

HSSEQ BULLETIN

EYLÜL / SAYI 12



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



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

İÇİNDEKİLER



- 1 MED NORDIC FİLOMUZA KATILDI
- 2 BEST PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER
- 11 LESSONS LEARNED UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER
- 16 PERSONEL YARALANMA OLAY RAPORU
- 18 PV VALFİN EMNİYETSİZ KULLANIMI OLAY RAPORU
- 20 İNERT GAZ/NİTROJEN JENERATÖRÜ KULLANIMI
- 23 SEPERASYONU TAKİP ETMEME OLAY RAPORU
- 26 PİLOT ÇARMIHI HASARI OLAY RAPORU
- 28 GEMİ KREYNİ OLAY RAPORU
- 29 HALAT KOPMASI OLAY RAPORU
- 30 SAĞLIK: GIDA ZEHİRENMESİ
- 34 ÇEVRE: ÇÖP YÖNETİMİ
- 38 SERBEST DÜŞMELİ CAN FİLİKASI: CAM BAKIM VE TUTUMU
- 39 BA MASKELERİ BAKIM VE TUTUMU
- 41 SEWAGE SLUDGE ARTIK DENİZE BASILAMAYACAK
- 43 FİLO GEMİLERİ Q3 KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ
- 45 RECAAP 2022 Q3 RAPORU
- 48 FİLO GEMİLERİNİN BEST PRACTICE VE NEAR MISS ANALİZLERİ

MED NORDIC FİLOMUZA KATILDI



YMN Tanker büyüme devam ediyor!

Geçtiğimiz çeyrekte Med Canary gemisini filosuna dahil eden YMN Tanker, 3. çeyrekte de büyüme devam ediyor.

Efektif, emniyetli ve çevreci deniz taşımacılığını kendine görev edinen YMN Tanker, 9.140 DWT Med Nordic gemisinin bünyesine katılmasıyla filosundaki gemi sayısını 13'e çıkardı.

GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED PAKİZE Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:



BAD PRACTICE

Baca çıkışında "Baca Gazı Uyarısı" bulunmamaktaydı.



GOOD PRACTICE

"Baca gazı uyarısı" markalandı ve yerleştirildi.



GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED PAKİZE Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:



BAD PRACTICE

Gemide bulunan Freefall kreyinde SWL markalaması bulunmamaktaydı.



GOOD PRACTICE

Freefall koçasının SWL markalaması yapıldı.



GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED PAKİZE Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:



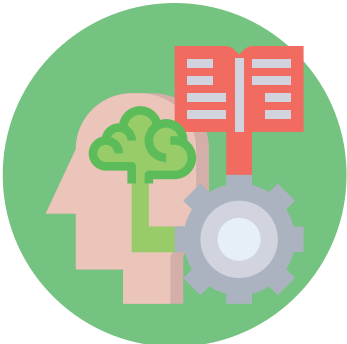
BAD PRACTICE

Gemide yer alan wilden pompalarının topraklama kablosu bulunmamaktaydı. Bu durum sebebiyle statik elektrikten kaynaklı kaza oluşabilirdi.



GOOD PRACTICE

Wilden pompalara topraklama kablosu takıldı. Döküntü toplama pompaları, elektrik boşalmasını önlemek için geminin yapısına bağlanmalıdır.



GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED CANARY Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:



BAD PRACTICE

İskele ve sancak tarafta bulunan ballast overboard valfleri hem zor opere ediliyor hem de sık sık deniz suyuna mağruz kalıp korozyona uğrama riski taşıyordu.



GOOD PRACTICE

Ballast overboard valf rodları yukarıda sıralanan sebeplerden ötürü uzatıldı.



GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED CANARY Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:



BAD PRACTICE

Özellikle tersane periyodunda, kargo ve butterworth menhol kapaklarının sürekli açılıp kapanmasından kaynaklı boyalar deforme oluyordu.



GOOD PRACTICE

Kargo ve butterworth kapaklarının kelebek ve menteşe altlarına boya koruma amacıyla lastik conta konulmuştur.



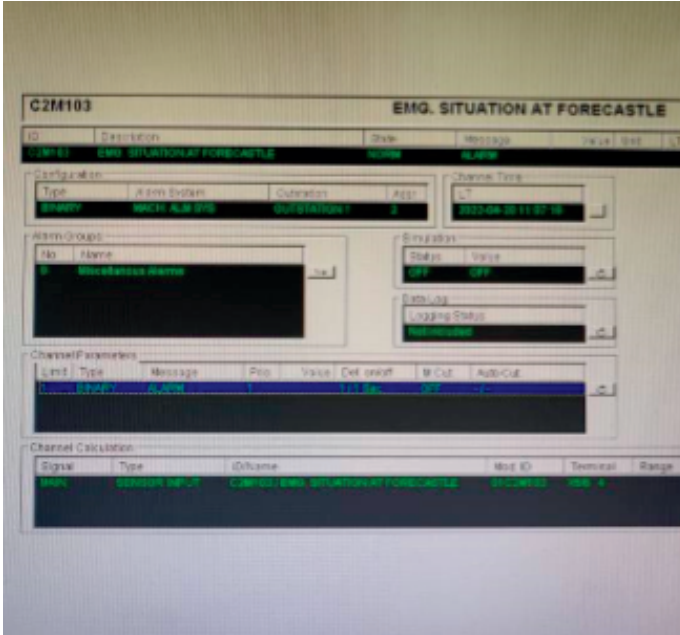
GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED BALTIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

GOOD PRACTICE

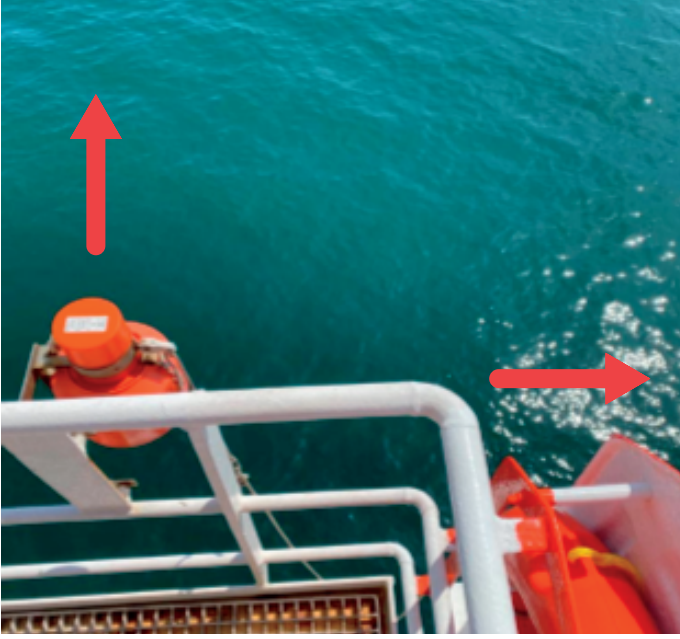


Gemide başaltı bölgesinde köprü üstü veya başka bir bölgeyle iletişim kurulacak araç bulunmamaktadır. Bu konuyla alakalı nasıl bir çalışma yapılabileceği düşünülmüştür ve o bölgede oluşabilecek bir kaza, sakatlanma, kilitli kalma veya herhangi olumsuz durumda makine dairesinde bulunan alarm paneline “Emg Situation At Forecastle” adında bir alarm eklenmiştir. Buton görünecek şekilde işaretlenmiş ve konuyla alakalı bilgilendirme bütün gemi personeline verilmiştir.



GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED ANTARCTIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

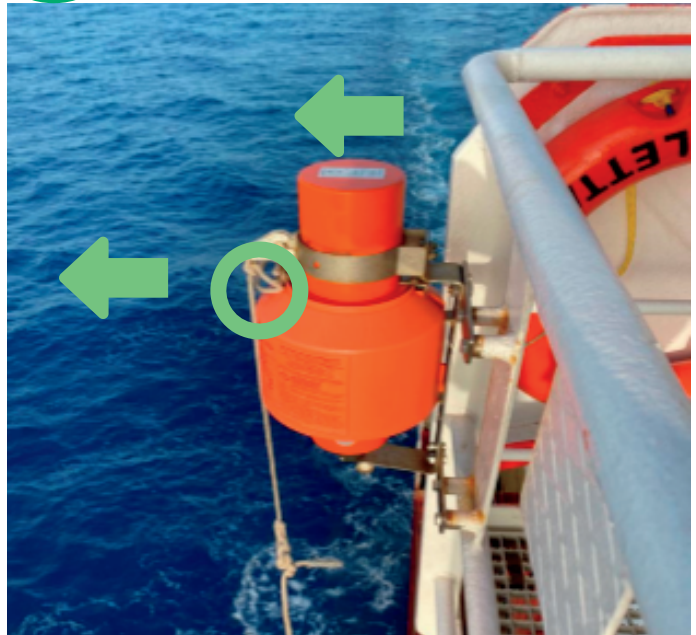


BAD PRACTICE

Man Over Board şamandırasının yönü geminin kıç tarafına doğru bakmaktaydı. Can simidi ise iskele—sancak doğrultusundaydı. MOB can simidini serbest bıraktığımızda, bordasal doğrultuda hareket edeceğinden MOB şamandırası üzerinde bulunan klipsi ters açıdan dolayı yerinden çıkaramayıp şamandıranın düşmesine engel olacaktı.

GOOD PRACTICE

MOB şamandırasının yönü MOB simidi ile aynı yönde olacak şekilde montajı yapıldı. Böylelikle MOB simidi serbest bırakıldığında şamandıradaki klipsi rahatlıkla yerinden çıkarak şamandıranın denize düşmesine imkan verildi.



GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED ARCTIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:



BAD PRACTICE

İnertleme yapılmış tankların gaz ölçümü yapılmak istenildiğinde dışarı solumu dahilinde insan sağlığına zararlı oksijen oranı %5'in altında olan gaz salınımı olduğu görülmüştür. Buna ek olarak kapalı operasyon olduğu için dışarı gaz salınımı olmaması gerekmektedir.



GOOD PRACTICE

Dışarı gaz salınımını engellemek için jak girişli P/V valfi ile uyumlu bir sistem geliştirildi. Artık tanktaki oksijen ve diğer gazların ölçümü atmosfere salınım yapılmadan tamamlanabilir.



GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED TUNCER Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:



BAD PRACTICE

Açık güvertedeki tüm yangın ve köpük dolaplarındaki anahtarlar nem, tuz, serpinti gibi deniz koşullarından etkilenmekteydi.



GOOD PRACTICE

Anahtarlardaki korozyonun önüne geçmek için, temizlenip boyandıktan sonra tüm anahtarlar streç film ile kapatıldı. Streç film acil durumlara engel değildir. Çıkartmaya çabalamadan direkt kullanıma müsait olduğu denenerak görülmüştür.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED CANARY Personeli Tarafından Raporlanan Lessons Learned:

OLAY:

Makine dairesinde BWTS kontrol paneli yakınında bulunan Nat. tank içerisine reis ve pompacı tarafından Sodyum Meta Bisülfat eklenmekteydi.

Operasyona başlanmadan önce Chemical MSDS (Material Safety Data Sheet) 1. zabıt tarafından kontrol edilmişti. Kontrol sırasında MSDS' de kimyasal solüsyon hazırlanması sırasında ve özellikle solüsyonun solunması durumunda yapılması gerekenlerle ilgili yeterli bilgi bulunmadığı görüldü. Bu sebeplerden dolayı, Sodyum Meta Bisülfatın neden olabileceği tüm kazalara karşı görevli tüm personel gerekli kimyasaldan koruyucu ekipmanları ve SCBA (Self Contained Breathing Apparatus)' ları kullandı.

KÖK NEDENLER:

- Durumsal farkındalığın eksikliği
- Yetersiz MSDS
- Yetersiz bilgi ve deneyim



ALINACAK DERSLER:

Gemide yapılacak herhangi bir işe başlamadan önce, yapılacak işe istinaden, tüm riskler, tehlikeler ve alınacak önlemler gözden geçirilmelidir. Personel yapılacak iş ile ilgili kısa bir şekilde bilgilendirilmelidir. Her zaman bir vardiya zabiti yapılan işi takip etmeli ve izlemelidir. Herhangi bir tehlike yada risk görülmesi durumunda çalışma hemen durdurulmalıdır.

Sodyum Meta Bisülfat tahriş edici ve aşındırıcı bir kimyasaldır. Bu tarz kimyasalların kullanılması sırasında, gerekli koruyucu ekipman giyilmelidir. Sodyum Meta Bisülfat su ile tepkimeye girdiğinde Sülfür Dioksit gazı oluşturabilmekte ve bu gaz solunduğunda insan sağlığına zarar vermektedir. Bu nedenle, görevli personel SCBA kullanmalı, oksijen resüsitatörü kullanılmak üzere hazır bulundurulmalıdır. Nat. Tank çevresi ve bulunduğu alan havalandırılmalı ve bu işlem yapılırken odada SCBA kullanmayan bir personel bulunmamalıdır.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED ATLANTIC Personeli Tarafından Raporlanan Lesson Learned:

OLAY:

Umm Qasr limanında CSFSO tahliyesi sonunda yapılan sweeping işlemi esnasında, 1 numaralı sancak kargo pompası arıza vermiş bunun üzerine Emergency Cargo Pompası kullanılmak istenmiştir. Fakat Emergency Cargo pompası, düzenli aralıklarla test edilmesine ve çalıştığı görülmesine rağmen, ihtiyaç duyulduğu bu anda düzgün çalışmamış ve gemiyi tahliye esnasında atıl bırakmıştır. Konu ile ilgili yapılan çalışmalar, bakımlar, geçmişe dönük kayıt incelemesi ve testler tamamlandığında, yapılan testlerin prosedüre uygun olmadığı görülmüştür. Üretici manuelllerinde bulunan test prosedürü uygulanmış, pompanın gerekli değerleri verip vermediği tespit edilememiştir. Fakat pompa bu düşük değerlerde de olsa çalışır vaziyette olup, gerçek operasyon esnasında etkisiz kalmıştır. Yapılan bakım, onarım ve tespitlerin sonucunda pompaya prosedüre uygun test uygulanmış ve verimli çalıştığı onaylanmıştır.

KÖK NEDENLER:

- Talimatların dikkate alınmaması
- Prosedür eksikliği
- Prosedürlerin takip edilmemesi
- Bilgi eksikliği



ALINACAK DERSLER:

Bu konuda alınacak dersler, günümüze kadar şirkete de ulaşmış olan test raporlarının aslında verimli çalışırlığı doğrulamıyor olmasıdır. Bu bağlamda aşağıdaki fotoğraflarda ve prosedürde yanlış uygulamadan ders alınarak doğru uygulamaya geçişin yapılması gerekliliği gösterilmiştir.



→ -1.8 Bar basınç



→ -30-40 arası değişen hidrolik basıncı



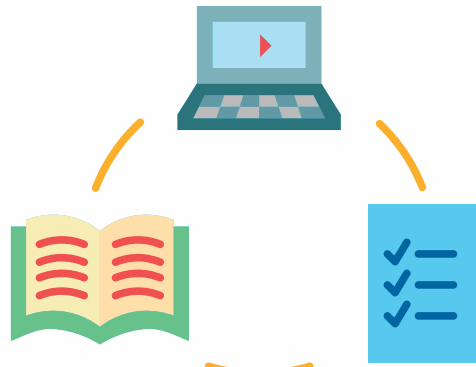
→ Yanıltıcı çalışırlığı gösteren varildeki suyu basabilmiş pompa



→ Yüksek çalışma basıncı, devrenin havasını alıp su geçişini sağlayan fakat önünü kapatan aparat (Kör Flenc). Test prosedürüne göre ayarlanmıştır.



→ Yüksek hidrolik basınç.



OLAY RAPORU

MED CANARY PERSONEL YARALANMA OLAY RAPORU

29 Eylül tarihinde saat 23:50 sıralarında rüzgarın artmasıyla beraber, vardiya zabiti kaptanı demir kondisyonu hakkında bilgilendirmişti. Ardından köprü üstüne gelen kaptan durumu inceledikten sonra baş mühendise makinenin hazırlanması için haber verdi.

Makinenin hazırlanması esnasında, makine kontrol odasında yağcı ve baş mühendis bulunmaktaydı. Yağcı makine parametrelerini kontrol etmek amacıyla makine kontrol odasından ayrılırken otomatik kapanan yangın kapısının hızlı bir şekilde kapanmasıyla sağ baş parmağını kapıya sıkıştırdı. Hızlı çarpmadan kaynaklı olarak yağcının parmağının uç kısmında kopma ve kanama meydana geldi. Durumu hemen fark eden baş mühendis yaralıya ilk yardım uyguladı ve ardından köprü üstüne haber verdi. Süvari, dördüncü kaptan ve ikinci kaptanı ilk yardım timi olarak atadı. Aynı zamanda üçüncü kaptan Cartagena MRCC ve yerel acente ile iletişime geçerken süvari de DPA ile iletişime geçmiş ve yaralı personel hakkında bilgilendirme yapmıştı. Yapılan bilgilendirmenin ardından yaralı personel ve yardımcı olmak adına ek bir personel MRCC'nin botuna verildi. Hastanede yapılan tedavinin ardından yaralı personel ve yardımcı personel gemiye geri döndüler.

Doğrudan Nedenler

- Kişisel Koruyucu Donanımların Kullanılmaması

► Şirketin Kişisel Koruyucu Donanım posterini P-11'e göre, makine dairesinde çalışan personelin eldiven takması zorunlu olduğu halde personel eldiven bulunmamaktadır.

- Kötü Hava Durumuna Maruz Kalınması ve Kapı Ayarının Doğru Yapılmaması

► Kapının kapanma hızı yüksek ayarlanmış olmakla beraber kötü hava şartlarına maruz kalındığında kapanma hızı artmış ve yaşanan durumu meydana getirmiştir.



Temel Nedenler

- Durumsal Farkındalık Eksikliği

► Yangın kapılarının çok hızlı kapandığı göz önüne alınırsa bunun gemi personeli için sorun yaratması kaçınılmazdır. Yangın kapıları yangının yayılmasını önlemek amacıyla dizayn edilmiş olsalar bile, ana ve süregelen amaçları insanların geçişlerini sağlamaktır. Bu sebeple kapıların kapanma süreleri çalışanların geçmesine müsaade edecek sürede olmalı ve otomatik kapanan yangın kapılarının kapanma gerilimlerinin buna göre ayarlanması gerekmektedir.

Düzeltilici ve Önleyici Eylemler

- Otomatik kapanan tüm yangın kapıları baş mühendis tarafından kontrol edilmiş ve gerekli olan durumlarda düzeltmeler yapılmıştır.
- Tüm personel doğru kişisel koruyucu ekipman kullanımı hakkında bilgilendirilmiş ve aşağıdaki konuların üzerinde durulmuştur;

→ Tüm çalışanlar kişisel yaralanmanın oluşabileceği göz önüne alınarak (PPE Matrix P-11'e göre) gerekli kişisel koruyucu ekipmanları kullanmalıdır.

→ Personel gerekli kişisel koruyucu ekipmanı kullanmalı/giymelidir.

→ Yapılan işten yaralanma riski taşıyan herhangi diğer personel de aynı şekilde korunmalıdır.

→ Kullanılan kişisel koruyucu ekipman iyi kondisyonda ve çalışır durumda olmalıdır.

- İstisnasız, tüm gemi personeli ve gemide çalışan bireyler her daim aşağıda sıralanan kurallara uymalıdır;

→ Limanda ve denizde bulunan tüm zabıtlar kişisel koruyucu ekipmanın kullanımı gerekmedikçe şirket üniformasını giymelidir.

→ Kişisel koruyucu ekipman giymesi veya kullanması gereken herhangi bir personelin koruyucu ekipman hakkında bilgi sahibi olması ve kısıtlamalarından haberdar olması gerekmektedir.

→ Kişisel koruyucu ekipmanın donanımı yaralanmalara karşı koruyucu son duvar olup bu ekipmanın kullanılması adına gerekli her türlü efor sarf edilmelidir. Kişisel koruyucu ekipman giymesi gerektiği halde giymeyen personel şirket tarafından disiplin cezasına tabi tutulacaktır.

→ Bahsi edilen olay, tekrarlanmasını önlemek ve personelin farkındalığını arttırmak amacıyla tüm filo gemileriyle paylaşılmıştır.

OLAY RAPORU

MED ARCTIC PV VALFİN EMNİYETSİZ KULLANIMI OLAY RAPORU



Kargo operasyonu için limana yanaşmadan önce tüm kargo tanklarını inertleyen Med Arctic gemisi, limana tanklarında pozitif basınç ve %8'den az oksijen oranıyla girmişti. Kargo operasyonu öncesi PV valf kontrolleri manuel olarak yapılmış, alakalı check listler doldurulmuş, Pressure ve Vacuum alarm set limitleri şirket politikasına göre ayarlanmıştı.

Kargo operasyonunun başlamasının ardından tanklar önce 1.5 metreye kadar yüklendi.

Ardından 6 sancak—iskele tanka yüklemeye geçildiğinde ise tanklardaki basıncın git gide arttığı görüldü ve tank radar sistemine alarm geldi. Vardiya zabiti kargo tanklarındaki basıncı kontrol etmeye devam etti. İkinci alarm geldiğinde ise vardiya zabiti, 1. zabite venting sistemin basınç bölümünün doğru çalışmadığını haber verdi ve aynı zamanda PV valfin çalışıp çalışmadığını kontrol etmesi için pompacıya haber verdi.

CCR' a gelen 1. zabıt hemen vardiya zabatine 3 sancak-iskele tanklarına yükleme yapmasını ve 6 sancak-iskele tanklarının valfini % 50 kapatmasını söyledi. Vardiya zabiti verilen görevi yerine getirirken, 1. zabıt pompacıya PV valfin kondisyonunu kontrol etmesini ve tanktaki basıncı düşürmek için valfi manuel olarak kullanmasını söyledi. Bu süre zarfında 2385 mmwg olan basınç ardından 1600 mmwg civarına düştü.

Sonrasında gemi yükleme operasyonuna devam etti ve tanklardaki basıncı gözlemlemeyi sürdürdü. Birkaç dakika sonra ilk ve ikinci alarm tank radar sistemine tekrar geldi. PV valfin düzgün çalışmadığını gören 1. zabıt pompacıya PV valfi ufak bir tahta parçasıyla açık kalacak şekilde sabitlemesini söyledi, bu sayede tanktaki basıncın artmasını engellemeyi hedefliyordu. Tüm bunlar olurken 1. zabıt bu olayı terminale raporlamadı ve kargo rate' i düşürmek bu sayede tank içindeki basıncı azaltmak yada bahsedilen tanktaki kargo operasyonunu durdurmak gibi bir istekte bulunmadı.

DOĞRUDAN NEDENLER:

- Arızalı ekipman / Eksik bakım tutum:

Yükleme sırasında Tank Venting sistemin basınç kısmının doğru çalışmadığı gözlemlenmiştir. Olayın olduğu limandan kalktıktan sonra 6 sancak-iskele tankların PV valfleri sökümü ve bakım tutumu yapılmıştır. Bakım tutum sırasında PV valfin basınç kısmının yüzeyi bir önceki Cargo olan Veg. Oil gazları sebebiyle yapışkan ve kontamine hale geldiği görülmüştür.

Temel Nedenler

- Şirket prosedürlerini takip etmeme
- Talimatları takip etmeme
- İletişim eksikliği : PV sistemin düzgün çalışmadığı anlaşıldığında gemi bu durumu şirket ve terminale bildirmedi.

Sonuç

- PV Sisteminin düzgün çalışmadığı anlaşıldığı anda gemi kargo operasyonunu durdurmalı ve terminali bilgilendirmelidir.
- Operasyona sadece PV Valfin gerekli tamirleri tamamlandıktan ve operasyonel gereklilikleri yerine getirecek şekilde çalıştığından emin olmak için alakalı testler yapıldıktan sonra devam edilmelidir.
- Gemi, terminal / kiracı talimatlarına sıkı bir şekilde uymalıdır.
- Sağlıklı bir analiz yapılabilmesi adına gemi kaptanları, bazı ulusal ve yerel kurallara göre Venting Sistem hatalarını terminallere bildirmekle yükümlü olduklarını bilmelilerdir.
- Gemi şirket prosedürlerine, terminal talimatlarına, ISGOTT Chapter 2.13 & 11.1 ve SOLAS gerekliliklerine tam anlamıyla uymalıdır.



İNERT GAZ & NİTROJEN JENERATÖRÜ KULLANIMI



Tankerlerin yanıcı kargolar taşıdığı göz önünde bulundurulduğunda, yangın üçgeninin bir köşesi yani “yanıcı madde” hali hazırda her zaman ortamda bulunmuş oluyor. Yangın üçgeninin bir diğer köşesi olan oksijen ise tabiatta her zaman var olan bir molekül olduğu için yangının çıkmasını neden olabilecek tek madde olarak “sıcaklık” kalıyor.

Bu sebeplerden dolayı, yangına neden olabilecek olan sıcaklık ve yanıcı madde ortamda var olsa bile tanklardaki oksijen oranı düşürülmeli bu sayede yangın üçgeninin tamamlanması engellenmelidir.



Inert Gaz sistemi tankerlerde emniyetli operasyon sağlamak amacıyla bulunan en önemli sistemlerden biridir. Kargo tanklarındaki oksijenin düşürülmesi operasyonuna “Inerting” denmektedir. SOLAS regülasyonlarına göre kargo tankları içerisindeki oksijen seviyesi %8’ den az olmalı ve oksijen seviyesini bu noktaya getirebilmek için ise %5’ den az oksijen bulunduran inert gaz tanklara verilmelidir (tankların gas free olması gereken durumlar hariç).

REGULATIONS COMPLIANCE

Şirket talimatı / prosedürü gereği Annex I yüklerin hepsinde inert kullanma zorunluluğu bulunmaktadır. Her ne kadar bazı terminaller / kiracılar Flash Point' i 60 derece altında olan yüklerde inert kullanımını istese de şirket talimatı gereği tüm Annex I yükler ve statik akümülatör kargolarda inertleme yapılması gerekmektedir. Annex II kargolarda da durum aynı olup bazı gemilerimizde IGS olduğundan, yükün özelliğini bozduğundan dolayı ve limanda N2 sistemi olmadığından kiracı tarafından haklı gerekçelerle istenmeyebilir

Kirada bulunan gemilerimiz dahil aksi yönde bir talimat gelmesi durumunda (Örn: Flash Point 60 altında fakat kiracı tankların inertlenmesini istemedi, bu durumda ofisten onay olmadan kesinlikle devam edilmemesi) ivedi olarak şirket ile iletişime geçilmesi önem arz etmektedir. Tüm kayıtların düzgün olarak tutulması, her operasyon öncesi N2-IGS sistemi oksijen sensörleri kalibre edilip kayıt altına alınması gerekmektedir.



Company Policy

Aşağıda şirket prosedürünün ilgili bölümü mevcut olup ISGOTT ve Şirket Gerekliliklerinin her durumda sağlanması gerekmektedir.

8.2.1 Başlangıç:

Inert Gas hem geminin Inert gaz jeneratörü (IG) hem de Nitrojen jeneratörü (N2) tarafından üretilen gaza verilen isimdir. Her iki gaz da aynı amaca hizmet etmektedir : düşük flash point'li kargoların / gazların tutuşmasını patlamasını önlemek için tank atmosferindeki oksijen oranını düşük tutmak.

Inert Gaz Sisteminin amacı kargo tanklarında oluşabilecek yangın veya patlama risklerine karşı, oksijen seviyesini yangının çıkmasına sebep olmayacak oranlara düşürmektir.

Şirket politikası sebebiyle kargo ve slop tankları inertli kondisyonda bulundurulmalıdırlar.

Annex I kargolar taşınırken ise IGS'in, kargo flash point'ine bakılmaksızın, istisnasız kullanılması gerekmektedir.

Tanklara inspection veya bakım-tutum gibi operasyonel sebeplerle girilmesi gereken durumlarda ise IGS kullanılmamalı, gas-freeing prosedürleri yerine getirilmeli ve kapalı mahal giriş protokolleri tamamlanmalıdır.

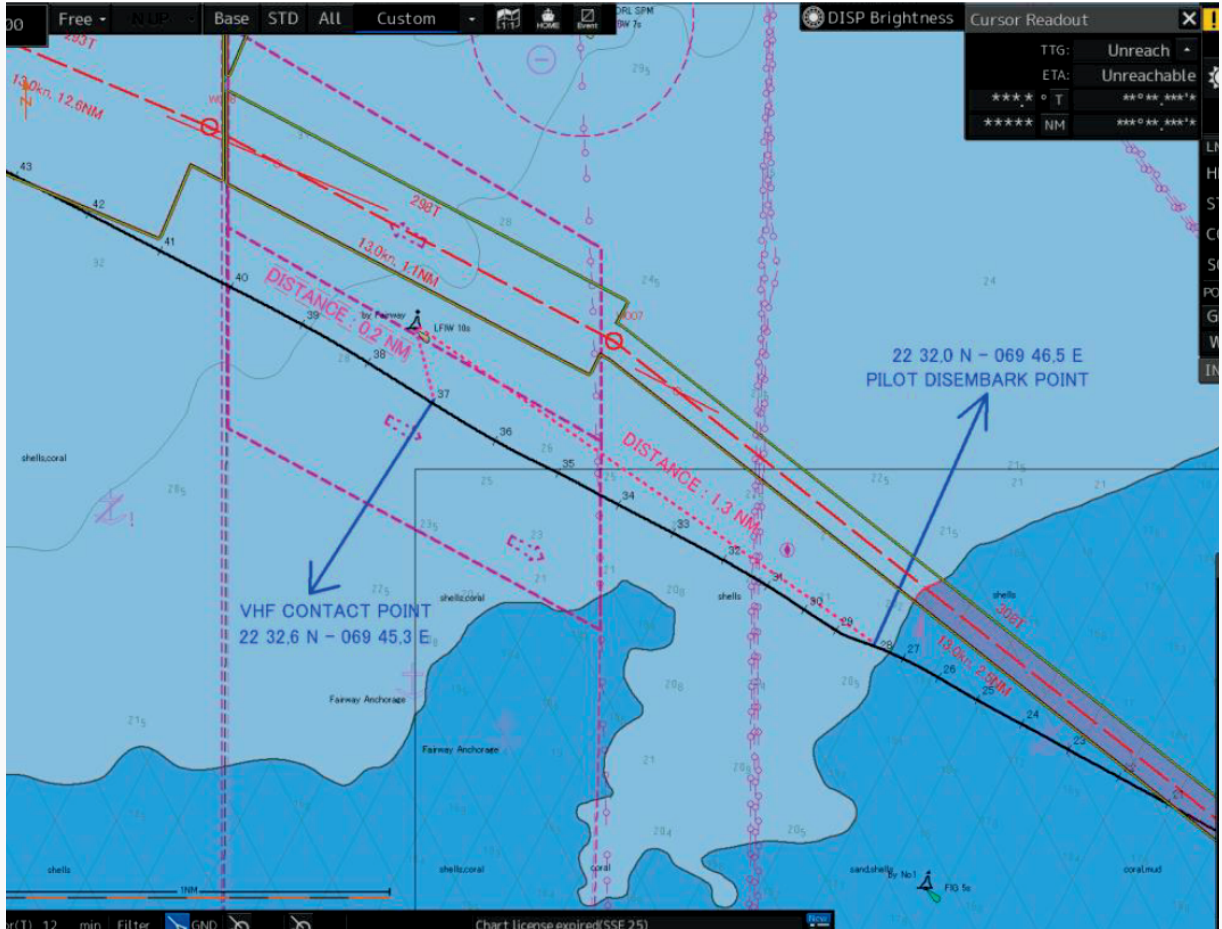
IGS bulundurmamayan gemiler veya kargo özellikleri sebebiyle IG kullanılmaması gereken kargoların taşınması durumlarında, Risk Assesment hazırlanarak gerekli önlemler alınmalı, MSDS bulundurulmalıdır.

IG sistemi daima üretici manuellere göre kullanılmalı ve bakım tutumu yapılmalıdır. IG geminin birincil emniyet sistemlerinden biridir ve her koşul altında güvenli, emniyetli ve yüksek verimlilikte operasyon yapabilmesi gerekmektedir. Bu koşullar sağlanmadığında geminin ivedilikle şirkete haber vermesi büyük önem taşımaktadır.

OLAY RAPORU

SEPERASYONU TAKİP ETMEME OLAY RAPORU

Malta bayraklı gemi Sikka limanında tamamladığı kargo operasyonu sonrası limandan gemide kılavuz kaptan ile beraber kalkmıştı. Manevranın tamamlanmasının ardından saat 11:30 LT sularında yaklaşık 22° 31.8' N 069° 46.82' E pozisyonunda kılavuz kaptan gemiden ayrıldı. Pilot Station bölgesiyle Fairway şamandırası arasında yaklaşık 1 mil mesafe vardı. Gemiden ayrılmasının hemen ardından kılavuz kaptan gemiyi VHF' den çağırarak Fairway şamandırasını iskelelerinde bırakmalarını söyledi. Fakat etrafta bulunan ve sancak tarafı bloke eden balıkçı tekneler ve kısıtlı manevra sahası (2 gomina) sebebiyle gemi rotasını sancağa alamadı. Bu sebeple rotasını korumaktan başka çaresi kalmamıştı.

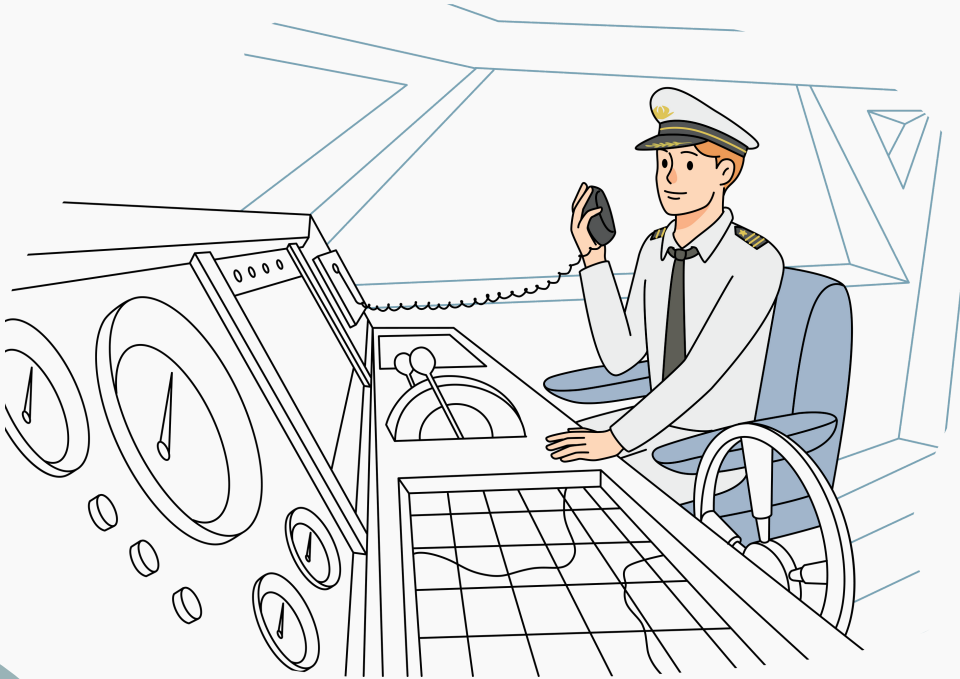


Sonuç

VTS (Vessel Traffic Services) bitişik kıyı alanlarının, offshore platformlarının oluşabilecek muhtemel trafik kaynaklı kazalardan korunmasını sağlar ve denizde can güvenliğine, sağlıklı seyir ve denizin korunmasına yardımcı olur. VTS bölgesinde seyir yaparken, koyulan kurallara uymaya ve ilgili frekanstaki kanalı dinlemeye büyük özen göstermelidir. Eğer VTS otoritesi ile bir seyir planı yapıldıysa ve herhangi bir sebeple seyir planının değiştirilmesi gerekiyorsa mutlaka VTS' e rapor edilmelidir. VTS' in önemi gemi trafiğini nasıl yönettiğine bakılarak da anlaşılabilir. VTS aynı zamanda hem bir bölgede olabilecek maksimum trafik akışını kontrollü ve emniyeti bir şekilde sağlarken hem de gemilerin emniyetini gözeterek denizde can güvenliğine önem göstermektedir. VTS' in görevi kötü hava koşullarında, kısıtlı görüş şartlarında, tehlikeli durumlarda ve gemi sıklıkla durumlarında daha da hayati bir hal almaktadır.

Kök Nedenler

- Kuralları ve kaideleri takipte hata
- Pilot ve VTS ile yetersiz iletişim kurma



Düzeltilici / Önleyici Eylemler

Trafik ayırım düzenin kullanan bir tekne;

- Uygun trafik şeridinde, o şeridin genel trafik akımı yönünde ilerleyecektir.
- Uygulanabildiği kadar trafik ayırım hattı veya ayırım bölgesinden açık bulunacaktır.
- Normal olarak, şeridin bitiminde trafik şeridine girecek veya çıkacaktır. Fakat her iki taraftan girer veya çıkarken genel trafik akım yönüne, uygulanabildiği kadar, küçük bir açı ile girip çıkacaktır.
- Trafik ayırım düzeninde veya şeridin bitiminde demir atmayacaktır.
- Bir tekne mümkün olduğu kadar, trafik şeritlerinde karşıdan karşıya geçmekten kaçınacaktır. Fakat böyle bir geçiş zorunluluğunda olduğu durumlarda, geçişi uygulayabileceği kadar genel trafik akımı yönüne dik açıya en yakın açı ile yapacaktır.
- Hazırlanan seyir planı dışında manevralar yapılması durumunda gemi VTS, Sahil Güvenlik, Port Control, vb. gibi otoriteleri bilgilendirmeli ve açık bir şekilde ne sebeplerle seyir planına dahil olmayan manevranın yapılacağını bildirmelidir. Gemi VTS' i bilgilendirmesinin ardından çok vakit kaybetmeden manevrasını tamamlamalı ve manevra tamamlandığı anda otoritelere tekrar raporlama yapmalıdır.



OLAY RAPORU

MED ARCTIC PİLOT ÇARMIHI HASAR OLAYI

Olay Med Arctic gemisi dalgalı deniz koşullarında pilot almaya çalışırken yaşanmıştı. Süvari, pilot botuna alan açmak amacıyla manevra yapmış fakat pilot botunu kullanan kaptanın yetersiz manevra becerisinden kaynaklı olarak bot pilot çarmihına neredeyse dik bir açıyla çarpmıştı. Olayın bu kadar ani gelişmesi sebebiyle de personelin bu durumdan kaçınma ve çarmihı yukarı çekme yada köprü üstüne haber verme şansı olmamıştı. Olayın sonunda pilot gemiye çıkmayı başarabilmişti.

Sonuç

Kılavuz Kaptan transferi için kullanılan tüm ekipmanlar, kılavuz kaptanların güvenli bir şekilde gemiye katılıp gemiden inmelerini sağlamalıdır. Bu ekipmanlar temiz tutulmalı, düzgün bir şekilde istiflenmeli ve düzenli aralıklarla kontrolleri sağlanmalıdır. Ekipmanlar sadece personelin gemiye katılması ve inmesi için kullanılmalıdır. Pilot transfer ekipmanlarının hazırlanması ve pilotun gemiye katılması esnasında, köprü üstü ile iletişimi bulunan ve pilotu güvenli yoldan köprü üstüne çıkarmak üzere görevli bir zabıt bulunmalıdır. Bu ekipmanları hazırlayan ve herhangi bir mekanik ekipman kullanan personel emniyetli prosedürlerden haberdar olmalı ve ekipmanlar kullanımından önce doğru kişisel koruyucu donanımla birlikte test edilmelidir.





Kök Nedenler

- Yetersizlik - Yetersiz Deneyim
- Yetersiz Gözetim/ Nezaret
- Yetersiz Talimat/Oryantasyon/Eğitim

Düzeltilici / Önleyici Eylemler

- Yeni pilot çarmıhı gemiye sipariş edilmiş, ulaştırılmış ve kullanıma alınmıştır.
- Bu olay Güverte Enspektörü tarafından bütün zabitan ve güverte personeliyle konuşulmuş ve önemi üzerinde durulmuştur.
- Süvari bütün güverte zabitlerine ve personele, pilot alırken pilot botunun emniyetsiz manevra yaptığı görülmesi durumunda ivedilikle köprü üstüne haber vermesi gerektiğini bildirmiştir.



OLAY RAPORU

MED TUNCER GEMİ KREYNİ OLAY RAPORU

Tersanede kumanya alan geminin kreyni rüzgardan etkilenmiş ve sallanmaya başlamıştır. Tersane çalışanı da gemide bulunmakta olup kreyn operatörüne kumanda vermeye çalışmasına rağmen, kreyn yaşam mahalli dışında bulunan aydınlatmalara çarpmış ve aydınlatmayı kırmıştır.

Kök Nedenler

- Ekipman/Alet/Makine veya cihazın yanlış kullanımı
- Ağır hava koşullarına maruz kalma

Düzeltilici / Önleyici Eylemler

- Kırılmış olan aydınlatma yenisiyle değiştirildi
- Görevli zabit tersane çalışanını uyardı ve operasyonu durdurdu
- Tersane mühendisleri ve kreyn operatörleri konu hakkında uyarıldı
- Olay tüm filo gemileriyle paylaşıldı



OLAY RAPORU

MED ADRIATIC HALAT KOPMA OLAYI

Reykjavik limanında tahliye operasyonunu tamamlamış olan Med Adriatic gemisi acente talimatlarını beklemekteydi. Bu sırada rüzgar kuvvetinin 50-60 knota kadar çıkmasıyla birlikte 2 baş halat koptu. Kopan halatlar limana verilirken Reykjavik Pilot'la iletişime geçildi ve geminin halatlarının kopmasıyla birlikte güçlü rüzgarın etkisi altına daha çok girmesinden ötürü römorkör istendi. Kısa süre sonra ulaşan römorkör geminin sancak tarafından gemiyi iterek stabil tutmayı başardı.

Doğrudan Nedenler

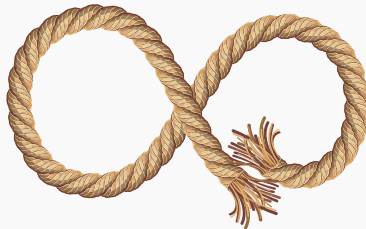
- Emniyete alınmama
- Ağır hava şartlarına maruz kalma

Temel Nedenler

- Yetersizlik - Yetersiz deneyim
- Yetersizlik - Yetersiz durumsal farkındalık/risk algılama/risk farkındalığı
- Yetersiz Liderlik - Yetersiz İş/Süreç planlama ve programlama

Düzeltilici / Önleyici Eylemler

- Reykjavik pilot ile iletişime geçildi ve römorkör çağırıldı
- Yeni halatlar gemiye teslim edildi
- Her manevra öncesi kılavuz kaptan ve liman otoritelerinden hava koşulları hakkında bilgi alınacak
- Rüzgar kuvveti alarmı her limanda CCR da bulunacak ve raporlar belirli aralıklarla kontrol edilecek



SAĞLIK : GIDA ZEHİRLLENMESİ



2000 yılından 2020 yılına kadar dünya genelinde çalışan ve personel istihdam eden gemilerin sayısı 3 kat artmıştır. Bu süreçte büyüyen gelişen denizcilik sektöründe çalışan personel sayısının da artmasıyla denizcilerin yakıtı diyebileceğimiz gıda ürünlerinin kalitesinin ve hijyeninin de önemi artmaktadır. Gemideki personelin düzenli ve sağlıklı beslenmesi dikkat edilmesi gereken ayrı bir noktayken aynı zamanda gıdaların hijyeni ve tazeliği de gıda zehirlenmesine yol açabileceğinden hayati önem taşımaktadır. Uzun süreli seferler için gemiye alınan kumanyaların doğru taşınması ve saklanması bu noktada dikkat edilmesi gereken bir husus olmaktadır.

Gıda zehirlenmesi kısaca toksinler veya farklı organizmalar ile kontamine olmuş besinlerin tüketilmesi sonucu insan vücudunun bu toksinlere karşı reaksiyon göstermesiyle oluşan bir hastalıktır. Yanlış ısıtma soğutma çemberi, hatalı saklanan kumanyalıklar, temiz olmayan yemek hazırlama ortamı gibi bir çok durumdan sebepli gemilerde gıda zehirlenmesi meydana gelebilir. “Guidelines for Food Safety on Merchant Ships and Fishing Vessels” a göre gıda zehirlenmesine neden olan en büyük sebeplerden bazıları aşağıdaki gibidir ;

- Çiğ veya az pişmiş yiyecekler
- Pişirilen yemeği sağlıklı olmayan koşullarda ve sıcaklıklarda saklama
- Pastörize edilmemiş süt ve süt ürünleri
- Temiz olmayan ortamda yemek hazırlanması
- Nemli ortamda soğutulmadan saklanan yiyecekler





GEMİLERDE GIDA ZEHİRLENMESİNİ ÖNLEME

Gıda zehirlenmesini önlemenin en iyi yolu yiyecekleri ve yemek hazırlanan ortamı temiz tutmaktır. Bazı yiyecekler diğerlerine nazaran daha fazla gıda zehirlenmesine sebep olabilmektedir.

Bunlar;
Et ürünleri, yumurta, kabuklu deniz hayvanları, süt ve süt ürünleridir.

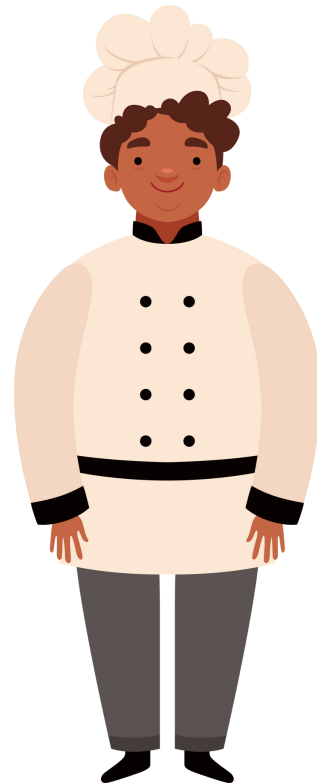
Bu noktada gıda zehirlenmelerini önlemek amaçlı yapılması gerek maddelerden bir kısmı aşağıda sıralanmıştır.

PAKETLİ GIDALAR

Kuru kumanyalığa koyulan paketli gıdalar sık aralıklarla böceklenme kurtlanma gibi durumlara karşı kontrol edilmelidir. Kırık kavanozlar veya patlak paketler böceklerin veya sineklerin gelmesine sebep olacağından kuru kumanyalıkta saklanmamalıdır.

KUMANYA ALIMI

Kumanyalar gemiye getirildiğinde ilgili gemi personeli bir kontrol listesi yardımı ile tüm ürünlerin son kullanma tarihlerini, paketlenme kondisyonlarını (yırtık, delik, vs.) ve dondurulmuş gıdalar için eriyip erimediklerini kontrol etmelidir. Tüm gemilerde gereklilikleri karşılayacak kuru kumanyalık ve Meat & Fish Room bulundurulmalıdır. Kumanyalıklar, son tüketim tarihi yakın olan yiyecekler daha önce kullanılabilecek şekilde istiflenmelidir.



MEAT&FISH ROOM

SICAKLIKLARI:

Meat & Fish Room düzenli bir şekilde bakım tutumdan geçirilmeli, kapı izolasyonlarının efektifliği, termometrelerin doğru çalışıp çalışmadığı ve soğutucu fanının bloke edilip soğuk hava sirkülasyonunu engellemediği konularında kontroller yapılmalıdır. Dondurulacak veya halihazırda çözölmüş olan gıdaların kokuları ve renklerine dikkat edilmelidir.

ÇİĞ VE PİŞMİŞ YEMEKLERİN

SAKLANMASI:

Çapraz kontaminasyon yani bir yiyecekten başka bir yiyeceğe bakteri geçmesini önlemek adına çiğ ve pişmiş besinler ayrı tutulmalıdır. Çiğ yiyecekler için kullanılan kesme tahtaları, bıçaklar, vb. her zaman için ayrı olmalıdır. Eğer çiğ ve pişmiş yiyecekleri beraber saklamak durumunda kalınmış ise çiğ yiyecekler en alta konulmalıdır.

KİŞİSEL HİJYEN

Özellikle aşçı başı ve kamarot tarafından kişisel temizliğe önem verilmeli, tuvalet kullanımı sonrası, çiğ yemeklere dokunulmasının ardından ve öncesinde eller bol sabun ve su ile yıkanmalıdır. Temiz kıyafetler ve önlük giymeye özen gösterilmelidir. Kısacası tüm gıda işi ile uğraşan personel yasal düzenlemeler, koruyucu ekipmanların kullanımı, kişisel hijyen ve çalışma alanlarında hijyen konularında bilgi sahibi olmalıdırlar.



NE YAPILMALI ?



İLK YARDIM

Genel tanımlama olarak ilk yardım, hayati tehlikesi bulunan kişiye, sağlık durumunun kötüye gitmesini önlemek amaçlı yapılan ilaçsız tıbbi girişim anlamına gelmektedir. Denizcilerin denizde acil bir durum ile karşı karşıya kalma olasılıklarına karşın ilk yardım bilgileri büyük önem taşımaktadır. Gıda zehirlenmesi gibi durumlarda, yaygın olmamakla birlikte zaman zaman vücut zehirlenme sebebiyle bitap düşmekte ve hastanın rahatsızlığı artmaktadır. Bu durumun sonucunda bayılma, ateş yükselmesi ve benzeri bir çok yan etki ortaya çıkabilir.

TIBBİ TAVSİYE

Seyir halindeki gemilerde meydana gelebilecek sağlık sorunlarına uzaktan tıbbi yardım sağlamak amacıyla, ülkemizin de içerisinde bulunduğu dünyada belli sayıda ülkede 7/24 saat nöbet esasına göre görev yapan doktor ve sağlık personelleri bulunmaktadır. Ülkemizde bu hizmet Tele Sağlık Merkezi tarafından bayrak ayırımı yapılmadan ücretsiz olarak sağlanmaktadır. Tele Sağlık'a 212 444 83 53 numarasından veya telesaglik@saglik.gov.tr mail adresinden erişim sağlanabilmektedir.



ÇEVRE: ÇÖP YÖNETİMİ



Her yıl insanlar nedeniyle yaklaşık 370 milyon ton atık meydana gelmektedir. Bu atık oranı Covid-19 süresince azalmış olsa bile uzmanlara göre ilerleyen yıllarda artarak devam etmesi beklenmektedir. Günümüzde her yıl tahmini olarak 8.8 milyon plastik denize atılmaktadır.

Uluslararası denizcilik, denize çöp atmanın yasaklanması konusunda öncü rol oynamıştır. MARPOL regülasyonları deniz kirliliğini ve gemilerden denize çöp atılmasını engellemek adına düzenlenmiştir. MARPOL Annex V ticari gemilerden yatlarla ve yüzen platformlara kadar her türlü gemiyi kapsamaktadır. 1988 yılında MARPOL, uluslararası olarak yürürlüğe girmiştir. Günümüzde 150' den fazla ülke MARPOL Annex V' e imza atmıştır.

MARPOL Annex V' in gemilerde uygulanmasında kolaylık yaratmak amacıyla bazı ek önlemler ve kurallar getirilmiştir. Bunlar aşağıdaki gibidir ;

AFİŞ

12 metreden uzun her gemi Annex' e göre geminin personeli veya yolcularını atık oluşumu ve bertarafı hakkında bilgilendirmekle yükümlüdür.

ÇÖP YÖNETİM PLANI

100 gross ton ve daha büyük gemiler, 15 ve daha fazla personel bulundurabilen gemiler, gemide çöp yönetim planı bulundurmak zorundadır.

ATIK KAYIT DEFTERİ

400 gross ton ve üzeri her gemi, 15 ve daha fazla personel bulundurabilen her gemi atık kayı defteri bulundurmak yükümlülüğündedir. Atık kayıt defteri son girilen kayıt tarihinden itibaren 2 yıl boyunca saklanmalıdır.



LİMAN ATIK KABUL TESİSLERİ

Gemiler atıklarını sahil atık tesislerine teslim etmekle yükümlüdür. MARPOL gerekliliklerinin yerine getirilebilmesi için yeterli liman atık kabul tesisleri bulunması çok önemli bir detaydır. Bu sebepten dolayı MARPOL Annex V, taraf devletlerin gemilerde gecikme yaratmayacak şekilde ve yeterli sayıda liman atık kabul tesisi bulundurmalarını zorunlu kılmıştır.

Annex V her türlü yiyecek atığı, domestik ve operasyonel atık, tüm plastikler, küller gibi atıkları kapsamaktadır.

OPERASYON MALİYETİ

Filomuzdaki gemilerde yılın 3. çeyreğinde her gemi başına ortalama olarak 25,12 metre küp atık düşmektedir. Toplam üretilen atık ise 326,6 metre küptür.

Atık toplama tesisleri genel olarak Annex V atıkları metre küp başına fiyatlandırmaktadır. Farklı firmalardan ve ülkelerden alınan fiyatlara göre ortalama bir metre küp atığı liman atık toplama tesisine vermek için ödenen ücret yaklaşık 50-70 \$ arası olup bu değer dünyanın farklı yerlerinde büyük değişiklikler göstermektedir.



ATIKLARI SIKIŞTIRMA



Bu maliyetler göz önüne alındığında 1 metre küp başına ödenen 50-70 \$, 3. çeyrekte toplam üretilen atık miktarı ile çarpıldığında 16.000 \$ ile 22.000 \$ arasında bir maliyet ortaya çıkmaktadır. Hem operasyonu daha efektif kılmak hem de maliyeti düşürmek açısından çöplerin olabildiğince sıkıştırılması ve küçültülmesi büyük önem taşımaktadır. Bazı liman atık tesislerinin 3 metre küpten fazla atık kabul etmediği de hesaba katılmalı ve atıkların sıkıştırılması sayesinde aynı zamanda daha fazla çöpün gemiden atık tesisine verilebileceği anlamına geldiği de unutulmamalıdır.

PLASTİK ŞİŞELER

Plastik şişeler havası alınıp sıkıştırılarak veya büyük şişeler kesilip içerisine başka plastik çöpler atılarak küçültülebilir.



KAVANOZLAR

Kavanozların içine aynı tip atıklar konularak çöplerin kapladığı yer azaltılabilir.



METAL İÇECEK KUTULARI VE KONSERVELER

Metal içecek kutuları sıkıştırılarak ve konserveler (yumuşak materyalden yapılmış ise) sıkıştırılarak atılmalıdır.



KARTON KUTULAR

Karton kutular küçük parçalara ayrılıp üst üste konularak bağlanabilir.





SERBEST DÜŞMELİ CAN FİLİKASI: CAM BAKIM VE TUTUMU

SOLAS regülasyon III/20' ye göre tüm can kurtarma ekipmanları acil durumda kullanılmaya uygun ve çalışır şekilde hazır olmalıdır. Serbest Düşmeli Can Filikalarında bulunan camlar IMO / SOLAS onaylı olmalıdır.

Haftalık, aylık ve yıllık yapılan testlerin dışında sürekli olarak bakım ve tutumu yapılması gereken maddeler bulunmaktadır. Bu bakım tutumlar esnasında arızalı olduğu görülen parçaları not alınmalı ve bakım için üretici ile irtibata geçilmelidir.

IMO' nun 2019 yılında yayımladığı "Revised Guidelines For Developing Operation And Maintenance Manuals For Lifeboat Systems" e göre serbest düşmeli can filikası camları aylık olarak herhangi bir çizik / kırık için kontrol edilmeli ve camlar her iki taraftan da temizlenmelidir.

Window	Visual	Inspect for any crack on glass. Clean both sides of glass.		X
--------	--------	---	--	---

Serbest Düşmeli Can Filikaları geminin kıç tarafında bulunduğu için dümen ve makine kaynaklı titreşimlerden etkilenmekte ve bu sebeple vidaları gevşeyebilmekte, camlarda çatlaklar meydana gelebilmektedir. Bu sebeple filika camlarının düzenli kontrolü büyük önem arz etmektedir.



BREATHING APPARATUS

Gemilerde yangın ile mücadele ekipmanlarından en önemlilerinden biri de BA'dır. (Breathing Apparatus). Gemide yapılan talimlerde bu ekipmanların giyilmesi gerçek bir yangın durumunda personelin daha hızlı, tetikte ve pratik davranmasını sağlayacaktır. Tüm LSA & FFE ekipmanlarında olduğu gibi BA Tüplerinin de her türlü acil duruma hazır olabilmesi için düzenli olarak kontrolü, bakım ve tutumu yapılmalıdır. Bazı demand valfler nefes alındığında otomatik olarak devreye girerken bazıları da manuel'dir. Bu yüzden geminizde bulunan ekipmanı tanımanız zaman kayıplarını önleyecektir.

Sızdırmazlık Testi:

Maskenin hava giriş valfi kapalıyken, askılarından tutmayarak sadece vakum etkisi ile yüzünüze oturtmaya çalıştığınızda maske yüzünüzde duruyorsa "hava sızdırmaz" olduğu söylenebilir. Uzun sakallar veya açık bırakılan uzun saçlar maskenin hava sızdırmazlığını etkisiz hale getireceğinden bu durumlara dikkat edilmeli saçlar yüze gelmeyecek şekilde toplanmalı uzun sakallar ise sızdırmazlığı etkilemeyecek uzunlukta kesilmelidir.

Alarm Testi:

Tüpten gelen pozitif basınç açıkken maske hava giriş valfi açılarak solunuma başlanır. Sonrasında tüp valfi yavaşça kapatılır ve maskeye gelen basınç düşürülür. Basıncın azalması ile birlikte duyulabilir bir alarm çalmaya başlamalıdır. Alarm çalarken göstergedeki basıncın en az 50 bar olması gerekmektedir.

BREATHING APPARATUS

Basınç Testi:

Bakım tutum esnasında BA setlerinin basınç testi yapılması gerekmektedir. Bu teste göre hava silindir valfi açılır ve basınç maksimum seviyeye getirilir ardından silindir valf kapatılır. Bu aşamada hava kaçağı olup olmadığı dinlenir ve basıncın dakikada 10 bardan daha fazla düşüp düşmediğine bakılır. Basınç göstergesine göre dakikada 10 bardan fazla bir azalma meydana geliyorsa kaçak var demektir. Hava basıncı kontrolü için ise tüp valfi açılır ve basınç göstergesinden tüpün doluluğu kontrol edilir. Tüpler tam yada en az %90 doluluğa sahip olmalıdır. Örnek olarak tüp basıncı 200 bar ise 180 bardan az ve 300 bar ise 270 bardan az hava olmamalıdır.



Maskelerin bakım tutumu sırasında, BA maskesinin kopçaları, ayarlı bağlantı kemerleri kontrol edilmeli ve sıkı haldeyse gevşek hale getirilmelidir, burada kopçaların boş konuma alınmasının amacı acil durumda maske takılması gerek olduğunda maskeyi takacak personelin tek seferde ve ivedi olarak maskeyi giyebilmesidir. Aynı zamanda kopçalarda oluşabilecek hasar / kopma/yırtık gibi durumların kontrol edilmesi gerekmektedir.

Maskelerde kontrol edilmesi gereken bir başka nokta ise maske camının görüşü kısıtlamayacak şekilde toz ve kir bulundurmamasıdır. Bu sebeple camlar temizlenmeli fakat temizlenirken kimyasal, tiner, methanol vb. bir madde kesinlikle kullanılmamalıdır. Bunun yanı sıra maskeler gemiye ilk teslim edildiğinde camların çizilmemesi amacıyla üretici firma tarafından konulan cam jelatininin maskeden mutlaka çıkarılması gerekmektedir. Bu jelatin çıkarılmadığı takdirde bir süre sonra, maske kullanımı sebebiyle jelatin eskimekte ve parçalanarak dökülme bu durumda maske takıldığında görüşü neredeyse sıfıra indirmekte, bu aşamadan sonra ne kadar temizlenirse temizlensin buzlu görüntü geri gelmekte ve sonuç olarak maskeyi işlevsiz kılmaktadır.

SEWAGE SLUDGE ARTIK DENİZE BASILAMAYACAK

Londra Protokolü uyarınca, "Reverse List" (Londra Protokolü Ek-1) olarak adlandırılan denize boşaltılması kabul edilebilir atıklar dışında tüm denize basma işlemleri yasaklanmıştır.

Denize boşaltılması kabul edilebilir yükler listesinde artık;

- İzin verilen tarama sonucu elde edilmiş materyaller
- balık atıkları
- inert, inorganik jeolojik materyaller
- belirli dökme ürünler
- doğal yollardan edinilmiş organik materyaller
- ve karbon dioksit (CO₂) depolama işlemlerinde kaynaklı oluşan CO₂ akışları bulunuyor.



IMO öncülüğünde denizlerde kirliliği kontrol altına almayı ve önlemeyi hedef alan Londra Sözleşmesi ve Londra Protokolü'ne ilişkin 3-7 Ekim 2022 tarihleri arasında IMO genel merkezinde yapılan toplantılar sonucunda Sewage Sludge'in denizlere boşaltılabilecek atıklar listesinden çıkarılmasına karar verildi.

Yapılan değişikliklerin tüm sözleşme tarafları için, kabulünün bildirilmesi üzerine derhal veya daha sonra ise, kabul tarihinden 100 gün sonra yürürlüğe girecek.

Sewage sludge, hem Londra Sözleşmesi hem de Londra Protokolü kapsamında denize boşaltılabilen atıklar listesinde bulunmaktadır. Londra Sözleşmesi ve Londra Protokol tarafları daha önce Sewage Sludge'in denize boşaltılmasına ilişkin mevcut uygulamaların dünya çapında araştırılması ile görevlendirilmiştir. Toplantıda, uygulamanın son yıllarda dünya çapında önemli düzeyde azaldığı, birçok bölgesel sözleşmede ve yerel mevzuatta Sewage Sludge'in denizlere basılmasının zaten yasaklandığı ve kullanımı için alternatif uygulamaların bulunduğu sonucuna varılmıştır.

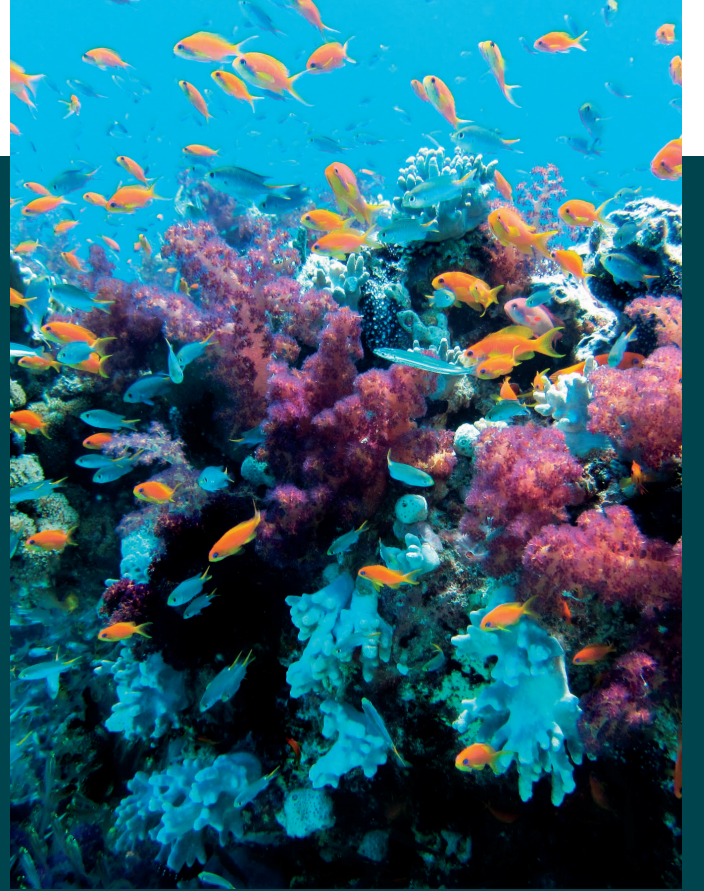
Sözleşmeyi imzalayan taraf ülkeler, Sewage Sludge'in denize boşaltılmasına izin verilen atıklar listesinden çıkarılması için yeterli kanıt ve gerekçe olduğu konusunda anlaşmaya varmıştır.

LONDRA SÖZLEŞMESİNİN 50. YILI

2022 yılı itibariyle IMO, Londra sözleşmesinin 50. yılını kutluyor. 1972 yılında Stockholm'de Birleşmiş Milletlerin gerçekleştirdiği çevre konferansı ile yürürlüğe giren sözleşme, deniz ve çevre kirliliğine karşı atılan ilk adımlardan biri olma özelliğini kazanmıştır.



Londra Sözleşmesi, denizin kirlenmesine yol açan her türlü materyali kontrol altına almayı ve bu materyaller aracılığıyla denizin kirlenmesini önlemeyi hedef alıyor. Atıkların denize basılması durumunda çevreye verebileceği zarara göre "Gri" ve "Kara" listelere ekleniyor. "Kara" listeye dahil atıkların denize basılması kesinlikle yasakken "Gri" listede bulunan atıklar sadece belli şartlar karşılandığında ilgili devlet otoritelerinden izinler alınarak sıkı kontroller altında gerçekleştirilebiliyor.



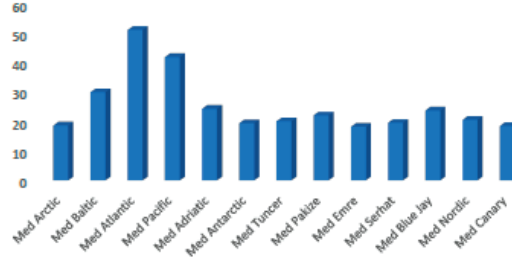
YILIN ÜÇÜNCÜ ÇEYREĞİNDE YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Garbage

Garbage Generated Total 3rd quarter: 326,56 cbm

Med Arctic: 18,55 cbm
Med Baltic: 29,84 cbm
Med Atlantic: 51 cbm
Med Pacific: 41,76 cbm
Med Adriatic: 24,2 cbm
Med Antarctic: 19,3 cbm
Med Tuncer: 19,97 cbm
Med Pakize: 21,97 cbm
Med Emre: 18,1 cbm
Med Serhat: 19,44 cbm
Med Blue Jay: 23,61 cbm
Med Nordic: 20,47 cbm
Med Canary: 18,35 cbm

Garbage Consumption Analysis for Fleet Vessels

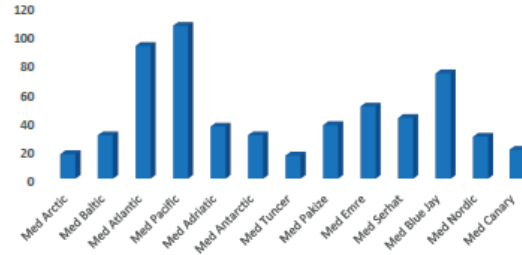


Battery

Battery Consumption Total 3rd quarter: 578 pcs

Med Arctic: 17 pcs
Med Baltic: 30 pcs
Med Atlantic: 92 pcs
Med Pacific: 106 pcs
Med Adriatic: 36 pcs
Med Antarctic: 30 pcs
Med Tuncer: 16 pcs
Med Pakize: 37 pcs
Med Emre: 50 pcs
Med Serhat: 42 pcs
Med Blue Jay: 73 pcs
Med Nordic: 29 pcs
Med Canary: 20 pcs

Battery Consumption Analysis for Fleet Vessels

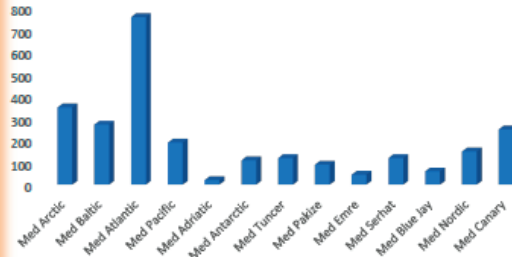


Paint Consumption

Paint Consumption Total 3rd quarter: 2537 ltrs

Med Arctic: 350 ltrs
Med Baltic: 272 ltrs
Med Atlantic: 760 ltrs
Med Pacific: 190 ltrs
Med Adriatic: 20 ltrs
Med Antarctic: 110 ltrs
Med Tuncer: 120 ltrs
Med Pakize: 90 ltrs
Med Emre: 45 ltrs
Med Serhat: 120 ltrs
Med Blue Jay: 60 ltrs
Med Nordic: 150 ltrs
Med Canary: 250 ltrs

Paint Consumption Analysis for Fleet Vessels



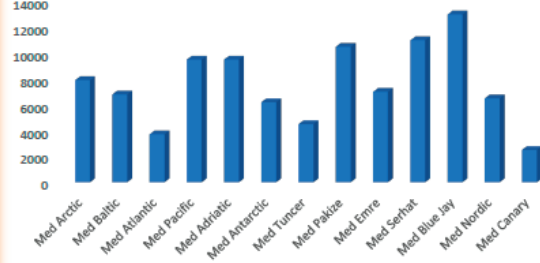
YILIN ÜÇÜNCÜ ÇEYREĞİNDE YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Paper Consumption

Paper Consumption Total 3rd quarter: 98600 pcs

Med Arctic: 7900 pcs
Med Baltic: 6800 pcs
Med Atlantic: 3700 pcs
Med Pacific: 9500 pcs
Med Adriatic: 9500 pcs
Med Antarctic: 6200 pcs
Med Tuncer: 4500 pcs
Med Pakize: 10500 pcs
Med Emre: 7000 pcs
Med Serhat: 11000 pcs
Med Blue Jay: 13000 pcs
Med Nordic: 6500 pcs
Med Canary: 2500 pcs

Paper Consumption Analysis for Fleet Vessels

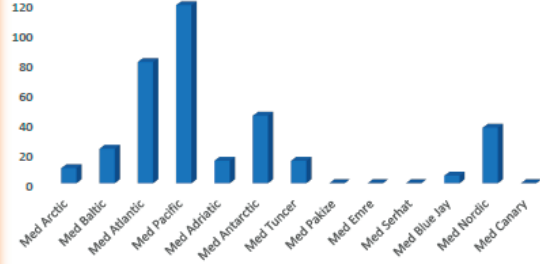


Fluorescent

Fluorescent Consumption Total 3rd quarter: 350 pcs

Med Arctic: 10 pcs
Med Baltic: 23 pcs
Med Atlantic: 81 pcs
Med Pacific: 119 pcs
Med Adriatic: 15 pcs
Med Antarctic: 45 pcs
Med Tuncer: 15 pcs
Med Pakize: 0 pcs
Med Emre: 0 pcs
Med Serhat: 0 pcs
Med Blue Jay: 5 pcs
Med Nordic: 37 pcs
Med Canary: 0 pcs

Fluorescent Consumption Analysis for Fleet Vessels

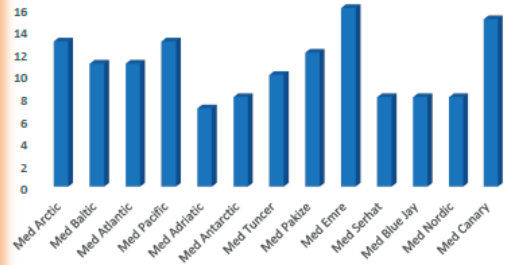


Printer Cartridge

Printer Cartridge Consumption Total 3rd quarter: 140 pcs

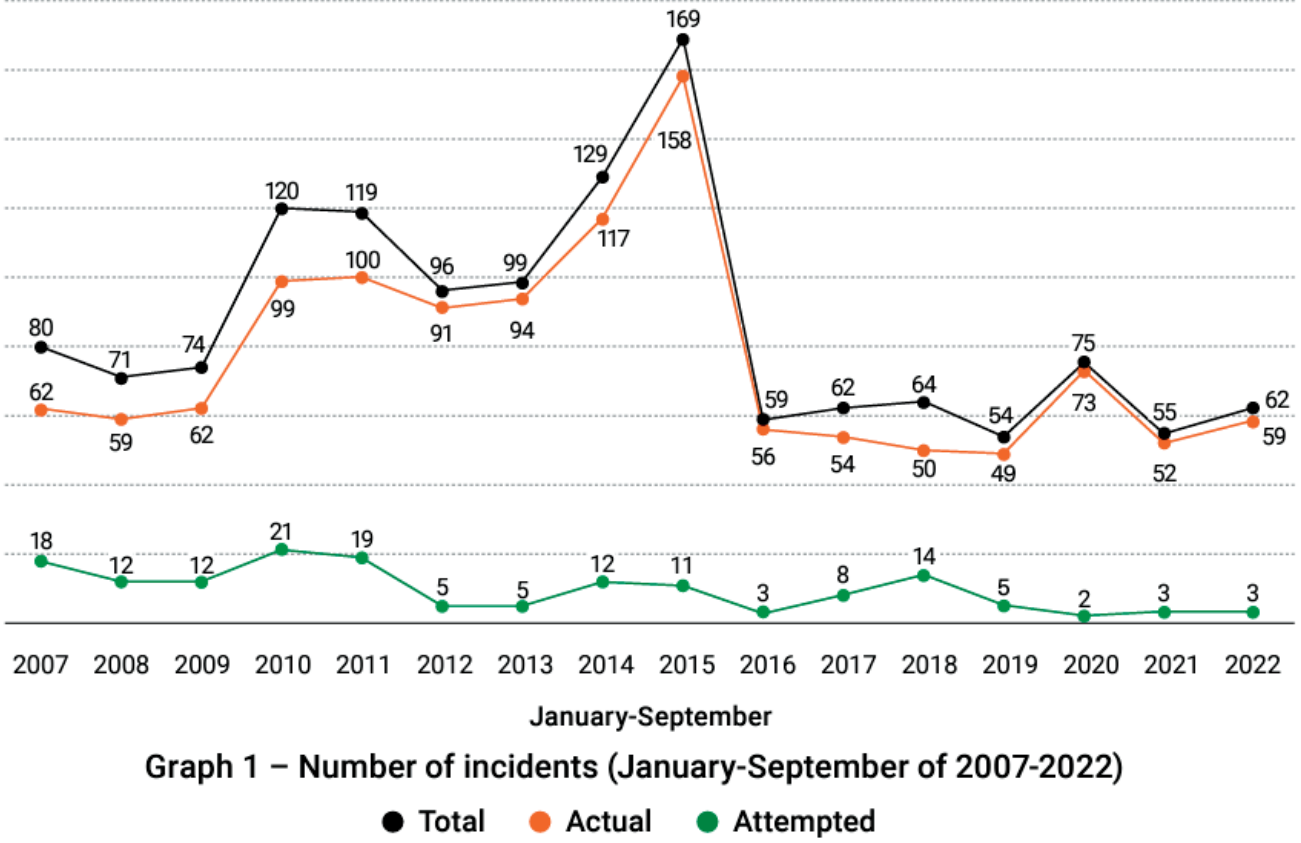
Med Arctic: 13 pcs
Med Baltic: 11 pcs
Med Atlantic: 11 pcs
Med Pacific: 13 pcs
Med Adriatic: 7 pcs
Med Antarctic: 8 pcs
Med Tuncer: 10 pcs
Med Pakize: 12 pcs
Med Emre: 16 pcs
Med Serhat: 8 pcs
Med Blue Jay: 8 pcs
Med Nordic: 8 pcs
Med Canary: 15 pcs

Printer Cartridge Consumption Analysis for Fleet Vessels



RECAAP 3. ÇEYREK RAPORU

Ocak-Eylül ayları arasında 2022'de Asya'da gemilere yönelik toplam 62 silahlı soygun olayı bildirildi. Bu dönemde herhangi bir korsanlık olayı rapor edilmedi. Yaşanan olaylardan 59'u fiili ve 3'ü teşebbüs edilen soygunlardı.



2022 yılı Ocak-Eylül aylarında aşağıda belirtilen konularda tehditlerde artış yaşandı:

1. Singapur Boğazında Artış

2022 yılı Ocak-Eylül aylarında Singapur Boğazında 41 olay bildirildi. Bu rakam Asya'da bildirilen olayların %66'sını oluşturuyor. Ocak-Eylül 2021 döneminde, bildirilen olaylara kıyasla Ocak-Eylül 2022 aralığında 14 adet daha fazla olay bildirildiği görülmüştür.

2. Sulu-Celebes Sularında Fidye İçin Mürettebat Kaçırma Tehlikesi

2022 yılı Ocak-Eylül aylarında Sulu-Celebes sularında mürettebat kaçırma olayı yaşanmasa da, bölgede faaliyet gösteren Abu Sayyaf Group (ASG) sebebiyle Sulu ve Tawi-Tawi bölgelerinde fidye için kaçırılma tehdidi devam etmektedir.

2022 yılının Ocak-Eylül ayları arasında 62 olay rapor edildi, olaylardan 16'sı (%26) gemiler demirde veya limandayken yaşandı. Yandaki grafik gemiler limanda veya demirde yaşanan olayları ve lokasyonlarını göstermektedir.

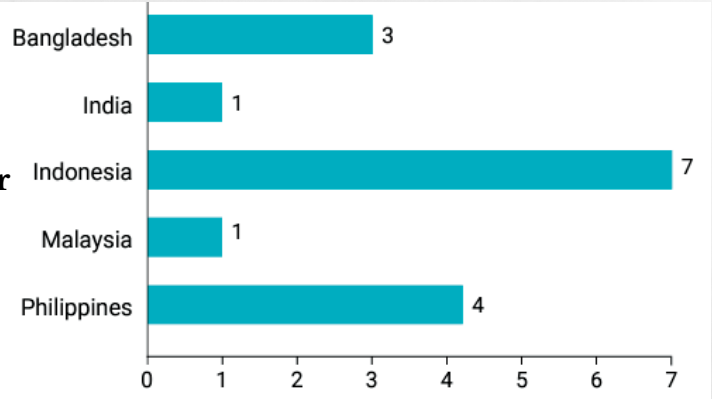


Chart 3 - Incidents on board ships at anchor/berth (January-September 2022)

Yaşanan diğer 46 (%74) olay ise gemiler seyirdeyken oldu. Yandaki grafik gemiler seyir halindeyken yaşanan olayları ve lokasyonlarını göstermektedir.

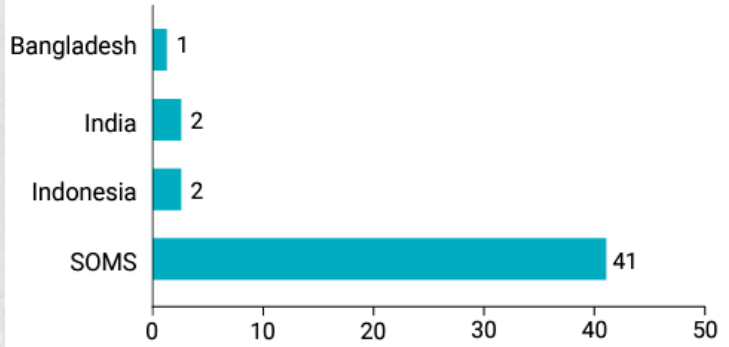


Chart 4 – Incidents on board ships while underway (January-September 2022)

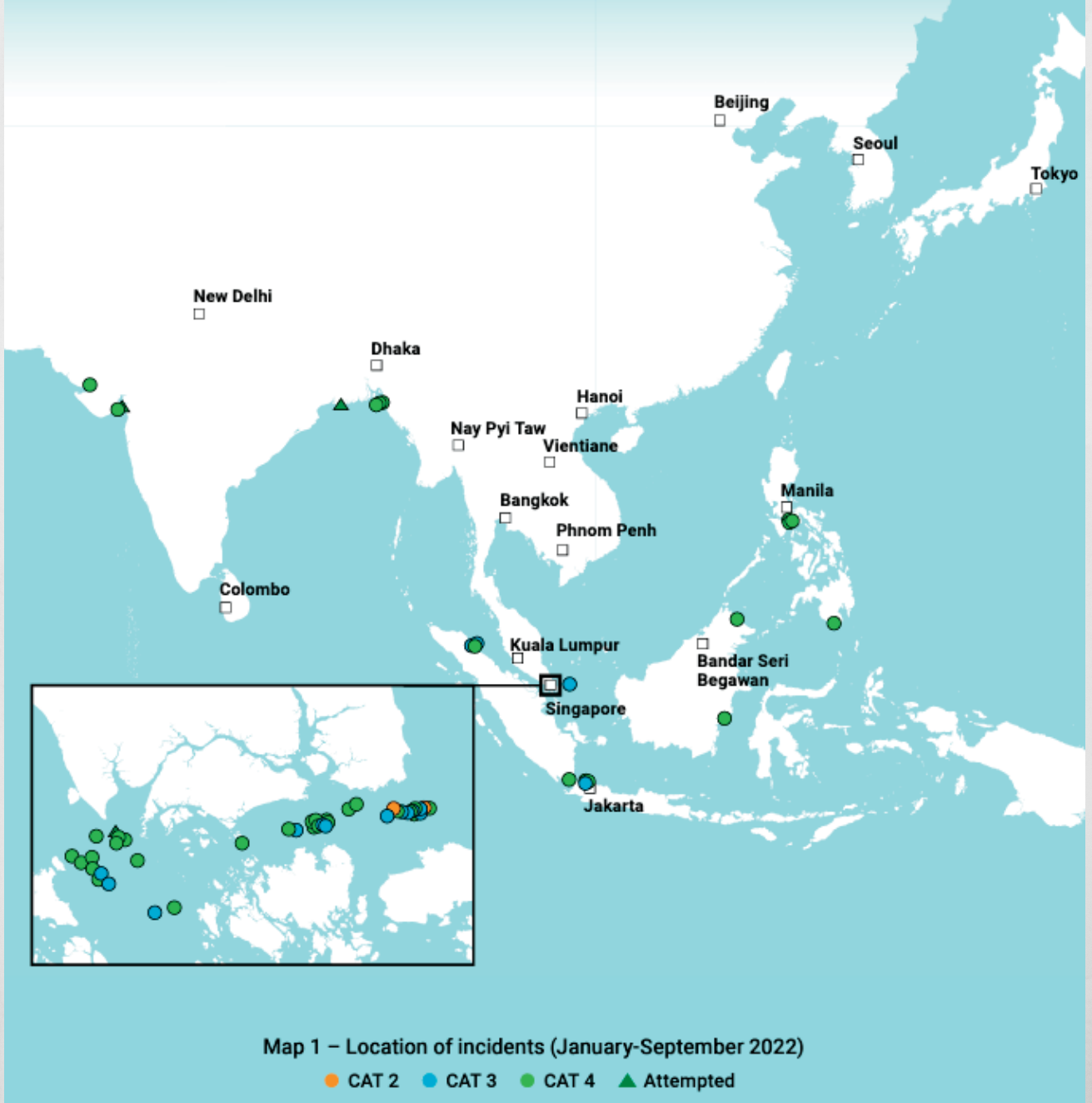
January-September																				
	2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022	
	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att
North Asia																				
China							3		1				3							
Sub-total							3		1				3							
South Asia																				
Bangladesh	6		11		10		1	1	7		9	2			3				3	1
Bay of Bengal			2																	
India	3		9	1	6		12		1		2	1	3		8		4		2	1
Sub-total	9		22	1	16		13	1	8		11	3	3		11		4		5	2
Southeast Asia																				
Indian Ocean				1																
Indonesia	58	4	36	5	16	1	20		20	2	20	6	14	3	18	1	9	1	9	
Malaysia	6		3	1	3		1		1	1	5		7		2		1		1	
Pacific Ocean														1						
Philippines	5		3		5	1	3		14		3	1	2	1	13		10	1	4	
South China Sea	6		29	1	10	1	2	1	4		2	1	1		3	1				
SOMS	5		23	3	88	8	1	1	2	1	6	2	15		22		26	1	40	1
Sulu-Celebes Seas							7		3	4	1	1	2		1					
Thailand					1															
Vietnam	5	1	1		19		6		1		2		2		3		2			
Sub-total	85	5	95	11	142	11	40	2	45	8	39	11	43	5	62	2	48	3	54	1
Overall total	94	5	117	12	158	11	56	3	54	8	50	14	49	5	73	2	52	3	59	3

Table 2 – Location of incidents (January-September of 2013-2022)

2022 OCAK-EYLÜL AYLARI ARASI YAŞANAN OLAYLARIN LOKASYONLARI

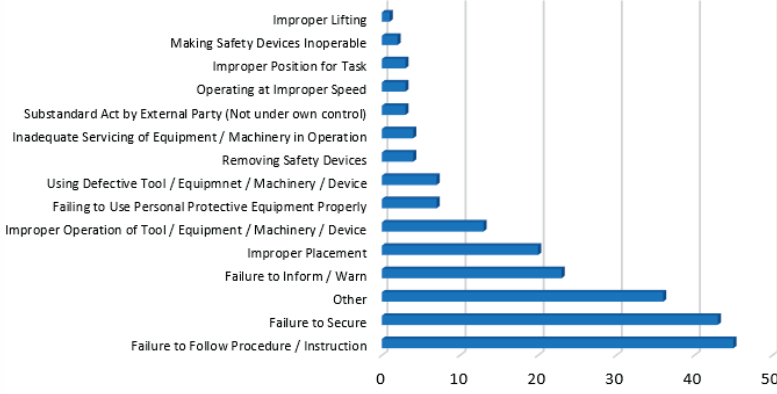
Location of Incidents

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

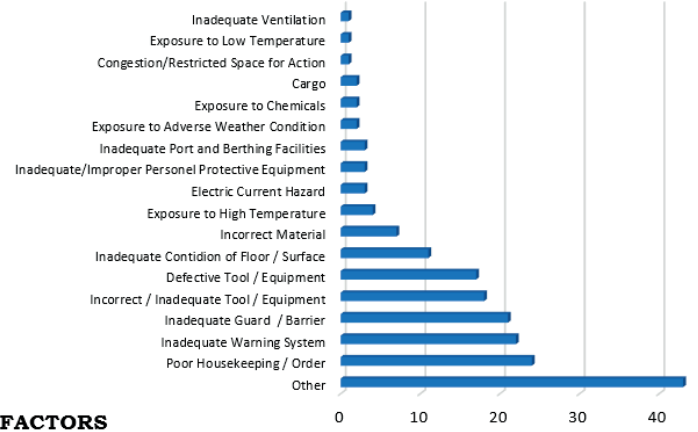


2022 yılı üçüncü çeyrek için oluşmamış kaza , güvenli olmayan hareket ve durumların oluşmasının analizi aşağıdaki gibidir.

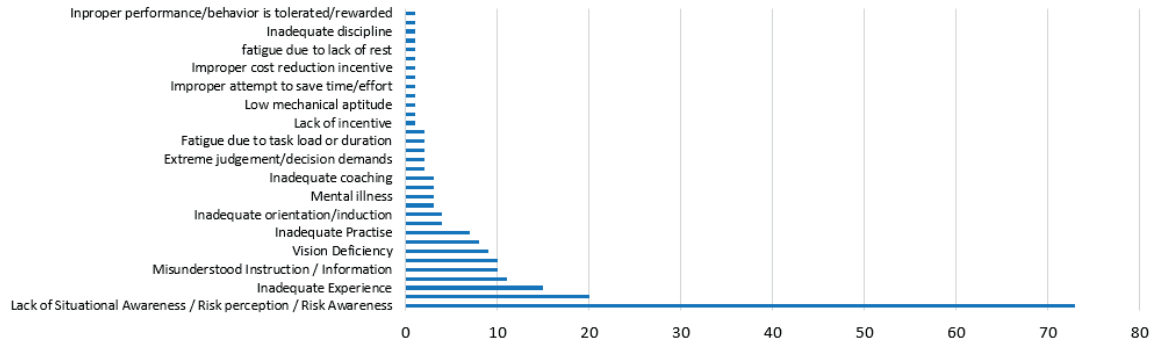
SUBSTANDARD ACTS



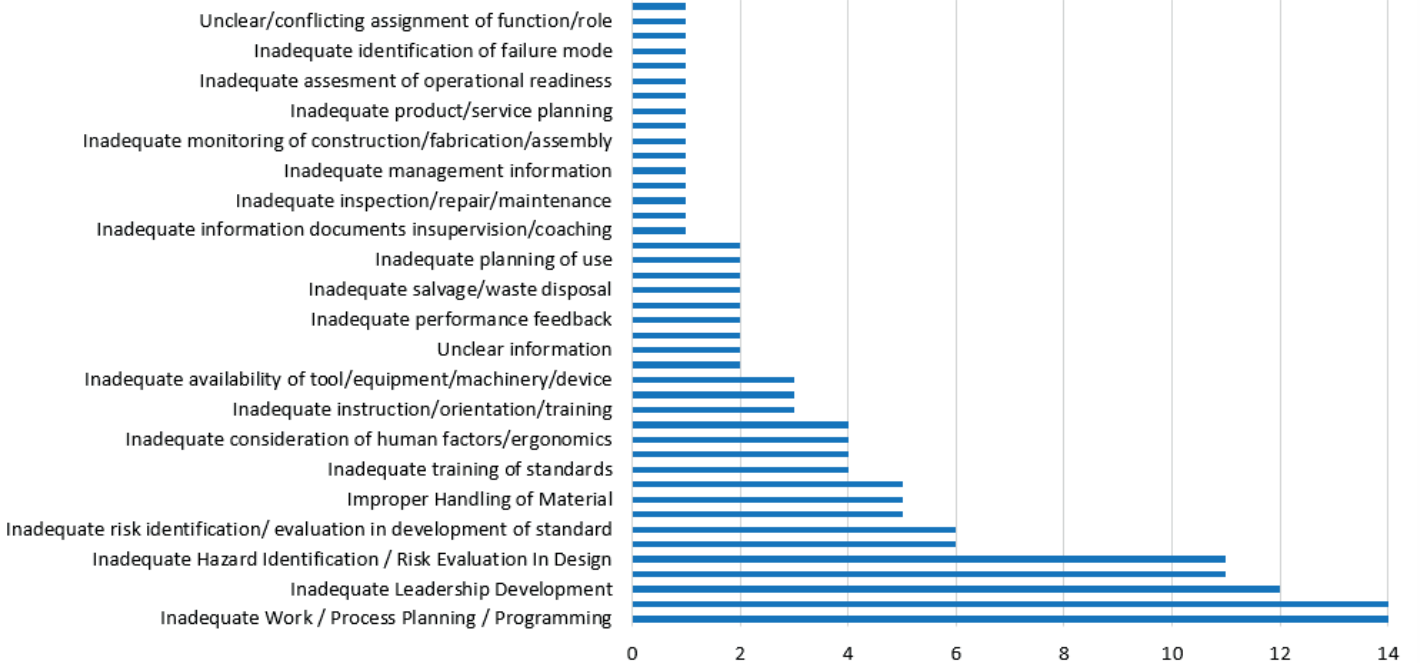
SUBSTANDARD CONDITIONS



PERSONAL FACTORS



JOB SYSTEM FACTORS



NEARMISS RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU

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



Kenan Mutlu
5 ADET



Mehmet Küçük
5 ADET



Ceyda Selvi
5 ADET



S. Yağız Özkân
4 ADET

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

GÖREV	TOPLAM RAPOR
3. Zabit	28 Adet
2. Zabit	15 Adet
1. Zabit	14 Adet
3. Mühendis	12 Adet

2022 yılı üçüncü çeyreği için en fazla raporlama yapılan gemilerimizin listesi yandaki gibidir:

GEMİ ADI	TOPLAM RAPOR
Med Blue Jay	12 Adet
Med Tuncer	12 Adet
Med Canary	11 Adet
Med Atlantic	11 Adet



BEST PRACTICE & LESSON LEARNED RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU

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

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

İSİM	TOPLAM RAPOR
Uras Esen	2 Adet
Uğur Ergin	1 Adet
Melih Akyıldız	1 Adet
Barış Yıldırım	1 Adet
Mustafa Altuntaş	1 Adet
Cem Alkan	1 Adet
Merve Mutlu	1 Adet
Ozan Altay	1 Adet

2022 yılı üçüncü çeyreği için en fazla raporlama yapılan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir:

GEMİ ADI	TOPLAM RAPOR
Med Pakize	3 Adet
Med Canary	2 Adet
Med Baltic	1 Adet
Med Arctic	1 Adet
Med Tuncer	1 Adet
Med Antarctic	1 Adet



Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

GÖREV	TOPLAM RAPOR
Güverte Stajyeri	3 Adet
1. Zabit	2 Adet
3. Zabit	2 Adet



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

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.

Our Mission:

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

Our Vision:

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



**YMN
TANKER**