



HSSEQ BULLETIN



HAZİRAN 2025 / SAYI 22

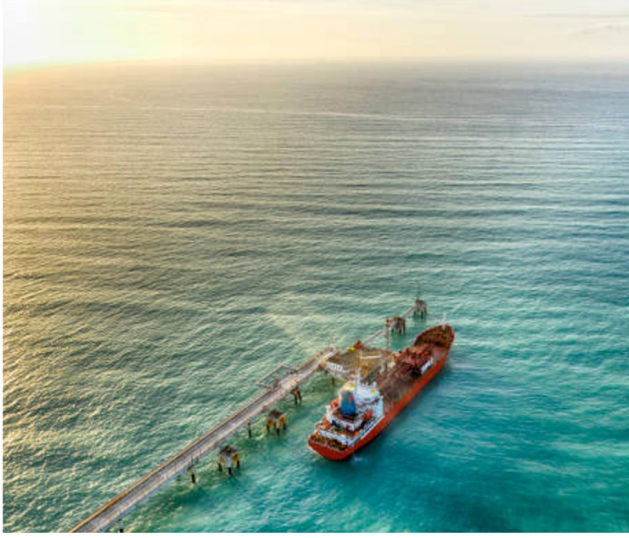
Altunizade Mah. Kısıklı Caddesi No: 4 Sarkuysan-
Ak İş Merkezi S Blok(1.Blok) İç Kapı No: 5
Üsküdar, İSTANBUL - TURKEY
+90 (216) 562 13 20
www.ymntankers.com.tr
info@ymntankers.com.tr

İÇİNDEKİLER

YMN TANKER, SHELL TARAFINDAN DÜZENLENEN KÜRESEL DENİZCİLİK CEO KONFERANSINDA KRİTİK SAFETY BİLGİLERİ ELDE ETMİŞTİR.04

YMN TANKER VE SEKAVIN ÖZEL BUNKER ANLAŞMASI İMZALADI.....05

GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER.....06



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER.....12

SICAK ÇARPMASI TEHLİKESİ.....16

GEMİLERİMİZDEN GELEN NEARMISS RAPORLAMALARI.....18

STCW, STCW-F KOD VE STCW-F SÖZLEŞMESİNDE DEĞİŞİKLİKLER.....22

DÜNYA DENİZCİLER GÜNÜ 2025.....23

ReCAAP 2025 YILI YARIM YIL RAPORU....24

YILIN 2. ÇEYREĞİNDE GEMİLERİMİZİN KULLANIM/ ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ.....28

TEKRAR EDEN DENET MADDELERİ.....30

BEKLENMEDİK SIS KÖPRÜÜSTÜ EKİBİNİN DÜZENİNİ BOZDU.....32

YETERSİZ TECRÜBE + YETERSİZ İLETİŞİM = KÖTÜ SONUÇ.....33

ZAYIF EMNİYET KÜLTÜRÜ VE KÖTÜ TASARIM MOB ÖLÜMLÜ KAZAYA YOL AÇTI.....34



YMN TANKER GAINS CRITICAL SAFETY INSIGHTS AT SHELL'S GLOBAL MARITIME CEO CONFERENCE



YMN TANKER, SHELL TARAFINDAN DÜZENLENEN KÜRESEL DENİZCİLİK CEO KONFERANSINDA KRİTİK SAFETY BİLGİLERİ ELDE ETMİŞTİR.

Belçika, Antwerp'te düzenlenen Shell's Maritime Partners in Safety CEO Konferansı 2025'e, Genel Müdürümüz Sayın Yaman Şen'in YMN Tanker adına katılımıyla gururlandık. Yaklaşık 200 küresel denizcilik liderinin bir araya geldiği bu önemli buluşma, sektörümüzün emniyet ve operasyonel mükemmelliğini ilerletme konusundaki ortak kararlılığını ortaya koydu. Konferans, Shell'in Avrupa-Afrika bölge gruplarını (Londra ve Rotterdam) tek ve güçlü bir forumda birleştirmesiyle önemli bir dönüm noktası oldu.

Konferansın temel çıkarımları şunlardır:

İnsan Performansı Yaklaşımı: Yetenekli profesyonellerin bile hataları önlemek için tasarlanmış sistemlere ihtiyaç duyduğunun vurgulanması

Güvenlik Kültürü Liderliği: Emniyetin geliştiği organizasyonlar oluşturmak için pratik stratejiler

Sektör İş Birliği: Denizcilik operasyonlarında emniyet standartlarını yükseltmek için ortaklıkların güçlendirilmesi

Bu önemli görüşmeleri kolaylaştırdığı için Shell'e özel teşekkürlerimizi sunarız. Elde edilen bilgiler, deniz taşımacılığında mükemmelliği sağlamaya devam ederken YMN Tanker' in emniyet uygulamalarını daha da geliştirecektir.

YMN TANKER AND SEKAVIN SIGNS EXCLUSIVE BUNKER DEAL

YMN TANKER VE SEKAVIN ÖZEL BUNKER ANLAŞMASI İMZALADI

Yunanistan merkezli deniz yakıtı tedarikçisi ve ticaret şirketi Sekavin, YMN Tanker' in yakıt ihtiyaçlarını karşılamak üzere özel bir anlaşma imzaladı.

Özel stratejik yakıt anlaşması kapsamında Sekavin, YMN Tanker' in tüm gemilerinin dünya çapındaki tüm limanlardaki yakıt ihtiyaçlarını karşılayacak.



GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED ARCTIC Personeli tarafından raporlanan Best Practice uygulaması:

NO	TYPE	CHART NO	CHART NAME	EDITION NO	EDITION DATE	NTM CORRECTIONS NO
1	ADMIRALTY	4016	A Planning Chart for the Eastern Atlantic Ocean to the Western Pacific	3	18.08.2022	
2	ADMIRALTY	4005	A Planning Chart for the Indian Ocean	3	25.08.2022	
3	ADMIRALTY	4004	A Planning Chart for the North Atlantic Ocean and Mediterranean Sea	4	18.08.2022	
4	ADMIRALTY	4003	A Planning Chart for the South Atlantic Ocean	4	18.08.2022	
5	ADMIRALTY	4002	A Planning Chart for the Pacific Ocean	3	25.08.2022	
6	ADMIRALTY	4001	A Planning Chart for the Atlantic and Indian Ocean	3	25.08.2022	
7	ADMIRALTY	5500	Mariners' Routing English Channel and Dover Strait	2	27.05.2021	2890/2022-1070/2023-3791/2021-5222/2021-0560/2022-2438(P)/2023
8	ADMIRALTY	5501	Mariners' Routing Gulf of Suez	4	29.12.2022	0404/2023-0498/2023-2254(P)/2023
9	ADMIRALTY	5503	Mariners' Routing Baltic Sea	6	18.05.2023	
10	ADMIRALTY	5506	Mariners' Routing Turkish Straits (Istanbul Strait)	2	24.06.2021	
11	ADMIRALTY	5507	Mariners' Routing Turkish Straits (The Dardanelles)	2	24.06.2021	3557(P)/2021-3557(P)/2021
12	ADMIRALTY	5521	Mariners' Routing Irish Sea	1	26.03.2015	1175/2018-1438/2018-3731/2018-6043/2020
13	ADMIRALTY	5522	Mariners' Routing West Coast of Scotland Firth	1	26.02.2015	0378/2019
14	ADMIRALTY	5523	Mariners' Routing Adriatic Sea and Stretto Di Messina	2	01.02.2018	0963/2019-5951/2019
15	ADMIRALTY	2214	Black Sea including Marmara Sea and Sea of Azov	4	8.04.2021	1698/2021-2451/2021-2837/2021-2910/2022-4239/2022-0662/2023-1078/2023-1607/2023-1689/2023-2401/2023-0938(T)/2012-6397(P)/2019-2501(P)/2023-2503(P)-2023
16	ADMIRALTY	JAN 5125	Routing Chart South Atlantic Ocean January	4	25.02.2021	
17	ADMIRALTY	FEB 5125	Routing Chart South Atlantic Ocean February	4	25.02.2021	
18	ADMIRALTY	MAR 5125	Routing Chart South Atlantic Ocean March	4	25.02.2021	
19	ADMIRALTY	APR 5125	Routing Chart South Atlantic Ocean April	4	25.02.2021	
20	ADMIRALTY	MAY 5125	Routing Chart South Atlantic Ocean May	4	25.02.2021	
21	ADMIRALTY	JUN 5125	Routing Chart South Atlantic Ocean June	4	25.02.2021	
22	ADMIRALTY	JUL 5125	Routing Chart South Atlantic Ocean July	4	25.02.2021	
23	ADMIRALTY	AUG 5125	Routing Chart South Atlantic Ocean August	4	25.02.2021	
24	ADMIRALTY	SEP 5125	Routing Chart South Atlantic Ocean September	4	25.02.2021	
25	ADMIRALTY	OCT 5125	Routing Chart South Atlantic Ocean October	4	25.02.2021	
26	ADMIRALTY	NOV 5125	Routing Chart South Atlantic Ocean November	4	25.02.2021	
27	ADMIRALTY	DEC 5125	Routing Chart South Atlantic Ocean December	4	25.02.2021	
28	ADMIRALTY	JAN 5146	Routing Chart Mediterranean and Black Seas January	2	09.01.2020	
29	ADMIRALTY	FEB 5146	Routing Chart Mediterranean and Black Seas February	2	09.01.2020	

BAD PRACTICE

Kağıt harita düzeltmelerinin takibi zordu.



MED ARCTIC PAPER CHART LIST						
NO	TYPE	CHART NO	CHART NAME	EDITION NO	EDITION DATE	NTM CORRECTIONS NO
1	ADMIRALTY	Q6099	Red sea gulf of Aden	10	5 JAN 2023	
2	ADMIRALTY	Q6110	Mediterranean Sea	3	25 MAR 2021	
3	ADMIRALTY	Q6114	West Africa including Gulf Of Guinea	4	21 NOV 2024	
4	ADMIRALTY	5500	Mariners' Routing Guide - English Channel and Southern North Sea	2	27 MAY 2021	
5	ADMIRALTY	5503	MARINER'S ROUTING GUIDE BALTIC SEA	6	18 MAY 2023	
6	ADMIRALTY	5506	MARINERS' ROUTING GUIDE TURKISH STRAITS - STRAIT OF ISTANBUL AND SOUTHERN APPROACHES	3	02 JAN 2025	
7	ADMIRALTY	5507	MARINERS' ROUTING GUIDE TURKISH STRAITS - STRAIT OF CANAKKALE AND APPROACHES	3	02 JAN 2025	
8	ADMIRALTY	5523	MARINERS' ROUTING GUIDE ADRIATIC SEA AND MESSINA STRAIT	2	1 FEB 2018	
9	ADMIRALTY	4001	PLANNING CHART FOR THE ATLANTIC AND INDIAN OCEANS	3	25 AUG 2022	
10	ADMIRALTY	4003	PLANNING CHART FOR THE SOUTH ATLANTIC OCEAN	4	18 AUG 2022	

GOOD PRACTICE

Kağıt harita düzeltmelerinin takibini kolaylaştırmak amacıyla, haritalarda yer alan ve resmi olarak kullanılan QR kodların listesi oluşturularak, düzeltmelerin hızlı ve etkin bir şekilde kontrol edilmesi sağlanabilir.



GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED BALTIC Personeli tarafından raporlanan Best Practice uygulaması:

BAD PRACTICE

Katlardaki pipe duct yanlış kullanımı, boru kanalının içindeki malzemelerin karmaşıklığı ve zamanla malzemelerin orada unutulmasının içinden geçen kablolarla da zarar verebileceği, pipe duct bir depo olarak görülmesi nedeniyle kabloların içinden geçtiği unutulmamalıdır.



GOOD PRACTICE

Katlardaki pipe duct temizlenip malzemeler ayrıştırılmış, kablo ve geçen boru hatlarının emniyeti sağlanmış olup gereksiz malzemelerden ayrıştırılmıştır.



GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED ARCTIC Personeli tarafından raporlanan Best Practice uygulaması:

BAD PRACTICE

Gemi üzerinde bulunan Fireman Outfit kutuları acil durumlar için hayati öneme sahiptir. Yapılan gözlemlerde, bu kutuların üzerine çeşitli evrak, temizlik malzemesi ya da kişisel eşyalar konulduğu tespit edilmiştir. Bu durum acil durumda gecikmeye sebep olabileceği gibi kutu kapağının açılmamasına da neden olabilir.



GOOD PRACTICE

Tüm Fireman Outfit kutularının üst kısmına, dikkat çekici bir şekilde "DO NOT PLACE ANYTHING ON TOP" uyarı etiketi yerleştirildi.

Amaç / Objective:

- Kutu üzerinin daima boş bırakılmasını sağlamak
 - Acil durumda kolay erişim sağlamak
 - Personel farkındalığını artırmak



GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED BLUE JAY Personeli tarafından raporlanan Best Practice uygulaması:

GOOD PRACTICE

Şirketin 07-2025 numaralı gemiye ziyaretçi kabulüyle ilgili yeni prosedürü kapsamında, bu sürecin etkinliğini artırmaya yönelik destekleyici bir best practice önerisinde bulunmak istiyoruz.

Gemide mevcut olan yük ile ilişkili olası riskler göz önünde bulundurularak, tüm ziyaretçilere bu risklerin niteliği ve gerekli önlemler hakkında bilgi vermeyi amaçlayan kısa bir bilgilendirme notu hazırladık. Bu notun, ziyaretçiler gemiye girişte okunması ve bilgilendirmesi amacıyla sunulması planlanmaktadır.

Bu bilgilendirmenin girişte yapılmasının, hem güvenlik farkındalığını artıracığına hem de gemi ziyareti süresince daha sorumlu ve bilinçli bir yaklaşım sağlayacağına inanıyoruz. Bu uygulama, yeni oluşturulan prosedürün hedefleriyle uyumludur ve genel güvenlik önlemlerine katkı sağlamayı amaçlamaktadır.

Ayrıca bu bilgilendirme notu, ziyaretçileri karşılayan personelin yabancı dil konusunda zorluk yaşamadan temel güvenlik bilgisini kolay ve anlaşılır şekilde aktarabilmesine yardımcı olmak amacıyla hazırlanmıştır. Bu sayede, gelişmiş yabancı dil becerisine ihtiyaç duymadan, gerekli bilgilendirme düzenli ve etkili bir şekilde yapılabilecektir.

Bu küçük önerinin, prosedüre değer katacağına ve gemi üzerindeki yüksek güvenlik standartlarının korunmasına yardımcı olacağına inanıyoruz.



YMN TANKER						
Cargo Familiarisation Notice for Visitors						
OPERATIONS	LOADING	YES	DISCHARGING		BUNKERING	
CARGO	TOXIC		FLAMMABLE	YES	CORROSIVE	
CARGO NAME	GASOIL & GASOLINE					
IMDG CLASS & UN NO	CLASS 3 - 1202&1203					
EmS	F-E(NON WATER REACTIVE LIQUID)///S-E(FLAMMABLE LIQUID FLOATING ON WATER)					
MFAG	In case of contact with skin , Flush contaminated skin with plenty of water. /// Do not eat, In case of contact with mouth, Wash out mouth with water. /// Avoid to expose cargo gases ,In case of inhalation , Remove victim to fresh air and keep at rest in a position comfortable for breathing.					
OTHER	ALL TANKS ARE INERTED					

GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED NORDIC Personeli tarafından raporlanan Best Practice uygulaması:

BAD PRACTICE

Gemideki hidrantlar, ölçüleri bakımından iki gruba ayrılmıştır. Yaşam mahali içindeki ve çevresindeki hidrantlar 52 mm çapındayken, güvertede bulunanlar 65 mm çapındadır. Bu nedenle yangın planında, iki farklı ebatta uluslararası sahil bağlantısı yer almakta olup bu bağlantılar bosun store'un iskele ve sancağında bulunmaktadır. Ancak acil bir durumda, hangi ulusal sahil bağlantısının nerede olduğunu aramak emniyetli olmamakla beraber zaman kaybına yol açabilir.



GOOD PRACTICE

Hidrantlardaki farklılıklar nedeniyle, acil durumlar sırasında doğru ebatta Uluslararası Sahil Bağlantısı'nın hızlı ve doğru şekilde tespit edilebilmesini sağlamak amacıyla, belirlenen lokasyonlara uygun işaretleme yapılmıştır.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED BLUE JAY Personeli tarafından raporlanan Lessons Learned:

OLAY:

MultiRAE gaz dedektörü ve Riken Keiki GX-3R(D) kişisel gaz dedektörü ile ilgili kendimi eğitirken, TWA alarm ayarlarının Şirket Afişi No. 18'de belirtilen en son limitlerle uyuşmadığını fark ettim. Bu uyumsuzluk, tehlikeli maruziyet seviyeleri konusunda farkındalığın azalmasına neden olabilir ve kaza yaşanma riskini artırabilir

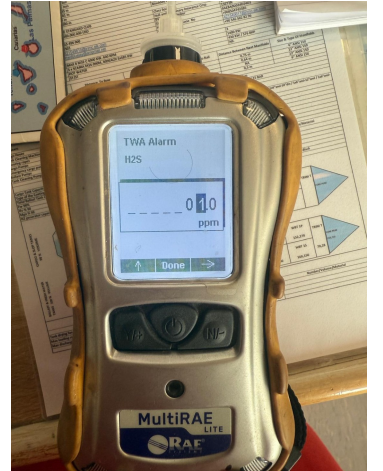
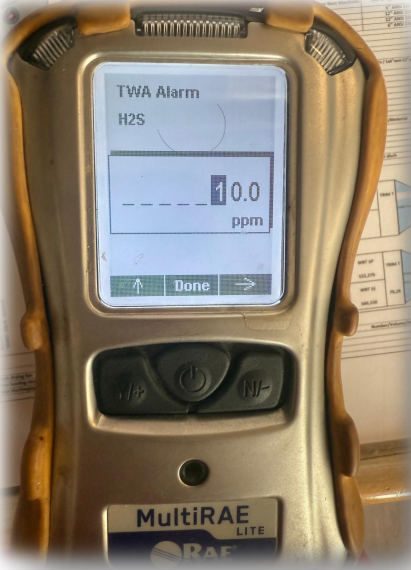
KÖK NEDENLER:

- ◆ Prosedürün yanlış takibi
- ◆ Durumsal farkındalığın eksikliği

ALINACAK DERSLER:

Filomuzdaki tüm gemilerdeki gaz dedektörlerinin doğru alarm ayarlarına sahip olmasını sağlamak, operasyonel güvenlik prosedürlerine uyumu sürdürmek ve olay riskini en aza indirmek açısından büyük önem taşımaktadır.

Tüm dedektör alarm eşik değerleri detaylı bir şekilde yeniden kontrol edilmiş ve şirketin izin verilen maruziyet limitlerine uygun olacak şekilde ayarlanmıştır.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED

UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED PAKİZE Personeli tarafından raporlanan Lessons Learned:

OLAY:

28.04.2025 tarihinde Poliport Limanı'nda yapılan tahliye operasyonu sırasında, 6P cargo tankındaki Framo pompasından anormal vibrasyon ve ses tespit edilmiştir. Bu nedenle tahliye işlemi pompa düşük devirde çalıştırılarak kontrollü şekilde tamamlanmıştır. Tahliye sonrası gerekli yıkama ve emniyet önlemleri alındıktan sonra emniyetli şekilde tanka girilmiştir.

Yapılan incelemede sonrasında pompa impeller gözüne bir havlunun sıkıştığı belirlenmiştir. Impeller sökülerek temizlik işlemi yapılmış ve yeniden monte edilmiştir. Yapılan performans testi sonrasında pompanın normal şekilde çalıştığı teyit edilmiştir.

KÖK NEDENLER :

Temizlik sonrası tank içinde serbest cisim kontrolü prosedüre uygun olarak yapılmamıştır.

Giriş yapan personelin yanında buluna havlu gibi eşyaların kayıt altına alınmaması.

Temizlik işlemi veya girişten sonra bağımsız bir kişi tarafından yapılan ikinci kontrol (double check) atlanmıştır.

Operasyonel alışkanlıklar ve zaman baskısı nedeniyle detaylara gereken özenin gösterilmemesi.

ALINACAK DERSLER:

Tank temizliği sonrası yapılacak kontrollerde serbest cisim kontrolü mutlaka yapılmalıdır.

Tank içinde unutulmuş küçük bir nesne bile (civata, somun..vb), pompa gibi kritik ekipmanların performansını ciddi şekilde etkileyebilir.

Kapalı alanlara girişte taşınan tüm malzemeler kontrol edilmeli ve kayıt altına alınmalıdır. Tank temizliği ve giriş operasyonları öncesi yapılan "Toolbox Meeting" ler daha dikkatli ve detaylı bir şekilde yürütülmelidir.

İkinci bir kişi tarafından yapılacak son kontroller (double check) ihmal edilmemelidir.

Her operasyon, ne kadar rutin olursa olsun, dikkatli ve prosedürlere uygun bir şekilde yürütülmelidir.

OLASI SONUÇLAR:

Eğer kargo pompası kullanım dışı kalırsa ve yük zehirli/uçucu-yanıcı olması nedeniyle menhol açılmasına müsaade etmez ise, yükün basılması oldukça zor ve masraflı olacaktır.

Kargo pompalarının çalışması aniden durabilir ve tüm framo sistemini etkileyerek kargo pompalarının bozulmasına neden olabilir. Bu gibi durumlarda, sahilde olan yüksek geri basınç ile kargo tankları taşıyabilir ve büyük kirliliklere neden olabilir. Framo sistemi arızalanarak oldukça masraflı onarımlara neden olabilir.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED NORDIC Personeli tarafından raporlanan Lessons Learned:

OLAY:

Solventaş limanından yapılan SIRE 2.0 deneti esnasında denetçi tarafından rescue boat içerisinde bulunan radar reflektörün bot içerisinde nereye asıldığı sorulmuştur. Gemide bulunan rescue boat Zodiac marka olup şişme bot olduğundan ötürü mevcut bir asılma yeri olmadığı fark edilmiştir. Radar reflektörün maximum tespit verimliliği açısından asılma yerinin mevcut olması gerekliliği taşımaktadır. Yaşanılan olay sonrası radar reflektöre monte edilebilen 3,5 metre uzunluğunda teleskopik bir sap kullanıma alınmıştır. Bot içerisine teleskopik sapı sabitlenmek amacıyla seyyar bir düzenek yapılmıştır.



KÖK NEDENLER :

- ◆ Yetersiz prosedür uygulanması
- ◆ ihtiyaç ve risklerin değerlendirilmesinde yetersizlik
- ◆ Gözlem eksikliği
- ◆ Yanlış veya yetersiz ekipman kullanımı.
- ◆ Risk ve durum farkındalık eksikliği

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

ALINACAK DERSLER:

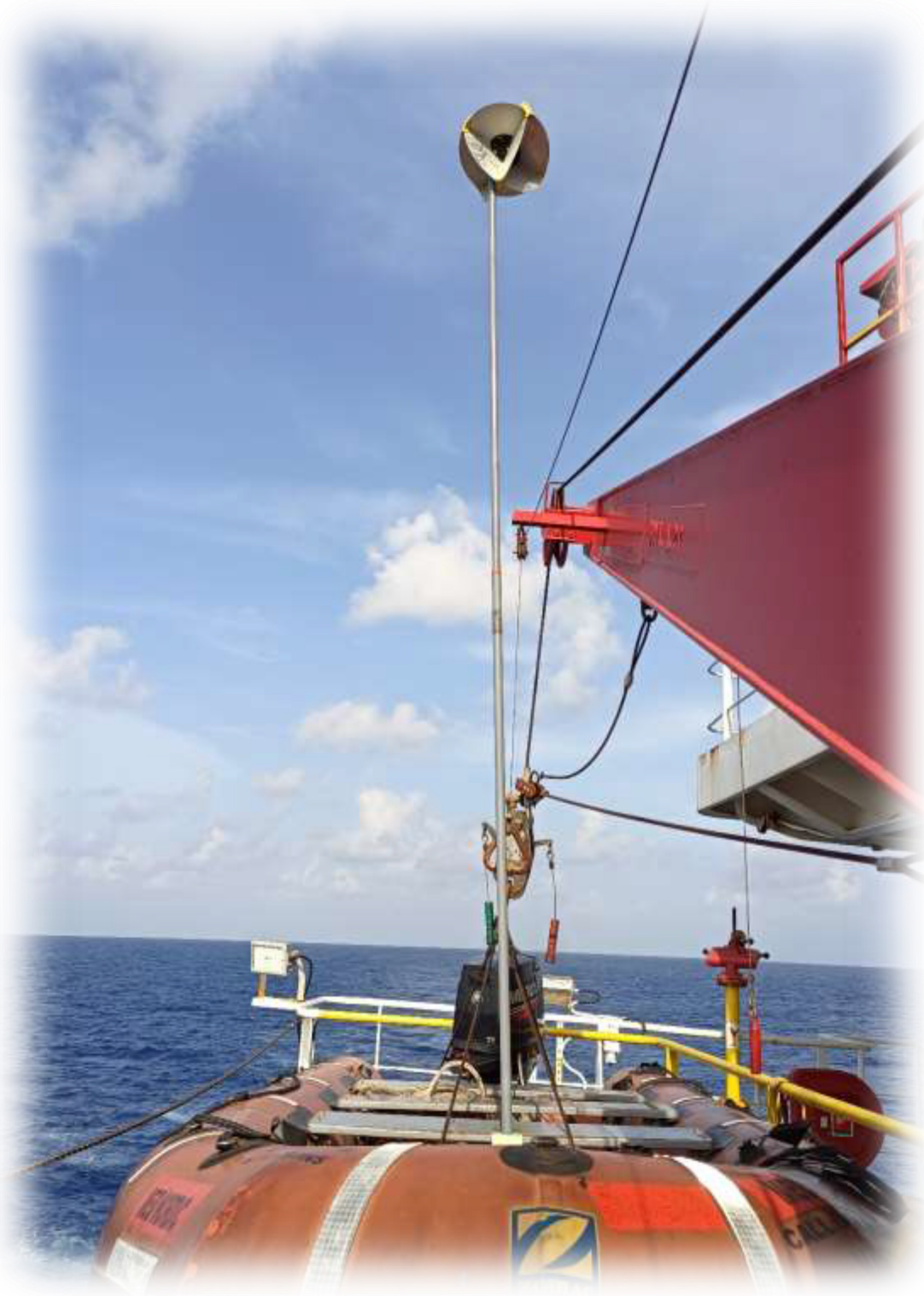
- Reflektörün sadece botta bulunması değil, doğru yere konumlandırılması da önemlidir. Tespit verimliliğini düşüren konumlar yetersiz kabul edilmelidir.

-SOLAS içerisinde 'if practicable' ifadesi altında yer alan kurallar, sadece varlığı değil etkinliği ve yerleştirme uygunluğu yönünden de denetlenmelidir.

-Rescue boat gibi özel yapıdaki ekipmanlarda radar reflektör gibi zorunlu donanımların montaj imkanı önceden gözden geçirilmeli, uygunluk planlaması yapılmalıdır.

-Standart bir montaj imkanı yoksa, örnekteki gibi teleskopik çubuk benzeri alternatif ama efektif çözümler önceden hazırlanmalıdır.

-Bu tür özel kurulumlar, gemi personeline özellikle anlatılmalı ve talimlerde kontrol edilmelidir.



SICAK ÇARPMASI TEHLİKESİ

Balastlı durumdaki bir dökme yük gemisi yükleme operasyonu için bir rıhtıma yaklaşıyordu. Baş taraftaki manevra ekibi birinci zabıt, güverte lostromosu ve iki mürettebat üyesinden, kıç manevra ekibi ise ikinci zabıt ve diğer iki mürettebat üyesinden oluşmaktaydı. Hava sıcaklığı ve nem seviyeleri çok yüksekti. Hava sıcaklığı 40°C ile 45°C arasındaydı ve nem oranı %76'ydı. Baş spring halatı sahile verildikten kısa bir süre sonra, güverte lostromosu güvertede yere yığıldı. Birinci zabıt kazazedeye müdahale etti ve vücut sıcaklığının anormal derecede yüksek olduğunu farketti. Birinci zabıt köprüüstüne haber verirken, diğer mürettebat üyeleri de güverte lostromosunu baş tarafta gölgelik bir alana taşıdı. Tıbbi yardım için liman yetkililerine haber verildi. Birkaç dakika sonra, mürettebat üyelerinden biri de güvertede yere yığıldı. Birinci zabıt bu durumu köprüüstüne bildirdi ve kazazede yaşam mahalline getirildi. Kıç taraftaki manevrayı tamamlayan ikinci zabıt kendisiyle beraber olan mürettebat üyelerinden birini baş tarafa gönderdi, kendisi ve diğer mürettebat üyesi, baygın durumda olan kazazedelere yapılan müdahaleye yardımcı oldu. Lostromo nefes almakta güçlük çekerken, diğer kazazede herhangi bir nefes alma belirtisi göstermedi. Nefes almayan kazazedeye kalp masajı uygulanırken, portatif bir oksijen resüskitatörü aracılığıyla lostromoya oksijen sağlandı. Bir süre sonra, ilk bayılma üzerinden yaklaşık 35 dakika geçmişken bir diğer mürettebat üyesi de yere yığıldı. Baygınlık yaşayan son mürettebat üyesi de yaşam mahalline geri götürüldü. Tüm halatlar bağlandıktan sonra Kaptan liman yetkililerini durum hakkında bilgilendirdi. Bir servis botu kısa süre içinde geminin sancak tarafına yanaştı ve nefes almayan mürettebat üyesi sahile götürüldü. İkinci zabıt ve bir yağcı kazazedeye eşlik etti ve bot terminale ulaşana kadar kalp masajı uygulamaya devam etti. Kısa süre sonra başka bir servis botu geldi ve güverte lostromosu da tahliye edildi. Gelen üçüncü servis botu da son kazazedeyi terminale götürdü. Kısa bir süre sonra birinci zabıt de kendini iyi hissetmediği için bir servis botu tarafından terminale götürüldü. Dört mürettebat üyesi terminalden ambulansla yerel bir hastaneye nakledildi. Bir kazazedenin daha sonra sıcak çarpmasına bağlı akut solunum yetmezliği yaşadığı ve bunun da kalp durmasına yol açtığı için öldüğü açıklandı. Diğer üç kazazede ise sağlıklarına kavuştu.



<https://www.nautinst.org/resources-page/202502-heat-stroke-danger.html>

SICAK ÇARPMASI



ALINACAK DERSLER:

Gemiler için Uluslararası Tıbbi Kılavuz sıcak çarpmasından (veya sıcak bitkinliğinden) muzdarip bir hasta için aşağıdaki eylemleri tavsiye etmektedir:

- ◇ Hastayı serin bir ortama taşıyın.
- ◇ Hastanın giysilerini çıkarın.
- ◇ Hastanın tüm vücuduna sprey şeklinde soğuk su püskürtün ve kuvvetli bir şekilde havalandırın veya soğuk su banyosuna daldırın.
- ◇ Tahliye için tıbbi yardım alın: vücut ısı kontrol altına alınsa bile, sıcak çarpması iç organlarda hayati tehlikeye yol açan hasara neden olabilir.
- ◇ Vücut ısı 30 dakika içinde 39 derecenin altına düşmezse hastayı buzlu su banyosuna sokun. Sıcaklık 39 dereceye düşer düşmez hastayı banyodan çıkarın.
- ◇ Sıcak ve nemin kötü etkilerini asla hafife almayın.
- ◇ Susuz kalmayın ve ideal olarak suyla birlikte elektrolit kullanın.
- ◇ Mümkün olduğunca gölge bir yer arayın.
- ◇ Vücut ısınıza düşürmek için zaman zaman su ile ıslatın.



GEMİLERİMİZDEN GELEN NEARMISS RAPORLAMALARI

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

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

İsim	Toplam Rapor
BAYRAM SONAR	6 ADET
BATUHAN İNANÇ ERKAN	5 ADET
MEHMET ORÇUN ERDİNÇ	5 ADET
ÖZKAN KÜÇÜK	5 ADET

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

Görev	Toplam Rapor
3. ZABİT	44 ADET
POMPACI	19 ADET
GÜVERTE STAJYERİ	17 ADET
1. ZABİT	14 ADET
2. MÜHENDİS	14 ADET
USTA GEMİCİ	12 ADET



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 ikinci çeyreği için en fazla raporlama yapan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir.

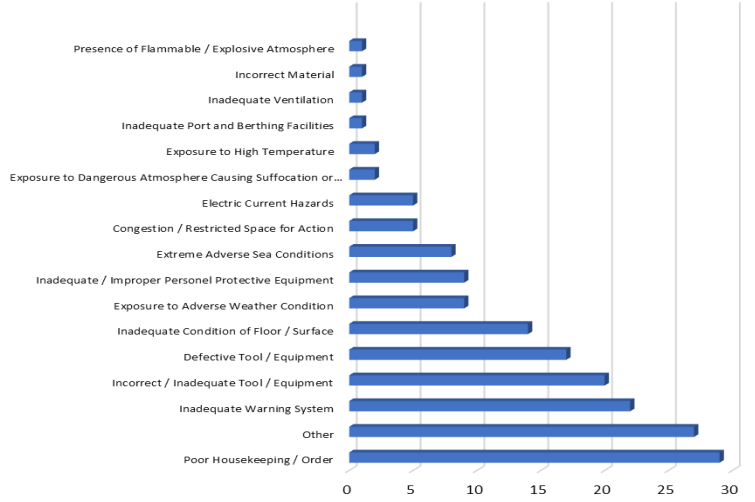
Gemi İsmi	Toplam Rapor
MED PACIFIC	28 ADET
MED PAKİZE	14 ADET
MED BALTIC	14 ADET

2025 YILI NİSAN—HAZİRAN AYLARI İÇİN OLUŞMAMIŞ KAZA, GÜVENLİ OLMAYAN HAREKET VE DURUMLARIN OLUŞMASININ ANALİZİ

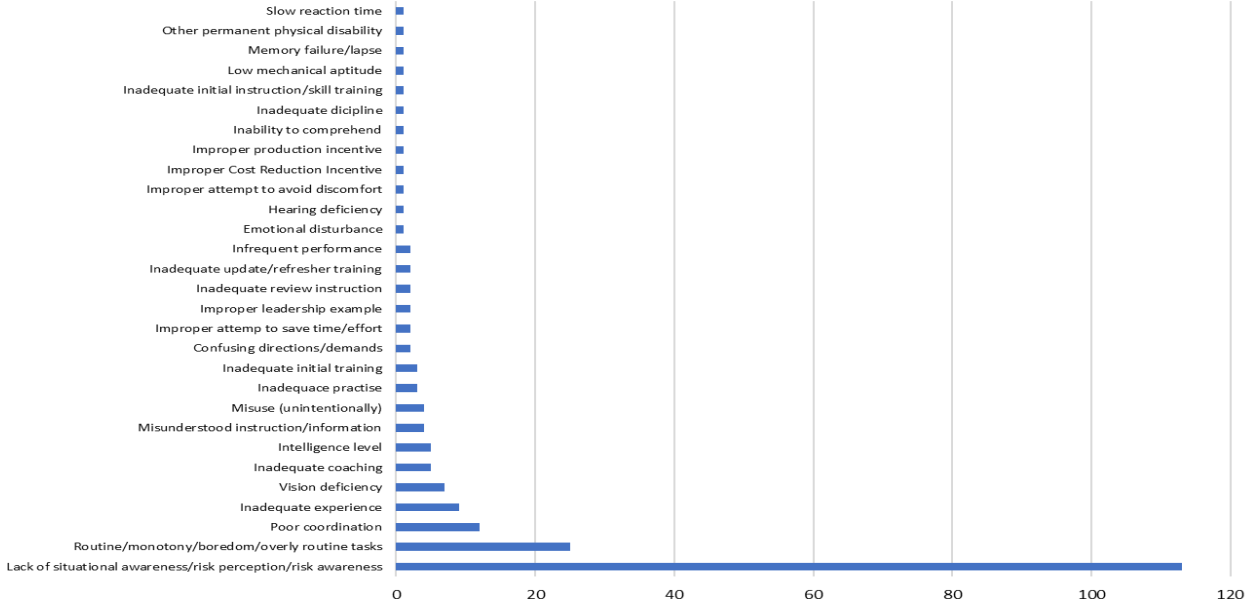
SUBSTANDARD ACTS



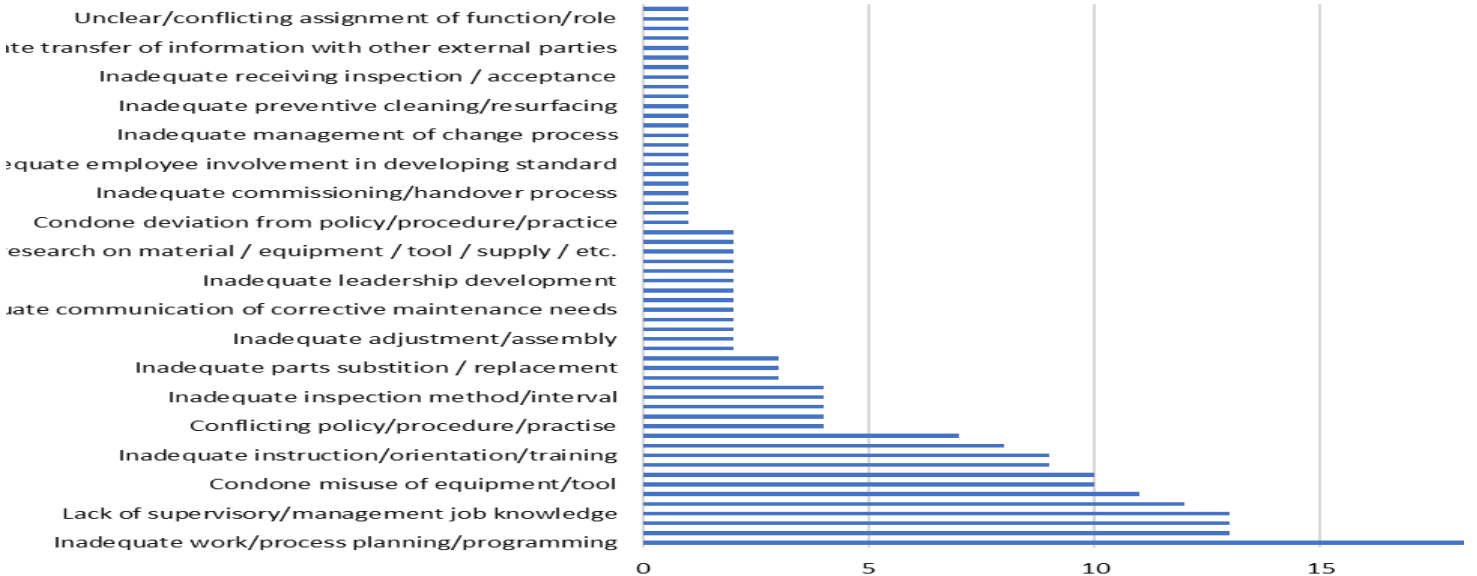
SUBSTANDARD CONDITIONS



PERSONAL FACTORS



JOB SYSTEM FACTORS



GEMİLERİMİZDEN GELEN BEST PRACTICE & LESSONS LEARNED RAPORLAMALARI

2025 yılı ikinci 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:

İsim	Toplam Rapor
M. KAĞAN BERBER	2 ADET
ERAY SEZER	2 ADET
BERKAY ABAYHAN	1 ADET
BERKER SAZAK	1 ADET
ORHUN ÖZDEN	1 ADET
BERKAY KÜÇÜKŞAHİN	1 ADET
UTKU CAN KARAKAŞ	1 ADET

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

Görev	Toplam Rapor
3. ZABİT	7 ADET
2. ZABİT	1 ADET
BAŞ MÜHENDİS	1 ADET

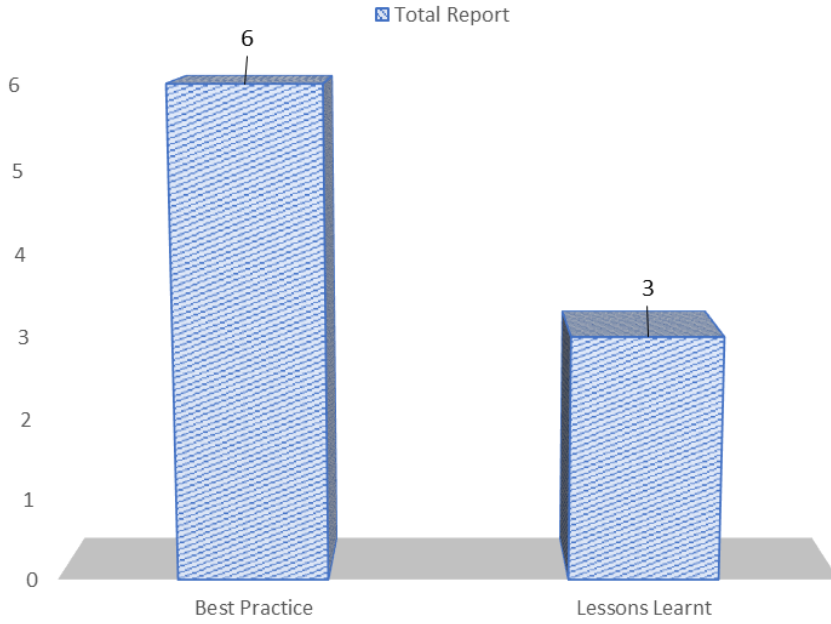


2025 yılı ikinci çeyreği için en fazla raporlama yapan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir.

Gemi İsmi	Toplam Rapor
MED NORDIC	2 ADET
MED ARCTIC	2 ADET
MED BLUE JAY	2 ADET
MED PAKİZE	1 ADET
MED BALTIC	1 ADET
MED SERHAT	1 ADET



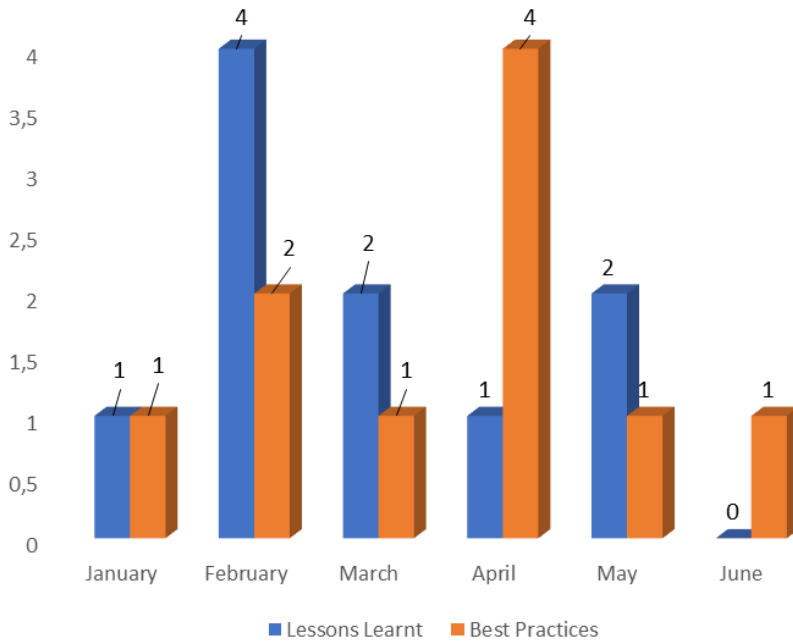
2025 YILI NİSAN–HAZİRAN AYLARI İÇİN BEST PRACTICE & LESSONS LEARNED ANALİZİ



2025 Yılı 2. çeyreğinde raporlanan “Best Practice & Lessons Learned” grafikleri yanda gösterildiği şekildedir.

Raporlama konusunda gerekli özeni gösteren tüm personelimize teşekkür ederiz.

Raporlanan her bir good/bad practice ve lessons learned ilerde meydana gelebilecek kazaların öngörülmesine ve önlenmesine yardımcı olurken, emniyet farkındalığımızın oluşmasına katkı sağlamaktadır.



Lessons Learned

STCW, STCW-F KOD VE STCW-F SÖZLEŞMESİNDE DEĞİŞİKLİKLER

Komite, cinsel saldırı ve cinsel taciz de dahil olmak üzere zorbalık ve tacizi önlemek ve bunlara müdahale etmek amacıyla STCW Kod'un A-VI/1-4 tablosundaki değişiklikleri kabul etmiştir. Bu değişiklikler 1 Ocak 2026'da yürürlüğe girecektir.

- ◇ Güncellenmiş STCW tablosuna göre, yeterliliğin gösterilme yöntemleri (3. sütun) "onaylanmış eğitimden elde edilen kanıtların değerlendirilmesi ya da onaylı bir kursa katılım sırasında elde edilen kanıtların değerlendirilmesi" yoluyla yapılacaktır.
- ◇ Bu durum, STCW Tablo A-VI/1-4 temel eğitim kapsamında yer aldığı için denizcilerin temel emniyet eğitimlerinin bir parçası olarak güncellenmiş bir eğitime tabi tutulacakları anlamına gelmektedir. Revize edilen kurs, şiddet ve tacizin önlenmesi ve bunlara müdahale edilmesine odaklanan yeni gereklilikleri kapsayacaktır. Kurs kapsamında şu konular ele alınacaktır:
- ◇ Şiddet ve taciz hakkında temel bilgi ve anlayış, bu kapsamda cinsel taciz, zorbalık ve cinsel saldırı ile bunların süreklilik arz eden zararları,
- ◇ Şiddet ve tacizin (cinsel taciz, zorbalık ve cinsel saldırı dahil) mağdurlar, failer, olaya tanıklık edenler ve diğer paydaşlar üzerindeki sonuçları ile emniyet, sağlık ve iyilik hali üzerindeki etkileri hakkında temel bilgi ve anlayış.
- ◇ Güç ilişkilerinin kötüye kullanımı, ayrımcılık, stres, izolasyon, yorgunluk, alkol ya da uyuşturucu gibi unsurların şiddet ve tacize (cinsel taciz, zorbalık ve cinsel saldırı dahil) katkıda bulunabileceğini anlama,
- ◇ Şiddet ve taciz olaylarına (cinsel taciz, zorbalık ve cinsel saldırı dahil) müdahale etme ve raporlama konusunda alınacak temel önlemler hakkında bilgi,
- ◇ Travma odaklı (travma bilinciyle yaklaşım) müdahalenin temel ilkelerini anlama ve mağdura, olaya tanık olanlara ve kendine uygun destek sağlama yöntemleri konusunda temel anlayış.

DÜNYA DENİZCİLER GÜNÜ 2025

Tacizden Arındırılmış Gemim

Her yıl 25 Haziran'da küresel denizcilik camiası, *Denizciler Günü* kapsamında bir araya gelerek denizciliği kutlamaktadır. Bu yıl, denizde saygı kültürünü teşvik etmek ve zorbalık ile tacize karşı sıfır tolerans yaklaşımını yaymak amacıyla cesur bir girişim olan **“Tacizden Arındırılmış Gemim”** kampanyası başlatıldı.

Denizde Saygı Dolu Bir Gelecek İnşa Etmek

2025 yılı *Denizciler Günü* yalnızca bir kutlama değil, aynı zamanda bir **eylem çağrısıdır**.

“Tacizden Arındırılmış Gemim” kampanyası, her denizcinin kendini **güvende, değerli ve korunmuş** hissettiği bir denizcilik kültürünün inşasını hedeflemektedir.

Birlikte, daha güvenli bir denizcilik sektörü yaratabiliriz.

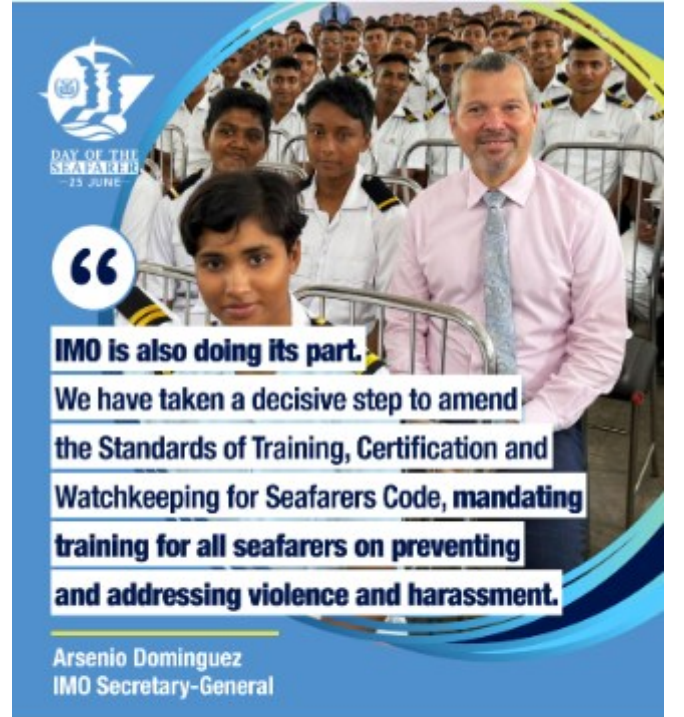
IMO Genel Sekreteri **Arsenio Dominguez**, tacizin ortadan kaldırılması ve daha güvenli çalışma ortamlarının teşvik edilmesi konusunda sektör genelinde güçlü bir kararlılık gerektiğinin altını çizdi.

“...Hiç kimse mücadelesinde kendini yalnız hissetmemeli. Hepinizi, “Tacizden Arındırılmış Gemim” kampanyasını desteklemeye davet ediyorum.

Gelin birlikte; saygı, güvenlik ve kapsayıcılığın standart olduğu, gemilerde sıfır tolerans kültürünü hep birlikte geliştirelim.

Her bir denizcinin onurla ve güven içinde çalışabildiği bir ortam yaratmak hepimizin sorumluluğu. “

[#MyHarassmentFreeShip](#) Hashtag ile kampanyaya destek verebilirsiniz.



ReCAAP 2025 YILI YARIM YIL RAPORU

Olay sayısı

95

92 Gerçekleşen

3 Teşebbüs edilen



Olayların şiddeti

CAT 1
0

CAT 2
8

CAT 3
39

CAT 4
45



2 korsanlık vakası

93 silahlı soygun



Gemilerin durumu

12 Gemi demirde/limanda

83 Gemi seyir halinde



Öneriler



- Dikkatli Olun ve Gözlemleri Maksimuma Çıkarın
- Yakında şüpheli tekneler görüldüğünde veya gemide yetkisiz kişiler bulunduğunda alarm verin
- Tüm olayları en yakın kıyı devletine derhal bildirin
- En son durumlar, tavsiyeler ve seyir yayınları hakkında güncel kalın
- Koordinasyonu güçlendirin ve bilgi paylaşımını teşvik edin



2025 yılının Ocak-Haziran ayları arasında 95 olay rapor edildi, 2024 yılının son çeyreği ile karşılaştırıldığında vaka sayısının %83 oranında arttığı görülmektedir. (2024 yılı son çeyreğinde 53 olay rapor edilmişti.)

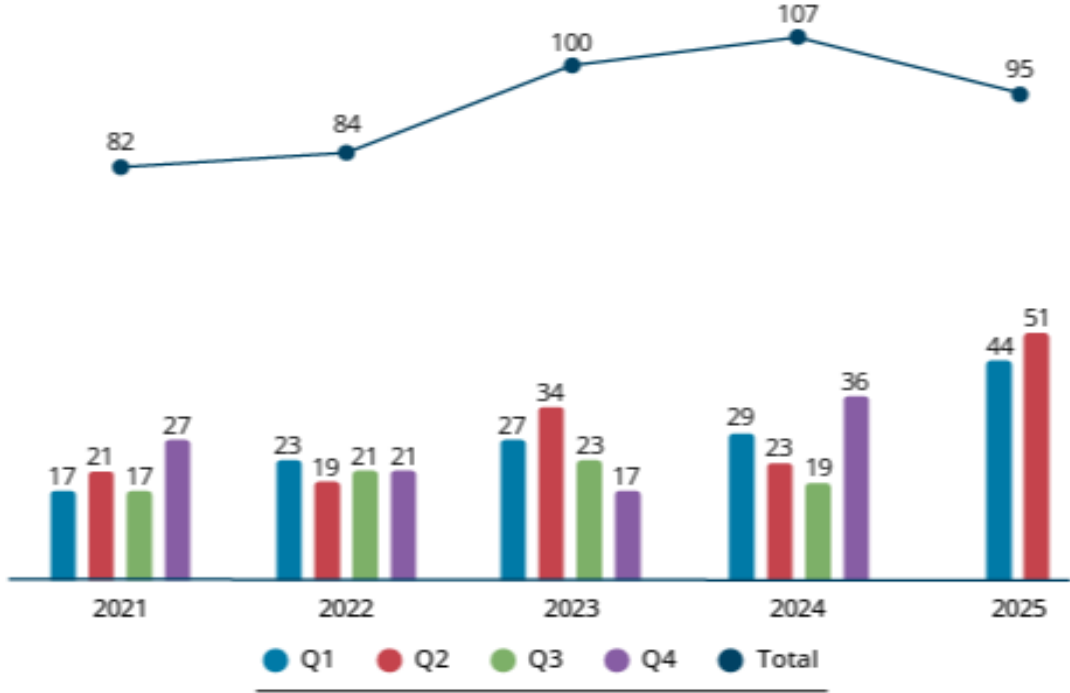


Chart 1 - Number of incidents (Quarterly number vis-à-vis total number of 2021-2025)

Ocak-Haziran 2025 ve Ocak-Haziran 2024 Vakalarının Karşılaştırılması

Ocak-Haziran 2025 döneminde bildirilen toplam olay sayısı, Ocak-Haziran 2024 dönemine kıyasla artmıştır. Olay sayısındaki artma Hindistan, Güney Çin Denizi, Singapur ve Vietnam'da meydana gelmiştir.

Ancak, Bangladeş, Endonezya ve Filipinler'de meydana gelen olay sayısının 2024 yılı Ocak-Haziran dönemine kıyasla azaldığı kaydedilmiştir.

2025 Ocak-Haziran döneminde meydana gelen 95 olaydan 12'si gemiler demirde ya da limandayken, 83 tanesi ise gemiler seyir halindeyken oluşmuştur.

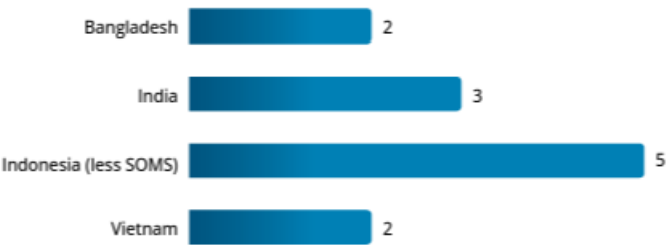


Chart 3 - Incidents onboard ships at anchor/berth (January-June 2025)



Chart 4 - Incidents onboard ships while underway (January-June 2025)

ReCAAP 2025 YILI YARIM YIL RAPORU

Aşağıdaki tablo son 10 yılda (Ocak-Haziran 2016-2025) Asya'da bildirilen olayların sayısını ve yerini göstermektedir.

January-June																				
	2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2024		2025	
	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		1	6		4	2			3				3		1		7	3	2	
India	12		1		1	1	2		7		3		2	1	3		2		3	
Sub-total	12	1	7		5	3	2		10		3		5	1	4		9	3	5	
Southeast Asia																				
Indonesia	18		17	2	15	5	7	2	16	1	6		6		6		12	3	5	1
Malaysia	1		1		1		2		1		1									
Pacific Ocean							1													
Philippines	1		8		1		2		7		5	1	3		7		2			
SOMS	1		1	1	3	2	8		16		19	1	26	1	41		20	1	78	2
South China Sea	1	1	2		2	1			2								1		2	
Sulu-Celebes Seas	4		3	4		1	1		1											
Thailand															1					
Vietnam	3				2				3		2				2		1		2	
Sub-total	29	1	32	7	24	9	20	3	46	1	33	2	35	1	57		36	4	87	3
Overall total	44	2	40	7	29	12	25	3	56	1	36	2	40	2	61		45	7	92	3

Act = Actual, Att = Attempted (Act = Meydana gelen, Att= Teşebbüs edilen)

Meydana gelen 92 olayın önem seviyesi aşağıdaki gibidir.

CAT 1⁵ Most significant incident

CAT1 olay raporlanmadı

CAT 2⁶ Moderately significant

8 tane CAT2 olay raporlandı

CAT 3⁷ Less significant

39 tane CAT3 olay raporlandı

CAT 4⁸ Least significant

45 tane CAT4 olay raporlandı

VAKALARIN LOKASYONLARI

2025 yılı Ocak-Haziran ayları arasında raporlanan vakaların gerçekleştiği lokasyonların haritası aşağıda yer almaktadır.



YILIN İKİNCİ ÇEYREĞİNDE GEMİLERİMİZİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSLİKLERİ

Garbage Generated Total 2nd quarter: 296,36 cbm

Med Arctic: 24,51 cbm

Med Baltic: 22,85 cbm

Med Atlantic: 33,41 cbm

Med Pacific: 27,34 cbm

Med Adriatic: 19 cbm

Med Antarctic: 22,22 cbm

Med Tuncer: 16,81 cbm

Med Pakize: 18,79 cbm

Med Emre: 24,8 cbm

Med Serhat: 21,17 cbm

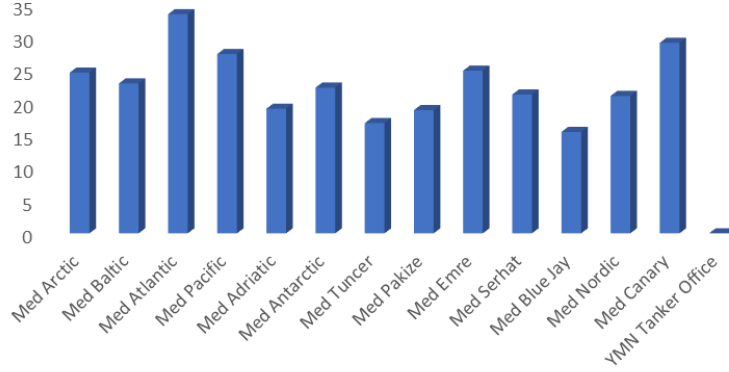
Med Blue Jay: 15,46 cbm

Med Nordic: 20,95 cbm

Med Canary: 29,05cbm

YMN Tanker Office: 0 cbm

Garbage Management Analysis for Fleet Vessels



Battery Consumption Total 2nd quarter: 1187 pcs

Med Arctic: 0 pcs

Med Baltic: 0 pcs

Med Atlantic: 0 pcs

Med Pacific: 0 pcs

Med Adriatic: 20 pcs

Med Antarctic: 115 pcs

Med Tuncer: 88 pcs

Med Pakize: 0 pcs

Med Emre: 0 pcs

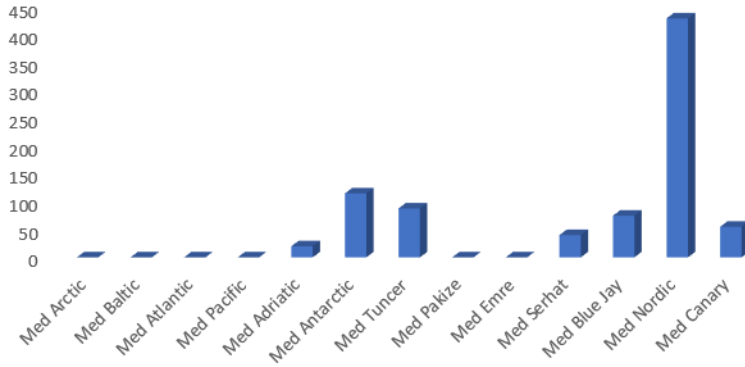
Med Serhat: 40 pcs

Med Blue Jay : 75 pcs

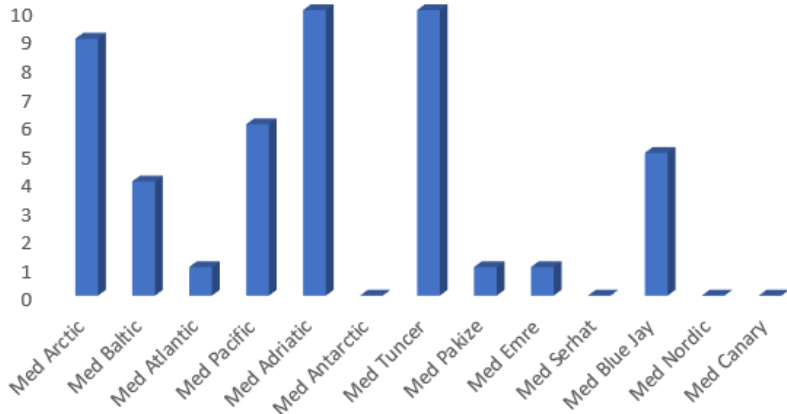
Med Nordic: 430 pcs

Med Canary: 55 pcs

Vessels



Printer Cartridge Consumption Analysis for Fleet Vessels



Printer Cartridge Consumption average 2nd quarter: 5,04 pcs

Med Arctic: 9 pcs

Med Baltic: 4 pcs

Med Atlantic: 1 pcs

Med Pacific: 6 pcs

Med Adriatic: 10 pcs

Med Antarctic: 0 pcs

Med Tuncer: 10 pcs

Med Pakize: 1 pcs

Med Emre: 1 pcs

Med Serhat: 0 pcs

Med Blue Jay : 5 pcs

Med Nordic: 0 pcs

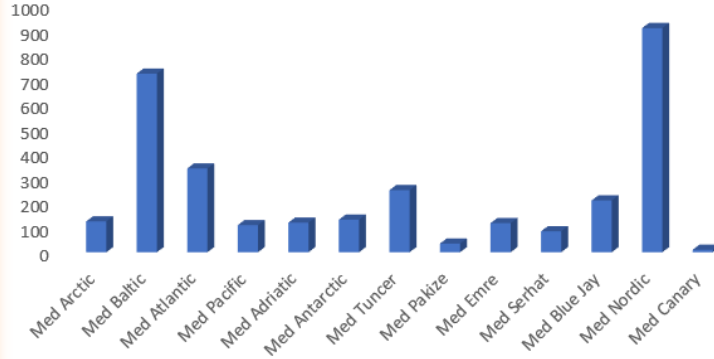
Med Canary: 0 pcs

YILIN İKİNCİ ÇEYREĞİNDE GEMİLERİMİZİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSLİKLERİ

Paint Consumption Total 2nd quarter: 3172 ltrs

Med Arctic: 125 ltrs
Med Baltic: 725 ltrs
Med Atlantic: 340 ltrs
Med Pacific: 110 ltrs
Med Adriatic: 120 ltrs
Med Antarctic: 132 ltrs
Med Tuncer: 252 ltrs
Med Pakize: 35 ltrs
Med Emre: 118 ltrs
Med Serhat: 85 ltrs
Med Blue Jay : 210 ltrs
Med Nordic : 910 ltrs
Med Canary: 10 ltrs

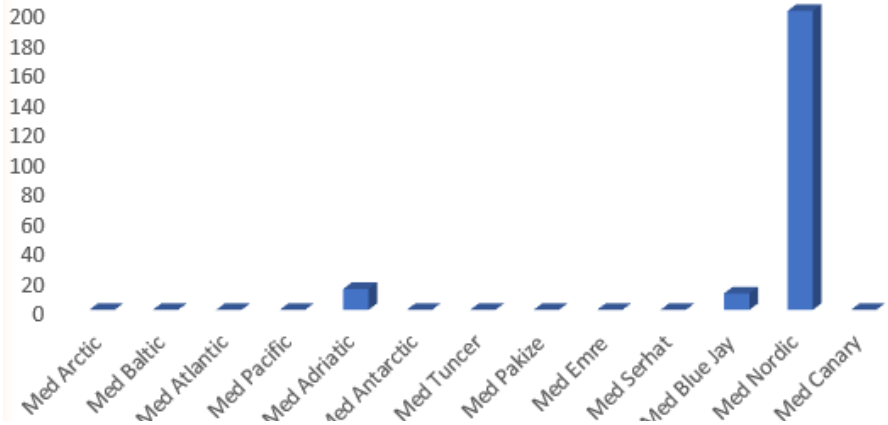
Paint Consumption Analysis for Fleet Vessels



Fluorescent Consumption Total 2nd quarter: 225 pcs

Med Arctic: 0 pcs
Med Baltic: 0 pcs
Med Atlantic: 0 pcs
Med Pacific: 0 pcs
Med Adriatic: 14 pcs
Med Antarctic: 0 pcs
Med Tuncer: 0 pcs
Med Pakize: 0 pcs
Med Emre: 0 pcs
Med Serhat: 0 pcs
Med Blue Jay : 11 pcs
Med Nordic : 200 pcs
Med Canary: 0 pcs

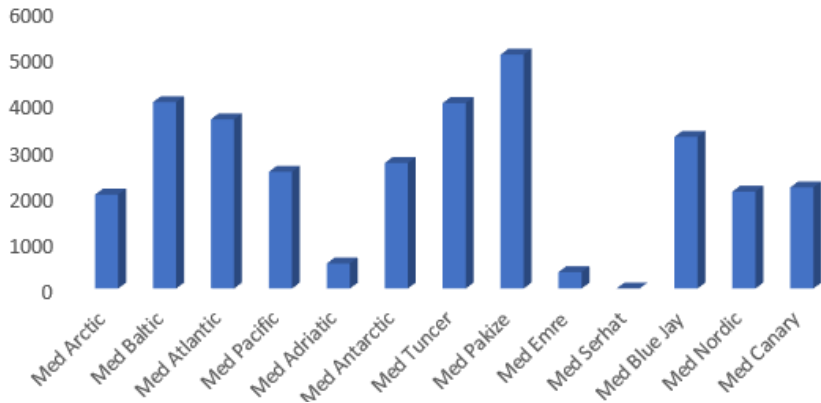
Fluorescent Consumption Analysis for Fleet Vessels



Average Paper Consumption Per Vessel Per Month 2nd quarter: 1843,5 pcs

Med Arctic: 2500 pcs
Med Baltic: 4020 pcs
Med Atlantic: 3650 pcs
Med Pacific: 2517 pcs
Med Adriatic: 540 pcs
Med Antarctic: 2708 pcs
Med Tuncer: 4000 pcs
Med Pakize: 5045 pcs
Med Emre: 355 pcs
Med Serhat: 0 pcs
Med Blue Jay: 3271 pcs
Med Nordic: 2090 pcs
Med Canary: 2180 pcs

Paper Consumption Analysis for Fleet Vessels



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

1. Bölüm—Certification and Manning

1.3.7

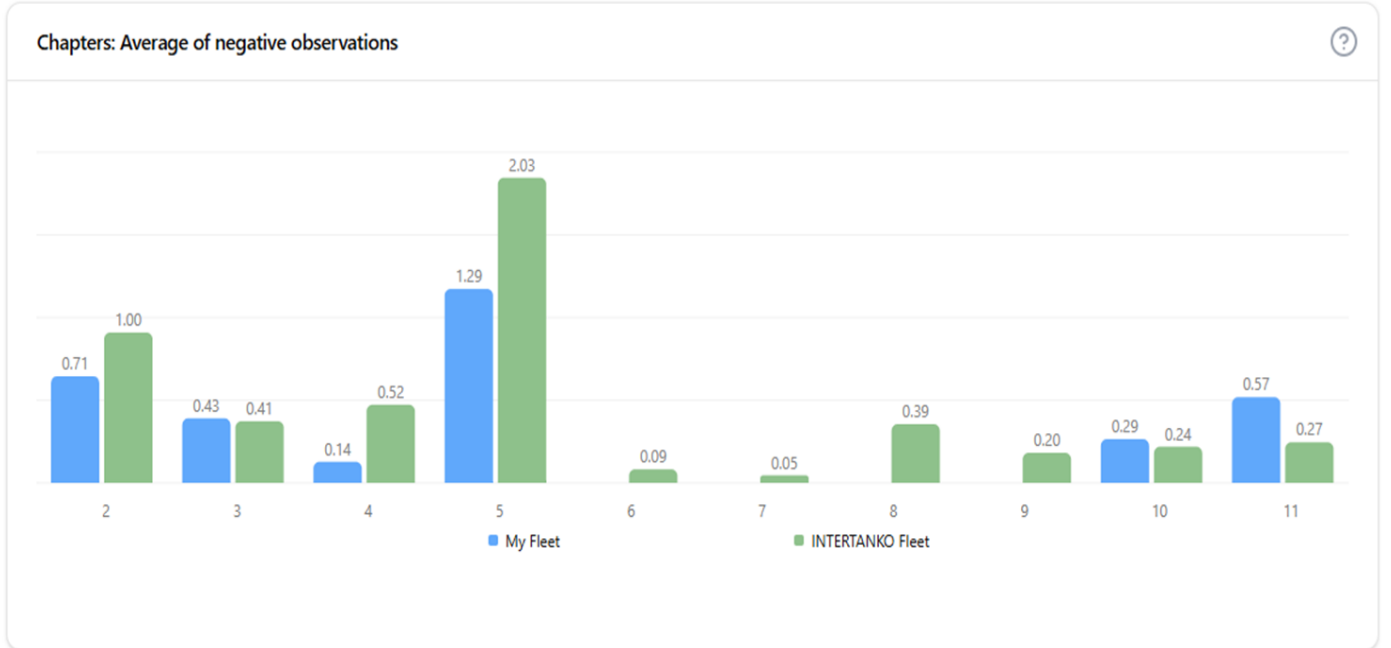
There is sufficient manning to provide 2 engine room personnel (one officer and one rating) on each Engine Room Watch at all times, including at sea and during cargo operations.

SIRE 2.0	Number of Rep. Obs.	Percentage
2.8.1 - Was the OCIMF Harmonised Vessel Particulars Questionnaire (HVPQ) available through the OCIMF SIRE Programme database completed accurately to reflect the structure, outfitting, management and certification of the vessel?	8	11,1%
5.8.1 - Were the Master and officers familiar with the company procedure for safety inspections of the main deck areas, and had inspections been effective in identifying hazards to health, safety and the environment?	5	6,9%
2.1.1 - Were the Master and senior officers familiar with the company procedure for maintaining the vessel's statutory certification up to date, were all certificates and documents carried onboard up to date and was the vessel free of conditions of class or significant memoranda?	4	5,6%
5.8.2 - Were the Master and officers familiar with the company procedure for safety inspections of the machinery spaces, and had inspections been effective in identifying hazards to health, safety and the environment?	4	5,6%
5.4.3 - Were the Master and officers familiar with the operation of the dedicated rescue boat and launching appliance, and were they in good order with records available to demonstrate that they had been inspected and tested as required?	3	4,2%

TEKRAR EDEN VE YAYGIN OLAN DENET MADDELERİ - BENCHMARK

3.2.8 - Had the vessel operator implemented a Behavioural Competency Assessment Programme onboard and was there evidence available that assessments were being conducted for navigation, cargo, mooring and engineering operations by approved assessors?	1	1,4%
5.1.15 - Were the Master, officers and ratings familiar with the shipboard emergency response plan for recovery of persons from the water, and had drills taken place to test the effectiveness of the shipboard emergency response plan in accordance with company procedures?	1	1,4%
5.5.6 - Were the Master and officers familiar with the company procedures for the control of hazardous energy, and was evidence available, through documented risk assessment or permits, that hazardous energy sources were routinely identified and isolated before working on, or in, machinery, systems or spaces where hazardous energy could be present?	1	1,4%
10.2.1- Were the officers familiar with the starting procedure for the emergency generator and were records available to demonstrate that the emergency generator had been tested according to company procedures?	1	1,4%
11.1.4 - Was photograph no.4, hull aft end starboard side, representative of the condition as seen onboard at the time of the inspection and, if so, was it free of any areas for concern?	1	1,4%
11.1.18 - Was photograph no.18, aft main deck showing condition of Piperack, representative of the condition as seen onboard at the time of the inspection and, if so, was it free of any areas for concern?	1	1,4%
11.1.30 - Was photograph no.30, purifier room general view, representative of the condition as seen onboard at the time of the inspection and, if so, was it free of any areas for concern?	1	1,4%

2025 YILI 2. ÇEYREĞİ İÇİN EN ÇOK YAZILAN DENET MADDELERİ VE INTERTANKO BENCHMARK KİYASLAMASI AŞAĞIDAKİ GİBİDİR:

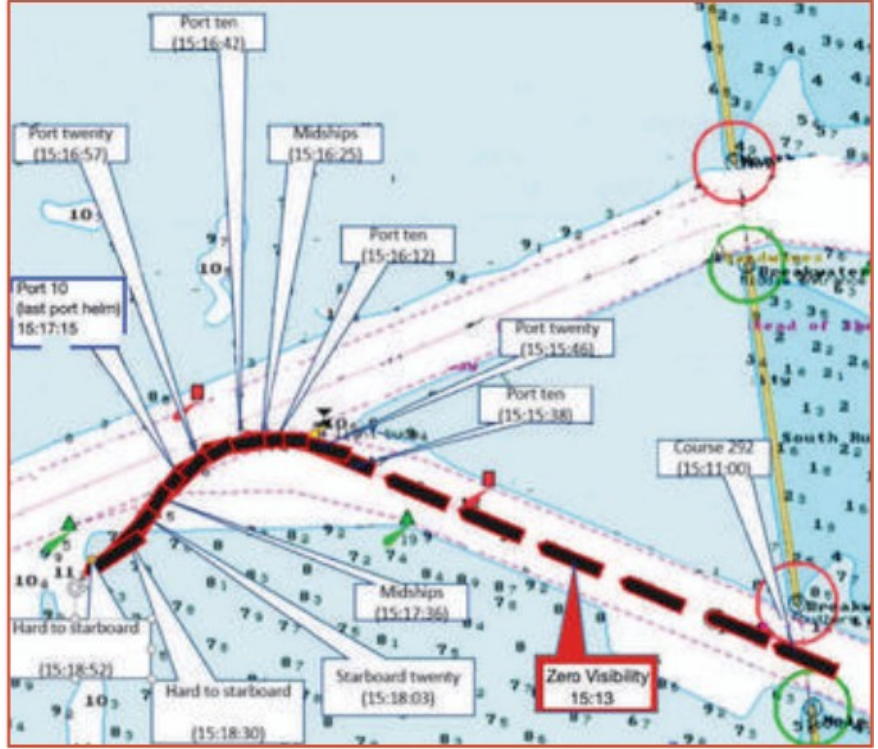


Yukarıdaki tabloya göre; 2. çeyrekte hem Intartanko Benchmark ta hemde Filo da Sertifikasyon ve Emniyetli yönetim konularında en yüksek sayıda remark yazıldığı görülmektedir.

BEKLENMEDİK SİS KÖPRÜÜSTÜ EKİBİNİN DÜZENİNİ BOZDU

Yüklü bir kargo gemisi, gün ışığında ve orta seviye görüş koşullarında pilotaj alanında limandan çıkıyordu. Bir römorkör de gemiye nezaret ediyordu, ancak gemi liman dalgakıranlarını geçtikten sonra römorkör ayrıldı. Römorkör gemiden ayrıldıktan yaklaşık yedi dakika sonra görüş mesafesi beklenmedik bir şekilde yaklaşık 200 metreye düştü. Gemi, altı deniz mili hızındaydı ve sonraki iki dakika içinde kılavuz kaptan, denize doğru iskele tarafa 44 derecelik bir dönüş yapılması için dümen komutları verdi. Gemi iskele tarafa istenilenden daha fazla döndü. Kılavuz kaptan bunu anlayınca

sancak tarafa dümen komutu verdi ancak artık çok geçti. Gemi, ilk iskele dümen komutunun verilmesinden yaklaşık dört dakika sonra şamandıralar ile belirlenmiş kanalın dışında karaya oturdu. Kanala dönmek için geminin gücünü kullanma girişimleri sonuçsuz kaldı ve kurtarma römorkörlerine ihtiyaç duyuldu. Soruşturma, diğer hususların yanı sıra, geminin liman çıkışını kapsayan tam bir sefer planının bulunmadığını (örn. rotalar, emniyet limitleri, neta olma kerterizleri, dönüş hızı vb.) ve kılavuz kaptanın navigasyonu öncelikle görsel araçlarla yaptığını ortaya çıkardı. Görüş mesafesi beklenmedik bir şekilde azaldığında köprüüstü ekibi dezavantajlı duruma düştü. Köprüüstündeki hiç kimse iskele tarafa 44 derecelik dönüşün ilerleyişini ECDIS veya RADAR gibi elektronik araçlarla kontrol etmiyordu.

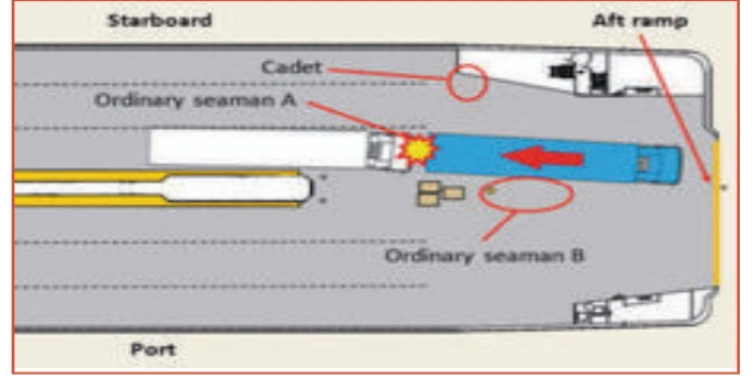


Öğrenilen Dersler:

- ◇ Paylaşılan plan daha emniyetli bir plandır. Bu olayda, plan sadece kılavuz kaptanın kafasındaydı.
- ◇ Gemide bir kılavuz kaptan olsa dahi, gemi kaptanı rotaların haritaya veya ECDIS'e işlenmesini ve vardiya zabıtlarının geminin ilerleyişini yakından takip etmesini sağlamalıdır.
- ◇ Sis içinde görsel navigasyon kazaya davetiye çıkarır.
- ◇ Şüpheye düştüğünüzde mümkünse yavaşlayın. Bu olayda, gemi 6 deniz mili hızla seyir yapıyordu ki bu o kadar da hızlı değildi; ancak durumsal farkındalıkları yoktu. 4 deniz milinde değerlendirme için %50 daha fazla zamanları olacaktı.

YETERSİZ TECRÜBE + YETERSİZ İLETİŞİM = KÖTÜ SONUÇ

Bir feribot limanda otomobil ve kamyon yüklüyordu. Yükleme sırasında sürücüler ile mürettebat arasındaki iletişim, görsel olarak el işaretleriyle, işitme yoluyla ise düdüklerle gerçekleşiyordu. Yükleme yapan mürettebat reflektörlerle donatılmış sarı yüksek görünürlüklü giysiler giyiyordu ve yüklemeye katılmayan güverte stajyeri 'Cadet' yazan turuncu bir yelek giyiyordu. Römorklu bir kamyon C şeridinde park halindeydi ve diğer bir kamyon da bir mürettebat üyesi tarafından aynı şeride geri geri yanaşması için yönlendiriliyordu. Bu gerçekleşirken başka bir mürettebat üyesi, elektrik kablosunu almak için park halindeki ilk kamyonun önüne adım attı. Daha sonra ikinci kamyonun kendisine doğru geri geldiğini fark etti ve tehlikeli konumundan kaçmaya çalıştı ancak arada mahsur kaldı. Geri geri giden kamyon şoförü bir direnç hissederek kamyonu durdurdu. Park halinde olan kamyonun şoförü de yaklaşmakta olan kazanın meydana geldiğini görünce hızla geri vitese alıp kendi kamyonunu geriye aldı. Kamyonların arasında kalan mürettebat üyesi hafif bir şekilde ezildi ancak her iki kamyon sürücüsünün hızlı hareketleri sayesinde ciddi yaralanmalardan kurtuldu. Ambulans geldiğinde kazazede muayene edildi, daha ileri tetkikler için hastaneye götürüldü ve üç gün boyunca gözlem amaçlı hastanede tutuldu. Daha önce şirket tarafından yükleme sırasındaki kazalarla ilgili yapılan bir risk değerlendirmesinin ardından risk azaltıcı emniyet önlemleri uygulamaya konulmuştu. Bu önlemler arasında yansıtıcı renkte tulumlar ile sarı yansıtıcı eldivenler giyilmesi ve dur sinyali olarak düdük kullanılması yer alıyordu.



Belirlenen diğer önlemler arasında, trafiği yönlendiren kişinin, geri giden araçların hemen arkasında değil, sürücünün görebileceği bir yerde durması gerektiği yer alıyordu. Soruşturma, diğer şeylerin yanı sıra, yönlendirme yapan mürettebat üyesinin daha önce C şeridinde ki kışk rampaya doğru yükleme yapmadığını ortaya çıkardı. Görevdeki mürettebat üyelerinden hiçbiri daha önce araçların geri geri gitmesinden sorumlu değildi. Daha önce deneyim sahibi olmadıkları ancak yine de emniyetli bir şekilde yerine getirmeleri beklenen görevlerle görevlendirilmişlerdi.

<https://www.nautinst.org/resources-page/202431-limited-experience-limited-communication-bad-consequence.html>

Öğrenilen Dersler:

- * Feribota yükleme yapan mürettebat için görünürlüğü yüksek Kişisel Koruyucu Donanım giymek kesinlikle gerekli bir önlem olsa da bu önlem her şeyi çözmez. İyi muhakeme ve sağduyuya da ihtiyaç vardır.
- * İyi iletişim emniyetin önemli bir bileşenidir. Bu olayda kamyonu yönlendiren mürettebat ve kazazede temas halinde değildi.
- * Kazazedenin eylemleri tek bir göreve odaklanmanın bir örneğidir; elektrik kablosunu geri almak istiyordu. Ancak önce çevresini incelemediği için tehlikeli bir durumla karşı karşıya kaldı.

ZAYIF EMNİYET KÜLTÜRÜ VE KÖTÜ TASARIM MOB ÖLÜMLÜ KAZAYA YOL AÇTI

Küçük ve yüklü bir kargo gemisi sabah saatlerinde kıyı seyri yapıyordu. Rüzgar ve dalga koşulları sakindi ve üç güverte mürettebatı liman varışında tahliye için gerekli olacak rutin hazırlıklarla meşgullerdi. Bu hazırlıklar ambar kapaklarını güvenceye alan kastanyolaların ve bunun yanı sıra güverteye monte ekskavatörü güvence altına alan deniz bağlantılarının gevşetilmesini gerektirmekteydi. Güverte mürettebatından biri ekskavatör kepçesine bağlı olan iskele kayışını gevşetti ve sonra da güverte



seviyesine doğru inmeye başladı. Önce, sağ kolunu destek için ambar kapağı güvertesine dayadı ve puntel hattından aşağıya doğru indi. Sonra, sol ayağını puntellere yakın olacak şekilde aşağıya doğru indirdi ancak ayağı kaydı ve puntellerden denize düştü. Mürettebattan hiç kimse ne o an gemicinin düşüşüne şahit olmuştu ne de kazanın farkına hemen varmıştı; kazazedenin eylemleri daha sonra geminin güvenlik kamerası kayıtlarından izlenmişti. Bir gemici ekskavatörün arkasındaydı ve bir diğeri ise ana güvertenin sancak tarafında ambar kapağı kastanyolalarını gevşetiyordu. Kazazede denize düştükten yaklaşık 15 dakika sonra, iki mürettebat üçüncü gemicinin muhtemelen kayıp olduğunu fark etti. Gemide bir arama başlatıldı ve Kaptan bilgilendirildi. Kazazede gemiden denize düştükten yaklaşık 22 dakika sonra gemi geriye döndü ve bir deniz araması başlatıldı ve kıyı yetkilileri bilgilendirildi. Helikopterler ve yakındaki diğer gemiler de

dahil olmak üzere, Arama ve Kurtarma (SAR) çalışmaları başlatıldı. Arama ve kurtarma operasyonları karanlık çökene kadar devam etti ancak yalnızca kazazedeye ait olan bir ayakkabı ve bir tulum bulunabilmişti. Soruşturmada mürettebatın -bu olayda kazazedenin yaptığı gibi- ilgili merdivenleri kullanmak yerine puntel hattını ya da puntelleri kullanarak ambar kapağı güvertesine erişmesi ya da buradan inmesinin olağan olmadığı belirlendi. Bu, ambar kapağı güvertesinin en sonuna kadar yürüyerek merdivenden aşağıya inmekten ve sonra geri yürümekten kaçınılmasını ve böylece zaman kazanılmasını sağlamıştır. Mürettebat üyelerinden bazıları bunu biraz riskli bulduklarını ancak durumu aşağıya inerken ya da yukarıya çıkarken ekstra dikkatli olarak çözdüklerini belirtmişlerdir. Kaza sırasında, ambar kapağı güvertesinde bağlama çalışması veya hareket ile ilgili hiçbir SMS prosedürüne değinilmemişti. Bu çalışma rutin bir operasyon

ZAYIF EMNİYET KÜLTÜRÜ VE KÖTÜ TASARIM MOB ÖLÜMLÜ KAZAYA YOL AÇTI

olarak görülmüştü ve bu nedenle herhangi bir risk değerlendirmesi yapılmamıştı. Soruşturmada ayrıca, diğer şeylerin yanı sıra, şirket kazanın ardından gemiden denize düşme riskini azaltmak için (örneğin, ambar kapağı güvertesine gidiş ve gelişlerde yalnızca atanmış erişim rotaları kullanılabilir) bir prosedür sunmuş olmasına rağmen, geminin tasarımının halen doğal bir risk oluşturduğu bulgusuna ulaştı. Ana güverte boyunca devam eden geçiş yolu dar ve puntellerin yüksekliği ambar kapağı güvertesinden düşme olasılığını engellemek için yeterli değildi.

<https://www.nautinst.org/resources-page/202328-lax-safety-culture-and-bad-design-result-in-mob-fatality.html>

Öğrenilen Dersler:

- Deniz taşımacılığı şirketi, güverte mürettebatının ambar kapağı güvertesine erişmek ve buradan ayrılmak için kullanmayı alışkanlık haline getirdiği bazı yerlerdeki ve diğer onaylanmış erişim bölgelerindeki bazı puntellerin

yüksekliklerini artırmayı planlamaktadır. Bu önlem, mürettebatın onaylanmış erişim noktalarını kullanma prosedürlerine uymaması durumunda ilave güvenlik olarak düşünülmektedir.

‘Rutin iş’ ile ilişkilendirilen riskler zamanla bireyler tarafından normalleştirilebilirler ve bu da riskin kademeli olarak göz ardı edilmesine veya yanlış şekilde algılanmasına yol açabilir. Rutin işler bile düzgün bir risk değerlendirmesi ve prosedür ile ilgili rehberlik gerektirir.

- Risk değerlendirmesinin yönetim ya da kıdemli zabıtlar ve işi gerçekleştiren mürettebat üyeleri tarafından gerçekleştirilmesi gerekliliği önemlidir. Bu, mürettebatın duruma ortak olmasını sağlamaya yardımcı olacak ve böylece onların risk anlayışını artırarak etkin uygulamayı sağlayacaktır.



GIDA GÜVENLİĞİ

Daha sağlıklı, daha sakin, daha güvenli..

Gıda bize enerji sağlar ve bizi sağlıklı tutar, ama aynı zamanda bizi hasta edebilir. Kendimizi sağlıklı tutmak için temel gıda güvenliği ve hijyen kurallarını uygulamalıyız. Gıda ve yiyecek stoklamasına dikkat etmek, her gemiadamının sorumluluğundadır. Sağlıklı bir şekilde yiyin ve yiyecekleri güvenle kullanın. İhmalin ciddi sonuçları olabilir, ancak biraz özenle problemler önlenabilir.

Kumanya alma

Günümüzde gıda üretimi, işlenmesi, dağıtımı ve depolanması katı kurallara ve kontrol mekanizmalarına tabidir. Çoğu kumanya gemiye iyi bir şekilde teslim edilir. Ancak, özellikle taze yiyeceklerin (et, balık, sebze, meyve, yumurta ve günlük ürünlerin) kalitesi kontrol edilmelidir. Herkes, gemiye kumanya getirilmesine dahil olabilir.

- Forkliftin içindeki veya geminin yanındaki malları kontrol edin, gemiye yüklendiğinde genellikle çok geç olur.

- Tüm ürünler izlenebilir olmalıdır! Orijinal tedarikçi, tarihler, koşullar vb.

- Sıcaklık doğru değilse, son kullanma tarihi tüketime çok yakınsa veya paketler açıksa, deforme olmuş veya hasar görmüşse ürünleri kabul etmeyin.

- Her şeyi güvenli bir şekilde saklayın, böylece havalar kötü olduğunda düşmez veya kırılmaz.

- F.I.F.O'yu (First In = First Out) kullan. Depolama ilkesi, (İlk Giren = İlk Çıkar). Yiyecekleri güverteye koymayın! Soğuk zincire dikkat edin! Önce dondurulmuş ve soğutulmuş ürünleri alıp yerleştirin.

Soğuk odalar

- Sıcaklık 2 - 8 ° C arasında olmalıdır! Nemi azaltın!

- Kapıyı kapalı tutun, odada uzun kalmayın!

- 7 ° C'nin üzerindeki soğuk depolar reddedilmelidir.

- Elmaları, armutları, greyfurtları, portakalları vb. Buharlaşmaya izin veren bir kutuya koyun ve çürük olanları hemen temizleyin.

- Sebzeleri kontrol edin ve çürümüş yaprakları derhal çıkarın.

Derin Dondurucular

-Gıda buz oluşumu belirtileri gösteriyorsa, ürünleri reddedin!

-Soğuk yanığından korumak için yiyecekleri sarın!

-Dondurucu daima -18 ° C veya daha düşük sıcaklıklarda çalışmalıdır.

Su

-Gemideki suyun taze ve güvenli olduğu garanti edilemez. Sağlık risklerini (kirlenme, mikroorganizmalar vb.) en aza indirmek için suyu dikkatli kullanın.

-Kullanılmayan musluklara veya seyrek olarak kullanılan musluklara dikkat edin. İyice ve düzenli olarak yıkayın.

-Suyun kaynağını ve hortum kullanımını kontrol edin!

Büfeler

-Yüksek riskli gıdaları, yüksek sıcaklıkta iki saatten uzun süre maruz bırakmayın: 5°C - 63°C

-Artıkları mümkün olduğunca çabuk buzdolabına koyun ve kalanları da ertesi gün tüketin.-

Daha önce oda sıcaklığında iki saat boyunca maruz bırakılan yiyeceklerle taze yiyecekler eklemeyin! Soğuk yiyecekleri büfeye koymadan önce buzdolabında saklayın ve aynı sıcaklığı korumak için üzerine kırılmış buz koyun.

https://www.seafarerswelfare.org/assets/documents/ship/SHIP-Food_Safety_A5_LR.pdf

2025 COMPANY RUN SEMİNER

10–11 Nisan tarihlerinde Mercury Hotel’de düzenlenen 2025 Run Seminar, şirketimizin vizyonu, misyonu ve politikaları çerçevesinde planlanmış, geçmiş dönem analizleri ile kısa ve uzun vadeli hedeflerin kapsamlı şekilde ele alındığı önemli bir organizasyon olmuştur.

Seminer süresince, sektördeki güncel gelişmeler paylaşılmış; filo gemilerimizde meydana gelen olaylar, "Causal Reasoning" yöntemiyle düzenlenen atölye çalışmaları kapsamında analiz edilmiştir. Ayrıca departman bazlı KPI istatistikleri değerlendirilmiş ve filo genelindeki kazalar ayrıntılı olarak incelenmiştir. Bu oturumlarda, SIRE 2.0 kapsamında Denet istatistikleri ve Human Element ile ilgili maddelerin uygulamaları ve Gemilerdeki Talimlerin etkili uygulanması ve değerlendirilmesi konusunda izlenecek yollar da katılımcılarla paylaşılmıştır.

Etkinliğe, YMN Tanker Genel Müdürü Sn. Yaman Şen’in katılımı ve çalışanlarımızın yoğun ilgisi damgasını vurmuş; yüksek düzeyde katılım ve etkileşimle seminer, hedeflenen amacına başarıyla ulaşmıştır.

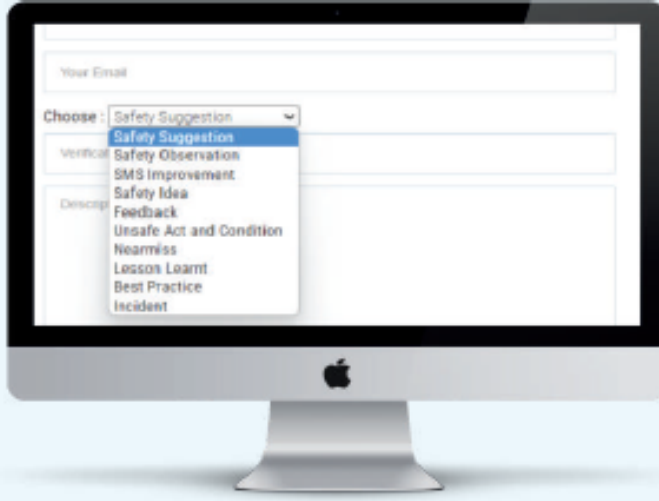
MOS firması adına Suat Yiğit, ODME kullanımı hakkında bilgilendirici bir sunum gerçekleştirmiş,

ODDY MARINE firması adına Kaptan Yusuf Özcan Demir, yakıt harmanlamasının CII ve ETS üzerindeki etkileri üzerine kapsamlı bir sunum yapmıştır.

Junior ve Senior zabıtların aktif katılımıyla gerçekleştirilen bu etkinliğin, tüm personelimize operasyonel farkındalık, emniyet kültürü ve sürdürülebilir performans açısından önemli katkı sağladığına inanıyoruz.



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!



HOME OUR COMPANY OUR TEAM OUR FLEET NEWS CAREERS REPORT CONTACT

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 = ?

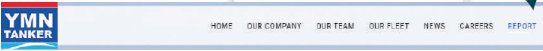
YMN Tanker Marine Management SA

Altunizade Mah. Kısıklı Caddesi No 4
Sarkuysan-AK İş Merkezi S Blok
(1.Blok) İç Kapı No:5 Üsküdar,
ISTANBUL - TÜRKİYE

Telefn: (216) 562 13 20
E-posta: info@ymntankers.com.tr
Web: ymntankers.com.tr

Thanks to the "reporting" section added to the YMN Tanker website, 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



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 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. (YMN Tanker Deniz İşletmeciliği A.Ş.) was founded in 2012 to provide technical and commercial management of 6 marine line Oil/Chemical tankers. The fleet was expanded with an additional 7 vessels. There are 13 Chemical/Oil tankers under management at the moment.

The Company is focused on technical and 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 customer expectations by delivering safe and reliable performance.

