

HSSEQ BULLETIN

EYLÜL 2020 - SAYI 5

Altunizade Mah. Ord. Prof. Fahrettin
Kerim Gökay Cad. Denizciler İş Merkezi,
A Blok No:18/1 34662 Üsküdar,
İSTANBUL - TURKEY
+90 (216) 562 13 20

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

MED BALTIC GEMİMİZİN GERÇEKLEŞTİRDİĞİ ARAMA & KURTARMA OPERASYONU	2
M/T BLACK STAR YMN TANKER FİLOSUNA KATILDI	4
YMN TANKER EN İYİ 8400 DWT KİMYASAL TANKER YÖNETİCİLERİ ARASINDAKİ YERİNİ GÜÇLENDİRDİ	5
BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER	6
KÖPRÜÜSTÜ VARDİYASINI ETKİN BİR ŞEKİLDE DEVRALMANIN ÖNEMLİ NOKTALARI	12



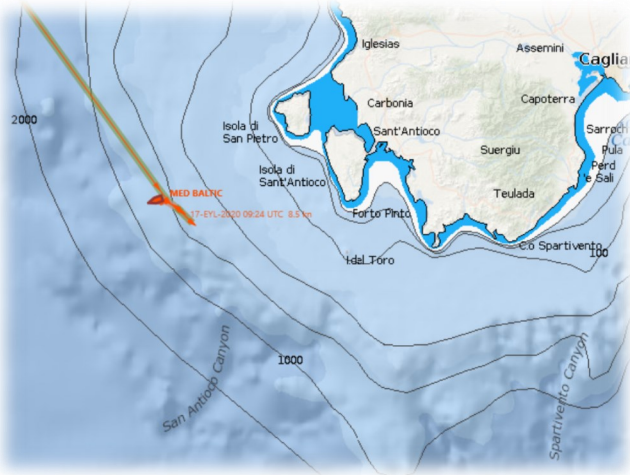
ELEKTRİK KIVILCIMLARI GEMİLERDE BÜYÜK ENDİŞE OLUŞTURUYOR	14
ÇEVRE SAYFASI (TEHLİKELİ MADDE ENVANTERİ & ORMANLAR HAYAT VERİR)	16
SAĞLIK SAYFASI (POZİTİF RUH SAĞLIĞI İÇİN ÖNERİLER & GIDA ZEHİRLENMESİ)	19
HORTUM BAĞLANTI HATASI VE ÇAPRAZ KONTAMİNASYON	26
GEMİ GEÇİŞİ ESNASINDAKİ HİDRODİNAMİK ETKİLEŞİMLER	27

SERBEST DÜŞMELİ FİLİKANIN YANLIŞLIKLILA SERBEST BIRAKILMASI EKİPMANDA HASAR MEYDANA GELMESİNE NEDEN OLDU	29
FİLTRE ÇEŞİTLERİ	33
ReCAAP: AĞUSTOS 2020 RAPORU	40
NEAR MISS RAPORLAMALARI	45
BEST PRACTICE VE LESSONS LEARNT RAPORLAMALARI	46
ISGOTT YENİ REVİZYON YAYIMLANDI	47



MED BALTIC GEMİMİZİN GERÇEKLEŞTİRDİĞİ ARAMA & KURTARMA OPERASYONU

Med Baltic gemimizin Lavera/Fransa'dan Derince/Türkiye'ye 17 Eylül 2020 tarihinde yaptığı seyir sırasında, güvertede çalışmakta olan Usta Gemici "Müslim Bulal" sancak tarafta küçük bir teknenin alabora olduğunu ve alabora olan teknenin üzerinde insanların bulunduğunu gördü. Durumu derhal köprüüstüne rapor etti. Gemi Kaptanı "Ömer Ceylan" hemen Cagliari/Sardegna MRCC ve Şirketimiz ile temasa geçti. Suda bulunan mültecileri kurtarmak için derhal rotasını alabora olan teknenin olduğu noktaya çevirerek tam yol ile ilerlemeye başladı.



Cagliari MRCC'den sonra Cagliari Radio ve Cagliari Harbour Master'a da durum rapor edildi. Cagliari Radio'nun verdiği talimatlar doğrultusunda alabora olan teknedeki insanlar kurtarılmaya başlandı.

Olay mahalline yaklaşıldığında sayılabildiği kadarı ile denizde toplam 13 kişinin olduğu görüldü.

En hızlı müdahale yapmak üzere bir yandan suya indirilen kurtarma botu ile bir yandan suda bulunan kişilere can simidi, el incesi atılarak kurtarma operasyonuna başlandı. Denizden 7 kişinin kurtarılmasının ardından İtalya Sahil Güvenlik botu olay mahalline ulaştı ve kalan 6 kişiyi kendi botlarına aldılar. Toplamda 13 kişi denizden kurtarıldı.



MED BALTIC GEMİMİZİN GERÇEKLEŞTİRDİĞİ ARAMA & KURTARMA OPERASYONU



Radio talimatı ile operasyon tamamlanmış ve gemide olan 7 mülteci de İtalya Sahil Güvenlik botuna transfer edildikten sonra gemimiz bir sonraki limanına doğru ilerlemek üzere yola devam etmiştir.



Denizde kurtarılmayı bekleyen başka bir insan olması ihtimaline karşılık SAR helikopteri ve çevre gemilerinde katılımı ile SAR operasyonuna devam edildi. 8 saat süren arama kurtarma operasyonu sonunda havanında kararması ile birlikte Cagliari

M/T BLACK STAR YMN TANKER FİLOSUNA KATILDI



YMN Tanker Denizcilik İşletmeciliği, yeni katılan tankerlerle filosunu genişletmeye devam ediyor.

Malta bayraklı paslanmaz çelik tanklı bir gemi olan Black Star, 23 Haziran'da YMN Tanker filosuna katıldı.

M/T Black Star ile birlikte, YMN Tanker filosunda faaliyet gösteren toplam gemi sayısı 11'e yükseldi.

YMN Tanker filosu, farklı boyut ve kapasitelerde on bir gemi ile müşterilerine kaliteli gemi yönetimi hizmetleri sunmaktadır.

Gemi özellikleri:

Tam Boy: 122.66 m

Tam Genişlik: 19.5 m

GRT: 7386

DWT: 9410



YMN Tanker En İyi 8400 DWT Kimyasal Tanker Yöneticileri Arasındaki Yerini Güçlendirdi



2019 ve 2020 yıllarında Med Tuncer, Med Emre ve Med Pakize'yi filosuna katan YMN Tanker Deniz İşletmeciliği, Haziran ayı içerisinde de Med Serhat'ın katılımıyla filosunu genişletmeye devam etmektedir.

YMN Tanker'in en yeni üyesi Med Blue Jay, 8400 DWT'lik bir kimyasal tankerdir ve 7 Temmuz 2020'de Atlas Tersanesi'nde başarıyla suya indirilmiştir.

Med Blue Jay'ın 2021 yılının ilk çeyreğinde YMN Tanker filosuna katılması bekleniyor.



BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER**Serbest Düşmeli Filika Şarj Soketi****Med Emre**

Freefall test edilirken şarj soketi çıkarılarak test edilmektedir. Eskiden şarj fişi (elektrik olan kısım) erkek, prizi dişi idi. Bu sebeple çıkarılırken yanlışlıkla fişe dokunulursa elektrik çarpmaktaydı. Bu durumun önüne geçmek için şarj fişi dişi, prizi erkek olarak değiştirildi.

**BAD PRACTICE****BEST PRACTICE**

BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Torna Tezgahı Güvenli Çalışma Alanı

Med Antarctic

Torna tezgahı ön kısmına, çalışacak personel için güvenli alan markalaması yapılarak diğer personelin yaklaşmaması için etiketlendi.



BAD PRACTICE



BEST PRACTICE

BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Yangın Kapıları için Acil Çıkış Planı

Med Tuncer

15.06.2020 tarihinde yapılan yangın talimi esnasında, yaşam mahali katlarında otomatik olarak kapanan magnetik yangın kapılarının üzerinde kat bilgilerinin ve kaçış yollarına ait planların eksik olduğu tespit edilmiş, acil durumda tehlikeli bölgeden kaçış ve toplanma istasyonuna ulaşmakta zaman kaybına yol açtığı gözlenmiştir. Bu yüzden acil çıkış yolunu ve kat yerleşimini gösteren plan hazırlanmıştır.

Kapı yüzeyleri ve kaçış güzergahlarına gerekli sembol ve işaretler eklenmiş, kaçış sırasında ortaya çıkabilecek yeni tehlikelerin önüne geçilmek istenmiştir.



BAD PRACTICE



BEST PRACTICE

BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Kat Planı

Med Serhat

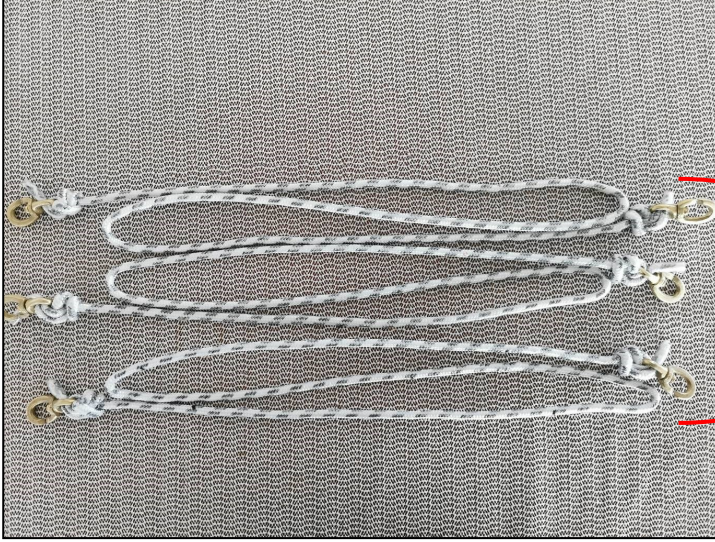
Yaşam mahali içerisinde katlar arasında; Hangi kattayız ? Bu katta ne var? gibi sorular, kafa karışıklığı yaratmakta ve zaman kaybı oluşturmaktaydı. Aşağıdaki gibi her kat için bir plan hazırlanmış ve yaratılan karışıklıkların önüne geçilmeye çalışılmıştır.



BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Seyir Şekilleri

Med Pacific



Colreg Ek I 6(b) ye göre gündüz gösterilecek şekiller arasındaki dikey mesafe en az 1,5 metre olmalıdır. Bu yüzden gemide uzunluğu 1,5 m den fazla olan inceler ayarlandı ve bu incelere kullanım kolaylığı sağlaması için bayrak kancaları eklendi.



Kancalar gündüz işaretlerini kullanma kolaylığı sağlayacak ve gerekli olduğu zaman şekiller hızlıca toka edilebilecektir.

BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Seyir Şekilleri

Med Pacific



Şekiller toka edilirken 1,5 metreden uzun inceler sayesinde şekiller arasındaki dikey mesafe Colreg Ek I 6 (b) de belirtildiği gibi en az 1,5 metre olacak ve mesafeyi ayarlamak için ekstra bir çabaya gerek kalmayacaktır.



Şekiller arasındaki dikey mesafe Colreg Ek I 6 (b) de belirtildiği gibi 1,5 metreden fazladır.

KÖPRÜÜSTÜ VARDİYASINI ETKİN BİR ŞEKİLDE DEVRALMANIN ÖNEMLİ NOKTALARI

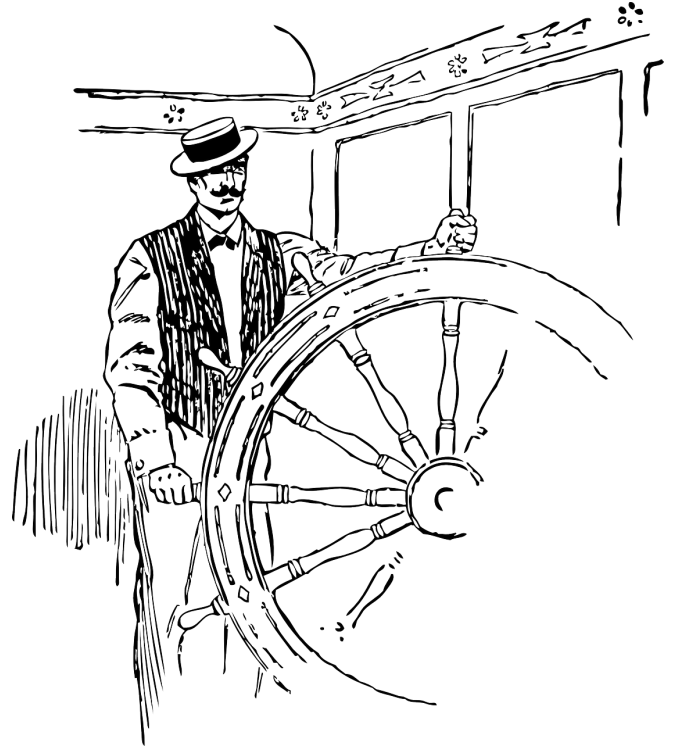
Köprüüstü seyir vardiyası güverte zabıtları için en önemli gemi operasyonlarından biridir. Gemi seyirdeyken, her zaman insanlı olması gereken tek yer köprüüstüdür. Aşağıda, bir köprüüstü vardiyasını devralırken izlenecek bazı iyi uygulamaların yanı sıra kontrol edilmesi ve güvence altına alınması gereken en önemli faktörler hakkında kısa notlar yer almaktadır.

Geminin Mevkisi, Hızı ve Rotası

Köprüüstüne geldikten sonra kontrol edilecek en önemli faktör veya ilk şey geminin mevkisi ve hızıdır. Geminin haritadaki pozisyonundan emin olduğunuzda, haritadan vardiya sonuna kadar izlenecek rotaya göz atmak iyi bir uygulamadır. Waypoint'ler, raporlama noktaları, trafik seperasyonları, sığılıklar veya, hedeflenen rota boyunca harita üzerinde işaretlenmiş navigasyon tehlikeleri kontrol edilmelidir. Haritadaki rotayı seyir planındaki rotayla karşılaştırın. Herhangi bir şüphe veya belirsizlik varsa, OOW ile birlikte kontrol edilmelidir.

Trafik yoğunluğu

Artık geminin pozisyonundan ve gidişatından memnun olduğunuza göre, zaman kaybetmeden ufkun neta olduğundan emin olmak ve etraftaki gemilerin hareketlerini belirlemek için geminin etrafını kontrol edin. Geminin kış tarafını da kontrol etmek önerilir, çünkü atlanması muhtemeldir. Dışarıdaki durumu görsel olarak tespit ettikten sonra, etraftaki gemiler hakkında daha fazla bilgi edinmek için Radar'ı kontrol edin. Geminiz halihazırda yetişme veya aykırı geçiş gibi bir durumdaysa, manevra bitene ve ilgili gemiden neta olana kadar vardiyayı devralmayın.



Hava Koşulları ve Gece Görüşü

Kontrol edilmesi gereken bir sonraki önemli faktör hava durumu. Aşağıdakilerin farkında olduğunuzdan emin olun:

- Rüzgar hızı ve yönü
- Akıntı hızı ve yönü

Çünkü bunlar rotanın iyi bir şekilde takip edilebilmesi için önemli bir rol oynamaktadır. Mevcut bilgileri kullanarak, vardiyanız esnasında sınırlı görüş veya yağış durumlarını öngörmeye çalışın ve olumsuz koşullara hazırlıklı olun.

Saatlerce süren karanlık / kısıtlı görüş sırasında, etkili bir gözcülük için ışıkların yansımaya ve rahatsız etmeyecek şekilde ayarlanması son derece önemlidir. Unutmayın, ortalama bir kişinin gözlerinin yapay ışıklardan düşük ışıklara geçiş alışması yaklaşık 15 dakika sürer. Bu nedenle, gece vardiyasında köprüüstünün tam karanlık olmasını sağlayın.

KÖPRÜÜSTÜ VARDİYASINI ETKİN BİR ŞEKİLDE DEVRALMANIN ÖNEMLİ NOKTALARI

Köprüüstü Ekipmanları ve Dimmerler

Tüm köprüüstü ekipmanlarının kullanıma hazır ve sağlam olduğundan emin olun. Herhangi bir sorun veya istisna, OOW ile netleştirilmelidir. Gerekirse, köprüüstü ekipmanlarını kendi kullanımınıza göre ayarlayın ve yapılandırın. Karanlık saatlerde, tüm köprüüstü ekipmanları ve diğer göstergeler mutlak minimum seviyeye ayarlanmalıdır. Ekipman ekranını gece moduna geçirin. Bu, etkili bir göz atmaya yardımcı olacak ve ışıkların geri saçılmasını önleyecektir. Vardiyayı almadan önce VHF cihazının kullanılabilirliği ve sesinin açık olduğu kontrol edilmelidir.

Kayıt Jurnalleri ve Kontrol Listeleri

Vardiyayı alırken güverte jurnalının en son girişini kontrol etmeyi alışkanlık haline getirin. Orada bulunan tüm gerekli bilgilere dikkat edilmelidir. Hatalı girişler, her zaman OOW ile netleştirilmelidir. Cayro hatasına da dikkat etmeyi unutmayın. "Vardiya değişikliği" kontrol listesini kontrol etmek ve değişim prosedürlerini uygulamak önemlidir. Kaptan'ın daimi emirlerine ek olarak gece emirlerine de dikkat edilmeli ve harfiyen uyulmalıdır. Herhangi bir şüpheye düşüldüğünde, Kaptan derhal bilgilendirilmelidir. Liman varışından veya pilot alımından önce, vardiyayı alırken kontrol listelerinin veya pilot kartlarının hazır olduğundan ayrıca makine ve güverte personeline haber verildiğinden emin olun.

Gözcü / Serdümenin Hazır Olması

Açık denizlerde veya gün ışığında, OOW tek başına vardiya tutabilir. Ancak bu gibi durumlarda herhangi bir acil durumda ulaşabilmek için bir usta gemicinin walkie-talkie ile hazır olduğundan emin olun.

Güverte veya Makine Dairesinde Yapılan Faaliyetler

Devam eden ya da güverte veya makine dairesinde başlamaya hazır, olağan dışı işler varsa, bu tür bilgilerin OOW'a iletilmesi gerekir. Bu tür bilgileri talep etmek de onun sorumluluğundadır. Çeşitli faaliyetler yalnız bunlarla sınırlı olmamakla birlikte aşağıdaki gibidir:

- Tank girişi / denet / temizlik
- Kargo tank girişleri
- Sintine kuyusu giriş / rutin alarm kontrolleri
- Sıcak çalışma ve kaynak işleri
- Yüksekte çalışma
- Miyar güvertede çalışma
- Talimler

Gerekirse Kaptan'ı Bilgilendirin

Herhangi bir konuda belirsizlikler varsa veya vardiyayı devraldığınız durumdan emin değilseniz veya vardiyayı teslimden memnun kalmıyorsanız, vardiyayı teslim almayın/etmeyin. Kaptan'ı aramak ve köprüüstüne gelene kadar vardiyayı teslim almamak/etmemek hakkına sahipsiniz.

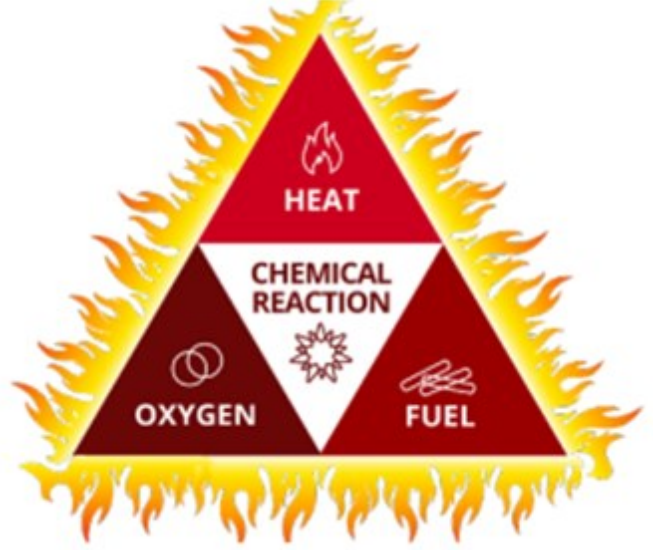
Bütün bu tartışılan faktörler uzun ve zaman alıcı bir işlem gibi görünsede, 10-15 dakika içerisinde verimli bir şekilde kontrol edilebilir ve yapılabilir. Vardiya saatinizden 10-15 dakika önce köprüüstüne gelmek her zaman iyi bir alışkanlıktır. Yukarıdaki faktörler, bir seyir vardiyasının sorunsuz ve verimli bir şekilde teslim alınmasına yardımcı olan birçok önemli noktadan birkaçıdır.

ELEKTRİK KIVILCIMLARI GEMİLERDE BÜYÜK ENDİŞE OLUŞTURUYOR

Gemilerde meydana gelebilecek patlama ve yangın riskini azaltmak için doğru şekilde takılmış ve bakımı yapılmış, sertifikalı ekipmanların kullanılması ve elektrik tesisatında bulunan eksikliklerin ele alınması gerekmektedir.

2012'den beri Sıvılaştırılmış Gaz Taşıyıcı Ulusal Uzmanlık Merkezi (LGC NCOE) her yıl COC denetleri sırasında bulunan ilk 5 eksikliği yayınlamaktadır. Bu dokümanın yayınlanmasından itibaren tehlikeli alanlarda elektrikli ekipmanların olması yaygın bir uygunsuzluk olarak göze çarpmaktadır. Geçen yıl tüm uygunsuzlukların % 12'si tehlikeli alanlarda bulunan elektrikli ekipmanlar içeren LNG taşıyıcılarına yazılmıştır. Liman Devleti Kontrol Görevlileri (PSCO'lar) yanlış takılan sertifikalı (güvenli) ekipmanların ya da sistemin sertifikasyonunu tehlikeye atan ve kritik öneme sahip olmayan eksik bileşenlerin yanıcı ortam korumasını engellediğini tespit etti. Diğer taraftan, PSCO'lar denet sırasında bozulmuş bileşenler ve bakımı yapılmayan veya denetlenmeyen ekipman kanıtı buldular.

Gemilerde elektrik arızalarından kaynaklanan yangınların oluşması gözardı edilecek kadar az değildir. The National Fire Protection Agency, Mart 2018'de sanayi ve üretim tesislerinde meydana gelen yangınların özelliklerini yayımladı ve elektrik dağıtım/ aydınlatma ekipmanları (% 24) endüstriyel yapılarda meydana gelen yangınların önde gelen nedeni olarak belirlendi. Uluslararası Deniz Sigortaları Birliği (IUMI) Ro Ro gemilerinde yangınların artması hakkında bir basın açıklaması yaptı ve son zamanlarda meydana gelen deniz kazası raporlarında gemilerde yangın



çıkmasına sebep olan çeşitli kaynakların tanımlandığını ve bu olayların önemli sayısının elektrik yangınları sebebiyle olduğunu söyledi.

Dünya çapında petrol ve gaz endüstrisindeki elektrikli ekipman için yangın ve patlamaya karşı koruma standartları, endüstrinin güvenlik bariyerinin önemli bir parçasıdır. Sertifikasyon yetkilileri rutin olarak kendi standartlarını kullanırlar. Örneğin Amerika Birleşik Devletleri, Ulusal Elektrik Yasası (NEC) veya Amerikan Petrol Enstitüsü (API) standartlarını kullanabilirken diğer ülkelerin ayrı gereksinimleri vardır. Bununla birlikte, Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesine (SOLAS) tabi olan gemiler için, tehlikeli bölgelerdeki elektrikli ekipman tesislerinin, Uluslararası Elektroteknik Komisyonu (IEC), özellikle IEC 60092- 502: 1999'den daha düşük olmayan bir standardı karşılaması gerektiğini vurgulamaktadır. Bu gereksinimler SOLAS II-1, gaz taşıyıcılar için IGC Code, kimyasal tankerler için IBC Code ve gaz ya da düşük parlama noktalı yakıt kullanan gemiler için IGF Code'da belirtilmiştir.

ELEKTRİK KIVILCIMLARI GEMİLERDE BÜYÜK ENDİŞE OLUŞTURUYOR



Properly Installed Certified Safe Junction Box



Standing Water in a Certified Safe Flameproof Light Enclosure Indicating Failed Ingress Protection



Improper Cable Gland Installation/Modification



Improperly Modified & Maintained Certified Safe Junction Box

Sahil Güvenliğin operatörlere, gemi personeline ve servis sağlayıcılarına tavsiyeleri aşağıdaki gibidir:

- Tankerler, gaz taşıyıcıları ve gaz ya da düşük parlama noktalı yakıt kullanan gemiler tehlikeli alanlarda hiçbir potansiyel ateşleme kaynağının bulunmadığından emin olmak için tehlikeli alanlarda kurulu elektrikli ekipmanların bakımı, kontrolleri ve dokümantasyonu ile ilgili ek IEC standartlarını bilmelidir.

- Operatörler ve ilgili kişilere uygun seviyelerde IEC'den daha düşük olmayan bir standarda göre uygun eğitimin sağlanması önerilmektedir.

- Yetkili personel tarafından uygun bir periyodik muayene ve bakım programı uygulanması önerilir.

- Her türlü onarım yetkili bir teknisyen veya onarım tesisi tarafından yapılmalıdır. Şüpheli olduğunda, ekipman üreticisinin bir temsilcisine danışılmalıdır. Mevcut sistemlerde yapılacak her türlü değişiklik uygun düzenleyici otorite ile görüşülmeli ve onaylanmalıdır (örneğin; USCG, bayrak idaresi veya gemi sınıflandırma kuruluşu).

Referans: USCG Safety Alert 05-20

ÇEVRE

IMO'nun 2009'da hazırladığı fakat henüz yürürlüğe girmemiş olan Hong Kong Konvansiyonun (HKC) takipçisi ve destekçisi niteliğindeki AB'nin 2013 yılında yürürlüğe soktuğu Gemi Geri Dönüşüm Düzenlemesi (EU SRR) 31 Aralık 2018'den itibaren AB bayraklı tüm yeni inşa gemiler ve 31 Aralık 2020'den itibaren de AB liman ve demir sahalarını ziyaret edecek tüm 500 GT üstü gemiler için onaylanmış ve sertifikalandırılmış bir Tehlikeli Madde Envanteri (Inventory of Hazardous Materials-IHM) bulunması zorunluluğu getirmiştir.

Tehlikeli Madde Envanteri (IHM), bir gemideki tehlikeli maddelerin mevcudiyeti hakkında bilgi verir, çalışanların ve çevre sağlığının risklerini en aza indirir.

Raporda sadece hangi tehlikeli maddelerin mevcut olduğu belirlenmeyip; ayrıca miktarları ve bunların spesifik özellikleri de belirtilmektedir. Örneğin, IHM PCB'lerin, cıva (bileşiklerin), asbest, radyoaktif maddelerin ve krom-6'nın varlığını test eder.

IHM raporu "dinamiktir" yani rapor bir geminin tüm yaşam döngüsünü kapsar.

IMO ve AB'nin yayınlamış olduğu kılavuzlarda belirttiği gibi IHM'nin hazırlanması ve düzenli olarak güncellenmesi görevi gemi Armatör/İşletmecilerinin sorumluluğundadır. IHM 3 kısıma ayrılmaktadır;

Bölüm I - Halen serviste olan gemiler

Bölüm II ve III - Geri dönüşüm kararı verilen gemiler (Söküm tersanelerine gitmeden önce hazırlanmalıdır.)

Ağırlıklı olarak Bölüm I için; Onaylı Tehlikeli Madde Uzmanlarının (Approved HazMat Expert), gemi Armatör/İşletmecisi tarafından sağlanan dokümantasyon ve bilgilerin incelenerek tehlikeli maddelerin gemi üzerinde

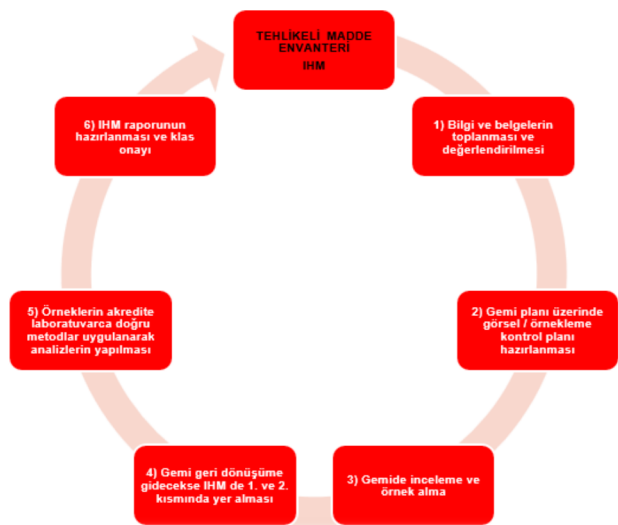
TEHLİKELİ MADDE ENVANTERİ

bulunabileceği yerlerin tespiti ile bir Görsel Kontrol ve Örneklem Planı (Visual/Sampling Chack Plan - VSCP) hazırlaması ile başlar.

HazMat Uzmanı gemi üzerinde gerekli görsel kontrollerini yapar ve yine VSCP'ye uygun olarak örneklem için numuneleri toplar. Toplanan numuneler daha sonra analiz edilmek üzere yönetmelikte belirtilen analizlerde akredite bir laboratuvara gönderilir. Gelen analiz sonuçlarına göre eğer mevcut ise tehlikeli maddelerin toplam kütle hesabı yapılır ve IHM Bölüm I olarak bir tablo şeklinde açıklanır. Değerlendirme ve onay için geminin bayrağının yetkilendirdiği kuruluşa hazırlanan teknik raporla birlikte sunulur.

Hazırlanan VSCP de, yönetmelikte IHM içeriğinin tanımlanmış olan kriterlerin tamamına uygun şekilde ve analizlerin yapıldığı laboratuvara ait akreditasyon belgeleri, analiz metodlarının detayları ve analiz sonuçlarını içeren bilgiler de dahil yer almalıdır. Son olarak onaylanan IHM Bölüm I gemi üzerinde yapılacak bir survey ile kontrol edilir ve sertifikasyon/belgelendirme tamamlanır.

Referans: Deniz Ticaret Odası - Sirküler 613/2019



ÇEVRE

ORMANLAR HAYAT VERİR



♦ Bir hektar ladin ormanı yılda 32 ton, bir hektar kayın ormanı yılda 68 ton, bir hektar çam ormanı ise yılda 30 - 40 ton toz emer.

♦ Ormanlar; bir ısı tamponu gibi görev yapar. Sıcaklığı ve soğukluğu dengeler. Yaz sıcaklığını 5 - 8 °C azaltırken, kış sıcaklığını da 1,5 - 2,8°C artırır.

♦ Ormanlar; biyolojik dengeyi korur. Yapraklı ağaçlardan oluşan bir bölgede 50 kuş türü yaşayabilir.

♦ 1 hektar iğne yapraklı orman yılda 30 ton, geniş yapraklı orman ise yılda 16 ton oksijen üretir.

♦ Ormanlar; bitkiler ve hayvanlar için doğal bir su şebekesidir.

♦ Ormanlar; egzoz ve benzeri zehirli gazları, kirli suları filtre ederek temizler.

♦ Ormanlar; ağaçsız bir alanın 8 katı fazla humus oluşturur ve toprak canlılarının yaşamasını sağlar.

♦ 100 yaşındaki bir kayın ağacı, saatte 40 kişinin çıkardığı 2,35 kilogram karbondioksidi yok eder.

♦ Ormanlar gürültüyü azaltır. Ormanların kıyısından geçen 50 metre genişliğindeki bir otobanın trafik gürültüsünü 20 - 30 desibel azaltır.

♦ Ormanlar aynı iklim koşullarına sahip çıplak toprağa kıyasla yüzeysel akışı 15 - 20 kat, erozyonu da 350 kat azaltır.

ÇEVRE



YMN Tanker ailesi olarak sahip olduğumuz her şey için doğaya borçlu olduğumuzun bilincindeyiz. Çevreyi korumak için gemilerimizde aldığımız önlemlerin yanı sıra, gemiden ayrıldıktan sonra her personel için bir fidan bağışlıyoruz. Son 1,5 yılda 916 adet fidan bağışladık ayrıca büyüyen filomuz ve ailemizle birlikte bu sayı her geçen gün artacak. *“ Bir ağaç dikmek, binlerce hayat vermektir. Kendine ve doğaya müthiş bir armağandır.”*



SAĞLIK

POZİTİF RUH SAĞLIĞI İÇİN ÖNERİLER

Denizcilerin zihinsel sağlığını etkileyebilecek çeşitli faktörler vardır; iş stresi, aileden uzak olmanın verdiği baskı, sınırlı kıyı izni ve daha fazlası. Karadan uzak olmak desteğe erişmeyi de zorlaştırmaktadır.

Pozitif Ruh Sağlığına Yönelik Adımlar

1. Bedeninize iyi bakın: Bedenimize iyi bakmak, duygusal problemlerle daha iyi başa çıkabileceğimiz anlamına gelir. Bunun için;

- ihtiyacınız olduğu kadar uyumak için gerekli adımları atın,
- dengeli ve sağlıklı beslenin,
- düzenli olarak egzersizler yapın,
- dinlenme sürelerinden en iyi şekilde nasıl yararlanacağınızı planlayın,
- içki, uyuşturucu, sigara ve kafein gibi şeylerin sizi nasıl etkilediğine dikkat edin.

2. Başarmak: Gün içinde bir şeyler ürettiğimizde beynimiz güçlenir. Elde ettiğimiz başarılar, nörotransmitter dopamini artırırken gün içerisinde yaptığımız aktiviteler serotoninini artırır. Her gün ev veya işle ilgili gerçekçi ve ulaşılabilir hedefler planlamak yararlı olur. Aynı zamanda egzersizler ve eğlence amaçlı yaptığımız şeyler de bizi mutlu eder.

3. Bağlanmak: Ruh halimiz düştükçe kendimizi daha yorgun hissediyoruz ve daha az çalışma eğiliminde oluruz.

Kendimizi izole ederek yalnız kalmaya başlarız. Geminin eşsiz koşulları da bizi daha izole hale getirir.

Evinize dönene kadar aileniz ve arkadaşlarınızla sınırlı iletişim kurabiliyorsunuz ancak ne olursa olsun sevdiklerinizle bağlantıda kalmak sizi güçlü kılar. Farklı vardiya zamanları ve iş yükü nedeniyle gemideki diğer çalışma arkadaşlarınızla sosyalleşmeniz, iletişim kurmanız zor olabilir ancak aradabir bunu yapmak size iyi gelecektir. Örneğin iş arkadaşlarınızla birlikte bir film ya da oyun gecesi düzenleyebilir, karaoke yarışması yapabilirsiniz.



SAĞLIK

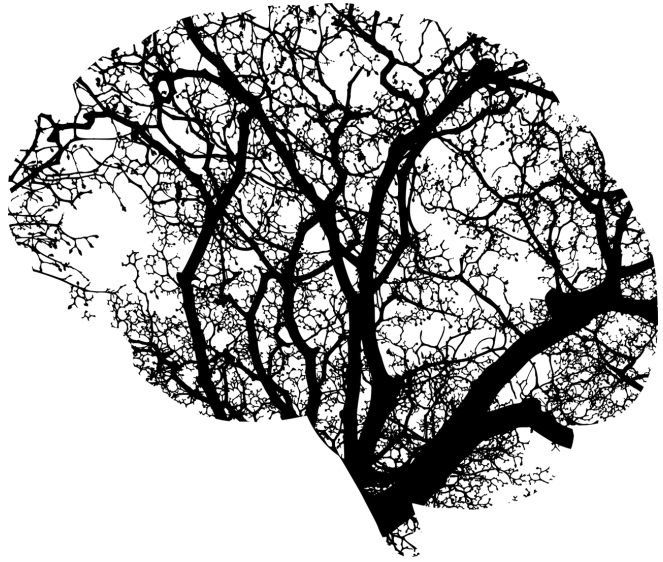
4. Keyif Almak: Enerjimiz düştüğünde, yapmamız gereken işleri başarmak için yeterli gücü kendimizde bulamıyoruz bu nedenle yaptığımız onca işin arasında, arada bir de olsa kendimize vakit ayırmamız ve bulunduğumuz ortamdan keyif almamız iyi bir ruh sağlığı için oldukça önemlidir.

Daha keyifli aktiviteler yapmayı deneyin. Kafanızda gemide yapabileceğiniz aktiviteleri tasarlayarak bir sonraki kontratınızda gerekli olan şeyleri yanınıza alarak gemiye çıkın. Başkalarıyla ve kendinizle geçirdiğiniz vakitler arasında denge kurun. Sosyal etkinliklerin mümkün olmadığı durumlarda bireysel hobiler edinmek sizi mutlu edecektir. Egzersizler gerçekten ruh halinizi yükseltmeye yardımcı olabilir. Telefon ya da tabletinize uygulama yükleyerek farklı bir dil gibi yeni becerileri kendi hızınızda öğrenebilirsiniz. Gemide geçirdiğiniz sürede fotoğraflı bir günlük tutarak anılarınızı biriktirebilirsiniz.

5. Geri Adım Atmak: Gemide ya da günlük hayatımızda bir sorun olduğunda öfke, hayal kırıklığı, üzüntü gibi duyguların arasında boğuluyoruz. Bu gibi durumlarda çoğu zaman sağlıklı düşünemiyoruz ve büyük resmi göremiyoruz. Aşırı tepkiler göstererek kendimiz ve başkaları için yararsız şeyler yapıyoruz.

Stres altında olduğumuz zamanlarda duygularımız fikirlerimizi ve yaptığımız şeyleri etkiliyor bu da bizi bir kısır döngünün içerisine sokuyor.

Duygularımız her zaman düşüncelerimizi güçlendirir. Bu durum dürtüsel eylemlerle yaşadığımız problemlere geçici çözümler bulmamıza neden olur. Ancak genel sorunumuz hiçbir zaman çözülmez. Dürtüsel eylemleri yapmak, içinde bulunduğunuz zamanda sorunu çözmekte yardımcı oluyor gibi gözüksede bu şekilde ancak sorunu devam ettiririz ve kendimiz zarar görürüz. Farklı tepki vermeyi ve düşünmeyi öğrenebiliriz.



Bu Gerçek mi Yoksa Düşünce mi?

Gerçek:

- Gerçeğini destekleyen kanıtlar olması
- Şüphe olmaması
- Rasyonel düşünce tarafından yönlendirilmesi
- Mantıkla hareket etmek

Düşünce:

- Öznel bakış içermesi
- Tartışmaya açık olması
- Duygular tarafından yönlendirilmesi ve güçlendirilmesi
- Kalple hareket etmek

SAĞLIK

Yararlı değişiklikler yapmak için gerçeklere odaklanmamız gerekir. Kendi görüşlerimize başkalarının vermiş olduğu tepkiler bize anlamsız ve üzücü gelebilir. Kendimize “Bu gerçek mi yoksa düşünce mi?” diye sormamız stresimizi ve yararsız düşünceyi etkisiz hale getirecek ve kendimizi geri çekmemize yardımcı olacaktır.

Gerçeğin kendisinden ziyade gerçeklere eklediğimiz anlam veya düşünceler sıkıntıya neden olmaktadır. Her zamanki okuduğunuz gazeteden farklı bir gazete okuduğunuzu düşünün. Manşetlere bakarak bir şekilde taraflı olup olmadıklarını düşünün. Okuduğunuz şeyler sadece gerçeklerden ziyade gazetecinin fikri olabilir mi? Gazete başlığının “Gerçek mi yoksa düşünce mi?” olduğunu sormamız gibi aynısını kendi düşüncelerimiz için de yapabiliriz.

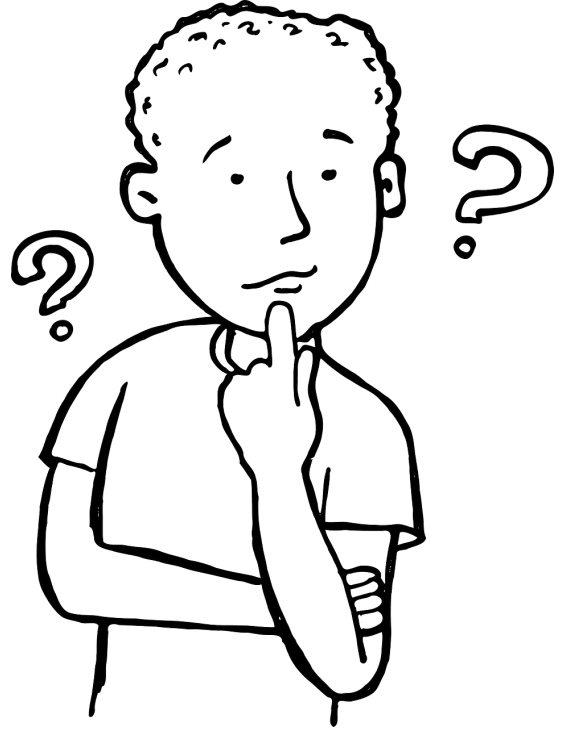
Öyleyse kendine sor!

- Bu gerçek mi yoksa düşünce mi?
- Daha makul bir açıklama nedir?
- Bu durum ne kadar önemli? 6 ay içinde ne kadar önemli olacak?

Bu düşüncelerin geçeceğini kendine hatırlat. Stresli herhangi bir durumda, görüşümüzü çarpıtan duygulara kapılmak kolaydır. Bu durumla başa çıkmak için:

1. Dur: Bir an için bekle.
2. Nefes al: Nefes alırken nefes alıp verdiğinizin farkında olun.
3. İzle:
 - Şu an aklından neler geçiyor?
 - Dikkat odağın nerede?
 - Neye tepki veriyorsun?

- Vücudunda hangi hisleri fark ediyorsun?
4. Düşünceni geri çek - bir perspektif içerisine koy:
 - Büyük resim ne?
 - Bu duruma farklı bir bakış açısı ile bakmanın yolu nedir?
 - Bir arkadaşımın başına gelseydi ona ne tavsiye ederdim?
 - Güvenilir bir arkadaşım şu anda bana bu durum için ne söylerdi?



Olumlu Başa Çıkma İfadeleri

Olumlu başa çıkma ifadeleri bizi cesaretlendirir ve üzücü durumlarla baş etmemize yardımcı olur. Bu cesaret verici kelimeleri kendimize söyleyebiliriz ve kendi kişisel koçumuz olabiliriz.

SAĞLIK

Hepimiz birçok sıkıntılı zamanlardan kurtulduk ve biz bu deneyimleri mevcut zorluklarla baş etmek için kullanabiliriz ve bu bizi daha çok cesaretlendirebilir. Başa çıkma ifadeleri için örnekler:

- Bu durumu bir meydan okuma fırsatı olarak görmeyi seçiyorum.
- Kendimi kötü hissediyorum ancak hala kendime yeni ve sağlıklı bir yol çizebilirim.
- Dur ve nefes al, bunu yapabilirim.
- Endişeli, kızgın ya da üzgün olabilirim ancak bunlarla da başa çıkabilirim.
- Bununla daha önce başa çıktım, tekrar başa çıkabilirim.
- Anlaşılması zor görünse bile bu deneyimden çok şey öğreneceğim.
- Bu durum zor ve rahatsız, ama sadece geçici.

Farkındalık nedir?

Farkındalık, yaşamla çok alakalı olan eski bir Budist uygulaması ve çok basit bir kavramdır. Farkındalık; yargısız bir şekilde şimdiki ana odaklanabilmek amacıyla, dikkatinizi toplayabilmektir. Farkındalık, dini, kültürel veya bilimsel herhangi bir inanç veya gelenekle çatışmaz. Normalde fark etmeyebileceğimiz herhangi düşüncelyi, hissi, sesi, kokuyu veya manzarayı farketmenin pratik bir yoludur. Dikkatli olmak, dikkatimizi eğitmemize yardımcı olur. Stresli durumlara farkındalıkla cevap vermeye çalışın.

Sıkıntı reaksiyonu:

- Yargılamak
- Kendine göre yorumlamak
- Kendi kafamızda kurduğumuz ya da başkalarının söylemiş olduğu düşünceleri gerçek gibi görmek

- Kafada kurulan düşüncelere inanmak
- Geçmiş ve geleceği dikkate almak
- Duygu, düşünce ve durumlardan kaçmak
- Mücadele etmek
- Sıkıntı ve acı çekmek
- Sinir bozucu düşüncelere odaklanmak
- Reaktif dürtüsel davranışlar
- Tepki kaybı

Farkındalıkla stresli durumlara cevap vermek:

- Yargılamamak, kabul etmek
- Gerçeğe dayandırmak
- Düşünceleri zihinsel olay olarak görmek
- Düşüncelerden uzak durmak
- An'a odaklanmak
- Duygu, düşünce ve durumların farkında olmak
- Sıkıntıları arkada bırakmak, uzaklaşmak
- Sıkıntı ve acıyı azaltmak
- Sinir bozucu düşüncelerden uzak durmak
- Akıllıca seçimler yapmak
- Net farkındalık



SAĞLIK

Gıda Zehirlenmesi

Gıda zehirlenmesi, mikroorganizmalar ya da bakteri toksinleri nedeniyle bozulmuş yiyeceklerin tüketilmesi sonucu ortaya çıkar. Besin zehirlenmesi için tipik belirtiler mide ağrısı, ishal ve kusmadır. Hafif zehirlenmeler genellikle birkaç gün içinde kendi kendine iyileşir. Ağır vakalarda ise hastaların mutlaka hastanede tedavi altına alınması gereklidir.

Gıda zehirlenmesi nedenleri nelerdir?

Gıda zehirlenmesi, mikroorganizmalar ya da toksinler ile kontamine olan gıdaların tüketilmesi sonucu ortaya çıkmaktadır. Gıdaların kontamine olmasındaki en önemli neden üretimi, taşınması, depolanması veya işlenmesi sırasındaki yetersiz hijyendir. Gıda zehirlenmesi üç grupta ele alınabilir.

1. Bakteriyel Gıda Zehirlenmesi

Besin zehirlenmelerine en sık sebep olan etken maddeler, bakteriyel toksinlerdir. Bakteriyel besin zehirlenmeleri iki şekilde ortaya çıkabilir:

- Bakteri toksinleri ile kontamine gıdalar tüketildiğinde bu toksinler gıda zehirlenmesine neden olabilir.
- Bakteri içeren gıdalar tüketildikten sonra bu bakteriler vücutta toksin salgılayarak zehirlenmeye yol açabilir.

En yaygın olarak bakteriyel gıda zehirlenmesine yol açan mikroorganizmalar arasında Salmonella, Campylobacter, Escherichia coli ve Listeria bulunur. Bu bakteriler esas olarak hayvansal gıdalardan bulaşmaktadır.



2. Bakteriyel Olmayan Gıda Zehirlenmesi

Bakteriyel olmayan gıda zehirlenmesinin en yaygın nedenleri arasında;

- Zehirli mantarlarlar,
- Parazitler,
- Ağır metaller (arsenik, kurşun, kadmiyum),
- Hayvan toksinleri bulunur.

3. Virüslere Bağlı Sindirim Sistemi Enfeksiyonları

Virüslere bağlı sindirim sistemi enfeksiyonları da gıda zehirlenmesi olarak ele alınabilir. Doktorların, bunlardan gıda kaynaklı viral enfeksiyonlar şeklinde söz etmesi daha olasıdır. Bu enfeksiyonlar temel olarak norovirüs, rotavirüsü, Hepatit A virüsü ve Hepatit E virüsü kaynaklıdır.

SAĞLIK

Gıda zehirlenmesi belirtileri nelerdir?

Gıda zehirlenmesi belirtileri, nedenlerine bağlı olarak farklı farklı olabilir. Bununla birlikte, hemen hemen her zaman ortaya çıkan bazı ilk belirtiler vardır. Gıda zehirlenmesinin bu ilk belirtileri genellikle bulantı, kusma, ishal ve karın krampları şeklindedir. Bu belirtiler, genellikle bakteri toksini vücuda girdikten sonraki birkaç saat içinde hızlı bir şekilde görülmeye başlar. Buna karşın bu zehirlenme belirtileri genellikle birkaç gün içinde kaybolur. Besin zehirlenmesi etkenlerinden biri olan stafilokok isimli bakterinin salgıladığı "staphylococcal toksinler" ise genellikle sadece bir gün boyunca rahatsızlığa neden olur. Bu sürenin sonunda vücut toksinlerden temizlenir ve belirtiler ortadan kalkar.

Besin zehirlenmesi belirtileri çoğu zaman çok şiddetli değildir ve birkaç gün sonra tedavi edilmese bile kendiliğinden kaybolur. Fakat bazen şiddetli kusma, şiddetli ishal, kanlı ishal gibi ciddi ve belirgin bulgularla birlikte seyreden ciddi bir zehirlenme söz konusu olabilmektedir. Şiddetli belirtilerin varlığında acilen bir sağlık kuruluşuna başvurulması hayati bir öneme sahiptir.

Gıda zehirlenmesi tanısı nasıl konulur?

Gıda zehirlenmesi tanısında hastadan alınan öykü son derece önemlidir. Doktor hastada görülen belirti ve şikâyetleri ve bunların ne kadar zamandan beri devam ettiğini sorgulayacaktır. Eğer gıda zehirlenmesinden şüpheleniliyorsa, belirtilerin başlangıcından önceki saatler içinde tüketmiş olduğunuz gıdaları tam olarak bilmek isteyecektir. Daha sonra hastayı muayene ederek vücut ısısı,

tansiyon, nabız ve genel durum hakkında bilgi edinir.

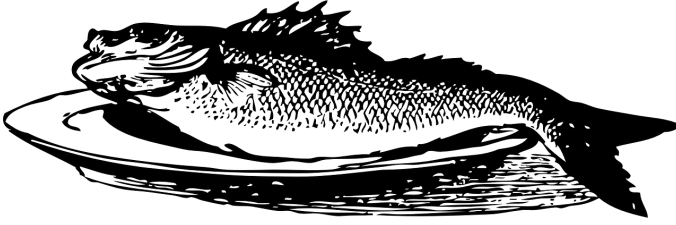
Gıda zehirlenmesi tedavisi nasıl yapılır?

Gıda zehirlenmesi durumunda, genellikle 1 ila 3 günlük bir süre geçtikten sonra belirtiler kendi kendine ortadan kalkar. Vücut, bu süre zarfında ishal ve kusma yoluyla tepki vererek toksinlerin atılımını sağlar. İshal ve kusma elektrolit ve sıvı kaybı ile ilişkili olduğundan, gıda zehirlenmesi tedavisinde esas olarak bu kaybın dengelenmesine odaklanılır.

Hastaların bu nedenle bol miktarda sıvı almaları gerekir. Maden suyu ve bitkisel çay tüketimi bu açıdan oldukça fayda sağlar. Hastaya, vücutun ihtiyaç duyduğu elektrolitleri içeren özel bir toz karışım suya karıştırılarak verilebilir. Eğer hasta ağızdan sıvı alamıyorsa damar yolu ile sıvı elektrolit desteği gerekebilir.



SAĞLIK



Balık Zehirlenmesi

Balık zehirlenmesi yaygın olarak görülmektedir. Balık zehirlenmesi basit gibi görülsede oldukça tehlikelidir. Balık zehirlenmesi belirtileri arasında baş dönmesi, mide bulantısı, titreme ve baygınlık gibi belirtiler vardır. İlk etapta zehirlenen kişi kusturulmalıdır. Vücuda giren zehir vücuttan atılmalı ve hasta rahatlatılmalıdır. Zehirlenme belirtileri devam ettiği takdirde doktora başvurulmalıdır.

Balık Zehirlenmesi neden olur?

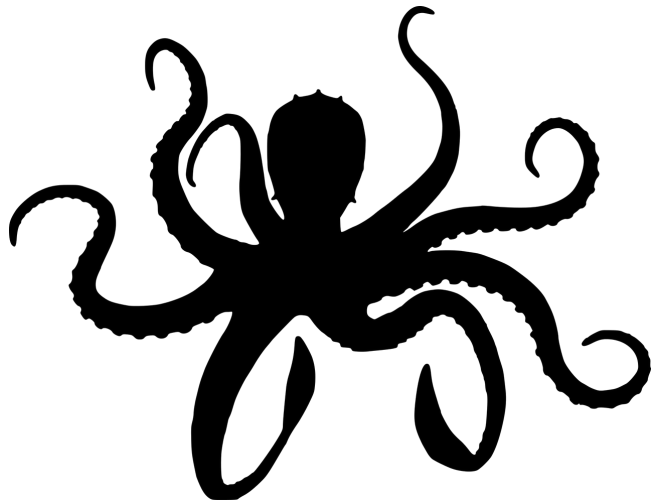
Balık zehirlenmesinin ilk nedeni olarak hijyen gösterilir. Üretimde, taşımada, depolama ve işlenmede gerekli özen gösterilmediği takdirde gıda zehirlenmesi meydana gelir. Balık zehirlenmesi yani Scombri-toksikozis, daha çok kara etli balıklar sebebiyle meydana gelir. Kara balıklar arasında lüfer, mahi, sardalya ve uskumru bulunmaktadır. Uygunsuz saklama koşulları bir diğer balık zehirlenmesinin nedeni olarak gösterilir. Uygun saklama koşullarına uyulmadığı takdirde balık bakteri üretmeye başlar.

Balık Zehirlenmesinde İlk Müdahale Nasıl Olmalıdır?

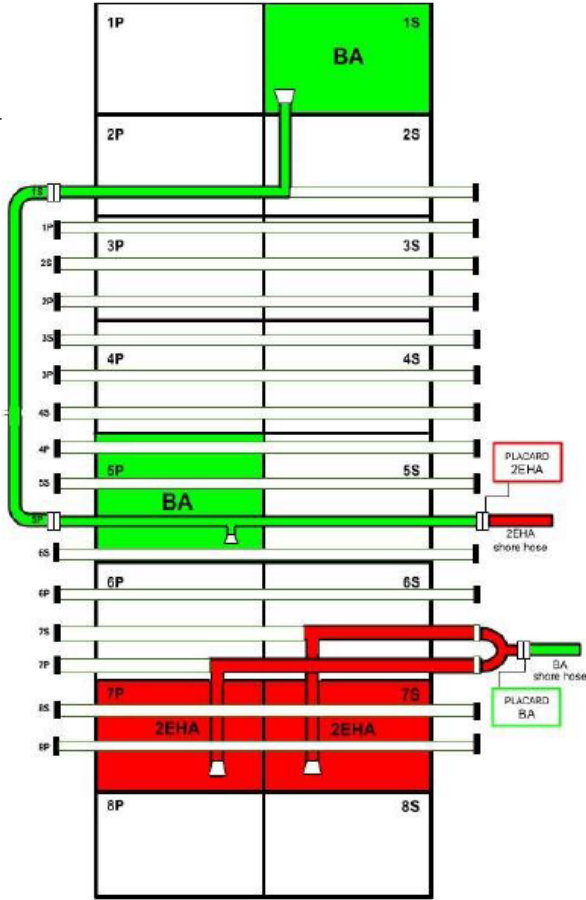
Zehir dışarıya atılmalıdır. Bu yüzden kusma eylemi zehirlenen kişi için en doğru seçimdir. Hasta sıvı kaybı yaşadığı için daha sonrasında bol su ve yiyecek ile beslenmelidir. Bulantı devam ederse doktora başvurulmalıdır.

Balık Zehirlenmesinin Belirtileri Nelerdir? Balık Zehirlenmesi Belirtileri Ne Zaman Ortaya Çıkar?

Balık zehirlenmesi anında kendini belli eder. 2 dakika ve 1 saat aralığı içinde kendini belli eder. 1 saat içinde bütün zehirlenme belirtileri görülür. Balık zehirlenmesi belirtileri şu şekildedir; karın ağrısı, bulantı, nefes darlığı, çarpıntı, göğüste sıkışma ve mide krampları. Ağır vakalarda ise; şok hali, kas krampları ve aşırı titreme.



HORTUM BAĞLANTI HATASI VE ÇAPRAZ KONTAMİNASYON



Olay Özeti;

- Güverte Lostromosu halat manevrası için baş tarafa doğru giderken, yükleme planına uygun olarak yük isimlerinin (2-EHA ve BA) yazılı olduğu kartları ilgili manifoldlara astı.
- Halat manevrasından sonra ve SSSCL'in tamamlanmasının hemen ardından kargo numune testleri geçti ve Loading Master ile sorumlu zabitin gözetiminde 2 kargo hortumu gemi manifolduna bağlandı.
- SSSCL'e göre gerekli anlaşmaya varıldıktan sonra, 2-EHA yükünün tahliyesi başladı.
- İlk parselin tahliyesinden 35 dakika, 2. parselin tahliyesinden 10 dakika sonra, Loading Master alıcı sahil tankının basınç okumasında bir takım tutarsızlıklar fark etti.
- Gerekli incelemeleri yapmak için tahliye derhal durduruldu.

Referans: BASF Asia-Pacific Service Centre Sdn. Bhd.

Sonuçlar;

- Sonuç olarak, sahil tankında çapraz kirlenme meydana geldi. Yeni alınan ürün 2-EHA ile sahil tankında mevcut olan BA yükü ile çapraz kontaminasyon oluştu. Aynı şekilde diğer sahil tankında da mevcut olan BA yükü tanka yeni alınan 2-EHA yükü ile karışmıştı.

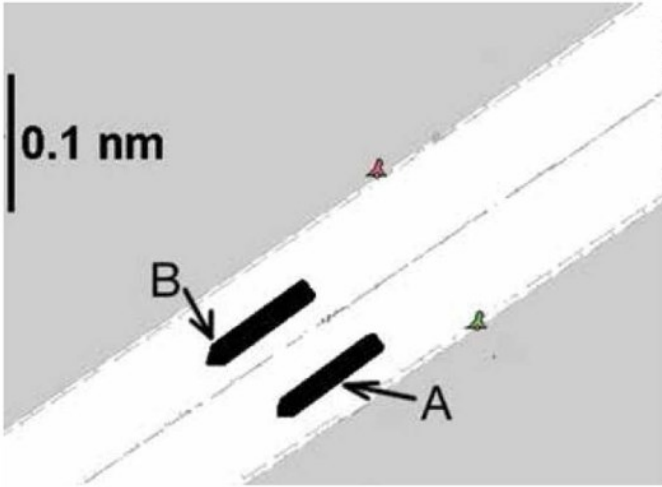
Bulgular;

- Gemide yapılan emniyet toplantısında tahliye edilecek ilk parselin 2-EHA olacağı kararlaştırıldı.
- Geminin manifold afişleri Güverte Lostromosu tarafından yanlış bir şekilde asılmıştı.
- Çapraz kontroller gemi tarafından pozitif bir şekilde gerçekleştirilmemiştir. (CDI questionnaire 5.1.25)
- Başlangıç tahliyesinin ardından, yükün alındığının teyidi yeterli ve olumlu bir şekilde sahil tarafından doğrulanmamıştır.
- İki taraf arasındaki iletişim zayıftı ve akılda şüphe bırakan, tam olarak açıklığa kavuşturulmamış şeyler vardı.

Çıkarılan Dersler;

- Her kargo operasyonundan önce, iki yetkili kişi tarafından güçlendirilmiş çapraz kontroller yapılmalıdır.
- Herhangi bir faaliyete başlamadan önce, yükün sahil tarafından sorunsuz olarak alındığına emin olunmalıdır.
- Taraflar arasında net bir iletişim kurulmalı ve herhangi bir şüphe varsa açıklığa kavuşturmadan çekinilmemeli, aksi takdirde çalışma bırakılmalı ve durum yeniden değerlendirilmelidir.
- Olayda her iki yükün de USCG uyumluluk matrisine göre birbiriyle uyumlu olduğu unutulmamalıdır, aksi takdirde yükler arasında yıkıcı bir tepkime de meydana gelebilirdi.

GEMİ GEÇİŞİ ESNASINDAKİ HİDRODİNAMİK ETKİLEŞİMLER



A gemisindeki pilot manevrasını tamamlayabilmek için, B gemisindeki pilottan hızını düşürmesini talep etti. B gemisi klavuzu talebi kabul etti. Yalnızca bir ara geminin sancağa gelmesini sağlamak için "tam yol" komutunu kullandı. Bunu takip eden beş dakika içinde, A gemisi dümen açısı, duruma göre kademeli olarak değiştirildi. Bunun sonucu olarak hızı; 8,2 knot'tan 9'a çıktı. Bu değişiklikler pilot kararlarını yorumlayan vardiya zabiti tarafından, nereye varacağı belirsiz bir "hızlı gitme" niyetiyle uygulandı. A gemisinin hızı arttıkça, kıç tarafında bank etkisi oluşmaya başladı. Serdümen, geminin pruvasını ve pruva hareketini istenilen değerde tutabilmek için, daha çok iskeleye dümen basmaya başladı. Bir önceki gibi, bu kez de köprüüstü ekibinden bu konuda pilota bilgi veren kimse olmadı.

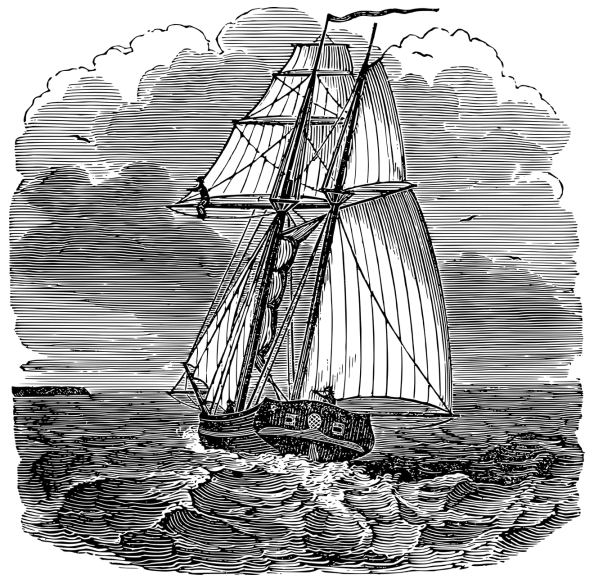
Bir kaç dakika sonra A gemisindeki pilot, B gemisinden hızını biraz daha düşürmesini talep ettiyse de; bu talep, B gemisinin manevra kabiliyetinin kalmayacağı gerekçesiyle, B gemisindeki pilot tarafından reddedildi. Dahası B gemisinin hızı; en son verilen "pek ağır yol" komutunda bir değişiklik olmamasına rağmen, 7,3'ten 8,2'ye gelmişti. B gemisi bu noktada sancak alabanda bastı, ancak hala A gemisinin üzerine düşmeye devam ediyordu. Sonraki iki dakikada, gemiler arasındaki

mesafe azalmaya devam etti. B gemisi, makinesini stop'a çekmiş olsa da gemi hızlanmaya devam etti ve hızı 8,5 knot'ı aştı. A gemisindeki pilot, tam yol gidiliyor olmasına rağmen daha büyük bir hız istedi.

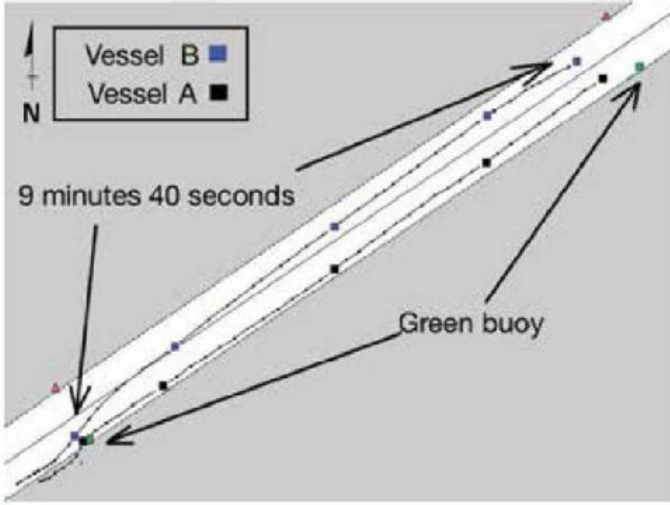
Gemiler birbirlerine iyice yaklaşıırken, B gemisinin pilotu çatışmadan kaçabilmek için tam yol istedi. Bu harekete rağmen iki gemi çatıştı. Geçiş manevrası başladıktan 9 dakika 40 saniye sonra, paralel temas yaşanmış oldu.

Resmi raporda yer alan bazı bulgular şu şekilde:

- Pilot ne hidrodinamik kuvvetlerin bu olaydaki etkisini vaktinde anlayabildi, ne de iki geminin birbiri üzerine düşmesini engelleyecek belirgin bir eylemde bulunabildi.
- Etkisiz "Köprüüstü Kaynak Yönetimi" ve gemiler arasındaki iletişim eksikliği; iki köprüüstü ekibinin de gelişmekte olan durumu kavramasına ve zamanında harekete geçmesine engel oldu.



GEMİ GEÇİŞİ ESNASINDAKİ HİDRODİNAMİK ETKİLEŞİMLER



Alınan Dersler

- Dar bir kanalın içinde seyreden gemiler arasındaki hidrodinamik kuvvetler; kanal içerisinde, gemilerin etrafındaki akıntının sınırlanmasından ötürü, açık denizdekinden daha büyük olur.
- İki gemi dar bir kanalda geçişirken veya rastlaştığında, iki gemi için de çökme etkisi (squat) farkedilir bir ölçüde artar.
- Gemilere etki eden hidrodinamik kuvvetler geminin suya göre hızıyla orantılı iken; gemiler arasındaki mesafeyle ve teknenin omurga altı boşluğu ile (UKC) ters orantılıdır.
- Yetişen geminin direnci artarken, yetişilen (geçilen) geminin direnci düşer. Bu durum geçen gemi için bir "tuzak durumu"dur.
- Büyük gemilerde dar kanallarda manevra yaparken; kanal içinde meydana gelebilecek hidrodinamik kuvvetlerin ne zaman hasıl olacağını ve ne büyüklükte olacağını tahmin etmek zordur.
- Bir gemi etrafındaki hidrodinamik basınç bölgelerinin; 100 metreden daha büyük bir uzunlukta olabileceği kabul edilir.

Referans: MARS 201704

Bank Etkisi

Gemi dar bir kanal içinde seyrederken, kanal şekli, su derinliği gibi sebeplerden dolayı kanalın bir ucundan diğer ucuna hızla savrulabilir. Bu savrulmalara bank emmesi ve bank püskürtmesi sebep olur.

1. Bank Emmesi (Bank Suction)

Gemi dar bir kanalda seyrederken geminin kıç tarafında bir basınç artışı meydana gelir. Bu basınç artışı sebebiyle pervane, geminin kıç tarafını bankın yakın kısmına doğru çeker.

2. Bank Püskürtmesi (Bank Cushion/Bank Yastığı):

Gemi dar bir kanalda seyrederken, kanalın yakın kısmında meydana gelen basınç artışı nedeniyle o kısma toplanan su kütlesi gemiyi kanalın diğer tarafına doğru iter.

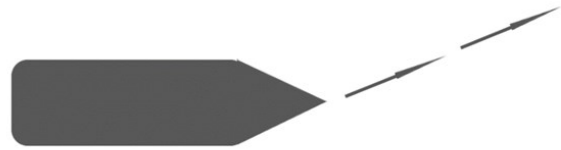
Bu gibi durumlara karşılaşılmaması için:

Mümkün olduğunca kanalın orta hattına yakın seyretmek ve dümen dinleme süratinde gitmek gerekir.

Bu gibi bir durumla karşılaşıldığında:

Dümenin dinlemesi açısından hız anlık da olsa arttırılmalıdır. Çok hızlı ve sert dümen açıları ile gemiyi kontrol altında tutmaya çalışmak gerekir. Demir kullanıma hazır bulundurulmalıdır.

Gemi yakın banktan uzak banka doğru kayacaktır.



Serbest Düşmeli Filika'nın Yanlışlıkla Serbest Bırakılması Ekipmanda Hasar Meydana Gelmesine Neden Oldu



Olay

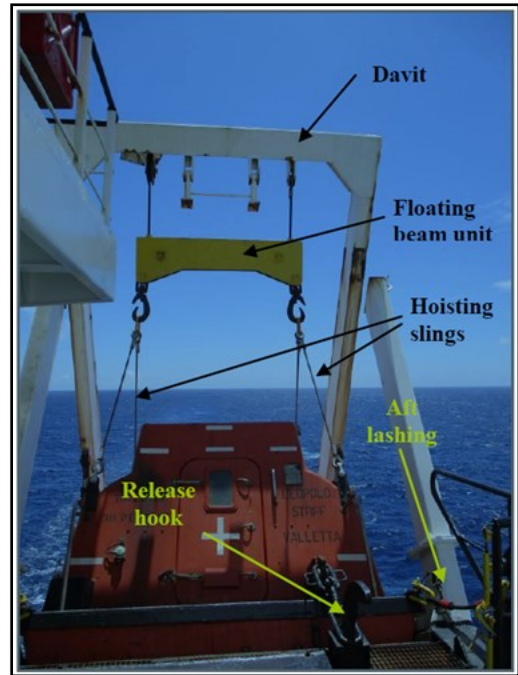
25 Mayıs 2019 tarihinde gemi Güney Afrika, Durban'a giderken, mürettebat üyeleri bakım yapmaya ve serbest düşmeli filikanın fırlatma düzenlemesini test etmeye karar verdi.

1. Zabit, risk değerlendirmesi içeren ve kaptan tarafından onaylanmış bir "tehlikeli çalışma izni" hazırladı.

Bakım çalışmalarına başlamadan önce saat 10: 30'da, 1. Zabit, 3. Zabit ve Güverte Lostromusu, tüm bağlama düzenlemeleri ve kaldırma telleri üzerinde görsel bir kontrol gerçekleştirdi ve onları iyi durumda buldu. 1. Zabit, Güverte Lostromosuna matafora vincini çalıştırmasını, yüzer kiriş ünitesini alçaltmasını ve kaldırma sapanlarını filikaya bağlamasını istedi (Şekil 1).

Kaldırma sapanları bağlandıktan sonra, Güverte Lostromosu filikayı rampadan birkaç santimetre yukarı kaldırdı. Daha sonra, 3. Zabit filikaya bindi ve serbest bırakma kancasının serbest bırakılmasını test etmek için serbest düşüş bırakma kolunu etkinleştirdi. Serbest bırakma kancasının başarılı bir şekilde etkinleştirildiğine dair bir onay aldıktan sonra, 3. Zabit filikadan indi ve

hala filikaya takılı olan kış bağlantısını ve güç kabloğunu ayırdı. Bu aşamada, filika sadece kaldırma sapanlarıyla tutuluyordu. Filika rampadan indiğinden, kaldırma sapanları kaldırma bloğu geri tepene ve filika suya düşene kadar yüksüklerinden kaymaya başladı.



Şekil 1

Serbest Düşmeli Filika'nın Yanlışlıkla Serbest Bırakılması Ekipmanda Hasar Meydana Gelmesine Neden Oldu

1. Zabit, Güverte Lostromosuna, filikayı rampaya geri indirmesine ve rulmanlar üzerinde bakım çalışmalarına izin vermek için aşağı kaydırması talimatını verdi. Güverte Lostromosu, filikayı yaklaşık iki metre mesafeye indirdi (Şekil 2). Güverte Lostromosu indirmeyi bırakır bırakmaz, kaldırma sapanlarının yüksüklerinden birer birer kaydığı gözlemlendi. O anda, yüzer kiriş ünitesi geri çekildi ve yaklaşık 10:40'da filika suya düştü.



Şekil 2

Denize adam düştü alarmı verildi ve filikayı almak için hazırlıklar yapıldı. Kurtarma botu indirildi ve 10:54'te mürettebat filikaya bindi.

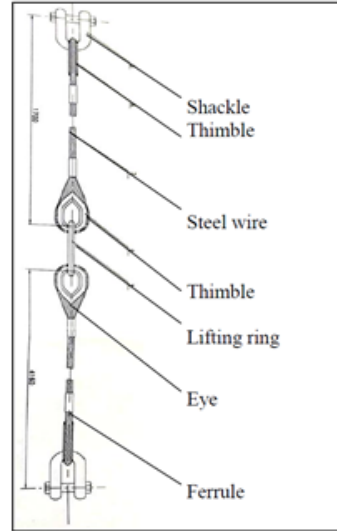
3 metrelik ölü dalga ve gemide sağlam kaldırma sapanlarının olmaması nedeniyle Kaptan, matafora kullanılarak filikanın kurtarılmasının tehlikeli olduğunu değerlendirdi. Bu bilgiler ışığında, filikayı geminin kargo vincini kullanarak güvertede sabitlemeye karar verdi (Şekil 3).

Kaldırma sapanları, her biri farklı uzunluklarda iki çelik telden oluşuyordu (Şekil 4). İki çelik tel bir kaldırma sapanı ile bağlanmıştı. Her bir sapanın her iki ucunda



Şekil 3

birer kelepçe vardı - biri filikanın ön kısmına ve diğeri arka kısmına bağlıydı (Şekil 1). Ek olarak, gemideki sapanların çelik telleri esnek bir PVC kılıfla kaplıydı. Bu olaydan

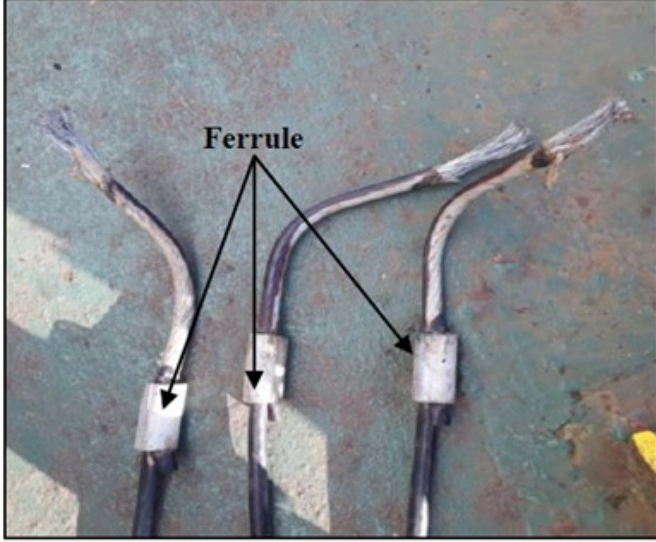


Şekil 4

sonra filikada herhangi bir hasar gözlemlenmedi. Ancak, dört sapanın da aynı şekilde hasar gördüğü tespit edildi. Göz oluşturacak şekilde kendi üzerine çevrilen ve daha sonra yüksük ile kenetlenen çelik teller yüksüklerinden kaymıştı (Şekil 5 ve 6).

Ayrıca, bu olayın bir sonucu olarak, filika matafora vinci çalışmaz hale geldi. Durban'a vardıklarında, konuyu araştırmak için kıyı teknisyenleri gemiye davet edildi. Teknisyenler, hidrolik motorun milinin kırıldığını tespit etti. Hidrolik motoru tamir etme girişimi başarısız oldu ve yenisinin takılmasına karar verildi.

Serbest Düşmeli Filika'nın Yanlışlıkla Serbest Bırakılması Ekipmanda Hasar Meydana Gelmesine Neden Oldu



Şekil 5



Şekil 6

Kazanın Oluşmasında Ana Neden

Filikanın ağırlığı, filika mataforasına takılı olan kaldırma sapanlarıyla destekleniyordu. Kaldırma sapanlarının arızası, filikanın yanlışlıkla suya düşmesinin doğrudan nedeniydi.



Şekil 7

Kanıtlar, çelik telin yüksükten kaydığını gösteriyordu. Bu ayrıca yüksüklerin ve bunlardan geçen çelik tellerin birbirine kaynaşmadığını gösterdi. MSIU (Marine Safety Investigation Unit), bu durumun şu nedenlerle meydana gelmiş olabileceğine inanıyor:

- dövme sırasında uygulanan yetersiz basınç; ve / veya
- yüksük içerisinde kılıf olması.

Her iki kaldırma kayışının da PVC kılıfla kaplı olması, mürettebata yanlış bir şeyler olduğu konusunda ikaz oluşmasını engellemiştir. Ayrıca, kaldırma sapanlarının yetkili bir tedarikçi tarafından teslim edilmiş olması, belki de mürettebatın yeni kaldırma kayışlarını incelemesini bir öncelik haline getirmemiştir.

31 Ekim 2018 tarihinde, yetkili bir servis sağlayıcısı tarafından filikanın yıllık kontrolleri gerçekleştirilmişti. Gemide bulunan filika sapanları için herhangi bir açıklama yapılmamıştı.

Kaldırma sapanlarının çelik telleri tamamen siyah renkli bir PVC kılıfla kaplandığından, bu durum telin iyice incelenmesini ve

Serbest Düşmeli Filika'nın Yanlışlıkla Serbest Bırakılması Ekipmanda Hasar Meydana Gelmesine Neden Oldu

korunmasını engellemiştir. Ayrıca, kılıf ile tel halat arasında tuzlu su tutulabileceğinden, bu durum korozyonun başlamasına neden olabilir.

Yeni Zelanda Ulaşım Kazası Araştırma Komisyonu (TAIC), 2015 yılında, mürettebat üyelerinden birinin ciddi şekilde yaralanmasına neden olan bir filika kaldırma sapanı arızasına ilişkin güvenlik soruşturma raporu yayınlandı. TAIC, tel halatların aşırı gerilim altında ayrıldığını, çünkü hepsinin şiddetli korozyon nedeniyle önemli ölçüde zayıfladığını keşfetmişti. Kaldırma sapanı üreticisinin tel halatların etrafına kapladığı plastik kılıf içinde korozyon fark edilmeden ilerlemişti.

MSIU (Marine Safety Investigation Unit), Bayrak Devleti İdaresine, kapsamlı bir inceleme için tel halata sınırlı erişim nedeniyle kılıflı çelik halatların tehlikelerini vurgulamak için bir tavsiye yayınladı.

Sonuçlar

1. Kaldırma sapanlarının arızalanması, filikanın yanlışlıkla serbest bırakılmasının doğrudan nedeniydi;
2. Kaldırma sapanları tamamen PVC kılıfla kaplıydı;
3. Kaldırma sapanlarının arızası şunlara atfedildi:
 - dövme sırasında uygulanan yetersiz basınç; ve / veya
 - yüksük içerisinde kılıf olması.
4. Gemide kaldırma sapanları için hiçbir sertifika mevcut değildi;
5. PVC kılıf, telin iyice incelenmesini engeller ve hatta tel halatla temas halinde tuzlu suyu hapsedebilir.

Referans: MSIU Safety Investigation Report 14/2020

TEL HALATLARIN BAKIMI

Malta Information Notice - 35'de belirtilen inceleme raporları, kapsamlı bir inceleme için tel halata sınırlı erişim nedeniyle gemilerdeki plastik kaplamalı çelik tellerin tehlikelerini ve tel halatlarda korozyon için olası faktörleri vurgulamaktadır.

İlgili herkes, tel halatların kullanımı, boyutu ve yapısı ile ilgili olarak üreticinin talimatlarında belirtildiği gibi tüm bağlantıların, kaldırma sapanlarının ve diğer teçhizatların durumunu kontrol etmelidir. Tüm Flexible Tel Halatlar (FSWR) ve Ekstra Flexible Tel Halatlar (EFSWR), ilgili bir Uluslararası Standart tarafından tanınan tasarım gereklerine uygun olmalıdır.

IMO'nun kabul ettiği MSC.402 (96) sayılı Kararın gereklerine uygun olarak yıllık kontroller sırasında ilgili tüm kaldırma ekipmanı ve "loose gear" iyice incelenmeli, operasyonel olarak test edilmeli, onarılmalı ve gerekli revizyonlar yapılmalıdır.

Aşağıda belirtilen maddelerin önemi tekrar vurgulandı:

- Gemi mürettebatı, bakım prosedürlerini takip etmeli ve hasara odaklanan denetimler yapılmalıdır.
- Tel halatların etkin kullanımını sağlamak için mevcut bakım prosedürleri takip edilmelidir.
- Mürettebatın yetkinliğini artırmak için etkili mürettebat aşinalığı ve eğitimi verilmelidir.
- Salma riski olmadan telleri güvenli bir şekilde sabitlemek için demir halkaların (yüksük) yeterli basınçta sıkıştırılması ve yüksük içindeki tellerin kılıfsız kalması gerekmektedir.
- Sonraki incelemeler arasındaki zaman aralıkları, FSWR / EFSWR'nin durumuna bağlı olarak yetkili kişi tarafından azaltılabilir.

FİLTRE ÇEŞİTLERİ

HAVA FİLTRESİ

Yanma odasında yakıtın yanabilmesi için ihtiyacı olan havayı filtreleyerek, havanın içerisinde olabilecek toz ve yabancı maddeleri ayırıştırır. Havanın içerisinde bulunan toz ve yabancı partiküller makineyi aşındırır. Hava filtresi sistemin aşınmasını önleyerek plansız bakım ihtiyacı oluşmasını önler.

Belli bir süre kullanımdan sonra hava filtresinin etrafında tozlar birikir. Eğer düzenli olarak filtre temizlenmez ise yeterli miktarda hava giremeyen makinenin gücünde düşüş olur. Üretici firmanın tavsiyesi doğrultusunda eskiyen hava filtresi değiştirilmelidir.

Hengst
FILTER



1. Zamanında değişmeyen filtre partikülleri tutamaz ve makine yağının zamanından önce kirlenmesini sağlar.
2. Silindirlerde, kaver ve manifold yüzeyinde fazla karbon birikmesine sebebiyet verir.
3. Yanma odası ve silindirlerde yabancı maddelerden dolayı aşınmalar oluşur.
4. Tıkalı filtreden emilemeyen yeterli hava verimsiz yanmaya sebebiyet verir.
5. Turbocharger kanatlarının aşırı kirlenmesine sebep olur.
6. Makinenin çalışma devrinde dengesizlik meydana gelir.

7-Makinenin verimi düşer ve yakıt sarfıyatı artar.

8-Oem (yan sanayi) filtre kullanmaktan kaçınılmalıdır. İllaki kullanılması gerekirse aynı partikül değerlere sahip filtre tercih edilmelidir.

YAĞ FİLTRESİ

Makine içerisinde bulunan yağ hareketli parçalar arsında gezerek film şeridi oluşturur ve parçaların aşınmasını önler. Parçaların birbirine temasından ötürü oluşacak aşınmayı ve pistonların aşırı ısınmasını engeller. Makine parçalarının arasında sürtünmeden dolayı oluşan karbon birikimlerini ve tozları temizleyerek kartere taşır.

Böylece makinenin içinde bulunan elemanların temiz çalışmasını sağlar. Kartere taşınan yağ tekrar sisteme pompalanırken yağ filtresinden geçer. Yağın filtrelenmesi ile yağın içinde bulunan yabancı maddeler tekrar sisteme girmez.

Yağın uzun ömürlü olması ve doğru çalışabilmesi için filtrenin düzenli olarak değişimi gereklidir.

Eğer filtre önemsenmez ve değiştirilmez ise yağın kirlenip çalışmaması sonucunda birbirini takip eden sonuçlar ortaya çıkacaktır.

1. Yağ filtresinin değiştirilmemesi durumunda makine yağının ömrü erken tükenir.
2. Parçalar arasında sürtünmeden dolayı oluşan karbonlar sürekli olarak sistemin içine dahil olur.
3. Doğru yağlama yapılamadığı için parçaların üzerinde oluşan ısı artar.
4. Yağın işlevini yitirmesi sonucunda bazı

FİLTRE ÇEŞİTLERİ

makinelere turbocharger yatakları yağsız kalır.

5. Ana makinenin doğru yağlanamaması sonucunda makine yatak sarabilir. Bu döngü makinenin pert olmasına kadar devam eder.

6. Üretici firmanın önerisi doğrultusunda çalışma saatine bağlı kalarak yağ filtresi mutlaka aksatılmadan değiştirilmelidir.

7. Filtre değişimi esnasında orijinal parça tercih edilmeli eğer oem (yan sanayi) marka filtre tercih edilecek ise aynı partikül özelliklerine sahip filtre tedarik edilmelidir.

8. Yağ filtresini yuvasına oturtup sıkarken fabrika tork değerlerine dikkat edilmelidir, aksi halde filtre zedelenir ve görevini yapamaz hale gelebilir.

9. Her filtre değişiminde O-ring de (conta) değiştirilmelidir.

YAKIT FİLTRESİ

Yakıt deposundan çekilen yakıt sisteme yakıt filtresi tarafından ayrıştırılarak gelir. Yakıt filtresi sisteme yabancı maddelerin girmesini engelleyerek, bakım aralığı içerisinde sistemin sıkıntısız çalışmasını sağlar.

Enjektörlerin uzun ömürlü olabilmesi için temiz kaliteli yakıt kullanmasına ve yakıt filtresinin zamanında değiştirilmesine özen gösterilmesi gerekir.

Eğer yakıt filtresi düzenli aralıklarla değiştirilmezse eskiyen filtre görevini tam olarak yapamaz ve yakıtın içindeki yabancı maddeleri ayırmadan yanma odasına gönderir.

Özellikle düşük kalitedeki yakıtların içerisinde bulunan yabancı maddelerin sistemden uzak tutulabilmesi için yakıt filtresinin düzenli olarak değiştirilmesi gereklidir. Eğer sistemde seperatör varsa

yakıtın içerisindeki yabancı maddeler tamamen ayrılabilir ve düşük kalitede yakıtın sisteme zarar verme olasılığı ortadan kalkar.

Düşük kaliteli yakıt, doğru şekilde sepere ve filtre edilememesi sonucunda karbon miktarında artış olur. Yanma odasında karbon miktarı artması ile enjektörlerin çeperlerine ve valflere yapışarak silindir gömleğini (liner) çizer. Yakıt filtresi değiştirilirken mutlaka üretici firmanın belirttiği orijinal filtre tercih edilmelidir. Piyasada yan sanayi filtreler bulunabilmektedir ancak filtrenin dış görüntüsü aynı olsa da iç yapısı kesinlikli istenen değerlerde değildir. Filtrelerin iç yapılarında ki gözenekler mikron değerindedir ve makineye uygun mikron değerinde filtre kullanılmalıdır.

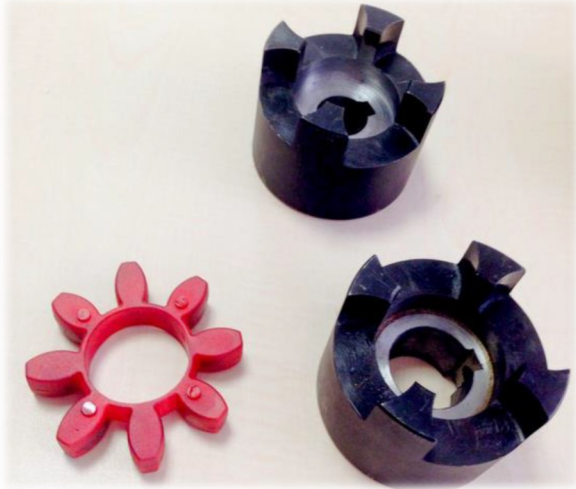
1. Yakıt filtresi zamanında değiştirilmez ise düzgün filtrelenmeyen yakıt fazladan kurum oluşmasına neden olur.
2. Kurum artışı ilk olarak yakıt sistemine etki eder.
3. Gerekli özen gösterilmezse kurum enjektörlere, kaverlere, linerlere, türbine ve manifolda kadar etki eder.
4. Sistemde dolaşan yağın erken sürede kirlenmesine sebebiyet verir.
5. Bu döngü erken bakım aralığının oluşmasını sağlarken dikkat edilmezse sistemi tamamen çökertmeye kadar götürebilir.
6. Yukarıdaki olasılıkların sonucunda ortaya plansız bakım ihtiyacı çıkacaktır.

KAPLIN

Hareketli bir parçadaki gücün, bir diğer hareketli parçaya aktarılabilmesi için arada köprü görevi gören bağlantı elemanına kaplin

FİLTRE ÇEŞİTLERİ

adı verilir. Kaplinin kullanım amacı sistemin oluşturduğu gücün olası bir sıkışma durumunda, sistemde büyük zararlar açmaması için parçalanarak sistemin koruması, ya da kapline bağlanan milin contaları gevşetilerek meydana gelen sıkışmanın giderilmesinin sağlanabilmesidir. Kaplinler çelik, paslanmaz çelik, alüminyum, plastik, döküm gibi kullanılacağı alana göre farklı materyallerden üretilirler. Kaplinler birleştirilirken araya kaplin lastiği konulur böylece parçaların hareketinden oluşan titreşim ve gürültü önlenmiş olur. Kullanılan kapline uygun lastik seçilmesi son derece önemlidir. Aksi halde kaplinin dayanacağı torka uygun olmayan lastik, sistemde istenmeyen sıkıntıları beraberinde getirir.



Kaplin montajı esnasında dikkat edilmesi gerekenler:

1. Kullanılacak bölgedeki tork iyi hesap edilmeli ve ona uygun kaplin seçilmelidir.
2. Kaplin montajı esnasında milimetrik hesap yapılmalı ve bağlantı yapılan elemanlar arasında tam bir paralellik olması gereklidir.
3. Kaplinin montaj edileceği yer iyi ayarlanmalıdır. Böylece gerekli durumlarda sökölüp takılması mümkün olduğunca kolay olacaktır.



KAPLIN BAKIMLARI

1. Belirli aralıklar ile kaplinde herhangi bir aşınma, deformasyon olup olmadığı kontrol edilmelidir.
2. Üzerinde biriken kir ve yağlar temizlenip, cıvataları kontrol edilmelidir.
3. Hidrolik kaplinlerde yağ kaçağı olup olmadığı kontrol edilmelidir.
4. Çalışma esnasında gözlenip, normal halinden farklı bir ses ya da titreşim durumu olup olmadığına bakılmalıdır.

PİSTON VE SEGMAN BAKIMI

Pistonlar planlı bakım çerçevesinde düzenli aralıklarla gözden geçirilmelidir. Yapılan inceleme esnasında piston ve ekipmanlarının tolere edilebilir düzeyde yıpranmış olup olmadığına dikkat edilir. Büyük güçlü makinelerde piston; piston kafası ve eteği olarak iki ana parçadan meydana gelir.

FİLTRE ÇEŞİTLERİ

Düşük güçlü makinelerde ise piston eteği, piston kafasına sabittir.

Piston kafası yüksek sıcaklıkta ve basınç altında çalıştığı için aşırı sıcaklığa ve basınca dayanabilmesi gerekir. Bunun için üretimi esnasında çelik tercih edilirken çeliğin dökümü esnasında krom ve molybdenum katılır. Pistonun en üst kısmı olan ve yanmanın gerçekleştiği yüzeye özel bir alaşım ile kaplanarak yanma esnasında oluşan erozyondan minimum düzeyde etkilenmesi sağlanır.

Üretici firmaya göre değişkenlik göstermesine karşın, makinenin verimini artırmak için piston kafalarının üst noktası eğimli tasarlanmaktadır.

Pistonlar sürekli olarak yüksek sıcaklık ve basınç altında çalışırlar. Pistonlarda biriken ısı su ya da karterde bulunan yağ vasıtasıyla soğutulur. Soğutma açısından su yağdan daha efektif olmasına karşın kartere sızıntı yapma riski sebebiyle çoğunlukla tercih edilmez. Su soğutmalı pistonlar genellikle ağır devirli 2 zamanlı makinelerde kullanılmaktadırlar.

Yeni üretilen makinelerde genellikle yağ soğutmalı pistonlar bulunur. Bu tip pistonlarda rotun merkezinden yukarıya doğru çalışan bir kanal vasıtasıyla yağ taşınır. Bu döngü rotun her hareketinde tekrarlanır ve ısının piston yüzeyinde birikmesine fırsat verilmeden transferi sağlanır.

MAN tarafından üretilen pistonların tepesinde 8mm kalınlığında sert bakır ve krom bir alaşım olan inconel adı verilen bir kaplama bulunur. Bu kaplama pistonun en yoğun şekilde ısı temasının bulunduğu yerde, pistonun yüzeyini ısıdan koruyarak yanmasını engellemektedir.

Piston kafasında kontrol edilmesi gerekenler:

- Piston kafasının tepe noktasında herhangi bir yanık olup olmadığı kontrol edilmelidir.
- Piston kafasının yüzeyinde, etrafında yan duvarlarında ve segmanların dış yüzeyinde herhangi bir hasar olup olmadığı kontrol edilmelidir.
- Pistonun tepesinde delik veya incelme olup olmadığı kontrol edilir.
- Pistonun üst yüzeyinde ısı korozyonu ile pistonun alt kısmında asit korozyonu oluşumuna dikkat edilmelidir.
- Piston karbon kontrolü yapılmalıdır.
- Piston piminin ölçü ve çatlak kontrolü yapılmalıdır.
- Piston piminin segman kontrolü yapılmalıdır.

Piston kafasında herhangi bir yanma ya da hasar varsa mutlaka en kısa zamanda yenisi ile değiştirilmelidir.

SEGMANLAR

Pistonların bakımı esnasında mutlaka pistonların üzerinde bulunan bütün segmanların kondisyonu kontrol edilmeli ve herhangi bir yıpranma ve hasar olup olmadığına dikkat edilmelidir.

Segmanlar özellikleri ve kullanıldıkları alana göre üretici tarafından sınıflandırılırlar.

Yüksek güçlü gemi / tekne makinelerinde kullanılan segmanlar çoğunlukla üç farklı tipte sınıflandırılmaktadır. Düşük güçlü makinelerde ise yaptıkları işe göre daha farklı sınıflandırılmış segmanlar bulunmaktadır.

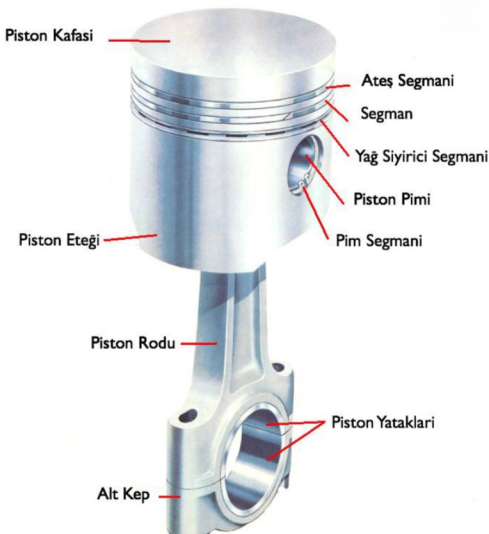
Segmanlar birkaç farklı metal kullanılarak üretilirler. Ana maddesi dökme demir olmasına karşın karışımın içerisine krom, molibden, titanyum, nikel ve bakır eklenir.

FİLTRE ÇEŞİTLERİ

Piston kafasından roda doğru segmanlar sıralanır. Yani piston yüzeyine en yakın segman 1 nolu segmandır.

Segmanların rutin kontrolünde dikkat edilmesi gerekenler:

- Segmanın aksiyonu ve tansiyonu kontrol edilmelidir. Bu kontrol sayesinde segmanın hasarlı olup olmadığı anlaşılır. Eğer segmanda hasar varsa yapması gereken görevi yapamaz.
- Segmanın ağız açıklık aralığı kontrol edilmelidir.
- Segmanın kalınlığı kontrol edilmelidir.
- Segmanın çizik ve aşınıtı durumu kontrol edilmelidir.
- Segmanın sertlik durumu kontrol edilmelidir.
- Segmanın yağ kanallarının açıklık durumu kontrol edilmelidir.
- Yağ sıyırma segmanında yay mevcut ise, yayın sertliği kontrol edilmelidir.
- Segmanın üzerinde biriken pislik ve karbon miktarına dikkat edilmelidir.



Düşük basınç ve makinenin yağ yakması silindir ya da segmanların zedelenmiş olduğunun göstergesidir. Segmanların değiştirilmesi eğer silindirlerin servis zamanı gelmediyse makinenin üretmesi gereken basınç seviyesine tekrar ulaşmasını sağlayabilir. Aşınan segmanlar karter yağının azalmasına, motorun yağ yakmasına sebebiyet verir. Egzozdan çıkan mavi duman segmanların bittiğinin ve genel bakımın yaklaştığının habercisidir. Ancak silindirler zedelenmiş ya da hasar almışsa makine üreticisinin vermiş olduğu özelliklere uygun olarak yenilenmesi gerekir. Böylece makinenin tekrar düzgün çalışması ve istenen basınç seviyesine ulaşması sağlanır.

Segmanların farklı ölçülerde ve farklı materyallerde üretimi yapılmaktadır. Dökme demir ve çelik çoğunlukla tercih edilirken, daha uzun ömürlü olması için içeriğine nitrit ya da molybdenum da eklenmektedir.

Segmanların değişimi üreticinin verdiği özelliklerde olan orijinal segman ile sağlanmalıdır.

Segman ölçüleri kafa karıştırıcı olabilir. Segmanın çapı ve genişliği aynı pistonun bir önceki sene ile bir sonraki sene çıkan modelinde bile farklılık gösterebilmektedir. Segman yenilenirken mutlaka parça numarasından referans alınmalıdır.

Piston ve segmanın değişimi esnasında silindir gömlekleri mutlaka temizlenmelidir.

Temizleme işlemi bittikten sonra silindir duvarları yağlanarak segman ve pistonun makinenin ilk çalıştırılacağı zaman sürtünmeden ötürü aşınması engellenmelidir.

FİLTRE ÇEŞİTLERİ

SEGMAN ÇEŞİTLERİ

Ateş segmanı (basınç segmanı): Piston yüzeyine en yakın olan 1 numaralı segmandır. Ateş segmanlarının ana vazifesi yanmış gazların sızıntısını engellemek ve pistonda biriken ısıyı piston duvarlarına taşımaktır.

İkinci segman: Ateş segmanının sızıntıyı engellemesine ve ısı transferi yapabilmesine yardımcı olur.

Yağ segmanı (alt segman): Yağ segmanı yağlama esnasında kullanılan silindir duvarlarında aşağı yukarı doğru hareket eden yağı kontrol eder. Ayrıca silindir ceketine yağın yayılmasını sağlar. Yağ segmanına sıyrıcı segmanda denir. Silindir duvarlarında biriken yağı sıyrarak kartere geri dönmesini sağlar.

Segmanlar piston üzerindeki yuvalarına takılırken hangi yüzeyin yukarı, hangi yüzeyin aşağıya bakacağını gösteren işaretler dikkate alınarak yerleştirilmelidir.

SİLİNDİR GÖMLEĞİNİN İŞLEVİ & DEĞİŞİMİ

Silindir gömleği; pistonun çalışması esnasında oluşan ısının makine bloğundan dışarıya transferini sağlayan parçadır.

Pistonun sürekli olarak yüksek sıcaklıkta çalışması sonucunda oluşan yüksek tansiyon pistonun çabuk yıpranmasına ve silindirin sarmasına sebebiyet verir. Verimli ısı transferi sağlandığı takdirde pistonun zamansız aşınması engellenir. Üretici firmanın talep ettiği periyodik zamanlarda silindir değiştirilmesi makinenin performansını ve verimini korur.

Makina üreticilerine göre kuru tip, yarı ıslak ve ıslak tip olmak üzere üç farklı silindir

çeşidi olmasına karşın çoğunlukla ıslak tip silindir kullanılmaktadır. Islak tip silindirlerin performansı, metalik katsayısı ve bakım aralığı diğer tiplere göre daha uzundur.

Silindir gömleği ömrüne ısı transfer çevrimi ve su ıslahı etkilidir.

Silindir ve piston materyali motor bloğundan daha kuvvetli bir metalden üretilir. Aşınma durumunda ilk etkilenen silindir ya da piston değil segman olur. Böylelikle piston ve silindirden daha düşük maliyetli olan segmanın yenilenmesi sağlanır.



Silindir gömleklerinin makine tipine göre ortalama 12000 saat, 18000 saat ve 24000 saat arasında bakım ve yenilenme periyodu vardır. Ancak bu değerler makine üreticisinin tavsiye ettiği sıcaklık ve basınç değerleri içerisinde kullanımına göre geçerlidir.

FİLTRE ÇEŞİTLERİ

Makinenin genel yağlama kondisyonunda veya yağlama yağına etki eden bir durum olduğu zaman silindirin ömrü kısılacacağı gibi piston, segman, yataklar, valfler ve valf oturma yuvalarının da ömrü kısılacaktır.

Makine bloğu çeperlerinde iyi bir soğutma çevrimi yoksa, yani soğutma suyu sirkülasyon verimi düşerse ısı transferi gerçekleşemez ve bu durum silindirin ömrünü kısaltır. Bu hastalığın önüne geçilmediğinde bir sonraki evre olan pistonun sarması valflerin yanması yatakların sarmasına kadar ilerleyebilen büyük zararlara sebebiyet vermektedir.

10.000 beygir ve üzeri iki zamanlı makinelere ait silindirlerin üst kısmında soğutma suyu kanalları bulunur. Mutlaka bu kanallar temizlenerek ısı transferinin verimli yapılması sağlanmalıdır.

Makinenin gerçek performansından bir şey kaybetmeden uzun seneler hizmet verebilmesi için sistemin verimli soğutulmasının önemi büyüktür.

SİLİNDİR GÖMLEĞİ DEĞİŞİMİ

Silindir gömleği değişimi mutlaka tecrübeli kişiler tarafından orijinal parça kullanılarak yapılmalıdır.

Silindir gömleği yenileneceği zaman ilk olarak su mahalinin kısırdan arındırılması gerekir. Eğer arındırma düzgün yapılmazsa silindir şişerek makine bloğuna sıkışır. Şişen silindir çıkartılmak istenirken bloğa zarar verilme ihtimalide bulunmaktadır.

Silindir gömleğini çekmek için üreticinin önerdiği çektirme aparatları kullanmak gereklidir. Aksi halde blok zarar görerek deforme olur, hatta çatlayabilir.

Yeni silindir gömleği takılmadan önce makine bloğu üretici tarafından uygun görülen kimyasallarla kışır ve atık maddelerden arındırılması gerekmektedir. Bir sonraki temizleme işlemi uzun süre sonra olacağı için içeride birikecek olan pislikler makine performansını düşürerek plansız bakım ortaya çıkmasına neden olur.

Silindirler o-ringler veya bakır contalarla donatılmaktadırlar. Her silindir gömleği değişiminde o-ring ve contaların yenilenmesi gerekir.

Makine üzerinde silindirin düzgün oturması için önce blok üzerinde yuvası ve faturası yerleştirilir. Devamında press ya da kaverin üstten sıkılması ile silindirin yerine düzgünce oturması sağlanır.



ReCAAP: Ağustos 2020'de Asya'da gemilere karşı toplam 6 silahlı soygun olayı bildirildi



ReCAAP Bilgi Paylaşım Merkezi, Asya'daki gemilere karşı korsanlık ve silahlı soygun durumu hakkındaki Ağustos 2020 raporunu yayınladı.

Genel Bakış:

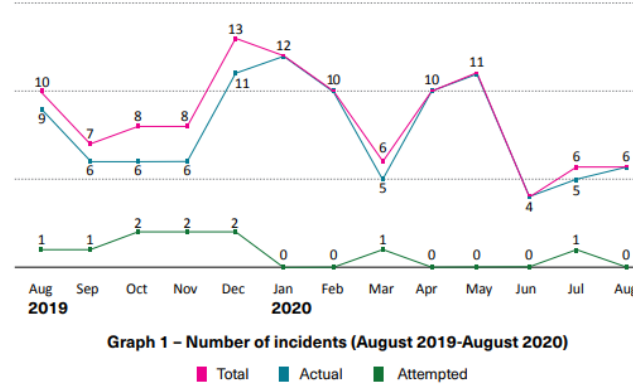
- ◆ Ağustos 2020'de Asya'da gemilere karşı toplam 6 silahlı soygun olayı bildirildi.
- ◆ Korsanlık olayı bildirilmedi.
- ◆ Sulu-Celebes Denizlerinde ve Doğu Sabah'ın dışındaki sularda mürettebat kaçırıldığına dair bir rapor yok.
- ◆ Bununla birlikte, Sulu-Celebes Denizlerinde ve Doğu Sabah'ın dışındaki sularda fidye için mürettebatın kaçırılması ciddi bir endişe kaynağı olmaya devam ediyor.

◆ ReCAAP ISC, Singapur Boğazı'nda yaşanan olayların devam etmesi konusunda da endişe duyuyor.

◆ Ağustos 2020'de bildirilen 2 olayla birlikte, 2020 yılının Ocak ayından bu yana Singapur Boğazı'nda, Trafik Ayırma Düzeni'nin doğu sınırında 17 olay, Trafik Ayırma Düzeni'nin batı sınırında 1 olay, Trafik Ayırma Düzeni'nin dışında 1 olay ve "Precautionary" alanda 2 olay olmak üzere toplamda 21 olay rapor edildi.

Olay Sayısı

◆ Ağustos 2020'de gemilere karşı 6 silahlı soygun olayı bildirildi ve hepsi gerçek olaylardı. Tüm olaylar doğrulandı ve ReCAAP ISC'ye bildirildi.



◆ Grafik 1, Ağustos 2019'dan Ağustos 2020'ye kadar her ay bildirilen olay sayısını göstermektedir.

Olaylar Sırasında Gemilerin Durumu

◆ Ağustos 2020'de bildirilen 6 olaydan, demirde bulunan gemilerde 3 olay, limanda bulunan gemilerde 1 olay yaşanırken, seyir halinde olan gemilerde ise 2 olay meydana gelmiştir.

ReCAAP: Ağustos 2020'de Asya'da gemilere karşı toplam 6 silahlı soygun olayı bildirildi

Olayların Önem Düzeyi

◆ Ağustos 2020'de bildirilen 6 gerçek olaydan ikisi CAT 2, ikisi CAT 3 olayı ve ikisi CAT 4 olayıdır.

◆ Ağustos 2020'de CAT 1 olayı bildirilmedi.

◆ İki CAT 2 olayından;

* 1 tanesi Batangas, Filipinler'de terminalde olan bir tankerde meydana geldi. Olay sırasında bıçaklı bir kişi kamarotun kamarasına girerek eşyalarını çaldı.

* Diğer olay Batangas'da demirde olan bir yük gemisinde meydana geldi. Güverte vardiyası tutan personel bıçaklı saldırıya karşı koymaya çalışırken bıçakla yaralandı ve tedavi için hastaneye gönderildi.

◆ İki CAT 3 olayından;

* 1 tanesi Singapur Boğazı'nda seyir halinde olan bir dökme gemisinde meydana geldi. 6 bıçaklı saldırganın gemiye çıktığı ancak hiçbir şey çalınmadığı ve mürettebatta herhangi bir zarar olmadığı VTS'e bildirildi. Bir diğer olay da Dumai, Endonezya Demir Bölgesinde bulunan kimyasal tankerde meydana geldi. 4 bıçaklı saldırgan gemiye çıktı ancak geminin durumu fark edip alarm çalmasıyla birlikte herhangi bir zarar vermeden gemiden indiler.

◆ İki CAT 4 olayından;

* 1 tanesi Singapur Boğazı'nda seyreden bir dökme gemide meydana gelirken bir diğeri de Sabah, Doğu Malezya'da demirde olan bir tankerde meydana gelmiştir.

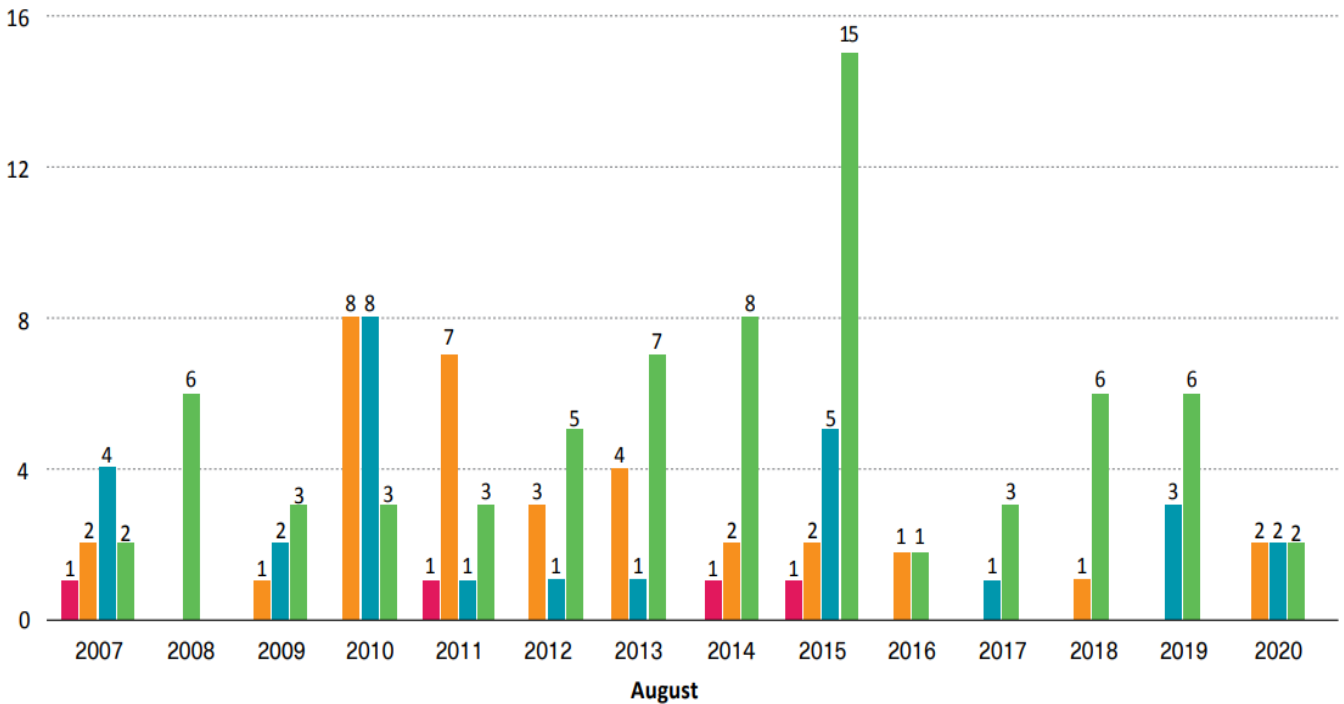


Chart 1 – Significance level of incidents (August of 2007-2020)

■ CAT 1 ■ CAT 2 ■ CAT 3 ■ CAT 4

ReCAAP: Ağustos 2020'de Asya'da gemilere karşı toplam 6 silahlı soygun olayı bildirildi

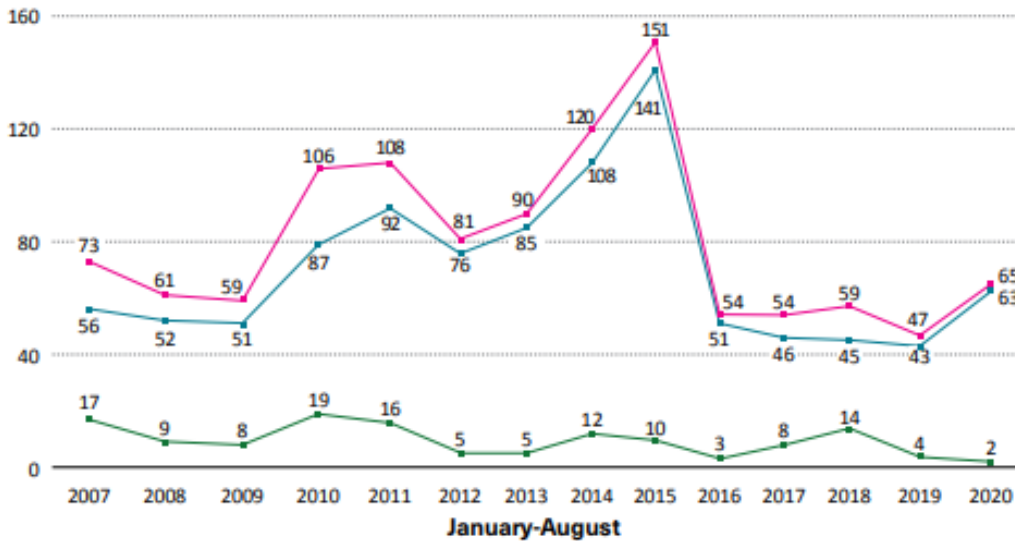
Olayların Meydana Geldiği Yerler



Map 1 – Location of incidents in August 2020

● CAT 2 ● CAT 3 ● CAT 4

- | | | |
|--|---|---|
| 1 Pacific Sapphire
Chemical/oil
product tanker
14 Aug 20
1000 hrs | 2 Vienna Wood N
Bulk carrier
20 Aug 20
2021 hrs | 3 GS Fabulous
Petroleum/Chemical
tanker
25 Aug 20
0500 hrs |
| 4 Stolt Perseverance
Chemical tanker
28 Aug 20
2005 hrs | 5 Amina
Bulk carrier
29 Aug 20
2324 hrs | 6 Sea Diamond
Bulk carrier
30 Aug 20
0040 hrs |



Graph 2 – Number of incidents (January-August of 2007-2020)

■ Total ■ Actual ■ Attempted

Ocak - Ağustos 2020

◆ Ocak-Ağustos 2020 boyunca Asya'da toplam 65 korsanlık ve silahlı soygun olayı bildirildi. (63 tanesi gerçek olay 2 tanesi teşebbüs) 65 olayın 3 tanesi korsanlık 62 tanesi ise silahlı soygun olarak kayıtlara geçmiştir.

◆ Ocak-Ağustos 2019 (47 olay) ile karşılaştırıldığında, bildirilen olay sayısının 2020 yılının aynı periyodunda %38 arttığı görülmektedir.

◆ Ocak-Ağustos 2020'de meydana gelen olayların sayısı çoğunlukla Bangladeş, Hindistan, Filipinler, Güney Çin Denizi ve Singapur Boğazı'nda artmıştır.

ReCAAP: Ağustos 2020'de Asya'da gemilere karşı toplam 6 silahlı soygun olayı bildirildi

Ocak-Ağustos 2007'den Ocak-Ağustos 2020'ye Kadar Yaşanan Olayların Önem Düzeyi

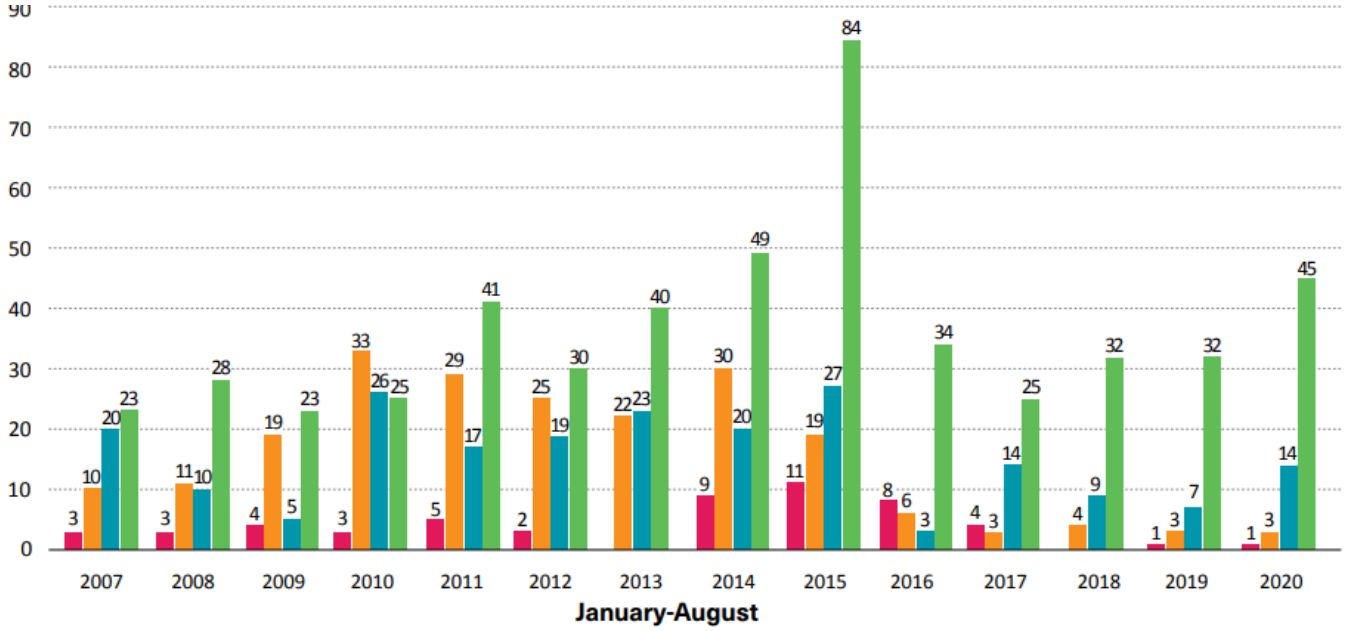


Chart 2 – Significance level of incidents (January-August of 2007-2020)

■ CAT 1 ■ CAT 2 ■ CAT 3 ■ CAT 4

♦ Ocak-Ağustos 2020'de bildirilen 63 olaydan 1 tanesi CAT 1 olayı, 3 tanesi CAT 2 olayı, 14 tanesi CAT 3 olayı ve 45 tanesi de CAT 4 olayı olarak kayıtlara geçmiştir.

♦ Yukarıdaki grafik, 2007-2020 Ocak-Ağustos aylarında bildirilen olayların önem düzeyini göstermektedir.

♦ CAT 1 olayı, Malezya, Lahad Datu'da 17 Ocak 2020'de bir trol gemisinden sekiz mürettebatın kaçırılmasıydı. 18 Ocak 2020'de Malezya makamları Sabah Lahad Datu yakınlarındaki sekiz mürettebattan üçünü kurtardı. Kalan 5 mürettebat hala esaret altında tutuluyor.

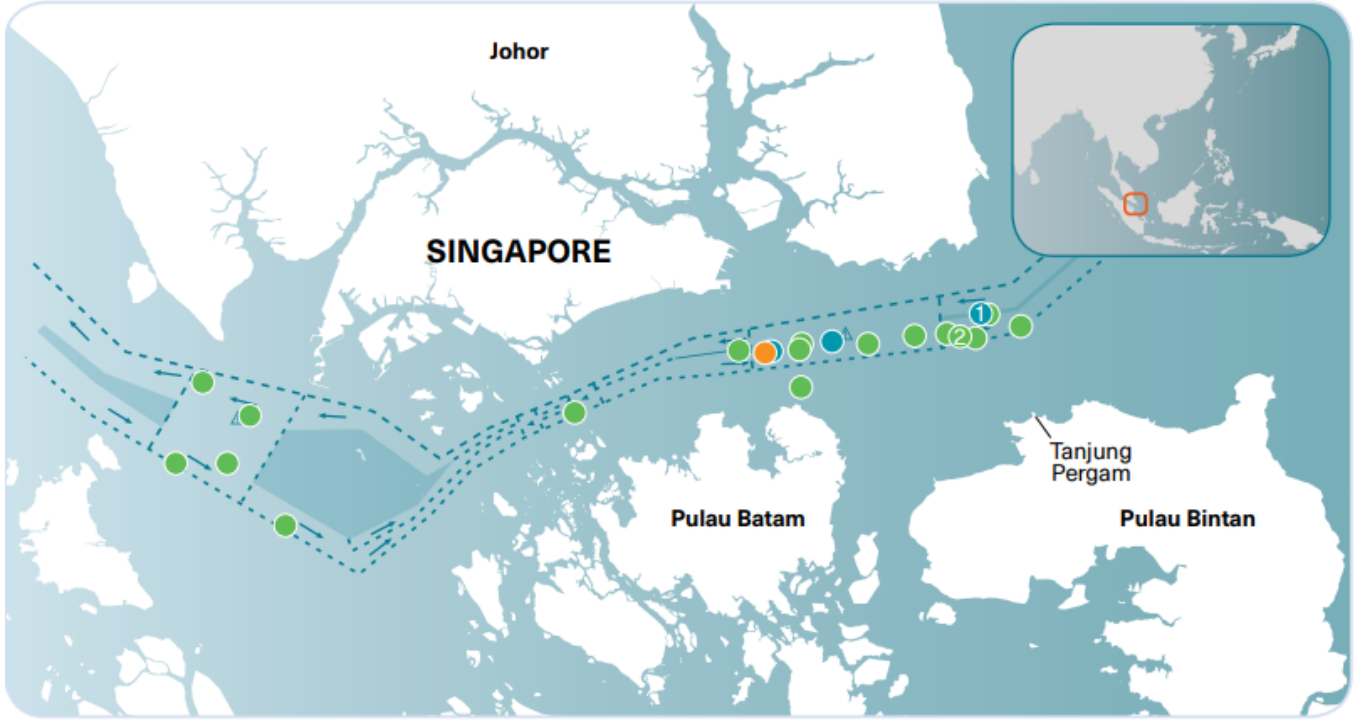
♦ Ocak-Ağustos periyodu içerisinde toplam üç CAT 2 olayı rapor edilmiştir. Bu sayı Ocak-Ağustos 2019 periyodunda da aynıdır. Ayrıca son 14 yılın Ocak-Ağustos periyoduna bakıldığında rapor edilen en düşük olay sayısının bu dönemlerde olduğu görülmektedir.

♦ Ancak, Ocak-Ağustos 2020 dönemi CAT 3 ve CAT 4 olaylarının sayısı 2019 yılının aynı dönemine göre artış göstermiştir. Geçmiş dönemlere bakıldığında, Ocak-Ağustos 2020 döneminde olayların çoğunluğunun CAT 4 kategorisinde olduğu görülmektedir. (Olayların %71'i CAT 4)

Ocak-Ağustos 2020 Periyodunda Singapur'da Meydana Gelen Olaylar

Ağustos 2020'de bildirilen 2 olayla birlikte, 2020 yılının Ocak ayından bu yana Singapur Boğazı'nda, Trafik Ayırma Düzeni'nin doğu sınırında 17 olay, Trafik Ayırma Düzeni'nin batı sınırında 1 olay, Trafik Ayırma Düzeni'nin dışında 1 olay ve "Precautionary" alanda 2 olay olmak üzere toplamda 21 olay rapor edildi.

ReCAAP: Ağustos 2020'de Asya'da gemilere karşı toplam 6 silahlı soygun olayı bildirildi



Map 2 – Location of incidents in the Singapore Strait (January-August 2020)

● CAT 2 ● CAT 3 ● CAT 4

Öneriler

♦ Singapur Boğazı'nda meydana gelen olayların devam etmesi nedeniyle, ReCAAP ISC kıyı devletlerini kendi devriyelerini, uygulamalarını güçlendirmeye ve olaylara karışan suç gruplarını tutuklayabilmek için bilgi paylaşımı yapmaya ve aralarındaki koordinasyonu güçlendirmeye çağırıyor.

♦ Singapur Boğazı'nı geçerken, gemi Kaptanı ve mürettebatının proaktif olarak aşağıdaki önlemleri almasını tavsiye ediyor:

* Şüpheli küçük teknelerin yapmak istediği faaliyetleri anlamak için uyanıklığı en üst düzeye çıkarın ve barçlar için özellikle gündüz, büyük gemiler için de özellikle gece vardiyalarında gözcülüğü artırın.

* Periyodik güncellemeler sağlayarak şirket ile iletişimi sürdürün ve günlük iletişim kontrolleri oluşturun.

* Tüm olayları, şüpheli etkinlikleri ve şüpheli küçük teknelerin varlığını en yakın Kıyı Devleti ve Bayrak Devleti'ne bildirin.

* Geminizin yakınında şüpheli tekneler, gemi veya mavnaya gördüğünüzde veya bu gibi deniz araçlarında şüpheli kişiler gördüğünüzde derhal sesli alarm verin.

* En son durumdan (www.recaap.org) haberdar olun ve yetkililer tarafından bildirilen önerileri ve seyir yayınlarını takip edin.

Referans: ReCAAP ISC website.

NEARMISS RAPORLAMALARI

Nearmiss Raporlaması için Teşekkür Notu

2020 yılı üçüncü çeyreği için oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve güvenli olmayan durum raporlaması hususunda gerekli özeni gösteren tüm gemi kaptanlarımız ve personelimize teşekkür ederiz.

2020 yılı üçüncü çeyreği için en fazla raporlamayı yapan personelimizin listesi aşağıdaki gibidir:

İsim	Toplam Rapor
Mert Sarı	5
Alan Fırat Uzel	5
Mert Güler	4
Alper Arslan	4

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

Görev	Toplam Rapor
Third Officer	14
Second Officer	14
Deck Cadet	11
Third Engineer	7
Able Seaman	7
Chief Officer	6

Oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve durumlara baktığımızda, herhangi bir acil yaralanma veya hasar olmamasına rağmen, bu gibi olaylar gemi çalışanlarının güvenliği için potansiyel tehdit ve tehlikeleri temsil eder. Hem güvenli olmayan koşullar hem de güvenli olmayan davranışlar kazalara ve yaralanmalara neden olabilir. Bu nedenle potansiyel tehlike oluşturan olayların meydana gelmez raporlanması gerekir.

Oluşmamış kazaların, güvenli olmayan durum ve hareketlerin rapor edilmesi, gelecekte meydana gelebilecek olan kazaların ve yaralanmaların önlenmesine yardımcı olacaktır.

2020 yılı 3. çeyreği için en fazla raporlama yapılan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir:

Gemi İsmi	Toplam Rapor
Med Baltic	9
Med Tuncer	9
Med Arctic	8
Med Atlantic	7
Med Pacific	7
Black Star	6
Med Adriatic	6
Med Serhat	6

Nearmiss

BEST PRACTICE & LESSONS LEARNT RAPORLAMALARI

Best Practice & Lessons Learnt Raporlaması için Teşekkür Notu

2020 yılı üçüncü çeyreği için Best Practice ve Lessons Learnt raporlaması hususunda gerekli özeni gösteren tüm gemi Kaptanlarımız ve Personelimize teşekkür ederiz.

2020 yılı üçüncü çeyreği için en fazla raporlamayı yapan personelimizin listesi aşağıdaki gibidir:

İsim	Toplam Rapor
Cem Alkan	3
Mehmet Küçük	3
Mert Güler	2

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

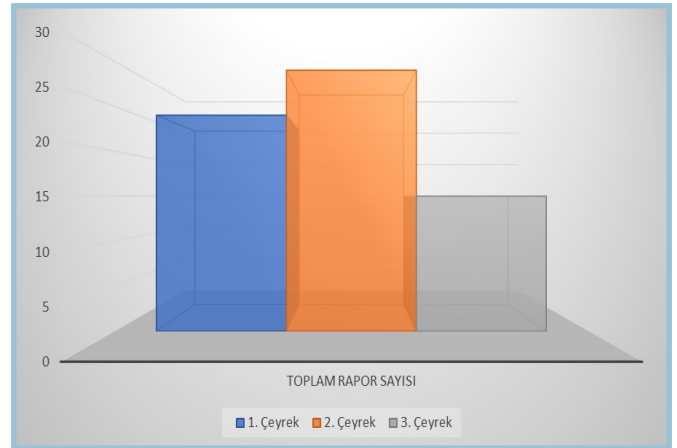
Görev	Toplam Rapor
Third Officer	9
Deck Cadet	3
Chief Officer	2
Second Officer	1



2020 yılı 3. çeyreği için en fazla raporlama yapılan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir:

Gemi İsmi	Toplam Rapor
Med Serhat	4
Med Tuncer	4
Med Pacific	3
Med Baltic	2
Med Pakize	2

2020 yılı Best Practice ve Lessons Learnt Rapor sayısının çeyreklik analizi:



ISGOTT YENİ REVİZYON YAYIMLANDI

ISGOTT, ilk olarak Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) tarafından yayımlanan Tanker Güvenlik Rehberi (Petrol) ile Petrol Şirketleri Uluslararası Deniz Forumu (OCIMF) adına yayımlanan Uluslararası Petrol Tankeri ve Terminal Güvenlik Rehberi birleştirilerek 1978 yılında yayımlandı. Bu Altıncı Baskı, Beşinci Basımı (2006) günceller ve onun yerini alır. Uluslararası Limanlar ve Limanlar Birliği (IAPH) ile birlikte OCIMF ve ICS tarafından gözden geçirilmiştir.

Yeni baskı oluşturulduken; INTERTANKO, Uluslararası Gaz Tankeri ve Terminal Operatörleri Derneği (SIGTTO) ve Deniz Yakıtı Olarak Gaz Derneği (SGMF) gibi diğer endüstri dernekleri ve insan faktörleri gibi konularda uzmanlar tarafından da destek sağlanmıştır.

Yazarlar, ISGOTT'un petrol tankeri ve terminal operasyonları hakkında en iyi teknik rehberliği sağlamaya devam ettiğine inanıyor. Tüm operatörlerden, bu Altıncı Baskıdaki önerilerin tam olarak anlaşılması ve güvenlik yönetimi sistemleri ve prosedürlerine dahil edilmesi istenmektedir.

Bu yeni baskı, gaz algılama, petrol ürünlerinin toksisitesi ve toksik etkileri (benzen ve hidrojen sülfür dahil), statik elektrik ve kaçak akımların üretimi, yangından korunma ve mobil elektronik teknolojisinin artan kullanımı gibi bir dizi güncel konuyu kapsıyor.

Buna ek olarak, yeni konuları dahil etme veya Beşinci Baskı'dan bu yana vurgusu değişmiş olan daha önce kapsanan konuları da önemli ölçüde yeniden değerlendirme fırsatı bulunmuştur. Bu konular aşağıdaki gibidir:

- Kapalı alan girişi
- İnsan faktörleri
- Çalışma izni, risk değerlendirmesi, Kilitleme / Etiketleme (LO / TO), Stop Work Authority (SWA) gibi tamamlayıcı araçlar ve süreçler dahil olmak üzere Emniyet Yönetim

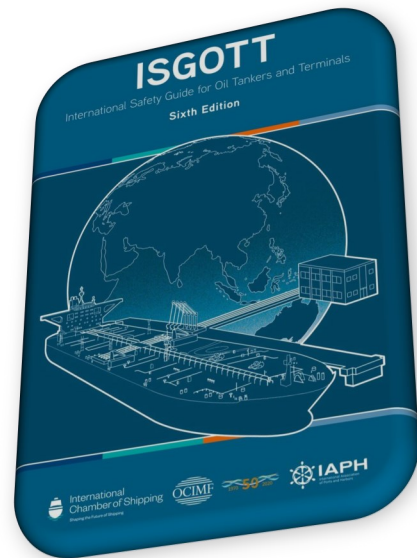
Sistemleri (SMS'ler) ve bunların Uluslararası Güvenlik Yönetimi (ISM) Kodunun temel ilkeleriyle bağlantıları

- Deniz terminali idaresi ve tanker/terminal arayüzünün kritik önemi
- Alternatif ve gelişen teknolojiler
- Sıvılaştırılmış Doğal Gaz (LNG) gibi alternatif yakıtların kullanımı da dahil olmak üzere yakıt ikmali işlemleri
- Kargo denetimleri
- OCIMF'in yakın zamanda revize edilen Demirleme Ekipmanı Yönergeleri ile uyum
- Deniz güvenliği ve hem Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenliği (ISPS) Kodu hem de endüstrinin deniz güvenliği En İyi Yönetim Uygulamaları (BMP) ile bağlantısı.

Gemi / Kıyı Emniyeti ve Bunkering Operasyonları Kontrol Listeleri de, etkili kullanımlarında insan faktörünün etkisinin anlaşılmasındaki değişiklikleri yansıtacak şekilde tamamen revize edilmiştir.

Altıncı Baskı, aşağıdaki dört bölümlü formatı muhafaza eder:

- Genel Bilgiler
- Tanker Bilgileri
- Terminal Bilgileri
- Gemi/Kıyı (Tanker/Terminal) Arayüzü.



30 AĞUSTOS 1922



*"İki Mustafa Kemal vardır: Biri ben, et ve kemik, geçici Mustafa Kemal...
İkinci Mustafa Kemal, onu "ben" kelimesiyle ifade edemem; o, ben değil, bizdir!
O, memleketin her köşesinde yeni fikir, yeni hayat ve büyük ülkü için uğraşan
aydın ve savaşçı bir topluluktur.*

Ben, onların rüyasını temsil ediyorum.

Benim teşebbüslerim, onların özlemini çektikleri şeyleri tatmin içindir.

O Mustafa Kemal sizsiniz, hepinizsiniz.

Geçici olmayan, yaşaması ve başarılı olması gereken Mustafa Kemal odur!"

Mustafa Kemal ATATÜRK

YMN Tanker Marine Management SA

HSSEQ Excellence:

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

Achievement of HSSEQ excellence is through:

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

Company Profile

YMN Tanker Marine Management Inc. was founded in 2012 to provide technical and commercial management of 6 marine line Oil/Chemical tankers. The fleet was expanded with an additional vessels. There are 11 Chemical/Oil tankers under management at the moment. 2 newbuilding projects are under construction and will be joined YMN Tanker's fleet.

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 customers' expectations by delivering safe and reliable performance.

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.

