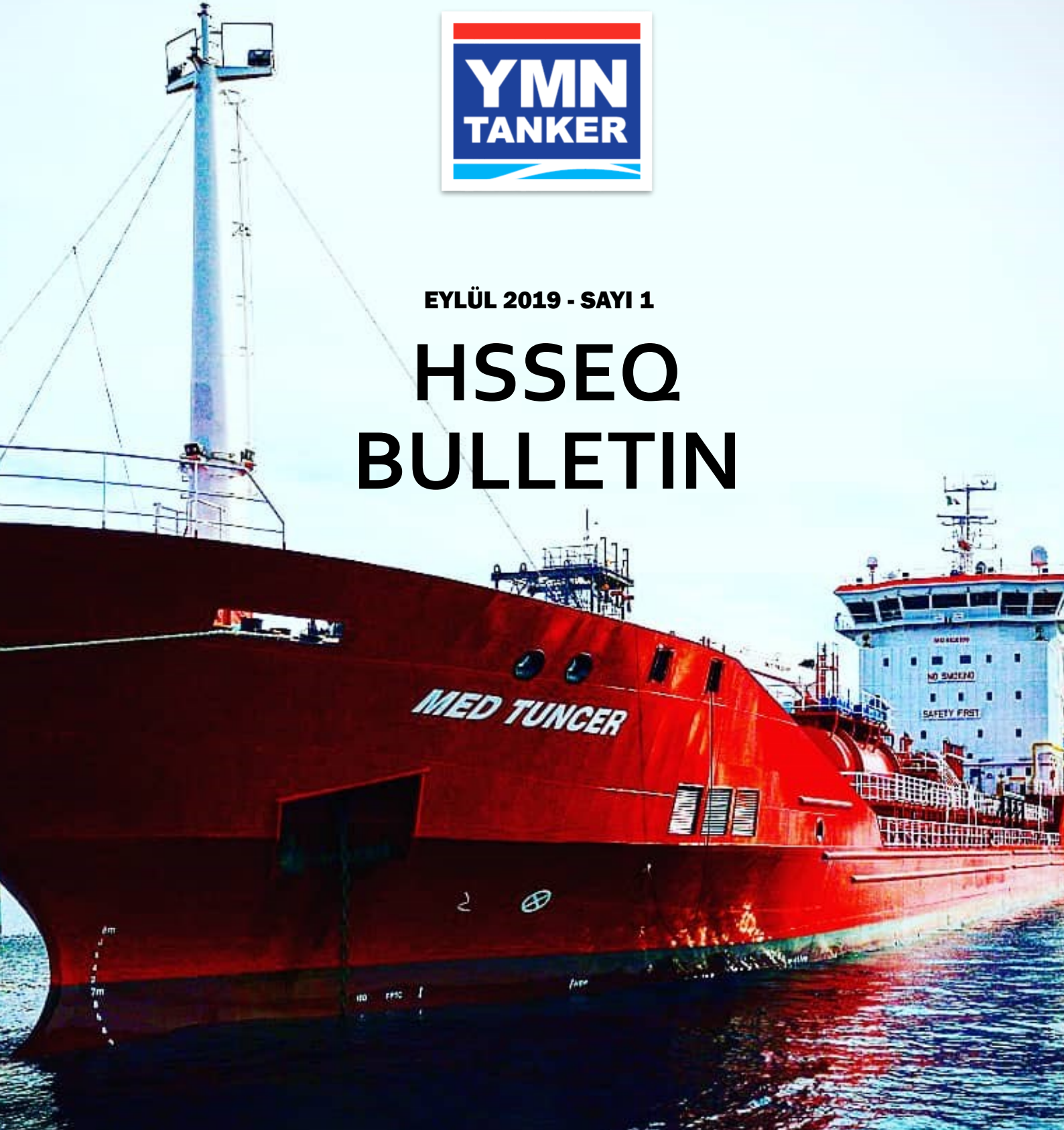




EYLÜL 2019 - SAYI 1

HSSEQ BULLETIN



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

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

**GÜVENLİK OLUŞUM
RAPORLAMALARI** 02

**SAFETY OCCURENCE
RAPORLARI İLE
İLGİLİ ÖRNEKLER** 04



**BAD/GOOD PRACTICE
UYGULAMALARI İLE
İLGİLİ ÖRNEKLER** 06

LESSONS LEARNT 12

SQUAT VE BANK ETKİLERİ 14

ÇEVRE SAYFASI 17

**BUZDA SEYİR VE
KIŞLAMA** 20

SAĞLIK SAYFASI 29



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

SAFETY OCCURENCE (GÜVENLİK OLUŞUMU)

Safety occurence (Güvenlik oluşumu):

İş güvenliği bağlamında, kazalara, ciddi durumlara, ya da daha az önem taşıyan olaylara kadar bildirilmesi gereken tüm olayları kapsayan bir terimdir.

Kazaların oluşmasına neden olan gerçek sebeplerin belirlenebilmesi için her zaman kaza olması mı beklenmelidir?

The Axe and the toes



Unsafe condition

Resim-1



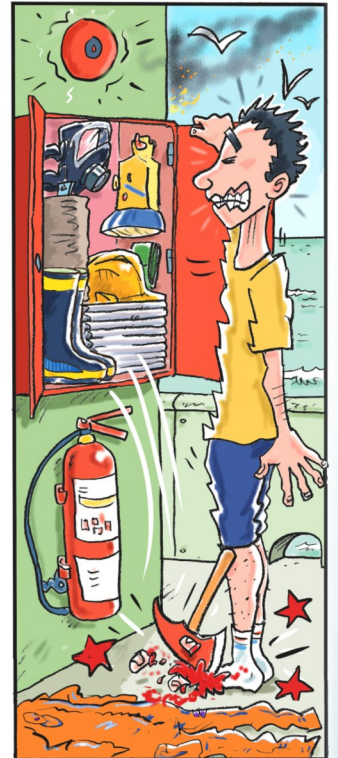
Unsafe act

Resim-2



Near miss

Resim-3



Accident

Resim-4

1. Unsafe condition/situation (Güvenli olmayan durum)

İşyerinde maddi hasara, yaralanmaya, çevre zararına neden olabilecek bir durum.

Resim-1'de; yangın baltasının, yangın ekipmanlarının olduğu dolaba sabitlenmeden koyulması ileride kazaya sebep verebilme potansiyeline sahip olduğundan "**Güvenli olmayan durum- Unsafe situation**" dır. Örnekte görüldüğü üzere kapak açıldığında balta düşerek kişinin yaralanmasına neden olabilir.



2. Unsafe act (Güvenli olmayan davranış/hareket)

Maddi hasara, çevre zararına neden olabilecek ya da personel sağlığını ve/veya güvenliğini tehdit edebilecek şekilde yürütülen bir işin veya başka bir faaliyetin gerçekleştirilmesi.

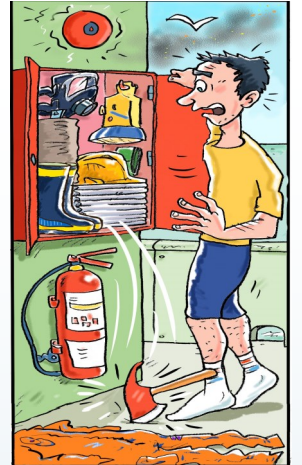
Resim-2'de; kişi, çalışmaya uygun kişisel koruyucu ekipmanları kullanmamış olup bu "**Güvenli olmayan davranış/hareket-Unsafe act**" tir. Eğer uygun koruyucu ekipmanları kullanmış olsa, baltanın düşmesi durumunda emniyet ayakkabısı sayesinde ayak yaralanmasını önleme durumu söz konusu olacaktır.



3. Near-miss (Ramak kala)

Yaralanma, çevreye zarar veya maddi hasar gibi bir kayıpla sonuçlanması muhtemel seri olaylar ve/veya durumlar zincirinin tesadüfi olarak kırılmasıyla önlenmiş olan olaylar ve/veya durumlar. (IMO-Guidance on near-miss reporting)

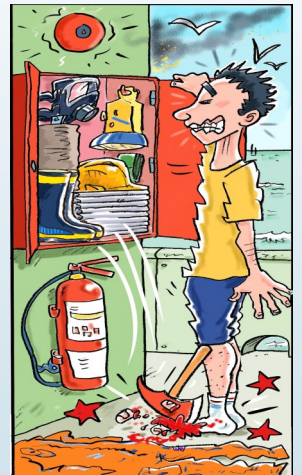
Resim-3'de; yangın baltası sabitlenmeden yangın ekipmanlarının olduğu dolaba koyulmuştur (**Unsafe condition**). Personel gerekli koruyucu ekipmanları donanmadan çalışmaya başlamıştır (**Unsafe act**). Personel dolabı açtığında balta düşmüş ancak tesadüfi olarak bir olay ile sonuçlanmamış, yara almadan kurtulmuştur. Yani kaza/hasar/kayıp şans eseri meydana gelmemiştir. (**Ramak Kala-Near-miss**).



4. Accident (Kaza)

Yaralanma, çevreye zarar veya maddi hasar gibi bir kayıpla sonuçlanan olaylar ve/veya durumlar.

Resim-4'de; yangın baltası sabitlenmeden yangın ekipmanlarının olduğu dolaba koyulmuştur (**Unsafe condition**). Personel gerekli koruyucu ekipmanları donanmadan çalışmaya başlamıştır (**Unsafe act**). Personel dolabın kapağını açtığında, sabitlenmeyen yangın baltası kişinin ayağına düşmüş ve ayağının yaralanmasına sebep olmuştur, yani kaza/hasar/kayıp meydana gelmiştir. (**Kaza-Accident**).



Near-miss'le ilgili bazı genel örnekler:

1. Acil durum prosedürlerinin uygulanmasıyla zarar ve kayıplara neden olabilecek bir olayın önlenmesi. Örneğin, personel tarafından bir valfin iki kez kontrol edilmesi yanlış basınç okunmasını engeller.
2. Beklenmeyen bir duruma ya da olumsuz bir sonuca yol açabilecek herhangi bir olayın tesadüfi olarak gerçekleşmemesi. Örneğin, güvertede kumanya ikmali sırasında personelin vinçle taşınan bir yükün altından geçmesi ancak tesadüfi olarak herhangi bir kazanın olmaması. Ya da bir geminin yeterli UKC'nin olmadığı derinliklerde seyretmesi ancak gelgit yüksekliği nedeniyle karaya oturmaması.
3. Tehlike geçinceye kadar farkedilmemiş herhangi bir tehlikeli durum ve/veya olay. Örneğin, limandan kalkan gemi, Harbour Master'ın radyo frekansını VHF'ten dinlemediğini kalkıştan 1 saat sonra farketmesi.
(IMO-Guidance on near-miss reporting)

Gemilerimizden gelen Safety Occurrence raporları ile ilgili uygun olan/olmayan örnekler:

1. Unsafe Situation başlığı altında raporlanan olay;
"SCBA (Self-contained breathing apparatus) testi sırasında bir hava kaçağı sesi duydum ve SCBA'da ki hava doldurma yerinde o-ringin eksik olduğunu fark ettim. Büyük olasılıkla BA yedek tüp testi değişikliği sırasında o-ring düştü. Bunun farketmemiş olsaydım, acil durumlarda tehlikeli olabilirdi." ✓

3. Unsafe Act başlığı altında raporlanan olay;
"Korsanlıkla mücadele için güverteye jilet tel çeken usta gemicinin uygun koruyucu eldiven kullanmadığını gördüm." ✓

2. Unsafe Situation başlığı altında raporlanan olay;
"Gemici kolları katlanmış ve kolu açıkta kalacak şekilde tulumunu giymişti." ✗
Örnekte; çalışma ortamında ki bir uygunsuzluktan değil çalışanın yaptığı uygunsuz bir hareketten bahsedildiği için, bu durum Unsafe Situation'a değil **Unsafe Act'e** bir örnektir

4. Unsafe Act başlığı altında raporlanan olay;
"Rutin kontoller sırasında, bir kapı stoper kancasının yerinde olmadığını gördüm." ✗
Örnekte; çalışanın yaptığı uygunsuz bir hareketten değil, çalışma ortamında ki bir uygunsuzluktan bahsedildiği için, bu durum Unsafe Act'e değil **Unsafe Situation'a** bir örnektir.

5. Near-miss başlığı altında raporlanan olay;

"04.09.2019'da gemi yakıt operasyonu için beklerken, 09:10'da yakıt barcı sancaktan gemiye yaklaşmaya başladı. 3.Kaptan yakıt barcı halatının gemiye alınması için güverteye haber verdi. Pilot mahallindeki yönü ayarlanabilen, döner güverte ışığı sancaktan geminin bordasına doğru dışarıda, pilot çarmihini aydınlatacak şekilde duruyordu. 3. Kaptan yakıt barcı gemiye sancaktan yanaşırken güverte ışığına çarpacağını fark ederek pilot mahallindeki usta gemiciyi oradan uzaklaşması için uyardı. Yakıt barcı güverte ışığına çarptı ancak usta gemici orada olmadığı için olası bir kazanın önüne geçilmiş oldu." ✓

6. Near-miss başlığı altında raporlanan olay;

"Gemide halihazırda kullanılmakta olan 2 adet koruyucu gözlüğün kimyasala uygun olmadığı görülmüştür." ✗

Örnekte; çalışma ortamında ki bir uygunsuzluktan bahsedildiği için, bu durum Near-miss'e değil, **Unsafe Situation**'a bir örnektir.



GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED Pacific Personeli tarafından raporlanan Best Practice uygulaması:

BAD PRACTICE

Can simitleri üzerinde bulunan grabline ve buoyant line boyutları LSA Code'a uygun olmadığı belirlenmiştir.



GOOD PRACTICE

Can simitleri üzerinde bulunan grabline ve buoyant line boyutları LSA Code'a uygun olmalıdır. Kurala göre; grabline çapı en az 9,5 mm (Chp II Reg 2.1.1.8), buoyant line çapı ise en az 8 mm olacaktır (Chp II Reg 2.1.4.2). Ayrıca bu durum şirket ISM Form No 3718 madde 1 ve 4'te de belirtilmektedir.



MED Pacific Personeli tarafından raporlanan Best Practice uygulaması:



BAD PRACTICE

- * Düzensiz yapılan kontroller EEBD maskelerinde hasarların tespitini geciktirmektedir.
- * Özellikle makine dairesinde bulunan EEBD'ler yüksek sıcaklıklara maruz kaldığından belli bir süre sonra maske üzerinde bulunan plastik malzeme yapışıp kalmakta veya dayanıksız duruma gelip parçalanmaktadır.

GOOD PRACTICE

- * EEBD kontrollerinde, tüm ekipmanlar çanta açılarak tek tek kontrol edilmelidir.
- * Birçok EEBD -20 ila +50 °C arası kullanım için üretilmiştir ancak bölgesel olarak makine dairesi sıcaklıkları +50°C'lere yaklaşmakta veya geçmektedir. Dolayısı ile ilk olarak maskede bulunan plastik malzeme deformasyona uğramaktadır. Bunun önüne geçmek için maskelerin plastik bölümlerine (özellikle makine dairesinde bulunanlar için) vazelin veya pudra sürülmelidir. Plastik malzeme kullanılmayan maskeler tercih edilmelidir.
- * Daha yüksek sıcaklıklara dayanıklı (+55 °C ve üzeri) malzemelerden yapılmış EEBD setleri kullanılmalıdır. (Hwayan TH15B : Maske boğazlığı Immersion Suit malzemesinden yapılmıştır, plastiğe göre daha dayanıklıdır. Ayrıca diğer marka EEBD'lere göre çalışma sıcaklığı daha yüksektir).
- * Isı yayan nesnelerden en az 1,5 metre uzakta muhafaza edilmelidir.



MED Tuncer Personeli tarafından raporlanan Best Practice uygulaması:

Bad Practice



**YANGIN ALARMI İZOLE
EDİLMİŞ ANCAK ÜZERİNDE
HERHANGİ BİR UYARI YAZISI
VEYA BİR NOT
BULUNMAMAKTADIR.**

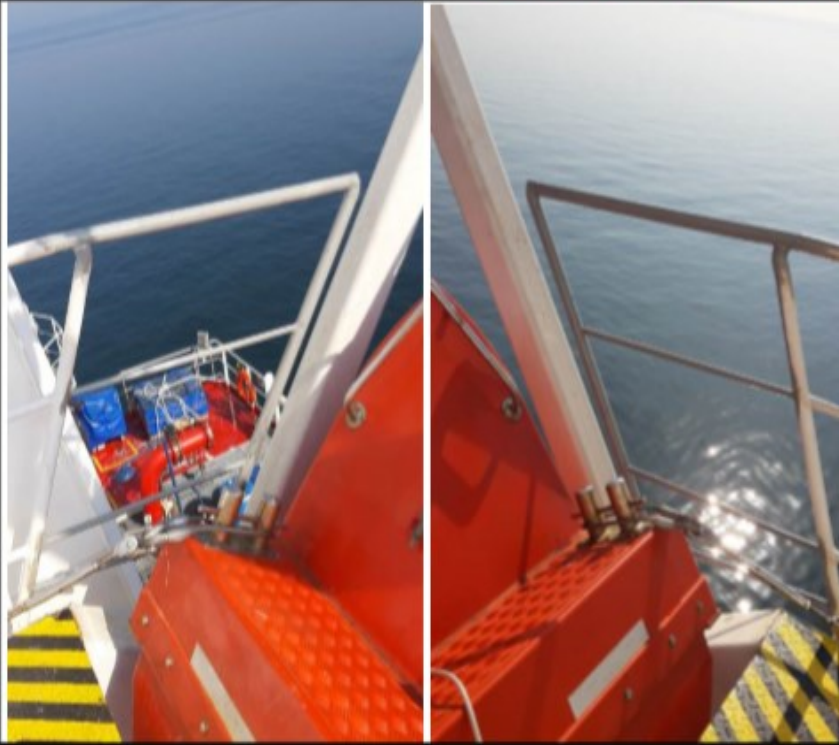
Good Practice



**HERHANGİ BİR SEBEPTEN
DOLAYI İZOLE EDİLEN BÖLÜM
OLUR İSE KIRMIZI "X" İŞARETİ
VE UYARI YAZISI ASILARAK
FARKINDALIK
OLUŞTURULMUŞTUR. SİSTEM
NORMAL ÇALIŞIRKEN YEŞİL TİK
İŞARETİ VE UYARI YAZISI
ASILMIŞTIR.**

MED Tuncer Personeli tarafından raporlanan Best Practice uygulaması:**Bad Practice**

**FREEFALL PLATFORMUNDA BOTUN
HEM KOÇALARINI TAKMAK VE/VEYA
HEM DE LASHING'İ SOKMEK İÇİN
ÇALIŞAN PERSONEL İÇİN
KENARLARDA HERHANGİ BİR ZİNCİR
VEYA PUNTEL YOKTU. DÜŞMELERE
KARŞI KORUNAKSIZDI.**

Good Practice

**AÇIK OLAN BÖLGELERE PUNTEL
KAYBATILARAK HEM ACİL
DURUMLARDA VE/VEYA HEM DE
RUTİN BAKIM VE TALİMLERDE
PERSONELİN EMNİYETLİ ÇALIŞMASI
SAĞLANDI.**

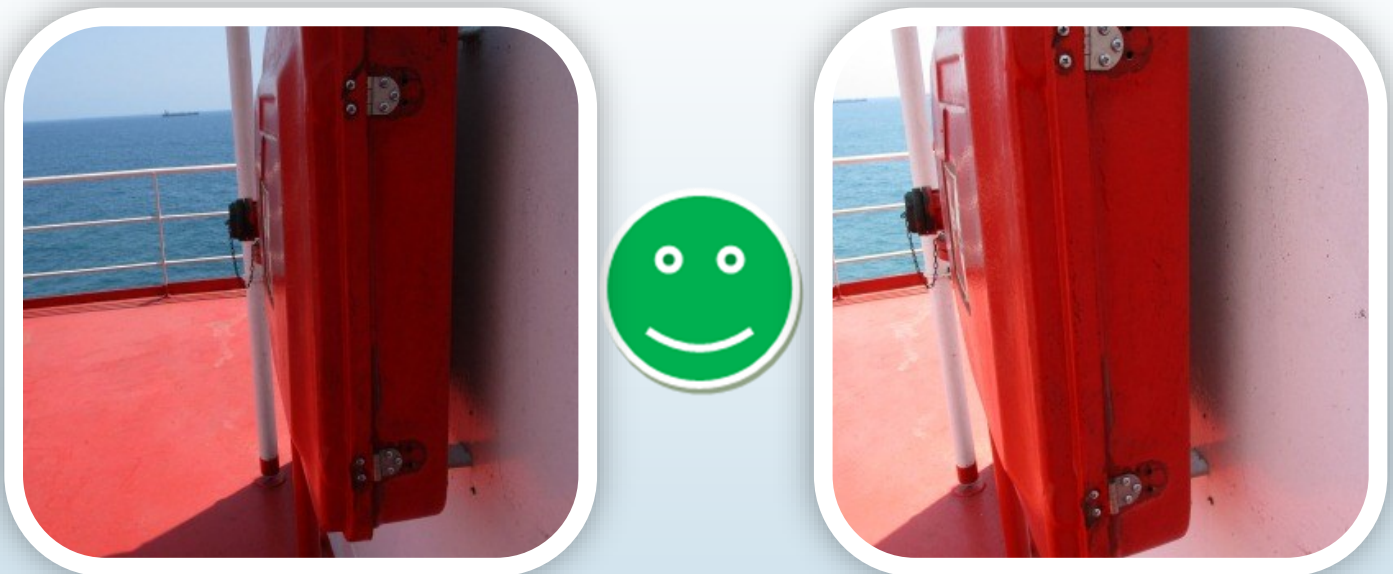
MED Atlantic Personeli tarafından raporlanan Best Practice uygulaması:

BAD PRACTICE



Periyodik kontroller sırasında, yangın dolaplarının bakım- tutumu yapılırken yangın dolaplarının boyanması esnasında dolap menteşelerinin de boyandığı görülmüştür. Bu nedenle yangın dolap menteşelerinin deforme olduğu ya da kırıldığı gözlemlenmiştir. Yangın dolap menteşelerinin boyanmaması hususunda ilgili personellerin uyarılması gerekmektedir. Ayrıca yangın dolap menteşelerinin haftada bir rust remover ile bakımı yapılmalıdır.

GOOD PRACTICE



MED Atlantic Personeli tarafından raporlanan Best Practice uygulaması:

BAD PRACTICE



Kurtarma Botu ve Can Salı mataforaları acil durum serbest bırakma donanımlarından yukarı- aşağı, sancak- iskele manşon kol halatlarının her biri farklı renkte ve numaralandırılmış olmalı. Ayrıca acil durum kullanma talimatı yakın bir yere asılmalıdır.

GOOD PRACTICE



MED Tuncer Personeli tarafından raporlanan Lessons Learnt:

FIRE ALARM SYSTEM

OLAY:

Makine dairesinde yapılan rutin işler sırasında, atölyede temizlik ve bakım çalışmalarının yapılacağı köprüüstüne bildirildi. Bunun için bazı dedektörler ve zonlar izole edildi. Ancak, iş bittikten sonra tüm sistemin normal pozisyona getirilmesi için köprüüstüne rapor verilmedi. Ayrıca vardiya değişimi sırasında izole edilmiş alan bir sonraki zabite bildirilmedi. Kaptan köprüüstünde geldiğinde yangın panelindeki izole edilmiş alanı tesadüfen gördü. Hemen makine dairesini arayarak ilgili alanların kontrol edilmesini ve makine dairesinde ki tüm kontrollerin tamamlandıktan sonra köprüüstüne bilgi verilmesini istedi. Makine dairesinden, işin bittiği ve izole alanların tekrar aktif edilmesi bilgisi geldikten sonra, sistem normal konuma getirildi ve tüm dedektörler ve bölgeler etkin konuma alındı.

KÖK NEDENLER:

- ♦ Köprüüstü vardiya değişim prosedürüne yeteri kadar uymamak.
- ♦ Yetersiz denetim ve liderlik.
- ♦ Bakım/onarım prosedürlerine yeteri kadar uyulmaması.

ALINACAK DERSLER:

- ♦ Vardiya değişimlerinde daha dikkatli olmak ve prosedürlere tamamen uymak.
- ♦ Bakım/tutum prosedürlerine tamamen uymak.
- ♦ Ekip lideri işin akışı ile ilgili bildirimleri zamanında ve yeterli olarak yapmalıdır ve çalışma alanını güvende tutma konusunda daha dikkatli olmalıdır.

Unutma !

Hepimizin bir ailesi var ve onların bize ihtiyaçları var.



MED Pacific Personeli tarafından hazırlanan rapor:

HAMMER H2O HYDROSTATIC RELEASE UNIT

Can salı ve Epirb cihazında kullanılan Hidrostatik Serbest Bırakma ünitelerinin (HRU) yetkili distribütörlerden ya da servis temsilcilerinden tedarik edilmesi gerekmektedir. Piyasada satılan birçok sahte HRU bulunmaktadır. **Kullanım süresi biten eski HRU'lar yetkili olmayan satıcılar tarafından üzerinde bulunan etiketler çıkartılarak standart altı etiket yapıştırılıp sıfır ürünmüş gibi satılmaktadır, yenilenen etiketlerin kurulumdan kısa bir süre sonra aşındığı gözlemlenmiştir.** Bu tip sahte ürünlerde, gemi batması durumunda bir ünitenin gerektiği gibi çalışacağı garantisi yoktur ve bu durum emniyet için ciddi bir risk oluşturmaktadır. Aşağıda orijinal bir HRU ve üzerinde bulunması gereken özellikler verilmiştir.

- ♦ 24.02.2019 tarihinden sonra üretilen Hammer H2O ürünlerinde orijinallığı ayırt etmek için Hammer logolu Holospot güvenlik işareti bulunmaktadır. Ayrıca seri numarası ve üretim tarihi Holospot güvenlik işaretinin yanına taşınmıştır.
- ♦ Holospot doğrudan bir ışığa tutulduğunda gökkuşağı renginde parlamalıdır.
- ♦ Alfanumerik kod her üründe farklı olmalıdır.
- ♦ Seri numarası ve üretim tarihi Holospot'un solunda bulunabilir.



Kaynak: AMSA Marine Notice 02/15

SQUAT VE BANK ETKİLERİ

Squat (Çökme): Geminin harekete geçişiyle birlikte suyun gemi üzerinde oluşturduğu kuvvetlerin sonucunda ortaya çıkan bir durumdur.



Geminin **hareketi** ile birlikte gemi etrafında bulunan su kütlelerinin **basınçlarında değişme** meydana gelecektir. Farklı basınçlar altında bulunan birbirine bitişik kütlelerinde, tıpkı hava olaylarında olduğu gibi, yüksek basınçtan alçak basınca doğru hareket ve bu hareketinde yüksek su hızlarını oluşturması sonucunda **geminin dikey olarak suya gömülmesi**, çökmesi durumu meydana gelmektedir. Manevra açısından squat durumu incelendiğinde önemli olan sığ sularda meydana gelen çökme etkisidir.

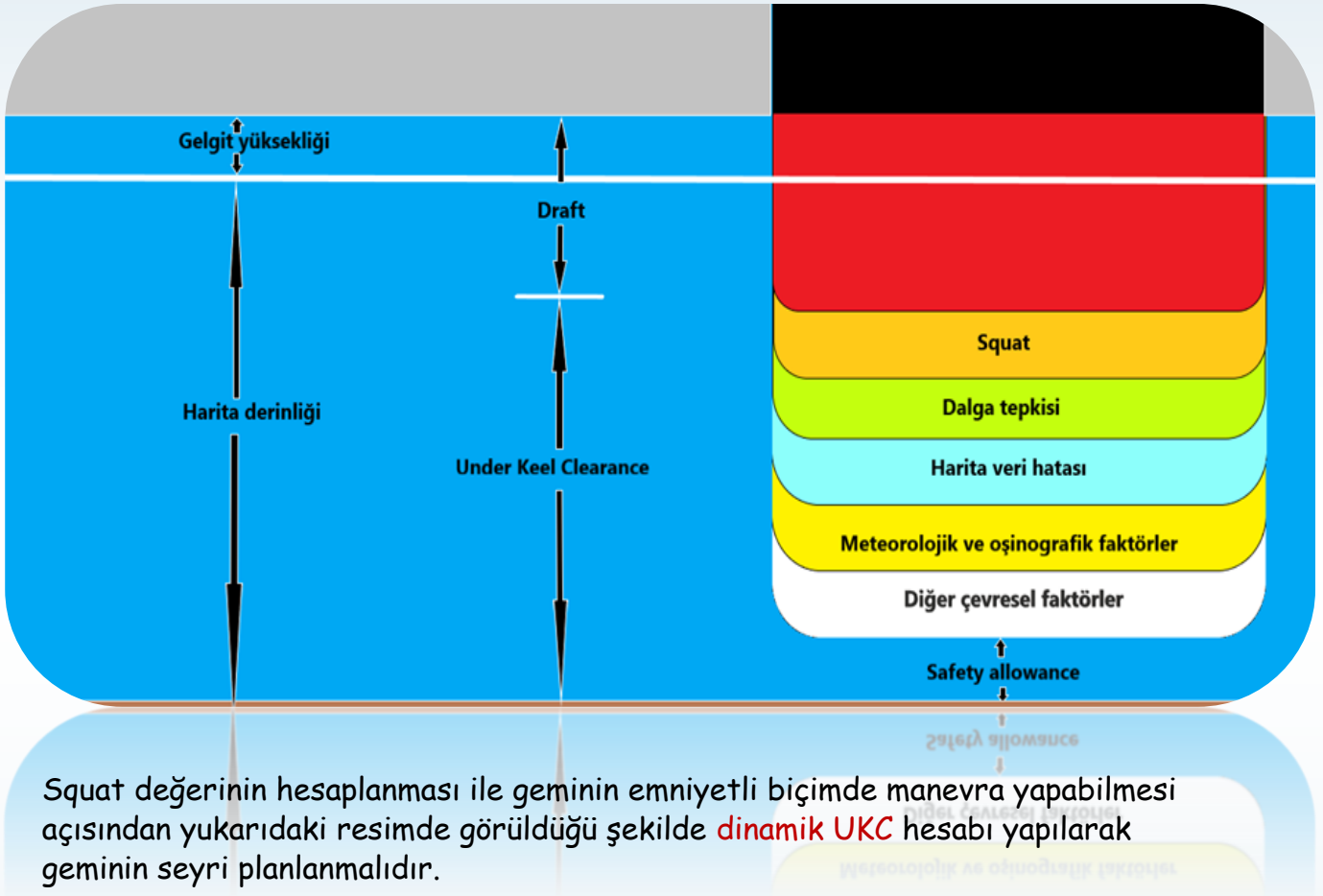
Sığ su içerisine giren bir geminin üzerinde sudan kaynaklanan dirençlerde artışlar meydana gelir. Ancak, sığ suya girmiş olan bir gemide oluşan squat etkisi açık denizde meydana gelen squat etkisinden daha etkilidir. Squat etkisi sebebiyle meydana gelen çatışma/karaya oturma kazalarında en çok göze batan unsur olarak sığ sularda meydana gelen squat durumudur. Bu nedenle de **squat etkisinin sadece sığ sularda meydana geldiği genel bir yanlış kanıdır.**

Squat hesabı için kullanılan formüller:

$CB = \text{Volume Of Displacement} / \text{LBP} \times \text{Genişlik} \times \text{Draft}$

Açık denizde Max. Squat = $CB \times (\text{Gemi hızı})^2 / 100$

Sığ sularda Max. Squat = $2 \times CB \times (\text{Gemi hızı})^2 / 100$



Bank Etkileri

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



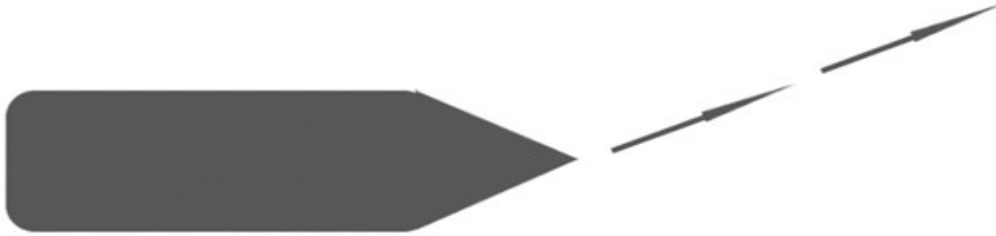
1. Bank Emmesi (Bank Suction)

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

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

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

Gemi yakın banktan uzak banka doğru kayacaktır.



Bu gibi durumlara karşılaşılmaması için:

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

Bu gibi bir durumla karşılaşıldığında:

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



ÇEVRE

International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM)

Adoption: 13 Feb 2004

Entry into force: 8 Sep 2017

Çeşitli ülkelerde yapılan araştırmalar birçok türde bakteri, bitki ve hayvanların gemilerde bulunan balast suyunda ve çamurlarda **haftalar boyu** süregelen yolculuklardan sonra bile **yaşamlarını sürdürebildiklerini** ortaya koymuş bulunmaktadır. Bunun sonucunda balast sularının ya da çamurların sahil ülkelerinin sularına boşaltılması zararlı tür ve patojen kolonilerinin oluşarak mevcut **ekolojik dengeyi altüst etme** olasılığı çok yüksektir. Coğrafi olarak birbirinden ayrı olan deniz alanlarında organizmaların transfer olması için başka yollar belirlenmişse de gemilerden boşaltılan Balast suyunun bu işlemin en belirgin nedeni olduğu saptanmıştır.

Balast suyu boşaltıldığında zarar verme potansiyeli yalnız **IMO** tarafından değil aynı zamanda **epidermik hastalıklar** yayan bir ortam oluşturması nedeniyle balast suyunun rolü üzerinde durmakta olan **World Health Organization (WHO)** tarafından da belirlenmiştir.

Bazı ülkeler, kendi nehirlerinin ve koylarının yerel olmayan bakteriler tarafından istilası olasılığını asgari düzeye indirmek için gemilerin balast suyunun boşaltılmasını kontrol altına almışlardır.

En çok tercih edilen yöntem limana varmadan önce okyanusun ortasında yapılacak olan bir balast suyu değişimidir.

BALLAST WATER EXCHANGE

Eğer yeni çıkan arıtmaların ve teknolojilerin uygun olduğu kanıtlanırsa, bunlar mevcut seçeneklerin yerine geçebilir ya da bunlarla birlikte kullanılabilirler.

Termal yöntemler, filtrasyon, ultraviyole ışık kullanarak dezenfeksiyon ve bunlara benzer diğer arıtma araçları liman devleti tarafından kabul edilebilir.



Kıyıya yakın (liman ve nehir ağızları dahil) organizmalar okyanus ortasında ve okyanus organizmaları kıyı sularında salıverildiğinde genellikle hayatta kalmazlar. Denizde balast suyu değiştirirken, gemi ve mürettebat için güvenlik prosedürleri dikkate alınmalıdır. Ayrıca, aşağıdaki uygulamalar tavsiye edilir:

- ♦ Mümkün olan yerlerde, gemiler balast suyu değişimini derin sularda, açık okyanusta ve kıydan mümkün olduğunca uzakta gerçekleştirmelidirler. Mümkün olan zamanlarda, söz konusu balast suyu değişimi en yakın karadan **en az 200 deniz mili** uzakta ve **200 m** derinlikte IMO tarafından geliştirilen rehberleri dikkate alarak yapacaktır;
- ♦ Yukarıdaki paragrafa göre balast suyu değişimi yapılması mümkün olmadığı hallerde, balast suyu değişimi kılavuz dikkate alınarak en yakın kıydan mümkün olduğunca uzakta ve her koşulda en yakın kıyıya **en az 50 deniz** mili mesafede ve **200 metre** derinlikteki suda yapılmalıdır. Ballast suyu değişimi, pompaların tanktan emiş yapabildiği mümkün olan son noktaya kadar sürmelidir ve devamında eğer mümkünse süzdürme pompaları ya da ejektör sistemi kullanılmalıdır.
- ♦ Balast suyunun tanka pompalanması ve suyun taşmasına izin verilmesi yoluyla, açık okyanusta akış geçirme yöntemi kullanıldığında, tank hacminin **en az üç katı** tanktan pompalanmalıdır.
- ♦ Açık okyanusta balast değiştirme yöntemlerini uygulamak mümkün değilse, liman devleti tarafından belirtilen bölgelerde balast değişimi kabul edilebilir.
- ♦ Liman devleti tarafından onaylanan diğer balast değişim seçenekleri kullanılabilir.

Gemi ve mürettebat için güvenlik prosedürleri:

- | | |
|---|---|
| <p>a. Balast tanklarının fazla ve az basınçlanmasından kaçınılmalıdır.</p> <p>b. Herhangi bir zamanda yarı boş olabilecek tanklardaki çalkantı yükleri ve stabilite için serbest yüzey etkileri dikkate alınmalıdır.</p> <p>c. Kabul edilebilir hava koşulları olmalıdır</p> <p>d. Sezon itibariyle siklonlardan, tayfunlardan, hortumlardan ya da ağır buzlanma koşullarından etkilenen bölgelerde havaya göre rota tayini yapılmalıdır.</p> <p>e. Bir onaylanmış trim ve stabilite kitapçığına uygun bozulmamış stabilitenin muhafazası yapılmalıdır.</p> <p>f. Bir onaylanmış yükleme kitapçığına uygun olarak kesme kuvvetlerinin ve bükülme momentlerinin izin verilen denize uygun direnç limitleri belirtilmelidir.</p> <p>g. İlgili durumda burulma kuvvetleri belirtilmelidir.</p> | <p>h. Köprü üstü görüş sahası, geminin baş vurması, pervanenin suya batması ve minimum baş draftı gibi belirli noktalardaki referanslar ile birlikte baş-kıç draftları ve trim belirtilmelidir.</p> <p>i. Balast suyu değişimi yapılırken dalganın yarattığı tekne titreşimleri olabilir.</p> <p>j. Balast alma ve/veya balast basmaya ve/veya balast tankları arasındaki transferlere ilişkin kayıtlar tutulmalıdır.</p> <p>k. Kötüleşen hava koşulları, pompa arızası, elektrik kesintisi vb. dahil olmak üzere denizde balast suyu değişimini etkileyebilecek koşullara ilişkin muhtemel eylem prosedürleri belirlenmelidir.</p> <p>l. Balast suyu değişiminin tamamlanma süresi ya da balast suyunun bazı gemiler için toplam kargo kapasitesinin %50 sini temsil edebileceğini dikkate alarak bunun bir uygun dilimi belirtilmelidir.</p> <p>m. Kaptan ve mürettebat üzerindeki ilave işler belirtilmelidir.</p> |
|---|---|

n. Balast suyu operasyonunun devamlı olarak izlenmesi, izleme; pompaları, tanklardaki seviyeleri, devre ve pompa basınçlarını, stabilite ve gerilmeleri kapsamalıdır.

IMO tarafından değerlendirilmiş ve kabul edilmiş üç balast suyu değiştirme metodu bulunmaktadır. Bu üç metot sıralama, taşıma ve seyreltme metotlarıdır. Taşıma ve seyreltme metotları "pompalama" yöntemleri olarak dikkate alınır.

Gemi tarafından yapılacak olan yöntem, gemiye ait Balast Water Management Manuelde belirtilen yöntem olmalıdır.

Sıralama yöntemi: Bu yöntemde, dinamik bir konumda gemiden büyük çaplı ağırlıkların çıkartılmasını ve sonra da onların yerine konmasını gerektirmektedir. Bu yeni bir işlemdir ve limanda balast işleminin mekanik tarafını çok iyi bilmekten doğan aşırı güvenin problemlere yol açmasını engellemek gerekmektedir.

Seyreltme yöntemi: Seyreltme metodunda işlem balast suyunu yenileme şeklindedir, bunun için balast tankının üstünden taşımak için balast suyu alınırken eş zamanlı olarak aynı hız ve miktarda dipten boşaltma yapılmak suretiyle tankın seviyesi sabit tutularak balast değişimi işlemi yapılır.

Taşıma yöntemi: Dolu balast tankına ilave su pompalanması ile tankın taşırılarak balast suyunun değiştirilmesidir. Sıralama metoduna göre gemi kondisyonunu çok az etkilediğinden hava koşullarında uygulanabilmesi sebebiyle daha avantajlıdır. Araştırmaların ortaya koyduğu sonuçlara göre **%95** oranında bir su değişikliği sağlamak için tank hacminin üç mislini pompalamak gerekmektedir. Kayıtlara geçmesi için, bir kere hacmi pompalamak ise **%85** oranını değiştirmeyi sağlamakta olup dört kat pompalandığında **%98** oranında su değişimi sağlanır.

Taşıma Yöntemi için Güvenlik Tedbirleri:

- Herhangi bir tank için sadece bir adet balast pompasının kullanılması değerlendirilebilir.
- Suyun serbest bir şekilde taşmasını sağlamak amacıyla kullanılacak tüm açıklıklar operasyon başlamadan önce kontrol edilmelidir.
- Sıcaklığın sıfırın altında olduğu çevre şartlarında çalışan gemilerde taşıma metodu kullanılarak güverte üzerinden yapılacak taşıma tavsiye edilmemektedir. Kollektör boruları, gemi bünyesindeki taşıntı boruları veya tanklar arasında birbirine bağlı boru/trank yerleşimleri aracılığıyla güverte üzerinden taşıma önlenebilir.
- Balast tanklarının aşırı basınca maruz kalmasını önlemek amacıyla taşıntı yapılacak hava firar borularındaki hava firar başlıkları taşıma işlemi öncesinde çıkarılmalıdır veya mevcut ise hava firar/taşıntı devresi üzerindeki baypas kör flenci açılmalıdır. Operasyonun ardından hava firar başlığı veya kör flencin tekrar sabitlenmesi Balast Suyu Yönetim Zabitanın sorumluluğundadır.
- Hava firar devresinin taşıma operasyonu için kullanılması, devrelerde normale nazaran daha fazla aşınma ve yıpranmaya neden olduğundan devrenin kondisyonu düzenli olarak kontrol edilmelidir.

BUZDA SEYİR VE KIŞLAMA

Buzda Seyir Ne Demektir?

Normal deniz koşullarında kullanılan tüm seyir yöntemleri dahil ancak bağımlı kalmayarak, deniz üzerinde buz ortamının oluştuğu koşullarda seyir yapmaktır.

Buz Türleri

Buzda seyiri anlamak için öncelikle buz türlerini bilmekte fayda vardır.



Lead: Seyir esnasında tercih edilecek yol.



Ice Edge : Buzun başladığı kısım.



Grease Ice : Buzun film tabakası halde ilk oluşum evresidir.



Ice Cake : Buzun ilk evrede ince halde olması.



Very Open Ice : 1-3/10 oranında buz ve deniz vardır.



Open Ice : 4-6/10 oranında buz ve deniz vardır.



Close Ice : 7-8/10 oranında buz ve deniz vardır.



Very Close Ice : 8-9/10 oranında buz ve deniz vardır.



Fast Ice : Hareketli halde sahillere veya sığıklara tutunan buz tipi.



Consolidated Ice: 2 metre kalınlığa kadar tek parça buz.



Jammed Brash Barrier: Buz duvarı



Growler ve Iceberg: Büyük buz kütleleri ve buz dağları

Buza Girmeden Önce Yapılacaklar

Buzda seyir yapılacak bir bölgeye sefer yapılmaya karar verilmeden önce Charter Party' e buzda seyir ile ilgili gereklilikler eklenmelidir. Charter Party' e buzda konvoy, buzkıran masrafları ve alınma zorunluluğu, geminin buz kırıp kırmayacağı gibi açıklıklar eklenebilir.

Bunun dışında geminin gideceği bölgedeki mevcut buz kalınlığı ve türüne göre Ice Class Notasyonuna sahip olduğu, geminin herhangi bir nedenden dolayı Class' ın koyduğu remarklara (minimum makine gücü, ice-belt'e tekabül eden draft ve trim gibi) uyup uyamayacağı kontrol edilmelidir. Ayrıca geminin üzerindeki donanım ve ekipmanların buzda ve aşırı soğuk hava sıcaklıklarında kullanılabileceğine emin olunmalıdır. Ayrıca Tekne & Makine kapsamında Institute Warranty Limits (IWL) dahilinde geminin teknesinin buzda seyre uygun olduğu tekrar kontrol edilmelidir.

Gemi ise buza girmeden önce ilk olarak "Risk Assessment" yapılmalıdır. Risk assessment yapılırken ve buzda seyir için planlama yapılırken göz önünde bulundurulması gereken önemli bilgiler aşağıda sıralanmıştır:

1. Geminin sahip olduğu Ice Class Notation bilinmeli ve mevcut buza uygunluğu kontrol edilmelidir.
2. Bazı Rus Limanlarında Ice Certificate istenmektedir.
3. Mevcut tankerlerde double hull zaten Marpol'e göre zorunluluktur ancak yakıt tankları çift cidar olmayan gemiler için buzda seyir esnasında daha dikkatli olunmalıdır.
4. Yeterli makine gücü olmalıdır.
5. Buzda seyir yavaş olabilir, hatta buzda sıkışma olup buzkıran beklenmesi gerekebilir. Bundan dolayı fazla miktarda yakıt ve kumanya gemiye verilmesi önem taşır.

6. Buzda seyir ile ilgili mevcut IMO ve Class kurallarına geminin uygunluğu tekrar kontrol edilmelidir.

7. Özellikle köprü üstü ekibinin buzda seyir deneyimi olmaması halinde, buzda seyir için bazı liman devletleri buzda seyir danışmanlığı hizmeti vermektedir.

8. Buz ve hava raporlarının alınması, buza varmadan önce hangi koşullar ile karşılaşılacağına planlamasını yapmada faydalıdır. Buna bağlı olarak passage plan hazırlanabilir. Konuyla ilgili şirketten yardım alınabilir.

9. Konvoy stratejisi: Geminin konvoydaki konumu önemlidir. Önde büyük tonajda bir geminin olması, açılacak buz kanalının daha yavaş donmasına yardımcı olacaktır.

10. Konvoyda buzkıran olması büyük bir avantajdır.

11. Buzun kapanması veya sıkışma olmasına karşın önlemler önceden alınmalıdır. Buzda sıkışma nedeniyle tekne yapısında hasar oluşabilir. Burada da buz raporlarının önceden alınması avantajdır.

12. Buzda seyir yaparken yük operasyonları da dikkate alınmalıdır. Taşınan yük ısıtmalı bir yük olabilir veya nitrojen operasyonu yapılması gerekebilir. Mümkünse tank temizliği buza girilmeden yapılmalıdır. Buzda yapılacak bir tank temizliği verimsiz sonuçlar doğurabilir.

13. Personelin deneyimi ve personelin buzda seyir eğitimi görmüş olması avantajdır.

14. Özellikle köprü üstü ekibinin sayısının artırılması ve aynı gece gibi gündüz de gözcü ile seyir yapılması gerekmektedir.

15. UKC hesaplamasında buzla çarpışma ile draft ve trimde oluşacak değişimlerin hesaba katılması önem taşır.

Köprüüstü Ekipmanları Hakkında Dikkat Edilmesi Gerekenler:

1. Köprüüstü camlarının ısıtılması olmalıdır. Buzda seyir yaparken en önemli araç; gözdür. Gözlem yapılabilmesi için de köprüüstü camlarının donmaması gerekmektedir.

2. Buzun gözlemine yardımcı olan searchlights, infra-red kameralar ve radar (varsa ice radar) ekipmanlarının çalışır halde olduğu kontrol edilmelidir. Ice radar olmaması durumunda;

a) 3 cm radar (X-band): Buza temas yakın iken, fast veya level ice durumlarında track bulmada etkilidir. Özellikle konvoyda ilerlenirken kullanılması tercih edilir. 1.5 nm ile 3 nm arasında range seçilerek kullanılabilir.

b) 10 cm radar (S-band): açık denizde buz bulmada (float, ice fields, leads, growlers, barrier, edge, gibi) gözlemlerde yardımcı olur. S-band, konvoy esnasında diğer gemileri takip etmede daha başarılıdır. Bundan dolayı buzda ilerlenirken mutlaka hem X hem de S band radar açık olmalıdır.

* Köprüüstü ekipmanlarından daha da önemlisi, mutlaka köprüüstü vardiyasında zabitin yalnız bırakılmaması ve yanında en az bir adet gözcünün bulunmasıdır.

* Unutulmamalıdır ki, göz, buzda seyredilirken bir numaralı yardımcıdır. Bundan dolayı gece için özellikle searchlight'ların kullanılabilir olması, buz veya kar ile kaplanmayacağından emin olunması gerekmektedir.

3. Weather fax veya ice forecast servislerinin gemiye hizmet vermesi. Baltık Denizi için Finlandiya'da bulunan Ice Advisors Ltd, buzda seyir tavsiyeleri veren kuruluşlardan sadece bir tanesidir. Ayrıca yine Baltık Denizi için Baltice Organisation ücretsiz olarak Baltık Denizi buz haritasını denizcilerin hizmetine sunmaktadır. Baltice, direkt olarak Baltık Denizinde hizmet veren buzkıranlardan bilgileri alıp, raporlama yapmaktadır.

Tekne ile İlgili Dikkat Edilmesi Gerekenler:

1. Kinistinlerin buz ile tıkanmaması kontrol edilmelidir. Özellikle küçük buz parçaları ile tıkanması tecrübe edilmiştir.
2. Pervanenin sürekli buz seviyesinin altında olacağına emin olunmalıdır. Pervanede ice guard bulunmaması durumunda tornistan yapılmayacağı, eğer yapılması gerekiyorsa da mutlaka dümen ortalanarak tornistan yapılmalıdır.

Buza Girmeden Önce Yapılacak Hazırlıklar:

Buza girmeden hemen önce yapılması gerekenler kronolojik olarak aşağıda belirtilmiştir:

1. Limana varışlarda genelde şamandıralar buz şartlarından dolayı ilgili liman başkanlığı tarafından kaldırılmış olabilir. Bu durumda diğer seyir yardımcıları olan fenerler, kerteriz alınabilecek objeler kullanılarak seyir yapılmalıdır. Şamandıraların kaldırıldığı, P&T düzeltmeler ile gemiye ulaşabilir.

Şamandıraların kalkmış olduğu unutulmamalı, ancak harita üzerinde yerleri hatırlanmalıdır.

2. Buza girmeden önce VHF ile gelen gemilerden olabildiğince bilgi edinilmelidir.

3. Kinistinlerin tıkanmasına karşı önlem alınmalıdır. Ana makinede ısınan sıcak su, heating coil gibi sistemden geçirilerek tıkanma önlenabilir. Ancak best practice olarak bazı gemilerde olan ballast tankından sirkülasyon sistemleri kabul edilmektedir.

4. Makine dairesine haber verilmelidir.

5. Shaft jeneratöründen, normal jeneratörlere geçilmelidir.

6. Eva çalışıyorsa durdurulmalıdır.

7. Tüm hava kompresörleri dolu halde kullanıma hazır edilmelidir.

8. Makinenin yükü ayarlanmalıdır. Bazı makinelerin ice mode özellikleri mevcuttur.

9. Ice-edge karşılandığında emniyetli sürata düşülmüş ve olabildiğince baş bodoslamadan buza temas olacak şekilde pruva çevrilmelidir.

10. ARPA üzerinde buzda seyreden diğer gemiler plotlanmalı, hız ve rota bilgilerine istinaden buzun nerelerde kalın, nerelerde ince olduğu gözlemlenebilir. Tankerler ve dökmeçiler tekne yapısı gereği buzda seyir yapmaya kabil değildirler. Konteyner, kuruyük gemileri ise ince buzda kendi başlarına gidebilecek tekne yapısına sahip olabilirler. Geminin türü de AIS üzerinden alınabilir. Malum buzkıran veya Ro-Ro gibi Super 1A türü gemilerden gelecek feedback çok dikkate alınmamalı, ancak imkan varsa onların açacağı track üzerinden gitmek düşünülmelidir.

Buza Girdikten Sonra Yapılacaklar

1. Eğer konvoyda ilerleniyorsa, buzkıranın komutlarına çok dikkat edilmelidir. Buzda seyir halindeyken buzkıran komutları verendir. Onun önderliğinde ilerlenir.
2. Konvoy esnasında VHF ile haberleşme çok önemlidir. Buzkıranın komutları, öndeki geminin raporlaması ve kıçtaki gemiye yapılacak raporlamalar önem taşır. Özellikle kıçtaki gemiye geminizin hızındaki düşüş, pruvadaki değişim, sıkışma olasılığınızın olması, sıkışma olması durumunda kafayı ne tarafa atacağınız bilgilerini vermek, çatışmayı önlemede önem taşır.
3. Limana varıldığında direkt yanaşma yok ise diğer bekleyen gemilerin ne yaptığını gözlemlemek iyi bir yöntemdir. Buzda demir atmak sakıncalı olabilir. Özellikle drift ice durumlarında buzun çarpması sonucu zincir kesilip demir kaybedilebilir. Veya rigid ice durumunda demir atılırsa tekrar donmadan ötürü bir daha geri alınamayabilir. Buzun durumuna göre büyük buz kütlelerine gemiyi yaslama yöntemi düşünülebilir. Ancak unutulmamalıdır ki, buz güzel ama çok sert bir usturmaçadır.
4. Buzda seyir esnasında buzun kalınlığı değişken olabilir. En iyi track, gözle ve radar kullanılarak yapılabileceği unutulmamalıdır. Buzda her zaman için sıkışma (beset hali) ihtimaline karşın geminin uygun şekilde sıkıştırılması planlanmalıdır. Eğer buza sıkışma (BESET) kaçınılmaz ise geminin buz tarafından sıkıştırılmayacağına ve teknesine zarar gelmeyeceğine ve fazla list'e maruz kalmayacağına emin olunmalıdır.

EEA belirlenmesi gibi beset pozisyonları seyir halindeyken gözlem yöntemi ile takip edilmelidir. Mümkünse baştan rüzgarı alacak şekilde gemi sıkıştırılmalıdır.

5. Buzda seyir esnasında en kısa mesafe rhumble line ile çizilen rota değil, buz arası açık denizler veya lead'leri kullanmaktır.

6. Lead içinde ilerlerken Wheelover dikkat edilmelidir. Kıçın kaybedilmesi ile buza çarparak tekneye ve pervaneye hasar verilebilir.

7. Bazen beset olmuş bir gemiyi geçerken araya uygun mesafe koyulmalıdır. Çok yakın geçmek, çatışma veya sizin de sıkışma riskinizi arttırır.

8. Bazen de karşıdan gelen başka bir gemiyle karşılaşılabilir. Bu durumda düşük buz kırma performansı olan gemi stopta beklemeli, yüksek performansı olan gemi ise buzda yeni bir kanal açarak ilerlemelidir. Burada VHF'ten diğer gemi ile konuşma ve planlama yapmak önemlidir.

9. İskeleye yanaşma esnasında, gemi ile iskele arasındaki buzı römorkör temizleyecektir. Bu işlem buz hızlı kapandığından dolayı birkaç kez yapılması gerekebilir. Düzgün temizlenmeyen buz, gemi ile iskele arasının açık kalmasına ve yük operasyonunun ve geminin riske atılmasına neden olur.

Buzda Pilotlanma

Buzda pilot alınması gereken kanallar olabilir. Veya yanaşılacak liman komple buzla kaplı olabilir. Haritalardaki pilot station yerine pilot gemiye başka bir yerde buluşmak için randevu noktası belirtebilir. Gemi burada pilotlanır. Pilot gemiye çıkarken, geminin borda iskelesini buza indirmesini isteyebilir. Her zaman için gangway ve pilot çarmıhları hazır olmalıdır. Pilot, hovercraft pilot botu, helikopter veya buzkıran ile geminize gelebilir.

Buzkıranlar (Icebreakers)

Günümüzdeki buzkıranlar yaklaşık 100 metre boya ve 18-26 metre genişliğe sahiptirler. Ayrıca içlerinde buz raporlaması yapan istasyonlar mevcuttur. Baş bodoslaması buz kıran yapısında, yani buzun üzerine çıkıp geminin kendi ağırlığıyla buzı kırarak şekilde dizayn edilmişlerdir. Buzu vurarak kırmazlar. Yeni yapılmış buzkıranlar genelde makineleri nükleer enerji ile çalışmakta ve azimuth pervane tipiyle donatılmaktadır. Nükleer enerji ile buz sezonu boyunca hiç liman uğrağı yapmasına gerek olmamakta, azimuth pervane ile yüksek manevra kabiliyeti kazanılmakta ve pervanenin buza temas riski ortadan kaldırılmaktadır.



Notch Towing denen çeki donanımları mevcuttur. Notch towing ile yedeklenecek gemi, baş bodoslamasını buzkıranın kığında bulunan özel yumuşak malzemeden yapılmış usturmaçaya dayayarak, iki tel halatı yedeklenecek geminin sancak ve iskele baş loçalarından geçirilecek şekilde volta edilmesi ve bu iki tel halatın bir mapa ile tek tel halata indirilerek buz kırana bağlanmasıdır. Ancak bu yöntem baş bodoslaması olan bulb gemilerde sıkıntı yaratmaktadır. Bundan dolayı buzkırana mutlaka baş Bodoslama yapısı belirtilmelidir. Buzkıran, yedeklenecek geminin ne kadar trimlenmesi gerektiğini Kaptan'a bildirecektir. Ayrıca sancak / iskele demirler güverteye serilmeli veya buzkıranın usturmaçasına değmeyecek şekilde neta edilmelidir. Towage esnasında geminiz, buzkıran için büyük bir dümen yelpazesi görevi görecek. Bundan dolayı gemide mutlaka serdümen olacak ve buzkıranın komutlarına uyacaktır.

Kışlama ne demektir ?

Deniz üzerinde buzlaşma olması veya olmaması halinde, hava şartlarının normal operasyonel sıcaklıkların altında olması durumunda operasyonun yürütülmesidir.

Kışlama ile ilgili dikkat edilmesi gerekenler aşağıdaki gibi sıralanabilir.

1. Çok soğuk havalarda güverte donabilir, karla kaplanabilir. Personelin kayıp düşmesine karşı güverte üzerinde tuzlama yapılmalıdır.
2. Geminin üzeri buzla ve kar ile kaplanabilir. Bu durum küçük tonajlı gemilerde stabilite problemi yaratabilir.
3. Yangın devrelerinin donmasını önlemek için dreyn edilmeleri ve valfleri açık bırakılmalıdır.
4. Safety showers, eye wash gibi içinden sürekli su geçen devreler dreyn edilmelidir.
5. Güvertede izolasyon ile kaplı devrelerin izolasyonları iyi kondisyonda olmalıdır.
6. Normal şartlarda ısıtma gerektirmeyen, donma sıcaklığı sıfırın altındaki yüklerin ısıtılmaları gerekebilir.
7. Manikalar ve hava fırarlarının güvertedeki kafalarının donması veya kardan bloke olması önlenmelidir.
8. PV'lerin ve devrelerinin donması önlenmelidir. Bunun için PV'lerin ısıtma devreleri çalışıyor olmalıdır.



9. Ballast tanklarının donmasını önlemek için steam, bubbling kullanılabilir veya sirkülasyon yapılabilir. En iyi yöntem olabildiğince tuzu yüksek olan bölgeden yani deniz suyu densitesi yüksek olan yerden ballast almaktır. Tuzluluk ne kadar artarsa, ballast tanklarında suyun donma sıcaklığı o kadar düşecektir.
10. Hidrolik devrelerin çatlamasını önlemek için üzerleri kapela ile örtülebilir ve lashing yapılarak üzerlerindeki yük azaltılabilir.
11. Buzlanma yüzünden kaportalar, menholler ve kaçış noktaları donabilir. Buralara açılan iç mekanların ısıtmaları iyi yapılmalı, kapaklar antifriz ile yıkanmalıdır.
12. Rescue boat içindeki donabilecek sıvılar içeriye alınmalıdır.
13. Köprüüstü camlarının ısıtması yapılmalıdır. Göz ile gözlem sürekli yapılması için çok önem taşır. Camların ısıtması ve silecekleri çalışır halde olmalıdır.
14. Güvertede çalışırken kış elbiseleri (winter clothing) tercih edilmelidir. Çok soğuk şartlarda ilk önce burun, ayak parmakları, kulaklar, parmaklar, kirpikler, sakallar ve kaşlar donar.
15. Gemi düdüğünün donması önlenmelidir. Düdük üzerinde ısıtıcı sistem bulunmalıdır.
16. Yaşam mahalinin sürekli ısıtılması ve iç sıcaklığın korunması gerekmektedir.
17. Tatlı su tanklarının donmasını önlemek için tanka steam vermek ve mümkünse sirkülasyon yapmak en mantıklı yöntemdir.
18. Gemide emergency battery' lerin donması önlenmelidir. Emergency battery mahalinin ısıtılması gerekmektedir.
19. Güvertede buzlanmayı azaltmak için rüzgarın güvertedeki etkisini azaltacak şekilde rota planlaması yapmak da bir seçenektir.

UNUTULMAMALIDIR Kİ, RÜZGAR ARTTIKÇA DONMA DAHA ŞİDDETLİ VE DAHA HIZLI OLACAKTIR.

SAĞLIK

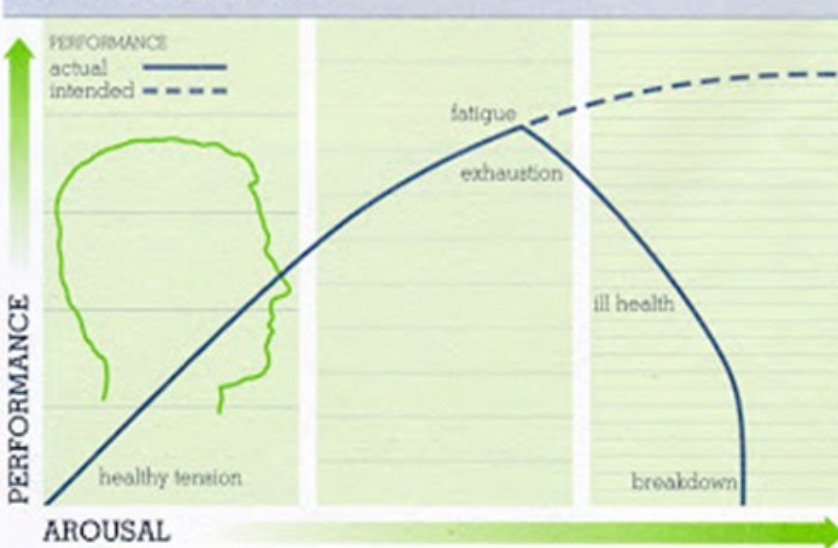
GEMİDE YORGUNLUKLA BAŞA ÇIKMAK !

Kronik yorgunluk belirtileri:

- a) Konsantre olamama nedeniyle yapılan hatalar,
- b) Ruh hali ve tutum değişiklikleri,
- c) Baş ağrıları,
- d) Yüksek sesli kalp çarpıntısı, aniden uyandığında olduğu gibi,
- e) Yetersiz hafıza ve azalan karar verme yeteneği,
- f) Baş dönmesi,
- g) Uykusuzluk,
- h) İştahsızlık.

- ♦ Günde en az 6 saat kesintisiz uyku !
- ♦ Uygun zamanınız olduğunda 45 dakikalık bir şekerleme yapın.
- ♦ Kamaranızdaki karanlık, serin ve sessiz bir ortam daha iyi uyumanıza yardımcı olacaktır.
- ♦ Uykudan en az 6 saat öncesi için kafeinli içeceklerden kaçının.
- ♦ Gemi şartlarında yapabileceğiniz günlük düzenli egzersizler gün içinde zinde olmanızı sağlar.
- ♦ Düzenli ve dengeli beslenmek mental ve fiziksel olarak sağlıklı olmanıza yardımcı olur.
- ♦ Yatmadan önce ılık duş almak ve tuvalet ihtiyacınızı yine yatmadan önce karşılamanız kesintisiz uyumanıza yardımcı olacaktır.

The human function curve



- ♦ Kamaranıza kendinizi iyi hissetmenizi sağlayacak şeyler (ailenizin bir fotoğrafı, sevdiğiniz bir eşya..) koyarsanız oraya daha çabuk alışıp, kendinizi daha rahat hissedebilirsiniz.

- ♦ Ve en önemlisi sevdiğiniz kişilerle, ailenizle iletişim halinde kalmanız sizi daha iyi hissettirecektir.

Sağlıkla kalın !

30 AĞUSTOS 1922

Mustafa Kemal ATATÜRK'ün 30 Ağustos 1922'de kazanılan Büyük Zafer'in 2. yıldönümünde, 1924 yılında Dumlupınar'da yaptığı konuşma:



"Bilmeyen kalmamıştır ki: Ulusumuz, egemenliğini eline aldığı gün, en karanlık yoksulluğun, en derin uçurumun kıyısında idi. Bütün güçleri yıpranmış, bütün savunma araçları elinden alınmış,

kutsal varlıkları saldırıya uğramış, pek acıklı bir durumda idi. Bütün bunları hiçe sayarak varlığını ve bağımsızlığını kurtarmaya karar verdi. Bu kararını başarıya ulaştırabilmek için kendine bir toplu davranış, bir belirli erek seçmesi gerekiyordu. Ulusun bütün varlığı ile, bütün inancıyla, canını dişine takarak o yolda birlikte yürümesi ve er geç başarıya ulaşması gerekti. İşte baylar o erek bu yerd, burasıydı. Umulan ve istenen başarı, işte burada kazanılan zaferdi."

"30 Ağustos Zaferi, Türk Tarihi'nin en önemli dönüm noktasıdır. Ulusal tarihimiz çok büyük, parlak zaferlerle doludur, ama Türk Ulusu'nun burada kazandığı zafer kadar kesin sonuçlu, yalnız bizim tarihimize değil, dünya tarihine yeni bir akım vermekte kesin etkili bir meydan savaşı hatırlamıyorum. Besbelli ki yeni Türk Devleti'nin, genç Türkiye Cumhuriyeti'nin temeli burada sağlamlaştırıldı, ölümsüz yaşayışı burada taçlandırıldı. Bu alanda akan Türk kanları, bu göklerde uçuşan şehit ruhları, devletimizin, cumhuriyetimizin ölümsüz koruyucularıdır."



30 Ağustos
Zafer Bayramımız
kutlu olsun.



Gemilerimizden Gelen Bayram Resimleri

MED NORDIC



MED ARCTIC



Gemilerimizden Gelen Bayram Resimleri

MED BALTIC



MED ATLANTIC



Gemilerimizden Gelen Bayram Resimleri

MED PACIFIC



MED TUNGER



Gemilerimizden Gelen Bayram Resimleri

HEATHER



YMN OFİSTEN HABERLER



Şirketimiz bünyesine yeni katılanlar

- ◇ YMN Tanker ofisimizde 19 Ağustos 2019 tarihi itibariyle; Kaptan Muhsin DEMİR "Güverte Enspektörü" olarak göreve başlamıştır.
- ◇ YMN Tanker ofisimizde 01 Temmuz 2019 tarihi itibariyle; Baş Mühendis Serkant TURHAN "Teknik Enspektör" olarak göreve başlamıştır.
- ◇ YMN Tanker ofisimizde 01 Temmuz 2019 tarihi itibariyle; Kaptan Esra ERTÜRK ABUK "HSSEQ Departman Asistanı" olarak göreve başlamıştır.
- ◇ YMN Tanker ofisimizde 01 Temmuz 2019 tarihi itibariyle; Sayın Tuğba ÇİFTÇİ "Personel Uzman Yardımcısı" olarak göreve başlamıştır.

Kendilerine aramıza hoş geldin der yeni görevlerinde başarılar dileriz.

Şirketimiz bünyesinde yapılan görev değişiklikleri

- ◇ Şirketimiz bünyesine 02 Ekim 2013 günü katılan ve "DPA/CSO" olarak görev yapan Kaptan İbrahim GÜRSES, 19 Ağustos 2019 tarihi itibariyle "Filo Müdürü" olarak atanmıştır.
- ◇ Şirketimiz bünyesine 19 Eylül 2018 günü katılan ve "Güverte Enspektörü" olarak görev yapan Kaptan Seda FIRAT, 19 Ağustos 2019 tarihi itibariyle "DPA/HSSEQ Müdürü" olarak atanmıştır.
- ◇ Şirketimiz bünyesinde Makine Enspektörü olarak çalışmakta olan Baş Mühendis Emre ŞADİ 19 Ağustos 2019 tarihi itibariyle "Teknik Müdür" olarak atanmıştır.
- ◇ Şirketimiz bünyesinde Güverte Enspektörü olarak çalışmakta olan Kaptan Gökhan YÜKSEL 19 Ağustos 2019 tarihi itibariyle "CSO" olarak atanmıştır.

Yukarıda belirtilen değişimlerin herkes adına hayırlı olmasını temenni eder, yeni görevlerinde başarılarının devamını dileriz.

GEMİ ÇALIŞANLARIMIZDAN HABERLER



Şirketimizde 2.Kaptan olarak görev yapan **Yusuf Şen**'in 21 Eylül tarihinde düğünü olacaktır. Kendisine ömür boyu mutluluklar dileriz.

Şirketimizde Vardiya Zabiti olarak görev yapan **Umut Özdemir** evlenmiştir. Kendisine ömür boyu mutluluklar dileriz.

Şirketimizde Pompacı Yardımcısı olarak görev yapan **Deniz Yılmaz**'ın kız ve erkek ikiz çocukları olmuştur.

Bebeklerinle beraber sağlık ve mutluluk dolu bir ömür dileriz.



Şirketimizde Vardiya Zabiti olarak görev yapan **Cem Alkan**'ın erkek çocuğu olmuştur. Bebeğinizle beraber sağlık ve mutluluk dolu bir ömür dileriz.

Şirketimizde Fitter olarak görev yapan **Gaffari Çalgan**'ın erkek çocuğu olmuştur. Bebeğinizle beraber sağlık ve mutluluk dolu bir ömür dileriz.

8400 DWT Chemical Tanker Med Tuncer has joined YMN Tanker Management

Newly-built 8400DWT chemical tanker Med Tuncer has joined YMN Tanker's management on 5th of April, 2019. She was successfully launched in Atlas Shipyard on July 17, 2018. Her sister, Med Antarctic, was launched on March 2017 and went under YMN Tanker's management on August 2017.

Med Tuncer (project name NB08) is an 8400DWT chemical/oil tanker measuring 123,9m x 17,2m. She is powered by a powerful MAK/8M32C main engine developing 4000 KW at 600 rpm. Med Tuncer is equipped with ZF CP KH-1200 propeller rating 4000Kw at 600 rpm with the diameter of 4500 mm. The propeller is of 4-bladed type, made of Nickel-Aluminium-Bronze and controllable pitch type.

One AVK synchronous three phase reversible machine - 1499kVA as shaft alternator with following features is installed: 1400kWe as e-motor, 4P, B3 or B20, 3 phase, 450V, 60Hz, 1800rpm, IP23, insulation class H, temp. rise class H. Auxiliary electric generator set consists of three pieces around 585 kW, 31.25Kva at p.f.0,8, 3x450V, 60Hz, 1800 rpm.

12 pcs FRAMO hydraulically driven, single stage, submerged deepwell pump, type SD 150, with the capacity 350 m³/h at 110 mlc, gravity 0.8 t/m³ and viscosity 1.0 cst are installed for cargo tanks. Additionally, 2 pcs FRAMO hydraulically driven submerged deepwell pump, type SD 100, are supplied for slop tank with 100 m³/h at 110 mlc, gravity 0.8 t/m³ and viscosity 1.0 cst capacity.

In addition, Nitrogen Gas Generator system is designed in order to fill 5% ullage volume of all cargo tanks and slop tanks at the same time.

The vessel is a single screw, double hull vessel, which is capable of carrying large range of liquid cargoes, petroleum products and vegetable oils. Cargo area is divided to 12 cargo tanks by means of oil-tight corrugated transverse bulkheads and longitudinal bulkhead in CL. The vessel is also equipped with 2 slop tanks on deck. Designation of full segregation gives the vessel high flexibility. Marineline cargo tank coating has been applied to all cargo tanks.

The accommodation area is arranged for 17 personnel and 1 pilot. Single berth cabins are provided. Accommodation is designed in such way to ensure good insulation, noise reduction and comfortable habitability to the crew.



Med Emre was Launched at Med Marine's Ereğli Shipyard



Turkey's leading tugboat operator and shipbuilder Med Marine keeps proving its place in shipbuilding industry with successful newbuilding projects, vessel launches and deliveries.

Med Marine successfully launched another 8400DWT chemical/oil tanker at its group-owned Ereğli Shipyard.

It is the 9th 8400DWT tanker and the 21st tanker in all deadweight categories that Med Marine built so far. MED EMRE, with hull number ER08, is being built for YMN Tanker Marine Management and it will be the 6th tanker with same deadweight ton capacity in the fleet.

MED EMRE has similar specifications as her sisters.



Med Pakize was Launched at Atlas Shipyard



8400DWT chemical tanker
MED PAKİZE with hull number
NB009, being built for YMN
Tanker Marine Management,
was successfully launched in
Atlas Shipyard
on June 25, 2019.



YMN Tanker Marine Management SA

Altunizade Mah. Ord. Prof. Fahrettin
Kerim Gökay Cad. Denizciler İş Merkezi,
A Blok No:18/1 34662 Üsküdar,
ISTANBUL - TURKEY

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 top priority for the Company's management and employees.

Our Vision:

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

Company Profile

YMN Tanker Marine Management Inc. (YMN Tanker Deniz İşletmeciliği A.Ş.) was founded in 2012 to provide technical and commercial management of 6 marine line Oil/Chemical tankers. The fleet was expanded in 2017 with an additional 4 vessels. There are 9 Chemical/Oil tankers under management at the moment. 5 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.



