETY

DENETÇİLERİN DENETLENMEYE İHTİYACI VAR

IMCA, demirleme operasyonları sırasında iki ayrı el yaralanmasının yaşandığı olaydan çıkarılması gereken dersleri paylaştı.

Ne oldu - el yaralanması

Hasarlı bir bağlama halatının değiştirilmesinin ardından, iki mürettebat üyesi yeni halatı sabitlemek için koruma taktı. Bu görev, sert hava koşullarında gerçekleşti. Bağlama halatı gevşediğinde, işçilerden biri koruyucu malzemeyi yerleştirmek için halatı tuttu. Bunu yaparken, dalgalar geminin hareket etmesine neden oldu. Bağlama halatı sıkıştı ve o sırada uygun eldiven takmayan işçinin elini sıkıştırıp yaraladı.

Ne oldu - parmak ezilmesi

Bir reis ve usta gemici, iskele tarafındaki kış bağlama istasyonunda, Yokohama tipi yüzer kış usturmaçalarını ayarlayarak bağlamaya başlıyorlardı. Reis, usta gemicilerden birinin yerini aldı ve bağlama halatını puntele sabitleirken, halatın ani bir hareketi sonucu parmağı puntel ile halat arasında sıkıştı. Orta parmağı ezildi ve ampute edilmek zorunda kaldı.

Neler ters gitti?

- Usturmaçaları sabitlemek için punteller kullanılıyordu çünkü özel bir bağlama noktası yoktu.
- Usturmaçanın manuel olarak ayarlanması, iş güvenliği analizi/risk değerlendirmesinde ele alınmamıştı.
- Reis, denetlemek yerine doğrudan operasyona müdahale etti.
- Reis o sırada uygun eldivenleri takmıyordu.

- İş durdurma fırsatları değerlendirilmedi.

(<https://safety4sea.com/lessons-learned-supervisors-need-to-supervise/>)

Çıkarılan Dersler

Usturmaçaları sabitlemek için özel ve uygun şekilde tasarlanmış bağlama noktaları bulunmalı ve kullanılmalıdır.

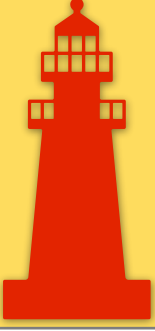
Gözetmenler, kendilerini gerçek göreve dahil etme cazibesine karşı koymalı ve denetlemelidir.

İŞİ DURDURMAYA hazır olun - bağlama işlemleri sırasında proaktif ve tetikte olun.

Bağlama sırasında elleriniz ve parmaklarınız için risklerin farkında olun - bir şeylerin ters gitmesi sadece bir saniyeden kısa sürer.

Hava koşulları geminin hareket etmesine neden oluyorsa çok dikkatli olun: mümkünse, görevi daha sonra yapmayı düşünün.





SAFETY

İYİ BAKILMIŞ BİR GEMİ, DENETÇİLER ÜZERİNDE İYİ BİR İZLENİM BIRAKIR

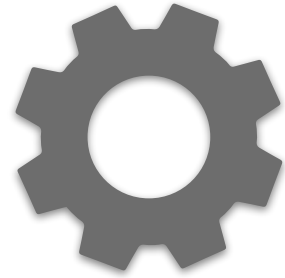
American Club, 'Good Catch' serisinin son bölümünü yayınladı. Bu bölümde, PSC enspektörleri üzerinde iyi bir izlenim bırakmanın, yangın ve güvenlik tehlikelerini uzak tutan temiz ve iyi aydınlatılmış bir makine dairesi bulundurmanın önemi vurgulanıyor.

Bir genel kargo gemisi, Liman Devleti Kontrol (PSC) deneti sonrasında alıkonuldu. Makine dairesinde yangın önlemeyle ilgili çok sayıda eksiklik tespit edildi. PSC enspektörünün yorumları, makine dairesine girdiğinde ilk izleniminin iyi olmadığını gösteriyordu. Bu durum, enspektörün sorunlara daha eleştirel yaklaşmasına ve makine dairesi ile sistemleri denetlemeye daha fazla zaman ayırmasına neden oldu.

Tespit edilen eksiklikler şunlardır:

- Makine dairesinde aşırı yağ sızıntısı
- Eksik yalıtım
- Dahili bileşenleri aşırı sıcak veya yakın zamanda aşırı ısınmış gibi görünen bir elektrik kontrol paneli
- Elektrikli bileşenlere damlayan tuzlu su borularından sızıntılar
- Açık bir yangın kapısından geçen iki uzatma kablosu, acil bir durumda yangın kapısının düzgün çalışmasını engelleyebilir
- Makine dairesi genelinde plastik kaplarda uygunsuz şekilde saklanan yağlı bezler
- Uygun şekilde saklanmayan yanıcı sıvılar

Eksikliklerin sayısı ve niteliği nedeniyle, PSC enspektörü gemide uyumsuzluk sorunları olduğunu da tespit etti. Tüm eksikliklerin giderilmesini talep etti. Ayrıca, sınıflandırma kuruluşunun bilgilendirilmesini ve geminin limandan ayrılmadan önce harici bir güvenlik yönetim sistemi (SMS) denetiminin yapılmasını talep etti.



İYİ BAKILMIŞ BİR GEMİ, DENETÇİLER ÜZERİNDE İYİ BİR İZLENİM BIRAKIR



Neyse ki, kargo operasyonları gecikmedi veya kısıtlanmadı. Mürettebat, tedarikçinin yardımıyla tüm eksiklikleri giderebildi, ancak eksiklikler giderilip SMS denetimi yapılana kadar gemi toplam yedi gün alıkonuldu. Ardından geminin ayrılmasına izin verildi.

Gerçek hasar:

Gemi, alıkonulduğu süre boyunca kiradan çıkarıldı ve bir iskeleye yanaşmak zorunda kaldı. Yanaşma masrafları, ek kılavuzluk masrafları ve planlanmamış römorkör masrafları vardı. Ayrıca, harici SMS denetimi için bir ücret ve denetçi temsilcisinin gemiye katılmak için seyahat masrafları da vardı. Toplam masraflar 23.000 doları aştı.

Olası hasar:

Bu eksikliklerden herhangi biri nedeniyle yangın çıksaydı, tazminat talebi, liman devleti kontrolündeki alıkoymayla ilgili masrafları çok aşacaktı.

Bu nasıl önlenebilirdi?

Makine dairesi temizliği, düzenli bir bakım faaliyeti olarak ele alınmalıdır. Dağınık ve kirli bir makine dairesi genellikle yangın tehlikesi içerir. Ayrıca, mürettebat için olası güvenlik riskleri de vardır.

Yanmış ampuller hızla değiştirilmeli ve makine dairesindeki aydınlatma armatürleri düzenli olarak temizlenmelidir.

Beklentiler ve sorunların hızla ele alındığı ve uygun şekilde giderildiği bir kültür oluşturun.

Sızıntılara müsamaha göstermeyin. Sızıntıları doğru ve hızlı bir şekilde giderin.

Yanıcı sıvılar, kullanımda olmadıkları sürece onaylı dolaplarda veya boya dolabında saklanmalıdır.

Yağlı bezler, yangın tehlikesini en aza indirmek için yalnızca kapaklı onaylı çelik kaplarda saklanmalıdır.

Uzatma kablolarının kullanımı ve sızıntılar için toplama havzalarının kullanımı gibi sorunlara geçici çözümler çok geçici olmalıdır.

<https://safety4sea.com/american-club-a-well-kept-vessel-makes-a-good-impression-on-inspectors/>

Bir tehlikeyi bir şey ters gitmeden önce tespit ettiğinizde... it is a Good Catch

Kötü bir şey olmadan önce bir operasyonu durdurduğunuzda... it is a Good Catch

Makine dairesi temiz tutulup iyi aydınlatıldığı için yangın ve güvenlik tehlikeleri azaldığında... it is a Good Catch

SAĞLIK



Dünya Sağlık Örgütü (WHO) ve Dünya Meteoroloji Örgütü (WMO), aşırı sıcakların çalışanlar üzerinde oluşturduğu artan küresel sağlık sorunlarına dikkat çeken yeni bir ortak rapor ve rehber yayınladı.

İklim değişikliği daha sık ve yoğun sıcak hava dalgalarına yol açarken, tehlikeli sıcak hava koşullarına düzenli olarak maruz kalan birçok işçi, özellikle tarım, inşaat ve denizcilik gibi sektörlerde çalışan işçiler, artan sıcaklıkların sağlık üzerindeki etkilerini hissetmeye başladı. Artan sıcak hava dalgaları, gelişmekte olan ülkelerdeki çocuklar, yaşlılar ve düşük gelirli kesimler gibi savunmasız kesimler için de sağlık sorunlarına yol açıyor.

DSÖ Sağlık Geliştirme, Hastalık Önleme ve Bakım Genel Müdür Yardımcısı Dr. Jeremy Farrar, "Sıcaklık stresi, özellikle en savunmasız topluluklarda milyarlarca işçinin sağlığına ve geçim kaynaklarına zaten zarar veriyor," dedi. "Bu yeni rehber, ısınan bir dünyada hayatları korumak, eşitsizliği azaltmak ve daha dirençli bir iş gücü oluşturmak için pratik ve kanıta dayalı çözümler sunuyor."

"İklim Değişikliği ve İşyerinde Isı Stresi" başlıklı yeni rapor ve teknik kılavuz, elli yıllık araştırma ve kanıtlara dayanarak, çalışanların sağlık ve üretkenliğinin artan sıcaklıklardan ciddi şekilde etkilendiğini vurguluyor. Dünya Meteoroloji Örgütü (WMO), 2024'ün kayıtlardaki en sıcak yıl olduğunu bildirdi. Gündüzleri 40°C'nin, hatta 50°C'nin üzerindeki sıcaklıklar giderek yaygınlaşıyor ve bu da dünya çapında çalışanlar üzerindeki ısı stresinin kötüleşen etkisini ele almak için acil eylem gerektiğinin açık bir göstergesi.

Aşırı sıcaklardan meydana gelen olayların sıklığı ve yoğunluğu hızla artarak, hem açık havada hem de kapalı alanda çalışanlar için riskleri artırıyor.

20°C'nin üzerindeki her bir derece için çalışanların verimliliği %2-3 oranında düşüyor.

Sağlık riskleri arasında sıcak çarpması, susuz kalma, böbrek yetmezliği ve nörolojik bozukluklar yer alır ve bunların hepsi uzun vadeli sağlık ve ekonomik güvenliği engeller.

Dünya nüfusunun yaklaşık yarısı yüksek sıcaklıkların olumsuz sonuçlarından etkileniyor.

SAĞLIK

WMO Genel Sekreter Yardımcısı Ko Barrett, "Mesleki sıcaklık stresi, Avrupa'daki son sıcak hava dalgasının da vurguladığı gibi, artık sadece ekvatora yakın ülkelerle sınırlı olmayan küresel bir toplumsal sorun haline geldi," dedi. "Çalışanların aşırı sıcaktan korunması sadece bir sağlık zorunluluğu değil, aynı zamanda ekonomik bir zorunluluktur."

Önerilen eylemler

Bu kılavuz, hükümetler, işverenler ve sağlık otoritelerinin, çalışan nüfus üzerindeki artan aşırı sıcaklık risklerini azaltmak için net bir yol ortaya koymaktadır. Önerilen eylemler şunlardır:

- Yerel hava koşullarını, belirli işleri ve çalışanların hassasiyetlerini dikkate alan, özel planlar ve tavsiyelerle mesleki ısı sağlığı politikaları geliştirmek;
- Orta yaşlı ve yaşlı çalışanlara, kronik sağlık sorunları olan bireylere ve ısı stresinin etkilerine daha duyarlı olabilecek düşük fiziksel kondisyona sahip kişilere özel önem verilerek hassas nüfuslara odaklanmak;
- İlk müdahale ekipleri, sağlık profesyonelleri, işverenler ve çalışanlar için, genellikle yanlış teşhis edilen ısı stresi semptomlarını tanımları ve uygun şekilde tedavi etmeleri için eğitim ve farkındalık yaratmak;
- Yerel olarak ilgili ve yaygın olarak desteklenen ısı sağlığı stratejilerinin ortak oluşturulmasında işçilerden ve sendikalardan sağlık uzmanlarına ve yerel yönetimlere kadar tüm paydaşları dahil etmek.

- Yalnızca etkili değil, aynı zamanda pratik, uygun fiyatlı ve çevresel olarak sürdürülebilir çözümler tasarlamak ve politikaların geniş ölçekte uygulanabilmesini sağlamak.
- Üretkenliği korurken sağlığı korumaya yardımcı olabilecek teknolojileri benimseyerek inovasyonu benimsemek. Dünya çapında çalışanlar için maksimum korumayı sağlamak ve mesleki ısı-sağlık önlemlerinin etkinliğini güçlendirmek için daha fazla araştırma ve değerlendirmeyi destekleyin.

DSÖ ve WMO'nun hazırladığı rapor ve teknik rehberlik, dünya genelinde 2,4 milyardan fazla işçinin aşırı sığağa maruz kaldığını ve bunun sonucunda her yıl 22,85 milyondan fazla iş kazası meydana geldiğini vurgulayan Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) son raporlarının bulgularını tamamlıyor.

ILO İş Sağlığı ve Güvenliği ve Çalışma Ortamı Sorumlusu Joaquim Pinto Nunes, "Bu rapor, çalışma dünyasında aşırı sığağa karşı artan tehditlere karşı ortak tepkimizde kritik bir dönüm noktası teşkil ediyor," dedi. "ILO'nun güvenli ve sağlıklı çalışma ortamlarını temel bir hak olarak teşvik etme yetkisiyle uyumlu olarak, hükümetlerin, işverenlerin ve çalışanların artan iklim değişikliği riskleriyle başa çıkmalarına yardımcı olmak için sağlam ve kanıta dayalı bir rehberlik sunuyor. DSÖ ve WMO ile birlikte, dünya çapında aşırı sığağa maruz kalan 2,4 milyardan fazla çalışanın sağlığını, güvenliğini ve onurunu korumak için acil ve koordineli bir eylem çağrısında bulunuyoruz."

SUALTI YAYILAN GÜRÜLTÜNÜN ZORLUKLARIYLA BAŞA ÇIKMAK: EMİSYONLAR VE OKYANUS SAĞLIĞI İÇİN KAZAN-KAZAN DURUMU

Denizcilik sektörünün karbonsuzlaştırmaya doğru ilerlemesi beklenmedik bir fayda sağlıyor: Sualtı yayılan gürültünün (URN) azaltılması. Sektör yoğun bir şekilde emisyon azaltımına ve yakıt verimliliğine odaklanırken, aynı önlemler okyanuslarımızda daha sağlıklı bir akustik ortama sessizce katkıda bulunuyor. Yeşil teknolojilere halihazırda yatırım yapan gemi sahipleri ve işletmecileri için, URN'yi ele almak, mevcut çevresel girişimlerin doğal bir uzantısı olabilir ve hem emisyonlar hem de deniz yaşamı için çifte fayda sağlayabilir.

Enerji verimliliği ve gürültü azaltma arasındaki sinerjiler

Son araştırmalardan elde edilen temel bilgilerden biri, enerji verimliliği önlemleri ile gürültü azaltma arasındaki doğal uyumdur. Bir geminin yakıt verimliliğini artırmayı amaçlayan çoğu müdahale, aynı zamanda URN çıktısını azaltmaya da katkıda bulunur. Yakıt tüketimini düşürmek için temel bir taktik olan hız sınırlaması, aynı zamanda pervane kavitasyonunu ve dolayısıyla URN'yi de azaltır. Bir geminin gövdesi ile su arasındaki sürtünmeyi azaltan hava yağlama sistemleri gibi teknolojiler, yalnızca enerji verimliliğini artırmakla kalmaz, aynı zamanda gürültü kirliliğini de en aza indirmeye yardımcı olur.

IMO'nun Ocak 2023'ten itibaren yürürlüğe giren Mevcut Gemi Enerji Verimliliği Endeksi (EEXI), gemi motorlarının güç çıkışını sınırlayarak URN azaltımına dolaylı olarak katkıda bulunmaktadır. Rüzgâr destekli tahrik ve Tam Zamanında Varış sağlayan teknikler gibi daha gelişmiş teknolojiler, hem emisyonları hem de gürültü kirliliğini daha da azaltma konusunda umut vadediyor.

URN ve Kaynaklarını Anlamak

Sualtında yayılan gürültü, gemilerden okyanusa yayılan ses enerjisini ifade eder. Bu gürültü çeşitli kaynaklardan kaynaklanır ve en önemli etken pervanelerden kaynaklanan kavitasyondur. Kavitasyon, su buharı kabarcıklarının basınç değişiklikleri nedeniyle pervane kanatlarının yakınında oluşup çökmesiyle ve ses şeklinde enerji açığa çıkmasıyla meydana gelir. Kavitasyon ve diğer makinelerin bu sürekli uğultusu, okyanustaki ortam gürültüsüne katkıda bulunarak ses seviyelerinde uzun vadeli bir artışa neden olur.

1930'lardan bu yana yapılan çalışmalar, URN seviyelerinin büyük ölçüde gemicilik faaliyetleri nedeniyle her on yılda ortalama üç desibel arttığını göstermektedir. Bu istikrarlı artış, doğal akustik ortamı bozarak, navigasyon, iletişim ve üreme için sese bağımlı olan deniz yaşamı için zorluklar yaratmaktadır. Son çalışmalar, farklı bölgelerdeki eğilimlerde bazı farklılıklar gösterse de, gemiciliğin su altı ses manzarası üzerindeki genel etkisi endişe kaynağı olmaya devam etmektedir.

URN'nin deniz yaşamı üzerindeki çevresel etkisi

Özellikle ekolojasyon ve ses temelli iletişime bağımlı olan deniz türleri için URN, insanların sürekli gürültü kirliliğine maruz kalmasına benzer. Sürekli gürültü, avlanma, çiftleşme ve sosyal etkileşim gibi temel davranışları etkileyerek deniz ekosistemleri üzerinde bir dizi olumsuz etkiye yol açabilir.

Underwater Radiated Noise Guide

First Edition



Balinalar ve yunuslar gibi türler, uzun mesafeli iletişim ve navigasyon için sese bağımlı oldukları için özellikle savunmasızdır. Deniz biyoçeşitliliğinin genellikle yoğunlaştığı kıyı suları, URN'ye karşı özellikle hassastır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) gibi düzenleyici kurumlar bu konuyu ele almaya başlamıştır. IMO'nun URN yönergeleri, paydaşları gürültü azaltma önlemleri almaya teşvik etmekte ve ulusal ve bölgesel önlemler, zorunlu veya gönüllü yavaşlama bölgeleri gibi özellikle hassas kıyı bölgeleri için odaklı koruma sağlamaktadır.

URN'yi azaltmanın yolu

URN'de önemli azalmalar elde etmek, çok yönlü bir yaklaşım gerektirir. Teknolojik yeniliklerin ötesinde, daha güçlü teşviklere ihtiyaç vardır. IMO'nun da vurguladığı gibi, limanlar ve liman idareleri, gemi sahiplerini daha sessiz teknolojileri benimsemeye teşvik etmede önemli bir rol

oynayabilir. Uluslararası Limanlar ve Limanlar Birliği (IAPH), URN azaltımını Çevresel Gemi Endeksi'ne (ESI) dahil etmek ve çevresel ayak izlerini en aza indiren gemileri ödüllendirmek için adımlar atmaktadır.

Vancouver'ın proaktif gürültü azaltma planları gibi yerel girişimler, bu küresel sorunu ele almak için bölgesel eylem potansiyelini göstermektedir. IMO gibi uluslararası kuruluşların desteğiyle bu çabaların daha geniş bir ölçeğe genişletilmesi, denizcilik sektöründe URN yönetimi için bir çerçeve oluşturabilir. Özellikle Hassas Deniz Alanları (PSSA) gibi belirlenen bölgelerde daha sıkı kontroller uygulayarak kritik yerel yaşam alanlarını korumanın bir yolunu sunmaktadır.

Sürdürülebilir Bir Denizcilik Geleceği

Okeanos Vakfı'nın önümüzdeki 30 yıl içinde derin okyanuslardaki URN'yi on yılda üç desibel azaltma hedefi iddialı ancak ulaşılabilir. Gürültüyü de azaltan mevcut enerji verimliliği teknolojileri, sektörün bu hedeflere ulaşmasına yardımcı olabilir. Buradaki zorluk, gemi sahiplerini doğru teknolojileri seçmeye teşvik etmek, bu çözümleri ölçeklendirmek ve teşvikler ile rehberliğin çevresel hedeflerle uyumlu olmasını sağlamaktır.

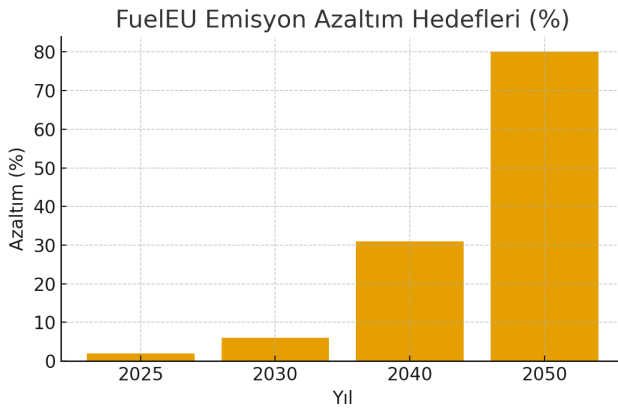
Denizcilik sektörü karbonsuzlaşma yolculuğuna devam ederken, URN'yi ele almak bir öncelik olmaya devam etmelidir. Gürültü azaltmanın çevresel ve ekonomik faydaları açıktır. Gürültü azaltmanın ortak faydasını da sağlayan enerji verimliliği uygulamalarını benimseyerek, gemi sahipleri ve işletmecileri gelecek nesiller için okyanusları korumada önemli bir rol oynayabilirler. URN konusundaki tartışmalar başladı, ancak asıl iş bu farkındalığı eyleme dönüştürmekte yatıyor.

FuelEU Maritime: Gemi İşletmeciliğinde Yeni Teknik Gereklilikler

Avrupa Birliği'nin FuelEU Maritime düzenlemesi, yalnızca çevresel bir adım değil, aynı zamanda gemi işletmecileri için **yeni operasyonel ve teknik standartlar** getiren kapsamlı bir dönüşüm paketidir. 1 Ocak 2025'te yürürlüğe giren bu regülasyon, gemilerin enerji yoğunluğunu kademeli olarak azaltmayı ve **yakıt kaynaklı emisyonların** AB limanlarında minimize edilmesini hedeflemektedir.

Düzenlemenin Kapsamı ve Hedefler

- **Kapsam:** AB limanlarına uğrayan ≥ 5.000 GT gemiler.
- **Hedef:** Gemilerin kullandığı enerji kaynaklarının **sera gazı yoğunluğunu** azaltmak.
- **Azaltım oranları**

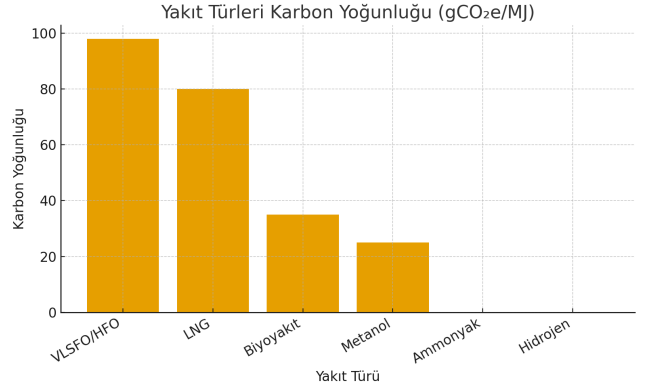


Bu değerler, **CO₂ eşdeğeri (gCO₂e/MJ)** bazlı hesaplanacak.

Yakıt Türlerinin Karbon Yoğunluğu

Yakıtların teknik açıdan farklı **emisyon faktörleri** bulunuyor:

Yakıt Türü	Karbon Yoğunluğu (gCO ₂ e/MJ)	Avantaj	Zorluk
VLSFO / HFO	~94–101	Yaygın, ucuz	Yüksek emisyon
LNG	~75–85	%20 daha düşük CO ₂	Metan slip riski
Biyoyakıt (2. nesil)	~30–40	Karbon nötr sayılabilir	Arz kısıtlı
Metanol (yeşil)	~20–30	Sıvı depolama kolaylığı	Düşük enerji yoğunluğu
Ammonyak	~0	Karbonsuz	Toksiste, NOx oluşumu
Hidrojen	~0	En temiz seçenek	Depolama ve güvenlik zorluğu



Bu tablo, FuelEU kapsamında gemi sahiplerinin **LCA (life cycle assessment)** bazlı seçim yapmalarını gerektiriyor.

Operasyonel Zorunluluklar

- **MRV Sistemi (Monitoring, Reporting, Verification):**
Gemi başına yıllık yakıt tüketimi ve emisyon raporlaması zorunlu hale geliyor. Veri setleri **emisyon faktörleri ile doğrulanmalı**.
- **Shore Power (OPS):**
2030 itibarıyla AB limanlarında **yolcu ve konteyner gemilerinin limanda elektrik bağlantısı** kullanması mecburi olacak. Bu durum, gemilerde **11–16 MW güç kapasiteli elektrik donanımı** entegrasyonunu gerektiriyor.
- **Enerji Yoğunluğu Hesaplamaları:**
SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan) ile birlikte **EEXI/CII** hesaplamaları FuelEU kriterleriyle entegre edilecek.



FuelEU Maritime: Gemi İşletmeciliğinde Yeni Teknik Gereklilikler

Teknik Zorluklar

- **Yakıt Sistemleri:**
 - LNG ve metanol için **cryogenic tank** ve özel borulama,
 - Ammonyak için **double-walled pipe** ve gelişmiş güvenlik sensörleri,
 - Hidrojen için yüksek basınçlı (350–700 bar) tanklar.
- **Motor Modifikasyonları:**
 - Dual-fuel makineler için **yakıt enjeksiyon sistemlerinin** yeniden tasarımı,
 - NOx Tier III uyumluluğu için **SCR/EGC** entegrasyonu.
- **Maliyet:**
Yeni yakıtlı gemi yatırımları **%20–40 daha pahalı**, retrofit projeleri ise yüksek CAPEX gerektiriyor.



Sonuç

FuelEU Maritime, klasik bunker operasyonlarının ötesine geçerek, **yakıt teknolojisi, motor mühendisliği ve enerji yönetimi** alanlarında köklü değişiklikler getirmektedir.

Denizcilik sektöründe öne çıkacak işletmeler, **erken adaptasyon, teknik yatırım ve operasyonel verimlilik** üçgenini başarıyla uygulayabilenler olacaktır.

Stratejik Yaklaşımlar

- **Yakıt Esnekliği:** Tek yakıta bağımlılık yerine, **dual-fuel motorlar** ile çoklu yakıt opsiyonu.
- **Dijitalleşme:** IoT sensörleriyle yakıt tüketimi ve emisyonların **gerçek zamanlı izlenmesi**.
- **Finansal Avantaj:** AB'nin karbon fiyatlandırması (ETS) ile uyumlu gemiler, **emisyon kredisi** kazanabilecek.





DENİZ GÜVENLİĞİNİN GELECEĞİ 2025: 2024'TE 801 ACİL DURUM



Inmarsat Maritime, 2025 Deniz Güvenliği Geleceği Raporu'nu yayınladı. Raporda, denizde acil durum çağrılarının yüksek olduğu ve güvenli denizcilikte insan faktörünün hayati rolünün vurgulandığı belirtiliyor.

Inmarsat, Kızıldeniz'deki füze saldırılarından Pasifik'teki tayfunlara, liman altyapısına yönelik siber saldırılardan gölge filonun artan varlığına kadar 2024'ün deniz operasyonlarına yönelik tehditlerin arttığı bir yıl olduğunu vurguladı.

Rapora göre, Inmarsat Maritime ağında kayıtlı Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi (GMDSS) tehlike çağrılarının sayısı 2023'te 788'den 2024'te 801'e yükseldi; bu sayı, 2018-2023 yıllarındaki yaklaşık 800 çağrılık yıllık ortalamayla büyük ölçüde uyumlu.

Önemli çıkarımlar:

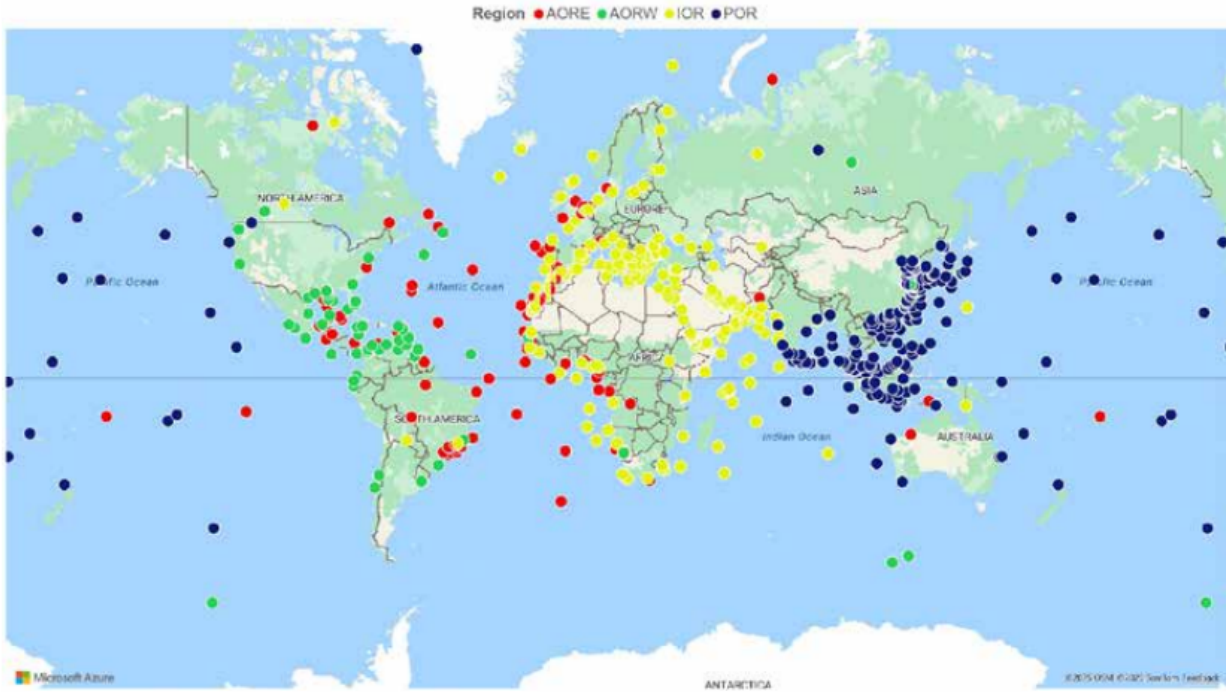
- Toplam kayıpların azalması, gemi güvenliği tablosunu gölgeyor: GMDSS tehlike sinyalleri,

yılda yaklaşık 800 ile istikrarlı bir şekilde yüksek kalmaya devam ediyor (yedi yıllık ortalamaya göre).

- Tehlike verilerinin ayrıntısı her yıl istikrarlı bir şekilde artıyor. Tehlikenin "doğasını" belirlemeye daha fazla odaklanmak, arama ve kurtarma kaynaklarının dağıtımını optimize etmeye ve diğer güvenlik raporlama mekanizmalarını desteklemeye yardımcı olabilir.

- Deniz güvenliği verilerini analiz etme ve çalışma hipotezleri çıkarma çabaları, paylaşım mekanizmalarının ve standart bir veri noktası listesinin eksikliği nedeniyle karmaşık olmaya devam ediyor.

- Gemi kazaları ve olayları, mürettebat ölümleri, yaralanmaları ve kazaya yakın olaylar gibi anonimleştirilmiş güvenlik verilerinin bir araya getirilmesi, trend analizini basitleştirebilir ve hem tekrarlayan hem de ortaya çıkan sorunlar için öncelikli risk çözümlerinin geliştirilmesini sağlayabilir.



Map 2: Distress calls by GMDSS Ocean Region, 2024

- Denizci haklarını korumak için mürettebat refahı endişelerinin ele alınmaya devam etmesi gerekiyor.

- Etkili mürettebat eğitim programları, giderek karmaşılaşan gemileri işletmek ve alternatif yakıtlar ile emisyon azaltma teknolojilerini güvenli bir şekilde kullanmak için gerekli yetkinlikleri geliştirmek için olmazsa olmazdır. Sektör, denizciler ile gemideki verilerin operasyonel yönleri arasındaki etkileşimi optimize etmek için veri sunumunu kolaylaştırarak, tekrarları en aza indirerek ve çelişkili çıktıları ortadan kaldırarak insan faktörleri yaklaşımını uygulamalıdır. Amaç, mürettebatı güçlendirmek, onları bunaltmak değil.

- Deniz Otonom Yüzey Gemileri (MASS) yönetmeliklerinin geliştirilmesine rağmen, insan unsurunun, gemi tasarımının ve teknolojinin birbirine bağımlılığı, düzenleyicilerin ve gemi sahiplerinin akıllarında ön planda kalmalıdır.

Rapor, uluslararası denizcilik için çalkantılı bir yıl olacağını, jeopolitik istikrarsızlık, çatışmalar, şiddetli hava olayları, korsanlık ve siber saldırıların operatörler ve mürettebat üzerinde baskı yarattığını gösteriyor. Bu risklerin yanı sıra, denizciler yeni teknolojilerin hızı ve hacmiyle bağlantılı refah sorunlarıyla da karşı karşıya.

Dijitalleşme ve karbonsuzlaştırma sektörün geleceği için elzem olsa da, yeni sistemlerin ve raporlama gereksinimlerinin hızla uygulamaya konulması denizciler için bir bilgi "aşırı yükü" sorunu yaratmış ve mürettebat refahını zorlamak yerine desteklemek için yeni teknolojilere ihtiyaç duyulduğunu ortaya koymuştur.

2024'te en çok tehlike çağrısı alan gemiler

-Tankerler, dökme yük gemileri ve kuru yük gemileri, tüm tehlike çağrılarının %56,9'unu oluşturdu.

-16 yıllık gemiler en fazla tehlike sinyali gönderirken, onları yeni gemiler takip etti ve bu da yaşam döngüsünün her iki ucundaki riskleri vurguladı.

-Temmuz 2024, Tayfun Gemi ve Kızıldeniz güvenlik olaylarıyla aynı zamana denk gelen en yüksek çağrı sayısına tanık oldu.

Tankerler küresel ekonominin önemli bir bileşeni olmaya devam ediyor, ancak ham petrol, rafine petrol ürünleri, kimyasallar ve sıvılaştırılmış gazın

tankerlerle taşınması ve kargoların terminallere ve terminallerden aktarılması doğası gereği risk taşıyor.

Bu nedenle, tankerlerin 2024 yılında üst üste yedinci kez diğer tüm gemi türlerinden daha fazla acil durum çağrısına maruz kalması şaşırtıcı değildir. Yıl boyunca tankerler, 194 GMDSS acil durum çağrısı (10.000 gemi başına 65 çağrı oranıyla) kaydederken, 2023'teki çağrı sayısı %22 artışla 159'du.

<https://safety4sea.com/the-future-of-maritime-safety-2025-801-distress-calls-in-2024/>



Peter Broadhurst ayrıca daha fazla iş birliğine ihtiyaç duyulduğunu vurguladı:

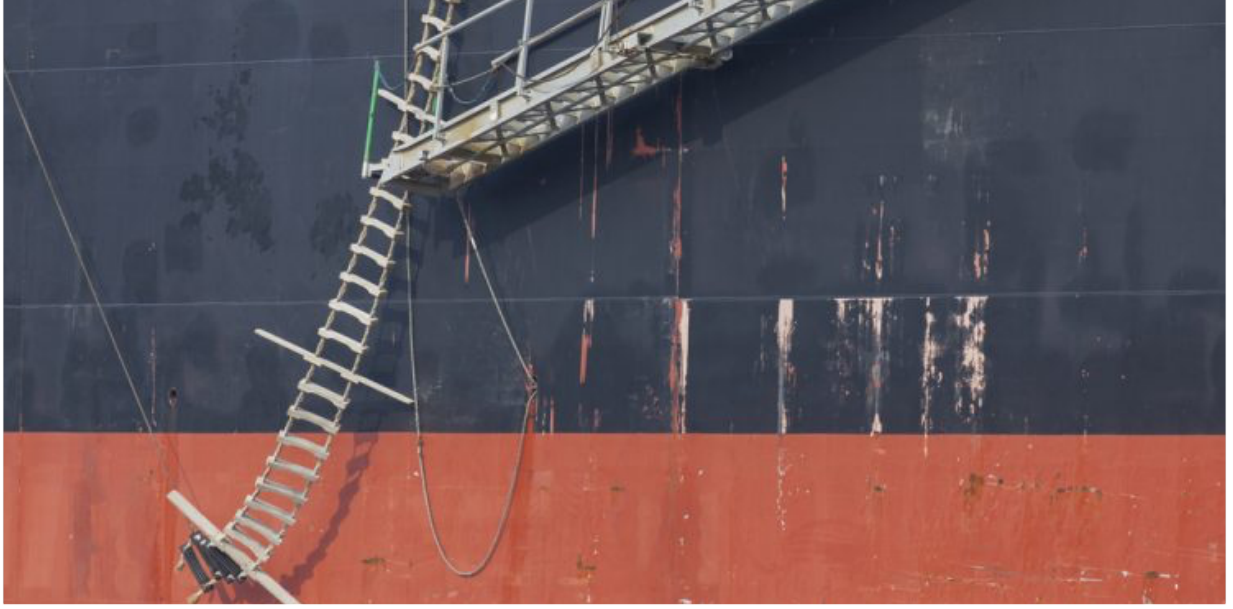
"Sektör, anonimleştirilmiş güvenlik verilerini paylaşarak, standardizasyonu ve düzenlemeleri güçlendiren, operasyonları iyileştiren ve denizcilerin refahını koruyan güvenilir bir ekosistem oluşturabilir. Birlikte, önümüzdeki yıllarda uluslararası nakliyei etkileyecek baskı ve değişimlerin üstesinden gelmemizi sağlayacak en güçlü denizcilik güvenliği girişimlerinden birini oluşturabiliriz."



Inmarsat Maritime Güvenlik ve Düzenlemeden Sorumlu Kıdemli Başkan Yardımcısı Peter Broadhurst şöyle diyor:

‘Doğru veriler, öngörücü bakımdan kaza ve kazaya yakın olay raporlamasına ve insan faktörü analizine kadar, gemi güvenliğini dönüştürmede muazzam bir potansiyele sahiptir. Ancak veriler, mürettebatı zorlamamalı, onları güçlendirmelidir. Zaten aşırı çalışan denizcilere ek yük getirmeden, verileri daha etkili bir şekilde yakalamak, değerlendirmek ve kullanmak için daha akıllı sistemlere ihtiyacımız var.’

UK CLUB: PILOT TRANSFERLERİNE İLİŞKİN YAKLAŞAN STANDARTLARA GENEL BAKIŞ



UK P&I Kulübü, pilot transfer düzenlemelerine ilişkin son bulguların, devam eden güvenlik riskleri içerdiğini ve bu durumun, uyumu iyileştirmek ve kazaları azaltmak için yeni SOLAS değişiklikleri ve performans standartlarının getirilmesini gerektirdiğini vurgulamaktadır.

UK P&I Kulübü Singapur Bölge Kayıp Önleme Direktörü Akshat Arora'ya göre, önceki düzenleyici önlemlere rağmen, uyumsuz düzenlemeler, yetersiz bakım veya pilot merdivenlerinin yanlış kurulumu nedeniyle kazalar ve ölümler meydana gelmeye devam ediyor. Son bulgular, sorunun boyutunu vurguluyor:

- International Maritime Pilots' Association (IMPA) tarafından Mayıs 2025'te yürütülen güvenlik kampanyasına göre, transfer düzenlemelerinin yaklaşık %14'ünün uyumsuz olduğu bildiriliyor ve pilot merdivenleri en sık karşılaşılan sorun olarak ortaya çıkıyor.

- Tokyo MOU tarafından yayınlanan en son Güvenlik Bülteni'ne göre, pilot transfer düzenlemeleriyle ilgili eksiklikler 2020'de 197'den 2024'te 523'e yükselirken, aynı dönemde gözaltılar 1'den 12'ye yükseldi. Yaygın sorunlar arasında iskelelerin uygunsuz şekilde sabitlenmesi, arızalı basamaklar veya halatlar ve borda iskelesinin yanlış kullanımı yer almaktadır.

Bu sorunları ele almak için IMO Deniz Güvenliği Komitesi, 110. oturumunda (MSC 110), SOLAS Yönetmeliği V/23'te ve tasarım, imalat, inşaat, muayene, istifleme, bakım, değiştirme ve alıştırma için ayrıntılı gereklilikler içeren ilgili yeni pilot transfer düzenlemeleri Performans Standartlarında değişiklikler kabul etti.

1 Ocak 2028'de yürürlüğe girecek olan değişiklikler, mekanik pilot vincinin kullanımını yasaklıyor ve tüm pilot transfer alanları ve güverte binış noktaları için yeterli aydınlatma gerektiriyor.

<https://safety4sea.com/uk-club-overview-of-upcoming-standards-on-pilot-transfers/>



GEMİLERDEN KAYNAKLI ÇÖP KİRLİLİĞİNİ ÖNLEME

Gemilerden kaynaklanan çöp kirliliğinin önlenmesine ilişkin düzenlemeler MARPOL Ek V'te yer almaktadır.

MARPOL Ek V

Gemilerden çıkan atıklar, deniz yaşamı için petrol veya kimyasallar kadar ölümcül olabilir.

En büyük tehlike, yıllarca suda kalabilen plastikten kaynaklanıyor. Balıklar ve deniz memelileri bazı durumlarda plastikleri yiyecek sanabiliyor ve plastik iplere, ağlara, torbalara ve diğer eşyalara -hatta bira ve içecek kutularını bir arada tutmak için kullanılan plastik halkalar gibi zararsız eşyalara- takılıp kalabiliyorlar.



Plajlara vuran çöplerin büyük bir kısmının kıyıdaki insanlardan, yani çöplerini plajda bırakan tatilcilerden, istenmeyen çöplerini kıyıda denize atan balıkçılardan veya çöplerini nehirlerle ya da denize döken kasaba ve şehirlerden geldiği açıktır. Ancak bazı bölgelerde bulunan çöplerin çoğu, çöplerini limanlarda atmak yerine denize atmayı tercih eden gemilerden kaynaklanmaktadır.

Uzun bir süre boyunca birçok insan okyanusların içine atılan her şeyi emebileceğine inanıyordu,

ancak bu tutum çevre bilincinin artmasıyla birlikte değişti. Birçok madde denizler tarafından bozulabilir, ancak bu süreç aylar hatta yıllar sürebilir.

İnsanları okyanusları çöplük olarak kullanmamaya ikna etmek bir eğitim meselesidir - denizin her şeyle başa çıkabileceği eski düşünce hâlâ bir dereceye kadar geçerliliğini korumaktadır, ancak bu aynı zamanda MARPOL Ek V gibi düzenlemelerin çok daha sıkı bir şekilde uygulanmasını da gerektirir.

MARPOL Ek V, gemilerden denize atılan çöp miktarını ortadan kaldırmayı ve azaltmayı amaçlamaktadır. Aksi açıkça belirtilmedikçe, Ek V tüm gemiler için geçerlidir; yani deniz ortamında faaliyet gösteren her türden tüm gemiler için geçerlidir; ticaret gemilerinden sabit veya yüzer platformlara, gezi tekneleri ve yatlar gibi ticari olmayan gemilere kadar.

Ek isteğe bağlı olmasına rağmen 1, 31 Aralık 1988'de yürürlüğe girmesini sağlayacak kadar yeterli sayıda onay almıştır. Bugün 150'den fazla ülke MARPOL Ek V'i imzalamıştır.

MARPOL Ek V, gıda atıkları, yük artıkları, temizlik maddeleri ve katkı maddeleri ile hayvan karkaslarıyla ilgili 4, 5 ve 6 numaralı yönetmeliklerinde aksi belirtilmedikçe, genel olarak tüm çöplerin denize boşaltılmasını yasaklamaktadır.

Hükümetlerin, gemilerin ve liman işletmecilerinin MARPOL Ek V kapsamındaki ilgili gereklilikleri uygulamalarına yardımcı olmak amacıyla MEPC, MARPOL Ek V'in uygulanmasına ilişkin Kılavuz İlkeleri geliştirmiş ve kabul etmiştir. Bu Kılavuz, canlı bir belge olarak bilinir ve sonuncusu MEPC.295(71) sayılı karardır.

Liman Kabul Tesisleri

Gemilerin MARPOL deşarj gerekliliklerine uyma etkinliği, özellikle özel alanlarda yeterli liman kabul tesislerinin mevcudiyetine bağlıdır. Bu nedenle, MARPOL Ek V ayrıca hükümetleri, gemilere gereksiz gecikmelere neden olmadan ve bunları kullanan gemilerin ihtiyaçlarına göre limanlarda ve terminallerde yeterli kabul tesislerinin sağlanmasını da zorunlu kılar.

8.3 sayılı yönetmelikte belirtildiği gibi, Küçük Ada Gelişmekte Olan Devletleri (SIDS), kendi özel koşulları nedeniyle bu tür düzenlemelerin bu gereklilikleri karşılamanın tek pratik yolu olması durumunda, bölgesel düzenlemeler yoluyla yeterli liman kabul tesisleri sağlama gerekliliklerini karşılayabilir. Bölgesel bir düzenlemeye katılan Taraflar, IMO tarafından geliştirilen yönergeleri dikkate alarak bir Bölgesel Kabul Tesisi Planı geliştirmelidir.

Özel alanlar

Ek V kapsamında belirlenen özel alanlar şunlardır:

- Akdeniz bölgesi
- Baltık Denizi bölgesi
- Karadeniz bölgesi
- Kızıldeniz bölgesi
- Körfezler bölgesi
- Kuzey Denizi bölgesi
- Geniş Karayip Bölgesi ve
- Antarktika bölgesi.

Bunlar, oşinografik ve ekolojik koşulları ve yoğun deniz trafiği, düşük su değişimi, aşırı buzlanma durumları, nesli tükenmekte olan deniz türleri vb. gibi trafiğin özel karakteriyle ilgili bilinen teknik nedenlerden dolayı, çöp kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi için özel zorunlu yöntemlerin benimsenmesinin gerekli olduğu deniz alanlarıdır.

Liman Devleti Kontrolü

Liman Devleti kontrolünün, deniz kirliliğinin önlenmesine ilişkin operasyonel gereklilikleri kapsayacak şekilde genişletilmesine ilişkin hükümler 1994 yılında kabul edilmiş ve 3 Mart 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Diğer MARPOL Ekleri'ndeki benzer değişiklikler gibi, Ek V'in 9. maddesi, liman Devleti kontrol görevlilerinin, yabancı bayraklı bir gemiyi, "kaptan veya mürettebatın çöp kirliliğinin önlenmesine ilişkin temel gemi prosedürlerine aşına olmadığına dair açık gerekçelerin bulunduğu durumlarda", kendi Devletin bir limanında veya açık deniz terminalinde denetleyebileceğini açıkça belirtmektedir.

Çöp Kayıt Defteri

Uygulama ve yaptırım, Sözleşme'ye taraf olan diğer bir ülkenin yetki alanındaki limanlara ve açık deniz terminallerine sefer yapan 100 groston ve üzeri tüm gemiler ile 15 veya daha fazla kişi taşımaya yetkili tüm gemiler ve her sabit veya yüzer platform için bir Çöp Kayıt Defteri bulundurulmasını ve tüm bertaraf ve yakma işlemlerinin kaydedilmesini gerektiren 10.3 sayılı yönetmeliğin de odak noktasıdır.

Geminin tarihi, saati, konumu, çöpün tanımı ve yakılan veya boşaltılan tahmini miktar kaydedilmeli ve imzalanmalıdır. Çöp Kayıt Defteri, son giriş tarihinden itibaren iki yıl süreyle saklanmalıdır. Bu yönetmelik kendi başına daha katı gereklilikler getirmez; ancak gemi personelinin çöpleri ve onlara ne olduğunu takip etmesi gerektiği anlamına geldiğinden, çöp yönetmeliklerine uyulup uyulmadığını kontrol etmeyi kolaylaştırır. Yerel yetkililer boşaltılan çöplerin kaynağını kontrol ederken bu durum gemi için de bir avantaj sağlayabilir; gemi personeli tüm çöplerinin hesabını doğru bir şekilde verebilirse, çöplerini boşaltmadıkları halde çöp boşalttıkları için haksız yere cezalandırılmaları olası değildir. MARPOL Ek V'in 2. Eki, Çöp Kayıt Defteri için standart bir form sağlar.

NEARMISS RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU

2025 yılı üçüncü çeyreği için oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve güvenli olmayan durum raporlaması konusunda gerekli özeni gösteren tüm gemi personelimize teşekkür ederiz.

2025 yılı üçüncü çeyreği için en fazla raporlamayı yapan personelimizin listesi aşağıdaki gibidir:

İSİM	TOPLAM RAPOR
BORA TUNCER	6
BERKER SAZAK	5
BOZKURT DOĞRUSOY	5
FİKRETTİN BULUT	5

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

GÖREV	TOPLAM RAPOR
3. ZABİT	43
USTA GEMİCİ	19
3. MÜHENDİS	14
GÜVERTE STAJYERİ	11
POMPACI	10

Oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve durumlar adlarından da anlaşıldığı gibi hayati bir yaralanma veya acil durum oluşturmada da oluşabilecek potansiyel tehditleri temsil etmektedir.

Bu tür tehditler kazalara yaralanmalara ve hatta ölümlere yol açabilmektedir. Bu sebeplerden dolayı meydana geldiği anda bildirilmesi büyük önem arz etmektedir.

Raporlanan her bir oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve durum ilerde meydana gelebilecek kazaların öngörülmesine ve önlenmesine yardımcı olur.

2025 yılı üçüncü çeyreği için en fazla raporlama yapan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir.

GEMİ İSMİ	TOPLAM RAPOR
MED CANARY	17
MED PAKİZE	16
MED ARCTIC	13
MED ADRIATIC	12

GEMİLERİMİZDEN GELEN BEST PRACTICE & LESSONS LEARNED RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU

2025 yılı üçüncü çeyreği için "Best Practice & Lessons learned" raporlaması konusunda gerekli özeni gösteren tüm gemi personelimize teşekkür ederiz.

2025 yılı ikinci çeyreği için en fazla raporlamayı yapan personelimizin listesi aşağıdaki gibidir:

İSİM	TOPLAM RAPOR
UTKU M. YURTSEVER	3
ÇAĞLAR AKKAYA	2
DOĞAN ÖZKAN	1
MERT SARI	1
OSMAN ONUR MERCAN	1
YİĞİT ÇİÇEK	1
EFEKAN ERGEÇ	1
İSMAİL BERK ÖNER	1
SİNAN BAYIR	1
MEHMET ŞAKİR AKDAĞ	1
ÖZGÜR CAN ANAKLI	1

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

GÖREV	TOPLAM RAPOR
3. ZABİT	43
USTA GEMİCİ	19
3. MÜHENDİS	14
GÜVERTE STAJYERİ	11
POMPACI	10

2025 yılı üçüncü çeyreği için en fazla raporlama yapan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir.

GEMİ İSMİ	TOPLAM RAPOR
MED PAKIZE	6
MED PACIFIC	3
MED NORDIC	2
MED EMRE	2
MED ADRIATIC	1
MED BALTIC	1

EMNİYET ÖDÜLLERİ

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

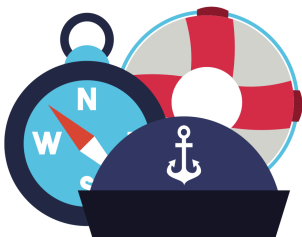
Uygulama kapsamında;

- 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.



EN FAZLA RAPORLAMA YAPAN PERSONELİMİZİN LİSTESİ AŞAĞIDAKİ GİBİDİR:

İSİM	TOPLAM RAPOR
BORA TUNCER	6
BERKER SAZAK	5
BOZKURT DOĞRUSOY	5
FİKRETTİN BULUT	5

EMNİYET VE GEMİ PERFORMANS ÖDÜLÜ

3. ÇEYREĞİN BİRİNCİLERİ

2025 yılı üçüncü çeyreğinde en fazla raporlamayı yapan personelimiz 6 adet raporlamayla **Bora Tuncer** olmuştur.

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



2025 yılı üçüncü çeyreğinde en fazla raporlamayı yapan ve çeyreklik gemi puanlama tablosunda da birinci olan gemi **Med Pakize** olmuştur.

Kampanya bazında Med Pakize gemisi filo birincisi olmuştur. Birinci olan gemimize kahve makinesi hediye edilecektir.



3. çeyrek sonunda en çok raporlama yapan personelimiz 3. Zabit Bora Tuncer'e ödül olarak ek 15 GB internet verilecektir.



30 AĞUSTOS 1922



*"İki Mustafa Kemal vardır: Biri ben, et ve kemik, geçici Mustafa Kemal...
İkinci Mustafa Kemal, onu "ben" kelimesiyle ifade edemem;
o, ben değil, bizdir!
O, memleketin her köşesinde yeni fikir, yeni hayat ve büyük
ülkü için uğraşan
aydın ve savaşçı bir topluluktur.
Ben, onların rüyasını temsil ediyorum.
Benim teşebbüslerim, onların özlemini çektikleri şeyleri tatmin içindir.
O Mustafa Kemal sizsiniz, hepinizsiniz.
Geçici olmayan, yaşaması ve başarılı olması gereken Mustafa Kemal odur!"*

Mustafa Kemal ATATÜRK



DÜNYA DENİZCİLİK GÜNÜ

(25 Eylül 2025)



Our Ocean
Our Obligation
Our Opportunity

“Okyanusumuz, Yükümlülüğümüz, Fırsatımız”

2025 Dünya Denizcilik Günü teması olan “Okyanusumuz, Yükümlülüğümüz, Fırsatımız” küresel ticaretin %80'inden fazlasının deniz yoluyla taşınmasıyla okyanusun dünya ekonomisindeki hayati rolünü yansıtıyor. Okyanus, milyonlarca insan için iş ve gıda kaynağı, sayısız deniz canlısına ev sahipliği yapıyor ve gezegenin iklimini düzenleyerek iklim değişikliğinin etkilerini azaltıyor.

Okyanus alanında faaliyet gösteren en büyük sektör olan denizcilik, deniz çevresinin korunması ve okyanus kaynaklarının yönetiminde merkezi bir rol oynamaktadır.

IMO'nun bu konudaki uzun vadeli kararlılığı, daha temiz ve daha güvenli denizleri destekleyen güçlü küresel düzenleyici çerçevede ve 176 Üye Devlette okyanus korumasını desteklemek için giderek artan teknik yardım girişimlerinde açıkça görülmektedir.

Tema, Ulusal Yetki Alanı Dışındaki Alanların Deniz Biyolojik Çeşitliliğinin Korunması ve Sürdürülebilir Kullanımına İlişkin BM Anlaşması'nın (BBNJ Anlaşması) sonuçlandırılması, plastik kirliliğini ele almak için yeni bir aracın müzakere edilmesi ve Haziran 2025'te yapılacak üçüncü BM Okyanus Konferansı dahil olmak üzere okyanusları korumaya yönelik daha geniş küresel çabalarla bağlantıyı vurguluyor. Tema, tüm paydaşların okyanus alanında nakliye ve

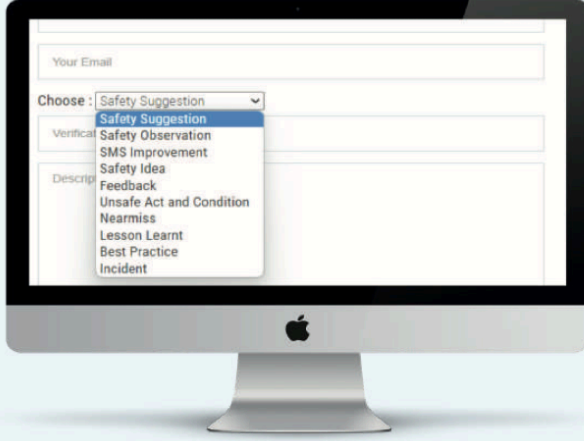
IMO'nun derin bağlantısını sergilemesine olanak tanıyacak ve okyanus kaynaklarının sürdürülebilir ve güvenli kullanımını sağlamak için iş birliği ve koordinasyonun önemini vurgulayacaktır.

IMO'nun okyanusu koruma çalışmaları

IMO, onlarca yıldır deniz ortamını nakliyenin olası olumsuz etkilerinden korumak için zorunlu kurallar, öneriler ve yönergeler geliştirip benimsemiştir. Bunlar arasında, dünya çapında gemilere uygulanan bağlayıcı anlaşmalar da yer almaktadır. İlk olarak 1973 yılında kabul edilen Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (MARPOL), petrol, tehlikeli kimyasallar, ambalajlı ürünler, kanalizasyon ve çöplerden kaynaklanan kirliliği ve gemilerden kaynaklanan zararlı emisyonları kapsamaktadır.

Deniz ortamıyla ilgili diğer anlaşmalar şunları kapsar: atıkların denize dökülmesi (Londra Sözleşmesi ve Protokolü); potansiyel olarak istilacı su türlerinin yayılmasını önlemek için gemilerin balast suyunun yönetimi (Balast Suyu Yönetimi Sözleşmesi); kirlenme önleyici sistemlerin kontrolü ve petrol veya kimyasal dökülmelerine karşı hazırlık ve müdahale.

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 :

Verification Question: 8 + 2 =?

YMN TANKER MARINE MANAGEMENT SA

HSSEQ Excellence:

The company is committed to achieving excellence in Health, Safety, Security, Environmental, Energy and Quality standards (HSSEQ excellence) which it defines as constantly meeting or exceeding the goals identified in the Safety Management System (SMS), Regulatory demands and Customer requirements.

Achievement of HSSEQ excellence is through:

- Establishing company policies which prioritise HSSEQ
- Setting high level goals for Health, Safety, Security Environment and Quality (HSSEQ)
- Implementing, maintaining and communicating our Policy and objectives to all our employees and other interested parties.
- Ensuring compliance with mandatory rules and regulations and taking into account all applicable Codes, resolutions and standards recommended by the IMO, relevant Flag Administrations, Classification Societies and Maritime industry organizations.
- Implementing procedures based on industry best practices.
- Monitoring of performance by reviews and audits using KPIs and associated objectives.
- Full commitment to a process of continuous improvement.
- Ensuring full preparedness for emergency situations.

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.

Company Profile:

YMN Tanker Marine Management Inc. was founded in 2012 to provide technical and commercial management of 6 marine line Oil/ Chemical tankers. The fleet was expanded with an additional vessels. There are 13 Chemical/Oil tankers under management at the moment.

The Company is focused on technical, crew Management and Chartering of vessels in the Specialty/Chemical tanker segment. The Company plans to strategically expand the fleet by continuing to offer quality ship management services to third party owners. Our primary objective is to manage and operate the fleet in a safe, responsible manner thereby maximizing returns to our stakeholders as freight rates fluctuate through the shipping cycle. The Company will continually develop as a provider of safe, efficient and reliable transportation which meets or exceeds customers' expectations by delivering safe and reliable performance.