

HSSEQ BULLETIN

Q3 2023/ SAYI 16

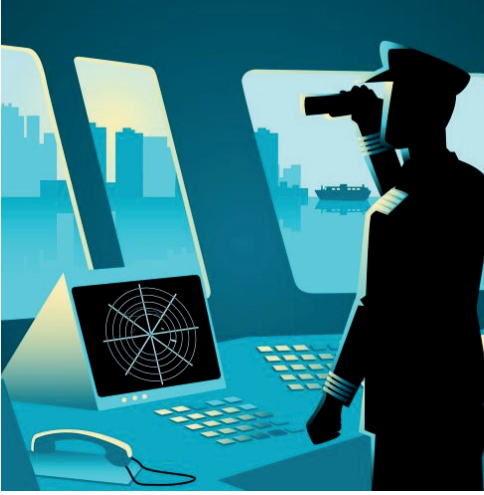


ALTUNİZADE MAH. KISIKLI
CADDESİ
NO: 4 SARKUYSAN-AK İŞ
MERKEZİ S BLOK(1.BLOK) İÇ
KAPI NO: 5
ÜSKÜDAR, İSTANBUL - TURKEY
+90 (216) 562 13 20



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

İÇİNDEKİLER



CUMHURİYET 100 YAŞINDA.....	1
BEST PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER.....	2
LESSONS LEARNED UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER.....	5
KARGO TAŞINTISI OLAY RAPORU.....	9
MANIFOLD HASARI OLAY RAPORU.....	10
TEKRAR EDEN DENET MADDELERİ.....	11
2023 YILI PSC RAPORU.....	12
FIREMAN OUTFIT HAKKINDA YAZILAN REMARKLAR.....	14
KISITLI GÖRÜŞ.....	15
PİLOT ÇARMIHI EMNİYETİ.....	19
JAPONYA ARITILMIŞ RADYOAKTİF BALASTI OKYANUSA BASIYOR.....	22
MİKRO UYKU.....	24
FİLO GEMİLERİ Q3 KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ.....	27
RECAAP 2023 Q3 RAPORU.....	29
FİLO GEMİLERİNİN BEST PRACTICES VE NEAR MISS ANALİZLERİ.....	31
NEARMISS RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU & EMNİYET ÖDÜLLERİ.....	32
BEST PRACTICE & LESSON LEARNED RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU.....	34
ŞİKAYET VE İSTEK.....	35

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



*Safety On Board
Safety At Sea*



YMN Tanker olarak çağdaş Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 100. yılını büyük bir coşkuyla kutluyoruz.

Cumhuriyetimizin 100. yılında, Cumhuriyetimizin kurucusu Ulu Önderimiz Mustafa Kemal Atatürk'e sonsuz minnet ve şükranlarımızı sunuyoruz.



MED BLUE JAY GEMİSİ CUMHURİYET BAYRAMI KUTLAMASI

FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED BLUE JAY Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE



Baş altına girişte gaz ölçümü yapılabilmesi adına, gemi personeli merdivenlerden ellerinde gaz ölçüm cihazı ile ilerleyerek giriş yapmaktaydı. Bu durumda alanda var olabilecek herhangi bir gaz muhteviyatını alana giriş yapmadan ölçmek mümkün değildi.



GOOD PRACTICE

Mahale ölçüm yapılmadan girmemek ve giriş öncesi ölçümü gerçekleştirmek adına sabit ince hortum donatılmıştır. Bu donanım gemide bulunan bütün gaz ölçer cihazlara uyumlu olup, gaz ölçümü yapacak personel mahale giriş yapmadan alt seviyelerden ölçüm alınmasını sağlanmaktadır.



MED BLUE JAY Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

GOOD PRACTICE

Talim sırasında köprüüstünden taşınacak ekipmanlar tek seferde taşınması gerektiğinde zorluk çıkardığı anlaşılmıştır. Bilindiği üzere SART,EPIRB,GMDSS EMERGENCY HAND VHF ve PYROTECHNICS ve benzeri malzemeleri tek kişinin taşınması oldukça zordur.



Zamanın daha verimli kullanılabilmesi ve taşıma kolaylığı oluşturması amacıyla konu malzemelerin tek bir çanta içerisinde toplanma alanına taşınması planlanmış ve söz konusu çanta etiketlenerek köprüüstünde pyrotechnic malzemelerin bulunduğu lockerde acil durum için hazır hale getirilmiştir.



MED BLUE JAY Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE



Kuzine de bulunan lavabo giderleri yemek artıklarından ve atıklarından dolayı sık sık tıkanabilmekte ve bu nedenle hem iş gücü hem de zaman kaybına sebep olabilmekteydi.

Giderde bulunan paslanmaz tel süzgeç yeterli korumayı sağlayamamakta ve birçok kez tıkanıklık meydana gelmesine neden olmaktadır.

GOOD PRACTICE

Tıkanıklığın sebep olduğu zaman ve iş gücü kaybının önüne geçebilmek adına daha büyük kevgir şeklinde hareketli bir süzgeç tasarlanmıştır. Bu süzgeç lavabonun tamamını kaplayacak şekilde kullanılmaktadır.

Tasarlanan süzgecin hem kullanımı hem de temizlenmesi çok daha kolay yapılabilmektedir. Aynı zamanda bu süzgeç büyük yüzeyli olduğu için tıkanıklığın da önüne geçmektedir.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED ADRIATIC Personeli Tarafından Raporlanan Nearmiss'e Göre Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Med Adriatic gemisi personeli tarafından raporlanan Significant Nearmiss meydana geldiği esnada gemi tersane periyoduna devam etmekteydi.

Gemi ve tersane personeli planlamalara göre günlük işlerini devam ettirmektelerdi.

Tersane personelinin grit makinesiyle çalıştığı esnada tanka bağlı olan nozul patladı ve hortum kontrolsüz bir şekilde etrafa savrulmaya başladı. Bu esnada kontrolsüzce savrulan hortum, oradan geçmekte olan güverte stajyerine neredeyse çarpıyordu. Çarpması durumunda büyük bir yaralanma ile sonuçlanması olasılığı ise oldukça yüksekti. Tersane personeli herhangi bir şekilde mal veya can kaybı olmasını önlemek amacıyla ivedi bir şekilde çalışmayı durdurdu.

KÖK NEDENLER:

- Yanlış / Hatalı Ekipman Kullanımı
- Uygunsuz Bariyer / Koruma Sistemi
- Durumsal Farkındalık Eksikliği
- Ekipmanın Yanlış Kurulumu

DÜZELTİCİ EYLEMLER:

- Tersane personeli durumun tehlikesi ve risklerinden haberdar edildi.
- Hatalı ekipmanın değiştirilmesi gerektiği tersane personeline bildirildi.
- Tersane çalışanları hatalı ekipmanlarını yenisiyle değiştirerek emniyetli bir şekilde kurulumunu sağladılar.

ÖNLEYİCİ EYLEMLER:

- Kullanılacak ekipmanın emniyetli olduğundan emin olunması gerektiği konusunda personel bilgilendirildi.
- Personel çalışma yapılan alanın yakında bulunmamaları gerektiği konusunda uyarıldı.
- Filo gemileri Nozzle sistemi aracılığıyla Significant Near-miss hakkında bilgilendirildi.

ALINACAK DERSLER:

Denizcilik endüstrisinde sık sık hava basıncıyla çalışan ekipmanlar sebebiyle kazalar meydana gelmektedir. Bu kazaların meydana gelmesinin ana nedenlerinden birisi ise diğer kazalarda da olduğu gibi İnsan Faktörüdür. Bazı durumlarda nozulların ve hortumların bağlantıları doğru şekilde yapılmamakta veya ekipmanın bakım ve tutumu geciktirilmektedir. Doğru aralıklarla bakım tutumu yapılmayan ekipmanlar arıza oluşturmaya ve çevrelerinde zarara sebep olmaya yatkındırlar.

Hava basıncıyla çalışan ekipmanlar genel olarak doğru kullanılmadığı, bakım ve tutumu yapılmadığı ve yalnızca yetkili kişiler tarafından kullanılmadığı sürece oldukça tehlikelidir. Hava basıncı ile çalışan ekipmanların esnek hortumları gerekli standartlara uygun üretilmiş olmalıdır. Çalışma başlamadan önce personelin hava basıncının düzgün bir şekilde ilerlediğinden, ekipmanın hasarsız olduğundan ve emniyetli geçiş yollarını kapatmadığından emin olması gerekmektedir. Hava basıncını ileten hortumların kullanımı söz konusu olduğunda, hortumlar kaportalardan geçiriliyorsa kaportalar açık kalacak şekilde sabitlenmelidir.

Sonuç Olarak filo gemilerimizden birinde yaşanan bu near-miss'den aşağıda sıralanan dersler çıkarılabilir:

- Hava basıncı barındıran hortumların ve nozulların bağlantıları düzgün ve doğru bir şekilde yapılmalı bu sayede çevreye ve çevredeki personele zarar vermeyeceğinden emin olunmalıdır.
- Diğer personel bu tarz ekipmanların kullanımı sırasında yakınlarda bulunmamalı ve kendilerini emniyete almalıdır.
- Hava basınçlı ekipmanların kullanımı kontrollü bir şekilde yapılmalı ve ekipmanı kullanan personel ekipmana aşina olmalıdır.
- Ekipman üretici önerilerine göre belirli aralıklarla bakım tutuma alınmalıdır.
- Hatalı / arızalı ekipman kullanılmamalı ve ekipmanın kullanım esnasında arıza oluşturma halinde çalışma derhal durdurulmalı ve sadece kullanılması emniyetli olan ekipman bulunması halinde çalışmaya devam edilmelidir.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED TUNCER Personeli Tarafından Raporlanan Lesson Learned:

OLAY:

2. zabit köprüüstü gece vardiyasında rutin olarak jurnal ve diğer evrakları doldurmak için harita masasına gitti. Bu esnada harita masasında bulunan lambayı açıp bir süre ışık altında çalıştıktan sonra ışığı kapatıp dışarıya baktığında görüşünün karanlığa adapte olmakta sıkıntı yaşadığını fark etti. 2. zabit, Vardiya devir tesliminde Üçüncü zabite bu durumu belirtti. 2. zabit, aynı durumu 1.zabitin de yaşadığını öğrendi. Bu yaşanan durumun karanlık ve aydınlık göz aşinalığı nedeniyle yaşandığına kanaat getirildi. Temel sebep ise gözü yoran beyaz ışığın gece vardiyalarında harita masasını aydınlatmak amacıyla kullanılmasıydı.

KÖK NEDENLER:

- Durumsal Farkındalık Eksikliği
- Uygunsuz Materyal
- Aşırı Işık
- Geçici Kısıtlılık



DÜZELTİCİ EYLEMLER:

- Gözü yoran beyaz ışık görüşü etkilemeyen kırmızı ışık ile değiştirildi, bu sayede gözleri gece görüşüne aşinalık kazanan personelin beyaz ışıktan etkilenmemesi amaçlandı.
- Konu filo gemileriyle paylaşıldı.

ÖNLEYİCİ EYLEMLER:

- Gemi personeli, gece vardiyalarında göz aşinalığının önemi ve beyaz ışık yerine gözü yormayan kırmızı ışık kullanılması gerektiği hakkında bilgilendirildi.
- Sadece harita masasındaki ışık değil aynı zamanda ECDIS, AIS veya Radar gibi dijital ekranların parlaklık seviyelerinin de gece görüşüne uygun ayarlanması gerektiği konusu personel ile konuşulmuştur.

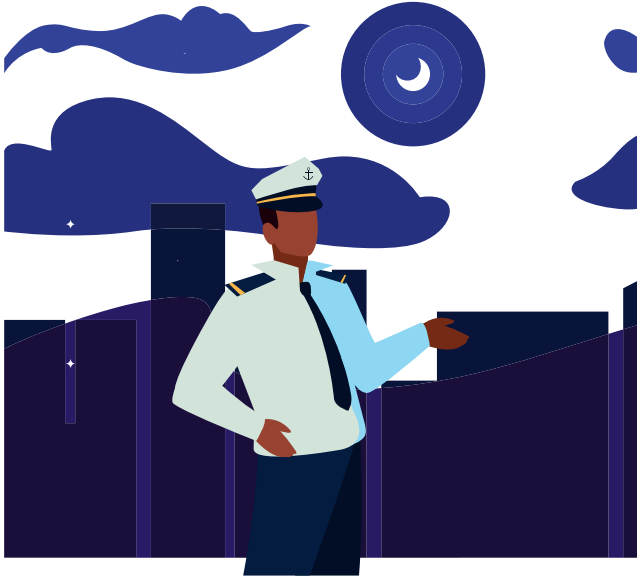
ALINACAK DERSLER:

İnsan gözünün yapısına bakıldığında tıpkı kameralarda olduğu gibi bir lens sisteminden oluştuğu çıkarımı yapılabilir. Birçok optik sinir ve ışık reseptörü barındıran gözler ışığı algıladığı anda beyne sinyal göndermektedir. Ardından bu sinyaller beyin tarafından görüntü olarak algılanır.

Uzun zamandır inanılmakta olan vizyon teorisine göre iki tip görüş türü bulunmaktadır. Scotopic görüş düşük ışık seviyelerinde görüş sağlarken Fotopic görüş yüksek ışıklı ortamlarda görüş sağlamaktadır. Fotopic görüş renkleri ve detayları görmeyi sağlamakta olmakla beraber ancak yüksek ışıklı ortamlarda efektif bir vizyon ortaya çıkarır. Scotopic görüş ise kalite olarak daha düşük görüş sağlar ve sadece beyaz ve siyah renklerin tonları arasındaki farkları anlamamıza yardımcı olur.



Bu iki farklı görüş tipi ele alındığında, gece vardiyası tutan zabıtların gözlerinin karanlığa adapte olması sorunu ortaya çıkmaktadır. Çevrede bulunan gemileri veya şamandıraları görebilmek için Scotopic görüşün kullanılması gerekmekte iken Harita masasında jurnal doldururken, ECDIS, Radar, NAVTEX veya AIS gibi dijital ekranlara bakarken ise Fotopic görüş kullanılmaktadır. Yapılan birçok araştırmaya göre insan gözünün aydınlıktan karanlığa tamamen alışması ve yeterli hassasiyetteki görüşe ulaşabilmesi ortalama 30 dakika sürmektedir.



Aynı zamanda gece vardiyalarında karanlığa adapte olmayan görüş sebebiyle endüstride meydana gelen birçok kaza bulunmakta ve her geçen bu kazalara yenileri eklenmektedir. Kazaların önlenmesi, mal ve can kaybının önüne geçilmesi adına vardiyayı teslim alacak zabıt ve personel en az 15 dakika önce köprüüstüne gelmeli ve vardiyayı almadan önce gözlerinin karanlığa adapte olduğundan emin olmalıdır.

Gözlerin gece ışığına alışmasının süresi ve önemi göz önüne alındığında köprü üstünde bulunan ECDIS, Radar, AIS, NAVTEX gibi dijital tüm ekipmanlar ve cihazlar gece ışığına göre ayarlanmalı parlaklığı azaltılmalı ve harita masası alanında göz için daha az yorucu olan kırmızı ışık kullanılmalıdır.

OLAY RAPORU

KARGO TAŞINTISI OLAY RAPORU

1 Eylül tarihinde Rotterdam limanına gelen gemi, 2 Eylül tarihinde tanker barge'ına base oil tahliyesine başladı. İlk tahliyenin tamamlanması ardından başka bir tanker barge'ına tahliye yapmak üzere hazırlıklara başlayan gemi tarafından, STS Checklist'leri doldurulmuş, gerekli Yükleme / Tahliye protokolleri üzerinde anlaşılmış / imzalanmış ve şirket prosedürlerine ve uluslararası regülasyonlara göre önlemler alınmıştı.

Tahliye operasyonunun sorunsuz bir şekilde başlamasının ardından yaklaşık bir saat geçtikten sonra barge'dan "Stop" uyarısı alındı ve manifold valfi kapatıldı. Manifold valfi kapatıldıktan sonra gemi personeli tarafından, barge üzerinde kargo kaçağı olduğu gözlemlendi.

Yaklaşık 15 dakikanın ardından kargo operasyonuna devam edildi. Kısa bir süre sonra ekipmanlarını almak üzere gemiye gelen Cargo Surveyörü tarafından barge'da meydana gelen kargo kaçağı sebebiyle kargo operasyonunun durdurulduğu bilgisi alındı. Konu hakkında barge personelinden açıklama talep edilse de herhangi bir bilgi alınamadı.

Olaydan yaklaşık bir buçuk saat sonra liman otoriteleri kargo kaçağı olduğu bildirilen barge'a çıktılar. Barge'ın kargo kaçağını temizlemek ve daha da yayılmasını önlemek adına yeterli yardımı göstermediğinin tespit edilmesinin ardından, Rotterdam limanı tarafından, Oil Pollution Response Service atanmasına karar verildi. Servisin atanmasının ardından, kargo taşıntısı gerekli şekilde kontrol altına alındı, temizlendi ve yayılması önlendi.

Önleyici Eylemler

- Operasyona başlanmadan önce tüm kargo ekipmanlarının düzgün bir şekilde çalıştığından emin olunmalıdır.
- Kargo ekipmanları operasyon sırasında gözlemlenmeli ve bir kaçak olmadığından emin olunmalıdır.

Düzeltici Eylemler

- Rotterdam limanı tarafından oil pollution response service atanmıştır.
- Kirliliği kontrol altına almak adına temizlik sağlanmıştır ve yayılmasını önlemek için gerekli adımlar atılmıştır.



OLAY RAPORU

MANIFOLD HASARI OLAY RAPORU

De-slopping operasyonunun yapılması amacıyla terminal tarafından remote olarak kumanda edilen shore arm gemiye bağlanmıştı. Bağlantının ardından de-slopping operasyonu başlatıldı kat bu esnada ufak bir sızıntı gözlemlendiği için operasyon hemen durduruldu ve terminale arm'ın tekrar düzgün bir şekilde bağlanması gerektiği bildirildi.

Arm'ı tekrar bağlamak için harekete geçen terminal operatörü, yanlış hareketinden dolayı Slop Line'a ve Manifold'a hasar verdi.

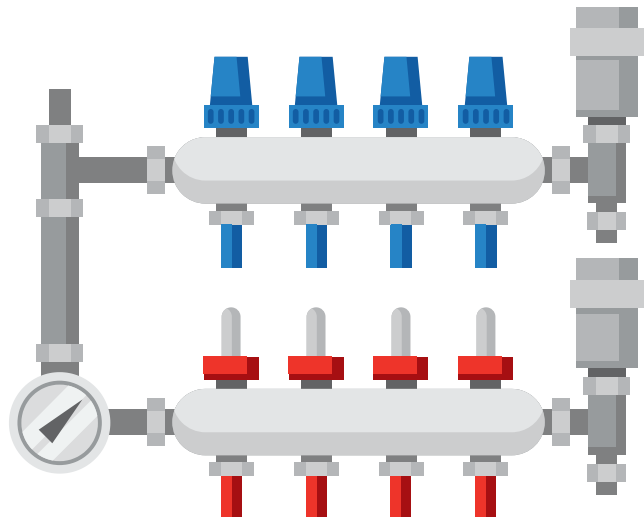
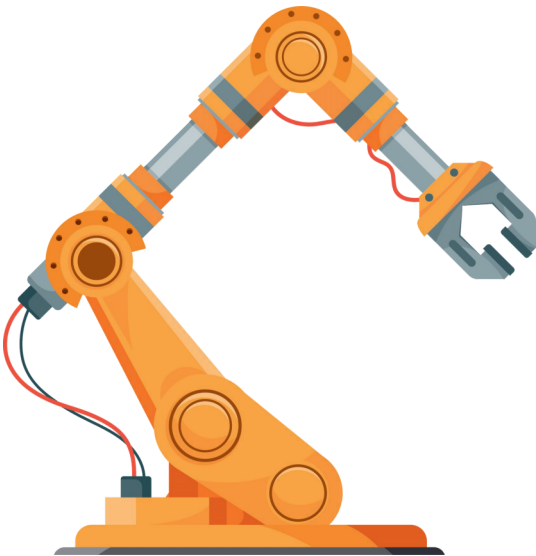
Olay sonrası gemi, hasarlı line'dan tamamen segregated olan başka bir line yardımı ile de-slopping operasyonunu tamamladı.

Önleyici Eylemler

- Terminalin farkındalığını arttırmak amacıyla letter of protest düzenlendi.
- Tüm gemi personeli kargo operasyonları süresince terminali ve arm hareketlerini yakından takip etmeleri gerektiği konusunda uyarıldı.
- Olay raporu tüm filo gemileriyle paylaşılarak tekrar yaşanmasının önüne geçilmesi planlanmakta.

Düzeltilici Eylemler

- De-slopping operasyonu hemen durduruldu ve tüm alakalı birimler konu hakkında bilgilendirildi.
- Hasarlı manifold line'ından tamamen segregated olan başka bir line yardımı ile de-slopping operasyonu tamamlandı.



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

11. Bölüm- Environmental Protection

11.1.16: Oil Record Book Part 1'in doğru doldurulması

11.1.18: Ballast Water Record Book'un doğru doldurulması

5. Bölüm- Cargo Operations

5.4.3: Ballast Water Record Book'un doğru doldurulması

5.1.39: Kargo sıcaklığı, basıncı, oksijen seviyesi, vs. kayıtlarının tutulması.

SIRE

8. Bölüm- Cargo and Ballast Systems

8.11: Zabitler Kargo ekipmanlarına ve görevlerine aşina mı?

8.18: Kargo, Ballast ve stripping ekipmanları çalışır ve iyi durumda mı ve düzenli testlerin kayıtları tutuluyor mu?

8.27: Kargo Tank ısıtma sistemleri iyi durumda mı ve ekipmanın düzenli testleri yapılıyor mu?

8.49: Manifoldlar ve alakalı valfler iyi durumda mı?

4. Bölüm- Navigation and Communications

4.7: Navigasyon ekipmanı gemi tipine ve boyutuna uygun mu ve iyi durumda mı?

4.8: Navigasyon aydınlatmaları iyi durumda mı?

4.9: Manyetik ve Gyro Compass iyi durumda mı?

5. Bölüm- Safety Management

5.31: Can yelekleri ve bunlarla alakalı payroteknik ekipmanlar iyi durumda mı?

5.42: Portable yangın söndürücüler iyi durumda mı?

5.48: Kargo ve bunker sample'ları doğru doğru şekilde saklanıyor mu?





2023 YILI PSC RAPORU

2023 Yılında En Sık Rastlanılan Bulgular



- Sökülmüş yangın dedektörü

- Yangın kapısının kapanmasını önleyen tel donanım



- Kırılmış yangın hidrantı handle'ı



2023 Yılında En Sık Rastlanılan Bulgular



- Hasarlı hidrostatik release unit

- Yağ kaçağı ve birikimi sebebiyle oluşan kirli kondisyon



- Ana makine exhaust devresinin insulasyonunda yıpranma / parçalanma

- Çöplerin yanlış yerleştirilmesi / istiflenmesi



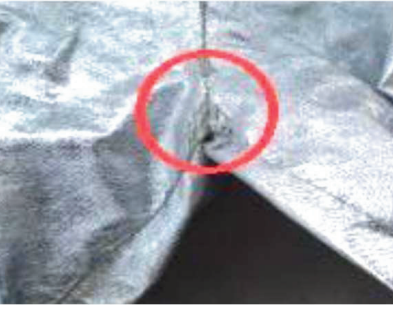
FIREMAN OUTFIT HAKKINDA YAZILAN REMARKLAR



Tokyo ve Paris Mou tarafından, Eylül ve Kasım ayları arasında geçerli olmak üzere “Yangın Emniyeti” konulu denet kampanyası başlatıldı.

Bu kampanya kapsamında PSC denetleri esnasında, denetçiler yangın emniyetini 10 maddelik bir checklist yardımıyla daha yakından incelemekteler.

Bu süreçte endüstride birçok madde not edilirken, bunların yoğun bir kısmının fireman outfit üzerine olduğu dikkat çekmekte. En çok dikkat çeken ve sık karşılaşılan iki madde aşağıda listelenmiştir.



Hasarlı Elbise (Delik/Yırtılmış / Eskimiş)

Fireman outfitlerin talimler sırasında sık sık kullanılması zamanla eskimelerine ve yıpranmalarına sebep olabilmektedir.

Yıpranan, delinen ve yırtılan elbiselerin emniyetli şekilde değiştirilebilmesi için üretici tavsiyelerine göre periyodik olarak kontrol edilmeleri gerekmektedir.

Yangıncı Elbiselerinin Yangın Olan Mahalle Girmeye Uygun Olmaması

PSC denetçilerinin yangıncı elbiselerini, yangın mahalline girmeye uygun bulmadığı birçok vaka raporlanmıştır.

Mahalle girmeye uygun bulunmama sebepleri aşağıdaki şekilde sıralanmıştır:

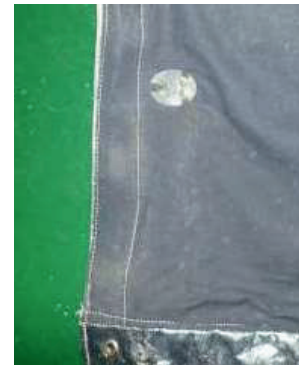
- Yüzün ve vücudun bazı bölgelerinin yangından korunmaması,
- Kıyafette bulunan metal düğmeler veya klipslerin ısıyı direkt içeri verecek olması,
- Yangıncı elbiselerinin yangınla yakından mücadele standartlarında olmaması.



Yüz tamamen korunmuyor



Dış yüzeyde metal klips



İç yüzeyde metal klips

KISITLI GÖRÜŞ



Vardiya zabitanın en önemli görevlerinden biri seyir emniyetini sağlamaktır. Seyir esnasında birçok farklı ve zorlu hava koşullarıyla karşılaşılabilirdi herkes tarafından bilinmektedir. Emniyetli seyrin sürdürülebilmesi kısıtlı görüş şartlarında ise oldukça zorlaşmaktadır.

Sis, pus veya yoğun yağış gibi durumlarda görüş azalmakta ve seyir emniyetini tehlikeye sokabilmektedir.

Yapılan araştırmalara göre kısıtlı görüş şartlarında seyir yapan gemilerin çatışma olasılığı normal şartlarda seyir yapan gemilere göre 7-10 kat daha fazladır.

Geçmişte kısıtlı görüş şartları altında seyir yapan gemilerde yaşanan kazalar bunlara örnek olarak verilebilir. Bu örneklerden bir nevi “Lessons Learned” olarak alınmalı ve ders çıkarılmalıdır.

Hatalar Zinciri

Denizde meydana gelen kazaların büyük çoğunluğu, yapılan tek bir büyük hata sebebiyle değil de birçok ufak hata nedeniyle olmaktadır. Bu gibi durumlarda durumsal farkındalık sahibi olmak, yani çevrenizde olup bitenden haberdar olmak hatalar zincirinin oluşmasını önleyebilmektedir. Unutulmamalıdır ki hatalar zinciri ölümcül sonuçlara yol açabilmektedir.

Hatalar zincirinin oluşmasına sebep olabilecek eylemler aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

Dikkat Dağınıklığı:

Vardiya zabitanın veya gözcünün odaklanması gerekenler dışında alakasız konulara veya olaylara yönelmesi durumsal farkındalığının azaldığının bir kanıtıdır. Dikkat dağınıklığının oluşmasında uykusuzluk, yetersiz dinlenme, aşırı iş yükü gibi birçok etken bulunmaktadır. Dikkat dağınıklığı aynı zamanda, VHF’ten başka bir geminin seslenmesi gibi, tehlike yaratmayan fakat aniden gelişen olaylar sebebiyle de ortaya çıkabilir.

İletişimde Anlaşmazlıkları:

İletişim anlaşmazlıkları birçok farklı şekilde ortaya çıkabilir. Bu anlaşmazlıklar farklı kültürler, gelenekler, farklı lisanslar gibi birçok nedene dayalı olarak ortaya çıkabilmektedir. Bu tarz durumlarda sabırlı olmak, anlaşılır bir telaffuz ile konuşmak ve yabancı dili geliştirmek gerekmektedir.

Prosedürlere Uyulmaması:

Prosedür ve politikalar geminin emniyetli seyrini ve operasyonu sağlamak adına oluşturulmuşlardır. Fakat politikaların varlığı emniyetli seyri tek başına sağlayamaz. Emniyetli seyrin sağlanması ve hatalar zincirinin oluşmasının önlenmesi için var olan politika ve prosedürlere uyulması gerekmektedir. Prosedür ve politikaların takip edildiğinden emin olmanın en kolay yolu kişinin kendine “Bu işi neden bu şekilde yapıyoruz?” diye sormasıdır. Sorunun cevabı kolay bir şekilde bulunamıyor ve prosedürlerle açıklanamıyorsa vardiya zabiti bu noktada kendisini sorgulamalı ve prosedürlere uyduğundan emin olmalıdır.

Şirket politikasında bulunan “P35 - Instructions for Officers of The Watch” posterine göre, Kısıtlı görüşte;

- Emniyetli süratle ilerlenmeli,
- Sis sinyali düdüğü çalınmalı,
- Makine her an manevra için hazır olmalı,
- Kaptan bilgilendirilmeli,
- Kısıtlı sularda gözcü, dümene geçmelidir.

COLREG Kural 19 - Kısıtlı görüş koşullarında teknelerin davranışları

Kısıtlı görüş dendiğinde ilk akla gelen COLREG kuralı, kural 19'dur. Bu kurala göre dikkat edilmesi gerekenler;

- (b) Kısıtlı görüş içinde bulunan tekneler emniyetli hızda ilerleyecekler ve kuvvetle yürütülen tekneler ani manevralar için makinelerini hazır bulunduracaklar,
- (d) Sadece radarla diğer bir teknenin varlığını anlayan bir tekne bir çatışma alanına girme halinin oluşup oluşmadığını ve/veya çatışma tehlikesinin bulunup, bulunmadığını saptayacak,

Böyle bir durumun mevcut olması halinde önleyici manevrayı zamanında yapacak, ancak, bu manevra bir rota değiştirilmesini gerektiriyorsa aşağıdaki hususlardan olanağı ölçüsünde kaçınılacaktır.

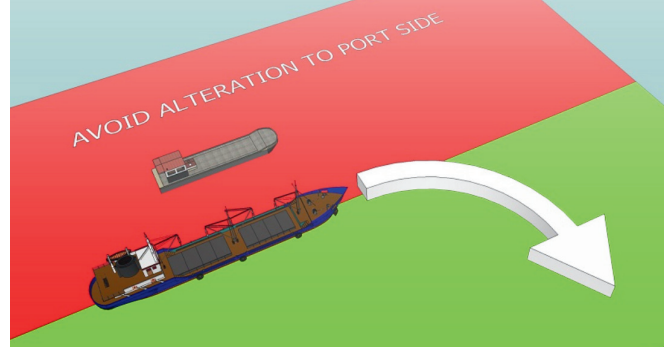
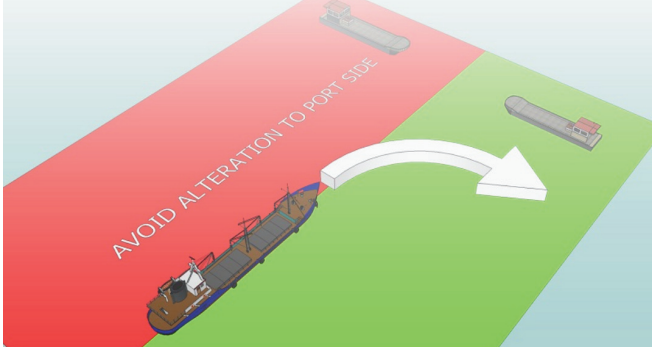
- (i) **Yetişilen bir tekne hariç, kemere doğrultusunun ilerisinde bulunan bir tekne için rotanın iskeleyle alınması;**
- (ii) **Rotanın kemere doğrultusunda veya kemere doğrultusunun gerisinde olan bir tekneye doğru değiştirilmesi.**

- (e) Çatışma tehlikesinin var olmadığının saptandığı haller hariç, kendi kemere doğrultusunun ön tarafında başka bir teknenin sis işaretini duyan veya kemere doğrultusu önünde bulunan bir tekne ile yakın düşme durumlarından kaçınamayan bir tekne hızını, rotasını koruyabileceği alt düzeye indirecektir.

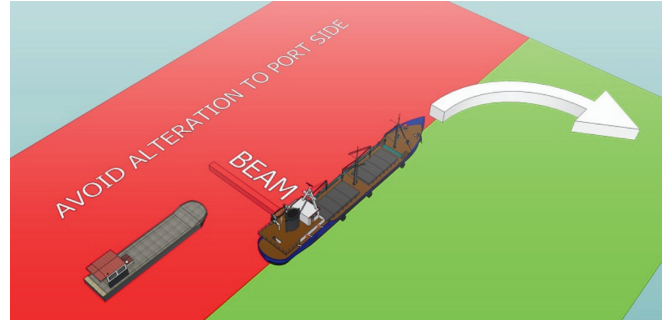
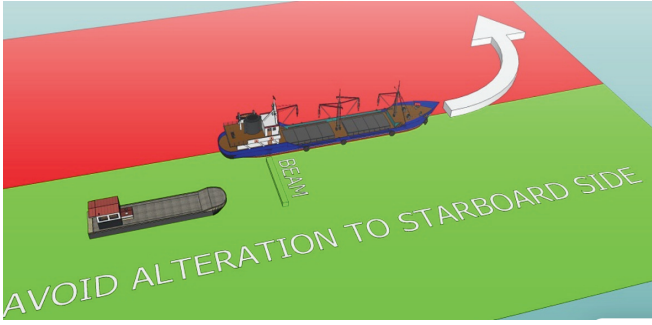


Kural 19'da belirtilen, çatışma tehlikesi söz konusu olduğunda yapılması gereken kaçınma manevraları görsellerle aşağıda açıklanmıştır.

(i) Yetişilen bir tekne hariç, kemere doğrultusunun ilerisinde bulunan bir tekne için rotanın iskeleyle alınması;



(ii) Rotanın kemere doğrultusunda veya kemere doğrultusunun gerisinde olan bir tekneye doğru değiştirilmesi.



COLREG Kural 6 - Emniyetli Hız



Çatışmayı önlemek adına uygun ve etkili bir şekilde hareket geçebilmek ve içinde bulunulan durum ve koşulların gerektirdiği mesafede durabilmek için, her tekne emniyetli hızla ilerlemelidir.

Sis, pus, tipi gibi kısıtlı görüş şartlarında “emniyetli hız” a düşerken aşağıdaki faktörler dikkate alınmalıdır;

- Görüş mesafesi,
- Seyir yapılan bölgedeki trafik yoğunluğu,
- Rüzgar, deniz ve akıntının durumu,
- Seyir tehlikelerinin yakınlığı,
- Geminin manevra yapabilme yeteneği,
- Radar cihazının karakteri ve yeterliliği.

COLREG Kural 35 - Kısıtlı Görüş Hallerinde Verilecek Ses İşaretleri

Görüş şartları kısıtlı olan bir alan içinde veya yakınında, gece veya gündüz, bu Kuralda belirtilen işaretler kullanılacaktır.

- Üzerinde yol bulunan kuvvetle yürütülen bir tekne iki dakikadan fazla olmayan aralıklarla bir uzun düdük çalacaktır.
- Yolda olan fakat durup su üzerinde ilerlemeyen, kuvvetle yürütülen bir tekne iki dakikadan fazla olmayan aralıklarla birbiri ardından iki uzun düdük çalacak ve bu iki düdük arasında da yaklaşık iki saniyelik süre bulunacaktır.
- Kumanda altında bulunmayan, manevra yapma gücü kısıtlı olan, su çekimi nedeniyle kısıtlı olan, yelkenli tekne balıkçılıkla uğraşan diğer bir tekneyi çekerek veya yedekleme işi ile uğraşan bir tekne, bu kuralın (a) veya (b) paragraflarında belirtilen işaretler yerine aralarında iki dakikadan fazla bir süre olmayan aralıklarla üç düdüğü birbiri ardından çalacak ve bu üç düdükten birisi uzun olacak ve bunu iki kısa düdük takip edecektir
- Demirli olan bir tekne bir dakikadan daha uzun olmayan aralıklarla, seri bir şekilde ve yaklaşık olarak beş saniye süre ile bir kampana çalacaktır. Boyları 100 metre veya daha uzun olan teknelerde kampana teknenin baş tarafından ses verecek ve kampananın çalınmasından hemen sonra teknenin kıç tarafından bir gong yaklaşık olarak, beş saniye süre ile ses verecektir. Demirli olan bir tekne ek olarak, yaklaşan bir tekneye bulunduğu yeri ve çatışma olasılığını ihtar etmek üzere, bir kısa bir uzun ve yine bir kısa olmak üzere birbiri ardından üç düdük çalabilir.

FOG	
████████	power-driven vessel
████████ ██████████	power-driven: stopped
████████ ███	other vessels
████████ ███ ███	towed vessel (in response)
██ ██████████ ███	anchored: warning
██ ███ ███ ███	pilot vessel
BELL	anchored
BELL + GONG	anchored >100m

Özetle

Kısıtlı görüş şartlarında gemiler çatışmayı önlemek adına aşağıdaki tedbirleri almalıdır.

- Gözcü sayısının yeterli olduğundan emin olunmalı
- Geminin emniyetli süratte yol aldığından emin olunmalı
- Makine ani manevralara karşı hazır bulundurulmalı
- COLREG kurallarına göre ses işaretleri verilmeli
- Radar ve ARPA'nın tam potansiyelleriyle kullanıldığından emin olunmalıdır,
- Çatışmadan kaçınmak için yapılacak manevraların diğer gemiler tarafından anlaşılacak ölçüde yapılması gerekmektedir,



PİLOT ÇARMIHI EMNİYETİ



Kılavuz kaptanlar dünyanın dört bir yanında her gün pilot çarmıhı kullanmakta.

Rutin olarak kullanılan bu ekipman eğer doğru ve emniyetli kullanılmazsa büyük felaketlere yol açabilmekte.

Pilot çarmıhı geminin ilk intibaasıdır. Bu sebeple hem personel emniyeti açısından hem de iyi bir intibaa bırakabilmek adına temiz tutulmalı ve doğru donatılmalıdır.

IMPA (International Maritime Pilot Association) tarafından Rotterdam'da yapılan bir araştırmaya göre, bölgeye gelen gemilerin %18-20'sinin pilot çarmıhı SOLAS Bölüm V Reg. 23'e ve IMO A.1045'e uygun değil. Bu uygunsuzluklar gecikmelere veya pilotların gemiye çıkmayı reddetmelerine sebep olabilmektedir. Her pilotun Unutulmamalıdır ki birkaç dakikalık dikkatsizlik bile büyük felaketler ortaya çıkmasına sebep olabilir.

Pilot çarmıhını donatmakla yükümlü olan personel konu hakkında bilgi sahibi olmalı ve köprüüstünden gelen talimatları uygulamalıdır. Bu aşamada tüm emniyet tedbirlerinin alındığından emin olunmalıdır.

Pilot Transfer Ekipmanlarının Kondisyonu

Son zamanlarda gemiye çıkan pilotların kullandığı çarmıhlardaki uygunsuzluk sayısında dünya genelinde bir artış görülmüştür. Bu artış aynı zamanda kaza ve hatta ölüm sayısındaki artışı da tetiklemiştir.

Kural ve regülasyonlara uygun olmayan ekipmanın kullanımı ve bakım tutumunun düzenli yapılmamasının çok büyük sonuçlar doğurabileceği unutulmamalıdır.



Kondisyonu uygun olmayan çarmıhlara örnekler aşağıda sıralanmıştır:



**Filasalanmış ve yıpranmış
halat**



**Filasalanmış ve kopmuş
halat**



**Çarmıhın kötü deniz
koşullarına maruz kalması
akabinde kırılan basamak**



Kopmuş halat



**Yoğun kullanım sonrası
aşınmış kırılmış basamak**



**Yoğun kullanım sonrası
aşınmış ve kırılmanın
eşiğinde olan basamak**

ÇARMIHLARIN DONATILMASI

SOLAS ch. V reg. 23 kural 2.2'ye göre pilot transfer ekipmanlarının donatılmasına bir zabıt tarafından nezaret edilmelidir. Pilot çarmıhı donatıldığında pilotu, elinde köprüüstü ile haberleşmeyi sağlayacak VHF olan bir zabıt ve bir gemici karşılamalı ve eğer gece ise çarmıh ve güverte yeterli derecede aydınlatılmalıdır. Pilot çarmıhının donatılması gemi güvertesinin deniz seviyesinden itibaren 9 metre ve daha fazla mesafede olup olmamasına göre yapılır. Pilot gemiye çıkarken kullanılabilecek çarmıhlar ve kombinasyonları aşağıda sıralanmıştır.

- Gemi güvertesinden deniz seviyesine olan mesafe 9 metreden daha az ise pilot çarmıhı donatılır.
- Mesafe 9 metreden fazla olunca ilaveten borda iskelesi de donatılır.

Pilot çarmıhının alt ucunun hiçbir zaman gemi bordası ile kılavuz motoru arasına girmemesine önem gösterilmelidir. Aksi takdirde gemini baş- kık ve ya yalpa yapmasıyla çarmıh kopabileceği gibi kılavuz çarmıhtayken pilot botunu ayrılması sonucu oluşan sürtünme çarmıhı kaydırarak kılavuzun dengesini yitirmesine veya düşmesine sebep olabilir.

Pilot çarmıhı, kullanımdan sonra hava ve deniz koşullarından etkilenmeyecek şekilde istiflenmesi gerekmektedir. Uzun süre kötü hava koşullarına ve deniz suyuna maruz kalan çarmıhlardan yıpranma ve aşınma olduğu unutulmamalıdır.

SIKÇA YAPILAN HATALAR

Aşağıda sıralanan hataların her biri kuşkusuz kazaya neden olabilir. Bu nedenle tüm gemilerin kural ve regülasyonlara uyması gerekmektedir.

- Çarmıhın gereğinden uzun bağlanması sonucu basamakların suya girmesi.
- Çarmıh basamaklarının deniz yüzeyine paralel şekilde bağlanmaması sonucu bir yanı aşağıda bir yanı yukarıda kalması.
- Çarmıhın güverteye iyi bağlanmaması yada gevşek bağlandığı için boşluk kalması ve bu sebeple kılavuz kaptan çarmıhı kullanırken hızlı silkelenme ve kaymaların oluşması (bu sebeple geçmişte bir çok pilot denize düşmüştür).
- Çarmıhın ters dönmesini engelleyen uzun basamakların kurala uygun olmaması veya hiç bulunmaması.
- Çarmıhın özellikle alt bölümlerinde kırık veya eksik basamaklar bulunması.
- Güvertede el incesi ve ışıklı can simidi bulunmaması.
- Gece yapılan operasyonlarda kılavuz kaptanın geçeceği güverte bölümünün yeterli aydınlatılmaması.
- Kılavuz kaptanı karşılayan zabıtın bulunmaması veya bulunsa bile köprüüstüyle iletişim kurmasını sağlayacak el telsizi bulundurmaması.

**UNUTULMAMALIDIR Kİ
CAN GÜVENLİĞİ
GEMİDE YAPACAĞINIZ
HER İŞTEN DAHA
ÖNCELİKLİDİR!**





JAPONYA ARITILMIŞ RADYOAKTİF BALASTI OKYANUSA BASIYOR

Japonya'da 2011'deki depremin ardından meydana gelen tsunamide zarar gören Fukushima Nükleer Santrali'ndeki radyoaktif atık suyun okyanusa boşaltmasına başlandığı bildirildi.

Japonya tarafından yapılan açıklamaya göre seyreltilmiş radyoaktif atık su, yeraltından denize uzanan 1 kilometrelik bir tünel yardımı ile tahliye ediliyor.

Açıklanan plan kapsamında, Mart 2024'e kadar toplam 31 bin 200 ton radyoaktif atık suyun boşaltılması planlanmakta.

Japonya'nın açıklamasının ardından başta Çin ve Güney Kore olmak üzere çevre ülkeler ve çevre koruma aktivistleri büyük tepki gösterdi.

Japonya ise eleştirilere karşı olarak okyanusa tahliyesi planlanan atık suyun temiz su yardımıyla seyreltildiği ve bu sayede su içerisinde bulunan radyoaktif materyal miktarının insan sağlığı ve çevreye vereceği zararın oldukça düştüğünü savunmakta.

ÇİN VE GÜNEY KORE ÖNLEM ALIYOR

Bu karara tepki olarak Çin hükümeti, Japonya'dan yapılan tüm deniz ürünlerinin ithalatının durdurulmasına karar verdi.

Japonya'nın verdiği kararın akabinde Kore hükümeti ise, 24 Ağustos 2023 itibariyle Japonya'nın doğusunda bulunan 6 terminalden ballast alan ve Güney Kore hükümeti limanlarına yanaşan gemilerin yeni regülasyonlara tabii olacağını açıkladı.

Regülasyona tabii olan gemiler, Güney Kore limanlarına yanaşmadan 24 saat önce ballast rapor formu (ballast'ın yönetimi, treatment, vs.) dolduracak.

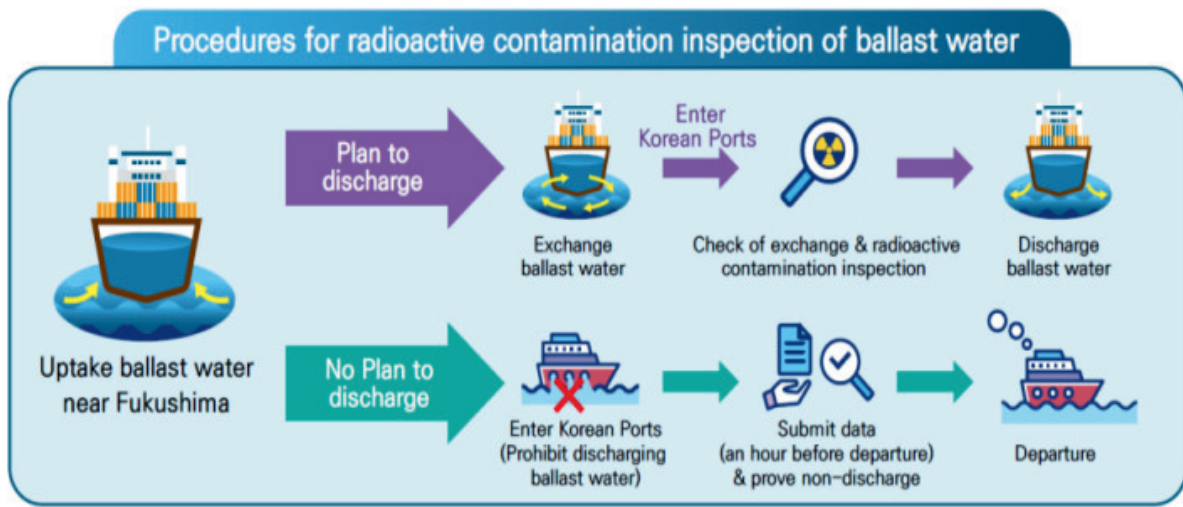
Geminin ballast raporunu bilerek yanlış doldurulması veya BWMS operasyon kayıtlarıyla oynanması geminin bağlanmasına veya para cezasına sebep olacak.

Japonya'nın 6 Doğu Limanından Alınan Ballastın Güney Kore Sularında Basılması Planlanıyorsa:

Gemiler, Güney Kore limanlarına girmeden önce Balast sularını Kore karasuları dışında değiştirecek. (Exchange operasyonu, kuzeye doğru seyredirken Tsugaru Boğazı geçişi ile 135°30'E arasında, gemi güneye doğru seyrederken ise 34° 35'N ve 132°30'E arasında gerçekleştirilecek.)

Regional Maritime Affairs yetkilileri ve Fisheries Office tarafından Ballast değişimi yapıp yapılmadığına dair gemi üzerinde denetleme gerçekleştirilecek. Bu denet sırasında denetçiler 1 litre balast suyu örneği alarak suyun içerisinde radyoaktivite olup olmadığına bakacak.

Test yaklaşık bir saat sürecek. Ballastın basılması testin geçilmesine bağlı olacak. Ballast exchange yapılmamışsa veya testte radyoaktif parçacıklara rastlanılmazsa, ballast basılmasına izin verilecek.



Japonya'nın 6 Doğu Limanından Ballast Aldıktan Sonra Güney Kore Sularında Basılması Planlanmıyorsa:

Gemilerin kalkıştan en az bir saat önce alakalı birime mail aracılığıyla, ballastın basılmadığına dair bilgi göndermesi gerekiyor.

Gönderilecek olan veriler aşağıdakileri kapsamakta:

- Ballast Water Record Book
- Log Book
- BWMS Opeasyon Kaydı
- Ballast Water Tank Kapasitesi (fotoğraflar)

Belgelerin gönderilmesinin ardından, alakalı birimler evrakları inceleyecek ve ballastın kalkış öncesi basılmadığından emin olacak (gerekirse gemiye çıkıp detaylı kontrol yapma hakları bulunmakta).

MİKRO UYKU



Oturduğunuz yerde konforlu olmasa bile insana çok tatlı gelen kısa süreli uykulara bir o kadar tatlı bir isim vermişiz: şekerleme. Peki mikro uyku da böyle bir şey mi yoksa çok daha tehlikeli olabilir mi?

Beyin yeterli uykuyu alamadığı zaman, mikro uyku adı verilen bir fenomen ortaya çıkabilmektedir.



Mikro uyku, isminden de anlaşıldığı gibi birkaç saniye süren, çok kısa süreli uyuklamalara verilen isimdir.

Uyku dendiğinde birçok kişinin aklına gözler kapalı halde bilincin devre dışı kalması ve vücudun dinlenme durumuna geçmesi geliyor. Peki mikro uykunun bundan farkı ne?

Bir yakınınızla ettiğiniz sohbet esnasında, onun bir anda belirli bir noktaya odaklanarak donuk bir şekilde baktığını ve **çevresel faktörlere karşı duyarsızlaşmaya** başladığını düşünün. Bu mikro uyku olabilir. Çünkü mikro uyku esnasında gerçek uykudaki gibi gözlerin kapalı olması yada vücudun rahat bir pozisyonda olması gerekmez. **İstem dışı bir şekilde bilincin kaybolduğu** bu mikro uyku sırasında kişinin bazen gözleri açık ve hatta son derece rahatsız konumda olabilir.

Denizde çalışmak uzun süreli mesai yapmayı, sürekli yüksek seslere maruz kalmayı, kötü hava şartları nedeniyle konforsuz bir ortamda dinlenmeyi gerektirebilmektedir. Bu faktörlerin hepsi bir araya geldiğinde aşırı yorgunluğa yol açabilmekte, bunun sonucu olarak da bilişsel yeteneklerde, reaksiyon gösterme süresinde azalma ve karar verme mekanizmasında sıkıntılar meydana gelebilmektedir.



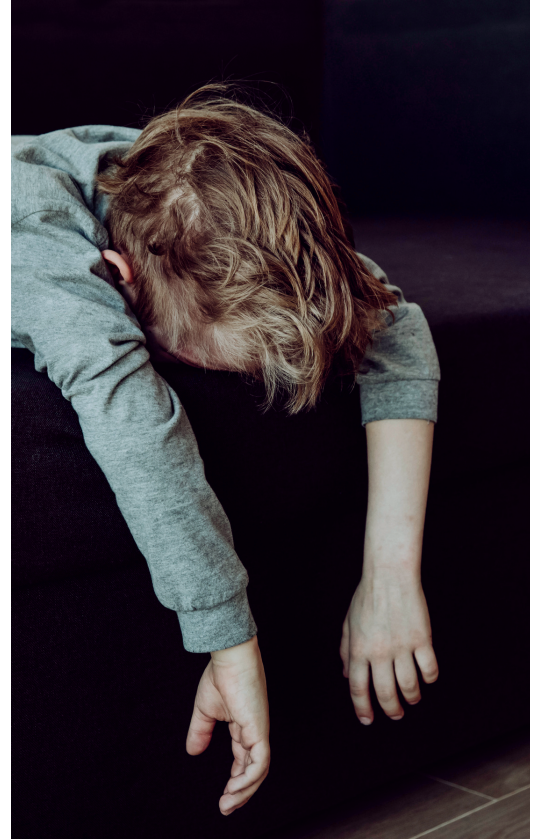
Fakat aşırı yorgunluk, uzun süreler uykusuz kalmak gibi durumlar normal değildir ve normal karşılanmamalıdır.

Bu aşamada çalışma ve dinlenme saatlerinin doğru planlanması ve takip edilmesi büyük önem taşımaktadır.

Personelin yeterli sürede dinlendiğinden emin olmak sadece o personelin sağlığı için değil aynı zamanda tüm geminin ve gemi personelinin selameti açısından da büyük önem taşımaktadır. Günümüzde trafik kazalarının %4'ü mikro uyku sebebiyle meydana gelirken, denizde de mikro uyku sebepli birçok kaza yaşanmaktadır.

Mikro Uyku Hakkında Bilgiler

- Yapılan araştırmalara göre, kişi 24 saati uykusuz geçirmeye başladığında, beyin aktivitelerinin, uyanık gibi görünseler bile uyku-uyanıklık sınırında olduğuna dair sinyaller verdiğini ortaya çıkarmıştır.
- Aynı araştırmada 16 saatlik uykusuzluk sınırı geçildikten sonra, mikro uykuya dalmasalar bile bireylerin dikkat eksikliklerinin önemli ölçüden arttığı gözlemlenmiştir.
- Mikro uyku aslında birkaç saniyelik uyku ve bilinç kapanması haline verilen addır.
- Mikro uyku anlık olarak meydana gelmekte ve mikro uyku yaşayan kişiler genellikle bu evreye geldiklerinin farkına varamamaktadırlar.
- Mikro uyku zaman fark etmeksizin günün herhangi bir anında meydana gelebilir.
- Mikro uyku anında bireyler çevresinde olup bitenleri algılayamasa ve bilgileri süzgeçten geçireme bile oldukça uyanık görünebilir, gözleri tamamen açık olabilir.



**MİKRO UYKUYU ÖNLEMENİN EN İYİ YOLU
YETERLİ UYKU ALDIĞINDAN EMİN
OLMAKTIR!**

Uykusuzluğun Sonuçları

Mikro uykuya sebep olabilmesi dışında, yorgunluk aynı zamanda aşağıda sıralanan şekilde kazaların oluşmasına da sebep olabilmektedir.

1-) Bilişsel İşlevler

Uykusuzluk sebebiyle oluşan yorgunluk halsizliğe, dikkat dağınıklığına ve bilişsel fonksiyonların genel olarak azalmasına sebep olmaktadır. Bu geminin seyrini, iletişimi ve durumsal farkındalığı kötü yönde etkileyerek kazaların meydana gelmesine sebep olabilir. Yorgunluk aynı zamanda yanlış anlaşılmalara ve personel arası iletişim sorunlarına yol açabilir.

2-) Reaksiyon Süresinin Uzaması

Uykusuzluk, dinamik ve değişken bir ortam olan denizde hızlı reaksiyon verilmesi gereken durumlarda dahi reaksiyon süresinin uzamasına sebep olmaktadır. Yavaş verilen reaksiyonlar çatma veya oturma gibi birçok farklı kazaya neden olabilmektedir.

3-) Karar Verme Mekanizması

Yetersiz uyku sebebiyle hasara uğrayan karar verme mekanizması, denizcilerin önemli anlarda alacağı kararları etkileyerek hata yapma olasılığını arttırmaktadır.

Mikro Uykunun Önlenmesi

Yetişkinler için günlük önerilen uyku süresi 7-9 saat arasındır.

Aşağıda sıralanmış olan teknikler uykuya daha hızlı dalmanıza ve daha kaliteli bir uyku uyumanıza yardımcı olabilir:

- Yatağa girmeden önce yanınızda telefon veya tablet gibi elektronik eşyaların bulunmadığından emin olun (elektronik eşyalar yataktan uzak bir yere konulmalıdır).
- Uykuya dalmanıza yardımcı olan rutinleri (sakinleştirici müzik dinlemek veya kitap okumak gibi) bulun ve uygulamaya çalışın.
- Akşam ve öğleden sonra yoğun kafein tüketmemeye özen gösterin.
- Eğer mümkünse, havadar/soğuk ve karanlık bir odada uyumaya çalışın.



2023 YILI 3. ÇEYREĞİ YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Garbage

Garbage Generated Total 3rd quarter: 303,28 cbm

Med Arctic: 19,62 cbm

Med Baltic: 13,72 cbm

Med Atlantic: 29,58 cbm

Med Pacific: 26,76 cbm

Med Adriatic: 22,96 cbm

Med Antarctic: 24,8 cbm

Med Tuncer: 38,25 cbm

Med Pakize: 11,2 cbm

Med Emre: 9,4 cbm

Med Serhat: 25,94 cbm

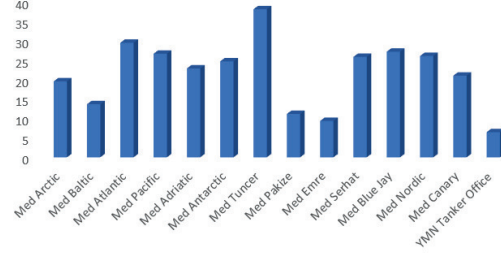
Med Blue Jay: 27,28 cbm

Med Nordic: 26,17 cbm

Med Canary: 21,1 cbm

YMN Tanker Office: 6,5

Garbage Consumption Analysis for Fleet Vessels



Battery

Battery Consumption Total 3rd quarter: 557 pcs

Med Arctic: 26 pcs

Med Baltic: 36 pcs

Med Atlantic: 23 pcs

Med Pacific: 69 pcs

Med Adriatic: 29 pcs

Med Antarctic: 41 pcs

Med Tuncer: 108 pcs

Med Pakize: 23 pcs

Med Emre: 65 pcs

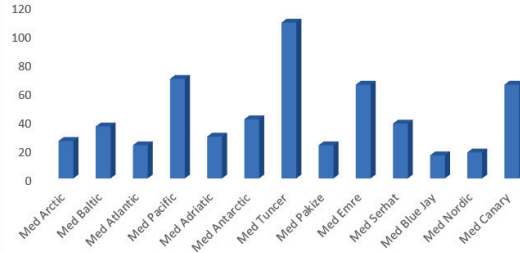
Med Serhat: 38 pcs

Med Blue Jay : 16 pcs

Med Nordic: 18 pcs

Med Canary: 65 pcs

Battery Consumption Analysis for Fleet Vessels



Paint Consumption

Paint Consumption Total 3rd quarter: 4477 ltrs

Med Arctic: 300 ltrs

Med Baltic: 227 ltrs

Med Atlantic: 680 ltrs

Med Pacific: 610 ltrs

Med Adriatic: 650 ltrs

Med Antarctic: 330 ltrs

Med Tuncer: 30 ltrs

Med Pakize: 135 ltrs

Med Emre: 390 ltrs

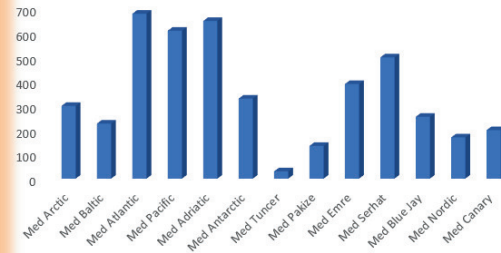
Med Serhat: 500 ltrs

Med Blue Jay : 255 ltrs

Med Nordic : 170 ltrs

Med Canary: 200 ltrs

Paint Consumption Analysis for Fleet Vessels



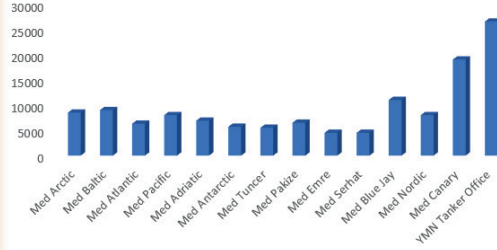
2023 YILI 3. ÇEYREĞİ YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Paper Consumption

Paper Consumption Total 3rd quarter: 129900 pcs

Med Arctic: 8500 pcs
Med Baltic: 9000 pcs
Med Atlantic: 6300 pcs
Med Pacific: 8000 pcs
Med Adriatic: 6900 pcs
Med Antarctic: 5700 pcs
Med Tuncer: 5500 pcs
Med Pakize: 6500 pcs
Med Emre: 4500 pcs
Med Serhat: 4500 pcs
Med Blue Jay: 11000 pcs
Med Nordic: 8000 pcs
Med Canary: 19000 pcs
YMN Tanker Office: 26500 pcs

Paper Consumption Analysis for Fleet Vessels

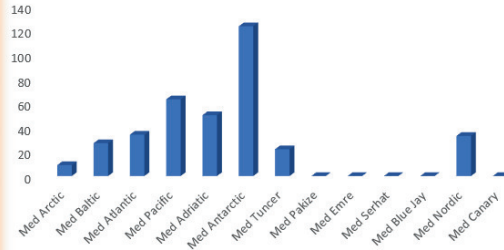


Fluorescent

Fluorescent Consumption Total 3rd quarter: 361 pcs

Med Arctic: 9 pcs
Med Baltic: 27 pcs
Med Atlantic: 34 pcs
Med Pacific: 63 pcs
Med Adriatic: 50 pcs
Med Antarctic: 123 pcs
Med Tuncer: 22 pcs
Med Pakize: 0 pcs
Med Emre: 0 pcs
Med Serhat: 0 pcs
Med Blue Jay: 0 pcs
Med Nordic: 33 pcs
Med Canary: 0 pcs

Fluorescent Consumption Analysis for Fleet Vessels

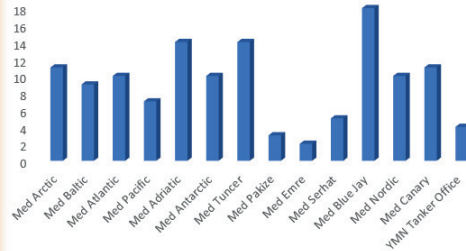


Printer Cartridge

Printer Cartridge Consumption Total 3rd quarter: 128 pcs

Med Arctic: 11 pcs
Med Baltic: 9 pcs
Med Atlantic: 10 pcs
Med Pacific: 7 pcs
Med Adriatic: 14 pcs
Med Antarctic: 10 pcs
Med Tuncer: 14 pcs
Med Pakize: 3 pcs
Med Emre: 2 pcs
Med Serhat: 5 pcs
Med Blue Jay: 18 pcs
Med Nordic: 10 pcs
Med Canary: 11 pcs
YMN Tanker Office: 4 pcs

Printer Cartridge Consumption Analysis for Fleet Vessels



RECAAP 2023 3. ÇEYREK RAPORU

2023 yılı 3. çeyreğinde Asya'da gemilere yönelik toplam 23 vaka bildirildi. 2023 yılının 2. çeyreğinde ise bildirilen vaka sayısı 34 olmuştu. Bu değerlere bakarak vaka sayısında azalma olduğu anlaşılmaktadır.

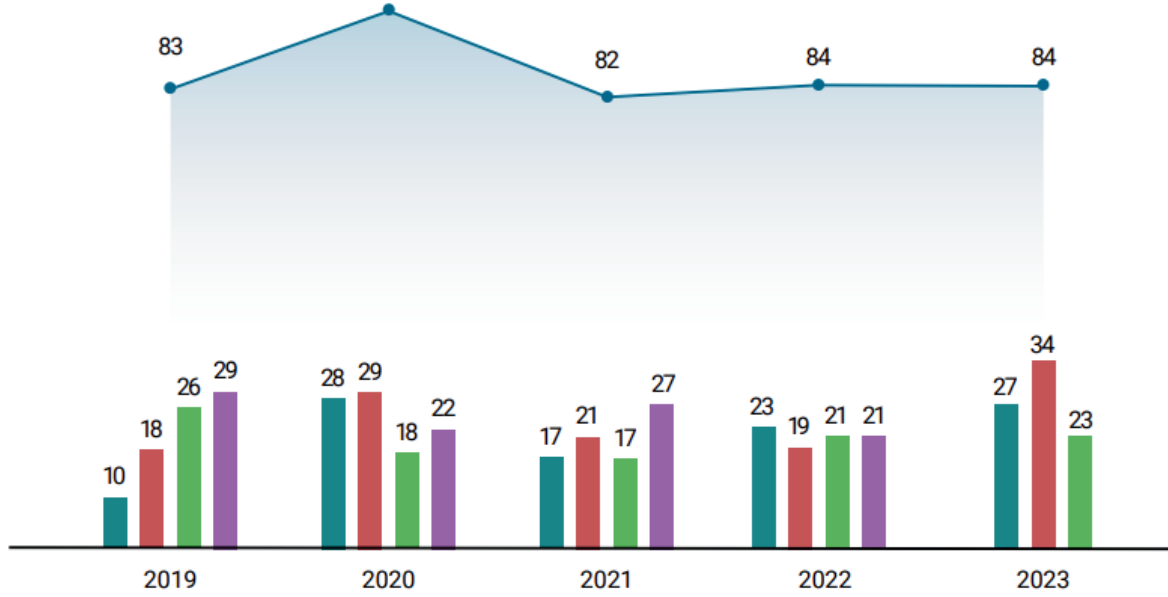


Chart 1 - Number of incidents (Quarterly number vis-à-vis total number of 2019-2022)

2023 yılı Ocak-Eylül aylarında yaşanan olaylar 2022 yılının aynı aylarıyla kıyaslandığında aşağıda belirtilen konularda artış yaşandığı görüldü:

- Hindistan'da, 2022 yılında 3 olay raporlanırken 2023 yılında 4 olay raporlandı.
- Endonezya'da, 2022 yılında 9 olay raporlanırken 2023 yılında 12 olay raporlandı.
- Filipinlerde, 2022 yılında 4 olay meydana gelirken 2023 yılında 9 olay raporlandı.
- Malakka ve Singapur boğazlarında, 2022 yılında 41 olay raporlanırken 2023 yılında 56 olay raporlandı.
- Tayland'da 2022 yılında hiç olay raporlanmazken 2023 yılında 1 olay raporlandı.
- Vietnam'da 2022 yılında hiç olay raporlanmazken 2023 yılında 2 olay raporlanmıştır.

2023 yılı Ocak-Eylül ayları arasında raporlanan 84 olaydan 28 tanesi (%33) gemiler demirde veya limandayken yaşandı. Yandaki grafik gemiler demirde veya limandayken yaşanan olayları ve konumlarını göstermektedir.

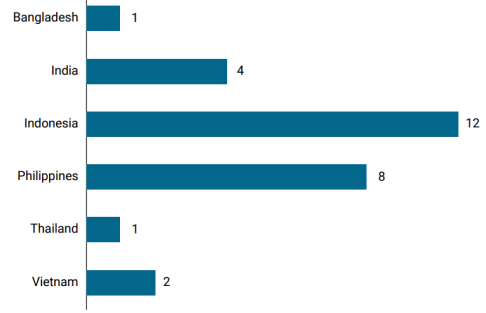


Chart 4 - Incidents on board ships at anchor/berth (January-September 2023)

Yaşanan diğer 56 (%67) olay ise gemiler seyirdeyken oldu. Yandaki grafik gemiler seyir halindeyken yaşanan olayları ve konumlarını göstermektedir.



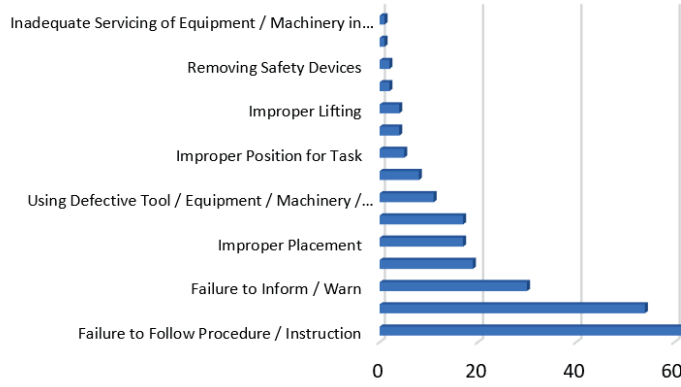
Chart 5 - Incidents on board ships while underway (January-September 2023)

January-September																				
	2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022		2023	
	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att
North Asia																				
China					3		1				3									
Sub-total					3		1				3									
South Asia																				
Bangladesh	11		10		1	1	7		9	2			3				3	1	1	
Bay of Bengal	2																			
India	9	1	6		12		1		2	1	3		8		4		2	1	4	
Sub-total	22	1	16		13	1	8		11	3	3		11		4		5	2	5	
Southeast Asia																				
Indian Ocean		1																		
Indonesia	36	5	16	1	20		20	2	20	6	14	3	18	1	9	1	9		12	
Malaysia	3	1	3		1		1	1	5		7		2		1		1			
Pacific Ocean											1									
Philippines	3		5	1	3		14		3	1	2	1	13		10	1	4		8	
South China Sea	29	1	10	1	2	1	4		2	1	1		3	1			1			
SOMS	23	3	88	8	1	1	2	1	6	2	15		22		26	1	40	1	55	1
Sulu-Celebes Seas					7		3	4	1	1	2		1							
Thailand			1																1	
Vietnam	1		19		6		1		2		2		3		2				2	
Sub-total	95	11	142	11	40	2	45	8	39	11	43	5	62	2	48	3	55	1	78	1
Overall total	117	12	158	11	56	3	54	8	50	14	49	5	73	2	52	3	60	3	83	1

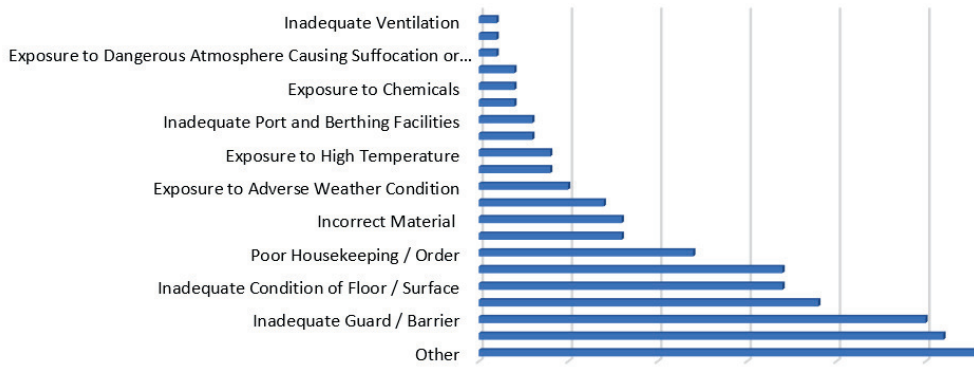
Table 1 - Location of incidents (January-September of 2014-2023)

2023 yılı üçüncü çeyreği için oluşmamış kaza , güvenli olmayan hareket ve durumların oluşmasının analizi aşağıdaki gibidir.

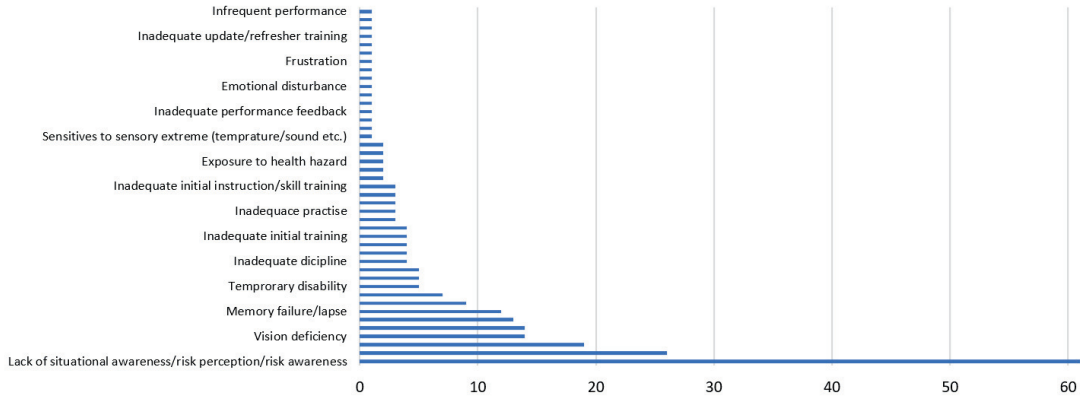
SUBSTANDARD ACTS



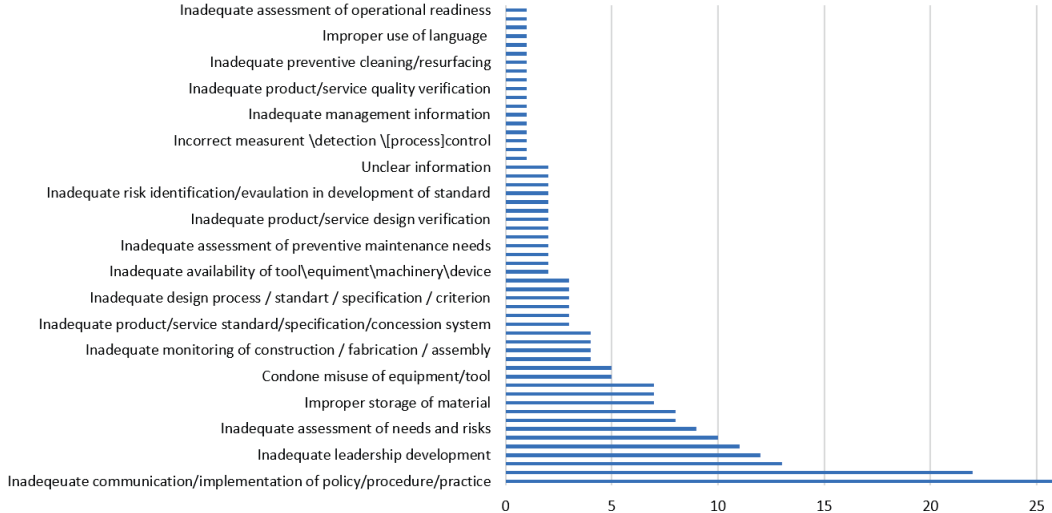
SUBSTANDARD CONDITIONS



PERSONAL FACTORS



JOB SYSTEM FACTORS

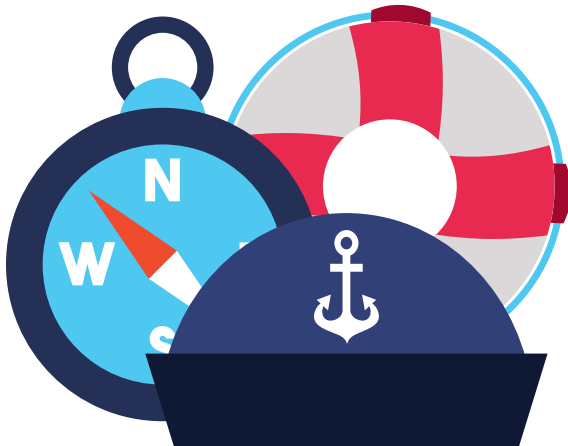


EMNİYET ÖDÜLLERİ

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

Uygulama kapsamında;

- Gemilerimizde her çeyrek **en çok nearmiss düzenleyen personele** Şirketimiz tarafından isme özel **THY Corporate Club Card Hediye** edilecektir. Bu kart ile yurt içi ve yurt dışı uçuşlarda extra bagaj hakkı, iç Hatlarda CIP salonları ve Türkiye Çıkışlı yurt dışı uçuşlarında extra bir misafiriniz ile business Lounge kullanılabilecektir. Detayları www.turkishairlines.com sitesinden öğrenebilirsiniz.
- 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 PERSONELİMİZ

İSİM	TOPLAM RAPOR
Uğur Karaca	8 Adet
Berker Sazak	7 Adet
Mustafa Batmaz	5 Adet
Tansel Uçak	5 Adet

Emniyet & Gemi Performans Ödülü

3. Çeyreğin Birincileri

2023 yılı üçüncü çeyreğinde en fazla raporlamayı yapan ve çeyreklik gemi puanlama tablosunda da birinci olan gemi Med Blue Jay olup, en fazla raporlamayı yapan personelimiz 8 adet raporlamayla Uğur Karaca olmuştur.

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



2023 YILI 3. ÇEYREK EMNİYET ÖDÜLÜ

UĞUR KARACA

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

SAFETY DEPARTMANI

Uğur Karaca - 8 Adet Raporlama

3. çeyrek sonunda en çok raporlama yapan personelimiz 3. Zabit Uğur Karaca'ya Turkish Airlines Corporate Club kartı hediye edilecektir.



2023 YILI 3. ÇEYREK EMNİYET ÖDÜLÜ

MED BLUE JAY

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

SAFETY DEPARTMANI

Kampanya bazında Med Blue Jay gemimiz filo birincisi olmuş ve gemi personeline ödül olarak Kitap seti hediye edilecektir.

MED BLUE JAY 3. Çeyrek Emniyet Ödülü

BEST PRACTICE & LESSON LEARNED RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU

2023 Yılı üçüncü çeyreği için Best Practise ve Lesson Learned raporlaması hususunda gerekli özeni gösteren tüm gemi kaptanlarımız ve personelimize teşekkür ederiz.

2023 Yılı üçüncü çeyreğinde toplam 2 adet Lessons Learned ve 4 adet Best Practice yayınlanmıştır.

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

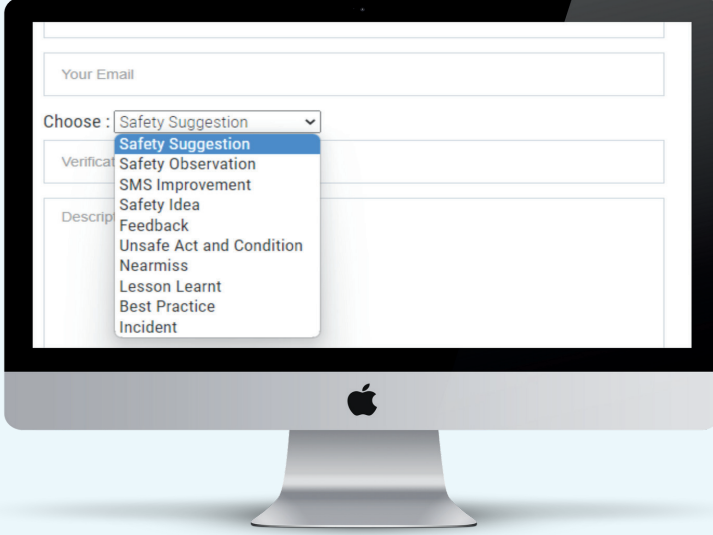
İSİM	TOPLAM RAPOR
Timuçin Bayhan	2 Adet
Baybars Ay	1 Adet
Berkay Küçükşahin	1 Adet
Yasin Deniz Tekin	1 Adet

2023 yılı üçüncü çeyreği için en fazla raporlama yapılan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir:

GEMİ ADI	TOPLAM RAPOR
Med Blue Jay	3 Adet
Med Serhat	1 Adet
Med Tuncer	1 Adet



ŞİKAYET VE İSTEK



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

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



Raporlama sekmesi sayesinde;

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

gibi konular hakkında raporlamalar ister anonim ister isim belirtilerek yapabilecek.



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

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

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

Önemli Not:

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

Choose : Safety Suggestion

Verification Question: 8 + 2 = ?

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