

YMN
TANKER

YMN
TANKER
MED ANTARCTIC

HSSEQ BULLETIN

HAZİRAN 2022 / SAYI 11

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

GÜVENLİK OLUŞUMU.....04

**MED CANARY FİLOMUZA
KATILDI.....06**

**BEST PRACTICE UYGULAMALARI
İLE İLGİLİ ÖRNEKLER.....07**



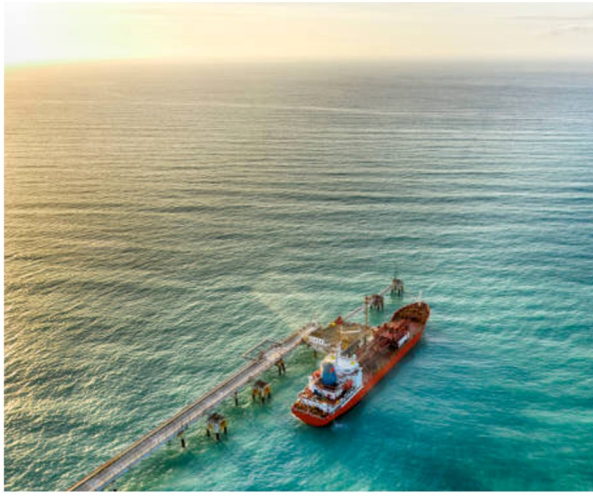
**LESSON LEARNT UYGULAMALARI
İLE İLGİLİ ÖRNEKLER.....11**

CPP FAILURE OLAY RAPORU.....16

KAÇAK YOLCU OLAY RAPORU.....20

**SAĞLIK—DİNLENME/ÇALIŞMA
SAATLERİ VE UYKU.....24**

**ÇEVRE— DRONE İLE EMİSYON
KONTROLÜ.....27**



**FİLO GEMİLERİ Q2 KULLANIM/
ÜRETİM İSTATİSLİKLERİ.....29**

**SIRE 2.0 : BİZİ NELER
BEKLİYOR ?.....31**

ABS PSC Q2 RAPORU.....35

**RECAAP 2022 YARIM YIL
RAPORU.....39**

**FİLO GEMİLERİNİN BEST PRACTISE
VE NEARMISS ANALİZLERİ.....42**

**KABOTAJ BAYRAMI FOTOĞRAF
YARIŞMASI SONUÇLARI.....45**



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

GÜVENLİK OLUŞUMU

Güvenlik oluşumu ve raporlamaları hakkında bilgilerin tazelenmesi amacıyla HSSEQ bültenimizin birinci sayısında bahsedilen Unsafe Condition-Unsafe Act-Near miss ve Accident konuları tekrardan paylaşılmıştır. Bu konunun tüm personelimiz tarafından dikkatlice gözden geçirilmesi ve arasındaki farkların dikkatlice irdelenmesinde fayda vardır.

Safety occurrence (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 • Unsafe act • Near miss • Accident

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)

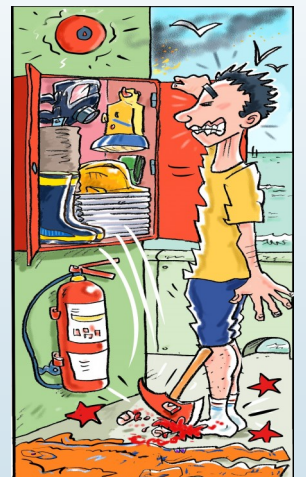
Yaralanma, çevreye zarar veya maddi hasar gibi bir kayıpla sonuçlanması muhtemel seri olaylar ve/veya durumlar zincirinin tesadüfi olarak kırılmasıyla önlenmiş olan olaylar ve/veya durumlar. (IMO-Guidance on near-miss reporting)

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**).



MED CANARY FİLOMUZA KATILDI

Her geçen gün büyümekte ve geliştirmekte olan YMN Tanker 2022 yılı mayıs ayında Med Canary gemisini filosuna dahil etmiştir.

YMN Tanker filosunda faaliyet gösteren gemi sayısı, Med Canary'nin de katılımıyla 13'e yükselmiştir. Med Canary gemimizin de filoya katılmasıyla birlikte filo gemi yaş ortalamamız 6.60 dan 6.05'e düşmüştür.



GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI

MED Atlantic Personeli tarafından raporlanan Best Practice uygulaması:



BAD PRACTICE

Gemimizde bulunan tüm kaldırma ekipmanları her seferinde güncel listeye göre ayrıştırılıp güncellenmesine edilmesine rağmen sürekli her kullanım sonrasında hazırlanan markalama işaretleri kopmakta ve hasar görmekteydi. Bundan sebep kullanmadan önce listeden gerekli kontroller yapılamamaktaydı.



GOOD PRACTICE

Bu durum düzeltilmek adına bakır levha plakasından pullar kesilmiş olup numarator yardımı ile tüm gemi bünyesindeki ekipmanlar markalanmış ve daha uzun ömürlü kullanım ve kullanım öncesinde emniyetli bir şekilde listeden kontrol edilmesi sağlanmıştır.



GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI

MED Serhat Personeli tarafından raporlanan Best Practice uygulaması:



GOOD PRACTICE

Loçalardan geçen gemi halatları keskin dönüşler ve üstüne yük binmesi sebebiyle oluşan sürtünmeler sonucu hasar görmeye meyillidir. Aşınma ve yıpranmayı önlemek için tüm loçalara eski yangın hortumları geri dönüştürülerek sürtünme korumaları yapıldı.



GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI

MED Serhat Personeli tarafından raporlanan Best Practice uygulaması:

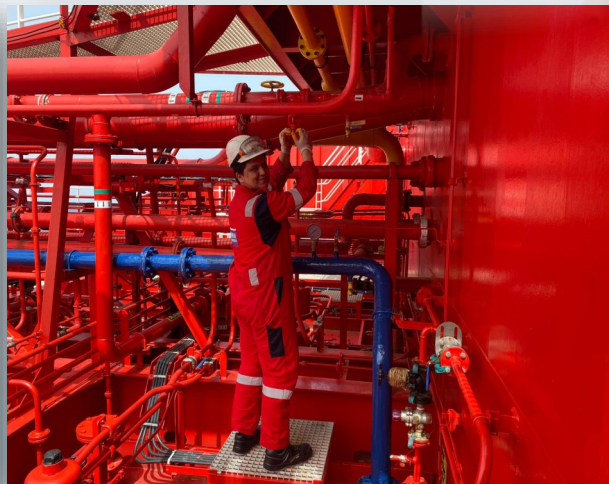
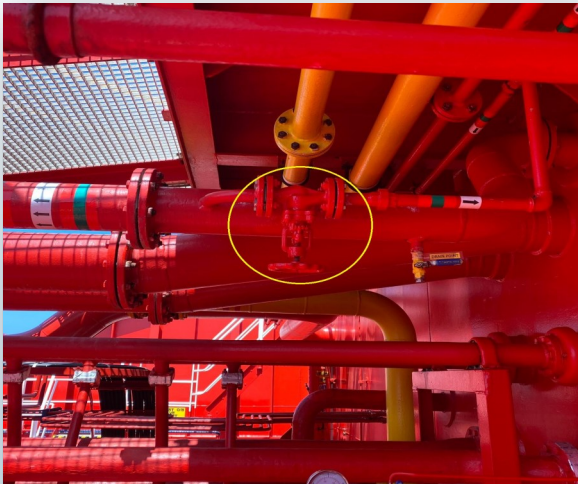
BAD PRACTICE

Sprinkler valfi ters çevrilerek kolay erişebilir ve kumanda edilebilir hale getirildi. Gemimizde göğüs önünde bulunan sprinkler valfine sac altında kaldığı be sac üzerinde herhangi bir portatif ızgara olmadığı için yukarıdan kumanda etmek imkansızdı. Valf yüksekte olduğu için güvertede platform üzerine tabure konularak valf kumanda edilebiliyordu.



GOOD PRACTICE

Sprinkler valfi ters çevrilerek kolay erişebilir ve kumanda edilebilir hale getirildi.



GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI

MED Serhat Personeli tarafından raporlanan Best Practice uygulaması:

BAD PRACTICE

Kargo tanklarının inertli olduğunu belirtmek amacıyla kargo tank kapaklarına asılı olan pvc den yapılmış inerted yazısı çok çabuk yıpranmakta olup kalıcı değildi.



GOOD PRACTICE

Makine dairesinde kullanılmayan küçük sac levhalar boyanıp markalanarak portatif takılıp sökülebilen kalıcı inerted uyarı yazısı yapıldı.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSON LEARNT UYGULAMALARI

MED Serhat Personeli tarafından raporlanan Lessons Learnt:

FREEFALL FIRE EXTINGUISHER

OLAY:

Serbest düşmeli filika içerisinde yeterli alan olmadığından dolayı filika içerisine diğer envanterlerin olduğu yere 2 kg'lık kuru kimyevi toz yangın söndürücü konulmuştur.

Fire & Safety Plana göre filika içerisinde 6 kg'lık kuru kimyevi toz yangın söndürücü bulunmalıdır.



FREE FALL BOAT EQUIPMENT		DÜŞMELİ CAN FİLİKASI EKİPMAN.
	2	SMOKE SIGNAL DUMAN SINYALI
	4	PYROTECHNICS (PARACHUTE) PARASUTLU İSARET FİSEĞİ
	6	HAND FLARE EL FİSEĞİ
	1	RADAR TRANSPONDER SART
	2	THERMAL PROTECTIVE AID İSİ KORUYUCU ELBİSE
	1	FIRST AID KIT İLK YARDIM KUTUSU
	1	POWDER EXTINGUISHER 6 KG KURU TOZ TÜPÜ- 6 KG



1 numaralı koltuğun arkasına 6 kg'lık kuru kimyevi toz için foundation yapılmış olup 2 kg'lık tüp filikadan alınarak 6 kg'lık tüp konulmuştur.

KÖK NEDENLER:

- Yetersiz dizayn
- Kural ve Kaideleri Takipte hata
- Yetersiz kontrol

ALINACAK DERSLER:

- Yangın planları kontrol edilerek gemi ile uyumluluğu gözden geçirilmelidir.
- Safety ekipman sertifikasının gemi ekipmanları ile uyumluluğu kontrol edilmelidir.
- Kontroller yapılırken ilgili ISM formu dikkatle incelenmelidir.

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSON LEARNT UYGULAMALARI

MED Tuncer Personeli tarafından raporlanan Lessons Learnt:

OLAY:

Ana makine Emergency start button aktive edildiğinde UG gavarñör maksimum fuel rack pozisyonuna ulaşır. Ref: UG 40-DI Manual. Ana makine emergency start butonu aktive edildiğinde, makine lokal kontrol panel yanında bulunan, Fuel rack stop leverı off konumunda ise (stop pozisyonunda) ; Gavarñör ile injection pump kontrol şaftı arasında bulunan Elastic Connection Rod devreye girer, fakat aşırı zorlanmadan kaynaklı olarak gavarñör üzerinde mekanik hasarlara yol açabilir.



KÖK NEDENLER :

- Bilgi eksikliği
- Kural ve Kaidelerin takibinde ihmal
- Yetersiz kontrol

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSON LEARNT UYGULAMALARI

MED Tuncer Personeli tarafından raporlanan Lessons Learnt:

ALINACAK DERSLER:

- Ana makine emergency start butonu, makine hazırlandığı esnada boşta hava çakma amacı ile kesinlikle kullanılmamalıdır. Kullanılması durumunda kontrol odasında bulunan fuel rack indikatörün maksimum rack seviyesine ulaştığı ve orada kaldığı görülecektir. Bu durumda makineye start verildiğinde, makine maksimum fuel rack ile çalışacaktır.
- Makineye boşta hava çakmak için local kontrol panel üzerinde bulunan start/stop butonları kullanılmalıdır.
- Emergency start button testi; Makine ön hazırlığı yaptıktan sonra fuel rack stop lever normal pozisyonda iken makineyi çalıştırmak amacı ile kullanılarak test edilmelidir.



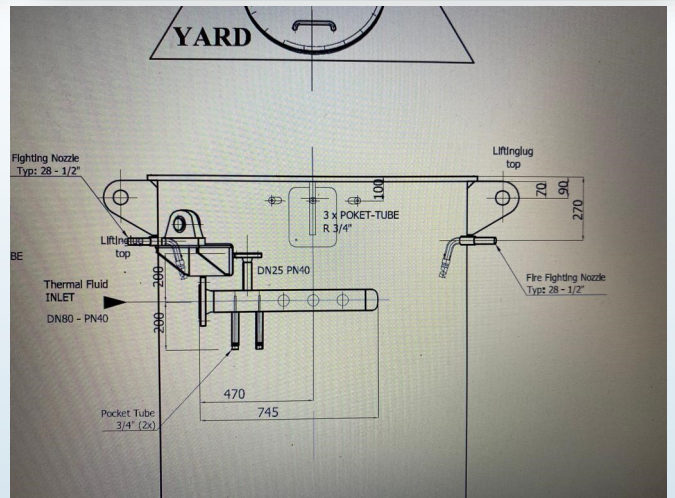
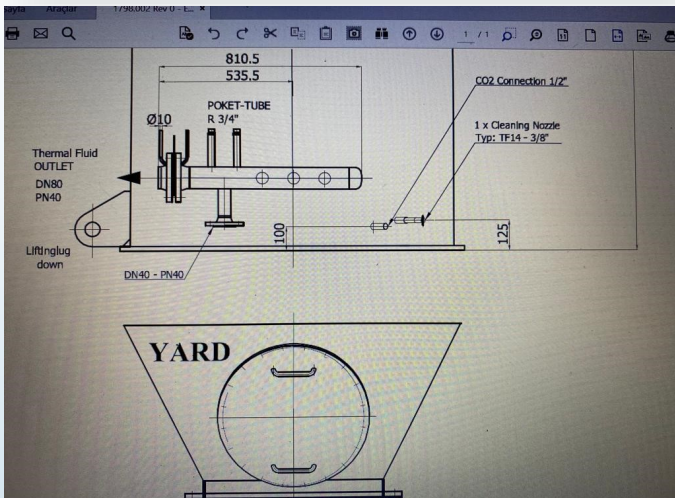
GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSON LEARNT UYGULAMALARI

MED Tuncer Personeli tarafından raporlanan Lessons Learnt:

OLAY:

Gemilerimizde economizer (baca kazanı) yıkama sistemlerinin, economizerin üst kısmında baca damperi pneumatic kontrol sistemi yanında bulunan yangın söndürme nozullarının yerine bağlandıkları görülmektedir.

Bu şekilde baca kazanının temizlenmesi (soot blowing) mümkün değildir.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSON LEARNT UYGULAMALARI

MED Tuncer Personeli tarafından raporlanan Lessons Learnt:

KÖK NEDENLER:

- Bilgi eksikliği
- Ekipmanın yanlış kullanımı

ALINACAK DERSLER:

Economizerin temizlenebilmesi için cleaning nozzle bağlantı noktaları baca kazanı altından olmak zorundadır.

Bu koşulların sağlanamadığı durumlarda;

- Economizerin temizliği mümkün olmaz.
- Aşırı kirlilikten baca yangını meydana gelebilir.
- Kurumlardan kaynaklı çevresel kirlilik oluşabilir.



OLAY RAPORU

MED TUNCER CPP FAILURE OLAY RAPORU

Med Tuncer Limaş parselinin tahliyesini tamamlamak üzere 24 Mayıs 2022 de Limaş / İzmir limanına yanaşmıştı. 25 Mayıs da limandan kalkış hazırlıkları için CPP (Controlled Pitch Propeller) testleri yapılmaktaydı. Testler sırasında lever kontrol ile verilen pitch değerinin zaman zaman CPP sistemi tarafında karşılanmadığı görüldü. Aynı zamanda normal CPP sistem basıncı 20-30 bar arasındayken CPP hidrolik yağ basıncı 80-85 bar arasında olduğu tespit edildi. Ardından sistem Back up prosedürü uygulanarak test edildiğinde ise hidrolik yağ basıncının hala 80-85 olduğu görüldü. Sistemde her hangi bir yağ kaçağı veya anormal bir durum yoktu. Sistemin elektriksel kontrolleri tamamlandığında ise valtaj değerleri normal olduğu ve selenoid valf kutusuna iletildiği görüldü. Selenoid valf bloğu açıldığında mekanik bir problem olmadığı ve sistemin düzgün çalıştığı kanısına varıldı. OD Box kontrolleri yapıldı ve anormal hiçbir durum bulunamadı.

Dış etkenlerden kaynaklı bir problem olup olmadığını anlamak için dalgıç çağırıldı ve pervanenin deniz altı kontrolleri yapıldı. Pervane de ve pervanenin çevresinde her hangi bir yabancı cisme rastlanmadı. Yapılabilecek tüm kontroller yapıldığında bu sorunun pervane hub'ında oluşan mekanik bir arıza sebebiyle olabileceği anlaşıldı.

CPP sistemin zaman zaman verilen pitch değerini karşılamaması sebebiyle hemen Liman yetkilerine, class sürveyi ve bayrak devletine haber verildi.

CPP hatasının ana nedenini anlamak ve problemi çözmek amacıyla gemi 12 haziranda kuru havuza girdi.

İlk önce O.D. Box ve pervane kanatları söküldü. O.D. Box şaftı ve yağ boruları incelendiğinde hasar görmüş oldukları belirlendi. Aynı zamanda dümen kanadının cıvataları gevşemişti.

Pervane kanatları ve hub söküldükten sonra kanat civatalarının aynı boyutta olmadığı ve kanat disklerindeki civata deliklerinin hasarlı olduğu tespit edildi. Daha detaylı inceleme için pervane şaftı gemiden alınıp üretici firma atölyesine gönderildi.



Atölyede yapılan detaylı inceleme sonrası pervane şaftının civataları ve hub body sökülüp pervane hubu pervane şaftından ayrıldı. Ardından pervane hubunun yağlama yağı olmadığı ve hub bodynin paslanmış ve çukurlu halde olduğu görüldü.



KÖK NEDENLER :

Üretici firmanın koymaması nedeniyle hub üzerinde bulunması gereken yağlama yağını taşıyacak olan kanalların olmaması.



Üstteki şekilde kırmızı ile işaretlenmiş alanlar yağlama yağı geçmesi gereken deliklerin tahmini yerleridir.

SONUÇ :

Pervane, hub body yağlama yağını taşıyacak geçit olmaması sebebiyle yağsız bir şekilde uzun süredir çalışmakta, içerisindeki hareketli parçalar hidrolik olarak birbirini zorlamakta ve de normalde oluşacak yıpranma ve erozyondan çok daha fazlasının oluşmasına sebep olmaktadır. Bu zorlanma ve yıpranma ile hareketli parçalar normal operasyon yetilerini kaybetmiştir. Bunun sonucunda normal çalışmayan parçalar birbirlerine çarpmakta ve öteki parçalara da zarar vermektedir. Yağlama yağı olmadan uzun süre çalışan bu parçalarda ağır hasarlar görülmüştür.

DÜZELTİCİ EYLEMLER :

- Hub body materyali kanat diski materyalinden daha yumuşak olup hub body yıpranmıştır. Hub body yıprandığında kanat diskinin çalışma açıklığı artmıştır. Bu sebepten dolayı acil olarak kanat diskleri, kanat cıvataları, link blokları, OD Box şaftı, yağ borusu, yağ borusu bağlantıları ve farklı çeşitlerde bağlantı cıvataları, o-ringler ve seallar servis firmadan talep edilmiştir.
- Hasar değerlendirme raporundan sonra Hub body üzerindeki ağır hasarlar düzeltilmiştir.
- Tamir sonrası kabul edilebilir bir çalışma kondisyonunda olduğu görülmüştür.



Yağlama yağı için delikler açıldıktan sonra

ÖNLEYİCİ EYLEMLER:

Yaşanan olay tüm filo ile paylaşılmıştır. Teknik departman bir problem olup olmamasına bakmaksızın tüm filo gemilerindeki aynı üretici tarafından üretilen CPP sistemlerinin kontrol edilmesine karar vermiştir.

OLAY RAPORU

MED BLUE JAY KAÇAK YOLCU OLAY RAPORU

Med Blue Jay gemisi tahliyesini tamamlamak üzere 3 Haziran 2022 de Mohammedia limanına yanaşmıştı. Limana yanaşmanın ardından, liman ile aynı olan gemi güvenlik seviyesi 1' i uygulamaya koymuşlardı. Tüm vardiyalar ve geminin giriş çıkış noktaları dikkatli bir şekilde izleniyor, operasyon düzgün bir şekilde ilerliyordu. Fakat kargo operasyonunun akşam saatlerinde yapılması ve liman tarafından gemiye yeterli aydınlatma olmaması sebebiyle girişi yasak insanların veya şüpheli bireylerin görünmesi çok mümkün değildi.

5 haziran sabah saatlerinde tahliye operasyonu tamamlanmış ardından gerekli kağıt işleri yapılmış ve tüm gemi personeli ve liman güvenlik timiyle kaçak yolcular için aranmıştı. Saat 7 sularında limandan kalkan Med Blue Jay gemisi Algesiras / İspanya seferine doğru seyirdeydi. Tüm gün boyunca hem güverte hem de makine dairesinde rutin bakım tutum çalışmaları yapılmaktaydı. Akşam saat 23:00 LT sıralarında ikinci kaptan CCR da kargo dokümanlarını tamamlıyordu. Kış güverte koridorundan gelen şüpheli sesler üzerine gidip etrafı kontrol etmeye karar verdi. Çıktığı anda kış güvertenin sancak tarafındaki giriş kapısının yanında 3 kaçak yolcuyla karşılaştı. İkinci kaptanı gören kaçak yolcular kaçmaya başladı ve ikinci kaptan hızlı bir şekilde köprü üstünü kaçak yolcular hakkında haberdar etti. Köprü üstünün haberdar edilmesinin ardından vardiya zabiti hemen gemi personelinin anons yaparak durumdan haberdar etti.

Gemi personeli kaçak yolcuları aramak için "Arama timleri" oluşturup yaşam mahalli dışında ve ana güvertede aramalara başladı. Tüm yaşam mahalli ve güverte ışıkları açıldı. Güverte personeli güverte araması yaparken makine personeli makine de aramalara devam ediyordu. Aramalar sırasında üst güvertede çıplak ayak izlerine rastlandı. Bu ayak izleri takip edildiğinde saat 23:30 da baca güvertenin üstünde 3 adet kaçak yolcu bulundu.

Kaçak yolcuları bulan personel, sakin bir şekilde aşağı inmelerini söyledi. Kaçak yolcular personelle birlikte güvenli ve emniyetli bir şekilde yaşam mahalli dışında kış güverteye götürüldü. İlk olarak kaçakların dış görünüşleri incelendi ve herhangi bir yaraları olup olmadığına bakıldı. 3 kaçak da gayet sağlıklı durumdaydı. Personelden su ve yemek isteyen kaçakların ihtiyaçları hemen giderildi.

OLAY RAPORU

MED BLUE JAY KAÇAK YOLCU OLAY RAPORU

Personelin iletişim kurmaya çalışma çabaları ise kaçak yolcuların ana dilleri dışında dil konuşmamaları sebebiyle başarısız kaldı. Edinilebilen tek bilgi ise el yazılarıyla yazdıkları adları ve yaşları oldu. Yaklaşık bir saat ardından ise onların için hazırlanan personel kamarasına yerleştirildiler.

Kaçaklardan elde edilen bilgiler ışığında hepsinin Casablanca / Faslı oldukları öğrenildi. Üstlerinde hiçbir kimlik belgesine veya evrakına rastlanmadı.

Ardından Algesiras ve Mohammedia liman otoritelerine acente aracılığıyla haber verildi. Gemi kaptanı ivedilikle şirket güvenlik zabıtını bilgilendirdi.

Personel kamarasında kalan kaçak yolcular için geminin ve personelin selameti sağlanması amacıyla güvenlik nöbeti tutuldu. Gerekli evraklar ve jurnal kayıtları yapıldı. Ofisimiz ise bayrak devletini durumdan haberdar etti.

Gemi kaçak yolcular sebebiyle Algesiras'a yanaşmadan önce demir sahasına demir attı ve güvenlik görevlileri gemiye geldi.



OLAY RAPORU

MED BLUE JAY KAÇAK YOLCU OLAY RAPORU

SONUÇ:

Gemi Algesiras limanına yanaştıktan sonra ise, göç memurları gemiye katıldı ve kaçak yolcuların ifadelerini aldı. Göç memurlarından kaçakların Faslı olduğu bilgisi ve Mohammedia limanında gemiye kaçak olarak çıktıkları doğrulandı.

Kaçaklardan biri karanlık olmasından faydalanarak saat 22:00 sularında gemiye yüzdüklerini, liman usturmaçasına tırmandıktan sonra iskele taraftan gemiye çıktıklarını söyledi.

Göç Memurları geminin bir sonraki limanının Mohammedia olması sebebiyle kaçak yolcuların Mohammedia limanında otoritelere teslim edilmesini söyledi.

Gemi Algesiras limanından kalktıktan sonra 11 haziran da Mohammedia limanına vardı. Tüm kaçak yolcular liman otoriteleri ile birlikte gemiden ayrıldı.

Yaşanan bu olay sonrası yapılan incelemenin ardından SSP prosedürlerinde ve prosedürlerin uygulamasında bir açıklık veya hata olmadığı anlaşıldı. Liman güvenlik seviyesi gemiye SL:1 olarak bildirilmesine rağmen, olay sonrası son zamanlarda Mohammedia limanında bir çok kaçak yolcu olayı yaşanmakta olduğu anlaşıldı. Liman otoriteleri güvenlik seviyesini 1 olarak belirlemiş fakat illegal insanların geçişini durdurmak için yeterli önlem almamışlardı.

Aynı zamanda limandaki ışıklandırma seviyesinin yetersiz olması sebebiyle liman vardiyasını tutan personel limanı net bir şekilde görememiş ve kaçak yolcuların gemiye çıkmasına engel olamamıştı.

KÖK NEDENLER:

- Liman tesisinin yeterli giriş/çıkış kontrolü sağlayamaması
- Yetersiz güvenlik seviyesi uygulaması
- Mohammedia liman otoritelerinin yeterli derecede güvenlik tedbiri almaması
- Yetersiz iskele aydınlatması
- Yetersiz / yanlış liman vardiyası tutma

OLAY RAPORU

MED BLUE JAY KAÇAK YOLCU OLAY RAPORU

DÜZELTİCİ EYLEMLER:

- Kaçak yolcuların ülkelerine teslim edilmelerinin ardından gerekli tüm resmi prosedürler ve bilgilendirmeler yapılmıştır.
- Gemi tarafından yaşanan olayı aydınlatmak amacıyla gemi kaptanı/gemi güvenlik zabitanın olay raporları ve geminin araştırma raporu SOF (Statement of Fact) ile birlikte bildirilmiştir.
- Acil durum prosedürü kontrol listesi Bep-21 hemen doldurulmuştur.
- Geminin kontrolünün ve güvenliğinin sağlanması amacıyla, kaçak yolcuların gemide kaldığı süre boyunca risk değerlendirilmesi yapılmıştır.
- Gemi güvenlik seviyesi 2'ye çıkarılmış ve Mohammedia Limanı ile Bayrak devleti konu hakkında bilgilendirilmiştir.

ÖNLEYİCİ EYLEMLER:

- Gemiye izinsiz giriş yada kaçak yolcu olması durumu için güvenlik talimi yapılmıştır.
- Tüm personele “ Book 2HSEQ Manual Chapter 5.5-Security Mitigating Measures” eğitimi verilmiştir.
- Daha sonraki Fas limanlarında ekstra gözcü konuşmasına karar verilmiştir.
- Olay raporu tüm filo gemileri ile paylaşılmıştır.
- Tüm filo gemilerinde Fas limanlarında güvenlik seviyesi 1 olsa dahi, önlemlerin güvenlik seviyesi 2 olarak uygulanmasına karar verilmiştir.

SAĞLIK

DİNLENME/ÇALIŞMA SAATLERİ VE UYKU

Şüphesiz herkes güzel bir gece uykusu çekmek ister.

Herkesin bildiği üzere düzenli uyku ve istirahat sadece bizi iyi hissettiren şeyler değildir, aynı zamanda mental ve fiziksel açıdan sağlıklı kalabilmemiz için büyük önem taşır.

Yeterli uyumayan ve istirahat etmeyen bireylerin hata yapması ve kazalara sebebiyet vermesi riski yükselmektedir.

Özellikle gemide çalışan personelin hem fiziksel hem de mental olarak ne kadar yoruldukları göz önüne alınırsa bu yorgunluktan dolayı zaman zaman tehlikeli senaryolar oluşabilmektedir.



Uzun süreli maruz kalınması durumlarında uykusuzluk insan vücuduna uzun vadede ağır mental ve fiziksel hasarlar vermektedir.

Uykusuzluk aynı zamanda beyin fonksiyonlarının çalışmasını yavaşlatmakta ve karar mekanizmasına zarar vermektedir. Bilimsel olarak kanıtlanan çalışmalara göre insan beyni uzun vadeli hafızaya atacağı anıları ve bilgileri derin uyku sırasında kaydetmektedir.

Rem uykusu yani (Rapid Eye Movement) evresi beynin derin uykuya geçişi esnasında oluşur ve uykunun rüya görülen evresidir. Rem uykusu esnasında beyin hücreleri yenilenir. Bu evre yaşanmadığında kişinin karar verme, anımsama ve bir çok kabiliyeti düzgün çalışmayacaktır.



UYKUSUZLUĞUN SEBEP OLDUĞU KAZALAR

Personel yeterli istirahati alamadığında yaşanan kazaların bazı örneklerine bakalım ;

- Kaptanın yeterli uykuyu aldığını düşünmesine rağmen Güney Yunanistan yakınlarında harita masası üzerinde uyuya kalması sonucu gemi karaya oturdu. Gemi oto pilota gitmekteydi ve dead-man alarm kapalıydı. Yüksek hızda ilerleyen geminin karaya oturması büyük hasarlara yol açtı.



- 2 gündür tam olarak istirahat etmeden yoğun bir şekilde ana makine bakım tutumlarını gerçekleştiren baş mühendis geminin termal oil sisteminin bakım tutumlarını gerçekleştirmeye başlamıştı. Sistemin atıklarını temizleme aşamasını yorgunluğu sebebiyle aceleye getirmesi sonucu makine dairesinde büyük bir yangına sebep oldu. Bu durum baş mühendisin ve daha bir çok kişinin ölmesine ve yaralanmalara sebep oldu.
- Bir gemi personeli, gemi Liberya açıklarında seyir ederken psikolojik çöküntü yaşadı ve denizde kaybolarak hayatını kaybetti. Daha sonra bu denizcinin 7 aydır gemide olduğu ve bu gemiye de bir önceki kontratından hiç ara vermeden direkt katıldığı öğrenildi.

Yukarıda sıralanan tüm kazalar kaçınılabilir olaylardı.

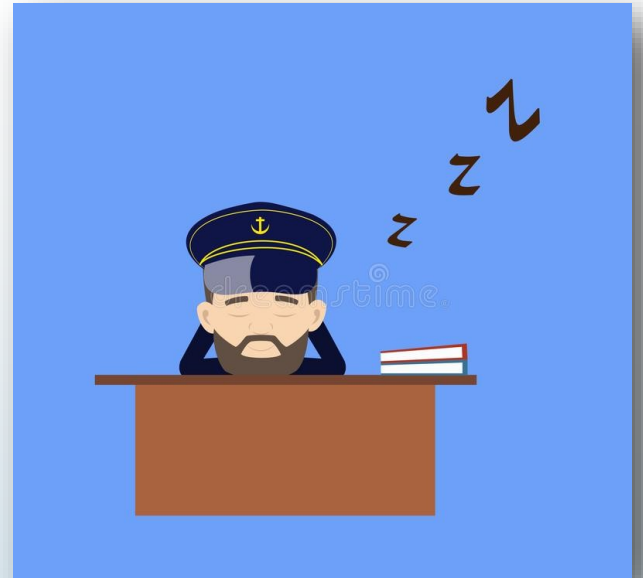
DİNLENME—ÇALIŞMA SAATLERİ

20 Ağustos 2013 yürürlüğe giren MLC' ye göre :

- Maksimum çalışma süresi 24 saatlik periyotta 14 saati; ve 7 günlük periyotta 72 saati geçemez.
- Minimum dinlenme süresi 24 saatlik periyotta 10 saatten; ve 7 günlük periyotta 77 saatten az olamaz.

Yukarıda belirtilen süreler haricinde geminin güvenliğini ve personelin hayatının riskte olması durumu benzeri durumlarda istisnalar yaşanabilir. Bahsedilmiş olan saat kurallarına uyulduğu takdirde personelin karar alma kabiliyeti artacak, hafızası güçlenecek ve ivedilik gerektiren durumlarda hızlı ve doğru aksiyon gösterebilecektir.

Gerekli önem ve dikkat gösterildiğinde personel güvenli ve emniyetli iş ortamında çalışabilir, kazalardan kaçınma oranlarını artırabilir ve de sağlıklarını koruyabilir.



ÇEVRE

Özellikle deniz trafiğinin arttığı bölgelerde gemilerden kaynaklı oluşan emisyonlar daha da artmaktadır. Sebep olarak ise fosil yakıtların yoğunluklu olarak kullanılmasını gösterebiliriz. Nitrojen oksit (NOx), Carbon Oksit (CO2) VE Sülfür Oksit gibi bir çok gaz gemiler aracılığıyla atmosfere salınmakta. Bu salınımlar sadece çevre için değil aynı zamanda yerel halk içinde büyük tehditler oluşturmaktadır.

Sülfür emisyonunu azaltmak için gemilerin, sülfür oranı az yakıtlar kullanmaları veya EGC (Emission Gas Cleaning) gibi bir emisyon azaltma yöntemi kullanmaları gerekiyor.

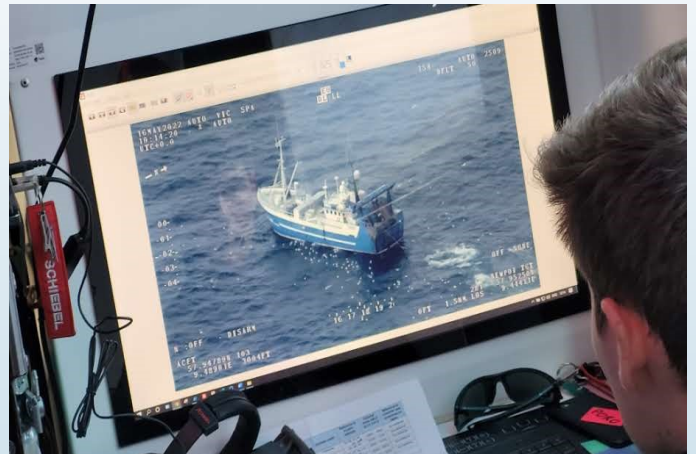
Bu sebeplere dayalı olarak gemilerden oluşan emisyonu kontrol etmek ve gerektiğinde otoritelere bildirmek amacıyla uzaktan kumanda edilen insansız dronelar kullanılmaya başlandı.

DRONE İLE EMİSYON KONTROLÜ

(European Maritime Safety Agency) EMSA'nın Remotely Piloted Aircraft Systems yani RPAS olarak adlandırdığı dronelar SOx gazının CO2 gazına oranını ölçebilecek sensörlere sahip. Bu oranlara dayalı olarak incelenen geminin yakıtındaki sülfür oranı anlaşılabilir. Ortaya çıkan değer yasal limitlerle karşılaştırılıyor.

Dronelar aynı zamanda gemilerin kimliğini belirlemeye yarayan sensörler taşıyor. RPAS droneları sayesinde Avrupa sularını geçen tüm gemilerin yasal gerekliliklere uyup uymadığı anlaşılabilir.

EMSA sülfür oranlarını kontrol edebilen bu droneları Sülfür direktifine üye olan ülkelerin Avrupa emisyon kontrol alanlarında (ECA) ve genel olarak karasularında, münhasır ekonomik bölgelerde ve kirlilik kontrol alanlarında, bayrakları fark etmeksizin denetimini sağlıyor.

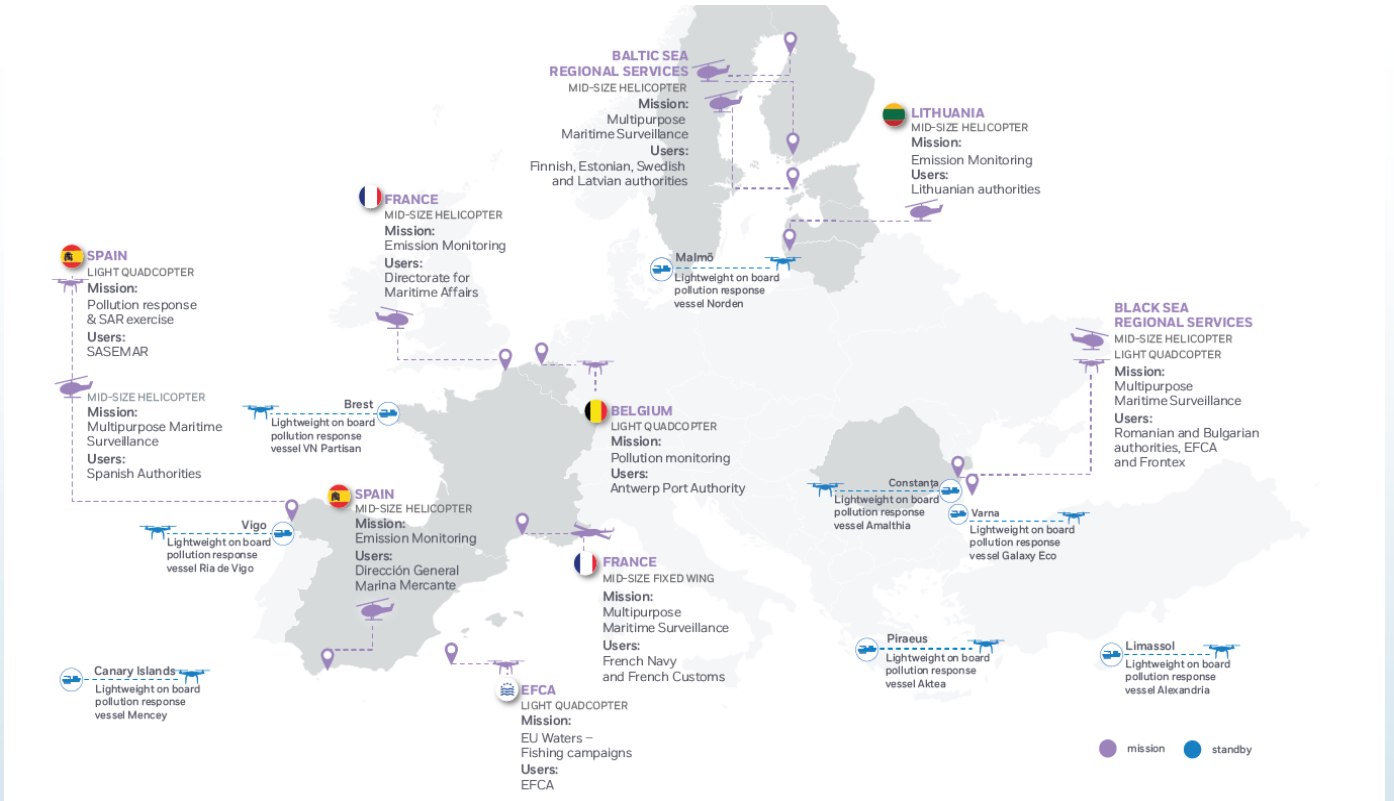


Dronelardan alınan datalar Avrupa Birliği'ne üye olan ülkeler, İzlanda, Norveç, Avrupa Komisyonu üyeleri, vb. otoritelere ekstra bir ücret olmaksızın sunulmakta.

Her bir dağıtım en az iki aylık ve dronelar ilgili üye devletin, otoritenin yada acentenin komutası altında. Uçuşların kontrolü ise üreticinin yetkilendirdiği servislerdeki nitelikli pilotlar tarafından yapılıyor.

Bu insansız hava araçlarında SOx ve CO2 için kalibre edilmiş gaz sensörleri, elektro-optik kameralar, termal infrared kameralar ve gemilerin kimliğini saptamak ve pozisyonlarını belirlemek için AIS aktarıcısı bulunuyor.

Başka önemli bir nokta ise RPAS'ler sadece sülfür emisyonunu kontrol etmekle kalmıyor. Bir çok farklı özelliği beraberinde getiren bu dronelar deniz kirliliğini, yakıt kaçaklarını, tehlikedeki gemileri ve insanları, her boyuttan geminin takibini ve aynı zamanda da illegal aktiviteleri (yasa dışı göç, madde kaçakçılığı vb.) gözlemleyebiliyor.



EMSA'dan alınan verilere göre 2021 yılında RPAS'lerin bulunduğu bölgeler

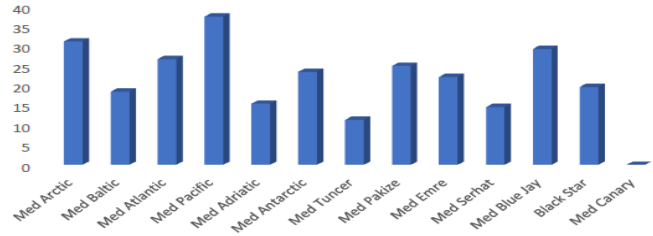
Yılın ikinci çeyreğinde YMN Tanker gemilerinin kullanım/üretim istatistikleri;

Garbage

Garbage Generated Total 2nd quarter: 273.91 cbm

Med Arctic: 31.05 cbm
Med Baltic: 18.44 cbm
Med Atlantic: 26.6 cbm
Med Pacific: 37.28 cbm
Med Adriatic: 15.4 cbm
Med Antarctic: 23.41 cbm
Med Tuncer: 11.35 cbm
Med Pakize: 24.93 cbm
Med Emre: 22.15 cbm
Med Serhat: 14.54 cbm
Med Blue Jay 29.16 cbm
Black Star: 19.6 cbm
Med Canary: 0 cbm

Garbage Consumption Analysis for Fleet Vessels

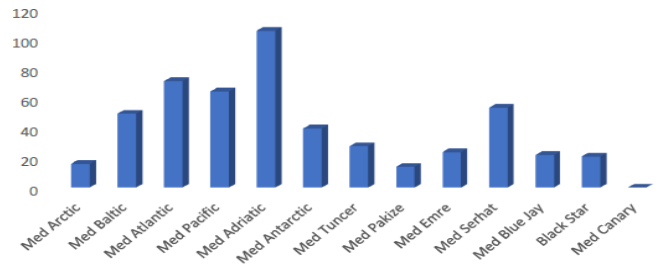


Battery

Battery Consumption Total 1st quarter: 512 pcs

Med Arctic: 16 pcs
Med Baltic: 50 pcs
Med Atlantic: 72 pcs
Med Pacific: 65 pcs
Med Adriatic: 106 pcs
Med Antarctic: 40 pcs
Med Tuncer: 28 pcs
Med Pakize: 14 pcs
Med Emre: 24 pcs
Med Serhat: 54 pcs
Med Blue Jay: 22 pcs
Black Star: 21 pcs
Med Canary: 0 pcs

Battery Consumption Analysis for Fleet Vessels

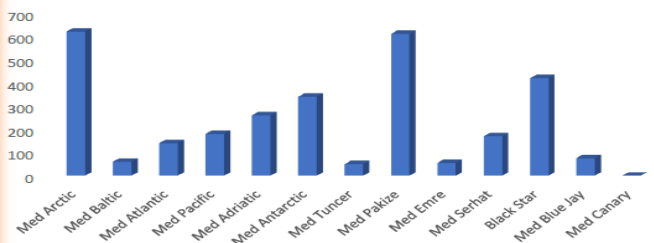


Paint Consumption

Paint Consumption Total 1st quarter: 2980 ltrs

Med Arctic: 620 ltrs
Med Baltic: 60 ltrs
Med Atlantic: 140 ltrs
Med Pacific: 180 ltrs
Med Adriatic: 260 ltrs
Med Antarctic: 340 ltrs
Med Tuncer: 50 ltrs
Med Pakize: 610 ltrs
Med Emre: 55 ltrs
Med Serhat: 170 ltrs
Black Star: 420 ltrs
Med Blue Jay: 75 ltrs
Med Canary: 0 ltrs

Paint Consumption Analysis for Fleet Vessels



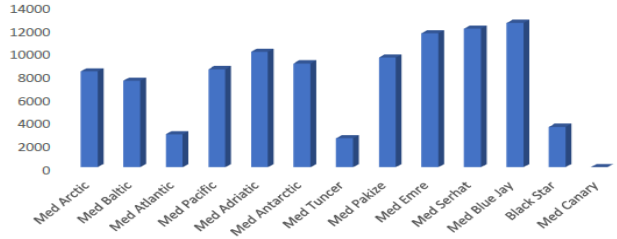
Yılın ikinci çeyreğinde YMN Tanker gemilerinin kullanım/üretim istatistikleri;

Paper Consumption

Paper Consumption Total 1st quarter: 97763 pcs

Med Arctic: 8300 pcs
Med Baltic: 7500 pcs
Med Atlantic: 2850 pcs
Med Pacific: 8500 pcs
Med Adriatic: 10000 pcs
Med Antarctic: 9000 pcs
Med Tuncer: 2513 pcs
Med Pakize: 9500 pcs
Med Emre: 11600 pcs
Med Serhat: 12000 pcs
Med Blue Jay: 12500 pcs
Black Star: 3500 pcs
Med Canary: 0 pcs

Paper Consumption Analysis for Fleet Vessels

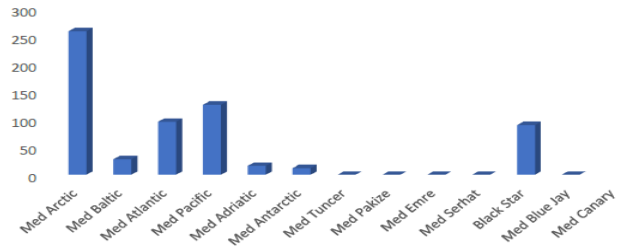


Fluorescent

Fluorescent Consumption Total 1st quarter: 629 pcs

Med Arctic: 260 pcs
Med Baltic: 28 pcs
Med Atlantic: 96 pcs
Med Pacific: 127 pcs
Med Adriatic: 16 pcs
Med Antarctic: 12 pcs
Med Tuncer: 0 pcs
Med Pakize: 0 pcs
Med Emre: 0 pcs
Med Serhat: 0 pcs
Black Star: 90 pcs
Med Blue Jay: 0 pcs
Med Canary: 0 pcs

Fluorescent Consumption Analysis for Fleet Vessels

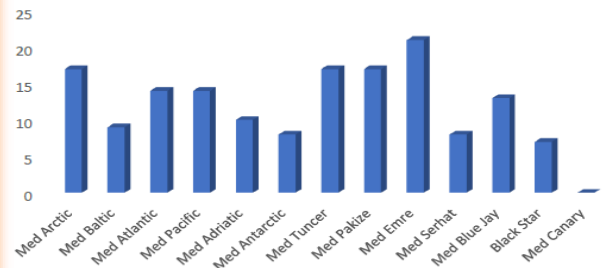


Printer Cartridge

Printer Cartridge Consumption Total 1st quarter: 155 pcs

Med Arctic: 17 pcs
Med Baltic: 9 pcs
Med Atlantic: 14 pcs
Med Pacific: 14 pcs
Med Adriatic: 10 pcs
Med Antarctic: 8 pcs
Med Tuncer: 17 pcs
Med Pakize: 17 pcs
Med Emre: 21 pcs
Med Serhat: 8 pcs
Med Blue Jay: 13 pcs
Black Star: 7 pcs
Med Canary: 0 pcs

Printer Cartridge Consumption Analysis for Fleet Vessels



SIRE 2.0: BİZİ NELER BEKLİYOR ?

Sürekli değişkenlik gösteren bir risk profiline sahip olan tanker endüstrisi ile başa çıkabilmek adına yeni SIRE denet programında köklü bir değişikliğe gidiliyor.

Yenilenmiş olarak karşımıza çıkacak olan bu program son bilgilere göre SIRE 2.0 olarak 2022 yılında uygulanmaya başlayacak. SİRE 2.0'ın tankerlerde emniyet yönetimini arttırması bekleniyor.

NEDİR BU DEĞİŞİKLİKLER ?

Bilindiği üzere şuan ki SIRE denet programı standart bazlı sorulardan oluşmakta. SIRE 2.0 da ise risk bazlı sorular olup her geminin kendi risk profiline göre özel oluşturulacak. Bahsi geçen denet "SIRE 2.0 Kütüphanesi" üzerinden özel bir algoritma ile geminin profiline göre oluşturulacak.

Bahsi geçen denet "SIRE 2.0 kütüphanesi" üzerinden algoritma ile rastgele seçilecek sorulardan oluşacak ve gemi sahibi, operatörü, personeli gelecek soruları tahmin edemeyecek.

Denet sırasında sorulacak soruların dört ana teması olacak. Bunlar ;

1. Core—Bu sorular OCIMF tarafından belirlenen risk kategorilerine göre gemiye özel olacak.
2. Rotational—Algoritma tarafından dönüşümlü olarak değiştirilecek olan bu sorular "Core" soruları kapsamayacak.
3. Conditional—Geminin özelliklerine göre, gemi tipi gibi, spesifik olarak belirlenecek soruları kapsayacak.
4. Campaing— OCIMF'in odaklandığı spesifik konuları kapsayacak ve spesifik operasyon alanları yada ekipmanları kapsayacak.



INSAN FAKTÖRÜ ÖNEM KAZANIYOR

SIRE 2.0 insan faktörünü de denetlere dahil etmeyi planlıyor. Daha önce yoğun şekilde işletme sürecine ve donanım/ekipmana odaklanan SIRE denetlerinin bu süreçte daha çok insan faktörüne odaklanması için uğraş veriliyor.



SIRE 2.0 fiziksel, psikolojik ve sosyal faktörlerin personeli ekipman kullanımı, diğer personelle iletişimi, evrak işleri vb. durumlarda nasıl etkilediğini de gözlemleyecek. (Performance Influencing Factors) PIF yani performansı etkileyen faktörler incelenerek bu aşama gerçekleştirilecek. Bunlar kötü çalışma yeri dizaynı, zaman kısıtlaması ve baskı gibi insan hatalarının artmasına yada azalmasına sebep olabilecek şeylerden oluşuyor.

Denetçiler “insan tepkisi kiti” ile hazırlanacaklar. “PIF” ile alakalı her soru için, denetçinin 9 farklı alanda objektif cevaplar vermesi gerekecek. Bu 9 farklı alan, insan faktörü nedeniyle oluşan hataları/uygunsuzlukları kapsayacak.

Denet sadece insan hatalarını değil aynı zamanda da personel tarafından alınan kararları ve yapılan eylemleri daha derinden araştırmayı amaçlıyor.

Bu yeni denet türü aynı zamanda denetler sırasında elde edilen bilgilerin türünü ve sayısını arttıracak benziyor.

TABLET TEKNOLOJİSİ

SIRE 2.0 altında yapılacak denetlerde kullanılması planlanan tabletler sayesinde daha önce kullanımda olan kağıt tabanlı denetlere göre daha fazla bilgi girişi sağlanabilecek. Denet sırasında bir uygunsuzluk belirlenmesi durumunda denetçi bu uygunsuzluğun ekipman hatasına, prosedürlere veya insan faktörüne dayalı olup olmadığını değerlendirecek.

Denetçilere verilecek olan bu tabletler aynı zamanda denet öncesi bilgiler ve daha önceki denetlerde bulunan uygunsuzluklar gibi bilgileri içerecek. Bu sayede denetçinin daha objektif bir şekilde bilgi toplayarak deneti tamamlayacağı ön görülüyor.

OCIMF’e göre denetçiler tablet kullanımı için özel bir eğitimden geçiyor. Aynı zamanda denetçiler uygunsuzlukların fotoğrafını çekerek tablet üzerinden sisteme kaydedebilecek.



SIRE 2.0 training for inspectors has included comprehensive guidance on the use of the tablet.

INSAN FAKTÖRÜNE YAKINDAN BAKIŞ

2000 yılında SIRE denet programının geliştirilmesinde büyük rol oynayan David Savage'ın SAFETY4SEA adlı denizcilik sayfasına verdiği röportajda SIRE 2.0'dan tam olarak neler bekleyebileceğimiz hakkında ip uçları bulunuyor.

SAFETY4SEA: Denizcilik camiasında SIRE 2.0 devreye girmesiyle ne gibi değişiklikler görebiliriz?

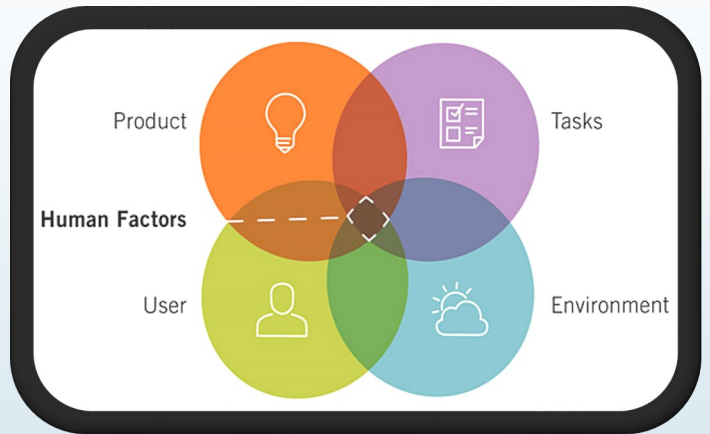
David Savage: Eğer kiracılar ve gemi operatörleri bu yeni denet sistemini lehlerine kullanmayı başarabilirlerse bu sistem sayesinde emniyet arttırılabilir, maliyet ve alacaklar azaltılabilir, yetersiz yönler belirlenebilir ve kazalar azaltılabilir. Tamamen her yönüyle kesinleşmiş olmasa da SIRE 2.0 hem denetçiler hem de personel için daha fazla çalışma ve öğrenme olanağı sunacak. Denetin süresinin şuan olan 8-10 saat aralığı yerine 8 saat olması bekleniyor.

SAFETY4SEA: SIRE 2.0'nin uygulamaya girmesi ile denizcilik firmalarını ve gemi personeli en çok zorlayacak şey nedir sizce ?

David Savage: Ekstra iş yükünün en azından rutinelere alışılana kadar gemi personeli ve firma çalışanlarını zorlayacağı benziyor. 8 saatlik bir sürede öncesine göre çok daha detaylı bir denet yapmak büyük gayret gerektirecek.

SAFETY4SEA: Mental sağlık ve diğer faktörler SIRE 2.0'ye nasıl entegre edilecek ve bu aşama da ne gibi sorunlar yaşanabilir ?

David Savage: Denizciler, özellikle de gemiciler, SIRE denetçileri tarafından sorulara maruz kaldıklarında ve özellikle eğer ana dillerini kullanmıyorlarsa anlaşılır derecede stres yaşayabilirler. Bu durum SIRE 2.0 denetçileri içinde çok zorlayıcı olacaktır çünkü kısa zaman aralığı içinde çok daha fazla soruya cevap almaları gerekecek. Kısacası bu durum hem gemi personeli hem de denetçileri zorlayacağı benziyor.



SAFETY4SEA: İnsan faktörü SIRE 2.0’da nasıl ele alındı?

David Savage: SIRE 2.0 yoğun olarak insan faktörünü ele alıyor. 53 adet SIRE 2.0 sorusu “Kaptan/Zabit/Gemici Hakkında bilgi sahibi mi ?” ve 4 soru ise “Çarkçıbaşı/ makine zabıtları Hakkında bilgi sahibi mi ?” diye başlıyor. Denetçi personelin yeterli bilgi sahibi olduğu konusunda tatmin olduğu zaman ise denet süresinin büyük bir kısmı ilgili personele sorular sorarak geçecek. Denetçiler her soru için gemi üzerindeki personelin faaliyetlerinin gereklilikleri kanıtlayıp kanıtlamadığını bildirmekle yükümlü olacak. Fiziksel, psikolojik ve sosyal faktörlerin gemideki ekipmanları, aşamaları ve personeli nasıl etkilediği de hesaba katılacak. Tüm bu koşulların sağlanabilmesi zor ve zaman alıcı olduğu için OCIMF şuan da denetçiler için 5 günlük bir SIRE 2.0 kursu sunuyor. Bu kursun bir buçuk günü ise sadece insan faktörü üzerine işleniyor.

Kısaca özetlemek gerekirse uygulamaya girmesiyle beraber SIRE 2.0 çok daha farklı bir denet kültürü ile bizi karşılaştıracığa benziyor. Hem günümüzün teknolojisini yakalamayı hem de gemilerdeki uygunsuzlukların büyük sebeplerinden biri olan insan faktörünü daha kapsamlı bir şekilde ele alıyor.

OCIMF’in SIRE 2.0 seminarına göre yaşanan kazalar ve olaylarda insan faktörü %70-80 arasında rol oynamakta. Bu sebeple insan faktörü detaylı bir şekilde ele alınmakta. Bu sebeple uygulamaya girmesinden itibaren, denetçiler üzerinde iyi izlenim bırakmak ve bilgilerimizi kanıtlamak büyük önem taşıyor.

“Unutmamalıdır ki ilk intiba için ikinci bir şansımız asla olmaz”.

“You never get a second chance to make a first impression”.

Will Rogers



ABS PSC KONTROLÜ ÇEYREK DÖNEM RAPORU

Gemilerin en fazla tutuklandığı kategoriler ;

1 Nisan 2022—30 Haziran 2022 dönemi için, Paris MoU, Tokyo MoU ve US Cost Guard'daki ABS gemilerinde PSC tutuklama gerekçeleri için en fazla yazılan kategoriler aşağıdaki tabloda listelenmiştir. Bu dönem içerisinde toplamda 327 gemi limanda tutuklanmıştır.

5-Digit Detention Code	Grounds for Detentions on ABS Vessels
15150	ISM
18420	Cleanliness of engine room
07109	Fixed fire extinguishing installation
07115	Fire-dampers
02108	Electrical installations in general
03108	Ventilators, air pipes, casings
07105	Fire doors/openings in fire-resisting divisions
07114	Remote Means of control (opening, pumps, ventilation, etc.) Machinery spaces
07125	Evaluation of crew performance (fire drills)
10114	Voyage data recorder (VDR)/Simplified Voyage data recorder(S-VDR)
11129	Operational readiness of lifesaving appliances

Gemilerde tespit edilen uygunsuzluklara örnekler;



Clutch for vacuum unit of emergency fire pump broken



Oil leakage from winches on deck



Unsecured junction boxes and cables on deck



Leakage of deck machinery hydraulic pump circulating system located at Forecastle Space



Cargo holds entrance unable to close due to worn handle, turning to 360 degrees on actual closing



Drainpipe for hatch coaming found with rust and hole



Ballast tank vent head disk missing



Oil leakage from main air compressor pumps



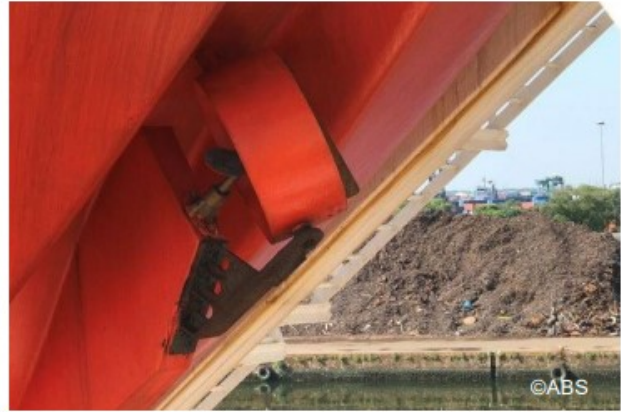
Navigation light not properly mounted and mounting screw missing



Paint room sprinkler system not in operation due to isolation valve stuck

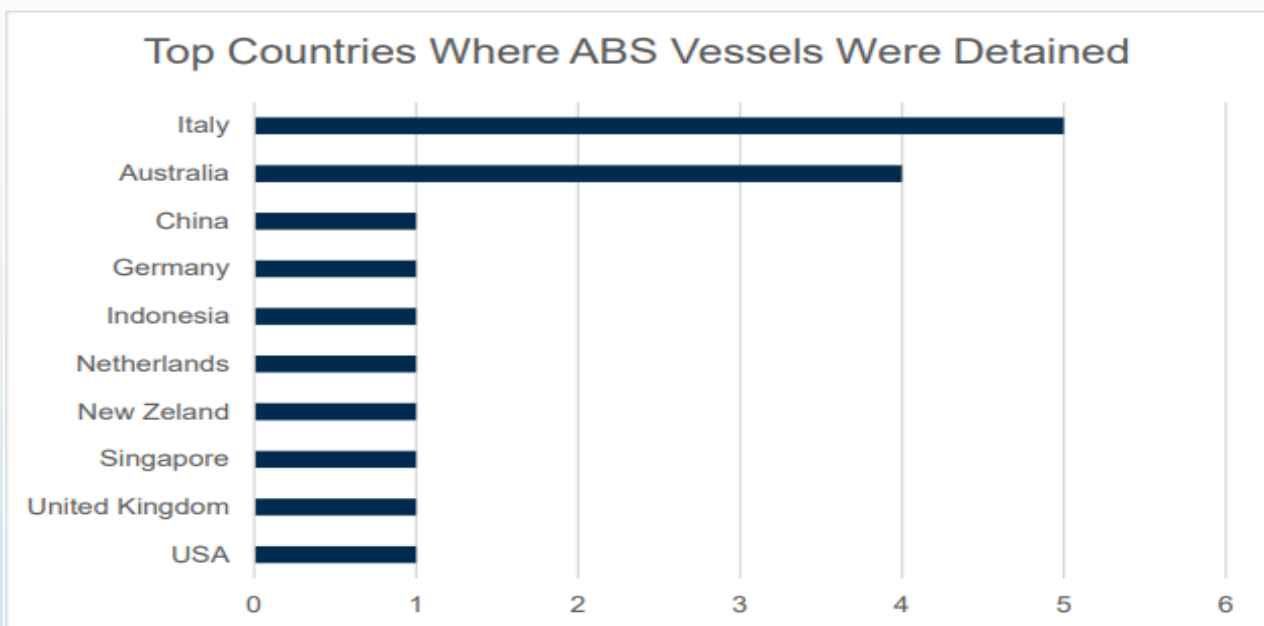


Automatic Voltage Regulator (AVR) of emergency generator malfunctioning



Free fall lifeboat hydraulic system for rudder malfunctioning

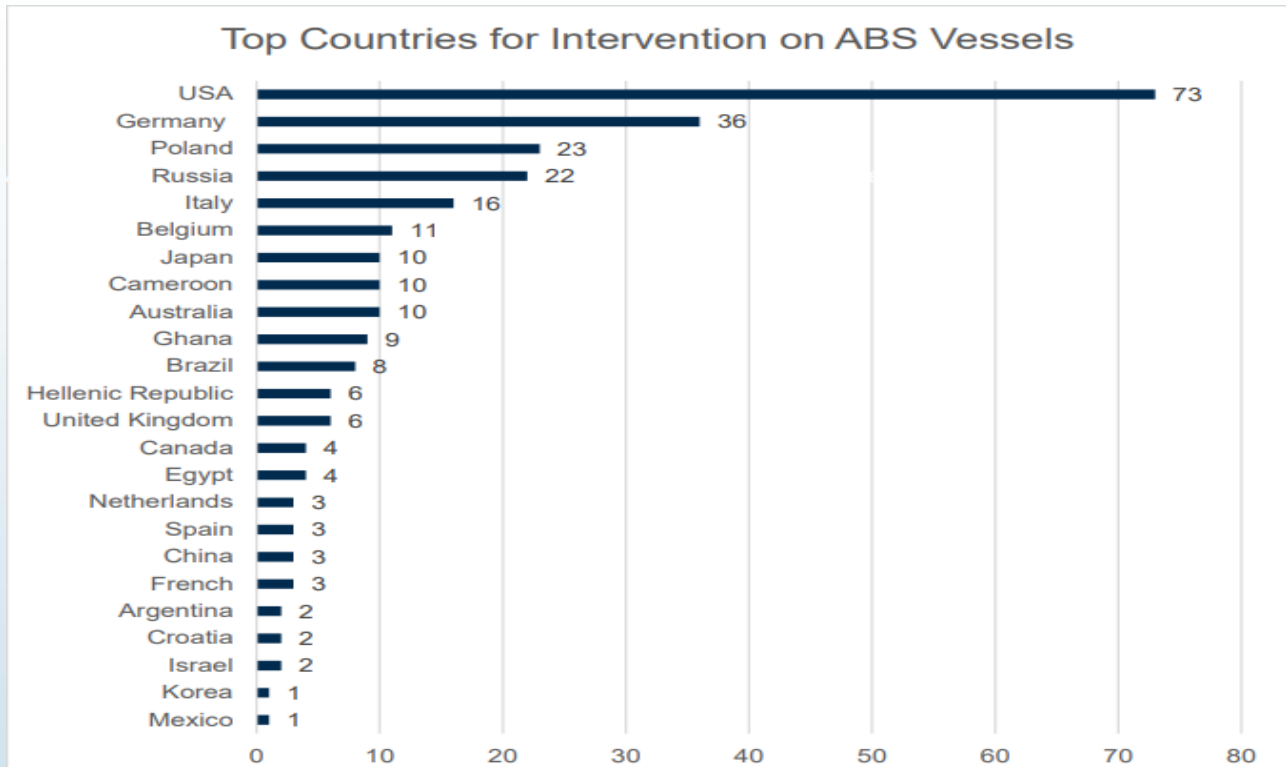
Gemilerin en fazla tutuklandığı ülkeler;



En fazla uygunsuzluğun yazıldığı maddeler ;

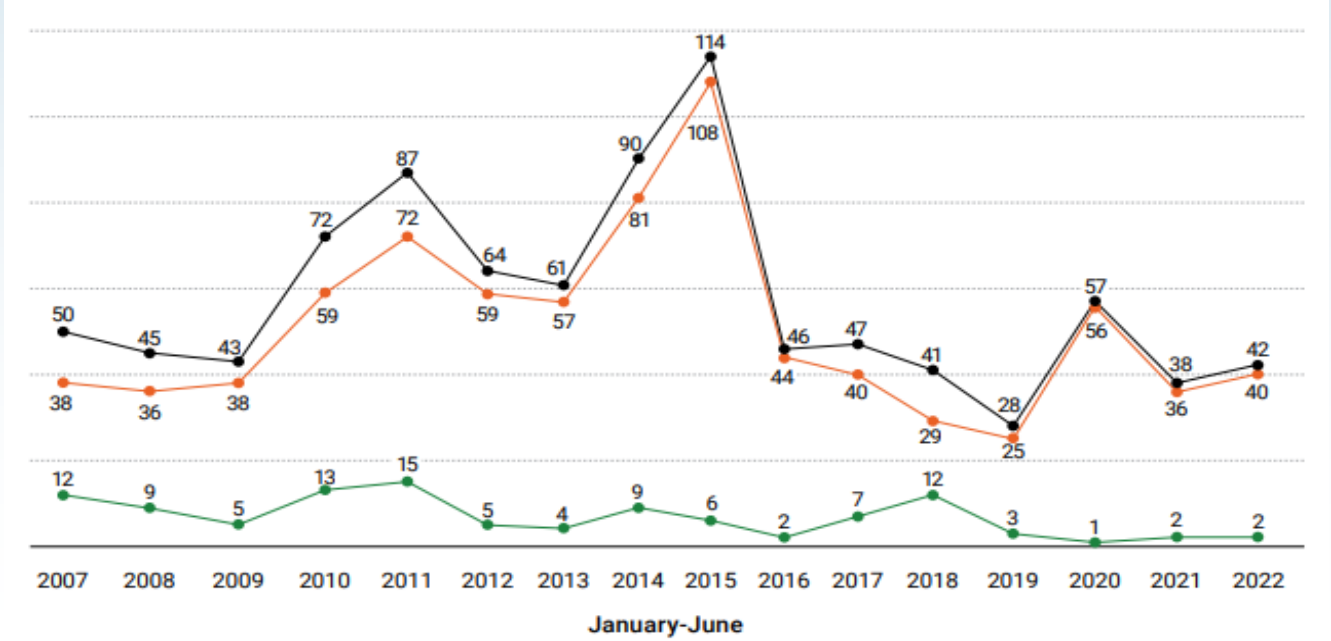
5-Digit Deficiency Code	Top Categories for Deficiencies
13101	Propulsion main engine
04103	Emergency, lighting, batteries and switches
15150	ISM
13199	Other (machinery)
02108	Electric equipment in general
11101	Lifeboats
07115	Fire-dampers
02105	Steering gear
07105	Fire doors/openings in fire-resisting divisions
07199	Other (fire safety)
04114	Emergency source of power — emergency generator
03107	Doors
13108	Operation of machinery
03102	Freeboard marks
11117	Lifebuoys including provision and disposition
07109	Fixed fire extinguishing installation
07124	Maintenance of fire protection systems

Gemilere en fazla müdahalede bulunan ülkeler ;



ReCAAP 2022 YILI YARIM YIL RAPORU

Ocak—Haziran 2022'de Asya'da gemilere yönelik toplam 42 silahlı soygun olayı bildirildi. Bu dönemde herhangi bir korsanlık olayı rapor edilmedi. Yaşanan 40'ı fiili ve 2'si teşebbüs edilen soygunlardır.



Graph 1 – Number of incidents (January-June of 2007-2022)

● Total ● Actual ● Attempted

Aşağıda belirtilen yerlerde bildirilen olaylarda artış yaşandı:

- Bangladeş'te Ocak—Haziran 2022 aylarında 3 olay bildirilirken 2021 yılında aynı periyotta hiç olay bildirilmemişti.
- Singapur Boğazı'nda Ocak—Haziran 2022 aylarında 27 olay bildirilirken 2021 yılında aynı periyotta bildirilen olay sayısı 20'idi.

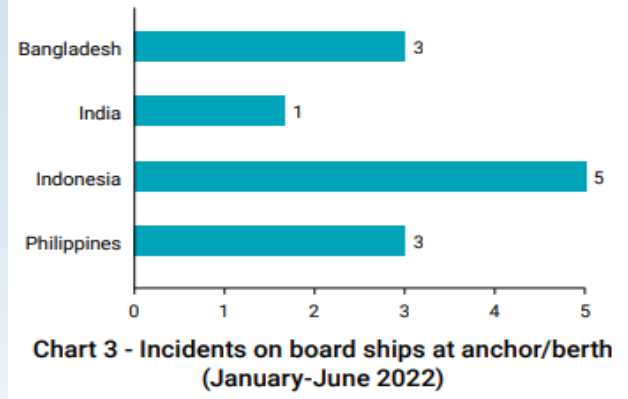
Aşağıda belirtilen yerlerde bildirilen olaylarda ise azalma yaşandı:

- Malezya'da 2022 yılının Ocak—Haziran aylarında hiç olay bildirilmezken 2021 yılının aynı periyotlarında 1 olay bildirilmişti.
- Filipinler'de 2022 Ocak—Haziran aylarında 3 olay bildirilirken 2021 yılının aynı aylarında tam 6 olay bildirilmişti.
- Vietnam'da 2022 Ocak—Haziran aylarında hiç olay bildirilmezken 2021 yılının aynı periyodunda 2 olay bildirilmişti.

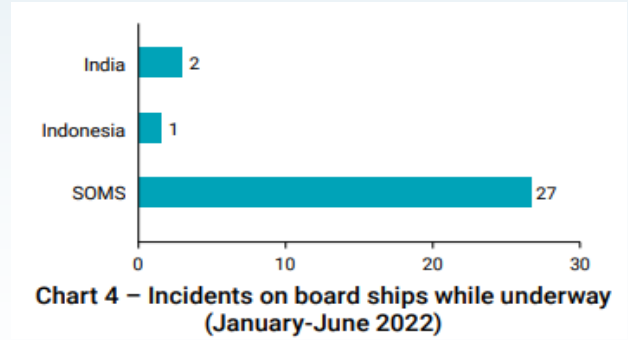
Hindistan ve Endonezya'da bildirilen olayların sayısı ise 2022 Ocak—Haziran periyodunda 2021 Ocak—Haziran periyodu ile aynı.

(Hindistan'da 3 olay ve Endonezya'da 6 olay)

2022 yılının Ocak— Haziran aylarında 42 olay rapor edildi, olaylardan 12'si (%29) gemiler demirde veya limandayken yaşandı. Yandaki grafik gemiler limanda veya demirde yaşanan olayları ve lokasyonlarını göstermektedir.



Yaşanan diğer 30 (%71) olay ise gemiler seyirdeyken oldu. Yandaki grafik gemiler Seyit halindeyken yaşanan olayları ve lokasyonlarını göstermektedir.



Tablo 1, Ocak-Haziran döneminde Asya'da rapor edilen olayların sayısını ve yerini göstermektedir.

January-June																					
	2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022		
	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	
North Asia																					
China							3		1				3								
Sub-total							3		1				3								
South Asia																					
Bangladesh	1		8		10			1	6			4	2			3				3	
Bay of Bengal			2																		
India	3		3	1	4		12		1			1	1	2		7		3		2	1
Sub-total	4		13	1	14		12	1	7			5	3	2		10		3		5	1
Southeast Asia																					
Indian Ocean				1																	
Indonesia	37	4	26	4	10		18		17	2	15	5	7	2	16	1	6		6		
Malaysia	4		1	1	2		1		1		1		2		1		1				
Pacific Ocean														1							
Philippines	1		2		3	1	1		8		1		2		7		5	1	3		
South China Sea	5		17	1	10	1	1	1	2		2	1			2						
SOMS	3		22	1	55	4	1		1	1	3	2	8		16		19	1	26	1	
Sulu-Celebes Seas							4		3	4		1	1		1						
Thailand					1																
Vietnam	3				13		3				2				3		2				
Sub-total	53	4	68	8	94	6	29	1	32	7	24	9	20	3	46	1	33	2	35	1	
Overall total	57	4	81	9	108	6	44	2	40	7	29	12	25	3	56	1	36	2	40	2	

Table 1 – Location of incidents (January-June of 2013-2022)

Location of Incidents

The location of incidents reported during January-June 2022 is shown in Map 1.



Map 1 – Location of incidents (January-June 2022)

● CAT 2 ● CAT 3 ● CAT 4 ▲ Attempted

NEARMISS RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU

2022 Yılı ikinci çeyreği için oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve güvenli olmayan durum raporlaması konusunda gerekli özeni gösteren tüm gemi personelimize teşekkür ederiz.

2022 yılı ikinci çeyreği için en fazla raporlamayı yapan personelimizin listesi aşağıdaki gibidir:

İsim	Toplam Rapor
DOĞUŞ DENİZ	5 ADET
HALİL İBRAHİM KEMERLİ	5 ADET
ÖZGÜN KORKMAZ	4 ADET

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

Görev	Toplam Rapor
3. ZABİT	30 ADET
2. MÜHENDİS	22 ADET
2. ZABİT	12 ADET
POMPACI	12 ADET
1. ZABİT	11 ADET
GÜVERTE STAJYER	9 ADET



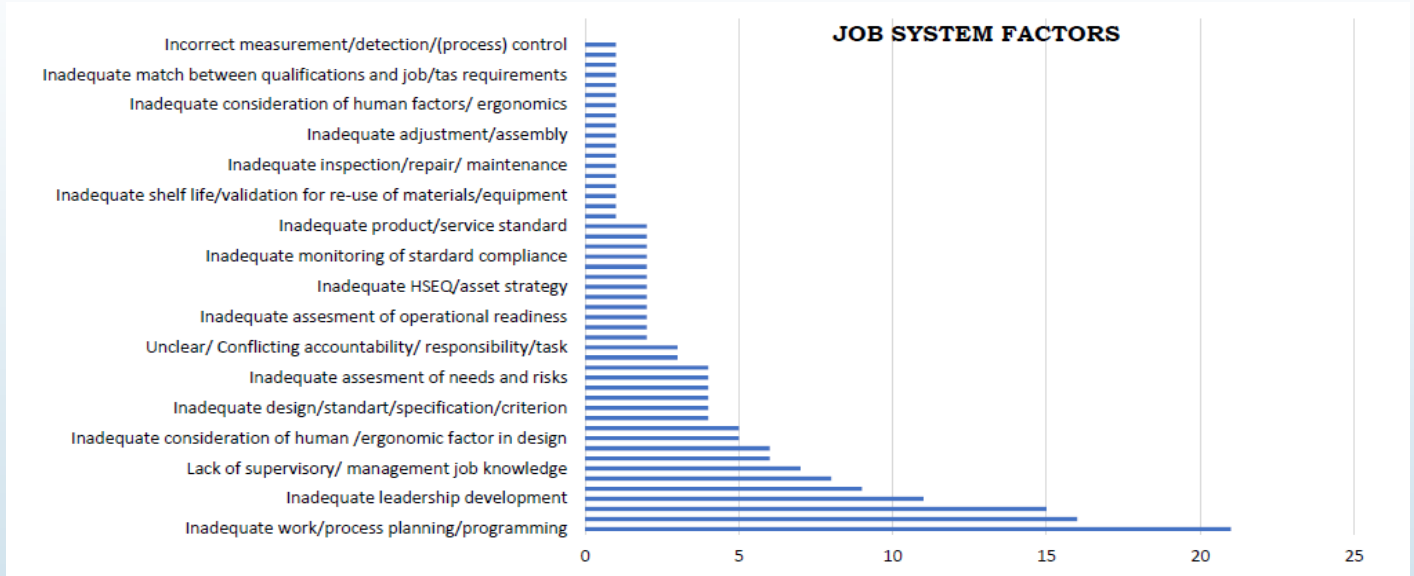
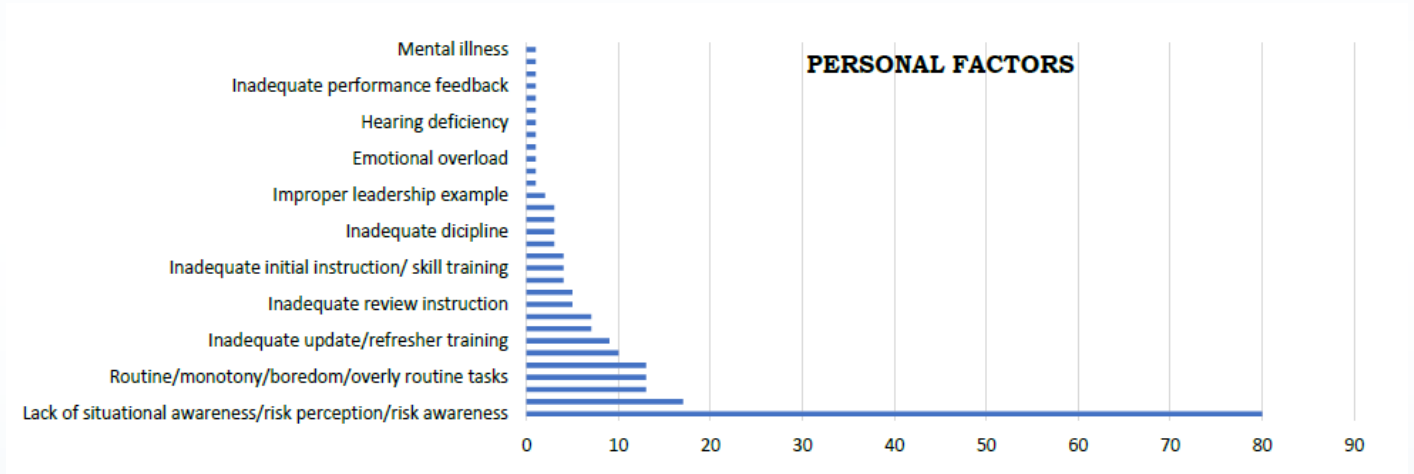
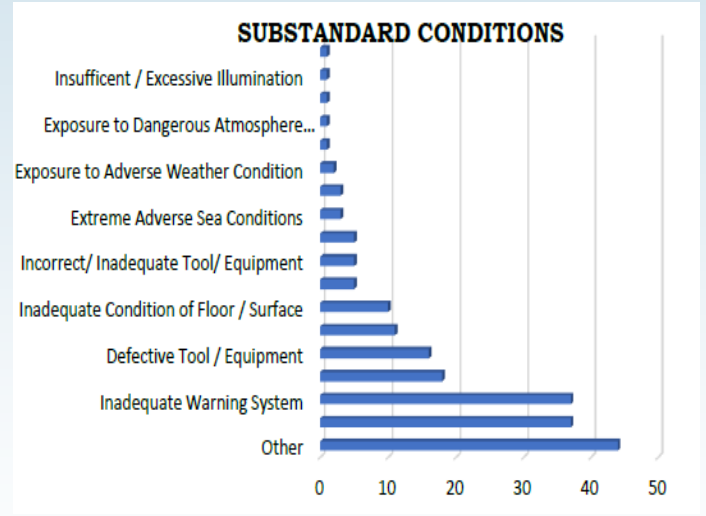
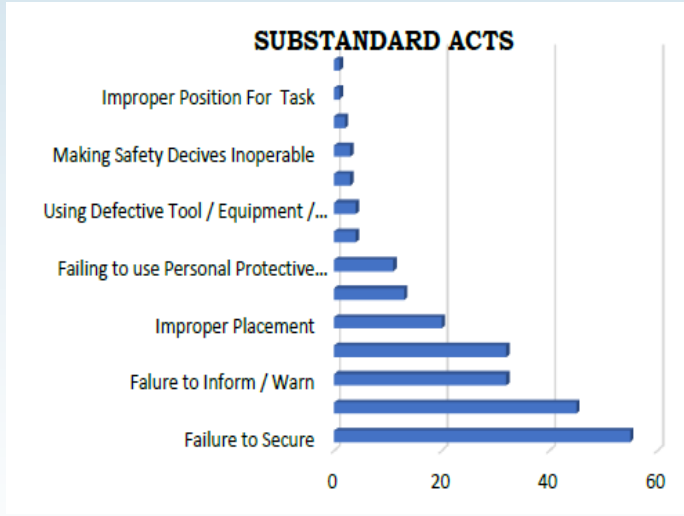
Oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve durumlar adlarından da anlaşıldığı gibi hayati bir yaralanma veya acil durum oluşturmasa da oluşabilecek potansiyel tehditleri temsil etmektedir. Bu tür tehditler kazalara yaralanmalara ve hatta ölümlere yol açabilmektedir. Bu sebeplerden dolayı meydana geldiği anda bildirilmesi büyük önem arz etmektedir.

Raporlanan her bir oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve durum ilerde meydana gelebilecek kazaların öngörülmesine ve önlenmesine yardımcı olur.

2022 yılı ilk çeyreği için en fazla raporlama yapılan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir.

Gemi İsmi	Toplam Rapor
MED ATLANTİC	12 ADET
MED ANTARCTIC	11 ADET
BLACK STAR	10 ADET

2022 yılı ikinci çeyrek için oluşmamış kaza , güvenli olmayan hareket ve durumların oluşmasının analizi aşağıdaki gibidir.



BEST PRACTISE & LESSON LEARNT RAPORLAMALARI

2022 Yılı ikinci çeyreği için Best Practise ve Lesson Learnt raporlaması hususunda gerekli özeni gösteren tüm gemi kaptanlarımız ve personelimize teşekkür ederiz.

2022 Yılı ikinci çeyreği için en fazla raporlamayı yapan personelimizin listesi aşağıdaki gibidir:

İsim	Toplam Rapor
DOĞUŞ DENİZ	3 ADET
SUAT GÜNERİ	2 ADET
RECEP ÖZBİLGİ	1 ADET
SUAT SARAL	1 ADET

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

GÖREV	Toplam Rapor
3. ZABİT	3 ADET
ÇARKÇIBAŞI	2 ADET
2. MÜHENDİS	1 ADET
REİS	1 ADET



2022 Yılı ikinci çeyreği en fazla raporlama yapılan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir:

İsim	Toplam Rapor
MED SERHAT	4 ADET
MED TUNCER	2 ADET
MED ATLANTIC	1 ADET



BEST PRACTISE LESSON LEARNT

KABOTAJ BAYRAMI FOTOĞRAF YARIŞMASI SONUÇLARI

Kabotaj bayramı için yapılan fotoğraf yarışmasına istinaden, yarışma sonuçları aşağıdaki gibidir.

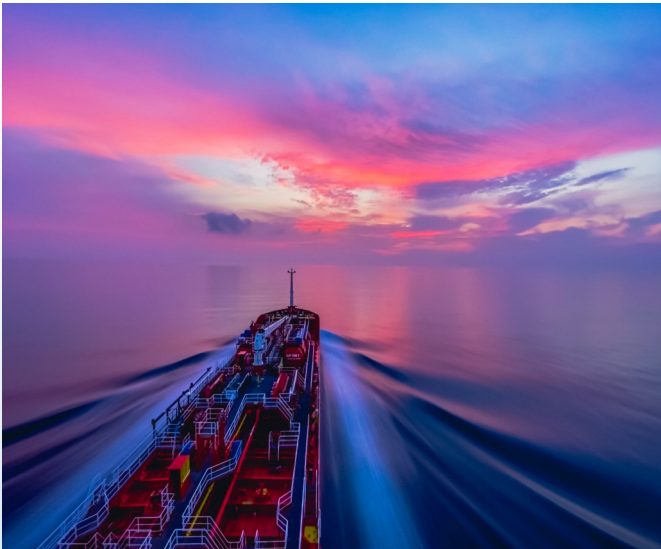
1



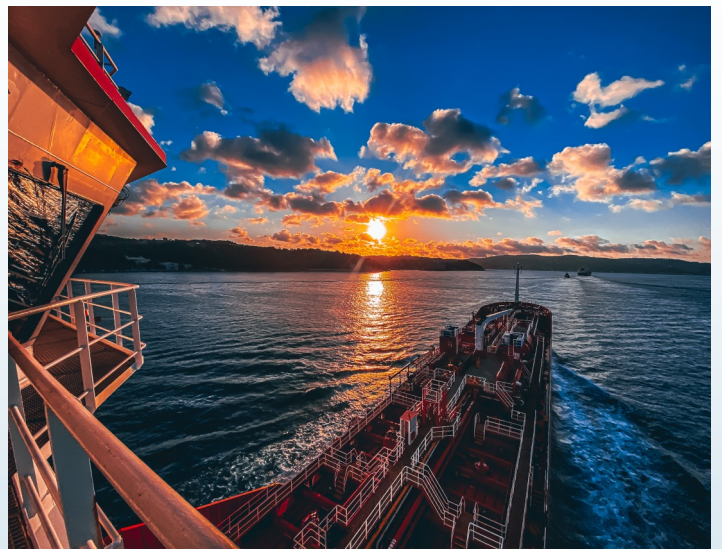
2



3



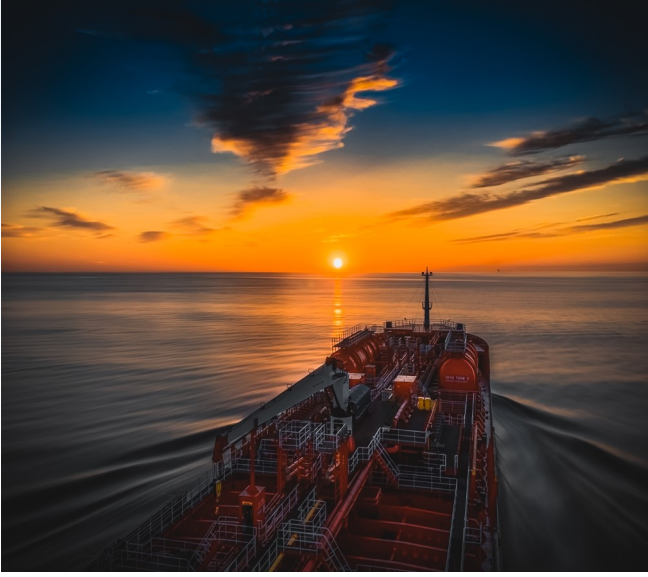
4



KABOTAJ BAYRAMI FOTOĞRAF YARIŞMASI SONUÇLARI

Kabotaj bayramı için yapılan fotoğraf yarışmasına istinaden, yarışma sonuçları aşağıdaki gibidir.

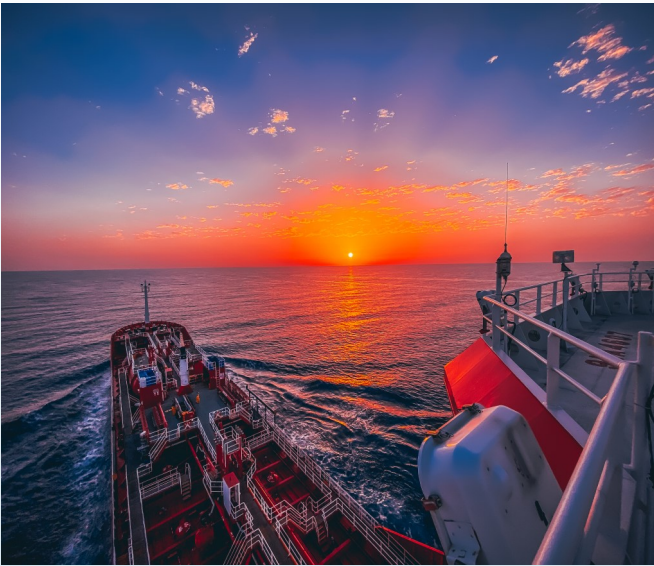
5



6



7



8



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 top priority for the Company's management and employees.

Our Vision:

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

Company Profile

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

The Company is focused on technical and crew Management and Chartering of vessels in the Specialty/Chemical tanker segment. The Company plans to strategically expand the fleet by continuing to offer quality ship management services to third party owners. Our primary objective is to manage and operate the fleet in a safe, responsible manner thereby maximizing returns to our stakeholders as freight rates fluctuate through the shipping cycle. The Company will continually develop as a provider of safe, efficient and reliable transportation which meets or exceeds customer expectations by delivering safe and reliable performance.

