

HSSEQ BULLETIN

Q4 2024/ SAYI 21



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



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

İÇİNDEKİLER



MARITIME PARTNERS IN SAFETY MEDITERRANEAN WORKSHOP.....	1
---	---

BEST PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER.....	3
--	---

LESSONS LEARNED UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER.....	7
--	---

ENDÜSTRİDEN KAZA RAPORLARI.....	16
---------------------------------	----

SAĞLIK - KAYMA, TAKILMA, DÜŞME	19
--------------------------------------	----

TÜRKİYE ÇEVRE KİRLİLİĞİ CEZALARINDA ARTIŞ YAPIYOR.....	22
---	----

TEKRAR EDEN DENET MADDELERİ.....	23
----------------------------------	----

2024 4.ÇEYREK FİLO GEMİLERİ KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ.....	24
--	----

2024 YILI RECAAP RAPORU.....	26
------------------------------	----

4. ÇEYREK OLUŞMAMIŞ KAZA ANALİZİ.....	30
---------------------------------------	----

2024 YILI GEMİLERE GÖRE KPI ANALİZİ.....	31
--	----

NEARMISS RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU & EMNİYET ÖDÜLLERİ.....	32
--	----

BEST PRACTICE & LESSON LEARNED RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU.....	34
---	----

ŞİKAYET VE İSTEK.....	35
-----------------------	----

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



MARITIME PARTNERS IN SAFETY MEDITERRANEAN WORKSHOP

Ymn Tanker Antalya'da gerçekleştirilen Maritime Partners in Safety Mediterranean Workshop'a Ev Sahipliği Yaptı

YMN Tanker olarak daha önceki yıllarda da katılım göstermekte olduğumuz Shell Maritime Partners in Safety Workshop'una 1 Kasım 2024 tarihinde Antalya'da ev sahipliği yapma fırsatı yakaladık.

Birçok önde gelen denizcilik firmasının yanı sıra workshop'a aynı zamanda Shell-EU & Africa Marine Operations Manager Bharat Bhatia, Shell - Global Maritime Health & Safety Manager Sarah Waite'de katılım sağladılar.



Denizcilik sektörünün önde gelen isimlerini bir araya getiren bu etkinlikte, yaşanmış kazaların sebepleri, insan performansı yeterliliğinin gelişimi ve tersane emniyeti gibi konular üzerine bilgi ve deneyim paylaşımına olanak tanınmış ve farklı görüşlerin paylaşılmasına ve tartışılmasına yardımcı olunmuştur.



27 Nisan 2023 tarihinde Shell Partner's in Safety Programı'na katılımımızın ardından, üç uluslararası workshop'a iştirak etmiş ve iki gemimizde Verification Visit gerçekleştirilmiştir.

Bu süreçte, mental sağlık, personel refahı ve Shell'in emniyetli eğitim programlarına yönelik farkındalığımız artmış, bu alanlara verilen önem daha da pekiştirilmiştir.

Bu artan hassasiyet doğrultusunda, CEO ve Üst Düzey Yönetici ziyaretlerimiz hem sayısal hem de içerik açısından daha yüksek kaliteye ulaşmıştır. Ziyaretler sırasında Learning Engagement Tool ve Resilience gibi eğitim programlarının gemi personeli üzerindeki olumlu etkileri gözlemlenmiş ve bu programların operasyonel süreçlere sağladığı katkılar öne çıkmıştır.

Bununla birlikte, operasyonel performansımız ve istatistiksel verilerimizde kaydedilen yükselen ivme, sürekli gelişim konusundaki kararlılığımızın en somut göstergelerinden biri olmuştur. Gelecek workshop'ları büyük bir heyecanla bekliyor, gelişim yolculuğumuzu daha da ileriye taşımak için sabırsızlanıyoruz.



FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

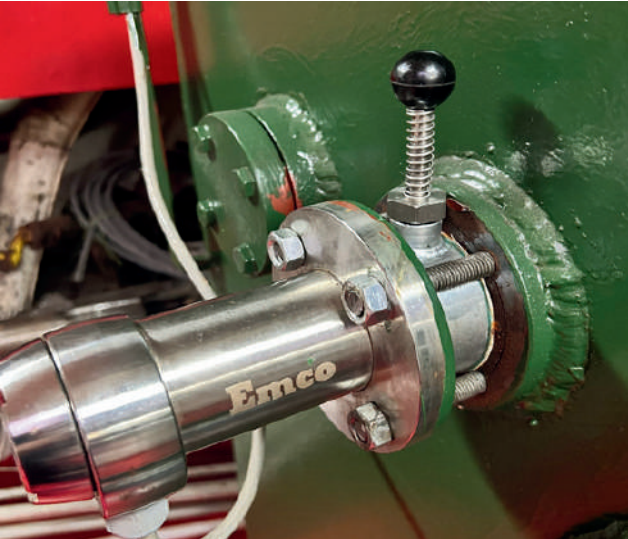
MED ARCTIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE



BWTS sistem Segregated Tank üzerinde bulunan High Level alarm şamandırası Ermafirst yapı itibariyle dışarıdan test edilecek şekilde dizayn edilmiştir. Test edilebilmesi için şamandıranın sökülmesi veya elektriksel olarak kontak üzerinden test edilmesi gerekmektedir. Denetler esnasında, denetçilerin kafalarında soru işareti oluşmasına veya zaman kaybına sebebiyet vermektedir.

GOOD PRACTICE



BWTS sistem segregated tank üzerinde bulunan şamandıra üzerine test sırasında hızlı bir şekilde işlemi yapmak ve özellikle de denetçilerin yanında yanlış anlaşılma sebebiyet vermemek için Ayvaz C4 Model şamandıra üzerinde bulunan test kolu Emco marka BWTS orijinal şamandıra üzerine montaj yapılmıştır.



FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED BLUE JAY Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

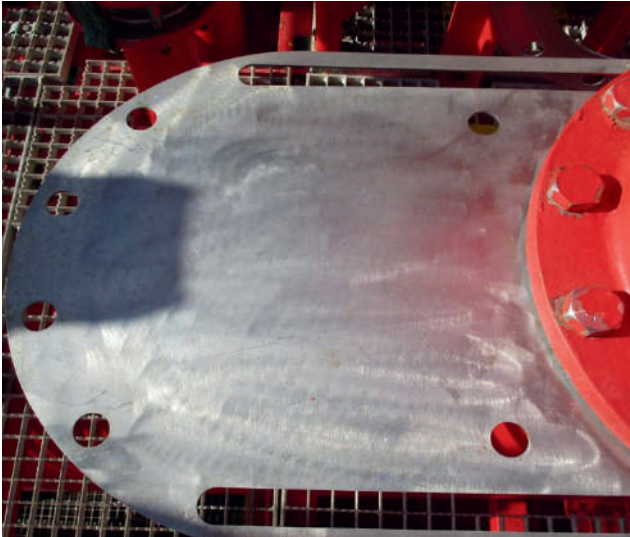
BAD PRACTICE



Common line üzerinde bulunan bıçaklar, zamanla yüksek basınç etkisiyle deforme olmuştur.

Bu durumun, bir süre sonra flenç sızdırmazlığını etkileyebilme şansı bulunmaktadır.

GOOD PRACTICE



Bıçaklar yenilendikten sonra her 3-4 operasyonda bir bıçakların yönü değiştirilip kullanılması, bıçakların bombe yaparak deforme olmasını engelleyecektir.



FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

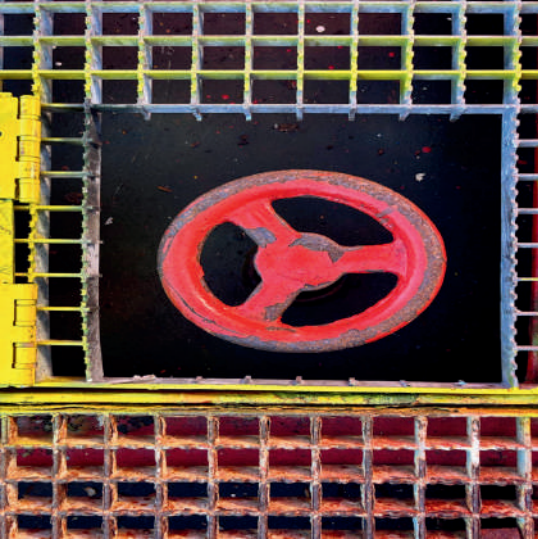
MED BALTIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE



Rutin gözlemler sırasında manifold alanındaki yangın izolasyon valfinin zemindeki ızgaraya temas ettiği tespit edilmiştir. Olası bir acil müdahale durumunda valfi kumanda etmek emniyetli olmamakla beraber sürtünmeden kaynaklı zaman kaybına neden olabilir.

GOOD PRACTICE



İzolasyon valfinden alınan ölçülere göre yeni ızgara hazırlandı ve yerine yerleştirildi. İzolasyon valfi daha emniyetli ve kolay bir şekilde kumanda edilebilecek duruma getirilmiştir.



FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED ARCTIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:



Bu best practice bataryalar, piller, akümülatörler ve benzeri diğer ekipmanların gemi üzerinde doğru şekilde depolanması ve yangın, sızıntı yada çevresel zarar risklerinin minimize edilmesi için hazırlanmıştır.

Med Arctic gemisinin limanda olduğu esnada, güverte zabiti ISPS locker içerisinden visitor log book'u almak istediğinde, locker içerisinde hatalı şekilde depolanmış olan yedek ISPS fenerleri ve pilleri ile karşılaşmıştır. Piller ivedilikle bu alandan çıkartılmış ve yaşam mahalline götürülerek birinci zabite konu hakkında bilgi verilmiştir. Birinci zabıt olayın ardından gemi personelinin toplamış ve pillerin ISPS locker gibi uygunsuz alanlarda değil alakalı saklama alanlarında tutulması gerektiğini hatırlatmıştır.

Pillerin uygunsuz alanlarda saklanması, organize şekilde depolanmaması, ve bitmiş yada son kullanma tarihi geçmiş pillerin ayrıştırılmaması çevresel kirliliğe veya ısı, nem ve statik elektrik sebebiyle yangın çıkmasına bile neden olabilir.



Tüm piller, akümülatörler ve benzeri materyaller belirlenmiş, havalandırması olan mahallerde saklanmalıdır. Bu mahaller soğuk, kuru ve direk güneş ışığından uzak olmalıdır.

Pillerin tutulduğu alanlar düzenli olarak korozyon, hasar veya pil sızmasına karşı kontrol edilmelidir. Tüm piller insulasyon bandı kullanılarak kutupları bantlanmalı, orijinal kutularında veya plastik kutularda tutulmalıdır. Bu sayede yangın çıkma olasılığı minimize edilir.

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED ATLANTIC Gemisinde Meydana Gelen Olay Sonrası Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

21.10.2024 tarihinde, Med Atlantic gemisi Port Klang'a doğru seyrederken geminin bacasında bir yangın meydana geldi. Yangın alarımının çalmasının ardından, yangın ekibi makine kazan dairesinde yangını söndürme çalışmalarına başladı.

Ancak yangını söndürme çabaları yetersiz kaldığı için Kaptan, mürettebata makine dairesini terk etmelerini ve yangının yayılmasını önlemek için tüm havalandırmaların ve kaportaların kapatılmasını emretti.

Gemi en yakın demirleme alanına demirledi ve Kaptan, geminin sabit CO2 sisteminin devreye alınmasını emretti. Mürettebat, toplanma istasyonuna çağrıldı. Koşullar göz önünde bulundurularak ve tüm mürettebatın emniyetini sağlamak amacıyla Kaptan, gemiyi terk emri verdi.

Yangın söndürme römorkörleri, yangının söndürülmesi ve geminin soğutulması çalışmalarına yardımcı oldu. Soğutma sürecinin tamamlanmasının ardından, Kaptan, Singapur Sivil Savunma Kuvvetleri (SCDF) ekibiyle birlikte gemiye geri döndü. Yangının tamamen söndüğünün doğrulanmasının ardından, tüm mürettebat gemiye geri döndü.

DOĞRUDAN NEDENLER:

- Şirket prosedürlerini takipte hata
- Bilgi vermekte ve uyarmakta hata

KÖK NEDENLER:

- Yetersiz gözlemlleme / inceleme
- Yetersiz iletişim / bilgi
- Durumsal farkındalık eksikliği
- Yetersiz İnceleme Talimatı
- Isıtma Devresinde Fazla Basınç

KÖK NEDENLER:

- Şirket prosedürlerini takipte hata
- Bilgi vermekte ve uyarmakta hata



ALINACAK DERSLER:

- Şirketin SMS'ine dayalı standart işletim prosedürü, alarmların doğru bir şekilde izlenmesini ve uygun şekilde müdahale edilmesini gerektirir. Bu nedenle, mürettebatın alarmın nedenini keşfetmek için ısıtma işlemini durdurması bekleniyordu, ancak alarm geçmiş ısıtma prosedürü alarmlarıyla ilgili olduğu varsayılarak onaylanmış ve tekrar kontrol edilmemiştir. Tanımlanan prosedür izlenmiş olsaydı, bu alarmların normal ısıtma alarmlarıyla ilgili olmadığı tespit edilebilirdi. Araştırma, mevcut prosedürlere aykırı bir geçici çözüm uygulandığını göstermektedir. Dikkatsizlik, yetersiz risk algısıyla birleştiğinde, açıkça algılanan alarmların göz ardı edilmesine neden olmuştur. Bu nedenle, belirlenmiş prosedürlere sıkı sıkıya uyulması çok önemlidir. Alarmların doğru bir şekilde tanımlanması ve bunlara zamanında müdahale edilmesi, olayın tırmanmasını önleyebilirdi.
- Alarmların çaldığı gözlemlendiği sırada ekip iletişimi yetersizdi çünkü ekip üyeleri arasında bilgi paylaşımı yapılmadı. Ayrıca, Kıdemli bir mühendisin, bir diğer kıdemli mühendise bilgi vermeden yemek salonuna gittiği tespit edildi. İyi bir makine dairesi kaynak yönetimi pratiği olarak, ekip üyelerinin alarm durumlarını kontrol etmesi ve izlemeleri bekleniyordu, ancak bu durum açıkça gerçekleşmemiştir. Ek olarak, sistemlerin devreye alınması/operasyonu esnasında iletişim oldukça önem arz etmektedir. İletişimin düzgün bir şekilde sağlanmadığı anlaşılırsa operasyon durdurulması ve emniyetli operasyonun sağlanabilmesi adına net iletişim kurulması gerekmektedir. Etkili ekip iletişimi, acil durumlar sırasında zamanında ve koordineli müdahaleler için hayati öneme sahiptir.
- Rutin kontroller ve numune alma işlemleri, potansiyel sistem sorunlarını acil durumlara yol açmadan önce tespit etmeye yardımcı olabilir.
- Durumsal farkındalık ve risk değerlendirmesi, tehlikelerin tanımlanması ve önlenmesi için temeldir.
- Bu kaza aynı zamanda yangın talimleri esnasında personelin reaksiyonlarının önemini de bir kez daha kanıtlamıştır. Tüm talimler, her an gerçek bir acil durum/kaza ortaya çıkacakmış varsayılarak yapılmalıdır. Bu nedenle, talimler ciddi dikkat, ivedilikle yapılmalı ayrıca verilen reaksiyonlar doğru, net ve hızlı olmalıdır.
- Bu olay, belirlenmiş prosedürlerin izlenmesinin, etkili iletişimin sürdürülmesinin ve kapsamlı denetimlerin gerçekleştirilmesinin kritik önemini vurgulamaktadır. Edinilen dersler ve uygulanan düzeltici önlemler sayesinde gemi, gelecekteki acil durumlarla başa çıkma konusundaki güvenlik standartlarını ve hazırlığını artırmıştır. Düzenli eğitimler ve en iyi uygulamalara bağlı kalınması, filo genelinde operasyonel emniyeti artırmaya ve riskleri azaltmaya devam edecektir.

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED BALTIC Gemisi Tarafından Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Sancak ve iskele balast pompalarının priming sistemlerinin aktive edilmediği tespit edilmiştir. Yapılan kontrollerde şu bulgulara ulaşılmıştır:

İskele Priming Sistemi:

İskele priming sisteminde, aktüatör hava devresinde yoğunlaşma nedeniyle su bulunduğu tespit edilmiştir. Bu durum, hava devresinde birikmiş olan suyun aktüatörün düzgün çalışmasını engelleyerek priming sisteminin arızalanmasına yol açmış olabilir.

Sancak Priming Sistemi:

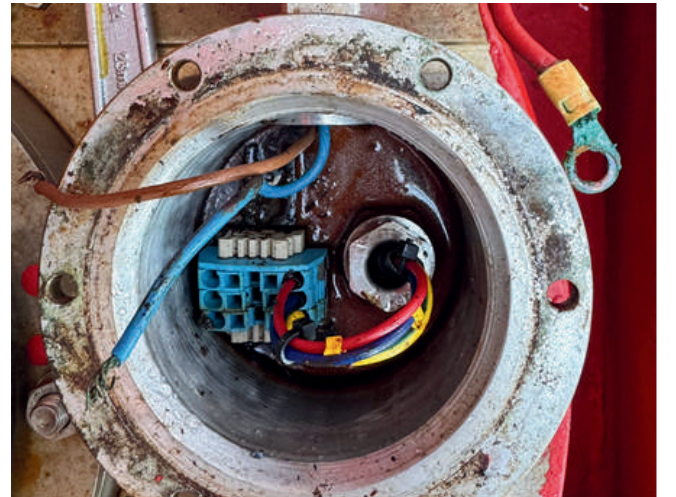
Sancak tarafında ise priming sistemini aktive eden level switch'lerin söküldüğü ve sistemin hiç çalışmadığı gözlemlenmiştir. Level switch'ler, sıvı seviyesini algılayarak otomatik olarak priming sistemini devreye sokar. Bu bileşenlerin sökülmesi, priming sisteminin işlevsiz kalmasına ve pompanın verimli çalışamamasına sebep olmuştur. Bu bulgular, her iki pompada da priming sistemlerinin düzgün çalışmadığını ve bunun, pompa verimliliğinin düşmesine veya arızalanmasına yol açabileceğini göstermektedir.

Sancak ballast priming bağlantıları uzun zamandır kontrol edilmediği, içerisine suve kir girdiği tespit edilmiştir.

Devre elemanları temizlenip yenilendiğinde priming sisteminin sorunsuz çalıştığı görülmüştür.

KÖK NEDENLER:

- Priming sistemi hakkında bilgi eksikliği.
- Priming sisteminin kontrolü hakkında planlı bakım sisteminde bir kontrol olmaması.



ALINACAK DERSLER:

Framo balast pompaları, pompanın düzgün çalışmasını sağlamak için emiş tarafındaki havayı uzaklaştırarak sıvının pompa içine serbestçe akmasını sağlayan bir priming sistemi ile donatılmıştır. Bu sistem aşağıdaki nedenlerden ötürü önemlidir:

- **Sürekli Çalışma İçin Hava Giderme:**

Batık bir pompa, pompa muhafazasında veya emiş hattında hava veya gaz birikmesiyle karşılaşabilir. Hava cepleri, pompanın emiş yapmasını engelleyebilir ve sıvı akışını kesebilir. Priming sistemi, bu havayı uzaklaştırarak kesintisiz çalışmayı sağlar.

- **İlk Başlangıçta Yardımcı Olma:**

Pompanın başlangıcında, emiş hattı tamamen sıvı ile dolmamış olabilir. Priming sistemi, sıvıyı pompa içine çekmek için gerekli olan vakumu oluşturarak pompanın verimli bir şekilde çalışmaya başlamasını sağlar.

- **Kavitasyonun Önlenmesi:**

Pompa içinde sıkışan hava, kavitasyona neden olabilir. Kavitasyon, sıvı içinde buhar baloncuklarının oluşmasına ve bunların patlayarak pompa bileşenlerine zarar vermesine yol açabilir. Bu, verimliliği düşürür ve pahalı onarımlara neden olabilir. Priming sistemi, pompanın çalışmadan önce sıvı ile tamamen dolmasını sağlayarak bu riski ortadan kaldırır.

- **Ballast İşlemlerinde Güvenilir Performans:**

Ballast pompaları, sıvı seviyelerinin değişmesi veya basınçların farklılık göstermesi gibi dinamik koşullar altında çalışır. Priming sistemi, pompanın bu koşullar altında bile kesintisiz çalışmasını sağlayarak güvenilir performansın devam etmesine yardımcı olur.

- **Tehlikeli Ortamlarda Güvenlik:**

Framo pompalarının yaygın olarak kullanıldığı tanker gemilerinde, havanın veya buharın pompa içine girmesinin tehlikeli sonuçları olabilir. Priming sistemi, pompanın her zaman sıvı akışı ile çalışmasını sağlayarak tehlikeli durumları önler ve güvenli çalışma koşullarını garanti eder.

Priming sistemi sayesinde Framo ballast pompaları, güvenilirliğini artırarak, kavitasyona karşı korunur, sorunsuz başlatma sağlar ve özellikle tanker gemilerindeki zorlu koşullarda kesintisiz çalışmayı temin eder. Bu, güvenlik ve verimliliğin kritik olduğu bu ortamda son derece önemlidir.

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED NORDIC Gemisi Tarafından Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Kedi köprüsünün üstünde depolanan ve yanıcı sıvı içeren metal varillerin aşırı derecede aşınmış olduğu görülmüştür. Emniyet denetimi yapan kişinin tehlikeli madde içeren varillerin denetimine aşına olmadığı gözlemlenmiştir.



KÖK NEDENLER:

- Prosedürü takip eksikliği
- Yetersiz gözlemlene
- Durumsal farkındalık eksikliği
- Denetleme eksikliği

ALINACAK DERSLER:

Tank temizleme kimyasalları uygun şekilde işaretlenmeli, tanımlanmalı ve depolanmalıdır. İlgili zabitin, gemide bulunan tank temizleme kimyasalları veya solventlerinin bir envanterini tutmalıdır. Kimyasal tankerde kullanılan tank temizleme kimyasalları aşındırıcı, cilde duyarlı veya zehirli olabilir. Isındıklarında tahriş edici dumanlar çıkarabilirler. Bu kimyasallar ile çalışan personel ürünün MSDS'sini bilmeli ve gerekli kişisel koruyucu ekipman giymelidir.

Bir Gemi Emniyet Zabitinin (1.Zabit) ana görevlerinden biri denetimler yapmaktır. Emniyet denetiminin amacı potansiyel güvenlik tehlikelerini tespit etmek ve emniyetli çalışma için bu tehlikeleri ortadan kaldırmaktır. Geminin erişilebilir her bölümü en az 3 ayda bir denetlenmelidir. Emniyet denetimi sonuçları (kusurlar veya uygunsuzluklar) filo gemilerinin zayıf alanlarını tanımlamak ve çalışanlara emniyetli çalışma koşulları sağlamak için çok önemlidir.

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED BLUE JAY Personeli Tarafından Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Denet sırasında kaynak kablolarının hasarlı olduğu tespit edilmiştir. Bu durum potansiyel olarak elektrik çarpması, ekipman arızası veya yangın tehlikesi gibi risklere neden olabilir.

KÖK NEDENLER:

- Yanlış Kullanım
- Kötü Bakım
- Çevresel Faktörler
- Yetersiz Eğitim



ALINACAK DERSLER:

Denetim ve Bakım: Kullanmadan önce hasarlı kabloları tespit etmek ve onarmak için rutin denetim yapılmalıdır. (Safety inspection group 5)

Doğru Kullanım ve Depolama: Gereksiz hasarı önlemek için personel kabloların doğru şekilde taşınması ve istiflenmesi hususunda eğitilmeli ve askı ve benzeri uygun istifleme çözümleri sağlanmalıdır.

Koruyucu Önlemler: Kabloları keskin kenarlardan veya ağır ekipmanlardan korumak için koruyucu kılıflar kullanılmalıdır.

Operasyonel Eğitim: Kablo hasarını belirleme ve riskleri anlama konusunda eğitimler düzenlenmelidir. Hasarlı kabloların derhal hizmetten çıkarılmasını sağlamak için bir raporlama süreci oluşturulmalıdır.

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED BALTIC Personeli Tarafından Meydana Gelen Olay Sonrası Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Geminin, Plymouth, Birleşik Krallık'taki Cattedown terminali'nde benzin tahliyesi işlemi yapılmak üzere yanaşması yapılmıştır. Kalkış için pilot randevusu planlanmıştır. M/E (Ana Makine), dümen sistemi ve baş iter testleri, şirket kuralları ve uluslararası düzenlemelere uygun şekilde tamamlanmış olup gemi kalkışa hazır hale gelmiştir.

KÖK NEDENLER:

- Yetersiz Ekipman / Makine Bakımı ve Arızalı Yağ Buharı Filtresi
- Yetersiz Yağ Buharı Sensörü ve Filtre Kontrol Rutini
- Yedek parçalar için yetersiz prosedür

Pilotla birlikte The Cobblers Channel'da düşük hızda seyir halindeyken, yağ buharı alarmı tetiklenmiş ve bu durum ana makinenin otomatik olarak durmasına neden olmuştur.

Her iki demir hazır duruma getirilmiş olup, acil demirleme için mürettebat hazırdır. Bu sırada, ana makine kapalıyken, yardımcı makineler, dümen sistemi ve baş iter çalışmaya devam etmiştir.

Yağ buharı dedektörü sensörü derhal kontrol edilip temizlenmiştir. Sensör temizlendikten sonra, yağ buharı alarmı alarm izleme sisteminden kaldırılmıştır. Ana makine yeniden çalıştırılmıştır. Ana makina kontrolü, köprüüstüne devredilmiştir.

Ana makine yeniden çalıştırıldıktan sonra, gemi emniyetli ve dikkatli bir şekilde seyir etmeye devam etmiştir.

ALINACAK DERSLER:

- Minimum yedek parça gereksinimleri, gemide bulundurulacak tam bronz filtre sayısını artırmak üzere revize edilmiştir.
- Yağ buharı sensörü filtresi kontrol sıklığı artırılmıştır.
- Kalkış öncesi kontroller, her manevra öncesinde yağ buharı dedektörü ve filtresinin kontrol edilmesini içerecek şekilde revize edilmiştir; böylece gelecekte aynı olayın tekrar yaşanması engellenmeye çalışılacaktır.

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED NORDIC Personeli Tarafından Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Agio Theodorio limanından Rotterdam limanına doğru ilerlerken ağır hava ve deniz koşullarına maruz kalınması sonucu gemi ekipmanlarının bazıları zarar görmüştür. Hava raporu düzenli olarak takip edilmesine rağmen hava yönünün ani değişiminden dolayı ve sığınacak yer kalmamasından ötürü havaya girilmiştir. Ağır hava öncesinde bridge checklist 07 doldurularak gerekli önlemler alınmaya çalışılmıştır.

KÖK NEDENLER:

- Aşırı olumsuz hava koşulları
- Netalamanın düzgün yapılmaması
- Yetersiz önlemler veya bariyerler
- Risk ve durum farkındalık eksikliği
- Malzemenin uygun olmayan şekilde depolanması

Havaya girildikten sonra uygunsuzlukları önlemek ve geminin selameti için travers seyrine başlanmıştır. Ancak buna rağmen oluşan hasarlara engel olunamamıştır. Gemi bünyesinde yer alan bazı malzemeler ve deterjan varillerinde hasar meydana gelmiştir. Bununla beraber revirde yer alan dolap deniz netası yapılmasına rağmen devrilmiştir. Ayrıca güvertede yer alan ekipmanları bazılarında hasar oluşmuştur.





ALINACAK DERSLER:

- Bazı materyallerin uzun süre güneş ışığına maruz kalması, yapısal deformasyonlara yol açarak mukavemetlerinin ciddi şekilde azalmasına neden olmaktadır. Bu durum, özellikle ağır hava koşullarında materyalin işlevini yitirmesiyle sonuçlanabilir. Örneğin, UV ışınlarına karşı dayanıklı kaplamalar veya koruyucu örtüler kullanılarak bu tür problemler minimize edilebilir.
- Deniz netası konusunda daha duyarlı ve hassas bir yaklaşım benimsenmelidir. Özellikle gemide kullanılan ekipmanların doğru şekilde netalanması, ağır hava koşullarında ciddi kazaların önüne geçmek için kritik bir öneme sahiptir. Bu nedenle, ekipmanların netalanması sırasında ekstra özen gösterilmeli, kullanılan sabitleme sistemlerinin dayanıklılığı düzenli olarak kontrol edilmelidir. Ayrıca, mürettebatın durumsal farkındalığını artırmak amacıyla periyodik eğitimler düzenlenmesi ve emniyet prosedürlerinin sık sık gözden geçirilmesi faydalı olacaktır.
- Mobilya, dolap gibi taşınmaz eşyaların da ağır hava koşullarına hazırlıklı olması sağlanmalıdır. Bu tür eşyaların deniz netalarının gücünden emin olunmalı ve ağır hava öncesinde detaylı bir kontrol yapılmalıdır. Yeterince güçlü olmayan bağlantı noktaları, ani hareketler sırasında eşyaların zarar görmesine ya da ciddi kazalara neden olabilir.
- Anlık hava değişimlerinin yol açabileceği olumsuz durumları önlemek adına, limandan kalkış öncesinde hava durumu kontrolü titizlikle yapılmalıdır. Özellikle açık denizde ani değişen hava koşulları, hazırlıksız yakalandığında büyük riskler doğurabilir. Bu nedenle, kalkış öncesi yapılan hava durumu analizleri sırasında yalnızca kısa vadeli tahminler değil, aynı zamanda olası uzun vadeli değişimler de dikkate alınmalıdır.
- Gemide uzun süre kalması gereken varillerin netalarının da özel bir dikkatle yapılması önemlidir. Bu variller, mümkün olduğunca sabit yapı elemanları ile sağlam bir şekilde sabitlenmelidir. Kullanılan bağlantı elemanlarının dayanıklılığı önceden test edilmeli ve aşınmaya karşı düzenli aralıklarla kontrol edilmelidir. Ayrıca, uzun süreli seferlerde varillerin bulunduğu alanların periyodik olarak gözden geçirilmesi, olası gevşemelerin önüne geçmek için etkili bir çözüm olacaktır.

ENDÜSTRİDEN KAZA RAPORLARI-2024

INCIDENTS ARE A FREE LESSON - REPORT IT!

Sektörde meydana gelen kazalar her daim bir “ders çıkarma” şansı olarak değerlendirilmelidir. Bu nedenle, International Marine Contractors Association (IMCA) tarafından paylaşılan, 2024 yılında denizcilik endüstrisinde meydana gelmiş olan ve ders çıkarılması gereken kazaların istatistikleri aşağıda paylaşılmıştır.

El Yaralanmaları

IMCA üyeleri tarafından bu kategori bazında 27 raporlama yapılmış ve bunların 3 tanesi LTI ile sonuçlanmıştır. Tüm LTI kazalar parmak yaralanmaları sebebiyle oluşmuştur.

Emniyet Kontrollerinin Atlanması

Bu kategori bazında 21 olay raporlanmış olup bunlar kapalı mahallere izinsiz giriş, ekipmanın hatalı kullanımı, açık bırakılan watertight kapılar, tehlikeli malların hatalı taşınması ve emniyet cihazlarının ayarlarını bozma gibi konular içermektedir.

Emniyetli Yük Kaldırma Operasyonları

7 olay raporlanmış olup bunlardan ikisi kreyn ile yük kaldırırken oluşan kazalar ile alakalıdır.

Yüksekte Çalışma

Yüksekte çalışma kurallarına uyulmayan 6 olay raporlanmış olup bunlardan 3 tanesi kapalı mahalde izinsiz yüksekte çalışma ile alakalıdır. Burada İş Durdurma Politikasının önemi dikkat çekmektedir.

ALINAN DERSLER:

Güçlü bir emniyet kültürü, kazaları önlemede, mürettebatın refahını sağlamada ve operasyonel verimliliği korumada son derece önemlidir. Emniyet kültürü, günlük operasyonlar içerisinde yerini aldığı anda, gemi personeli için bir alışkanlık haline gelir, riskleri azaltır ve daha emniyetli bir çalışma ortamı oluşturur.



Etkili bir emniyet kültürü oluşturmak ve sürdürmek için aşağıdakiler yapılmalıdır:

- ‘Ses Çıkarma’ kültürünü teşvik edin – Gemi personeli, emniyet endişelerini misilleme korkusu olmadan bildirme konusunda kendilerini rahat hissetmelidir. Açık iletişim kanalları, tehlikelerin erken tespit edilmesini sağlar ve olaylar meydana gelmeden önce proaktif önlemler alınmasına olanak tanır.
- Emniyet liderliğini güçlendirin – senior zabıtlar emniyet protokollerine sarsılmaz bir bağlılık göstererek örnek olmalıdır. Davranışları, mürettebatın geri kalanına rehberlik eder ve emniyetin her seviyede öncelikli olmasını sağlar.
- Sürekli öğrenmeyi teşvik edin – Düzenli talimler, eğitimler ve geçmiş olaylardan çıkarılan derslerin paylaşılması en iyi uygulamaları pekiştirir. Sürekli eğitim, mürettebatın acil durumları etkili bir şekilde yönetmeye hazır olmasını ve yeni emniyet önlemlerine uyum sağlamasına olanak tanır.
- Takım çalışmasını teşvik edin – Kolektif sorumluluk kültürü, her gemi personelinin hem kendi emniyetinden hem de meslektaşlarının emniyetinden sorumlu olmasını sağlar. Karşılıklı dikkat ve proaktif müdahalenin teşvik edilmesi, gemideki genel emniyet ağını güçlendirir.

Emniyeti şirketin değerlerine ve günlük operasyonlarına entegre ederek, yalnızca yasal gereklilikler yerine getirilmez, aynı zamanda mürettebatın kendini güvende, değerli ve motive hissettiği bir çalışma ortamı yaratılır. Güçlü bir emniyet kültürü yalnızca düzenleyici bir zorunluluk değil, aynı zamanda herkes için ahlaki ve profesyonel bir sorumluluktur.

Emniyetli Vardiya Tutun



Kişisel telefonlarınızı köprüüstüne getirmeyin!



Köprüüstünde müzik dinlemeyin!



Vardiya devir tesliminde prosedürleri ve checklistleri takip edin!



Vardiya esnasında seyir emniyeti dışında başka hiçbir işle ilgilenmeyin!



Telsizleri her daim dinleyin!



İş ile alakalı olmayan konuşmaları köprüüstünde yapmayın!

Dikkatsizlik denizde boğulmayın!

SAĞLIK

Kayma, Takılma, Düşme



PÜRÜZSÜZ YÜZEYLER VE SÜREKLİ DALGA HAREKETLERİ NEDENİYLE, GEMİLERDE KAYMA VE DÜŞME KAYNAKLI YARALANMA RİSKİ SON DERECE YÜKSEKTİR. KAYMALAR, DİĞER DENİZCİLİK KAZALARINA KİYASLA ÖNEMSİZ GÖRÜNEBİLİR; ANCAK ASLINDA BİRÇOK CİDDİ YARALANMAYA YOL AÇABİLİR.

Denizcilikte Kayma ve Düşme Kazalarının Yaygın Nedenleri

İş Sağlığı ve Güvenliği İdaresi'ne (OSHA) göre, bildirilen denizcilik yaralanmalarının en az %43'ü kayma ve düşme kazalarından kaynaklanmaktadır.



Genel olarak, bu tür yaralanmaların en yaygın nedenleri şunlardır:

- Kaygan ve parlak yüzeyler
- Gevşek halatlar ve yükler
- Markalanmamış engeller
- Korkuluk, bariyer veya emniyet ağlarının eksikliği
- Uygunsuz şekilde sabitlenmiş ekipmanlar
- Yetersiz aydınlatma
- Uygun olmayan gemi planlaması (emniyet bariyerleri olmayan yüksek noktalar, gevşek merdivenler, yanlış açılar ve eğimler)
- Yetersiz emniyet eğitimi
- Kaymaz boya ve/veya kaymaz yüzeylerin eksikliği
- Gemide uygun temizlik ve düzen prosedürlerinin uygulanmaması

Denizcilikte Kayma ve Düşme Kazalarından Kaynaklanan Yaygın Yaralanmalar

Denizcilik ortamında meydana gelen kayma ve düşme kazaları genellikle ciddi yaralanmalara yol açar. Karada kuru bir zeminde kaymaktan farklı olarak, bir kişi bir gemide kaydığında sadece kaygan bir yüzeyde değil, aynı zamanda birçok tehlikeli malzeme, ekipman ve yükün bulunduğu bir ortamda düşebilir.

Denizcilikte kayma ve düşme kazalarından sonra en yaygın görülen yaralanmalar şunlardır:

- Ayak bileği ve/veya bilek burkulmaları
- Bağ yırtılmaları
- Diz yaralanmaları
- Baş, sırt, boyun ve omuz yaralanmaları
- Travmatik beyin yaralanmaları
- Şiddetli beyin sarsıntıları
- Omurilik yaralanmaları

Kayma / Düşme Felce Yol Açabilmekte

En iyi senaryoda, bir kayma ve düşme kazasının yalnızca hafif burkulmalarla sonuçlanması umut edilir. Ancak ne yazık ki, bu her zaman böyle olmaz. 2009 yılında

Carnival Cruise Line'a ait "Carnival Pride" gemisinde meydana gelen bir kaza, bunun en çarpıcı örneklerinden biridir. Yolculardan Denise Kaba, geminin havuz güvertesinde kayarak düştü. Bu olayda ise, Ms. Kaba'nın kazası ciddi ve hayati tehlike oluşturan yaralanmalara yol açtı; diz kapağı kırıldı ve iki dizine protez takılmak zorunda kaldı.

Başka bir kayma ve düşme kazasında ise, Meksika Körfezi yakınlarında seyreden bir gemide çalışan aşçı, kaygan ve güvenli olmayan bir güvertede yürürken kayarak düştü. Düşerken omurgasını geminin korkuluklarına çarptı.

Yaralanmaları o kadar ağırdı ki, artık belden aşağısı felçli bir şekilde yaşamını sürdürüyor.



Denizcilikte Kayma ve Düşme Kazalarından Kaynaklanan Yaygın Yaralanmalar

Her yıl sıklıkla meydana gelen ve zaman zaman ölümcül olabilen bu kazaların önlenmesi için kişisel emniyeti sağlamak amacıyla gerekli tüm önlemler alınmalıdır. Durumsal farkındalık, uygun emniyet prosedürlerinin uygulanması ve doğru ekipmanın kullanımı, bu tür kazaların önlenmesinde en önemli unsurlardır.

Bu yüzden ADIMINIZA DİKKAT EDİN ve şu kurallara uyun:

- ✓ Uygun ayakkabı giyin
- ✓ Tüm döküntüleri temizleyin
- ✓ Tüm engelleri ortadan kaldırın
- ✓ Merdivenleri kullanırken korkulukları tutun
- ✓ Güvensiz nesneler üzerinde durmaktan kaçının
- ✓ Güvenlik işaretlerini kullanın

HER ZAMAN

✓ Bir işe başlamadan önce work permit gerekip gerekmediğini kontrol edin, yapılacak iş ile alakalı riskleri değerlendirin ve bunlara uygun eylem planları oluşturun.

✓ Merdiven çıkarken veya merdivende çalışırken her zaman üç temas noktasını koruyun ve merdivenleri kullanırken korkulukları tutun. En az iki ayağınız ve bir eliniz veya iki eliniz ve bir ayağınız mutlaka korkuluklara veya basamaklara temas etmelidir.

✓ Çalışmanızı planlayın ve iş arkadaşlarınızla uygun emniyet önlemleri konusunda mutabık kalın.

✓ Çevrenizde yapılan diğer işleri farkında olun ve durumsal farkındalığınızı koruyun.



ASLA

✗ Riskleri belirlemeden ve uygun önlemleri almadan işe başlamayın.

✗ Koşulların emniyetli olmadığını düşündüğünüzde işe başlamayın.

✗ Emniyet veya acil durum prosedürlerinden emin olmadığınızda işe başlamayın.

✗ Sadece Kişisel Koruyucu Ekipmana (KKD) güvenmeyin; bu, olası kazalara ve yaralanmalara karşı son savunma hattınızdır.

Türkiye Çevre Kirliliği Cezalarında Artış Yapıyor



Türkiye’de çevre kirliliği cezaları önemli bir artış daha yaşadı. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından güncellenen kirlilik ceza tarifeleri, 24 Aralık 2024 tarihli Resmî Gazete’de yayımlandı. Ocak 2024’te yapılan son değişiklikten bu yana oranlar %43,93 oranında artış yaşandı ve yeni ceza tarifelerinin 01 Ocak 2025 itibarıyla yürürlüğe girmesi bekleniyor.

2025 Güncellemesinin Öne Çıkan Noktaları

- Tehlikeli maddeler veya atıklarla kirliliğe neden olan gemilere, güncellenen tarifelerde petrol ürünleri için belirlenen cezanın 10 katı uygulanacak.
- Çevre kirliliği geçmiş olan gemiler için cezalar artırıldı: Üç yıllık süre içinde ilk ihlal durumunda ceza iki katına çıkacak, müteakip ihlallerde ise %200 oranında artırılacak. Öte yandan, gemi kendi imkânlarıyla kirliliği tamamen ortadan kaldırırsa ceza üçte iki oranında azaltılacak.
- 2018 değişikliği yürürlükte kalmaya devam ediyor. Buna göre, eğer sorumlu taraf bir "kurum, kuruluş veya işletme" ise (gemi sahibi veya kiralayan şirketler dâhil), cezalar üç katına çıkarılacak.
- Specially Protected Area içinde meydana gelen deniz kirliliği olaylarında, ceza iki katına çıkacak. Bu bölgeler arasında Marmara Denizi ve diğer önemli limanlar bulunuyor.
- Yetkililer, iddia edilen kirlilik için verilen cezaların derhâl ödenmesini veya uygun bir teminat gösterilmesini talep etmektedir. Aksi hâlde gemi tutuklanacaktır.
- Ceza tutarının %25’i oranında bir indirim, ödeme 30 gün içinde ve itiraz başvurusu yapılmadan önce gerçekleştirildiğinde mümkündür.
- İtirazlar, ceza bildirim tarihinden itibaren 30 gün içinde İdare Mahkemesi’ne yapılabilir. Ancak, itiraz süreci cezanın tahsil edilmesini durdurmaz. Bu nedenle, öncelikle 30 gün içinde cezanın indirimli tutarla ödenmesi ve sonrasında eğer haklı gerekçeler varsa İdare Mahkemesi’ne itirazda bulunulması tavsiye edilmektedir.

TEKRAR EDEN DENET MADDELERİ



CDI ve SIRE denetlerinde raporlanan ve tekrar eden denet maddelerinin konularını gemilerimizde tekrar yaşanmasını önlemek ve ekstra dikkat edilmesini sağlamak adına ek olarak bültenimizde de paylaşıyoruz.

CDI

1.Bölüm-Certification ve Manning

1.2.1: SOLAS Training Manual (LSA ve FSS)

1.4.9: Gemide Class veya diğer koşullar bulunmuyor

3. Bölüm- Bridge

3.1.55: Emergency Steering Test

5. Bölüm-

5.4.1:

6. Bölüm-Engine Department

6.2.18: Makine dairesi acil durum kaçış rotaları markalama ve aydınlatmalar

6.2.20: Kaynak ekipmanının durumu

6.3.1: Makine dairesindeki ekipmanının durumu

10. Bölüm- Life Saving

10.1: LSA

10.1.1: Lifeboat ekipmanının durumu

SIRE

2.Bölüm- Certification ve Documentation

2.1.1: Gemi sertifikalarının uygun tarihli olması ve class kondisyonu bulunmaması

2.7: Emniyetli Yönetim Sistemi

2.8.1: HVPQ uygun şekilde doldurulmuş mu?

5. Bölüm- Safety Management

5.1: Emergency Response Plan ve Talimler

5.4.2: Free fall life boat operasyonu ve ekipman kondisyonu

5.8.1: Güvertenin kontrolleri ve emniyetli mahaller

9. Bölüm- Mooring

9.14: Irgatlar iyi kondisyonda mı?

10. Bölüm- Engine and Steering Compartments

10.7: Yakıt, lube ve hidrolik yağ testleri

10.32: Makine kondisyonu iyi durumda mı?

10.38: Switchboard'larda topraklama hatası var mı?

11. Bölüm- General Appearance and Condition

11.2: Geminin borda markalamaları iyi durumda mı?

11.7: Yakıt, balast ve diğer alan havalandırmalar iyi durumda mı ve görsel kanıtlar düzenli bakım yapıldığını gösteriyor mu?

2024 YILI 4. ÇEYREK YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Garbage

Total 1st quarter Garbage Generated: 362,695 cbm

Total 2nd quarter Garbage Generated: 339,55 cbm

Total 3rd quarter Garbage Generated: 284,1 cbm

Total 4th quarter Garbage Generated: 349,72 cbm

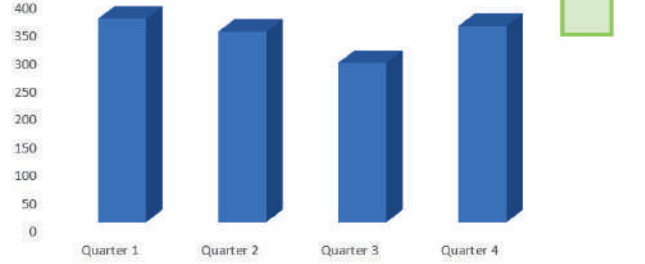
Total Yearly Garbage

Generated : 1336,065 cbm

Quarterly Avarage Garbage

Generated Per Vessel: 334,016 cbm

Garbage Management Quarterly Trend Analysis



Battery

During the 1st quarter Total Battery Consumption: 675 pcs

During the 2nd quarter Total Battery Consumption: 424 pcs

During the 3rd quarter Total Battery Consumption: 428 pcs

During the 4th quarter Total Battery Consumption: 666 pcs

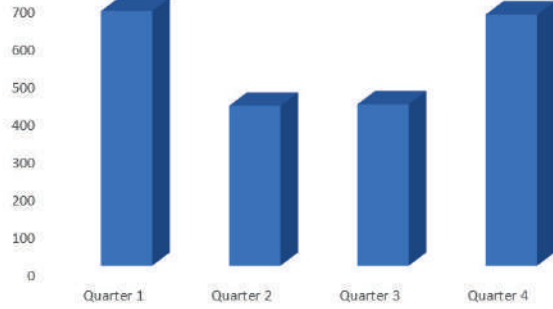
Total Yearly Battery Consumption

Consumption: 2193 pcs

Monhly Avarage Battery Consumption

Per Vessel: 548,3 pcs

Battery Quarterly Trend Analysis



Paint Consumption

During the 1st quarter Total Paint Consumption : 2868 lt

During the 2nd quarter Total Paint Consumption : 6039,04 lt

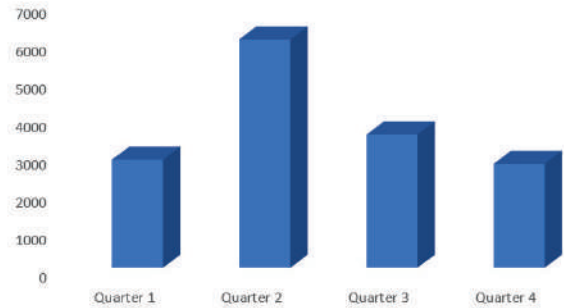
During the 3rd quarter Total Paint Consumption : 3529 lt

During the 4th quarter Total Paint Consumption : 2759 lt

Total Yearly Paint Consp: 15195,04 lt

Quarterly Avarage Paint Consumption Per Vessel: 3798,76 lt

Paint Quarterly Trend Analysis



2024 YILI 4. ÇEYREK YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Paper Consumption

During the 1st quarter Average Paper Consumption Per Vessel : 2162,76 pcs

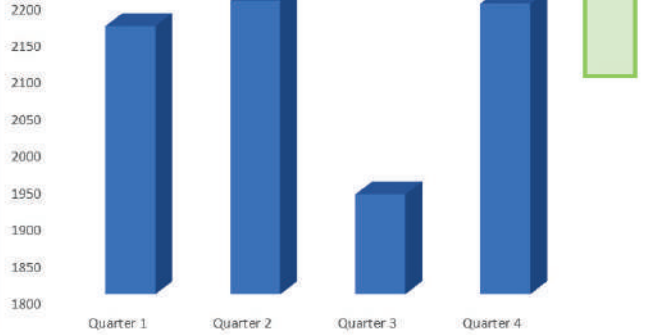
During the 2nd quarter Average Paper Consumption Per Vessel : 2197,41 pcs

During the 3rd quarter Average Paper Consumption Per Vessel: 1935,1 pcs

During the 4th quarter Average Paper Consumption Per Vessel: 2193,2 pcs

Average Paper Consumption Per Vessel Per Quarter: 2122,1 pcs

Paper Quarterly Trend Analysis



Fluorescent

During the 1st quarter Total Fluorescent Cons. : 103 pcs

During the 2nd quarter Total Fluorescent Cons. : 219 pcs

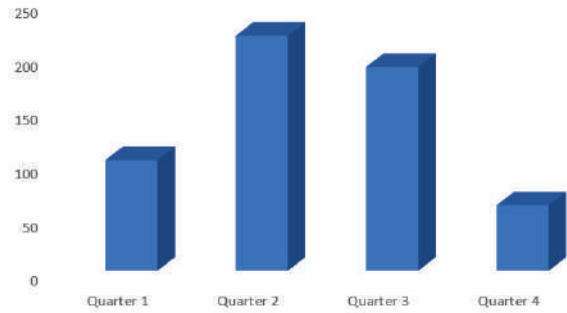
During the 3rd quarter Total Fluorescent Cons. : 190 pcs

During the 4th quarter Total Fluorescent Cons. : 61 pcs

Total Yearly Fluorescent Cons. : 573 pcs

Quarterly Average Fluorescent Cons. Per Vessel: 143,25pcs

Fluorescent Quarterly Trend Analysis



Printer Cartridge

During the 1st quarter Total Printer Cartridge Cons. : 77 pcs

During the 2nd quarter Total Printer Cartridge Cons. : 32 pcs

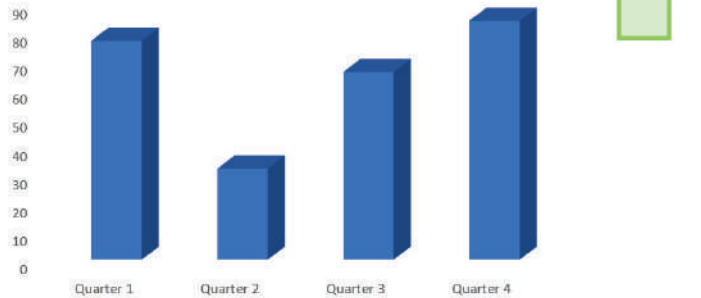
During the 3rd quarter Total Printer Cartridge Cons. : 66 pcs

During the 4th quarter Total Printer Cartridge Cons. : 84 pcs

Total Yearly Printer Cartridge Cons.: 259 pcs

Quarterly Average Printer Cartridge Cons. Per Vessel: 64,75 pcs

Cartridge Quarterly Trend Analysis



RECAAP 2024 YILI RAPORU

2024 YILI SÜRESİCE ASYA BÖLGESİNDE MEYDANA GELEN KORSANLIK VE GEMİLERE KARŞI SİLAHLI SOYGUN VAKALARININ ÖZETİ



107 Vaka Raporlandı

96 - Gerçekleşen
11 - Teşebbüs edilen



Vakaların Şiddeti

- CAT 1 - 2
- CAT 2 - 16
- CAT 3 - 36
- CAT 4 - 42

2 Korsanlık Vakası
105 Silahlı Soygun
Raporlandı



Gemilerin Durumu

40 Gemi Demirde yada
Limandaydı

67 Gemi Seyir Halindeydi



Öneriler



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

RECAAP 2024 YILLIK RAPORU

Ocak-Aralık 2024 döneminde Asya'da toplam 107 olay bildirilmiştir; bunların ikisi korsanlık olayı, 105'i ise gemilere yönelik silahlı soygun olayıdır. 2023 senesi verilerine göre 2024 yılında %6 artış gerçekleşmiştir. Bu 107 olayın 96'sı gerçekleşmiş, onbiri ise girişim aşamasında kalmıştır.

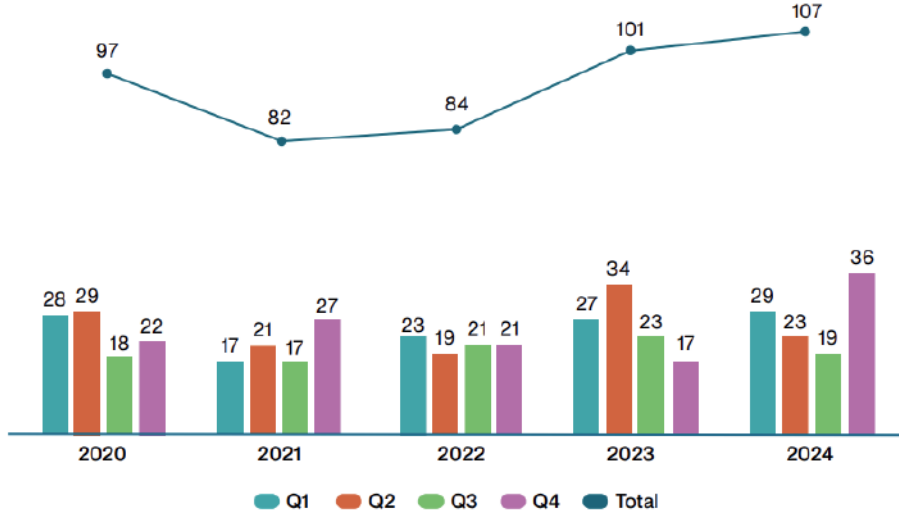


Chart 1 - Number of incidents (Quarterly number vis-à-vis total number for 2020-2024)

2024 Ocak-Aralık ve 2024 Ocak-Aralık Vakalarının Karşılaştırılması

Ocak-Aralık 2024 döneminde bildirilen toplam olay sayısı, Ocak-Aralık 2023 dönemine kıyasla artmıştır. Olay sayısındaki artma Bangladeş, Endonezya ve Güney Çin Denizinde meydana gelmiştir.

Ancak, Ocak-Eylül 2024 döneminde olay sayısında azalma bildirilen diğer bölgeler de olmuştur. Bu bölgeler arasında Filipinler, Malakka ve Singapur boğazları, Tayland ve Viyetnam yer almaktadır.

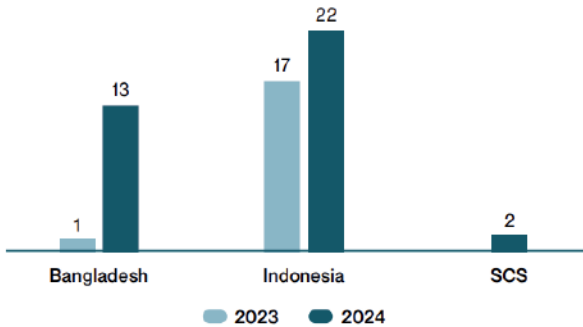


Chart 2 - Location with increase of incidents (2023 vs 2024)

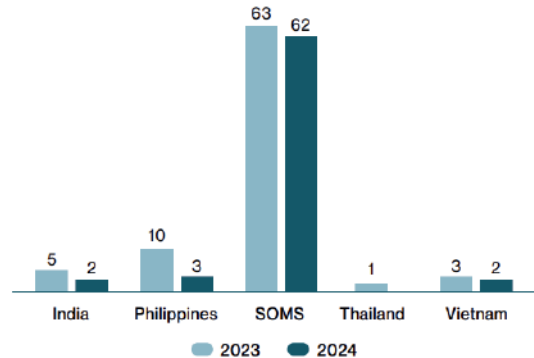
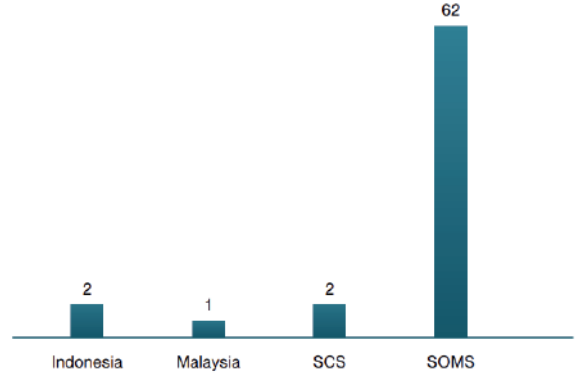
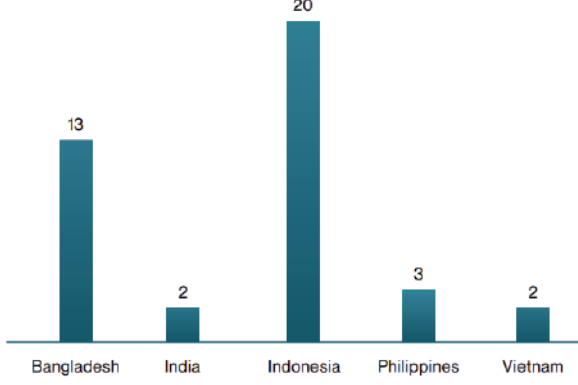


Chart 3 - Location with decrease of incidents (2023 vs 2024)

Ocak-Aralık 2024 döneminde bildirilen 107 olayın 40'ı (%37) gemiler demirde veya limanda bağlıken

Yaşanan diğer, 67 olayda (%63) gemiler seyir halindeyken meydana gelmiştir.



	2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2024	
	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att
North Asia																				
China	2		3		2				3											
Sub-total	2		3		2				3											
South Asia																				
Arabian Sea						1														
Bangladesh	10		1	1	11		9	2			5				4	1	1		10	3
India	12		12		4		3	1	4	1	9		5		4	1	5		2	
Sub-total	22		13	1	15	1	12	3	4	1	14		5		8	2	6		12	3
Southeast Asia																				
Andaman Sea	1																			
Indonesia	22	1	32		30	3	21	6	18	5	21	1	12	1	10		17		17	5
Malaysia	4		1		1	1	6		8		3		1		1	1	1		1	
Pacific Ocean										1										
Philippines	7	1	3		19		8	1	5	2	13		10	1	4		10		3	
SOMS	94	10	1	1	7	2	6	2	29	2	34		47	3	54	1	62	1	59	3
South China Sea	10	1	4	1	11	1	3	1	1		3	1			1				2	
Sulu-Celebes Seas			12	6	3	4	2	1	2		1									
Thailand	1																1			
Vietnam	27		9		2		4		2		6		2		2		3		2	
Sub-total	166	13	62	8	73	11	50	11	65	10	81	2	72	5	72	2	94	1	84	8
Overall total	190	13	78	9	90	12	62	14	72	11	95	2	77	5	80	4	100	1	96	11

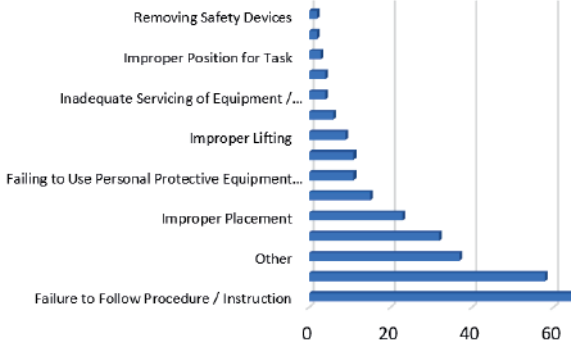
VAKALARIN LOKASYONLARI

2024 yılı Ocak Aralık ayları arasında raporlanan vakaların gerçekleştiği lokasyonların haritası aşağıda yer almaktadır.

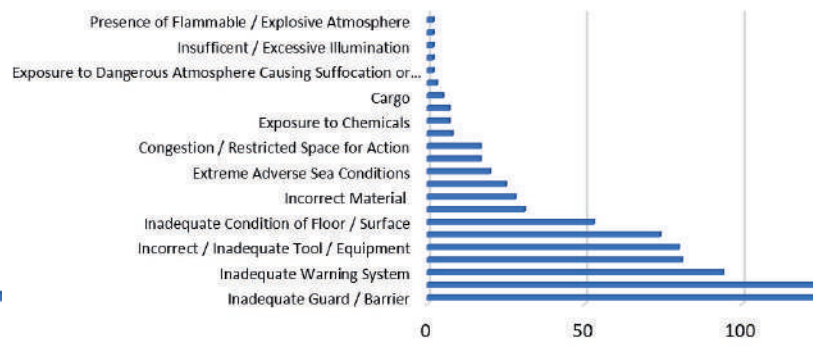


2024 yılı Ekim-Aralık ayları için oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve durumların oluşmasının analizi aşağıdaki gibidir.

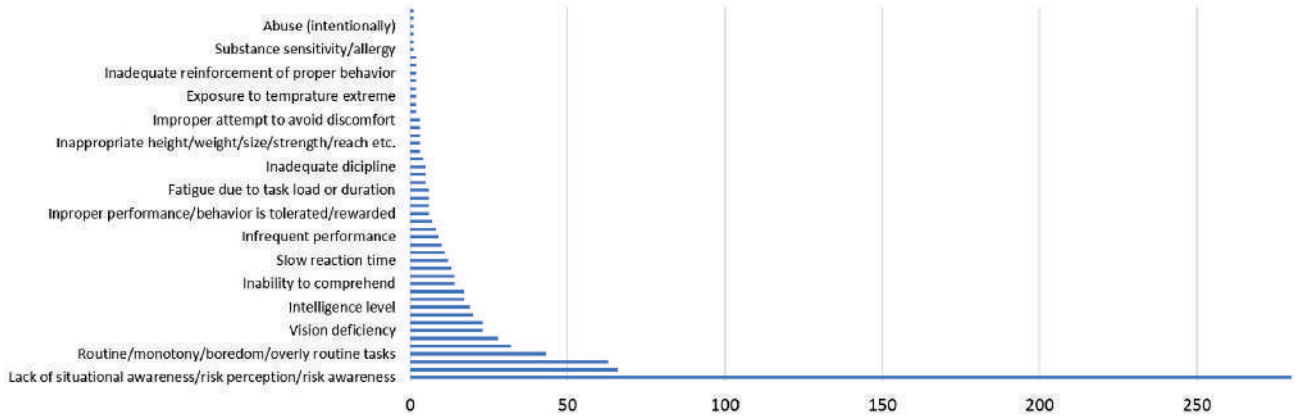
SUBSTANDARD ACTS



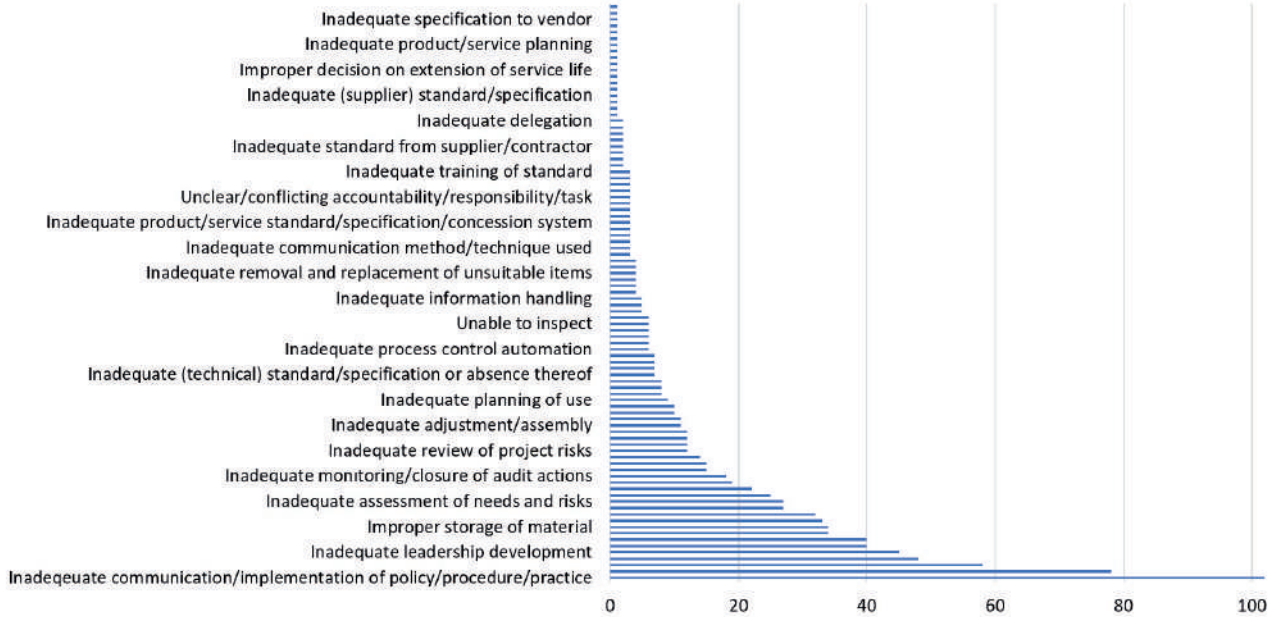
SUBSTANDARD CONDITIONS



PERSONAL FACTORS



JOB SYSTEM FACTORS



2024 4. ÇEYREK GEMİLERE GÖRE KPI ANALİZİ

Denet Skoru (PSC, SIRE, SIRE 2.0, CDI, Terminal Inspection)



MED NORDIC



MED ARCTIC



MED BALTIC



MED ATLANTIC



MED PACIFIC



MED ADRIATIC



MED ANTARCTIC



MED TUNCER



MED PAKIZE



MED EMRE



MED SERHAT



MED BLUE JAY



MED CANARY

Best Practice & Lessons Learned & Nearmiss Skoru



MED NORDIC



MED ARCTIC



MED BALTIC



MED ATLANTIC



MED PACIFIC



MED ADRIATIC



MED ANTARCTIC



MED TUNCER



MED PAKIZE



MED EMRE



MED SERHAT



MED BLUE JAY



MED CANARY

EMNİYET ÖDÜLLERİ

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

Uygulama kapsamında;

- Gemilerimizde her çeyrek **en çok nearmiss düzenleyen personele her ay sonunda ekstra internet ödülü** verilecektir. Ödülü kazanan personelin kontratının bitmesi halinde, bir sonraki gemi katılışında ödülünü hatırlatması üzerine internet hakkı tanınacaktır.

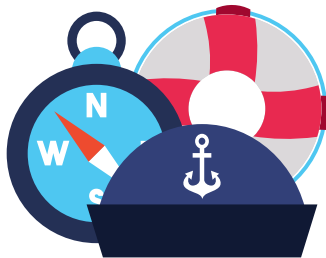
1. PERSONELE: 15 GB
2. PERSONELE: 10 GB
3. PERSONELE: 5 GB

- 3 ay içerisinde denet performansı, Best Practice / Lessons Learned / Nearmiss raporlamaları, geminin oluşturduğu atık miktarı ve daha birçok etken esas alınarak **gemilerin performansı** hesaplanacak ve en yüksek puana sahip olan gemiye ödül verilecektir.
- Yıl içerisinde performans bazlı en başarılı gemimize de o gemide çalışan personelimizin talebine(Ortak alan Kahve Mk, Play station, Xbox, Spor aletleri v.b.) göre ödüllendirme yapılacaktır.
- 2024 Yılı ve 4.çeyreği için performans bazlı en başarılı gemimiz Med Blue Jay seçilmiş olup gemi personeli isteği üzerine iki adet **Kahve Makinesi,zabitan ve personel salonlarına ses sistemi ve Playstation'lara kol ve oyun** ikmali yapılacaktır.



EN FAZLA RAPORLAMA YAPAN PERSONELİMİZ

İSİM	TOPLAM RAPOR
Doğukan Doğan	11 Adet
Recep Enver Ecesoy	9 Adet
Ali Uğur Soylu	7 Adet



Emniyet & Gemi Performans Ödülü

4. Çeyreğin Birincileri

2024 yılı 4. çeyreğinde en fazla raporlamayı yapan ve çeyreklik gemi puanlama tablosunda da birinci olan gemi Med Blue Jay olup, en fazla raporlamayı yapan personelimiz 11 adet raporlamayla Doğukan Doğan olmuştur.

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



2024 YILI 4. ÇEYREK EMNİYET ÖDÜLÜ

DOĞUKAN DOĞAN

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

SAFETY DEPARTMANI

Doğukan Doğan - 11 Adet Raporlama

4. çeyrek sonunda en çok raporlama yapan personelimiz Güverte Stajyeri Doğukan Doğan'a ödül olarak ek 15 GB internet tanımlanmıştır.



2024 YILI 4. ÇEYREK EMNİYET ÖDÜLÜ

MED BLUE JAY

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

SAFETY DEPARTMANI



2024 - YILIN GEMİSİ EMNİYET ÖDÜLÜ

MED BLUE JAY

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

SAFETY DEPARTMANI

MED BLUE JAY 4. Çeyrek ve Yılın Gemi Emniyet Ödülü

Kampanya bazında Med Blue Jay gemisi filo birincisi olmuştur. Gemilerimize ihtiyaçları doğrultusunda **Kahve Makinesi, zabitan ve personel salonlarına ses sistemi ve Playstation'lara kol ve oyun hediye edilecektir.**

BEST PRACTICE & LESSON LEARNED RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU

2024 Yılı dördüncü çeyreği için Best Practise ve Lesson Learned raporlaması hususunda gerekli özeni gösteren tüm gemi kaptanlarımız ve personelimize teşekkür ederiz.

2024 Yılı dördüncü çeyreğinde toplam 7 adet Lessons Learned ve 5 adet Best Practice yayınlanmıştır.

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

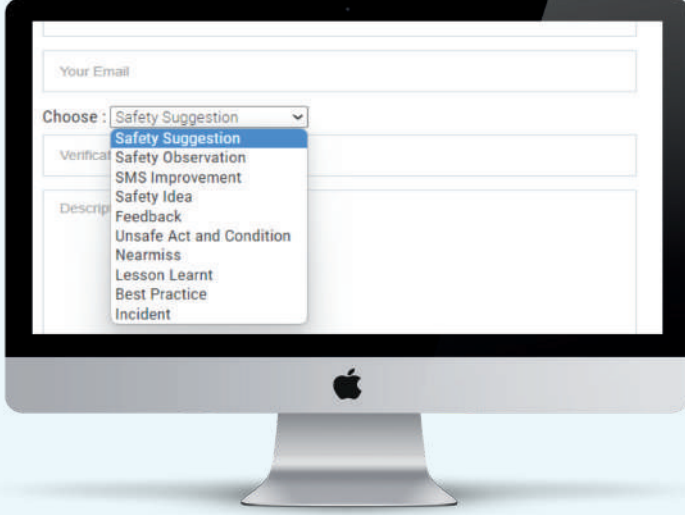
İSİM	TOPLAM RAPOR
Üçüncü Zabit	6 Adet
Kaptan	2 Adet
Baş Mühendis	2 Adet
İkinci Kaptan	1 Adet
İkinci Zabit	1 Adet

2024 yılı dördüncü çeyreği için raporlama yapılan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir:

GEMİ ADI	TOPLAM RAPOR
Med Baltic	4 Adet
Med Nordic	3 Adet
Med Blue Jay	2 Adet
Med Arctic	2 Adet
Med Atlantic	1 Adet



ŞİKAYET VE İSTEK



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

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



Raporlama sekmesi sayesinde;

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

gibi konular hakkında raporlamalar ister anonim ister isim belirtilerek yapabilecek.



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

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

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

Önemli Not:

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

Choose : Safety Suggestion

Verification Question: 8 + 2 = ?

YMN TANKER MARINE MANAGEMENT SA



Altunizade Mah. Kısıklı Caddesi No 4
Sarkuysan-Ak İş Merkezi S Blok
(1. Blok) İç kapı No:5 Üsküdar,
İSTANBUL - TÜRKİYE



Telefon: 0 (216) 562 13 20



E-posta: info@ymntankers.com.tr
Web: ymntankers.com.tr

Our Mission:

To provide technical and commercial ship management services that meet and exceed safety, environmental, and customer requirements. We conduct our operation in a manner to ensure that Quality, Health, Safety, Security and Environmental considerations remain a top priority for the Company's management and employees.

Our Vision:

To be recognized as among the best international ship operators and managers in the chemical tanker industry, with a reputation for outstanding performance, reliability, and safety standards.

Thanks to the "reporting" section added to the YMN Tanker website, our staff will now be able to share their recommendations anonymously.

Reports can be submitted by clicking the report button on www.ymntankers.com.tr



[HOME](#) [OUR COMPANY](#) [OUR TEAM](#) [OUR FLEET](#) [NEWS](#) [CAREERS](#) [REPORT](#)

YMN TANKER