

**YMN
TANKER**

HSSEQ BULLETIN

ARALIK 2020 - SAYI 6

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



BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI	2
LESSONS LEARNT UYGULAMALARI	7
YANLIŞ YÖNE DÜMEN BASILMASI NEDENİYLE GEMİ KARAYA OTURDU	11
ÇEVRE SAYFASI (IMO: 2022'DEN İTİBAREN İNŞA EDİLEN YENİ GEMİLERİN ÖNEMLİ ÖLÇÜDE DAHA ENERJİ VERİMLİ OLMASI GEREKECEK)	13
SAĞLIK SAYFASI (DEPRESYON İLE NASIL BAŞ EDİLİR?)	15
BILL OF LADING NEDİR?	10



RİSK DEĞERLENDİRMESİ VE YÖNETİMİ	20
DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE KADIN İSTİHDAMI VE FIRSAT EŞİTLİĞİNİ DESTEKLEMEDE "BEN DE AYNI GEMİDEYİM!"	23
HAVA KİRLETİCİLERİ VE BOYA KAPLAMALARI STATİK ELEKTRİK BOŞALMASI NEDENİYLE TEHLİKELİ OLABİLİR	24
SAFETY CONTOUR, SAFETY DEPTH & SHALLOW CONTOUR	26

SOLAS ve IBC KOD YENİ REVİZYON YAYIMLANDI	27
EX-PROOF (EXPLOSION PROOF) PATLAMAYA DAYANIKLI EKİPMANLAR NEDİR?	32
ReCAAP: KASIM 2020 RAPORU	40
NEAR MISS RAPORLAMALARI	46
BEST PRACTICE & LESSONS LEARNT RAPORLAMALARI	47
2021 YILI TAKVİMİ	48

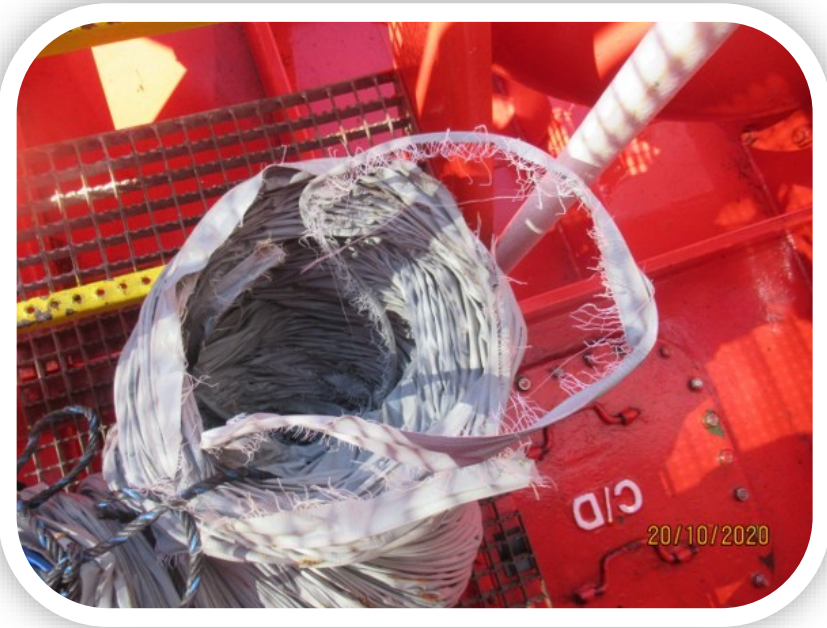


BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Havalandırma Körükleri

Med Antarctic

Gemi bünyesinde kullanılan havalandırma körüklerinin en fazla deforme olan kısımlarının, havalandırma devreleri ile olan bağlantı kısımları olduğu görülmüştür. Zamanla körükler bağlantı kısımlarından başlayarak yırtılmaktadır. Bu nedenle 8" lik plastik flençler kullanılarak körük hasarlarının önüne geçilmiştir. Bu işlem hem sürekli deformasyona uğrayan körükler nedeni ile işletme maliyetlerini azaltmakta hemde gemi kullanımında zamandan tasarruf sağlamaktadır.



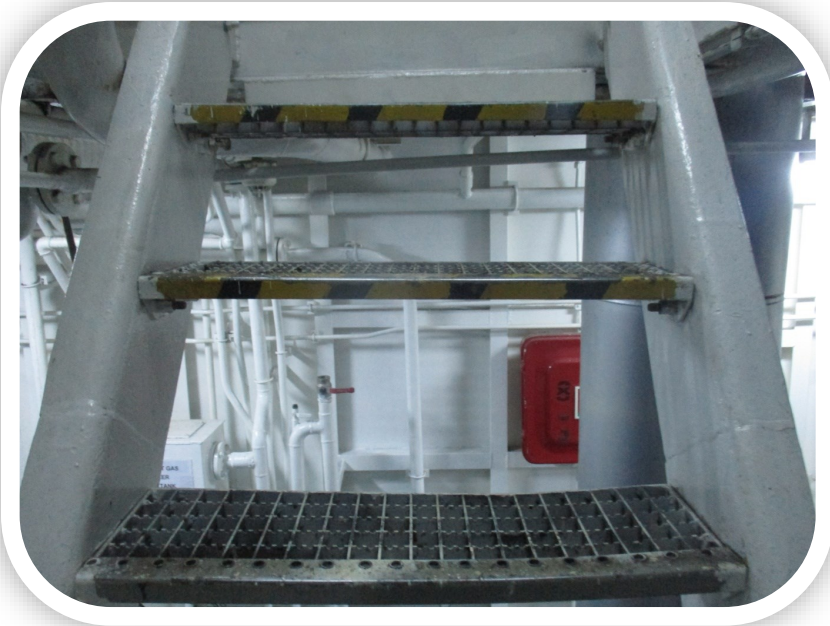
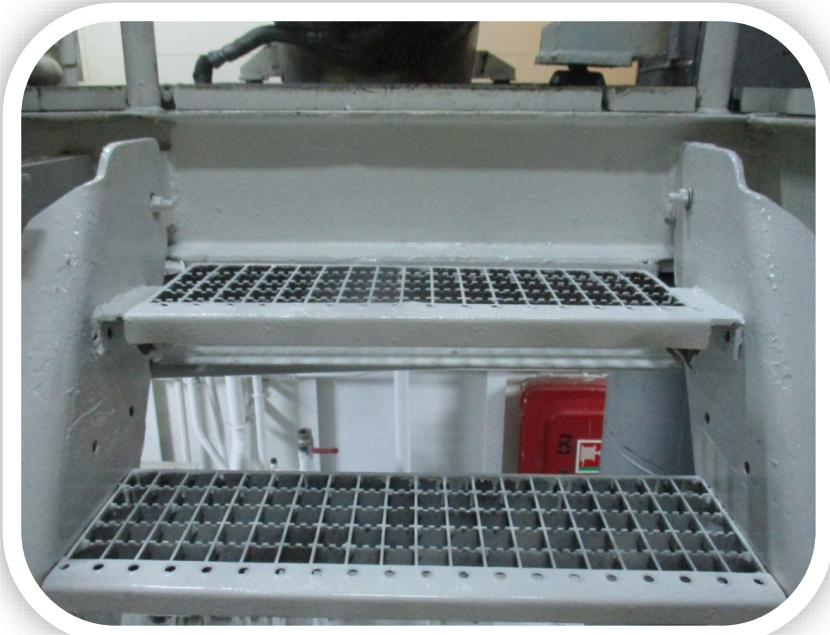
BAD PRACTICE



BEST PRACTICE

BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER**Makine Dairesi Merdiven Basamağı****Med Pacific**

Makine dairesi içerisinde kazan dairesinden bacaya çıkan merdiven üzerindeki 2 adet basamak arasında bulunan mesafenin diğer basamak aralıklarından farklı olduğu görülmüştür. Bir basamak arasının fazla açık olduğu görülürken diğer basamak aralığının ise çok az olduğu görülmüştür. Bu durum normal yürüme pozisyonunda merdivenleri kullanan birinin dikkatsiz davranması durumunda basarak düşmesine ve yaralanmasına sebep olabilirdi. Belirtilen basamaklar yerlerinden sökülerek aralıkları diğer basamaklar ile aynı olacak şekilde monte edildi.

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

BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Kuzine Yangın Battaniyesi

Med Tuncer

- ◇ Kuzinede bulunan yangın battaniyesi, herhangi bir acil durumda kolayca görülebilecek ve ulaşılabilir bir yerde değildi.
- ◇ Yangın Battaniyesi için yapılan koruma, kuzinede kolayca görülebilecek bir yere monte edildi ve tüm gemi personeli yangın battaniyesinin kuzinedeki yeni yeri hakkında bilgilendirildi.



BAD PRACTICE



BEST PRACTICE

BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER**Yangın Dolabı ve Yangın İzolasyon Valfi****Med Tuncer**

Ana güvertede bulunan yangın dolabı, yakınında bulunan izolasyon valfinin düzgün çalışmasını (açılıp - kapanmasını) engellemektedir. Herhangi bir acil durumda izolasyon valfinin açılıp kapanması için, gemi personeli T boru kullanmaktaydı. Yangın dolabını puntele sabitlemek için kullanılan portatif muhafaza, kelebek saplama ve somunlar vasıtasıyla kedi güverte üzerindeki puntellere sabitlenmiş ve izolasyon valfinin opere edilmesine neden olan engel ortadan kaldırılmıştır.

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

BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER**EEBD'lerin Mühürlenmesi****Black Star**

Geminin tüm yıllık kontrollerinin tamamlanmasına müteakip; EEBD'lerin kontrolünü yapan firma tarafından EEBD çantalarının açıldığı kısımların mühürlendiği görülmüştür. Bu durum olası bir acil durumda EEBD'lerin kullanımını geciktireceğinden dolayı tüm EEBD'lerin üzerlerindeki mühürler sökülmüş ve acil durumda kullanıma hazır halde bırakılmıştır.

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

LESSONS LEARNT UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Uygun Koruyucu Eldivenin Kullanılması

Med Antarctic

Olay: Styrene Monomer yüklemesi esnasında güvertede görevli Usta Gemicinin kimyasala karşı dirençli eldiven takmak isterken yanlış eldiven kullandığı görülmüştür. Personel uyarılmış ve doğru koruyucu eldiveni takması sağlanmıştır.

Kök Nedenler:

- Yetersiz organizasyon
- Prosedürleri takipte yetersizlik
- Bilgi eksikliği

Alınacak Dersler:

Doğru tipte KKD kullanımı için operasyonlardan önce bir tehlike değerlendirmesi yapmalıyız. Tehlike değerlendirmesi tipik olarak gerçekleştirilen operasyona aşına olan biri tarafından tamamlanır. Tehlike değerlendirmesi, operasyonun hangi kimyasalları veya kimyasal kombinasyonlarını gerektirdiğini bilmekle başlar.

Bir sonraki adım, Denizcilik Güvenlik Bilgi Formlarının (MSDS) 1-3, 8, 9 ve 11. bölümlerini inceleyerek kimyasalların toksik özelliklerini belirlemektir.

MSDS'nin 8. ve 11. bölümlerine dikkat edilmelidir. Bölüm 8, kullanıcıyı korumak için ne tür KKD'lerin gerekli olduğunu gösterir; ancak bunlar genellikle belirsiz olabilir ve markaya özgü olmayabilir.

Bölüm 11, potansiyel lokal deri etkileri, ciltten potansiyel emilim ve sonuçta ortaya çıkan akut ve kronik etkiler gibi toksikolojik bilgiler sağlar. Eldivenler için, kimyasallara ve mikroorganizmalara karşı sağladıkları koruma EN 374 kapsamında sınıflandırılır.



Yanlış Tip Eldiven (EN 388)



Doğru Tip Eldiven (EN 388)

LESSONS LEARNT UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Uygun Koruyucu Eldivenin Kullanılması

Med Antarctic

Alınacak Dersler:

Can kaybını veya yaralanmayı önlemek için her zaman mürettebata uygun eğitim verilmeli ve gerekli iş için doğru KKD'yi seçmeliyiz. Farklı eldiven malzemeleri farklı kimyasallara direnç gösterdiğinden, hiçbir eldiven tüm kimyasal maruziyetlere uygun değildir. Bir uygulama için çok uygun olan bir eldiven diğeri için uygun olmayabilir. Eldiven malzemesi seçimini, yapılan işe göre seçmek gerekir.

Aşağıda çeşitli kimyasallara dayanıklı eldivenler ve özelliklerini bulabilirsiniz:

FITS LIKE A GLOVE

Choosing the Right Glove for the Job

What part of your body is most exposed to chemicals in lab work and demos?
Your hands, of course!
Protecting them with gloves is quick and easy, if you know which type to use.



POLYETHYLENE

Advantages:

- Excellent protection from common acids and bases
- Inexpensive

Disadvantages:

- Limited tear resistance

Good protection from:

- Acids
- Detergents
- Common dilute lab reagents

Poor protection from:

- Concentrated reagents and solvents



NEOPRENE

Advantages:

- High density
- Tear resistant

Disadvantages:

- Impaired dexterity

Good protection from:

- Peroxides
- Fuels
- Alcohols
- Organic acids and bases

Poor protection from:

- Halogenated compounds
- Aromatic compounds



NITRILE

Advantages:

- Flexible
- Sturdy
- Easy to see punctures

Disadvantages:

- Limited chemical protection

Good protection from:

- Oils and greases
- Acids, caustics
- Alcohols
- Chlorinated solvents

Poor protection from:

- Strong oxidizing agents
- Aromatic solvents
- Ketones
- Acetates



BUTYL

Advantages:

- Sturdy
- Reusable

Disadvantages:

- Limited sizes
- Impaired dexterity

Good protection from:

- Peroxides
- Strong acids and bases
- Alcohols
- Aldehydes
- Ketones
- Esters
- Nitro compounds

Poor protection from:

- Hydrocarbons (aliphatic, aromatic)
- Halogenated solvents



LAMINATE FILM

Advantages:

- Protection from a wide variety of chemicals
- Can be a liner under other gloves
- Good dexterity
- Good for hazmat work

Disadvantages:

- Not puncture-resistant

Good protection from:

- Alcohols
- Hydrocarbons (aliphatic, aromatic)
- Chlorines
- Ketones
- Esters

Poor protection from:

- Check manufacturer information

Individual brands vary. Always check glove compatibility against the manufacturer's recommendations.
Special thanks to the ACS Committee on Chemical Safety.
References:
www.osha.gov/Publications/OSHA3151.html
www.ehs.berkeley.edu/workplace-safety/glove-selection-guide

© 2017 American Chemical Society.

LESSONS LEARNT UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Honeywell BW Ultra VOC Sistemi Kullanımı

Med Pakize

Olay: Yapılacak olan kargo operasyonlarında ve tank kontrollerinde Honeywell BW ultra cihazının içinde bulunan pid lambasının hangisi olduğunu bilmek; bu cihaz ile hangi gaz ölçümlerinin yapılabildiği, operasyon öncesi ve sonrasında toksik tüp kullanımına gereksinim olup olmadığını bilmemizi sağlar.

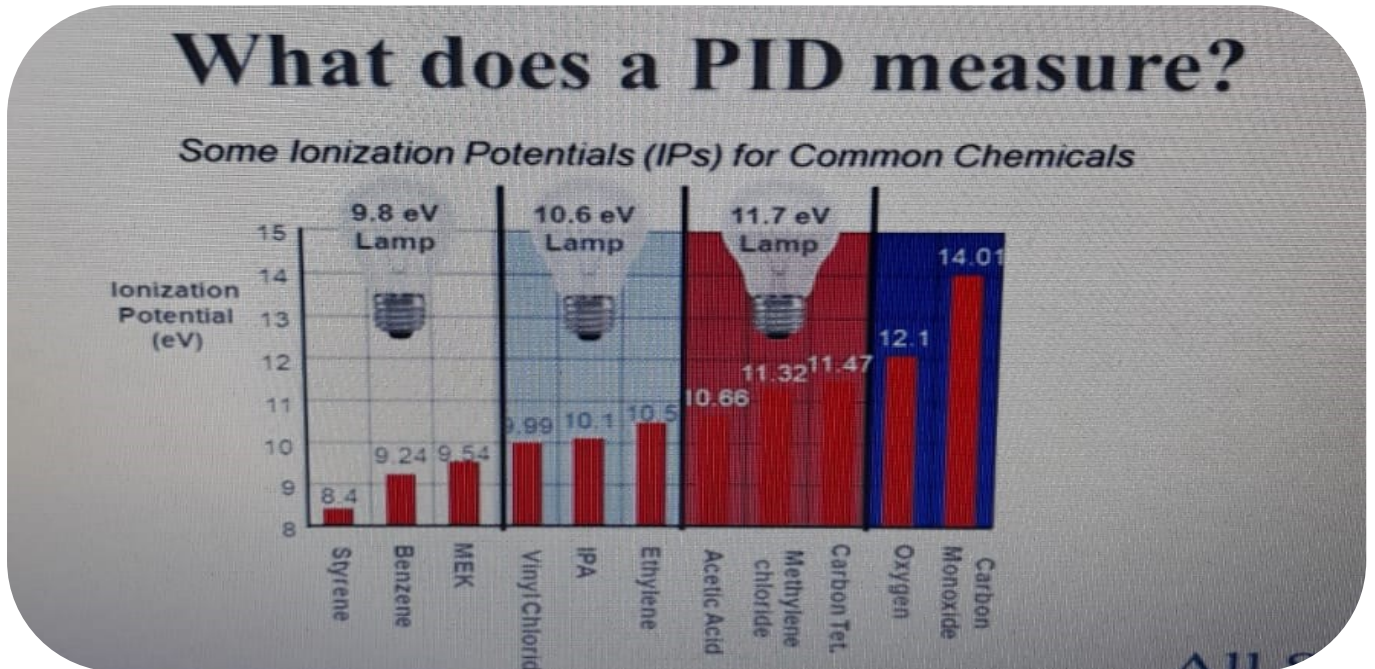
Kök Nedenler:

- Bilgi eksikliği
- Yetersiz durum farkındalığı

Alınacak Dersler:

Honeywell BW ultra ile O₂, CO, H₂S ve LEL ölçümlerinin yanında 5. sensör olarak pid (photoionization detector) yani VOC sensörü kullanılmaktadır.

Bu ölçüm işlemi VOC sistemi lambaları ile gerçekleşmektedir. Honeywell gaz ölçüm cihazında kullanılabilecek olan lambalar aşağıdaki gibidir. (Gemilerimizde bulunan lamba 10,6 eV'dir)



Ölçümler lambanın eV değerine bağlı olarak yapılmakta olup 11.7 eV lamba en fazla gaz ölçüm çeşitliliğine sahip olmasına rağmen kullanım ömrü diğer lambalara göre çok azdır.

Gemimizde bulunan cihazın eV değeri aşağıdaki tabloda IE (eV) ile belirtilen değerden büyükse ölçümü yapmaktadır.

LESSONS LEARNT UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Honeywell BW Ultra VOC Sistemi Kullanımı

Med Pakize

Compound Name	Synonym/Abbreviation	CAS No.	Formula	9.8	C	10.6†	C	11.7	C	IE (eV)	TWA
Acetaldehyde		75-07-0	C ₂ H ₄ O	NR	+	6	+	3.3	+	10.23	C25
Acetic acid	Ethanoic Acid	64-19-7	C ₂ H ₄ O ₂	NR	+	22	+	2.6	+	10.66	10
Acetic anhydride	Ethanoic Acid Anhydride	108-24-7	C ₄ H ₆ O ₃	NR	+	3.1	+	2.0	+	10.14	5
Acetone	2-Propanone	67-64-1	C ₃ H ₆ O	1.2	+	0.9	+	1.4	+	9.71	500
Acetone cyanohydrin	2-Hydroxyisobutyronitrile	75-86-5	C ₄ H ₇ NO					4	+	11.1	C5
Acetonitrile	Methyl cyanide, Cyanomethane	75-05-8	C ₂ H ₃ N					100		12.19	40
Acetylene	Ethyne	74-86-2	C ₂ H ₂					2.1	+	11.40	ne
Acrolein	Propenal	107-02-8	C ₃ H ₄ O	42	+	3.9	+	1.4	+	10.10	0.1
Acrylic acid	Propenoic Acid	79-10-7	C ₃ H ₄ O ₂			12	+	2.0	+	10.60	2
Acrylonitrile	Propenenitrile	107-13-1	C ₃ H ₃ N			NR	+	1.2	+	10.91	2

- (+) işareti değeri okuduğu,
- NR kodu bu değere güvenilmemesi gerektiği ve
- Boş kısımlar da değeri hiç okuyamadığı anlamına gelmektedir.

10,6'lık lamba için (gemimizde olan) IE (Ev) değeri 10,91 olan ACN yükünün ölçümünü yapmamakta veya yanlış değer vermektedir.

1- CORRECTION LIST PDF FORMAT

<https://www.honeywell.com>

2- ONLINE LİSTE :

<https://www.environst.com/pid-correction-factors>



YANLIŞ YÖNE DÜMEN BASILMASI NEDENİYLE GEMİ KARAYA OTURDU



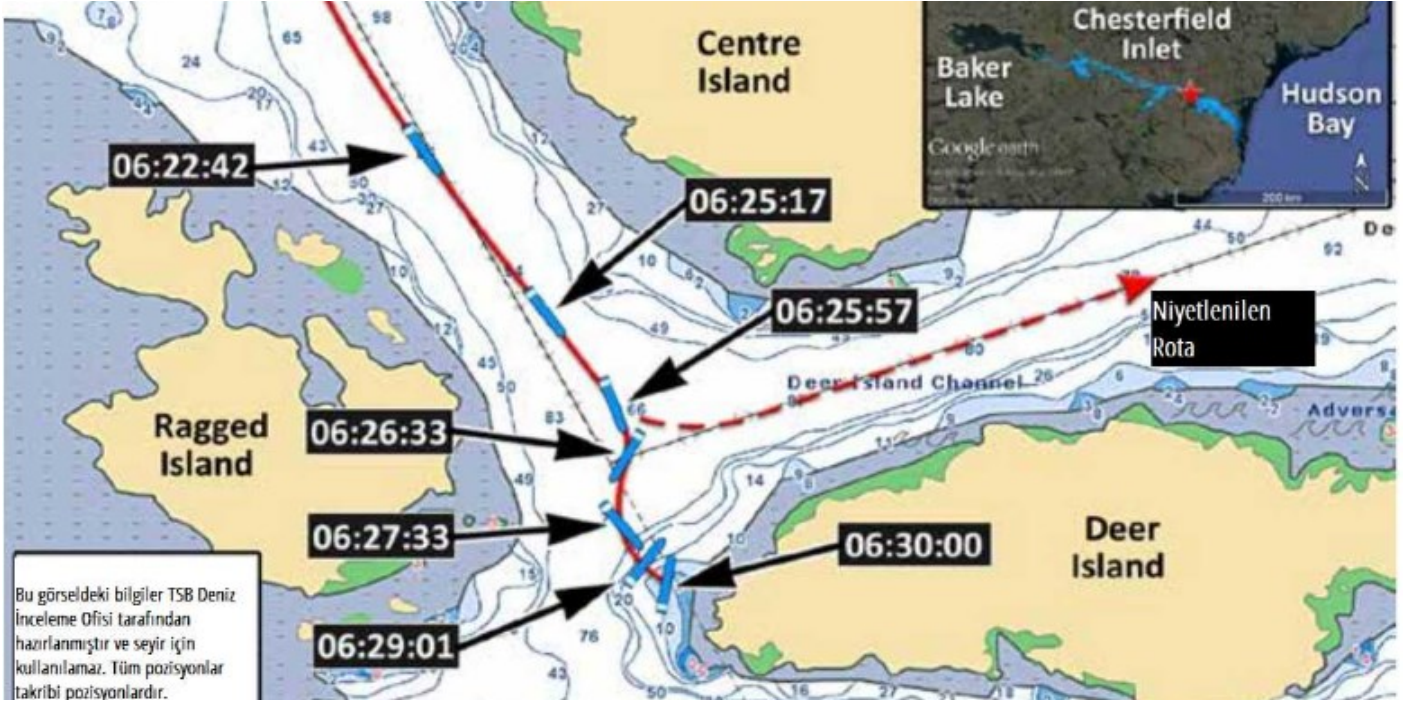
Küçük tonajlı bir tanker; kısıtlı suda ve karanlıkta, tam yolda, zaman zaman 3-4 knot'ın üzerine çıkan gelgit akıntılarının da etkisiyle karaya göre 19 knot'ın üzerine çıkarak seyir yapmaktaydı. Kaptan köprüüstündeydi ve Vardiya Zabiti gemiyi sancak radar ve elektronik harita sistemini (ECDIS) de kullanarak takip ediyordu. 071° T'ya doğru yapılacak sonraki dönüşe yaklaşık 2,6 nm vardı ve seyir yapılan kanalın en dar kısmı 0.3 nm idi.

Vardiya Zabiti bu bölgede ilk kez kumandayı devralmaktaydı. Büyük rota değişiminden önce, A adası civarında (sonraki sayfada bulunan fotoğrafta görülüyor), dönüşe takriben 0,7 nm kala Vardiya Zabiti Kaptandan kumandayı almasını talep etti. Kaptan kumandayı aldı ve vardiya zabiti sonraki haritayı hazırlamak için harita masasına gitti. Serdümen, dümeni elde ve 140° gyro rotasında tutmaktaydı. Bu sırada gemi 16,7 knot hız ile ilerliyordu. Kaptan

geminin ilerleyişini sancak radardan takip ediyordu. A adasının en kuzey noktasından, 071° rotasına 0,22 nm mesafe kalacak şekilde bir paralel index belirlenmişti.

Planlanan dümen pozisyonunda, Kaptan serdümene 10° iskele komutunu vererek dönüşe başladı. Serdümen komutu tekrarlayarak karşılık verdi ancak; dümeni iskele yerine sancağa bastı. Saniyeler içinde Kaptan serdümeden 10° yerine 15° basmasını istedi. Serdümen müşire baktı, 15° dereceye geldi, ancak hala sancaktaydı. Serdümen, komutu doğrulamak için Kaptana sordu. Kaptan ise dümenin yönüne bakmadan serdümeden dümen komutunu derhal yerine getirmesini istedi. Serdümen bu esnada dümenin sancak 15'te olduğunu söyledi. Kaptan iskele alabanda komutu verdi ve serdümen hemen maksimum iskele açısı olan 35 dereceye dümeni bastı. Bu esnada geminin hızı 15 knot idi.

YANLIŞ YÖNE DÜMEN BASILMASI NEDENİYLE GEMİ KARAYA OTURDU



Sonraki üç dakika, Kaptan gemi hareketini radar üzerinden takip ederken; diğer taraftan da Vardiya Zabiti'nin paylaştığı bilgileri kontrol ediyordu. Bu noktada, Kaptan tornistan vermeyi uygun gördü. Buna rağmen gemi Deer Adası civarında 012 rotası ile dişe temas etti.

Geminin makinesi ve baş iticisi, gemiyi tekrar kanal içine çekmek için kullanıldı.

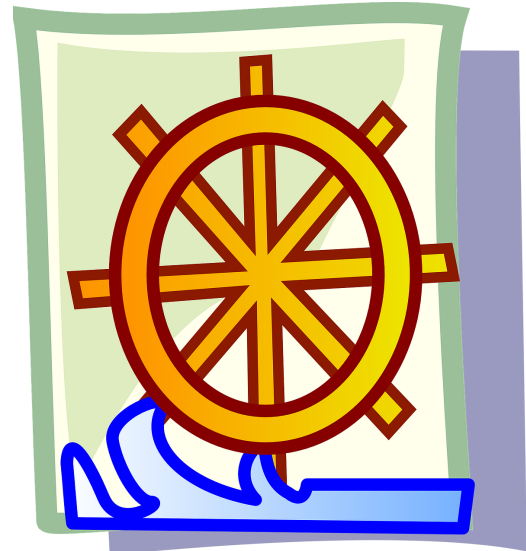
Gemi seyre devam etti. Personel tank ölçümü ve hasar kontrolü yaptı. İşkele 3 balast tankı tabanında 60 santim uzunluğunda bir çatlak tespit edildi ve buradan bir su girişi olduğu saptandı.

Resmi soruşturma sonucunda tespit edilen bulgular şöyledir:

- Olay esnasında Kaptan ve serdümen için tam altı adet bitkinlik faktörü tespit edildi: Akut uyku bozukluğu, kronik uyku bozukluğu ve sirkadiyen ritmin desenkronizasyonu (gecikmiş uyku fazı tipi uyku bozukluğu). Her ikisi de yorgunlukla ilişkili performans

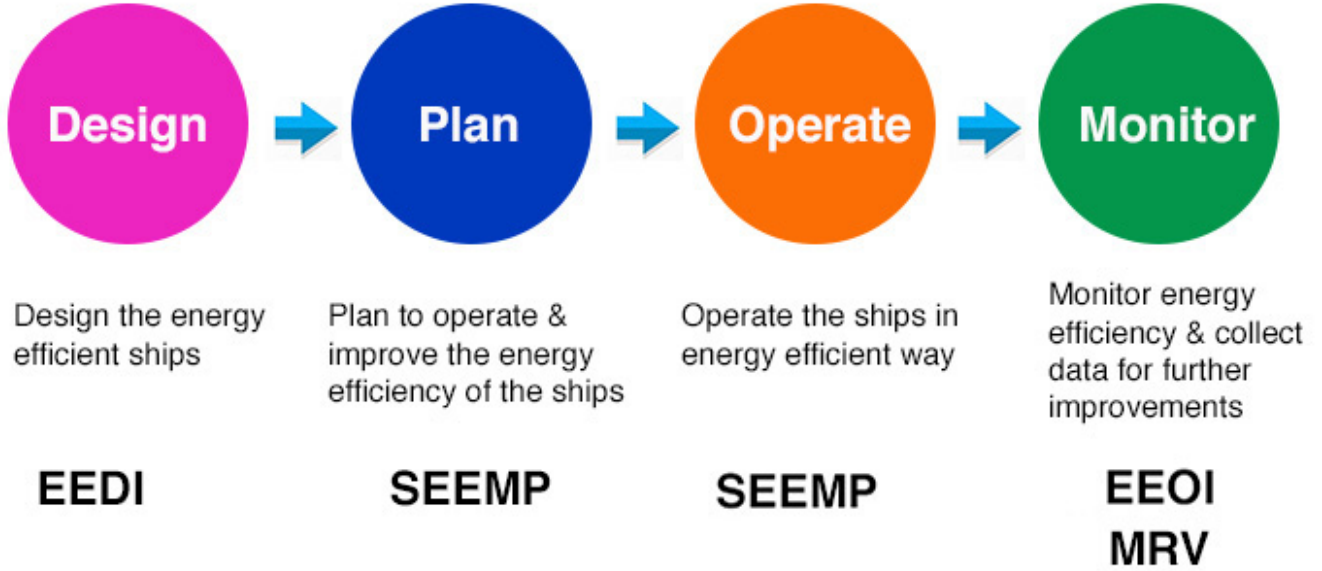
düşüşleri sergiledi ve bu durum temas hadisesinin temel sebebini oluşturdu.

- Vardiya Zabiti, Kaptan vardiyayı teslim aldıktan sonra, geminin ilerleyişini takip etmeyi bıraktı. Bundan dolayı da geminin yanlış hareketini fark edip, Kaptanı uyaramadı. Gereğince Kaptana destek vermedi.



ÇEVRE

IMO: 2022'den İtibaren İnşa Edilen Yeni Gemilerin Önemli Ölçüde Daha Çok Enerji Verimli Olması Gerekecek



Gemilerden kaynaklanan sera gazı (GHG) emisyonlarını daha da azaltmaya yönelik önemli önlemler, IMO'nun 16-20 Kasım'da sanal ortamda toplanacak olan Deniz Çevre Koruma Komitesi (MEPC) tarafından tartışılacak.

İlk olarak, MEPC'nin, Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi'nin (EEDI) "3. aşama" gereksinimlerini önemli ölçüde güçlendirmek için Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmede (MARPOL) değişiklikler yapması beklenmektedir - yani 2022'den itibaren inşa edilecek olan yeni gemilerin önemli ölçüde daha fazla enerji verimli olması gerekecek. Bu değişiklikler, Komitenin Mayıs 2019'daki (bir önceki) oturumunda (MEPC 74) onaylandı.

Ayrıca, MEPC, deniz taşımacılığından kaynaklı karbon yoğunluğunu azaltmaya yönelik kısa vadeli önlemler konusunda MARPOL için önerilen değişiklik taslaklarını tartışacak. Amaç, iki ek önlem getirerek mevcut gemiler için de geçerli olacak daha fazla enerji verimliliği gereksinimleri

eklemektir.

Bu önlemler:

- tüm gemiler için yeni bir Enerji Verimliliği Mevcut Gemi Endeksi (EEXI); ve
- 5.000 gros tonaj ve üzeri gemilere uygulanacak yıllık bir operasyonel karbon yoğunluğu göstergesi (CII) ve derecesi.

Bu taslak değişiklikler, Ekim ayında IMO'nun Gemilerden Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına İlişkin Intersessional Çalışma Grubu (ISWG-GHG 7) tarafından kabul edildi. Komitenin bu oturumunda onaylanırsa, Haziran 2021'de yapılacak olan sonraki MEPC 76 oturumunda kabul edilmek üzere sunulabilir. MARPOL anlaşması taslak değişikliklerin kabul edilmeden en az altı ay önce sirküle edilmesini gerektirir ve bunlar benimsenmesinden en az 16 ay sonra yürürlüğe girebilir.

Toplantının açılışını yapan IMO Genel Sekreteri Kitack Lim, delegeleri bir araya gelerek gerekli anlaşmaları yapmaya davet etti.

ÇEVRE

IMO: 2022'den İtibaren İnşa Edilen Yeni Gemilerin Önemli Ölçüde Daha Enerji Verimli Olması Gerekecek

Bay Lim, "IMO'nun, İlk IMO Sera Gazı Stratejisinde belirtilen hedef seviyelerine ulaşılmasını sağlayacak ve küresel olarak uyumlu bir düzenleyici çerçeve sağlayacak somut önlemler yoluyla ilk Sera Gazı Stratejisinin uygulanmasını sağlamaya devam etmesi son derece önemlidir" dedi. Nakliye emisyonlarını azaltmaya yönelik iddialı hedefler içeren ilk strateji 2018'de kabul edilmişti.

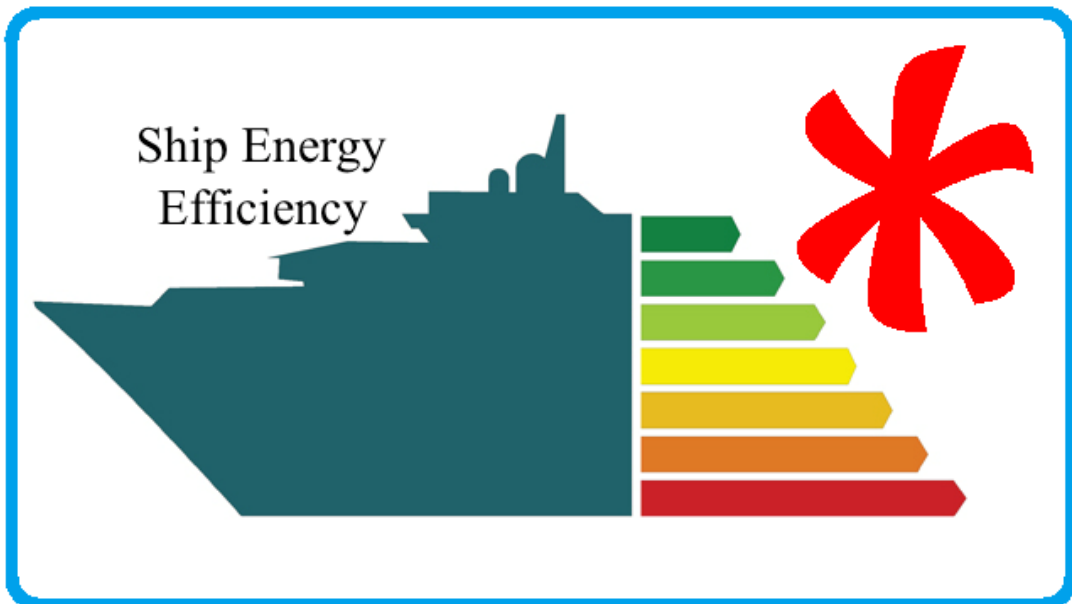
Genel Sekreter ayrıca Komiteyi sanayi kuruluşlarının bir Uluslararası Denizcilik Araştırma ve Geliştirme Kurulu ve İlişkili Fon kurma önerisini tartışmaya davet etti. Bu, temiz yakıtlar ve sıfır karbon teknolojileriyle ilgili daha fazla araştırma ve geliştirmeyi teşvik etmek ve kolaylaştırmak için önemli bir adım olabilir. Bay Lim, "IMO, uluslararası deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılmasına geçişte hiçbir ülkenin geride kalmamasını sağlamalıdır." dedi.

MEPC'nin bu 75. oturumunda, balast suyu yönetim sistemlerinin devreye alma testleri ve Uluslararası Balast Suyu Yönetim Sertifikası'nın şekli ile ilgili olarak Balast Suyu Yönetimi (BWM) Konvansiyonunda değişiklik tasarımları kabul etmesi beklenmektedir.

Komite ayrıca, 1 Temmuz 2024 tarihinde ve sonrasında Arktik sularındaki gemiler tarafından HFO'nun yakıt olarak kullanılması ve taşınması ile ilgili bir yasak getirmek için MARPOL'de onaylama amacıyla değişiklik tasarımlarını da değerlendirecektir. Eğer Kabul edilirse, değişiklik tasarımları 2021'de bir MEPC oturumunda kabul edilmek üzere sirküle edilecektir.

Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC), gemilerden oluşan okyanus ve hava kirliliğinin kontrolü ve önlenmesi de dahil olmak üzere, IMO'nun yetkisi altındaki çevre sorunlarını ele alan karar alma organıdır.

Referans: imo.org



SAĞLIK

Depresyon ile Nasıl Baş Edilir ?

COVID-19 pandemisi nedeniyle denizde kendinizi kötü hissedebilir, geleceğe dair belirsizliğe, öfkeye, korkuya, kaygıya ve üzüntüye kapılabilirsiniz. Bu semptomları tanımak, depresyon sırasında yaşanan psikolojik etkileri hafifletmek için harika bir ilk adımdır.

İngiltere P&I Kulübüne göre, insanların yaşayabileceği bazı yaygın anksiyete ve depresyon belirtileri şunları içerir:

Fiziksel işaretler:

- Baş ağrısı, boyun gerginliği, gastrointestinal problemler
- Uyku sorunları
- Azalmış iştah veya iştahsızlık
- Azalan enerji, yorgunluk

Psikolojik ve duygusal işaretler:

- Sağlığınız ve sevdiklerinizin sağlığı hakkında endişelenmek
- Yaşanan olaylardan bunalmak, güçsüzlük
- Olumsuz düşünme veya günlük olayların olumsuz algılanması
- Cesaretsizlik, güvensizlik, üzüntü, öfke duyguları

Davranışsal işaretler:

- Konsantrasyon bozukluğu
- Günlük görevlerimizi yerine getirmekte zorluk çekmek
- Sinirlilik, saldırganlık
- Sürekli ağlamak
- Vazgeçmek
- Karar vermekte zorluk çekmek
- Alkol, uyuşturucu ve / veya ilaç kullanımı



Siz veya gemideki biri, bu işaretlerden herhangi birini yaşıyorsanız, konuşmaktan çekinmeyin. Sağlığınızı korumak için harekete geçmek, proaktif olmayı gerektirir. Beklemek ve bunun ne zaman biteceği konusunda endişelenmek yerine proaktif olarak faaliyetlerde bulunabilir, kontrol duygusunu geliştirerek güçlenebilirsiniz. Tüm uygulamalar yararlı veya pratik olmayabilir. Sadece zihnini açık tut, yükünü hafifletmek ve daha sağlıklı olabilmek için ne işe yarıyorsa ona odaklan.

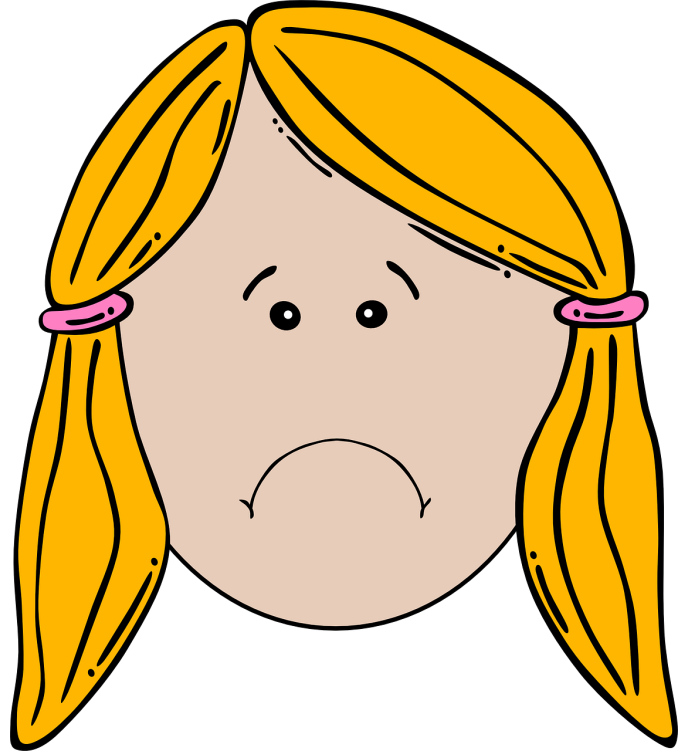
Bazı yaygın uygulamalar aşağıdaki gibidir:

- Herhangi bir bilgiye ulaşmak için güvenilir kaynaklara başvurun.
- Aşırı bilgi kaygı ve stresi arttırır bu nedenle pandemi ile ilgili haberlere ve internet aramalarınıza ayırdığınız zamanı sınırlayın.

SAĞLIK

Depresyon ile Nasıl Baş Edilir ?

- Duygu, düşünce ve reaksiyonlarınızın farkında olun. Hissetmemizi istediğimiz duyguları seçemeyebiliriz ancak hissettiğimiz duygulara nasıl tepki vereceğimizi seçebiliriz.
- Gemide meslektaşlarınıza karşı şükran ve nezaket pratiği yapın. Yapılan araştırmalar nezaketin sizde olumlu duygular uyandırdığını ve size bir öz değer duygusu kattığını göstermektedir.
- Başkalarına karşı merhametli olun.
- Telefon, e-posta gibi sosyal medya platformları üzerinden ailenizle iletişimde kalın.
- Güvendiğiniz, özgürce duygu ve düşüncelerinizi anlatabileceğiniz, deneyimlerinize ilgili size fikir sunacak iyi bir arkadaş edinin.
- Kendinize günlük bir rutin oluşturun. Bu rutine günlük fiziksel aktiviteleri, düzenlenmiş uyku programı ve sağlıklı yemekler yemeyi de dahil edin.
- En sevdiğiniz müziği dinlemek, iyi bir kitap okumak, komik bir film izlemek, bilgisayar oyunu oynamak veya bulmaca çözmek gibi her seferinde tek bir aktivitede bulunun.
- Özellikle zor anlarda üzerimizde olumsuzluk hakim olduğunda, zihninizi temizlemek için olumlu ifadeler kullanın.
- Güçlü ve pozitif cümleler seçerek bunları gün boyu tekrar edin. Ya da size iyi gelen cümleleri bir yere yazarak onları yüksek sesle okumak hoşunuza gidebilir.
- Stres, endişe ve korku duygularını hissettiğinizde, kendinizi sakinleştirmek için



aşağıda yazılmış olan pozitif cümleleri kullanabilir veya kendiniz cümleler oluşturabilirsiniz.

“Elimden gelenin en iyisini yapıyorum.”

“Bu koşullar altında yapabileceğimin en iyisi bu.”

“Bugün kalbim ve zihnimdeki güçle uyandım.”

“Zor zamanların üstesinden geleceğime inanıyorum.”

“Kontrol edemediğim şeyler için strese girmeyeceğim.”

“Sakin olacağım.”

“Kendimi iyi hissediyorum.”

“İhtiyacım olan herşey benimle birlikte.”

“Daha önce zor şeyler yaşadım ve onların üstesinden gelebildim.”

SAĞLIK

Depresyon ile Nasıl Baş Edilir ?

“ Bu durum beni yıkamayacak.”

“ Değiştiremeyeceğim ve yapamayacağım şeyleri bırakıyorum, elimden gelenin en iyisi bu.”

Kendinizi gergin hissettiğiniz zamanlarda aşağıdaki nefes egzersizleri rahatlamanıza yardımcı olmak için tasarlanmıştır.

4, 5, 8 Nefes Egzersizi:

Sessiz bir yer bulun, gözlerinizi kapatın veya barışçıl bir şeye odaklanın. Bir sandalyeye rahatça oturun, omuzlarınızı indirin, sırtınız düz ve ayaklarınız zemin üzerinde olsun.

- Ağzınızı kapatın ve içinizden 4'e kadar sayarak yavaşça nefes alın.

- İçinizden 5'e kadar sayarak nefesinizi tutun.

- Ağzınızı açın ve içinizden 8'e kadar sayarak nefes verin.

Bu döngüyü toplam 4 kez tekrarlayın. Bu nefes tekniğini herhangi bir aktivite yaparken veya araba kullanırken uygulamayın. Bu nefes tekniği gevşemenize yardımcı olacaktır.

Kendinizi ne zaman stresli veya bunalmış hissederseniz bu nefes egzersizini yapabilirsiniz.

Nefes egzersizinin sonunda güçlü bir pozitif cümle ile kendinizi daha iyi hissedebilirsiniz.

UK P&I - Crew Health Advice

Sağlıklı psikoloji için öneriler:

1. Yaşam şeklinizin mümkün olduğunca düzenli olmasına önem verin.
2. Düzenli aktivite yapmaya özen gösterin.
3. Kedinize gemide yapabileceğiniz keyif aldığınız bir hobi edinin.
4. Günlük en az 6 saat kesintisiz uyumaya özen gösterin.
5. Alkol tüketiminden uzak durun.
6. Hafif besinler tüketmeye ve sağlıklı beslenmeye özen gösterin.
7. Uzun saatler aç kalmayın.
8. Sosyal medya ve internet kullanımını sınırlayın.
9. Her gün en az yarım saat kitap ya da gazete okuyun ve telefon konuşmalarını mümkün olduğunca azaltın.
10. Hafif müzikler dinleyin ve gün içinde gevşeme egzersizleri yapın.



BILL OF LADING NEDİR ?

Genellikle BL veya B/L şeklinde kısaltılarak yazılan Konşimento, taşıyıcıların herhangi bir uluslararası işlemde ele alması gereken en önemli belge türüdür. İhracatı yapılacak olan malların alıcının adresine ulaşabilmesi için birden fazla nakliye çeşidi mevcuttur; gemi, tren, uçak veya tır. Ürün hangi yolla taşınacaksa ona göre de taşıma belgesi düzenlenir. Düzenlenen bu belgelere konşimento denir. Bunlar;

- Denizyolu konşimentosu (Marine Bill of Lading)
- Havayolu konşimentosu (Airwaybill/AWB)
- Karayolu konşimentosu (CMR)
- Demiryolu konşimentosu (CIM)

Genel olarak, Konşimento'nun tanımı aşağıdaki gibidir:

Konşimento, satıcı ile alıcı arasında kararlaştırılan şartlar ve koşullar altında kargo taşımacılığını gerçekleştirmek için nakliyeciyi ile nakliye hattı arasında bir taşıma sözleşmesinin kanıtıdır. Bir mal taşıma sözleşmesinin varlığını kanıtlar.

Gemi ile yapılan taşımacılıkta kullanılan ve malın taşınmak üzere teslim alındığını ve varış noktasında konşimento sahibine teslim edileceğini gösteren kıymetli evrak niteliğinde bir belgedir. Uluslararası bir deniz taşımacılığında, sürecin kim, neden, ne, nasıl ve ne zaman olduğunu yanıtlar.

Bir taşıma sözleşmesinin yanı sıra, Konşimento tanımı, malların alınması ve malların mülkiyeti rolünü de kapsar.

Yükün alınması: Köken olarak, Konşimento yükün alındığını gösterir. Taşınan malları teyit eder ve göndericinin kargoyu iyi durumda nakliye hattına aktardığının kanıtıdır.

Malların mülkiyeti: Mallar varış noktasına ulaştığında, Konşimento, malların mülkiyeti olarak işlev görür. Listelenen alıcının, göndericinin taşıyıcı tarafından serbest bırakılmasını sağlamak ve mülkiyeti talep etmek için Konşimento ibraz etmesi

gerekecektir. Bu anlamda, teslimatın onaylandığının kanıtıdır. Yalnızca Konşimentoda listelenen alıcı, yükün serbest bırakılmasını talep etme konusunda sözleşme haklarına sahiptir.

Sevkiyat kanıtı olarak Konşimento, nakliye sürecinde yer alan önemli tarafları listeler. Daha spesifik olarak, aşağıdaki gibi önemli bilgileri açıkça belirtir:

1. Düzenleyen kimsenin imzası (Taşıyan veya onun yetkili kıldığı kişi)
2. Taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret ünvanı
3. Taşınan malın cinsi, ölçüsü (sayı, uzunluk vs.) markası ve diğer özelliklerine ait bilgiler
4. Konşimentonun düzenlendiği yer ve tarih belirtilmelidir.
5. Orijinal olarak düzenlenen konşimentonun adedi yazılmalıdır.
6. Konşimento üzerinde "SHIPPED ON BOARD" ya da "ON BOARD" ifadesi, tarih ve acentenin kaşe imzası yer almalıdır.
7. Teslim şekli CIF ya da C&F ise veya navlun faturaya dahil edilmişse "Freight prepaid" ifadesi yer almalıdır.



HSSEQ BULLETIN

RİSK DEĞERLENDİRMESİ VE YÖNETİMİ

Risk değerlendirme sistemin amacı; şirket yönetiminin dahilinde ve alışılmadık (rutin olmayan) ve/veya tehlikeli operasyonlardan insana, çevreye ve mala gelecek riskleri belirlemek ve bunları anlamaktır.

Bu uygulama, işlerin sistemli bir biçimde planlandığından ve burada oluşacak risklerin olasılık ve sonuçlarının, Risk Değerlendirme Sistemine dayalı gerekli emniyet önlemlerinin tespit edildiğinden ve bu önlemlerin herhangi bir potansiyel riskli işe başlamak için gereken müsaadeden önce uygulandığından emin olmayı sağlar.

Yönetilen gemilerde risk değerlendirme yaklaşımına dayalı İş Emniyet Sistemi içeren alışılmadık (rutin olmayan) operasyonların/ işlerin yapılma bileşenlerini tespit etmek için Şirketin Yönetim Sistemlerine bakılmalıdır. Bu prosedür rutin olmayan işleri gerçekleştirmek için ilgili gerekleri özetlemektedir. İş risk değerlendirmesi süreci, ortaya çıkacak risklerin değerlendirilmesi ve uygun önlemlerin belirlenmesi, bireysel iş atamalarının sistematik olarak incelenmesi sonucuyla tanımlanan tüm tehlikeler için temel bir ekip yaklaşımıdır.

Potansiyel Riskler aşağıdaki gibidir:

- İnsana gelen zararlar
- Çevre zararı
- Mal kaybı
- Operasyonel kayıplar
- İtibar kaybı

RAS; tanımlanan bir tehlikeye karşılık, emniyet tedbirlerinin/önlemlerinin alınması veya yapılacak eylem için tavsiyeler oluşturan bilginin kayıt edilmesi, değerlendirilmesi ve toplanmasının sistemli bir metodudur.

Risk değerlendirme süreci, neyin değerlendirilmesi gerektiğine karar vermekle başlayacaktır. Risk değerlendirmesi, aşağıdakilerden kaynaklanan riskleri kapsamalıdır;

- Rutin ve rutin olmayan faaliyetler, planlanmamış görevler ve / veya faaliyetler,



- İşyerine erişimi olan tüm kişilerin faaliyetleri (yükleniciler ve ziyaretçiler dahil),
- İşyeri çevresinde oluşturulanlar da dahil olmak üzere kişilerin, çevrenin veya malların sağlığını ve güvenliğini olumsuz etkileyebilecek işyeri dışından kaynaklanan tehlikelerin belirlenmesi,
- İşle ilgili faaliyetlere göre işyerinde kullanılan ekipman ve malzemeler,
- Organizasyondaki, faaliyetlerindeki veya süreçlerdeki değişiklikler veya önerilen değişiklikler,
- Geçici değişiklikler ve bunların operasyonlar, süreçler ve faaliyetler üzerindeki etkileri dahil olmak üzere yönetim sisteminde yapılan değişiklikler,
- Risk değerlendirmesi ve gerekli kontrollerin uygulanmasına ilişkin geçerli yasal yükümlülükler.

Rutin Olmayan Görev (Faaliyet);

- Seyrek olarak yapılan,
- Normal görevlerin dışında,
- Belgelenmiş bir prosedüre sahip olmayan,
- Belgelenmiş prosedürden farklı bir şekilde gerçekleştirilen,

RİSK DEĞERLENDİRMESİ VE YÖNETİMİ

- Daha önce hiç yapılmamış olan,
- Yüksek düzeyde risk taşıyan rutin görevler.

Sorumluluklar

Potansiyel tehlikelerin belirlenmesi ve bunlara müdahale, tüm personelin sürekli devam eden bir sorumluluğudur. Önleyici / hafifletici veya alternatif (kontrol) tedbirlere yönelik sorumluluklar, işin zamanında tamamlanmasını sağlamak için atanmalı, uygulanmalı ve izlenmelidir.

Gemi Kapatıcı mürettebatın sağlığını ve güvenliğini, çevre, gemi ve mal güvenliği vb. risklerin değerlendirilmesi ve azaltılması için önlemlerin alınması dahil olmak üzere belirli ilkelerin uygulandığından emin olmalıdır. Aşağıdakileri belirlemek amacıyla, gemi operasyonlarının rutin ve rutin olmayan işleyişinde ortaya çıkan riskler ve denizcilerin iş veya görevlerinde ortaya çıkan risklerin yeterli değerlendirmesini yapmalıdırlar:

- Ölüm, yaralanma, gemi kaybı veya hasarı, diğer mülk kaybı veya hasarı ya da çevresel zararı içeren istenmeyen olaylardan kaçınmak için önlemler.

Gemi Kaptanları, mevcut prosedürlerin RM ile artırılabilir alanların belirlenmesi için rehberlik edecek ve kendi bilincine göre tehlikelerin çözümü için bilgi, veri ve teknik destek sağlayacaktır. Aşağıda belirtilenleri sağlayacaklardır:

- Geminin faaliyetlerindeki veya çalışmalarındaki potansiyel risklerin belirlenmesi ve uygun şekilde yönetilmesi.
- Tespit edilen riskler açısından kazaları veya tehlikeleri önlemek için kontrol önlemlerinin geliştirilmesi ve uygulanması.

Risk Değerlendirmesi Ekibi: Risk değerlendirme normalde bir ekip tarafından yapılır, ancak bazı işlemler için bir kişi tarafından yapılabilir. RA ekibinin bilgi, beceri, çaba ve deneyim düzeyi, RA'nın kalitesini etkileyecektir. Dahil olan kişilerin deneyimlerinin sayısı, analiz edilen

operasyonun boyutu ve karmaşıklığına göre belirlenecektir. RA ekibi, yönetimi artık riskler ve bunların düzeyinde hangi tehlikelerin kontrol edilemeyeceği veya azaltılamayacağı veya riskin faydadan daha ağır basması veya kontrolleri uygulamak için yardım gerekip gerekmediği konusunda bilgilendirmelidir.

Risk Değerlendirmesi Unsurları

- Başlangıç;
- Tehlikenin Tanımlanması;
- Risk Değerlendirmesi; Olasılık, sonuç, belirsizlik;
- Risk Yönetimi; Faydalılık, yapılabilirlik, etkililik;
- Risk ilişkisi/iletişimi ve
- Risk ile ilişkili politikalar/prosedürler.

Çıktılar

RAS aşağıdaki soruların yanıtları için bir yapı sağlamaktadır;

- Tehlikenin azaltılması veya giderilmesi için ne yapılabilir?
- Seçenekler ne kadar konu ile ilgili?
- Seçenekler nasıl uygulanabilir?
- Herhangi bir seçeneğin etkisi nedir?
- Belirsizliğin (şüphenin) çeşidi ve seviyesi nedir?



RİSK DEĞERLENDİRMESİ VE YÖNETİMİ

- En iyi seçenek hangisidir (Ne yapabiliriz)?

Risk Değerlendirmesinin Faydaları

- Maliyetlerde azalma,
- Can kaybında/yaralanmalarda/kazalarda azalma,
- Hasar azalması,
- Sorumluluk paylaşımı/azalması,
- Gemi ve şirketin çalışmasında azalma,
- Performans ve kalitenin artırılması.

Risk Yönetimi

Şirket, faaliyet yelpazesindeki riskleri belirlemek ve kontrol etmek için sürekli, sistematik bir süreç başlatmıştır. Böylece yeterli önlemlerin alınıp alınmadığı veya zararı önlemek için daha fazlasının yapılıp yapılmayacağı konusunda kararlar alınabilir. Amaç, gemideki kazaları, operasyonel kayıpları ve hastalıkları en aza indirmek ve operasyonel riskleri filo bazında yönetmektir. Tehlikelerin güvenli çalışma prosedürlerine dahil edilmesi için tüm risk azaltma önlemleri tanımlanmalı ve işe başlamadan önce uygulanmalıdır. Risk değerlendirme süreçleri, planlanmamış herhangi bir olayın etkisini sınırlandırmak için müdahale unsurları içermeli ve Risk Değerlendirme Formunda detaylandırılmalıdır.

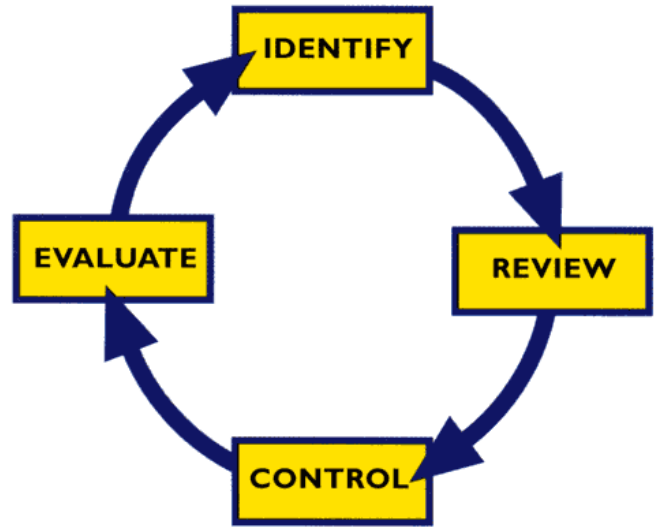
Süreç, hem planlanmış hem de planlanmamış görevler için çalışma izninin kullanılmasını, uygulamanın kullanımda olduğunu doğrulamak için risk değerlendirme formunun ve işe başlama için nihai azaltma önlemlerinin uygulanmasına tabi olmasını sağlayacaktır.

Kalan riskin kabul edilemez olduğunun belirlendiği risk değerlendirme sürecinde, işin güvenli bir şekilde tamamlanmasını sağlamak için önleyici tedbirler ve alternatif çalışma yöntemleri dikkate alınacak ve belgelenecektir.

Bu süreç yeni, rutin olmayan ve planlanmamış görevleri değerlendirmeyi, tehlikeleri tespit etmeyi, sağlık ve hijyenle ilgili olanlar dahil riskleri değerlendirmeyi ve etkili, risk temelli

karar vermeyi desteklemek için risk kontrollerini uygulamayı ve izlemeyi içerir.

Risk değerlendirmeleri her yıl geçerliliği için gözden geçirilir ve tüm ortak risk değerlendirmelerinin filo genelinde uygulanmasını, amaca uygun olmasını ve ortak alanlar için en iyi uygulamaların filo genelinde paylaşılmasını, gerekirse şirket prosedürlerinin değiştirilmesini ve kayıtların tutulmasını sağlar. Bu incelemeden kaynaklanan risk değerlendirmelerinde yapılacak herhangi bir değişiklik, gemi mürettebatı ile istişare halinde yapılmalıdır.



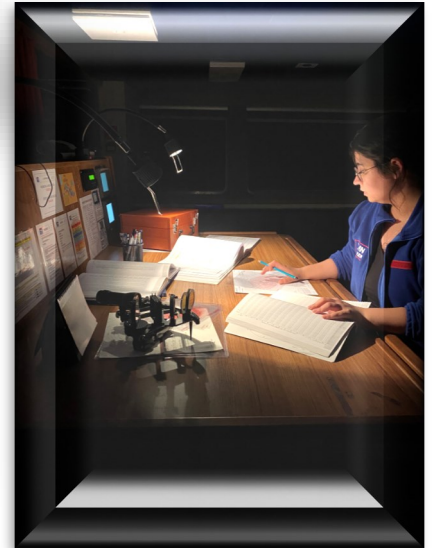
Gemiler için risk değerlendirmesi sürekli ve esnek olmalı, güvenliği arttırmak ve kirlenmeyi önlemek için düzenli olarak gözden geçirilmelidir. “Risk” hiçbir zaman sabit veya somut olmadığı için, algının doğası ve öngörülen riskin/tehlikenin seviyesinin farklılaşması tecrübe, eğitim ve tasarruf ile çözülür. Meselelere karşı insan davranışı, genel farkındalık ve katılanların sürekli uyanıklığı gemi operasyonlarında risk değerlendirmesinde ki karar alma sürecinde hayati bir rol oynamaktadır.

KADIN DENİZCİLER

Sayı 6
Aralık 2020

**DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE KADIN İSTİHDAMI VE
FIRSAT EŞİTLİĞİNİ DESTEKLİYORUZ!**

*Şirketimiz,
denizcilik
sektöründe
kadın istihdamını
desteklemektedir
ve
gemilerimizde
halihazırda
çalışmakta olan
birçok
kadın zabitemiz
vardır.*



*‘Türk denizcilik sektöründe
son yıllarda başarıyla
adlarını duyuran ‘Kadın
denizciler’ hem gemide
hem de denizcilik
sektöründe diğer alanlarda
çalışarak mesleğin artık
erkek egemenliğinde
olmadığını gösteriyor.’*



HAVA KİRLETİCİLERİ VE BOYA KAPLAMALARI STATİK ELEKTRİK BOŞALMASI NEDENİYLE TEHLİKELİ OLABİLİR

Kısa bir süre önce AB Sahil Güvenlik, bir tank barcının patlamasıyla ilgili soruşturma yaptı ve ön bulgulara dayanarak güvenlik uyarısı yayınladı.

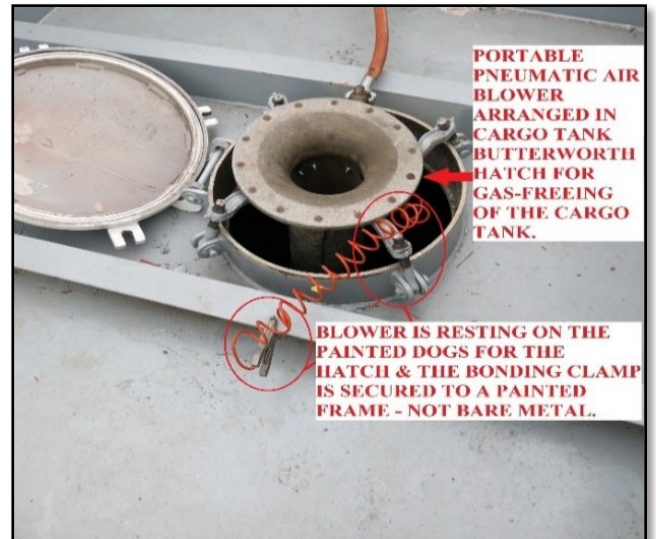
Su ve Pas Parçacıkları İçeren Basınçlı Hava Statik Oluşumu Artırıyor

Soruşturma sırasında, tank barcının patlamasından önce işçilerin kargo tanklarını "gas free" yapmak için portatif pnömatik fanları kullandıkları ortaya çıktı. Bu pnömatik fanlar, her biri alüminyum taban ve sac metal koni içeren iletken malzemelerden yapılmıştır. Hava kompresörü fanlara, hava kurutma tesisinden geçen ve kuzey - güney yönünde uzanan bir karbon - çelik manifolddan geçen basınçlı hava sağlıyordu. "Gas free" işlemlerinde kullanılan pnömatik fanlara hava sağlamak için, manifold boyunca bağlantı noktalarına hava hortumları bağlanmıştı. Basınçlı hava manifoldu incelendiğinde, manifoldun iç kısmının ince bir su tabakası ve pas parçacıklarıyla kirlendiği ortaya çıktı. Alüminyum pnömatik fanlar ve sac metal koniler gibi iletken bir nesneye yöneltilen su ve pas parçacıklarıyla kirlenmiş basınçlı hava, iletken nesne uygun şekilde topraklanmadıkça statik elektriğin birikmesine neden olacaktır. Birikmiş statik yük ve yanıcı bir atmosferin varlığında, statik ark ve tutuşma meydana gelebilir.

Boya Kaplamaları Topraklamayı ve Birikmiş Statik Elektriğin Güvenli Dağılımını Engelliyor

Birikmiş statik elektriğin güvenli bir şekilde dağılmasına izin vermek için, hareket eden ekipmanları teknenin çelik yapısına elektriksel olarak bağlamak esastır. Bununla birlikte, pnömatik fanın yerleştirileceği barcın üzerindeki çelik yapı tipik olarak boya ile kaplıdır. Bağımsız olarak atanmış bir müfettiş tarafından gerçekleştirilen kaza sonrası testlerde, bu kazaya dahil olan barcdaki boya kaplamaları aracılığıyla elektriksel sürekliliği test etti. Testler, biriken statik elektriğin

teknenin çelik yapısına güvenli bir şekilde yayılmasını önleyecek sonuçları elde etti. Hareket eden ekipmanı, geminin çelik yapısına güvenli bir şekilde bağlamak için, bağlama mekanizmasının kaplamaya yeterince nüfuz etmesi gerekir, böylece teknenin çelik yapısına doğrudan bir metalden metale bağlantı yapılabilir. Bunu başarmak için, "gas free" işlemlerinde fanın çerçevesine bağlanan ve bağlama telinin ucuna yaylı kelepçesi tutturulmuş bir topraklama teli bulunan pnömatik fanlar kullanılır. Bu kelepçeler tipik olarak, teknenin çıplak çelik yapısına bir topraklama yapmak için, boya kaplamalarına nüfuz etmesine yardımcı olması amaçlanan dişlere veya bir pime sahiptir. Bu konsept olarak iyi bir fikir olsa da, boya kaplamalarının kalınlığı nedeniyle topraklama kelepçesi teknenin çelik yapısına yeterli / güvenilir bir topraklama sağlayamayabilir. Ayrıca, portatif pnömatik fanlar ve bunların topraklama kelepçeleri, tipik olarak, bir işçinin, teknenin boya kaplamaları aracılığıyla gerçekten uygun bir topraklama bağlantısına sahip olduklarını doğrulamak için kullanabileceği bir araca veya göstergeye sahip değildir. Bu durum, kelepçenin kaplanmış bir yüzeye tutturulduktan sonra, görsel bir incelemenin kelepçenin teknenin çelik yapısına yeterince bağlanıp bağlanmadığını belirleyemeyeceği anlamına gelir.



HAVA KİRLETİCİLERİ VE BOYA KAPLAMALARI STATİK ELEKTRİK BOŞALMASI NEDENİYLE TEHLİKELİ OLABİLİR



Pnömatik hava fanları için hortum bağlantı noktalarına hava kurutucuları / filtreleri takmamak (üstteki fotoğraf) ve fanın topraklama kelepçelerini çıplak metal yerine boyalı yüzeylere takmak tehlikeli statik elektrik birikimlere neden olabilir.

Bu bulguların bir sonucu olarak AB Sahil Güvenlik, kargo tankı temizliği ve "gas free" operasyonları ile ilgili tesislerde veya gemilerde çalışan veya istihdam edilebilecek herkesi aşağıdaki önlemleri almayı tavsiye eder:

Tesis Yöneticileri, Emniyet Amirleri, Tersane Yetkili Kişileri ve kargo tankı temizleme / "gas free" operasyonlarından Sorumlu Kişiler, tank temizleme ve "gas free" operasyonları için şirketlerinin Standart Çalışma Prosedürlerini gözden geçirmeli ve takip etmeli:

- ◆ Pnömatik fanlara sağlanan sıkıştırılmış havanın, tehlikeli statik elektrik oluşumunu büyük ölçüde artırabilecek sıvı ve metal oksit kirleticilerden arındırılmasını sağlamak için

mühendislik ve idari kontroller uygulayın. Bu tür kontrollere örnek olarak, tesisin basınçlı hava sistemine pnömatik fanların bağlandığı hortum bağlantı noktalarında hava kurutucularının/ filtrelerinin kurulması; ve kullanımdan önce basınçlı hava alıcılarından, borulardan ve kurutuculardan / filtrelerden kirletic maddelerin uzaklaştırılması.

- ◆ İlgili personelin eğitilmiş olduğundan ve portatif, havayla hareket eden ekipman için topraklama kelepçesinin boyalı bir yüzeye bağlanmasının, yanıcı buharların statik tutuşmasına ve patlamaya neden olabilecek yeterli bir topraklama bağlantısı sağlayamayabileceğinin farkında olduğundan emin olun.

- ◆ İlgili personelin, taşınabilir fanı geminin çelik yapısının çıplak metaline bağlamak için gerekli prosedürleri uyguladığından emin olun.

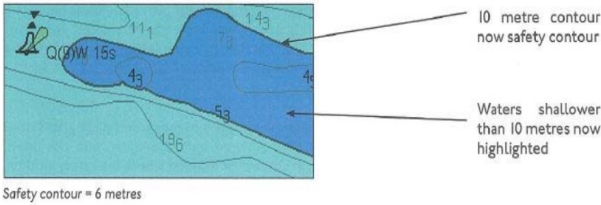
USCG Safety Alert 07/2020

SAFETY CONTOUR - SAFETY DEPTH - SHALLOW CONTOUR

SAFETY CONTOUR (EMNİYET KONTURU)

Emniyet Konturu “güvenli” ve “güvenli olmayan” su arasındaki ayrımı işaret eder. Harita görüntüsü oluşturulurken, ECDIS yazılımı mevcut olan bir sonraki daha derin konturu ENC datasına göre kalın kontur çizgisi olarak gösterecektir.

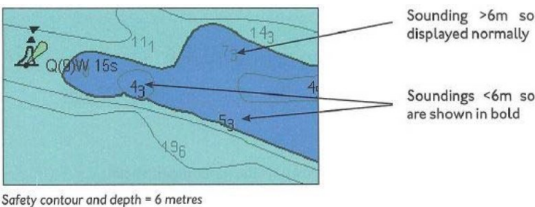
Aşağıda görülen örnekte, zabıt emniyet konturunu 6 metre olarak girmiştir. Bu nedenle ENCde mevcut olan bir sonraki derinlik 10 metre olduğundan bu hat koyu çizgi olarak çizilmiştir.



SAFETY DEPTH (EMNİYETLİ DERİNLİK)

Derinliğin, emniyetli derinlik alarmında ayarlanan seviyeden daha az olduğu yerlerde derinliği kalın harflerle ayrı ayrı vurgular.

Örneğe göre, eğer emniyet derinliği 6 metre olarak girilir ise, 10 metre konturu içerisinde kalan 3 derinlik 6 metreden az olduğu için koyu renkte gösterilecektir. Kuzey bölgede görülen 7,3 m derinliği ise 6 metreden fazla olduğu için silik kalacak olup, bölgenin hala emniyetli olabileceği anlamına gelecektir.



SHALLOW CONTOUR (SIĞ KONTURU)

Bu değer karaya oturma değeri olarak kabul edilmelidir. Bu değer yandaki tabloya göre girilmelidir:

NO	DEĞER	FÖRMÜL
1	Derinlik Konturu	(Draft x 2) veya 20 metre (hangisi daha büyük ise) Draft: mevcut su densitesinde max statik draft
2	Güvenlik Konturu	Max Static Draft + Şirket gereği Minimum Emniyet derinliği (UKC) + squat + denizler, swell yalpa vs nedeniyle draftın artması + Su yoğunluğu düzeltilmesi + CATZOC – Gel git yüksekliği
3	Siğ Kontur	Max Static Draft + squat + denizler, swell yalpa vs nedeniyle draftın artması + Su yoğunluğu düzeltilmesi + CATZOC – Gel git yüksekliği

Açık deniz/okyanus geçişleri esnasında emniyet konturu geçiş esnasında muhtemel en düşük yükseklikteki gel git değerini kullanmalıdır. Kıyı seyri veya pilotlu seyirlerde ise hesaplama yapılır iken geçiş yapılabilecek alanı arttırabilmek için daha doğru hesaplamalar yapılmalıdır. Bu hesaplamada uygun şekilde gel git değerleri, planlanan sürattaki squat değeri, geminin draftı, gemiyi etkilemesi beklenen mevcut veya beklenen hava durumları kullanılacak ve emniyet konturu ve emniyet derinliği değerleri bunlara göre hesaplanacaktır. Bu daha gerçekçi emniyet konturu değerinin sadece hesap yapılan zamanda geçerli olacağı ve herhangi bir gecikme durumunda yeniden hesaplanması gerekliliği unutulmayacaktır. Gemiler minimum UKC'yi belirtilen harita doğruluk değerlerine göre hesaplamalıdır ve sefer süresince herhangi bir bölümde Şirket tarafından istenen minimum UKC değerlerinden sapma olur ise, şirkete ivedi olarak haber verilmeli ve Risk Değerlendirmesi yapıp gönderilmelidir. Seferin şirket UKC gereksinimlerinin sağlanamadığı kısmı şirketten müsaade alınmadığı sürece gerçekleştirilmeyecektir.

ECDIS parametrelerinin değiştirileceği yerler pasaj planında belirtilip aynı zamanda ECDIS üzerinde de işaretlenecektir.

SOLAS ve IBC KOD YENİ REVİZYON YAYIMLANDI



SOLAS 2020

Deniz güvenliği ile ilgili tüm uluslararası sözleşmelerden en önemlisi, denizcilik güvenliğini iyileştirmek için tasarlanmış çok çeşitli önlemleri kapsayan Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesidir (SOLAS).

İlk versiyon 1914'te Titanik'in 1.500'den fazla can kaybıyla batmasının ardından kabul edildi. O tarihten beri SOLAS'ın dört versiyonu yayımlandı. Mevcut versiyon 1974'te kabul edilmiş ve 1980'de yürürlüğe girmiştir.

1 Ocak 2020'den itibaren geçerli olan tüm SOLAS gerekliliklerine kolay bir referans sağlamak için, bu baskı, Sözleşmenin birleştirilmiş bir metnini, 1978 ve 1988 Protokollerini ve o tarihten itibaren yürürlükte olan tüm değişiklikleri sunmaktadır. Ek olarak, bu versiyon, Deniz Güvenliği Komitesi tarafından benimsenen SOLAS

düzenlemelerine yönelik Birleşik Yorumlamaları içerir. Tamamen güncellenen baskı, Sözleşmenin son konsolide baskısının yayımlanmasından sonra kabul edilen bir dizi yeni SOLAS düzenlemesini içermektedir. Aşağıdakilerle sınırlı olmamakla beraber düzenlemeler şu şekildedir:

- 1 Temmuz 2016'da IMO kararı MSC.380 (94) ile değiştirilen **SOLAS bölüm XI-1'e** kapalı alan girişi için kullanılacak portatif atmosfer test cihazı/cihazları ile ilgili **kural 7** eklenmiştir.
- IMO kararı MSC.338 (91) ile eklenen **SOLAS yönetmeliği II-2/10.10.4** şunları gerektirir: "1 Temmuz 2014 tarihinde veya daha sonra inşa edilen gemilerde, her bir itfaiye grubu için minimum iki adet iki yönlü taşınabilir telsiz telefon aparatı gemide bulundurulacaktır. Bu iki yönlü taşınabilir telsiz telefon aparatı, patlamaya dayanıklı olacaktır. 1 Temmuz 2014'ten önce inşa edilen gemiler, en geç 1 Temmuz 2018'den sonraki ilk sörveyden sonra bu paragrafın gerekliliklerine uyacaktır."
- IMO kararı MSC.338 (91) ile değiştirilen **SOLAS yönetmeliği II-2/10.10.1** şunları gerektirir: "1 Temmuz 2014'te veya daha sonra inşa edilen gemiler için, itfaiye ekiplerinin SCBA'sının sesli bir alarm ve tüp içindeki hava hacmi 200 litrenin altına inmeden önce kullanıcıyı uyarmak görsel veya başka bir cihazla donatılmasını gerektirir. 1 Temmuz 2014'ten önce inşa edilen gemiler, en geç 1 Temmuz 2019'dan sonraki ilk sörveyden itibaren bu paragrafın gerekliliklerine uyacaktır."
- SOLAS yeni bölüm **XIII "Verification of compliance"** eklenmiştir.
- SOLAS yeni bölüm **XIV "Safety measures for ships operating in polar waters"** 1 Ocak 2017'de veya daha sonra inşa edilen kutup sularında çalışan gemiler için IMO kararı MSC.386 (94) ve MSC.385 (94) ile eklenmiştir. 1 Ocak 2017'den önce inşa edilen gemiler, ilk ara veya yenileme sörveyi ile Polar Kodunu karşılayacaktır.

SOLAS ve IBC KOD YENİ REVİZYON YAYIMLANDI

- SOLAS düzenlemeleri **III/3 ve III/20** ile 1 Ocak 2020'de yürürlüğe giren değişiklikler, IMO kararı MSC.402 (96) ve IMO kararı MSC.404 (96) ile getirilmiştir. Tüm gemiler için 1 Ocak 2020 ve sonrasında, MSC.1/Circ.1206/Rev.1 ve MSC.1/Circ.1277'de bulunan Cankurtaran Botları ve Kurtarma Tekneleri, Fırlatma Cihazları ve Serbest Bırakma Donanımlarının incelenmesi, çalışma testi, bakımı ve onarımını etkin bir şekilde zorunlu kılar.
- SOLAS **bölüm III/19** revize edilmiştir.
- SOLAS yönetmelikleri **II-2/1 ve II-2/10** ile 1 Ocak 2020'de yürürlüğe giren değişiklikler, IMO kararı MSC.409 (97) ile getirilmiştir ve 1 Ocak 2020 ve sonrası için tüm gemiler sabit su püskürtmeli yangın söndürme sistemleri (fixed water-based local application fire-extinguishing systems) ile korunan kazanlar için en az 135 l kapasiteli onaylı köpük tipi söndürücü gerekliliğinden feragat eder.



IBC KOD 2020

1 Ocak 2021'den itibaren geçerli olan, IBC Kod'da yapılan kapsamlı değişiklikler (Res. MEPC. 318 (74)) tüm kimyasal tankerlerin (yani yeni ve mevcut) taşıma kapasitesi ve taşıma gereksinimlerini etkileyebilir. Bu yeni düzenlemeler aşağıdakilerle sınırlı kalmamakla birlikte şu şekildedir:

- Wax yükleri için yeni sınıflandırmalar.
- 16.2.7 paragrafında bulunan Kuzey Avrupa'da (İngiltere dahil Cebelitarık'ın kuzeyi) tahliye edildiğinde "prewash" gerektiren 45 yükün isimleri.
- Ocak 2021'den önce yüklenen ve bu tarihten sonra tahliye edilmesi gereken yükler için rehberlik MSC MEPC.5 / Circ.7'de özetlenmiştir ve ayrıca MEPC.2 / Circ.26'ya dahil edilecektir. Kargo IBC Kod yürürlüğe girmeden önce yüklenmiş ve IBC Kod yürürlüğe girdikten sonra tahliye edilecekse, yükleme sırasında geçerli olan IBC Kodun ilgili hükümleri yük tahliye edilene kadar geçerli olmalıdır.
- Ancak, bazı Avrupa Liman Devletlerinin yükleme tarihi ne olursa olsun 1 Ocak 2021'den itibaren yeni "prewash" gerekliliklerini uygulamaya başlayacağı beklenmektedir.
- 1 Ocak 2021'den itibaren IBC Kodun 17. ve 18. bölümlerinde listelenen 845 ürünün %86'sının kullanım ve güvenlik gereksinimleri güncellenecektir. Değişikliklerin çoğu önemsiz kabul edilebilir, ancak 1 Ocak 2021'den itibaren geminin COF'sinde listelenmiş bazı yüklerin aynı gemide taşınmasına izin verilmeyecektir.
- Yeniden değerlendirilen Bölüm 17 ve 18'de bulunan ürünler için bir niteleyicinin eklenebileceği ve bu yeniden değerlendirilen ürünlerin MEPC.2 / Circ.26 Liste 1'de ve sonrasında listelenmesi kararlaştırıldı.

SOLAS ve IBC KOD YENİ REVİZYON YAYIMLANDI

MEPC.2 / Circ.26'ya dahil edilmesi beklenen değiştirilmiş girdiler şunları içerir:

- Ethyl tert-butyl ether (değiştirildi) Gemi Tipi 2, Gemi Tipi 3'e indirildi.
- Sodium chlorate solution (% 50 veya daha az) (değiştirildi), özel gereksinim 15.12 kaldırıldı.
- Creosote (kömür katranı) (değiştirildi) Gemi Tipi 1, Gemi Tipi 2'ye indirildi.
- IBC Kod 2021 Metanol için taşıma gereksinimleri

a	c	d	e	f	g	h	i'	i''	i'''	j	k	l	n	o
Methyl alcohol (Current carriage requirements)	Y	P	3	2G	Cont	No	T1	IIA	No	R	F	A	No	15.19.6
Methyl alcohol (Agreed new carriage requirements based on expert judgement of the ESPH Group)	Y	S/P	3	2G	Cont	No	T1	IIA	No	C	FT	AC	No	15.12.1, 15.12.2, 15.12.3.2, 15.12.3.3, 15.12.4 15.17, 15.19

- * Gemide olması gerektiği düşünülen Toxic Draeger Tüpleri
- * Zehirli yükler için, tank havalandırma yerleri, "Vapour Return" bağlantıları, ayrı boru sistemleri, ayrı havalandırma sistemleri, 0,2 Bar PV valfler.
- * Çift yüksek seviye alımlar
- * Kapalı ölçme gereksinimleri
- IBC Kod 2021'in zehirli yükler ile ilgili değişiklikleri
 - * Şu anda IBC Kodunun 17. Bölümünde sütun (k)'da "T veya FT" derecesine sahip 231 kargo bulunmaktadır.
 - * 1 Ocak 2021'den itibaren 242 yeni kargoya (k) sütununda "T veya FT" derecesi verilecektir ve zehirli kabul edilecek toplam 429 kargo "T" derecesini kaybedecektir. Buna Methanol, Diethylene Glycol, MIBK, Nonyl Alcohol, nPropyl Alcohol, Octanol gibi bazı yükler dahildir.
 - * Sorunlardan biri, Draeger Tüplerinin birçok mevcut ve önerilen toksik madde için mevcut olmamasıdır.
- "Enerji Zengini Yakıtlar" Ocak 2019 tarihinden itibaren geçerli MARPOL Ek I'e tabidir. Ek I kapsamındaki ürün isimleri aşağıdaki gibidir:
 - Alkanes (C4-C12) linear, branched and cyclic (containing benzene up to 1%);
 - Alkanes (C5-C7), linear and branched;
 - Alkanes (C9-C24) linear, branched and cyclic with a flashpoint ≤60°C;
 - Alkanes (C9-C24) linear, branched and cyclic with a flashpoint >60°C;
 - Alkanes (C10-C17), linear and branched;
 - Alkanes (C10-C26), linear and branched with a flashpoint ≤60°C; and
 - Alkanes (C10-C26), linear and branched with a flashpoint >60°C.

SOLAS ve IBC KOD YENİ REVİZYON YAYIMLANDI

Not: Ürünler için bazı alternatif isimler şunlardır: Yenilenebilir Nafta, Yenilenebilir Jet Yakıtı, Yenilenebilir Dizel, Yeşil Dizel.

* MEPC.2 / Circ.24'ten başlayarak, bu yükler yeni bir Liste / Ek 12'ye eklenmiştir. Yeni bir MEPC.1 / Circ.879 "Enerji zengini yakıtların ve onların karışımlarının taşınmasına ilişkin yönergeler" yayımlandı.

- Aşağıdaki kriterlerin tümü geçerliyse, karmaşık bir karışım Ek I kategori kargo olarak kabul edilebilir.

1. Ürün, kimyasal sentez ile üretilmemiş bir petrokimyasal kompleks karışımdır veya
2. Ürün rafine edilerek veya ham petrolün damıtılmasıyla veya karışım stokları veya aromatisasyon ile elde ediliyorsa;
3. Ürünün bileşimi, düz veya dallı zincirli alkanlar, sikloalkanlar ve aromatikler dahil kimyasallar (örneğin naftalin) vb. hidrokarbon sınıflarının bir karışımı olarak tanımlanabiliyorsa ve,
4. Bileşim, bir dizi farklı kimyasal yapı türünü içerir ve bileşim, partiden partiye değişebilen ham petrol besleme stoğunun menşesine bağlı olarak karmaşık bir petrokimya karışımıdır ve bir UVCB maddesi olarak karakterize edilebilir.

Ek olarak, BLG 1/Circ. 23'te belirtildiği gibi GTL (Gas to liquids) yağları ve Shale yağları MARPOL Ek I kategorisinde düşünülmektedir.

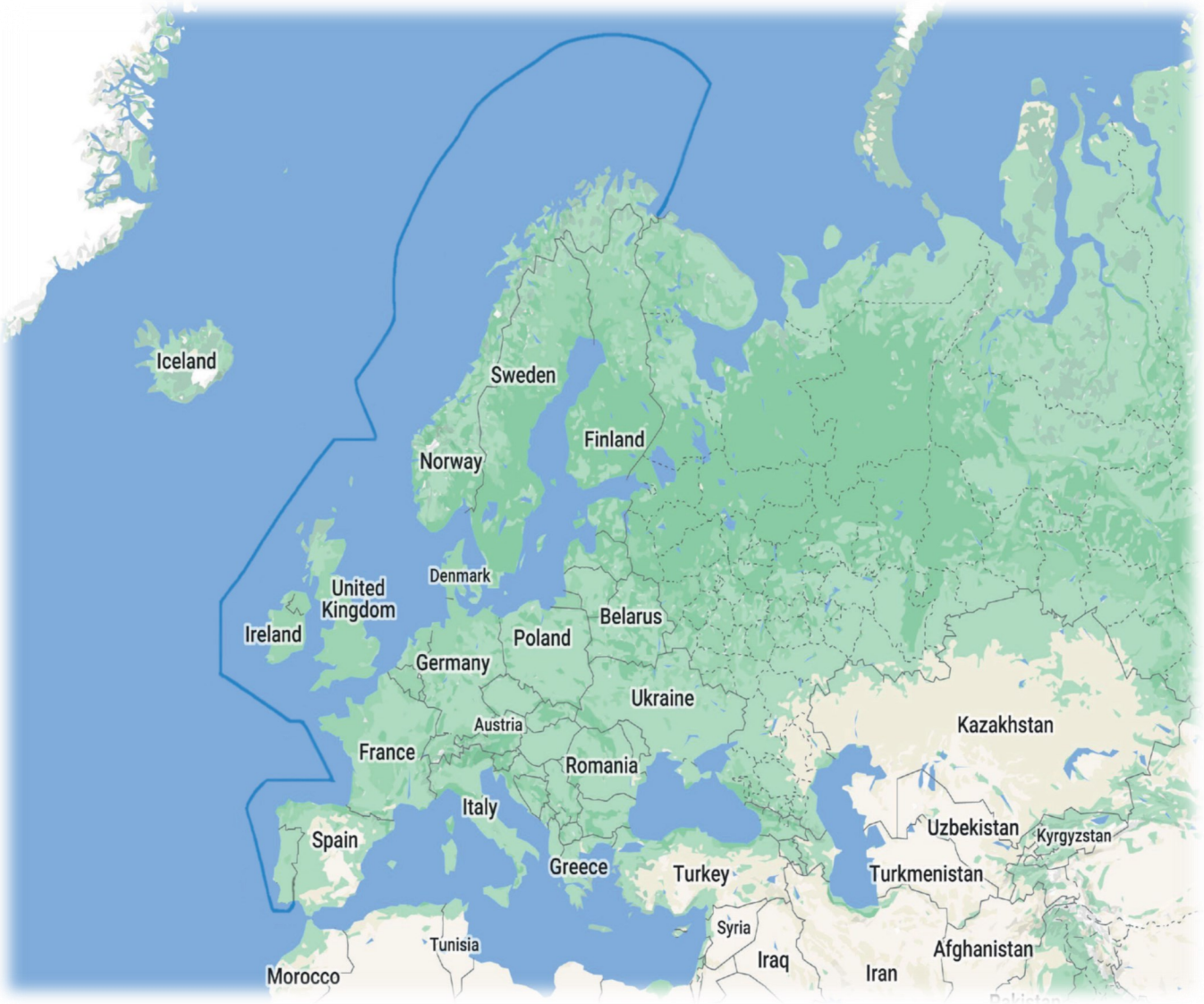
- Düşük Hızlı Yükler için Yeni İnertleme Kuralları

Keel laid date ¹		01JUL1986-31DEC2015	01JUL1986-31DEC2015	≥01JAN2016
Deadweight Tonnage		≥20,000	≥20,000	≥8000
Tank size and tank washing machine capacities		• Tank size ≤3000 m³; and • Individual tank washing machine nozzle capacity² ≤17.5 m³/hr; and • Total capacity of tank washing machines per tank ≤110 m³/hr	• Tank size >3000 m³; or • Individual tank washing machine nozzle capacity² >17.5 m³/hr; or • Total capacity of tank washing machines per tank >110 m³/hr	Any tank size and tank washing machine capacity
Cargoes	MARPOL Annex I cargoes ³ with flashpoint ≤60°C	IG required	IG required	IG required
	MARPOL Annex II cargoes ⁴ with flashpoint ≤60°C	IG not required	IG required ⁵	IG required ⁵
	MARPOL Annex I and II cargoes with flashpoint >60°C	IG not required	IG not required	IG not required

SOLAS ve IBC KOD YENİ REVİZYON YAYIMLANDI

Oksijene bağılı inhibitör içeren bir yük taşıyan gemi SOLAS kural II.2 uyarınca inertleme yapması gerekmektedir. IBC Kodun 15.13. paragrafı uyarınca ve “Certificate of Protection” da belirtildiği gibi tankın buhar boşluğundaki oksijen seviyesini minimum seviyede tutmayı sağlayacak inert gaz sistemi olmalıdır.

MARPOL Ek II Yönetmeliği 13.7.1.4'ün geçerli olduğu alanlar:



EX-PROOF (EXPLOSION PROOF) PATLAMAYA DAYANIKLI EKİPMANLAR NEDİR?

Petrol, petrol ürünleri, kimya fabrikaları, LPG, doğal gaz, kömür madenleri, hububat siloları, şeker fabrikaları, kereste ve mobilya fabrikaları, ekmek fırın ve fabrikaları gibi yanıcı, parlayıcı ve patlayıcı maddelerle uğraşan birçok sanayi kollarında normal çalışma icabı veya arıza ve bakım gibi hallerde (gaz, toz, sıvı veya yanıcı madde buharı gibi nedenlerle) patlayıcı ortam oluşmaktadır. Elektrikli aletlerin çıkardığı kıvılcım ve ark bu ortamları tehlikeye düşürmekte ve patlamalara neden olmaktadır. Bu nedenlerle bu gibi işyerlerinin patlayıcı ortamlarında kullanılan elektrikli ekipmanları farklı özellikli olmak zorundadır.

Bu gibi tehlikeli ortamların tehlikesi, alınan birincil önlemlere rağmen azaltılamıyorsa, bu yerlerde ikincil önlem olarak güvenle kullanılabilen elektrikli ekipmanlar tercih edilmek zorundadır. Bu özellikli elektrikli ekipmanlara Ex-proof elektrikli ekipmanlar adı verilmektedir.

"Patlayıcı, parlayıcı ve yanıcı nitelikteki gaz, toz veya buharın hava ile karışarak patlayıcı

kıvama geldikleri yerlere patlayıcı ortam denir. Patlayıcı ortam oluşması ve tehlike yaratabilmesi için üç unsurun bir araya gelmesi gerekir.

A. Patlayıcı madde; Patlayıcı, parlayıcı ve yanıcı gaz, buhar veya toz

B: Hava (Oksijen)

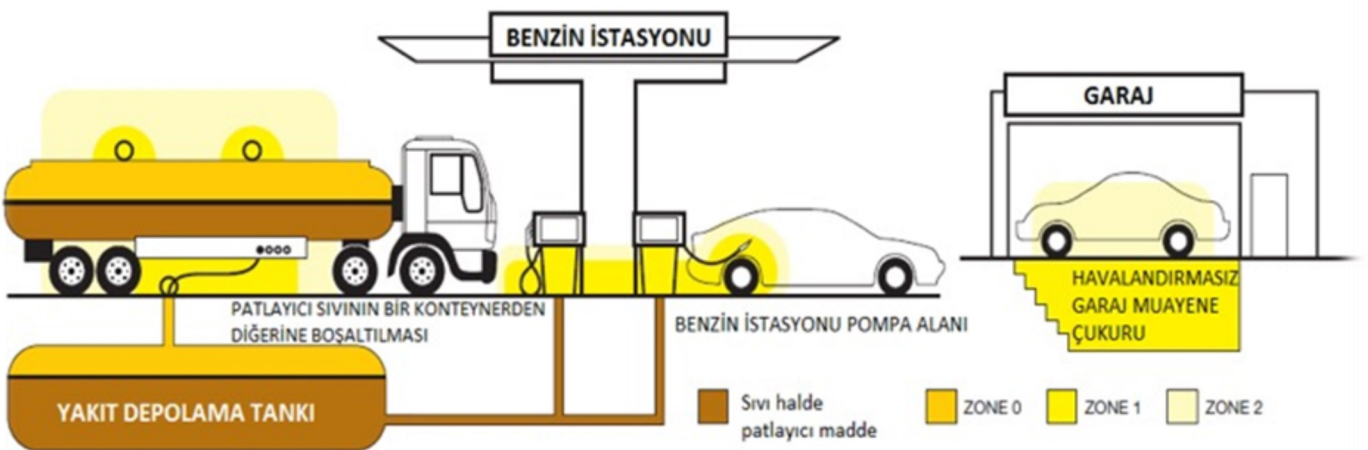
C: Enerji; Patlamayı ateşleyecek bir kıvılcım veya güç kaynağı

Bu enerji şu şekillerde meydana gelebilir: Elektrik ark ve kıvılcımı, sıcak yüzeyler (statik ısı ile patlama), mekanik sürtünme ile çıkan kıvılcım, her nevi statik elektriklenme, açık alev sıcak gaz ve akkor haldeki parçacıklar, adiyabatik basınç (şok dalgası), yıldırım düşmesi ve elektrikli hava şartları, parazit akım, ultrasonik ses dalgaları, radyo dalgaları, mikro dalgalar, kızılötesi ışık, görünür ışık (dalga boyu 770nm ile 390nm arası elektromanyetik dalgalar), ultraviyole ışınları, röntgen ve gama ışınları, bazı kimyasal reaksiyonlar.

Patlayıcı ortamlar aşağıdaki gibi sınıflandırılabilir.

1. Gaz-Hava karışımı

TEHLİKELİ ALAN SINIFLANDIRMASI ÖRNEĞİ



EX-PROOF (EXPLOSION PROOF)

PATLAMAYA DAYANIKLI EKİPMANLAR NEDİR?

2. Buhar-Hava karışımı
3. Toz-Hava karışımı

PATLAYICI ORTAMLARDA BÖLGE VE GAZ SINIFLANDIRMALARI

Patlayıcı ortamlar tehlike derecesine göre sınıflara ayrılmıştır. Patlayıcı ortamları sınıflara ayırmada iki görüş hakimdir. İlki kömür sanayide öncü olan Batı Avrupa Görüşü (Zone sistemi), ikincisi petrol sanayide öncü olan Kuzey Amerika Görüşüdür (Division sistemi).

Batı Avrupa görüşü IEC (International Electrical Commission) ile aynıdır. Kuzey Amerika ülkeleri hariç tüm Dünya ülkeleri Zone sistemi etrafında birleşmiştir.

Zone'ların tarifleri IEC 60079-10 standardında yapılmıştır.

Zone 0 (Çok Tehlikeli)

İçinde gaz, buhar veya buğu halinde yanıcı maddelerin havayla karışımından meydana gelen patlayıcı gaz ortamının devamlı veya çok uzun süreli veya sıklıkla bulunduğu bölgedir. Patlayıcı madde taşınan kapların içi ve patlayıcı işleyen aparatların iç kısımları gibi yerler bu gruba girer.

Zone 1 (Tehlikeli)

İçinde gaz, buhar veya buğu halinde yanıcı maddelerin havayla karışımından meydana gelen patlayıcı gaz ortamının normal çalışmada ara sıra bulunduğu bölgedir. Zone 0'ın yakın çevresi, patlayıcı madde pompa istasyonları, vana ve klape yakınları gibi yerler bu gruba girer.

Zone 2 (Az Tehlikeli)

İçinde gaz, buhar veya buğu halinde yanıcı maddelerin havayla karışımından meydana gelen patlayıcı gaz ortamının normal

çalışmada ara sıra bulunması ihtimalinin zayıf olduğu, eğer bulunursa sadece çok kısa süreyle devam ettiği bölgedir. Yalnızca kaynaklı boru bağlantıları bulunan tesis veya tesisin kısımları, doğal gaz ve petrol boru hatları bu gruba girer.

Avrupa standartlarına göre tozlar için ayrı bir Zone tarifi yapılmış olup, gaz ve buharların aynısıdır.

Zone 20 (Çok Tehlikeli)

Patlayıcı tozun ortamda devamlı veya çok uzun süreli veya sıklıkla bulunduğu bölgedir.

Zone 21 (Tehlikeli)

Patlayıcı tozun ortamda normal çalışma süresince ara sıra bulunduğu bölgedir.

Zone 22 (Az Tehlikeli)

Patlayıcı tozun ortamda normal çalışma süresince ara sıra bulunması ihtimalinin zayıf olduğu, eğer bulunuyorsa sadece çok kısa süreyle devam ettiği bölgedir.

Avrupa normları, gazların sınıflandırılmasında maden ile diğer sanayi dallarını ayırmıştır.

PATLAMA GRUBU I : Metan, Madenler

PATLAMA GRUBU IIA : Propan, bütan, aseton, kerosen, heksan, trimat, hylamin vb.
PATLAMA GRUBU IIB : Etilen, karbonmonoksit, hidrojen sülfid, etil-, -metil, -eter vb.

PATLAMA GRUBU IIC : Hidrojen, Asetilen ve karbon di sülfid

SICAKLIK SINIFLANDIRMALARI

Patlayıcı gazların en başında, doğal gaz, evlerde kullanılan LPG ve kaynak işlerinde kullanılan hidrojen ve asetilen gazları gelir. Bu gazlar hava ile karıştıklarında patlayıcı hale gelirler ve herhangi bir tetikleme ile

EX-PROOF (EXPLOSION PROOF) PATLAMAYA DAYANIKLI EKİPMANLAR NEDİR?

(kivılcım) patlayabilirler. Patlama, hava ile karışım oranına bağlıdır. Karışımın bir alt ve bir üst patlama sınırı vardır. Alt patlama sınırı için kısaca LEL (lower explosive limit) tabiri kullanılmaktadır.

Yanıcı sıvılar, sıvı olarak patlayıcı ortam oluşturmamakla beraber, bir şekilde oksijenle karşılaştıklarında tehlike arz ederler. Oksijenle karşılaşmaları buharlaşarak olur. Buharlaşmaları da ortam sıcaklığına bağlıdır. Patlayabilecek oranda sıvı buharı oluşturan en düşük sıcaklığa parlama noktası (flash point) denir. Gazlarda olan LEL'e benzemektedir. Diğer bir deyişle sıvı buharının LEL değerine eriştiği ortam sıcaklığına flash point denir.

Daha düşük sıcaklıkta buharlaşan bir sıvı, daha yüksek sıcaklıklarda buharlaşan bir sıvıya göre daha tehlikelidir.

Katı maddeler ya da tozların, havanın oksijeni ile karışımı mümkündür. Genelde tesiste ince bir film şeklinde yapışık vaziyette dururlar. Tesisin ısınmasından veya dışarıdan gelen herhangi bir ısı kaynağı ile yanıcı tozun çok küçük bir bölümü bile patlamaya neden olabilir. Toz patlamaları, gaz patlamalarından çok daha tehlikeli ve tahrip edicidirler. Çekirdek büyüklüğü yaklaşık 500m altında olan ve havada belli bir süre süzülen katı maddeler toz olarak kabul edilmektedir.

Isı gruplamasında Kuzey Amerika görüşü ile uluslararası görüş (IEC) ve Avrupa görüşü aynıdır ve NEC 505'in son değişikliği ile IEC'de olduğu gibi 6 ısı grubu tarif etmiştir. Fakat bu gruplar da aralarında alt bölümlere ayrılmıştır.

Isı gruplarının elektrikli ekipmanların çalışabildikleri ortam sıcaklığı ile ilişkisi

yoktur. Bu ısı değerleri ekipmanların maksimum yüzey sıcaklıklarıdır. Bu yüzey sıcaklıkları aşıldığında ortam tehlikeye girer. Bunun için gerekiyorsa soğutma veya geniş yüzeyli alet seçimi gibi önlemler alınır.

NOT: T Sıcaklık değerleri cihazın yüzeyinin azami yükseleceği sıcaklık değeridir. Ortamda bu azami sıcaklık değerinden yüksek bir değerde patlayan bir gaz var ise patlatmayacağı anlamına gelmektedir.

ATEX 100a'YA GÖRE EX-PROOF EKİPMANLARDA GRUPLANDIRMA

Ekipman Grubu

Grup I; Girzulu maden ocaklarını ve var ise yer üstü tesislerini, kısaca maden sanayini kapsamaktadır. Kullanılan aletlerin yüzey sıcaklığı metan ve kömür tozuna göre dizayn edilecektir. Kömür tozu var ise 150°C, yok ise 450°C olabilmektedir.

Grup II; Maden sanayi dışındaki sanayi kollarını kapsar. Aletlerin yüzey sıcaklıkları kullanılan ortama göre farklı olabilmektedir. Tehlike bölgeleri üç ayrı Zone'a ayrılmıştır (Zone 0, 1 ,2) ve üç ayrı kategoride alet kullanılabilmektedir. Ayrıca kategori rakamlarının sonuna gaz ise G toz ise D harfi konulur.

Ekipman Kategorisi (Maden Ocakları)

KATEGORİ M1; Bu kategorideki aletler sürekli veya aralıklı oluşan patlayıcı ortamı tehlikeye düşürmeyecek şekilde dizayn edilirler, yüksek bir koruma düzeyine sahiptirler. Zone 0 ortamında rahatlıkla çalışabilecek düzeydedirler.

KATEGORİ M2; Patlayıcı ortam oluştuğunda bu kategorideki aletlerin elektriğinin kesilmesi gerekmektedir.

Elektrik hemen kesilemeyeceği için kısa süre

EX-PROOF (EXPLOSION PROOF)

PATLAMAYA DAYANIKLI EKİPMANLAR NEDİR?

de olsa patlayıcı ortama maruz kalacaklardır. Bu nedenle normal çalışmaları esnasında ortamı tehlikeye düşürmeyecek şekilde dizayn edilirler. Ayrıca ağır ve değişken çalışma şartlarına uyumlu, robust bir yapıya sahip olacaklardır.

Ekipman Kategorisi (Sanayi)

KATEGORİ 1G veya 1D; Zone 0 veya Zone 20 ortamlarında rahatlıkla çalışabilecek düzeydedirler.

KATEGORİ 2G veya 2D; Zone 1 veya Zone 21 ortamlarında rahatlıkla çalışabilecek düzeydedirler.

KATEGORİ 3G veya 3D; Zone 2 veya Zone 22 ortamlarında rahatlıkla çalışabilecek düzeydedirler.

NOT: Buhar-Gaz ve Toz Ortamlarında Kodlama için G (Gas), toz için D (Dust) harfi kullanılır.

Koruma Tipleri

1. “d” tipi Alev Sızdırmaz Muhafaza (da, db, dc): Patlayıcı ortamı ateşleyebilecek parçaların, patlayıcı bir karışımın dahili patlaması sırasında oluşan basınca dayanabilen ve patlamanın muhafazayı çevreleyen patlayıcı atmosfere iletilmesini önleyen bir muhafaza içerisine yerleştirildiği koruma tipidir.

2. “e” tipi Arttırılmış Emniyet (eb, ec): Normal servis sırasında aşırı sıcaklık veya ark ya da kıvılcımları üretmeyen elektrikli cihazların iç ya da dış bölümlerinde bunların meydana gelme ihtimalini daha yüksek bir güvenlik seviyesi ile önleyecek şekilde uygulandığı koruma tipidir.

3. “i” tipi Kendinden Emniyetli (ia, ib, ic): Bütün devrelerin yapısı itibariyle kendinden emniyetli olduğu elektrikli cihazlardır.

4. “o” tipi Yağa Daldırma: Elektrikli cihazın ya da parçalarının yağın üzerinde olabilecek veya muhafazanın dışında bulunabilecek patlayıcı bir ortamın ateşlenmeyeceği şekilde yağa batırıldığı koruma tipidir.

5. “p” tipi Basınçla Koruma (Px, Py, Pz): Tutuşturma kaynağı, basınçlı etkisiz bir gaz ile çevrelenerek patlayıcı gaz dışarıda bırakılır.

6. “q” tipi Toz Doldurma: Tutuşturma kaynağı kuma daldırılarak, patlayıcı gaz dışarıda tutulur.

7. “n” tipi Sızdırmaz Korunma (nC muhafazalı, nA kıvılcım çıkarmayan, nR kısıtlı hava almalı, nL enerji sınırlamalı, Ex nL yardımcı enerji sınırlamalı): Normal çalışmada elektrikli cihaza, ortamı kaplayan patlayıcı ortamı ateşlemeyeceği veya ateşlemeye sebep olabilecek bir arızanın meydana gelmesinin muhtemel olmadığı durumlarda uygulanan bir koruma tipidir.

8. “m” tipi Kapsül İçine Alma (ma çok arızalar için kendinden emniyetli, mb tek arızalar için kendinden emniyetli, mc Zone için cihazlar): Patlayıcı bir atmosferi kıvılcım veya ısıtma yolu ile ateşleyebilecek parçaların, bu atmosferin ateşlenmeyeceği şekilde bir bileşiğin içerisine yerleştirildiği koruma tipidir.

YABANCI MADDE GİRİŞİNE KARŞI IP KORUMASI

Su, toz, nem, dokunma gibi etkenlere karşı alınan önlemleri içerir. Simgesi IP ‘dir. “Ingress Protection” kelimesinden kısaltılmıştır. IP işaretinden sonra gelen rakamların anlamı aşağıda kısaca özetlenmiştir.

EX-PROOF (EXPLOSION PROOF) PATLAMAYA DAYANIKLI EKİPMANLAR NEDİR?

IP işaretinden sonra gelen birinci rakamın anlamı:

- 0: Koruma yok, hiçbir önlem alınmamış
- 1: Büyük ve sert cisimler girebilir. El girebilecek kadar açıklık vardır.
- 2: Orta büyüklükte cisimler girebilir. Ancak büyük takımlarla dokunulabilir. El girmez fakat parmak girebilir.
- 3: Açıklık 2.5 mm kadardır. Yani 2.5 mm'ye kadar ufak cisimler girebilir.
- 4: Açıklık 1 mm kadardır. 1 mm'nin üstündeki cisimler giremez. Elle dokunulabilir. Parmak girmez.
- 5: Hiçbir cisim giremez. Yalnız ince tozlar alet içerisine girebilir, toza karşı korunmamıştır. El ile dokunulabilir.
- 6: Alet içerisine toz dahi giremez. Toza karşı tam korunmuştur.

IP işaretinden sonra gelen ikinci rakamın anlamı:

- 0: Koruma yok
- 1: Alet bir miktar korunmuştur. Dik damlayan sular doğrudan alet içerisine giremez.
- 2: 15° açıyla gelen yağmur suları aletin içerisine giremez.
- 3: 60° açıyla gelen yağmur ve püskürtme sular aletin içerisine giremez.
- 4: Herhangi bir açıdan gelen yağmur ve sıçrayan sular alet içerisine giremez.
- 5: Tazyikli suya karşı korunmuştur. Belli bir tazyikle alete çarpan sular içeri giremez.
- 6: Yüksek tazyikli suya karşı korunmuştur. Yüksek tazyikle alete çarpan sular içeri giremez.
- 7: Alet su içerisine daldırılır veya kısa süre su altında kalırsa içerisine su girmez.
- 8: Basınçlı suya karşı korunmuştur. Ekipman üzerinde belirtilen basınçtaki su altında çalışabilir.

ATEX YÖNETMELİĞİ VE İŞARETLEMELERİN ANLAMLARI

ATEX, Fransızca “ATmosphères EXplosives” kelimelerinin ilk hecelerinin birleşiminden oluşmuş bir kelimedir ve “Patlayıcı Atmosferler” anlamına gelmektedir. ATEX, Patlayıcı, parlayıcı ve kolay yanıcı ortamlarda kullanılan ürünlere ve üretimin yapıldığı yere alınan uluslararası sertifikadır. ATEX sertifikalı ürünlerde aşağıdaki “Ex” sembolü bulunmaktadır.

94/9/AT ATEX Yönetmelik kapsamı ürünün üzerine CE işaretinin yanına ürünün kalite sisteminde görev almış olan onaylanmış kuruluşun numarası, uygunluk işareti, ürünün hangi ortamda kullanılabileceğinin işareti, gazlı ortamda mı yoksa tozlu ortamda mı kullanılabileceğinin belirtilmesi, ürünün elektrikli olup olmadığının işareti ve ayrıca hangi gazlara ve tozlara karşı da korumaya sahip oldukların da belirtilmesi diğer bir gerekliliktir.

Ürünlerin işaretlenmelerinde yine ürünün ortam sıcaklık değerleri ile ürünün çalışır vaziyetteki durumunda müsaade edilebilen ürün yüzey sıcaklıklarının da belirtilmesi, IP koruma derecelerinin de belirtilmeleri gerekmektedir.

ATEX 100a

Avrupa Parlamentosu 23 Mart 1994 yılında ATEX 100a isimli ve resmi adı “Directive 94/9/EC” olan bir talimat yayınlamıştır. Bu talimat ortaklık anlaşmasının 100a maddesine dayanılarak çıkarıldığından ve patlayıcı ortamın Fransızca tabiri olan “ATmosphères EXplosives” kelimesinden kaynaklandığı için ATEX 100a ismi ile anılmaktadır.

ATEX 100a (Directive 94/9/EC) patlamaya

EX-PROOF (EXPLOSION PROOF) PATLAMAYA DAYANIKLI EKİPMANLAR NEDİR?

karşı korumalı teçhizat ve koruyucu sistemlere ilişkin gereksinimler ile temel sağlık ve güvenlik gereksinimlerini belirleyerek açıklığa kavuşturur. (ATEX-100a – Muhtemel Patlayıcı Ortamda Kullanılan Teçhizat Ve Koruyucu Sistemler İle İlgili Yönetmelik)

ATEX 137

Avrupa Parlamentosu Aralık 1999 yılında kullanıcıları kapsayan “Directive 99/9/EC” talimatını da yayınlamaya patlayıcı ortam konusundaki son tereddütleri de gidermiş ve böylece Avrupa’da tam bir birlik sağlanmıştır. Bu talimat, Ortaklık anlaşmasının 137.nci maddesine dayanılarak çıkarıldığı için ATEX 137 olarak da anılmaktadır. İşyeri güvencesi ve işçi sağlığını kapsayan bu talimat iş verenleri, yani kullanıcıları ilgilendirmekte olup 1 Temmuz 2006 ’ya kadar geçiş süresi tanınmış ve bu süre dolmuştur. ATEX 137, Zone (bölge) gibi patlayıcı ortamlar ile ilgili birçok teknik hususları içermektedir.

(ATEX137 – Çalışanların Patlayıcı Ortamların Tehlikelerinden Korunması Hakkında Yönetmelik)

ATEX deklarasyonu gereği direktifler doğrultusunda üretilen her ürün uluslararası ATEX işaretlemeleri içermek zorundadır. Bu işaretlemelerde sertifika numarası, gaz/toz grup kodu, kullanım bölgeleri (Zone), üretim yılı, firma kodu gibi bilgiler olmak zorundadır. Bir ürünün işaretlemesi başka bir ürün ile benzerlik göstermeyebilir.

NOT: ATEX potansiyel olarak patlayıcı ortamlarda kullanılmak üzere tasarlanan ekipmanlara uygulanan bir Avrupa Birliği direktifidir. Bu direktif ya da yönetmelik kapsamındaki ürünler, bu direktife ve ilgili test standartlarına uymak zorundadır. Ürün ATEX direktifine uygunluğu sağlandıktan

sonra, ürün üzerinde CE işareti ile beraber Ex işaretlemesi yapılmalıdır.

IECEx, ATEX 'ten farklı olarak Avrupa dışındaki ülkelerde de uluslararası geçerlilik sağlayan bir ürün sertifikasyon türüdür. IECEx ‘in gayesi, IEC standartlarına uygunluğu kanıtlamak için elektrikle ilgili konularda uluslararası birliktelik sağlamaktır. IEC ‘de ISO gibi herhangi bir hükümete bağlı olmayan bir kuruluştur. ISO mekanik, IEC ise elektrikle ilgili standartlaşma ile ilgilenmektedir.

EX-PROOF AYDINLATMA EKİPMANLARI

Gaz, toz veya yanıcı madde buharı gibi nedenlerle patlama riski olan tehlikeli atmosferlerde bakım veya geçici olarak çalışılacak durumlarda daha hızlı ve rahat çalışma ortamı sağlayabilmek için ortamın aydınlatılması gerekmektedir. Normal aydınlatma ekipmanlarının çıkardığı kıvılcım ve ark bu ortamları tehlikeye düşürmekte ve patlamalara neden olabilmektedir.

Ex-proof aydınlatma ekipmanları bir patlamanın oluşması için gereken, patlamayı ateşleyecek bir kıvılcım veya güç kaynağını ortadan kaldırarak olası patlamaları engelleyeceği ve iş kazalarını önleyeceği gibi, iyi bir aydınlatma sağlayarak çalışma süresini azaltıp daha hızlı ve etkili bir biçimde işin tamamlanmasına olanak sağlamaktadır.

Kuzey Amerika görüşü ANSI/NFPA 70, NEC (National Electrical Code) standartlarında belirlenmiştir. Amerika standartları, patlayıcı maddelere göre sınıf ayrımı (Class), grup ayrımı (Group) yapmakta ve patlayıcı ortamları iki bölüme ayırmaktadır:

Division 1 (Çok Tehlikeli ve Tehlikeli)

Normal çalışma esnasında patlayıcı ortam

EX-PROOF (EXPLOSION PROOF)

PATLAMAYA DAYANIKLI EKİPMANLAR NEDİR?

oluşma ihtimali az olan yerlerdir. Ancak anormal hallerde (tamir bakım, arıza, kaza gibi) patlayıcı ortam oluşan ve oluşma ihtimali olan ve kısa süren yerler bu kapsamdadır.

Zone ve Divison sistemi karşılaştırması aşağıdaki tabloda mevcuttur.

NEC'e göre patlayıcı madde sınıflandırmaları (Class) aşağıdaki gibidir.

Class I : Patlayabilir gaz ve buharlar

Class II : Patlayabilir tozlar; kömür tozu, un ve şeker tozu gibi

Class III : Uçucu lif ve tozlar. Normalde tozdan daha iri maddeler. Pamuk lifi, hızar tozu, tekstil lifleri gibi. Bu maddeler patlayıcı değil, daha ziyade yanıcı ve yangın tehlikesi içeren maddelerdir.

NEC 'e göre patlayıcı madde gruplandırmaları (Group) aşağıdaki gibidir.

Group A : Bu gruba asetilen gazı dahil edilmiştir. Bu gazın hidrojen gazından daha üst gruba alınmasının nedeni bakır asetilenin sürtünme ile kolayca alev almasıdır.

Group B : Hidrojen gazı

Group C : Alkoller ve eterler

Group D : Metan, propan, oktan, dekan vb.

Group E : Metal tozları. İletken olan ve iletkenliği 100 Ω /cm olan tozlar.

Group F : Kömür tozu gibi karbon içeren tozlar

Group G : Direnci yüksek olan plastik tozları vb.

PATLAMA RİSKİ OLAN ATMOSFERLERDE GEÇİCİ EX-PROOF AYDINLATMA ÇÖZÜMLERİ

Gaz, toz veya yanıcı madde buharı gibi nedenlerle patlama riski olan tehlikeli atmosferlerde bakım veya geçici olarak

çalışılacak durumlarda daha hızlı ve rahat çalışma ortamı sağlayabilmek için ortamın aydınlatılması gerekmektedir. Normal aydınlatma ekipmanlarının çıkardığı kıvılcım ve ark bu ortamları tehlikeye düşürmekte ve patlamalara neden olabilmektedir.

Ex-proof aydınlatma ekipmanları bir patlamanın oluşması için gereken, patlamayı ateşleyecek bir kıvılcım veya güç kaynağını ortadan kaldırarak olası patlamaları engelleyeceği ve iş kazalarını önleyeceği gibi, iyi bir aydınlatma sağlayarak çalışma süresini azaltıp daha hızlı ve etkili bir biçimde işin tamamlanmasına olanak sağlamaktadır. Bu tarz ortamları petrol ve gaz endüstrisi, yangınla mücadele, enerji santralleri, gemiler ve tankerler ve kapalı ortamlara giriş ve bakımı olarak genişleterek sıralayabiliriz.

Bu atmosferlerde Ex-proof özel aydınlatma sistemleri ile ortam ve çalışma noktasını ayrı ayrı aydınlatılmalıdır. Bu aydınlatma alanına sağlanacak enerji ise Ex-proof geçici güç dağıtımı yapabilecek üniteler ile çözüme kavuşturulması gerekmektedir.

Ortam Aydınlatma Işıkları – belirli bir çalışma alanının genelini veya merdiven, düşmeye sebep olabilecek bir alan gibi ortamda risk oluşturacak bölgeleri aydınlatmak için kullanılan, floresan veya LED olarak tercih edilebilen aydınlatma sistemleridir. Seri olarak bağlanabilirler. 24V – 110V – 230V olarak düşük veya yüksek voltaj tercih edilebilir. ATEX fiş ve prizlere sahiptir.

ATEX ve IECEx onaylı Zone 1 ve Zone 2 Patlayıcı Gaz ve Toz atmosferlerinde kullanılabilir.

Çalışma Noktası Aydınlatmaları – İş yapılan

EX-PROOF (EXPLOSION PROOF) PATLAMAYA DAYANIKLI EKİPMANLAR NEDİR?

ortamın daha net görülmesi için kurulan aydınlatma düzenekleridir. Halojen veya LED olarak seçilebilir. Seri olarak bağlanabilirler. 24V – 110V – 230V olarak düşük veya yüksek voltaj tercih edilebilir. ATEX fiş ve prizlere sahiptir.

ATEX ve IECEx onaylı Zone 1 ve Zone 2 Patlayıcı Gaz ve Toz atmosferlerinde kullanılabilir.

Ortam aydınlatmaları ve çalışma noktası aydınlatmaları tripod, askı aparatı veya mıknatıslar ile çalışma alanındaki uygun alanlara yerleştirilebilir.

Transformatör – Ana güç hattından gelen 220V veya 110V voltajı 24V voltaja çevirmeyi sağlayan ex-proof voltaj dönüştürme ünitesidir. GRP veya Paslanmaz Çelik kasa olarak tercih edilebilir.

Ortam aydınlatmaları ve çalışma noktası aydınlatma ürünleri 4 adete kadar seçilerek, bir adet transformatöre bağlanabilir. Böylece aynı transformatör üzerinden 24V düşük voltaj ile hem ortam hem de çalışma ortamı aydınlatabilecek, çalışma ortamının ihtiyaçlarını en iyi şekilde karşılayacak bir düzenek oluşturulabilir.

* Geçici Ex-proof Aydınlatma sistemleri paralel olarak birbirine bağlanarak, uzatma kabloları ile birlikte çok uzak mesafelerde rahat bir aydınlatma sağlar.

EX-PROOF AYDINLATMALARDA LED IŞIKLARIN AVANTAJLARI

Ex-proof aydınlatma ekipmanlarında yeni teknolojinin getirisi ile birlikte LED ışıklandırma sistemi eski teknolojilerin yerini almaktadır. İngiltere, Petrol ve Gaz endüstrisinde yüksek ısı oluşturduğundan dolayı artık Halojen lambaların

kullanılmasını yasaklamıştır. Yeni teknoloji beraberinde birçok avantaj getirmektedir. Bunlardan bazılarını aşağıdaki gibi sıralayabiliriz.

-LED aydınlatma ürünleri Ex-proof alanların %95 'ini kapsayacak şekilde Zone 1 ve 2 olarak ATEX ve IECEx 'e göre belgelendirilmiştir.

-LED ışıklar beyaz ve daha geniş bir alanı aydınlatarak daha iyi bir aydınlatma sağlarlar.

-Düşme ve çarpmalara karşı daha dayanıklıdır ve daha uzun süre çalışma imkanı sağlarlar.

-60.000 saate kadar çalışabilirler ve bu yaklaşık olarak 6,8 yıla eşdeğerdir. Bu süre zarfında çok düşük bakım gerektirirler.

-Çok daha düşük enerji sarf ettiklerinden dolayı enerji giderlerini düşürebilir veya bir kaynağa daha çok LED lamba bağlanarak daha yüksek bir verim sağlanabilir.

-Bütün bu olanaklar ile daha uygun bir fiyata daha uzun süre kullanılacak ve daha verimli bir aydınlatmaya sahip olunabilir.

ReCAAP: Kasım 2020'de Asya'da gemilere karşı toplam 11 silahlı soygun olayı bildirildi



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

Genel Bakış:

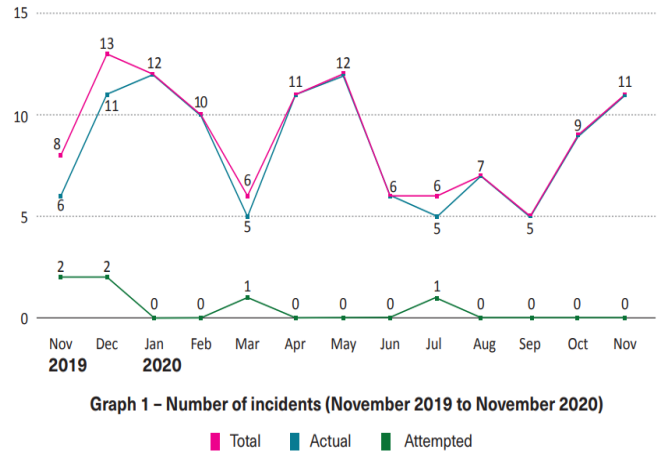
- ◆ Kasım 2020'de Asya'da gemilere karşı toplam 11 silahlı soygun olayı bildirildi.
- ◆ Korsanlık olayı bildirilmedi.
- ◆ Sulu-Celebes Denizlerinde ve Doğu Sabah'ın dışındaki sularda mürettebat kaçırıldığına dair bir rapor yok.
- ◆ Bununla birlikte, Sulu-Celebes Denizlerinde ve Doğu Sabah'ın dışındaki 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.

◆ Kasım 2020'de bildirilen 6 olayla birlikte, 2020 yılının Ocak ayından bu yana Singapur Boğazı'nda, Trafik Ayırma Düzeni'nin doğu sınırında 30 olay, Trafik Ayırma Düzeni'nin batı sınırında 1 olay, Trafik Ayırma Düzeni'nin dışında 1 olay ve "Precautionary" alanda 2 olay olmak üzere toplamda 34 olay rapor edildi.

Olay Sayısı

◆ Kasım 2020'de gemilere karşı 11 silahlı soygun olayı bildirildi ve hepsi gerçek olaylardı. Tüm olaylar doğrulandı ve ReCAAP ISC'ye bildirildi.



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

Olaylar Sırasında Gemilerin Durumu

◆ Kasım 2020'de bildirilen 11 olaydan, demirde bulunan gemilerde 4 olay yaşanırken, seyir halinde olan gemilerde ise 7 olay meydana gelmiştir.

ReCAAP: Kasım 2020'de Asya'da gemilere karşı toplam 11 silahlı soygun olayı bildirildi

Olayların Önem Düzeyi

♦ Kasım 2020'de bildirilen 11 gerçek olaydan biri CAT 2, üçü CAT 3 olayı ve yedisi CAT 4 olayıdır.

♦ Kasım 2020'de CAT 1 olayı bildirilmedi.

♦ CAT 2 olayı;

* Inderasabah, Tawau, Doğu Malezya açıklarında bir balıkçı teknesinde meydana geldi. Üç fail, bir balıkçı teknesine yaklaştı. Faillerden birinin silah taşıdığı görüldü. Failler kaçmadan önce bir Yamaha 15HP Dıştan Takma Motoru (OBM) ve mürettebatın kişisel eşyalarını çaldılar.

♦ Üç CAT 3 olayından;

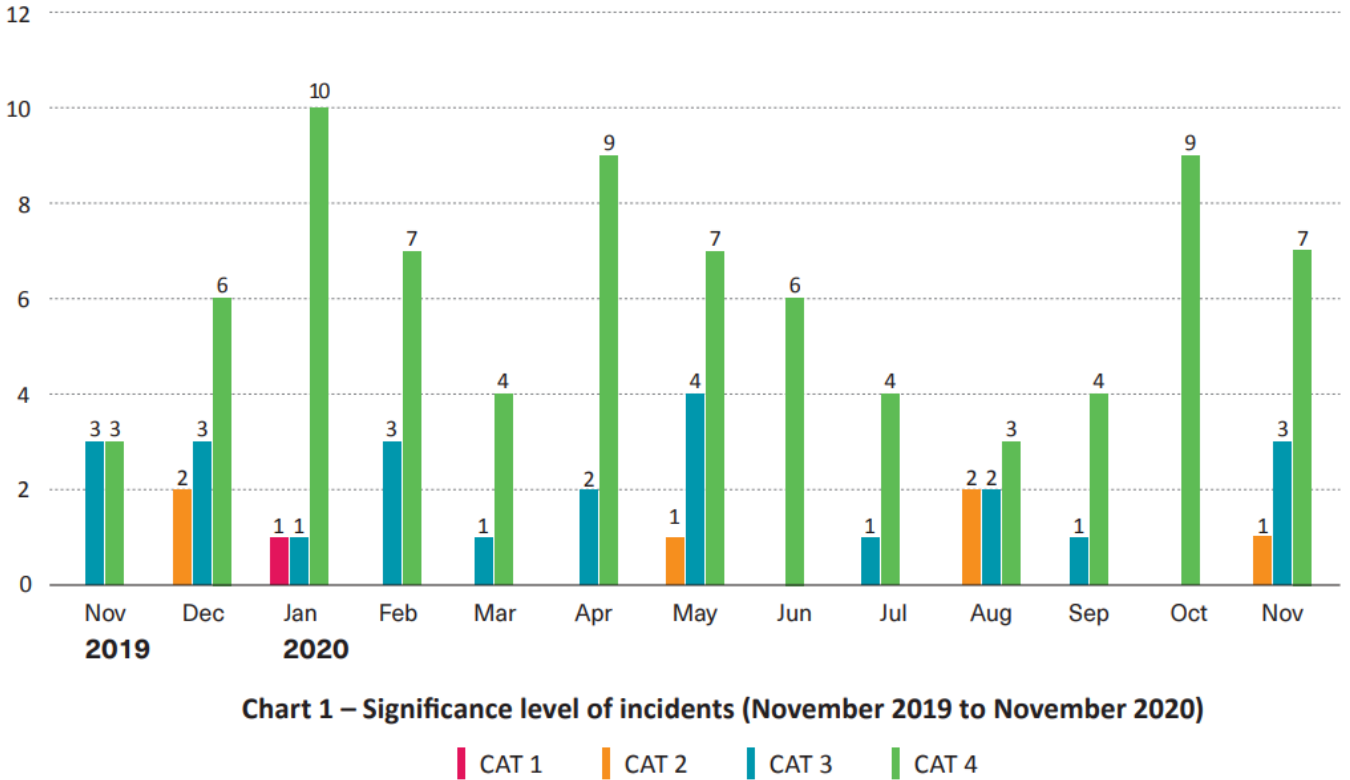
* 1 tanesi Singapur Boğazı'nda seyir halinde olan bir tankerde meydana geldi. Bir tanesi Endonezya Dumai demir bölgesinde demirlemiş bir tankerde meydana gelirken

diğeri Pussur Nehrinde (Bangladesh) demirlemiş bir tankerde meydana gelmiştir. Failler silahlı (iki olayda bıçak ve bir olayda levye) olmasına rağmen herhangi bir mürettebat yaralanmadı. Üç olaydan birinde makine yedekleri çalınırken diğer iki olayda hiçbir şey çalınmamıştır.

♦ Yedi CAT 4 olayından;

* 5 tanesi Singapur Boğazı'nda seyreden gemilerde meydana gelirken bir tanesi Vung Tau, Vietnam'da demirde olan konteyner gemisinde meydana gelmiştir. Diğer olay da Vietnam, Campha'da demirde olan bir dökme yük gemisinde meydana gelmiştir.

Grafik 1, Kasım 2019'dan itibaren Kasım 2020'ye kadar her ay bildirilen olayların önem düzeyini göstermektedir.



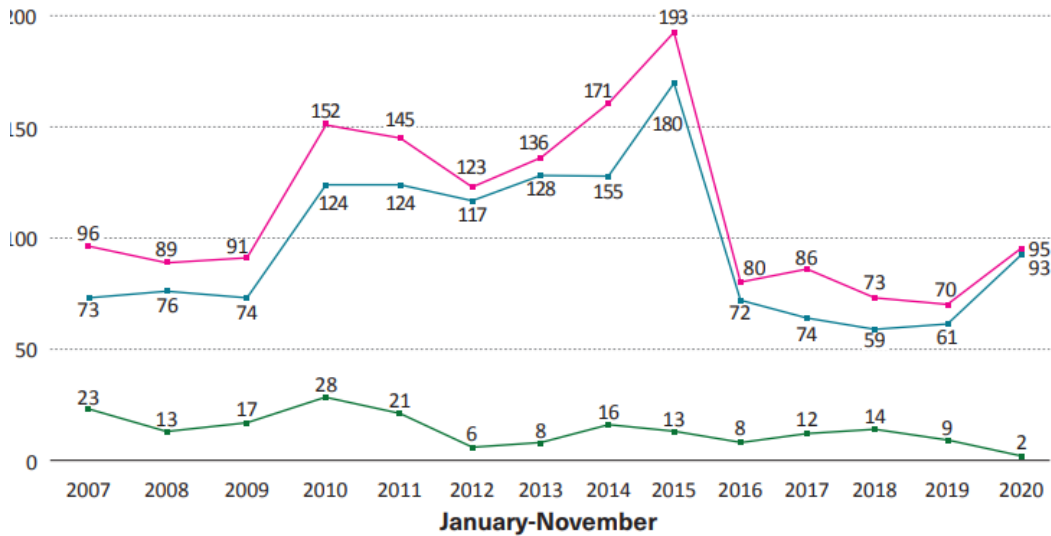
ReCAAP: Kasım 2020'de Asya'da gemilere karşı toplam 11 silahlı soygun olayı bildirildi

Olayların Meydana Geldiği Yerler



Map 1 - Location of incidents in November 2020

- | | | | |
|--|--|--|---|
| 1 Cape Martin
Container ship
3 Nov 20
0130 hrs | 2 Zeno
Tanker
8 Nov 20
2125 hrs | 3 Lefkada
Bulk carrier
9 Nov 20
0220 hrs | 4 Atlantic Diana
Bulk carrier
9 Nov 20
0308 hrs |
| 5 Asia Spring
Bulk carrier
17 Nov 20
2255 hrs | 6 MTM Amsterdam
Petroleum/
chemical tanker
19 Nov 20
0419 hrs | 7 Asia Emerald III
Bulk carrier
19 Nov 20
1730 hrs | 8 TW 5320/6 F
Fishing boat
20 Nov 20
1550 hrs |
| 9 Fairchem Sword
Tanker
25 Nov 20
0415 hrs | 10 Epic Bolivar
Tanker
25 Nov 20
2105 hrs | 11 Semirio
Bulk carrier
30 Nov 20
0620 hrs | |



Graph 2 - Number of incidents (January-November of 2007-2020)

■ Total ■ Actual ■ Attempted

Ocak - Kasım 2020

♦ Ocak-Kasım 2020 boyunca Asya'da toplam 95 korsanlık ve silahlı soygun olayı bildirildi. (93 tanesi gerçek olay 2 tanesi teşebbüs) 95 olayın 4 tanesi korsanlık 91 tanesi ise silahlı soygun olarak kayıtlara geçmiştir.

♦ Ocak-Kasım 2019 (70 olay) ile karşılaştırıldığında, bildirilen olay sayısının 2020 yılının aynı periyodunda %36 arttığı görülmektedir.

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

ReCAAP: Kasım 2020'de Asya'da gemilere karşı toplam 11 silahlı soygun olayı bildirildi

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

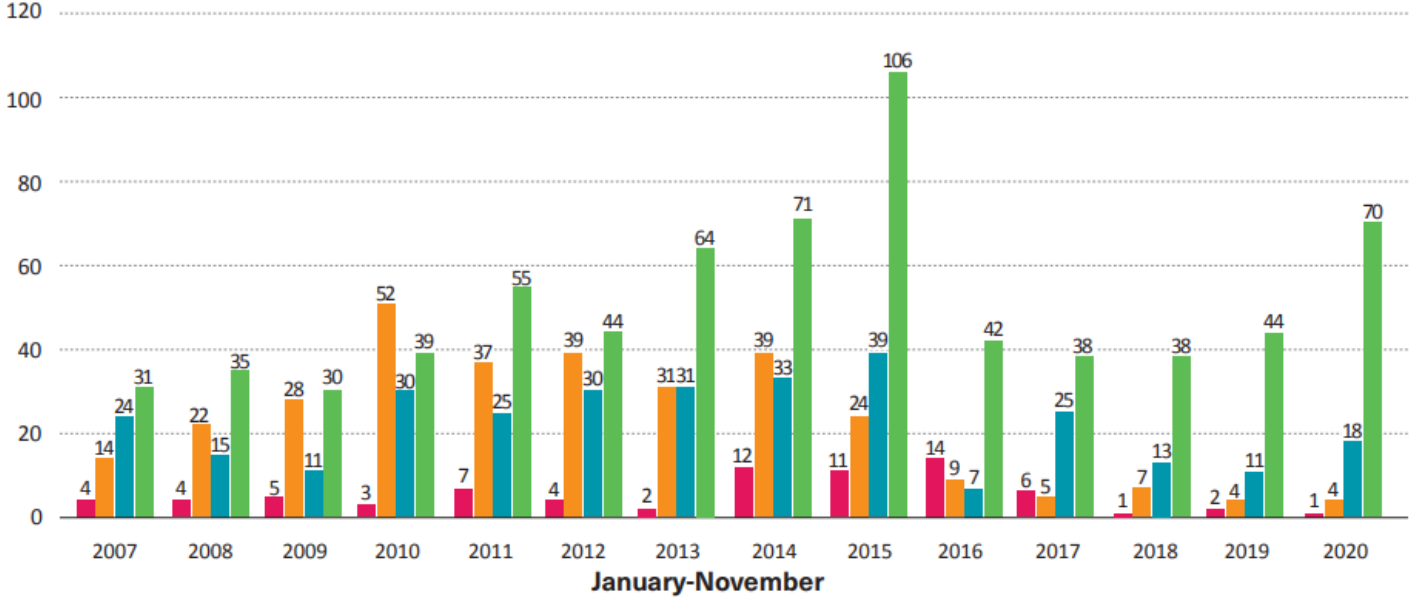


Chart 2 – Significance level of incidents (January-November of 2007-2020)

CAT 1 CAT 2 CAT 3 CAT 4

♦ Ocak-Kasım 2020'de bildirilen 93 olaydan 1 tanesi CAT 1 olayı, 4 tanesi CAT 2 olayı, 18 tanesi CAT 3 olayı ve 70 tanesi de CAT 4 olayı olarak kayıtlara geçmiştir.

♦ Yukarıdaki grafik, 2007-2020 Ocak-Kasım 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. 29 Eylül 2020'de kaçırılan beş mürettebattan birinin cesedi Sulu, Patikul'da ordu operasyonu sırasında bulunurken kalan dört mürettebat hala esaret altında tutulmaktadır.

♦ Ocak-Kasım periyodu içerisinde toplam dört CAT 2 olayı rapor edilmiştir. Bu sayı Ocak-Kasım 2019 periyodunda da aynıdır. Ayrıca son 14 yılın Ocak-Kasım periyoduna

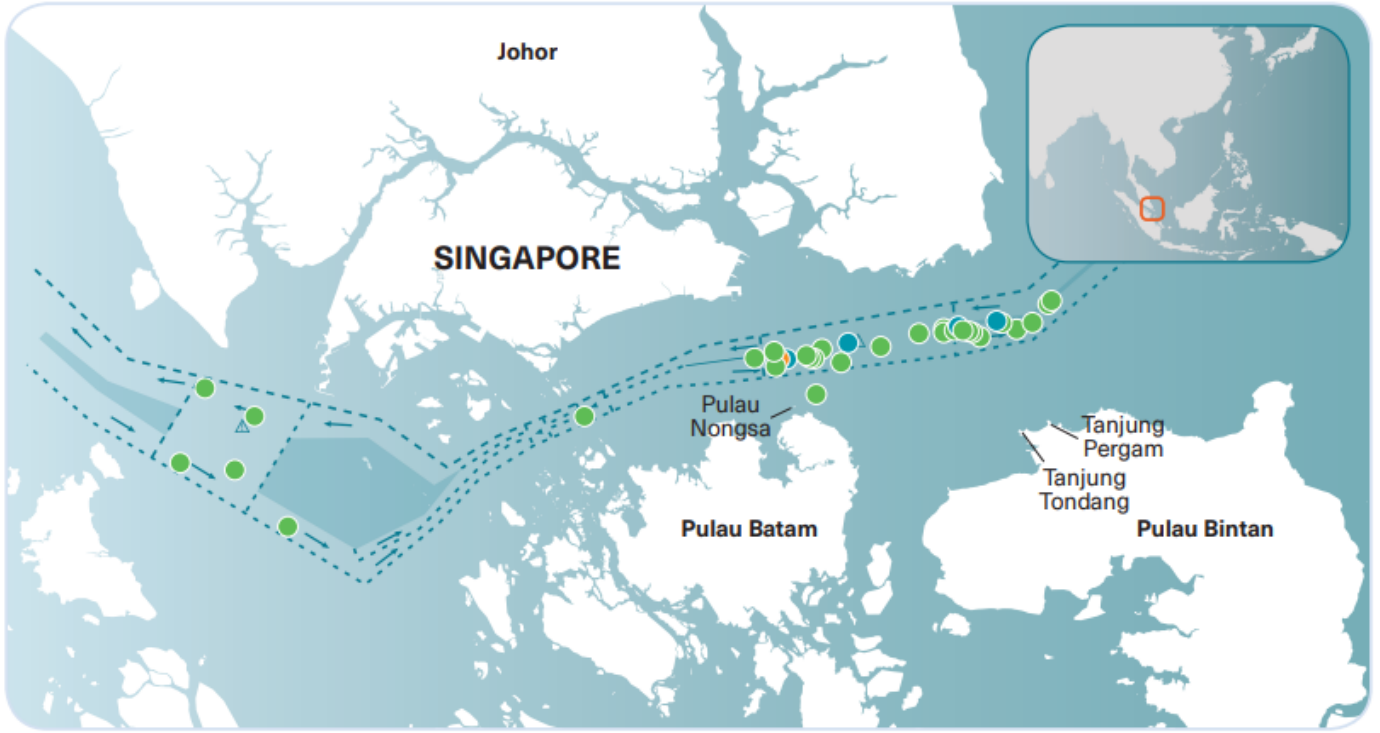
bakıldığında rapor edilen en düşük olay sayısının bu dönemlerde olduğu görülmektedir.

♦ Ancak, Ocak-Kasım 2020 dönemi CAT 3 ve CAT 4 olaylarının sayısı 2018 ve 2019 yıllarının aynı dönemlerine göre artış göstermiştir. Geçmiş dönemlere bakıldığında, Ocak-Kasım 2020 döneminde olayların çoğunluğunun CAT 4 kategorisinde olduğu görülmektedir. (Olayların %75'i CAT 4)

Ocak-Kasım 2020 Periyodunda Singapur'da Meydana Gelen Olaylar

Kasım 2020'de bildirilen 6 olayla birlikte, 2020 yılının Ocak ayından bu yana Singapur Boğazı'nda, Trafik Ayırma Düzeni'nin doğu sınırında 30 olay, Trafik Ayırma Düzeni'nin batı sınırında 1 olay, Trafik Ayırma Düzeni'nin dışında 1 olay ve "Precautionary" alanda 2 olay olmak üzere toplamda 34 olay rapor edildi.

ReCAAP: Kasım 2020'de Asya'da gemilere karşı toplam 11 silahlı soygun olayı bildirildi



Map 2 - Location of incidents in the Singapore Strait (January-November 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.

29 EKİM 1923

Cumhuriyet Bayramımız Kutlu Olsun !

97. yılını kutladığımız Cumhuriyet Bayramı 1923'te ilk Meclis'in Cumhuriyet'i ilan etmesiyle başladı.

Mustafa Kemal Atatürk, Cumhuriyet'i çok zor şartlarda kurdu. 1923 yılında Türkiye perişan, millet sefalet içindeydi. Yıllarca süren savaş yüzünden memleket baştan sona harap olmuştu. Her taraf viraneydi, hiçbir uygar kurum yoktu. Atatürk, yalnızca Türkiye'nin değil, tüm dünyanın saygı duyduğu büyük bir liderdir. Nesiller geçse de bu millet için yaptıkları asla unutulmayacaktır.

29 Ekim 1923 Türk halkının tarihinde çok önemli bir yere sahiptir. Mustafa Kemal Atatürk 10. yıl nutkunda bugünün en büyük bayram olduğunu belirtmiştir. 628 sayılı kanun ile 29 Ekim, 1925'ten

itibaren ülke içinde ve dış temsilciliklerde bayram olarak kutlanmaya başlanmıştır.

İşte Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün Cumhuriyet ile ilgili özlü sözleri...

- ♦ “Ey yükselen yeni nesil! İstikbal sizsiniz. Cumhuriyeti biz kurduk, onu yükseltecek ve yaşatacak sizlersiniz.”
- ♦ “Türk milletinin karakterine ve adetlerine en uygun olan idare, Cumhuriyet idaresidir.”
- ♦ “Cumhuriyetimiz öyle zannolunduğu gibi zayıf değildir. Cumhuriyet bedava da kazanılmış değildir. Bunu elde etmek için kan döktük. Her tarafta kırmızı kanımızı akıttık. İcabında müesseselerimizi müdafaa için lâzım olanı yapmaya hazırız.”



NEARMISS RAPORLAMALARI

Nearmiss Raporlaması için Teşekkür Notu

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

İsim	Toplam Rapor
Uğur Ergin	12
Özkan Küçük	8
Merve Ercan	7
Semih Can Erdem	4
Mert Güler	4
Mert Sarı	4

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

Görev	Toplam Rapor
Third Officer	35
Chief Officer	23
Third Engineer	13
Pumpman	7
Able Seaman	6
Second Officer	6
Electrician	4
Deck Cadet	4



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 4. çeyreği için en fazla raporlama yapılan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir:

Gemi İsmi	Toplam Rapor
Med Serhat	17
Med Atlantic	14
Med Baltic	11
Med Antarctic	10
Med Tuncer	10
Med Pacific	9

BEST PRACTICE & LESSONS LEARNT RAPORLAMALARI

Best Practice & Lessons Learnt Raporlaması için Teşekkür Notu

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

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

İsim	Toplam Rapor
Selim Yağız Özkan	2
Mehmet Küçük	2
Rahman Oğul	2
Sercan Varoğlu	2

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

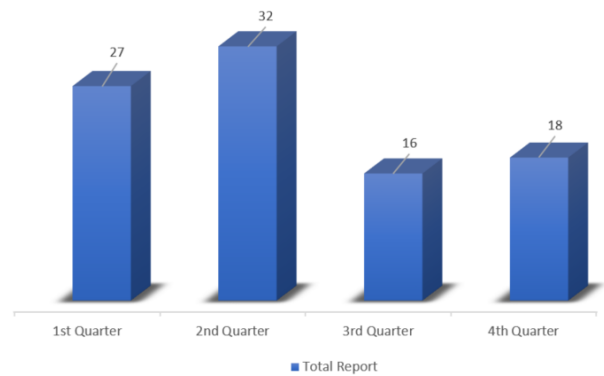
Görev	Toplam Rapor
Third Officer	7
Chief Officer	5
Deck Cadet	3
Electrician	2
Second Engineer	2
Third Engineer	1



2020 yılı 4. çeyreği için en fazla raporlama yapılan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir:

Gemi İsmi	Toplam Rapor
Med Antarctic	4
Med Tuncer	4
Med Pacific	4
Med Arctic	2

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



Safety Occurrence



JANUARY

S	M	T	W	T	F	S
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

FEBRUARY

S	M	T	W	T	F	S
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28						

MARCH

S	M	T	W	T	F	S
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

APRIL

S	M	T	W	T	F	S
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

MAY

S	M	T	W	T	F	S
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

JUNE

S	M	T	W	T	F	S
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

JULY

S	M	T	W	T	F	S
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

AUGUST

S	M	T	W	T	F	S
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

SEPTEMBER

S	M	T	W	T	F	S
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

OCTOBER

S	M	T	W	T	F	S
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

NOVEMBER

S	M	T	W	T	F	S
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

DECEMBER

S	M	T	W	T	F	S
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

YMN Tanker Marine Management SA

HSSEQ Excellence:

The company is committed to achieving excellence in Health, Safety, Security, Environment, 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.

