



HSSEQ BULLETIN

Q4 2023/ SAYI 17



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



2023 COMPANY RUN SEMİNER.....	1
KARİYER GÜNLERİ.....	5
BEST PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER.....	7
LESSONS LEARNED UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER.....	10
ENDÜSTRİDEN KAZA RAPORLARI.....	13
TEKRAR EDEN DENET MADDELERİ.....	20
IRGAT BAKIM TUTUMU.....	21
2024 EU ETS DİREKTİFİ.....	22
SIRE 2.0 - GEMİ DENETLERİNDE YENİ PERSPEKTİF.....	24
DOĞRU MİKTARDA ALINAN GLUKOZ HAYAT KURTARIR.....	28
2023 - DENİZCİLERİN MUTLULUK ENDEKSİ.....	33
2023 YILI FİLO GEMİLERİ KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ.....	37
RECAAP 2023 RAPORU.....	39
FİLO GEMİLERİNİN BEST PRACTICES VE NEAR MISS ANALİZLERİ.....	43
NEARMISS RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU & EMNİYET ÖDÜLLERİ.....	44
BEST PRACTICE & LESSON LEARNED RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU.....	46
ŞİKAYET VE İSTEK.....	47

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



2023 COMPANY RUN SEMİNER

YMN TANKER 2023 YILI ŞİRKET SEMİNERİNİ GERÇEKLEŞTİRDİ

YMN Tanker olarak personelimizin bilgi birikimini güçlendirmek, sektördeki yenilikler konusunda bilgilenmek amacıyla düzenlediğimiz 2023 Yılı Company Run Semineri, 1-3 Kasım tarihleri arasında büyük bir başarıyla gerçekleştirdik.

Bu seminer bizlere, şirketimizin vizyonunu güçlendirerek sektördeki dinamik değişikliklere uyum sağlama, sektörün ileri gelen firmalarının öncüleriyle bilgi alış verişinde bulunma ve kendimizi geliştirme fırsatı sundu.



Seminerimize, Genel Müdürümüz Yaman ŞEN başta olmak üzere kaptanlar, başmühendisler, zabıtlar, stajyerler ve diğer gemi personelimiz yoğun ilgi gösterdi. Seminerin ilk iki günü zabıtan ve kaptanlarla, üçüncü günü ise personelimizle beraberdik.

Aynı zamanda sektörün önde gelen firmaları tarafından da seminerimize katılım sağlandı. Firmaların katılımları sayesinde gemi personeli gemideyken yaşadıkları deneyimler ve sorunlar hakkında soru sorma ve bilgi edinme şansı yakaladılar.



KATILIMCILAR



Seminerimize:

- Maritime Trainer COO'su Engin Büyüktepe,
- İlkfer Group'dan, İlkfer Group Direktörü İlker Meşe ve Gemi İnşaa Mühendisi Hüsrev Mert Gürkaynak,
- Erma First BWTS Nemo Marine'den Osman Sönmez,
- Omni Lockton Sigorta'dan Çisem Karaaslan,
- FG Marine'den Ferhat Abul,
- Unitor-Wilhelmsen'dan Çağlar Un katıldı ve değerli bilgilerini bizlerle paylaştılar.

Ayrıca seminer süresince personelimiz akıllarında olan soruları değerli katılımcı firmalarla paylaşma ve cevap bulma şansı yakaladılar.

Aynı zamanda seminer süresince:

- DPA & Safety Departman Müdürü Muhsin Demir;
- Güverte Enspektörleri Hamdi Özçelik, Umut Muammer Birlikbaş, Fatih Abuk, Cihan Çelik;
- Eğitim Enspektörü Helin Taşkın;
- HSSEQ Asistanı Merve Mine Nechaev;
- Technic Departman Müdürü Emre Şadi;
- Operasyon Müdürü Burak Mert Gözükara;
- Chartering Broker Mert Anıl Aslan'da konuşmacı olarak yer aldılar.



SEMİNERİN ANA BAŞLIKLARI



Yoğun katılımın sağlandığı seminer süresince birçok konu üzerinde duruldu ve personelin şikayet ve istekleri dinlendi.

- Seminerimize katılım sağlayan Maritime Trainer, MTR platformunun efektif kullanımı, LTE ve Resilience hakkında bilgilerini bizlerle paylaştılar.
- Bunun yanı sıra İlkfer Group ise Multigas detektörlerinin testi - UTI'ların bakım tutumu - Doğru kimyasalların kullanımı hakkında konuştu.
- Erma First BWTS, Nemo Marine katılımcıları Ballast Water Treatment Sisteminin kullanımı ve bakım tutumu hakkında bilgi verdi ve gelen soruları yanıtladılar.
- Omni Lockton Sigorta, P&I Survey ve H&M'in rolü hakkında değerli bilgilerini bizlerle paylaştılar.
- Scanjet Sweden ise Tank yıkama makinelerinin bakımı ve Tank radar sisteminden bahsetti.
- Ardından FG Marine, Personelimizin SIRE 2.0'a hazırlanması konulu konuşmasıyla, yeni SIRE 2.0 denet rejiminden bahsetti ve akılda kalan soruları yanıtladı.
- Son olarak, Unito-Wilhelmsen Doğru tank kimyasallarının kullanımı ve oranları hakkında bilgi verdi.

SEMİNERİN ANA BAŞLIKLARI



Bunların yanı sıra konuşulan önemli başlıkların bir kısmı şöyleydi:

- Şirketimizin vizyonu, hedefleri ve HSSEQ Mükemmeliyeti,
- 2022-2023 yılı şirket hedefleri,
- Gemi personeli değerlendirmeleri ve retention rate önemi,
- Denetlerin ticari yönden önemi,
- Makine performansı ve PMS yönetimi,
- Denizde ve gemide emniyet,
- Emniyetli Seyir,
- Geçmiş Nearmiss ve Incidentlar,
- Nozzle ve Stratum Five Portalının kullanılması,
- Eğitim ve talimin önemi,
- Kapalı Mahalde çalışma ve iş durdurma,
- MLC Audit.



2023 KARİYER GÜNLERİ



KARİYER GÜNLERİ: GELECEĞİ ŞEKİLLENDİREN BİR ETKİNLİK

Denizler, uzun yıllar boyunca ticaretin can damarı olarak anılmış ve denizcilerin bu alandaki önemi giderek daha da artmıştır. Günümüzde, denizcilik sektörü hala büyük öneme sahipken, gelecekteki liderlerini bulmak ve onlara doğru yolu göstermek için çaba harcanması gereken bir alandır.

Bu amaçla, üniversitelerin denizcilik fakülteleri tarafından düzenlenen "Kariyer Günleri" gibi etkinlikler, sektördeki geleceği şekillendiren bir köprü görevi görmektedir.

YMN Tanker olarak, her yıl olduğu gibi 2023 yılında da, Türkiye'de ve KKTC'de bulunan üniversitelerin denizcilik fakültelerinin düzenlediği kariyer günlerine katılarak geleceğin denizcileriyle buluştuk.

Etkinlikler sırasında, denizcilik sektöründeki kariyer olanaklarını, sektördeki yenilikleri ve teknolojik gelişmeleri öğrencilere aktarma fırsatı yakaladık.

Ayrıca, sektördeki işleyiş hakkında bilgi verirken, kariyer planlaması yapmak isteyen öğrencilere rehberlik etmeyi her daim ön planda tutuyoruz.

Gelecekteki denizcilerin, sahip olmaları gereken beceriler ve nitelikler konusunda onları bilgilendiriyor ve onlara doğru kariyer yolculuklarında yardımcı olabilmek için elimizden geleni yapıyoruz.



2023 KARİYER GÜNLERİ



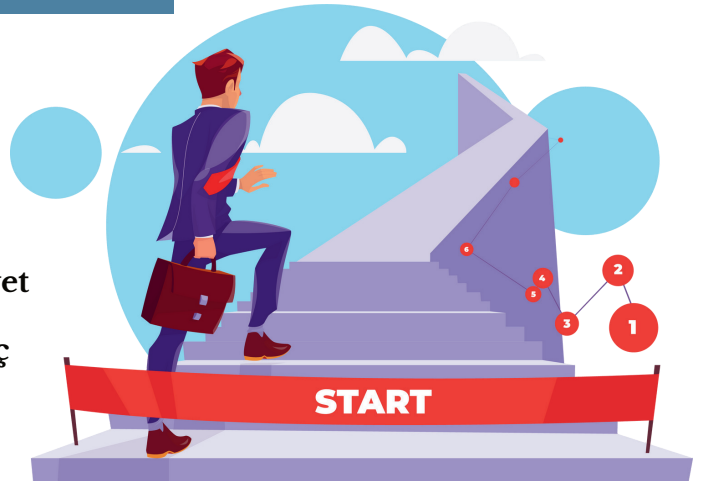
Kariyer Günleri, öğrencilerin sektördeki şirketlerle doğrudan iletişim kurmalarına olanak tanırken, şirketler içinse potansiyel yetenekleri tanıma fırsatı sunmakta.

Bu etkinlikler, staj ve iş imkanlarının yanı sıra, sektördeki yeniliklerin ve taleplerin farkında olmalarına yardımcı olarak öğrencilerin kariyer hedeflerine ulaşmalarına destek oluyor.



YMN Tanker olarak, Kariyer Günleri etkinliklerine katılımımızı aynı zamanda, geleceğin denizcilerine mentorluk yapma ve onların kariyer gelişimlerine katkıda bulunma fırsatı olarak da görüyoruz.

Denizcilik sektöründe uzun yıllardır faaliyet gösteren bir şirket olarak, sektördeki deneyimlerimizi ve bilgi birikimimizi genç nesillere aktarmak, bizim için büyük bir sorumluluktur.



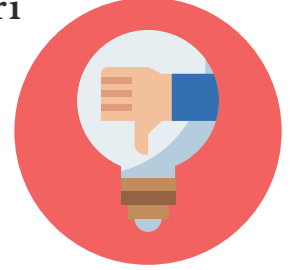
FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED BLUE JAY Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE



Sample room ve paint store da bulunan sprinkler sistemi koruma alanı açık bir şekilde belirtilmemiş ve aynı zamanda bu alana her hangi bir şey konulmaması gerektiği konusunda bir uyarı asılmamıştı.



GOOD PRACTICE



Sample room ve paint store da bulunan sprinkler sistem koruma alanı açık bir şekilde markalanmıştır. Su spreyi koruma alanının üzerine herhangi bir şey konulmaması gerektiği konusunda personele gerekli hatırlatmalar yapılmıştır.



MED SERHAT Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

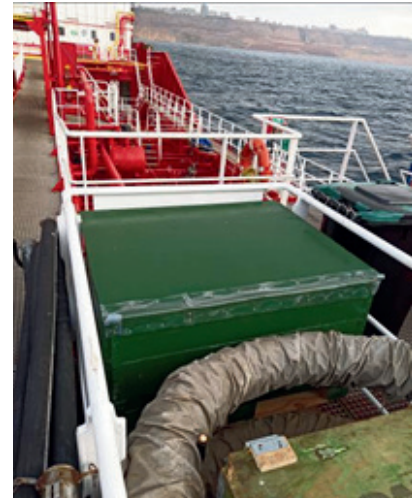
BAD PRACTICE

Gemide bulunan manifold alanındaki shelter'ın amacı dışında kullanıldığı, içerisinde işleviyle alakasız birçok raspa, boya, güverte malzemesi bulunduğu ve oldukça dağınık olduğu fark edilmiştir.



GOOD PRACTICE

Limanlarda shelter içinde bulunan safety koruyucu ekipmanları ve kimyasal suitler de dahil olmak üzere hava koşullarından etkilenmemesi adına manifold sahasının ortasına box yapılarak daha düzgün ve göze hitap bir eden alan oluşturulmuştur. Aynı zamanda manifold sahasındaki bulunan çalışma ekipmanlarının olduğu shelter da dahil olmak üzere koruyucu branda, düzenleyici raf ayırıcıları ve anahtar vb. ekipmanlar için sabitleyici önlemler alınmıştır.



MED TUNCER Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE

Rescue boat üzerinde yapılan çalışmalar esnasında, olası bir sallanma durumu yaşanması halinde rescue boat üzerinde bulunan kişinin düşme, yaralanma ve hatta ölme riski bulunmaktadır.



GOOD PRACTICE

Rescue boat üzerinde çalışacak kişinin safety harness giyerek kendini belirli bir yere sabitlemesi olası bir düşmenin önüne geçmeye yardımcı olacaktır.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED ARCTIC Personeli Tarafından Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Aveiro / Portekiz limanına yükleme operasyonu için yanaşmıştır. Alınan hava raporları incelendiğinde Portekiz sahilleri ve Biscay bölgesine doğru ilerlemekte olan peş peşe 2 adet alçak basınç hava akımı gözlemlenmiştir. İlk fırtınanın rüzgar şiddeti 8-10 beaufort arasında olup dalga yükseklikleri 6-8 metreyi bulurken, akabinde devam eden fırtına 10-12 beauforta ulaşmış ve dalga yükseklikleri 8-12 metreyi bulmuştur.

Konu hava raporları operasyon departmanı ile paylaşılıp tahliye limanına ilerlenemeyeceğine karar kılınmış ve ağır havalardan kaçınmak üzere yapılan çalışmalar neticesinde güney demir sahasına ilerleme kararı alınmıştır. Demir sahasında bulunulan zaman zarfında dalga yüksekliği NW 4-5 metre olarak gözlenmiştir.

Demirlendikten sonra yapılan kontrollerde sancak taraf tank radar kapaklarından 3 tanesinin açıldığı ve sensör bağlantı kablolarının koptuğu tespit edilmiştir.

Gemi personeli tarafından arıza giderilmiş olup, sadece 1 adet kartın suya maruz kalması sebebi ile yenisi talep edilmiştir.

ALINACAK DERSLER:

- Güverte, mutfak, baş altı ve storlarda dahil olmak üzere hem yaşam mahallinde hem de güvertede bulunan tüm hareketli objeler emniyetli şekilde bağlanmalı/yerleştirilmelidir.
- Ağır hava şartları öncesi yapılacak kontrollerde kapelası kapalı olarak muhafaza edildiğinden göz ardı edilebilmekte olan Tank Radar sensör kapaklarının bağlantı elemanlarının (civata, klips vs.) kontrol edilmesi, sızdırmazlıklarından emin olunması gerekmektedir.
- 5S tank sensörüne ait TMO kart değişikliği yedek olmamasından dolayı boş olan Slop S tankından alınmıştır. Minimum critical equipment listesine eklenerek gemide yedek bulundurmak önem arz etmektedir.

KÖK NEDENLER:

- Ağır hava şartları
- Geminin yüklü olması sebebi ile alçak free-board yüksekliği

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED PACIFIC Personeli Tarafından Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Denetim hazırlıkları nedeniyle güvertede yapılan kontrollerde, tersane sürecinde manifold mahaline yeni inşası yapılmış olan numune odasının havalandırma fanının pozitif basınç tipi olduğu tespit edilmiştir.

IBC Code Chapter 12.1.1 ve 12.1.4'e göre yük ve yük ekipmanı bulunan kapalı mahallerin havalandırmalarının ekstraksiyon tipli olması gerekmektedir. Bahse konu fan modifiye edilerek ekstraksiyon tip fana dönüştürülmüştür.

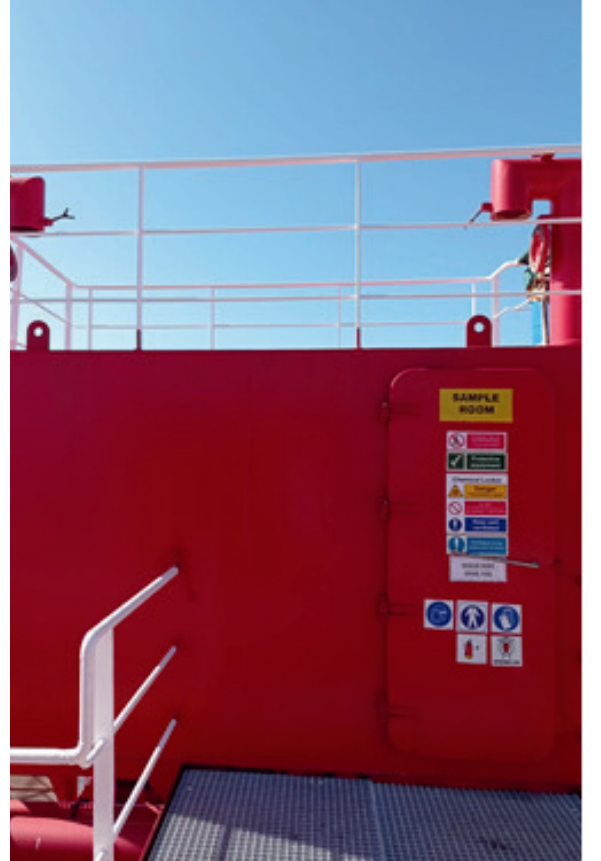
ALINACAK DERSLER:

- Numune odası içerisinde yük ve yakıt numuneleri, kurtarma botu benzini gibi yanıcı ve zehirleyici maddelerin olduğu düşünüldüğünde, bu mahalde yaşanacak bir gaz sızıntısında, iç atmosferin mahalle girecek olan personeli etkilemesi kaçınılmazdır.
- Halihazırda havalandırma devresinin tabana kadar inmesinin amacı havadan ağır gazları mahalden dışarı atabilmektir. Tüm personelin Gemi inşasından kaynaklı hatalar olsa dahi bu tip durumlarda sorgulayıcı yaklaşımları olası kazalar ve kayıpların önüne geçmemizi sağlayacaktır.



KÖK NEDENLER:

- Yetersiz dizayn
- Yetersiz durumsal farkındalık
- Ekipman veya makinenin yanlış kullanımı



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED TUNCER Personeli Tarafından Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Algeciras Limanı'ndaki Terminal deneti esnasında, denetçi tarafından Manyetik pruva kontrol cihazının ayarlanması talep edildi, ancak ayar, görevli zabıt tarafından gösterilemedi. Aynı zamanda, ayarların doğru şekilde nasıl yapılacağına dair ekipmanın yanında herhangi bir talimat bulunmadığı görüldü.

Görevli zabıtın durumun farkına varmasının ardından, alakalı talimat bulundu ve gerekli ayarlamalar yapıldı. Uygun kullanıcı talimatı şirket antetli kağıda hazırlanarak manyetik pruva kontrol cihazının yanına asıldı.

KÖK NEDENLER:

- Şirket prosedürlerine uyulmaması
- Ekipman konusunda yetersiz bilgi
- Yetersiz devir teslim
- Yetersiz durumsal farkındalık
- Dikkat eksikliği

ALINACAK DERSLER:

- Tüm ekipmanların kullanımına ilişkin talimatlar ekipmanın yakınına asılmalıdır.
- Devir teslimler daha efektif şekilde yapılmalı ve gerekliyse dokümanlarla desteklenmelidir.
- Familirizasyon formları sıkı şekilde takip edilmeli ve her madde tek tek okunarak kontrol edilmelidir.
- Tüm zabıtlar köprüüstü ekipmanlarını kullanmaya ve gerekli ayarları / kontrolleri yapmaya aşina olmalıdır.
- Tüm ekipmanların kullanım talimatlarının kontrol edilmeli ve eksik olanların talimatları tamamlanmalıdır.
- Devir teslim esnasında zabıtlar ekipmanların kullanım talimatlarının mahalde bulunduğundan ve gerekli aşinalığın sağlandığından emin olmalıdır.

ENDÜSTRİDEN KAZA RAPORLARI

INCIDENTS ARE A FREE LESSON - REPORT IT!

Sektörde meydana gelen kazalar her daim bir “ders çıkarma” şansı olarak değerlendirilmelidir. Bu nedenle 2023 yılında, benchmarkda paylaşılan, denizcilik endüstrisinde meydana gelmiş olan ve ders çıkarılması gereken kazalardan birkaçı aşağıda listelenmiştir.

KİMYASAL YANIK

Gemi personeli, ikinci kaptana giderek birkaç gün önce güvertede boya yaparken bir miktar tinerin tulumuna sıçradığını ve buna rağmen tulumunu değiştirmeden çalışmaya devam ettiğini belirtti. Bir süre sonra tinerin sıçradığı bölgede yanma ve rahatsızlık hisseden personel, kamarasına giderek bölgeye krem uyguladığını ekledi. Bel bölgesinde ciddi bir yanık oluşan personele, olayın raporlanmasının ardından antibiyotik verilerek tedavisine başlandı. Tedavi edilmeseydi yara ciddi şekilde enfekte olabilirdi.

KÖK NEDENLER:

- Rutin iş sırasında risklerin saptanamaması
- İletişim kurma ve yardım istemede yetersizlik
- Bir olayın rapor edilmesinin önemini anlamama

DÜZELTİCİ VE ÖNLEYİCİ EYLEMLER:

- Incident alert tüm gemilerle paylaşıldı.
- Personele gerekli tedavi uygulandı.



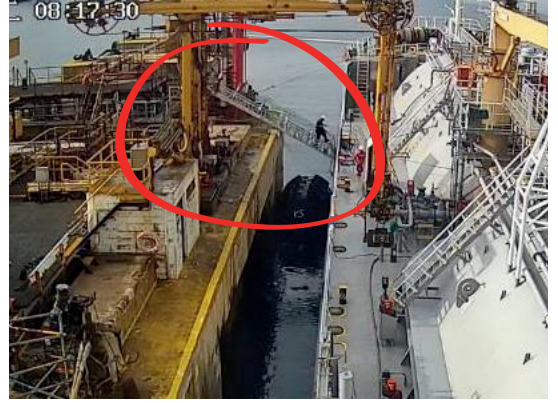
ALINACAK DERSLER:

- Yaptığınız hataları veya yanlışları raporlamaktan asla çekinmeyin.
- Boya veya kimyasal malzemelerle çalışırken her zaman MSDS'i gözden geçirin.
- PPE kurallarına mutlaka uyun.
- Kimyasalların cildinize değmesi durumunda her zaman raporlayın.
- Kontamine olan kıyafetleri derhal çıkarın ve bölgeyi suyla yıkayın.

EMNİYETLİ OLMAYAN GANGWAY SEBEBİYLE TERMİNAL TEMSİLCİSİNİN DÜŞMESİ

Tahliye operasyonu esnasında bulunulan limandaki gelgitler sebebiyle gangway'in sık sık düzeltilmesi gerekmekteydi. Deniz alçaldığında geminin tanklarından destek alan gangway, deniz yükseldiğinde altına platform konarak destekleniyordu.

Vardiya değişimi öncesi oluşan gelgit sebebiyle gangway düzeltilmek üzere lashingleri çıkarılmıştı. Gemi personeli vardiya değişimi esnasında vardiyayı devralan personele konu hakkında bilgi verdi. Personel geminin hafif yalpa yapması sonrası hasar almaması için gangway'i ittirdi fakat tam olarak neta etmedi. Aynı zamanda alana hiçbir uyarı yazısı da asılmadı. Gemiye gelmek isteyen terminal temsilcisi güvertede bulunan personel tarafından da uyarılmadı ve gangway çöktü. Olayın sonucu olarak hem terminal temsilcisi hem de gangway usturmaçanın üzerine düştü.



KÖK NEDENLER:

- Risk değerlendirmesi yapılmaması
- Ekipmanları emniyetsiz hale getirmek
- Yetersiz durumsal farkındalık

DÜZELTİCİ VE ÖNLEYİCİ EYLEMLER:

- Gemi personeli, aksiyon alınmadan önce risklerin değerlendirilmesi ve yetkili zabite bildirilmesi, şirket checklistlerine uyulması, vardiya değişimlerinin düzgün şekilde tamamlanması ve güverte vardiyaları esnasında durumsal farkındalığın önemi konularında uyarıldı.
- Tüm filo gemileri durumdan haberdar edildi.



ALINACAK DERSLER:

- Yanařma sonrası sorumlu zabıt, gemiye erişimin emniyetli olduğundan emin olmalıdır.
- Gangwayin düzeltilmesi gereken durumlarda hem kara hem de gemi tarafına “Gangway’e basmayınız” yazılı uyarı konulmalıdır.
- Gelgitlerin bulunduğu limanlarda vardiya zabiti saat bařı gangway’i kontrol etmelidir.

YANAřMA MANEVRASINDA PERSONEL YARALANMASI

Yanařma manevrası esnasında ilk aşama olarak baş ve kık taraftan birer spring verilmesine karar verildi. Kık manevra sahasının ilk spring’i vermesinin ardından diğer spring’i de vermesi söylendi. İkinci halatın verilebilmesi için ilk halatın kastanyolası sıkıp ayrıldı, bu esnasında gemi tornistan yönünde hareket etmeye başladı, bunun üzerine gemi kaptanı ilk kık spring’e boş konulmasını söyledi. İlk verilen spring’e kumanda edilemediği için bir türlü boş konulamayan halat deste oldu. Manevra sahasındaki personel deste olan halata boş koymak için halatı çekmeye başladı fakat bir anda hareket eden halat sebebiyle personel ağır yaralandı.



KÖK NEDENLER:

- Prosedürlerin takibinde hata
- Belirsiz organizasyon yapısı
- Belirsiz / anlařılmayan yetkilendirme

ALINACAK DERSLER:

- Manevra operasyonları oldukça tehlikeli olup gerekli tüm emniyet tedbirlerinin alınması şarttır.
- Manevra sahasında bulunan sorumlu zabıt çevresinde olup bitenleri her daim kontrol etmeli ve gerektiğinde personeli uyarmalıdır.
- Manevra planına her daim uyulmalı ve terminal tarafından ne söylenirse söylensin gemi kaptanının onayı olmadan plandan sapılmamalıdır.

KİMYASAL SPREY

Geminin tersanede bulunduğu esnada, gemi personelinden birine BWTS tankına kimyasal dökmesi görevi verildi. Water Ballast Treatment Sistem tankına kimyasalın eklenmesinin hemen ardından ani ve beklenmeyen bir kimyasal reaksiyon oluştu ve bu reaksiyon sonucu meydana gelen gaz ve sıvılar görevli personelin göğsüne, kafasına ve ellerine sıçradı.

Yapılan incelemeler sonucu oluşan kimyasal reaksiyonun sebebinin, BWTS tankına konulmaya uygun olmayan kimyasalların eklenmeye çalışılması olduğu ortaya çıktı. Araştırmalara göre personel, konsantre Sodyum Bisülfat solüsyonunun içine Potasyum Hidroksit ekledi.

Potasyum Hidroksit, Sodyum Bisülfat ve su karıştırıldığı zaman;

- Çözünme ve yüksek sıcaklık,
- Asit-baz reaksiyonu,
- Gaz oluşumu gibi birçok reaksiyon meydana gelmektedir.

Potasyum Hidroksit ve asit-baz reaksiyonundan meydana gelen ısıların birleşimi, Sodyum Bisülfatın çözünme hızını artırır ve Sülfür Dioksit gazının hızla ortama yayılmasına neden olur. Toksik bir gaz olarak bilinen Sülfür Dioksit göz, burun ve solunum yolunda iritasyona sebep olur. Bu gazın kapalı bir alanda oluşmasıysa ciddi sağlık sorunlarına yol açabilir.



KÖK NEDENLER:

- Emniyetli çalışma yöntemleri ve şirket prosedürlerinin takip edilmemesi
- Yetersiz toolbox talk - personele verilen iş ikinci kaptan tarafından doğru şekilde aktarılmadı
- Personel Kişisel Koruyucu Ekipman kullanmıyordu
- Personelin kullandığı ekipmanlar hakkında yetersiz bilgi sahibi olması - BWTS tankının yanında bulunan belirli kimyasalların karışımının tehlikeli olduğunun farkında değildi

DÜZELTİCİ VE ÖNLEYİCİ EYLEMLER:

- Konu hakkında personele verilen eğitimler artırıldı ve bu gibi meydana gelen olaylar eğitim için örnek olay incelemesi olarak eğitimlere eklendi
- İş öncesi yapılan iş güvenliği toplantılarının interaktif, anlaşılması kolay, açık diyaloga teşvik eden ve personelin gerektiği yerde soru sorabileceği şekilde yapılması konusu tüm gemilerle paylaşıldı.
- Kimyasalların bir araya geldiğinde ortaya çıkabilecek olan reaksiyonların bulunduğu bir tablo oluşturuldu ve mahalle asıldı.
- Tüm personelin kişisel koruyucu ekipman giymesi konusunda eğitim tekrarlandı.

ALINACAK DERSLER:

- Kafa karışıklığını önlemek adına tüm kimyasallar açık şekilde etiketlenmelidir.
- Personele verilen görevler kendilerine açık şekilde belirtilmeli ve gerektiğinde kafalarındaki sorular cevaplanmalıdır.
- Tüm gemi personelinin yapılan işe göre doğru kişisel koruyucu ekipmanları giydiğinden emin olunmalıdır.
- Reaktif kimyasallar yanlışlıkla kullanılabilecekleri alanlarda saklanmamalıdır.
- Olası kimyasal reaksiyonlara karşı, alakalı uyarılar poster olarak mahalle asılmalıdır.

ALKALİN PİLİN PATLAMASI

UTI'nin pilini yenisiyle değiştiren personel, daha sonra atmak üzere eski pili tulumunun cebine yerleştirdi. Pil değişimi yaşam mahallinin içinde yapılmaktaydı. Kısa bir süre sonra pil aniden patladı fakat yaralanan olmadı. Patlayan eski bataryada herhangi bir akma veya patlamaya sebep olabilecek başka bir işaret görülmemiştir.



KÖK NEDENLER:

- Hatalı ekipman sebebiyle oluşan patlama

DÜZELTİCİ VE ÖNLEYİCİ EYLEMLER:

- Pil personelin tulum cebinden çıkarılıp metal bir kutuya kondu
- Personelin yaralanıp yaralanmadığı kontrol edildi
- Aynı üreticiden aynı lokasyonda alınan tüm piller daha sonra imha etmek üzere kaldırıldı
- Aynı üreticiden olan tüm piller filo genelinde kullanımdan kaldırıldı



ALINACAK DERSLER:

- Herhangi bir cihazdan çıkarılan eski pillerin başka materyallerle - özellikle statik elektrik yaratabilecek - direkt kontak kurmasından kaçının.
- Birden fazla pil aynı metal kutu içerisinde saklanacaksa kutupların birbirine değip yangın çıkarmasını önlemek için sarılarak saklanmalıdır.
- Pillerin kuru ve soğuk ortamdaki saklanması için saklanmalıdır.
- Pilleri hiçbir zaman parçalamaya, kırmaya veya bükmeye çalışmayın.

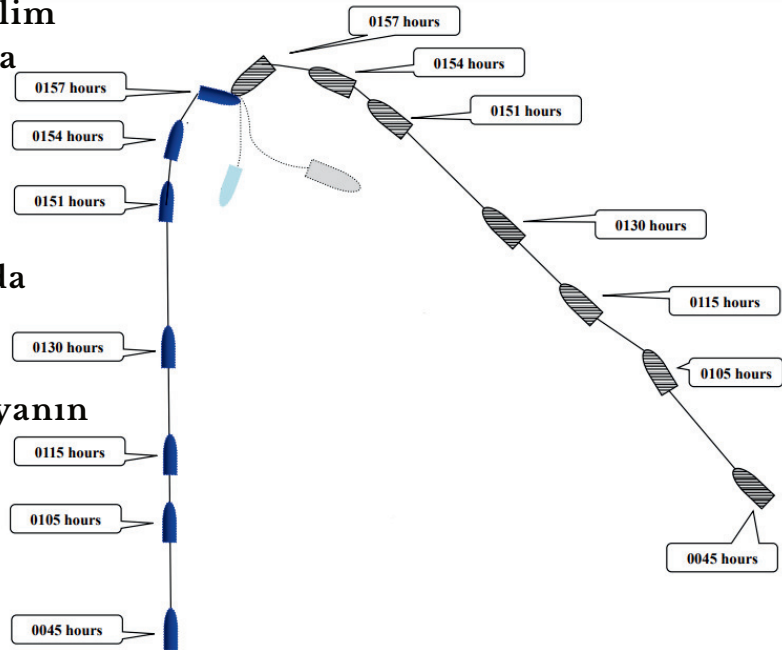
VLCC VE KURUYÜK GEMİSİNİN ÇATIŞMASI

VLCC'nin limana yanaşmasında bir gün önce, gemi planlandığı şekilde rotasını değiştirdi ve coastal water sınırlarına girdi. Saat 20:00 sularında köprüüstüne gelen kaptan gece emirlerini yazdı ve kamarasına indi.

Saat 02:00'da sonraki rota bacağına göre iskeleye doğru 282 rotasına ilerlemesi gereken gemi, Çin kıyı sularına yaklaştığında birçok gemi ve balıkçı teknesinin bölgede olduğunu fark etti. Vardiya zabiti kaptanın gece emirlerine ve passage plan notlarına baktığında trafik hakkında özel bir not olmadığını fark etti. Fakat gece emirlerinde, 4.0 milde bulunan ve yol vermesi gerektiği halde yol vermeyen bir geminin bulunması durumunda kaptanın aranması yazıyordu.

Saat 00:00'da vardiyanın teslim alındığı sırada önceki vardiya zabiti bölgedeki trafiğin yoğunlaştığını ve birçok balıkçı teknesinin bulunduğunu bildirdi.

Bridge Watch Level bu esnada vardiya zabiti ve bir adet gözcünün bulundurulması gerektiği yönündeydi. Vardiyanın başlamasından yaklaşık yarım saat sonra, köprüüstünde gözcü olarak bulunan stajyerin iskele baş omuzlukta birçok gemi



bulunduğunu bildirmesi üzerine vardiya zabiti radarı kontrol etti. Radar da 3 adet hedef gören zabıt en yakın hedefin 8-10 mil uzaklıkta olduğunu ve bu hedefin monitör edilmesi gerektiğini söyledi. Bir süre izlendikten sonra belirlenen geminin çapariz verdiği anlaşıldı.

Yaklaşık yarım saatin ardından çapariz veren geminin sancak borda ve silyon fenerleri hala iskele baş omuzlukta görünür durumdaydı. Aynı zamanda pruvada ve sancak tarafta birçok balıkçı teknesi bulunmaktaydı. Bu esnada vardiya zabiti, çapariz veren geminin kendi planlanan rotasını engelleyeceğini düşündü. Saat 01:40'da çapariz veren geminin rotasını ve hızını koruduğunu gördüğünde aralarındaki mesafe 2 mil kadardı ve bir sonraki rota değişikliğine yaklaşık 3 mil vardı. Trafiğinde yoğunlaşmasıyla beraber ne yapacağını bilemeyen vardiya zabiti kaptanı çağırdı.

Köprüüstüne gelen kaptan serdümen çağırarak iskele alabanda emri verdi, burada amacı çapariz veren geminin kışından geçmek ve ardından planlanan rotaya geri dönmekti. Serdümenin iskele alabanda komutunu yerine getirmesinin ardından gemi hızla iskeleye doğru dönmeye başladı ve rate of turn dakikada 30 dereceye ulaştı. Fakat ne yazık ki diğer gemiye olan kerteriz



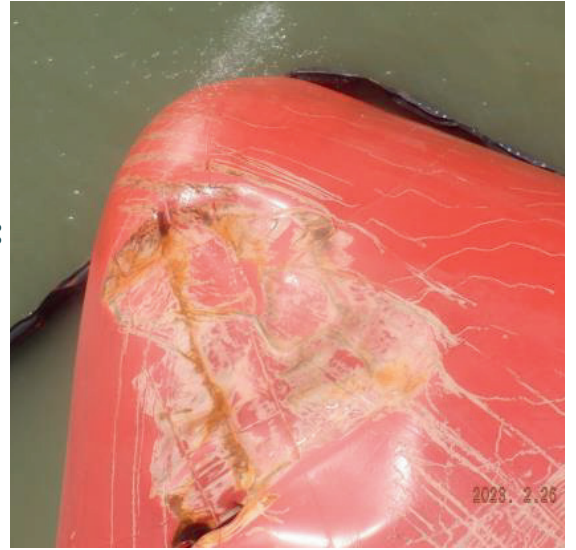
beklendiği şekilde değişmiyordu. Bu aşamada diğer geminin sancak tarafa doğru manevra yaptığı anlaşıldı. Kaptan iskeleye dönüşü durdurmayı düşünse de rate of turn'ün düşmesinin çok uzun süreceğini hesaplayarak, dönüşü durdurmadı. Saat 01:57'de iki gemi çatıştı. VDR'in hata vermesi sebebiye back up yapılamadı.

KÖK NEDENLER:

- Durumsal farkındalık eksikliği ve geç aksiyon alınması
- Şirket gerekliliklerine uyulmaması

DÜZELTİCİ VE ÖNLEYİCİ EYLEMLER:

- Köprüüstü kaynak yönetiminin önemi üzerinde duran bir kampanya başlatıldı.
- VDR ekipmanlarının kullanıma uygun ve operasyonel olduğundan emin olunması gerektiği tüm filo gemilerine hatırlatıldı.
- Tüm filo gemilerine durum hakkında bilgi verildi ve case study olarak ders çıkarılması gerektiği vurgulandı.



ALINACAK DERSLER:

- Trafiğin yoğun olduğu bölgelerde makinenin her daim hazır olduğundan ve köprüüstü timinin BWL'a göre yeterli olduğundan emin olunmalıdır.
- Emniyetli seyrin planlanan rotaya uymaktan daha önemli olduğu unutulmamalıdır. Çevrede gelişen durum sürekli olarak takip edilmeli ve rota değişimlerinde mutlaka trafik durumu ve çevre gemiler hesaba katılmalıdır.
- Efektif iletişim kültürü ve köprüüstü timinin alınan aksiyonların emniyetli olmadığını düşündükleri durumlarda konuşmaları teşvik edilmelidir.

TEKRAR EDEN DENET MADDELERİ



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

CDI

5. Bölüm- Cargo and Ballast Systems

5.1.4: IOPP sertifikasının bulunması ve doğru bilgi içermesi

5.3.4: STS checklistin bulunması ve doğru bilgi içermesi

5.4: Kalibrasyon tablosu Stowage ve Grounding referanslarının bulunması ve doğru bilgi içermesi

6. Bölüm- Engine Department

6.2.18: Makine dairesi emergency escape rotalarının açık bir şekilde markalanmış olması

6.3.1: Makine dairesinde bulunan ekipmanların iyi ve çalışır kondisyonda bulunmaları

10. Bölüm- Life Saving

10.1: Lifeboat ekipmanlarının doğru sayıda ve iyi kondisyonda bulunması

SIRE

2. Bölüm- Certification and Documentation

2.7: Geminin Class kondisyonları veya notasyonları var mı?

5. Bölüm- Safety Management

5.16: Zabitler kapalı mahalle giriş konusunda bilgi sahibiler mi?

5.26: Yedek oksijen ve asetilen silindirleri havalandırması olan bir alanda yaşam mahalli dışında saklanıyor mu?

5.28: Zabitler can salı, filika ve rescue bot release hook ve release sistemin bakım tutumu hakkında bilgi sahibiler mi ve ekipmanlar iyi durumda mı?

5.42: Portable yangın söndürücüler iyi durumda mı?

8. Bölüm- Cargo ve Ballast Systems

8.13: Remote ve lokal ısı ve basınç sensörleri ve geyçler iyi durumda mı ve düzenli test edildiğinin kanıtı bulunuyor mu?

8.40: Zabitler tank yıkaması sonrası oluşabilecek tehlikelerden haberdar ve gerekli önlemleri alıyorlar mı?

10. Bölüm- Engine and Steering Compartments

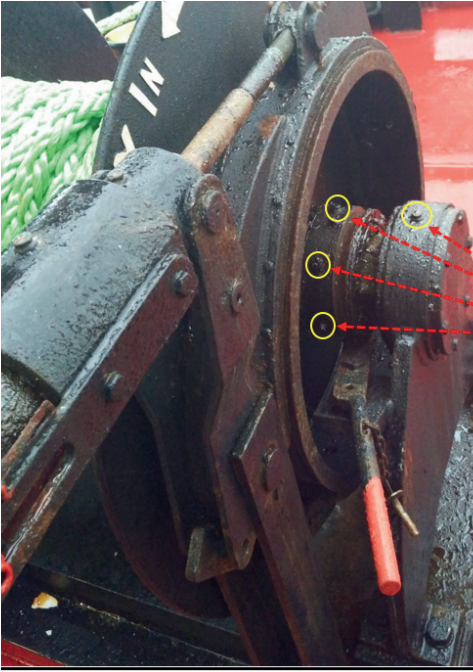
10.7: Lub oil, fuel oil ve hydraulic oil belirli aralıklarla üretici önerileri çerçevesinde test ediliyor mu? Test sonuçlarına göre alınması gereken aksiyonlar alınıyor mu?

10.22: Hydraulic aggregate pompaların bulunduğu alanda oil mist detektör bulunuyor mu?

10.32: Auxiliary engine, boiler, kompresörler, prufiers, Sewage plant, havalandırma ve diğer bütün makine elemanları çalışır ve iyi kondisyonda mı?



IRGAT BAKIM TUTUMU



Gemide bulunan ırgatlar geminin manevra kabiliyeti, emniyeti ve efektifliği açısından oldukça önemlidir. Bu ekipman sürekli olarak ağır hava şartlarına, deniz suyuna, neme ve birçok farklı strese maruz kalmaktadır.

Irgatların düzenli aralıklarla bakım tutumları yapılması, parçalarının kontrollerinin sağlanması ve hasarlı bir ekipman görülmesi durumunda yedeğiyle değiştirilmesi gerekmektedir.

Irgatların bakım tutumu hakkında hazırlanmış olan P65- Irgat Yağlama Talimatı Poster, şirket ISM'i içerisinde bulunmakta olup ırgatların kullanımından önce yapılması gerekenler, Grease ve yağlama noktaları ve planlı bakım tutum talimatları gibi birçok detaylı bilgiyi içerisinde barındırmaktadır.



Irgatların bakım tutumlarının düzenli şekilde yapılmadığı durumlarda soldaki fotoğraflardakine benzer tablolarla karşılaşılabilir.

Yağlaması ve bakımları yapılmayan ekipman sürtünmeden dolayı yıpranmakta ve parçalanmakta, bu durumda emniyetsiz manevra operasyonlarının yapılmasına neden olmaktadır.

2024 EU ETS DİREKTİFİ



EU ETS NEDİR?

Kısaca özetlemek gerekirse EU ETS (Emission Trading System), Türkçe adıyla Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi;

- Sera gazı emisyonlarıyla kirliliğe sebep olan tarafların ödeme yapmalarını istemekte. Bu sayede kirliliğin azaltılması ve AB'nin daha yeşil ve çevreci oluşumları finanse edebilmesi hedefleniyor.
- Bu sistem İzlanda, Liechtenstein ve Norveç dahil tüm Avrupa Birliği ülkelerinde kullanılıyor.



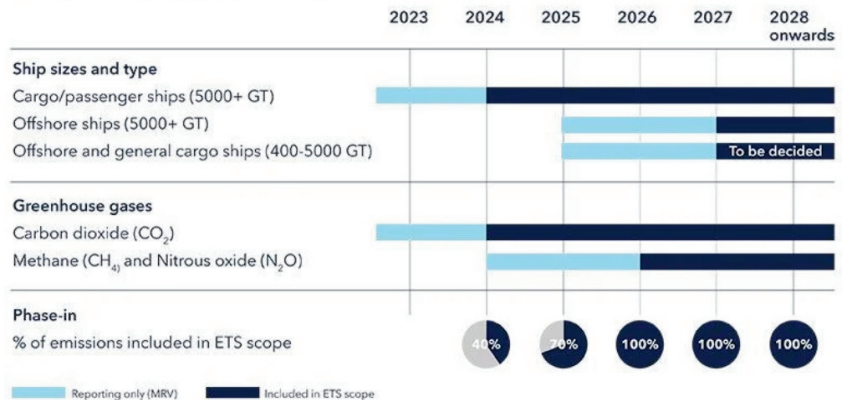
Avrupa Birliği yasama organları tarafından, EU ETS direktifinin 2024 yılı itibariyle denizciligi de kapsamasi kararı alındı.

EU ETS direktifinin denizcilik alanında da aktif olması için 3 aşamalı bir plan oluşturuldu. Bu plana göre 2024 yılında Avrupa limanlarında raporlanan emisyonların %40'ı etki alanında olacak, bu oran 2025 yılında %70'e çıkarılacak ve son olarak 2026 yılında %100'e ulaşacak.

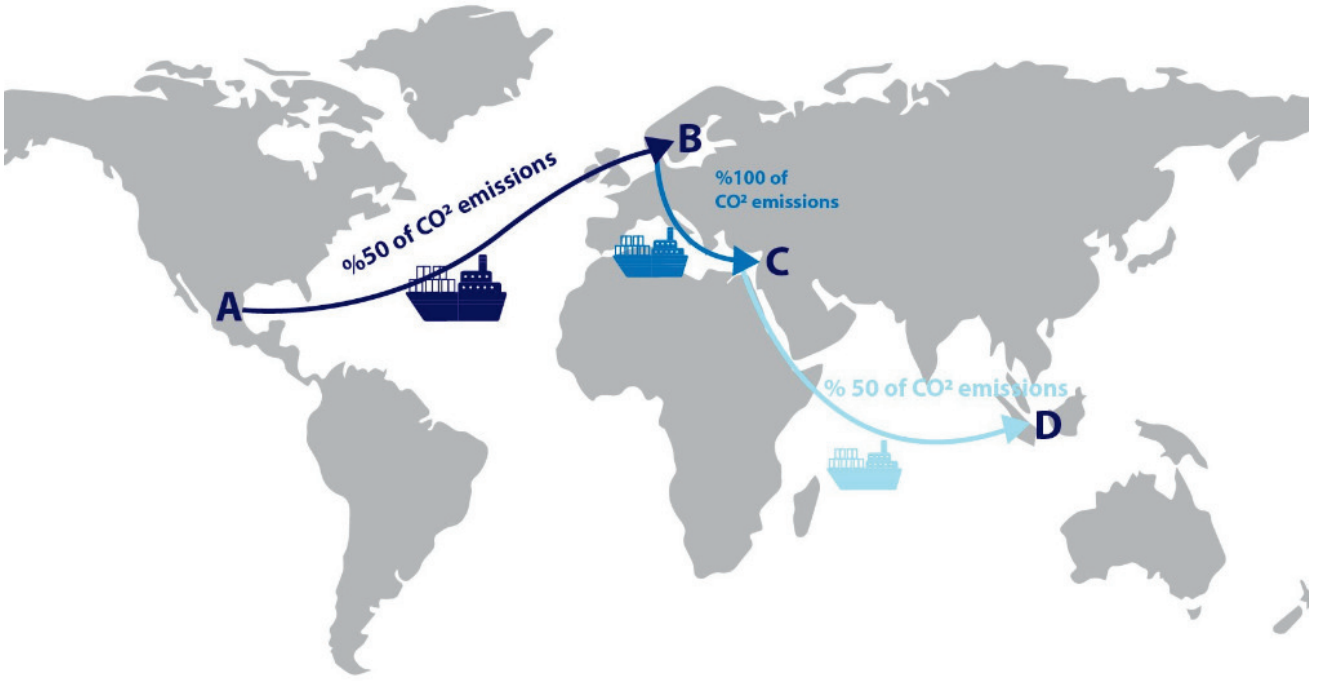
Direktif, 2024 yılında 5000 GRT üstü kargo ve yolcu gemilerini kapsarken 2027 yılı itibariyle 5000 GRT üstü offshore platformları da kapsayacak.

Başlangıçta karbon dioksit emisyonlarını kapsayacak olan direktif, 2026 yılından itibaren metan ve azot oksit gazlarını da kapsayacak.

EU ETS introduction timeline



EU ETS DİREKTİFİ KAPSAMI



Ocak 2024 itibariyle gemilerden kaynaklanan emisyonları kapsayacak şekilde genişletilecek olan EU ETS direktifi şunları kapsamaktadır:

- AB dışında başlayan veya biten seferlerden kaynaklanan emisyonların %50'si
- İki AB limanı arasında ve gemiler AB limanlarındayken meydana gelen emisyonların %100'ü

KARBON VERGİSİ

EU ETS direktifi kapsamında ortaya çıkan emisyon miktarlarına karşılık olan karbon vergisinin ödenebilmesi için, her bir şirketin bir idari makama kayıtlı olması gerekiyor.

Denizcilik firmalarının listesi, kayıtlı oldukları idari otoriteyle birlikte Şubat 2024'te yayınlanacak.

Rapor edilen emisyon miktarları yetkili idare tarafından doğrulanacak ve gerekli karbon vergisi miktarı firmalar tarafından ödenecek.



Teknolojinin gelişmesi ve yeni kural ve regülasyonların hayata geçmesiyle beraber, herkesin bilgi ve yetenek seviyelerini bu değişimlere göre geliştirmesi gerekmektedir. Bilgi ve yeteneklerin geliştirilmesindeki en efektif teknik eğitimidir. Gemi personelinin, zabıtların ve kaptanların gerekli eğitimleri aldıklarından emin olmak için öncelikle bu değişimin köşe taşları belirlenmelidir.

Bu köşe taşları şu şekilde sıralanabilir:

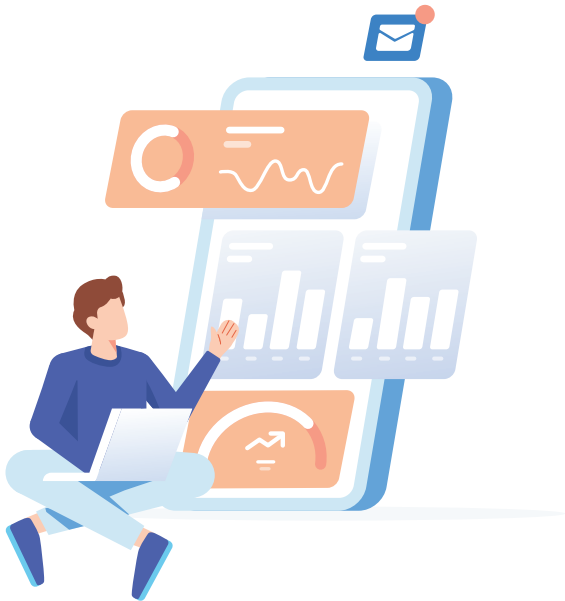
- Dijitalleşme
- İnsan Faktörü
- Gemi Fotoğrafları
- Deneme Denetleri

DİJİTALLEŞME:



Teknolojik gelişmeler günlük yaşamımızda ve hayatımızda olduğu gibi denizcilik sektöründe de büyük etki göstermektedir. Teknolojinin günümüzde eskisine oranla çok daha yoğun bir şekilde kullanılması ve hayatımızın bir parçası haline gelmesiyle beraber VIQ 7 gibi kağıt bazlı eğitimlerin geçmişte kaldığını görüyoruz.

SIRE 2.0 bu teknolojik gelişmenin büyük bir örneği. Daha önce kağıt üzerinden yapılan denetler, SIRE 2.0'ın hayata geçmesiyle beraber ex-proof tabletler üzerinden yürütülecek. Tablete yüklenmiş olan denet ara yüzü sayesinde sorular gemi detaylarına ve doldurulan HVPQ 'ya göre gemiye rastgele atanacak, geminin fotoğrafları çekilebilecek ve herhangi bir uygunsuzluk madde olarak anında tablete not edilebilecek.



Ex-proof tabletler aynı zamanda “adım sayar” uygulaması barındıracak ve bu sayede denetin başlangıcından bitişine kadar, denetçinin tüm adımları kaydedilecek. Adım sayar uygulaması denetin daha güvenilir ve gerçekçi olmasını sağlayacağı benziyor.

Bu büyük çaplı değişiklik ve gelişmelere gemi personeli ve şirketler açısından bakıldığında, teknoloji ve onunla alakalı diğer ekipman ve uygulamalara adaptasyon ve aşinalık çok büyük önem taşıyor.



İNSAN FAKTÖRÜ:



İnsan Faktörü herhangi bir durum esnasında kişiler tarafından alınan aksiyonların risk elementi üzerindeki etkisi anlamına gelmektedir. Aynı zamanda insan hatası olarak da bilinen bu faktör özellikle denizcilik endüstrisinde ortaya çıkmaktadır. Dünyanın dört bir yanında meydana gelen kazalarda, insan faktörü nedeniyle en fazla kaza denizcilik sektöründe meydana gelmektedir. İnsana ve onun davranışlarına bu denli bağımlı olan bir sektörde, bu faktörü göz ardı etmek mümkün değildir.



İnsan hataları küçük yanlış anlaşılmalara başlayıp büyük felaketlere neden olabilmektedir. Bu hatalar çatma, yangın ve karaya oturma gibi birçok şekilde sonuçlanabilir. Denizcilik endüstrisinde meydana gelen kazalar birçok kök nedeni bulunsa bile, yapılan araştırmalar sonucu çoğunun ortak kök nedeni **İnsan Hatasıdır**.

Kişilerin ekipman, sistem ve süreçler üzerindeki etkileri de aynı zamanda insan faktörü olarak sayılmaktadır. Unutulmamalıdır ki insanlar, gemilerin emniyetli seyir ve operasyonlarının sağlanmasında temel yapıtaşlarıdır. İnsanların bu ekipmanlar, sistemler ve süreçler üzerindeki etkileri incelendiği ve düzeltildiği takdirde daha emniyetli ve güvenilir bir ortam yaratılabilir ve bu sayede kaza sayılarında azalma sağlanabilir.

Eğitim denizcilikte emniyetin sağlanması açısından büyük önem taşımaktadır. Kaptanların, başmühendislerin, zabıtların ve diğer gemi personelinin sadece gemi operasyonları ve acil durum protokolleri üzerine değil aynı zamanda da insan davranışı, emniyet kültürü ve davranışsal yeterlilik eğitimlerine de tabii olmaları gerekmektedir. Bu eğitimler teknolojik gelişmelere ve kural değişimlerine göre gözden geçirilerek güncellenmelidir.



GEMİ FOTOĞRAFLARI:



Yeni denet programı gemi fotoğraflarına büyük önem veriyor. Ex-proof bir kamera yardımıyla çekilecek olan fotoğraflar sayesinde, geminin güncel kondisyonu ve kurallara uygunluğu hakkında görsel kanıtlar bulunmuş olacak. OCIMF'in yayınladığı "SIRE 2.0 - Instructions for Uploading Photographs to the Photograph Repository" adlı dokümana göre, gemi tipine istinaden değişiklik gösteren toplam 95 fotoğraf başlığı bulunuyor. Fotoğrafların her daim geminin güncel kondisyonunu gösterdiğinden emin olunması gerekiyor.



DENEME DENETLERİ:



OCIMF 2023 yılı boyunca SIRE 2.0'ın aşamaları üzerinde çalışmaktaydı. Ocak 2024 tarihinde hayata geçmesi beklenen faz 3 ise beta-test aşaması olarak adlandırılıyor. Faz 3'ün başlamasıyla beraber SIRE 2.0 deneme denetleri sistem kullanıcılarına açık hale gelecek. Deneme denetleri sayesinde hem gemilerin hem de ofis personelinin kendilerini sisteme aşına hale gelmelerinde ve yeni denet sistemine geçişte kolaylık sağlaması planlanıyor.

Yeni denet sistemine geçişte başarı sağlayabilmenin anahtarlarından biri de, deneme denetleri süresince sorulardan ve tablet sisteminden olabildiğince bilgi edinmek olacaktır. Bu sürecin bir eğitim olarak görülmesi ve gemideki tüm personelin farkındalık sahibi olması gerekmektedir.

Deneme denetlerinin önümüzdeki günlerde hayata geçmesiyle birlikte, filomuzdan olabildiğince gemiyle katılım sağlayıp hem gemi hem de ofis personelimizin aşinalığını sağlamayı hedefliyoruz.



DOĞRU MİKTARDA ALINAN GLUKOZ HAYAT KURTARIR



Glukoz, karbonhidratların en basit türü olup insan vücudu için ana enerji kaynağıdır. Vücuda giren karbonhidratlardan edinilen glukoz sindirimle kana karışır.

İnsan vücudu glukozu gün içinde birçok defa öğütür ve pankreasdan salgılanan enzimlerle parçalar. Bu aşamada en önemli hormonlardan birisi insülin, pankreas tarafından salgılanan insülin, kan şekeri seviyesini kontrol eder ve düzenler.

● GLUKOZUN DENGELENMESİ NEDEN ÖNEMLİDİR?

Glukozun vücut içerisinde dengeli ve yeterli miktarda bulunması sağlıklı ve uzun bir yaşama destek olduğundan, sadece Tip 1 ve Tip 2 diyabet hastaları için değil aynı zamanda sağlıklı insanlar için de oldukça önemlidir.

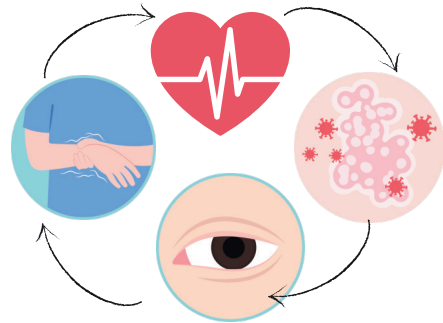


Diyabet hastalarında pankreas yeterince insülin salgılayamadığı için kan şekeri seviyesi yükselmeye başlar. Aynı zamanda hücrelerin insüline tepki göstermediği durumlarda insülin direnci gelişir ve bu da diyabete sebep olabilir.

Dünya sağlık örgütüne göre diyabet dünya genelinde 422 milyondan fazla insanı etkileyen oldukça yaygın bir hastalıktır. Bunun yanı sıra UK P&I Club denizcilerin sağlık belgelerini yenileyemeyip gemiye çıkamamalarının en büyük nedenlerinden birinin diyabet rahatsızlığı olduğunu bildirmiştir.

Diyabet tedavi edilmediği takdirde ciddi rahatsızlıklara yol açmaktadır. Bu rahatsızlıklardan birkaçı;

- Damarlarda hasar sonucu kalp krizi
- Felç riski
- Uzuvlarda kangren riskinin artması
- Kalp ve böbrek hastalıkları riski
- Görme hasarı



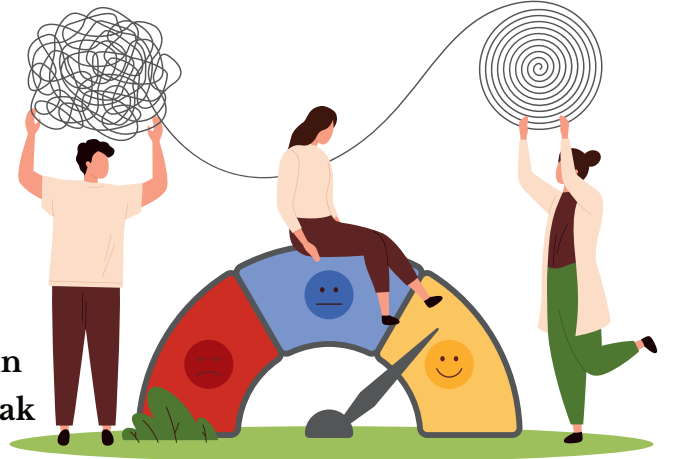


GLUKOZ SEVİYESİ RUH HALİNİZİ NASIL ETKİLER?

Kişinin kan şekeri düştüğünde kendilerini yorgun ve halsiz hissetmeleri normaldir. Bu hisler ruh halinin kötüye gitmesinde ve kişinin irite olmasında büyük etki gösterebilmektedir.

Serotonin hormonu, ruh halini dengeleyen bir nörotransmitter olup, kan şekeri seviyesi ile ilişkilidir. Karbonhidrat yönünden zengin yiyecekler serotonin seviyelerini geçici olarak yükseltebilir ve kişiyi iyi hissettirebilir.

Fakat, aşırı şekerli yiyeceklerin tüketilmesi sonucu olduğu gibi, kan şekerinde oluşan ani değişiklikler ruh hali dengesizliklerine sebep olabilir.



Glukozun vücut içerisinde dengeli ve yeterli miktarda bulunması sağlıklı ve uzun bir yaşama destek olduğundan, sadece Tip 1 ve Tip 2 diyabet hastaları için değil aynı zamanda sağlıklı insanlar için de oldukça önemlidir.

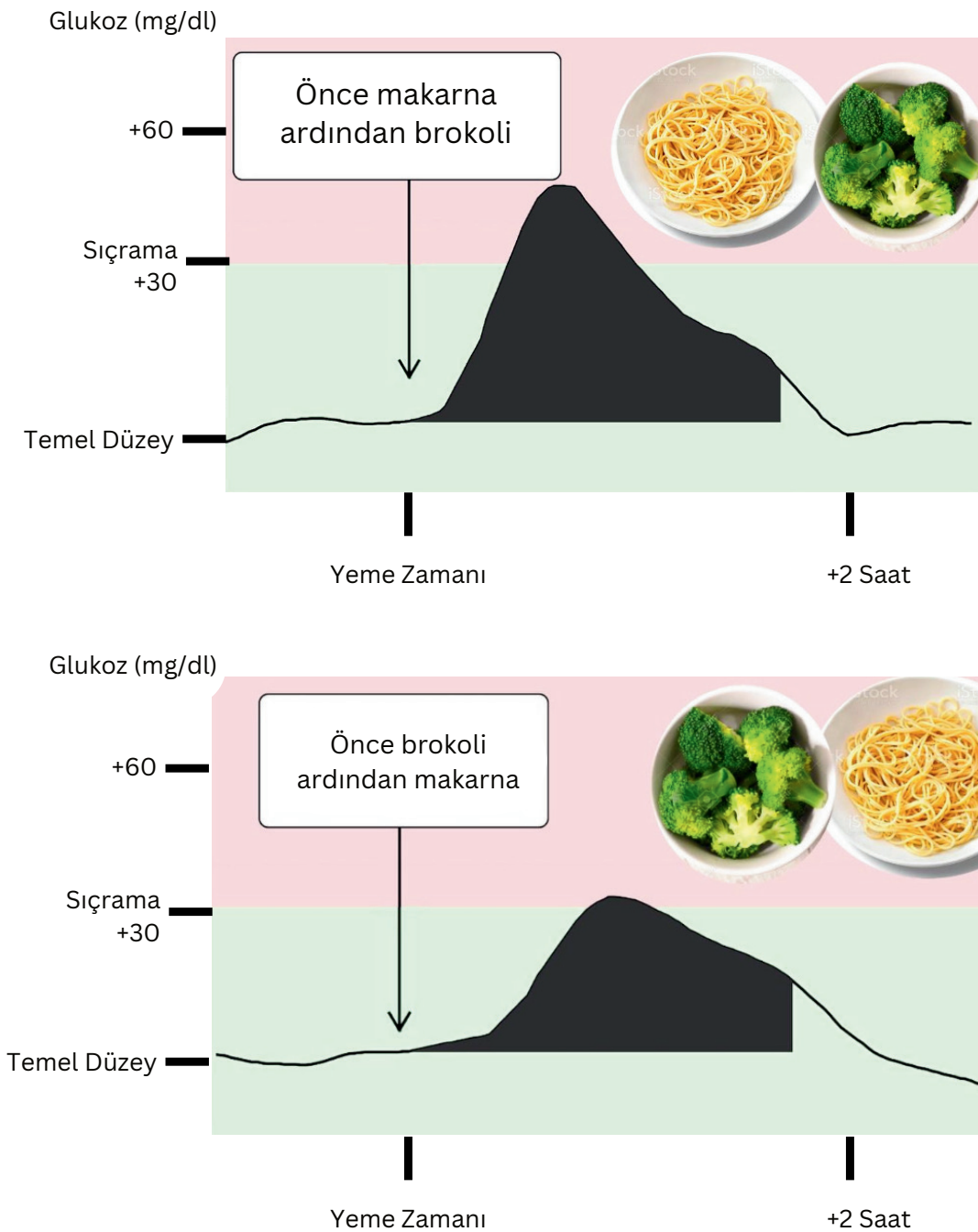
Diyabet hastalarında pankreas yeterince insülin salgılayamadığı için kan şekeri seviyesi yükselmeye başlar. Aynı zamanda hücrelerin insüline tepki göstermediği durumlarda insülin direnci gelişir ve bu da diyabete sebep olabilir.



● VÜCUDUNUZDAKİ GLÜKOZ SEVİYESİNİ DENGелеMEK İÇİN 10 ADIMI

YİYECEKLERİ DOĞRU SIRAYLA TÜKETİN

Sebzelerde bulunan lif sayesinde şeker kana daha yavaş karışır. Proteinler ise sindirim enzimleri tarafından daha uzun sürede parçalandıkları için, karbonhidratların aniden kana geçmesini önlerler. Bu sayede öğününüzde bulunan sebze ve proteinlere öncelik vermeniz, şekerin kana karışmasını yavaşlatacaktır.



BAŞLANGIÇ OLARAK SEBZE YİYİN

Sebzeler kan şekeri seviyelerine pozitif etki göstermektedir. İçlerinde bulunan lifler sayesinde şekerin kana karışmasını geciktirirken kandaki glukoz seviyesinin efektif şekilde kontrolünü sağlar. İçeriğindeki lifler hem şekerin hızlı emilimini önleyici bir duvar görevi görürken aynı zamanda da vücudu diğer besinlerin sindirimine hazırlar.



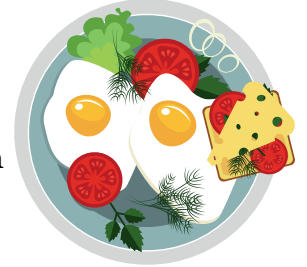
KALORİ SAYMAYI BIRAKIN

Kalori sayımı yiyeceklerin asıl besin değerlerini ortaya koymadığı için her zaman doğru bir yol olmayabilir. Sadece kalori saymaktansa aynı zamanda besinlerin protein, karbonhidrat, şeker ve lif oranlarına da bakılmalıdır.



KAHVALTIDA NE YEDİĞİNİZE DİKKAT EDİN

Vücudunuz sabah uyandığınızda insüline karşı oldukça hassastır. Bu nedenle şekerli besinleri erken tüketmek insülin seviyelerinin aniden artmasına neden olarak kan şekerinde ani değişikliklere yol açar.



MEYVELERİ SADECE BÜTÜN OLARAK YİYİN

Araştırmalara göre meyveleri bütün tüketmek glukoz değerlerini optimal seviyelerde tutmaya yardımcı oluyor. Smoothie yapmak amacıyla blendera atılan meyvelerin lifleri, blenderın bıçakları sebebiyle eziliyor ve bu nedenle kan şekeri seviyesindeki sıçramayı engelleme özelliği azalıyor. Meyvelerin suyunu sıkarsanız lifleri tamamen ortadan kaldırıyor, ve liflerin koruyucu özelliği olmaksızın kana karışan yüksek miktardaki meyve şekeri glukoz seviyelerini kötü etkiliyor.



TATLIYI ATIŞTIRMALIK OLARAK DEĞİL ÖĞÜNÜN ARDINDAN YİYİN

Şekerli besinleri atıştırmalık olarak tek başına tüketmek, şekerin kana aniden karışmasına neden olur. Fakat dengeli bir öğünün ardına yenen bir tatlı; protein, lif ve yağların varlığı sayesinde kan şekerinde düzenleyici bir etki oluşturur.





SİRKEYİ RUTİNİZE DAHİL EDİN

Sirkede bulunan asetik asit kan şekerini düzenlemek için oldukça önemli bir maddedir. Bilimsel araştırmalara göre sirke, yemeklerin glikemik etkisini %20 etkileyerek yemek sonrası kan şekeri sıçramasını önleyici etki görüyor.

Her gün akşam yemeğinden önce bir yemek kaşığı sirke tüketmek büyük bir değişim yaratabilir. Sirkeyi aynı zamanda su ile karıştırıp içebilir veya salatınıza ekleyebilirsiniz.



YEMEĞİN ARDINDAN 10 DAKİKA HAREKET EDİN

Bulaşıkları yıkamak, etrafı toparlamak, 10 dakikalık bir yürüyüş yapmak kısa süreli bile olsa vücuttaki kasların glukozu enerji için kullanmasını teşvik eder. Bu sayede kanda bulunan glukoz miktarının azalmasını sağlayabilirsiniz.



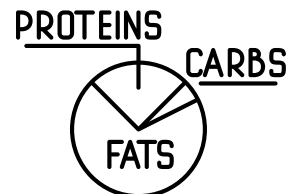
SAĞLIKLI ATIŞTIRMALIKLAR TÜKETİN

Günümüzde tüketilen birçok atıştırmalık içlerinde rafine şeker ve karbonhidrat bulunduruyor. Bu içerikler kan şekerinde ani artış ve düşüşlere yol açıyor ve vücudu enerji değişimi döngüsüne sokarak her seferinde daha fazla atıştırmalık tüketme ihtiyacı yaratıyor. Bunun yanı sıra badem, çekirdek, sebze veya yulaf gibi atıştırmalıklar protein ve yağ içeriği bakımından çok daha sağlıklı birer alternatif.



KARBONHİDRATLARI TEK BAŞINA TÜKETMEYİN

Karbonhidrat bakımından zengin olan yiyeceklerin protein, yağ yada lif bakımından yoğun besinlerle beraber tüketilmesi, karbonhidratın tek başına kan şekeri üzerinde yaratacağı büyük değişikliği dengeliyor.



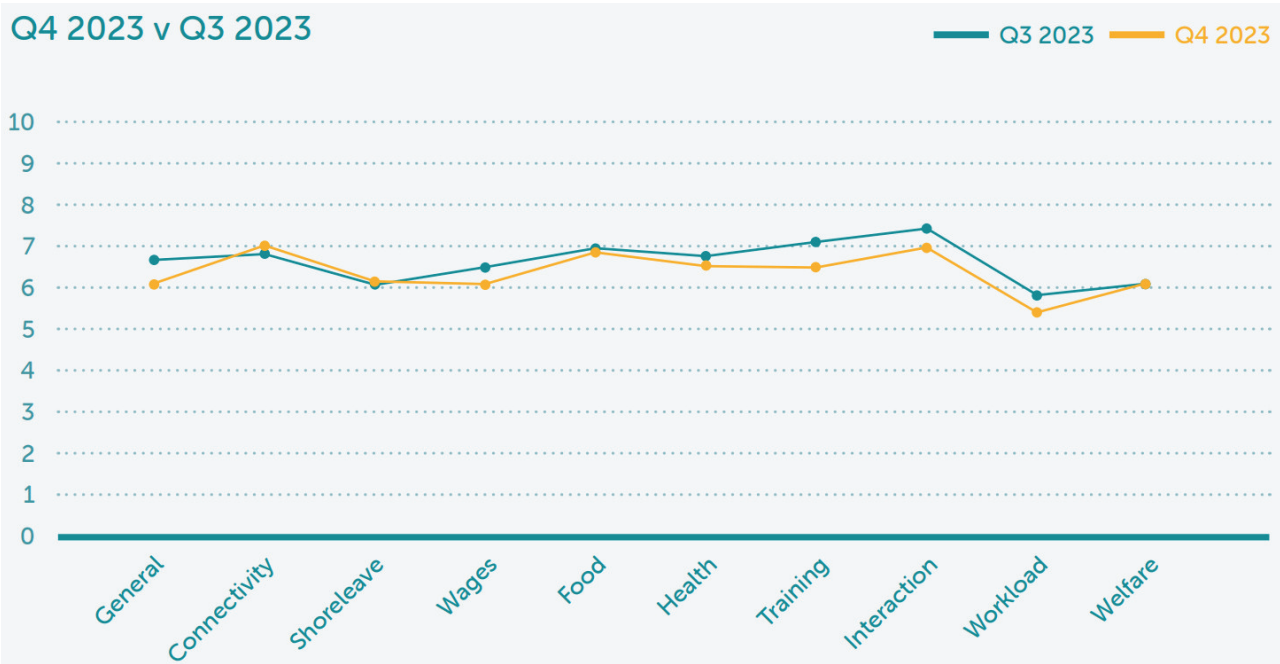
2023 - DENİZCİLERİN MUTLULUK ENDEKSİ

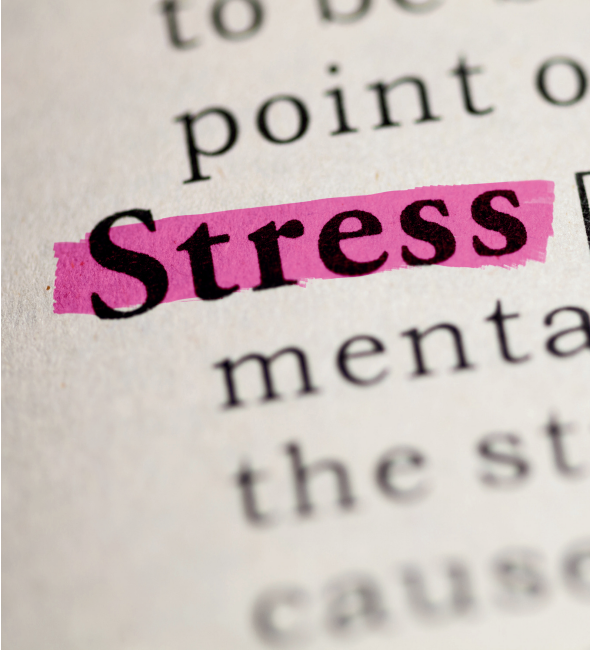


Kişilerin mutluluk seviyeleri yüksek olduğunda düşük olmasına oranla çok daha verimli çalıştıkları gözlemlenmiştir. Her işyerinde olduğu gibi, gemide de özel hayatımızda olup bitenler, çalışma arkadaşlarımız, iş ortamımız ve daha birçok etken performansımızı etkiler.

2023 yılı denizcilerin mutluluk endeksleri incelendiğinde, yılın son çeyreğinde 3. çeyreğe oranla düşüş olduğu gözlemlendi. 3. çeyrekte 6.6 olan değer 4. çeyrekte 6.36'ya düştü.

Q4 2023 v Q3 2023





Mutluluk endeksi tablosunda yer alan başlıklara bakıldığında, limanda dışarı çıkamama, aileyle temas kuramama ve kötü internet bağlantılarının varlığı dikkat çekiyor.

Çalışma ve dinlenme saatleri de aynı zamanda takip edilmediği ve uyulmadığı gerekçesiyle büyük bir konu başlığı olarak karşımıza çıkıyor.

Bunların haricinde aşırı iş yükü, yetersiz destek, çok fazla evrak işi denizciler tarafından mutsuzluk sebepleri olarak adlandırıldı.

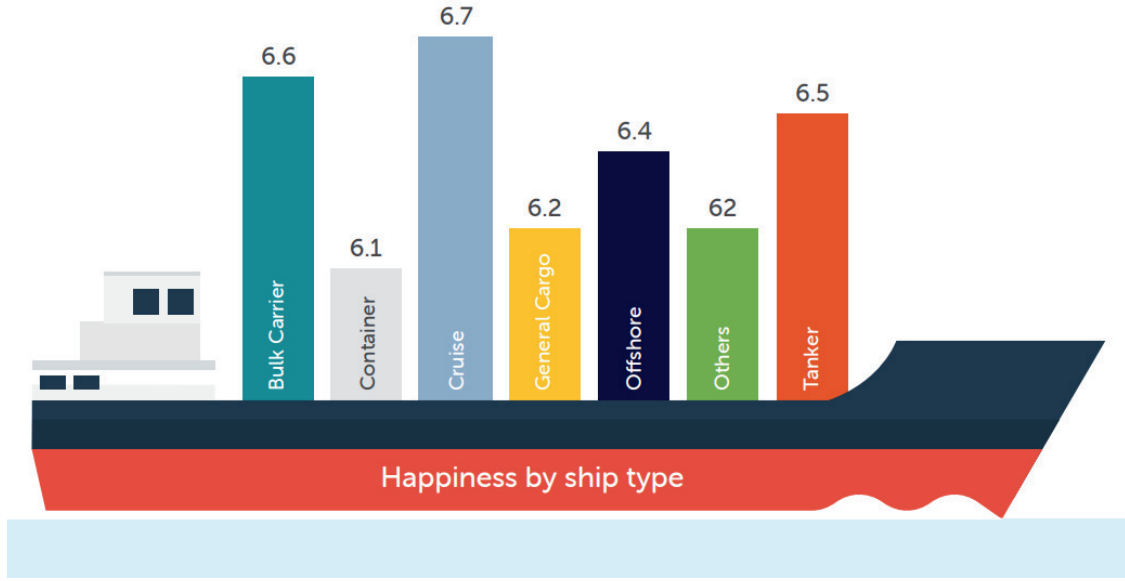
2024 yılının genel değerlendirmesine bakıldığında denizciliğin dinamik ve değişken doğası gereği bazılarının kariyerlerinden memnun oldukları görülürken bazılarının da bir çok zorlukla karşı karşıya kaldığı anlaşıyor. Genel olarak, internet bağlantılarının düzeltilmesi, liman çıkışlarına izin verilmesi, yaşam mahallinin ve içerisinde bulunan eğlence ekipmanlarının geliştirilmesi (Playstation, Tv, Kitap, vs.) gibi değişikliklerin mutluluk oranlarında artış yaratacağı öngörülüyor.

Aynı zamanda denizcilere aldıkları eğitimden ne kadar memnun oldukları sorulduğunda daha çok pratik edinme ve eğitimlere katılma arzuları olduğu görülüyor. Verilen eğitimlerden edinilen bilgileri pratiğe dökebildiklerini açıklayan denizcilerin yanı sıra, yetersiz eğitmenler sebebiyle vakit kaybettikleri ve “tick-box” türünde eğitimler aldıklarını bildirenler de mevcut.

Gemideki yemekler konusunda araştırma yapıldığıdaysa, diğer başlıklara oranla memnuniyet seviyesinin daha yüksek olduğu gözlemlendi. Çoğu denizcinin yetenekli aşçı ve kaliteli kumanya konusunda yüzlerinin güldüğü görülse de global olarak artan yemek fiyatları sebebiyle kumanya kalitelerinin düştüğünü söyleyen birçok kişi oldu. Pozitif bir yorum olaraksa, daha önce aynı gemide çalışmış personelin tekrar bir arada çalışmalarının pozitif etkileri olduğu gözlemlendi.

Tüm bunları öngörerek gemi personelimizin mutluluk seviyesini arttırmak adına ödül sistemimiz aracılığıyla gemilerimize eğlence ekipmanları sağlıyor aynı zamanda da internet kalitesini arttırmak için filo bazında internet sağlayıcımızda değişikliğe gidiyoruz. Bunların dışında 2023 yılı itibariyle verdiğimiz eğitimlerin kalitesini arttırmayı amaçlayarak eğitim departmanı kurmuş bulunuyoruz.

GEMİ TİPİNE GÖRE MUTLULUK ORANLARI



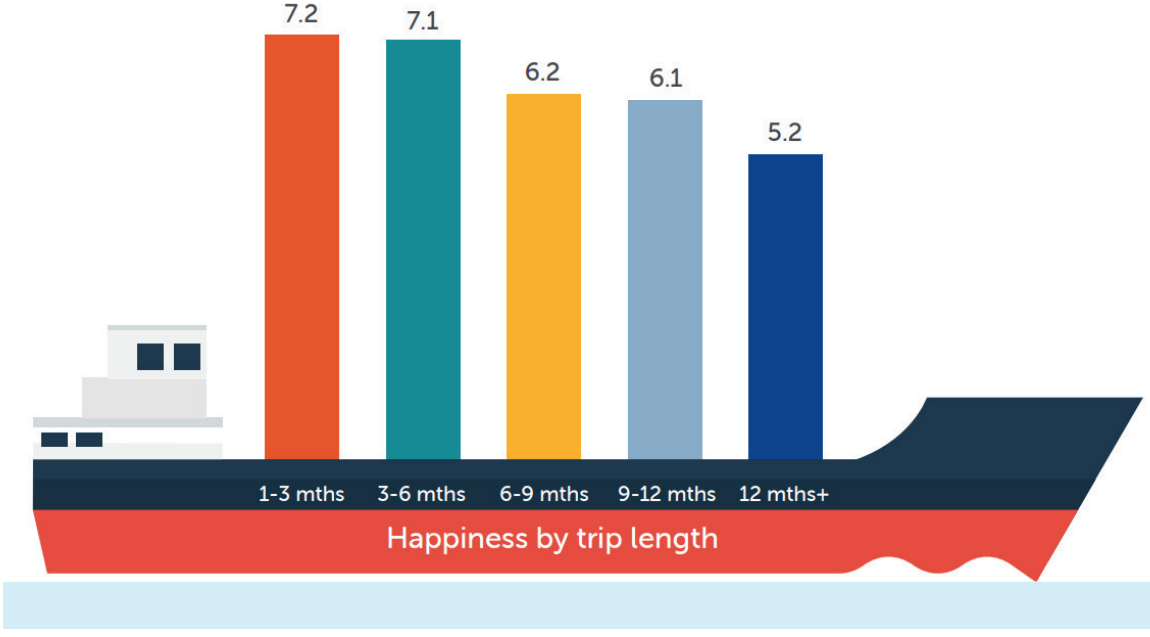
2024 yılı gemi tipine göre mutluluk endeksine bakıldığında ilk sırada yolcu gemileri geliyor, ardından Kuru yük gemileri ve Tanker takip ediyor. Bu endekste en mutsuz olunan gemi tipininse konteyner ve genel kargo olduğu göze çarpıyor.

POZİSYONA GÖRE MUTLULUK ORANLARI



2024 yılı pozisyona göre mutluluk endeksine bakıldığında ilk sırada kamarot ve aşçı bulunurken, hemen arkasından 4. kaptanlar geliyor. 3. sırada ise 4. çarkçı bulunuyor. En mutsuz olunan pozisyondaya elektrik zabiti ardından da 2. kaptan ve makine personeli bulunuyor.

KONTRAT SÜRESİNE GÖRE MUTLULUK ORANLARI



2024 yılı kontrat sürelerine göre mutluluk endeksine bakıldığında 1-3 ay arası kontratlarda mutluluk oranı en yüksekken 12 aydan fazla kontratlarda en düşük olduğu gözlemleniyor. Kontrat süresi uzadıkça personelin mutluluk endeksi düşüyor.

YAŞ ARALIĞINA GÖRE MUTLULUK ORANLARI



2024 yılı yaş aralığına göre mutluluk endeksine bakıldığında 16-25 yaş arasının mutluluk oranlarının en yüksek olduğu gözlemleniyor. Yaş aralığı arttıkça gemide mutluluk endeksi düşüyor.

2023 YILI YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Garbage

Total 1st quarter Garbage Generated: 291,92 cbm

Total 2nd quarter Garbage Generated: 318,98 cbm

Total 3rd quarter Garbage Generated: 303,28 cbm

Total 4th quarter Garbage Generated: 334,64 cbm

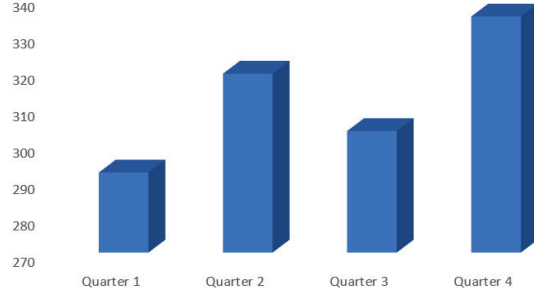
Total Yearly Garbage

Generated : 1248,82 cbm

Quarterly Average Garbage

Generated Per Vessel: 312,205 cbm

Garbage Quarterly Trend Analysis



Battery

During the 1st quarter Total Battery Consumption: 636 pcs

During the 2nd quarter Total Battery Consumption: 723 pcs

During the 3rd quarter Total Battery Consumption: 557 pcs

During the 4th quarter Total Battery Consumption: 610 pcs

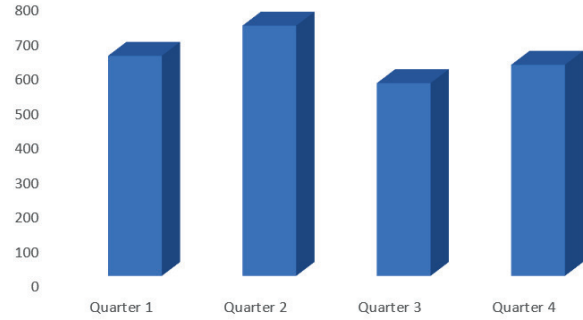
Total Yearly Battery Consumption

Consumption: 2526 pcs

Monthly Average Battery Consumption

Per Vessel: 631,5 pcs

Battery Quarterly Trend Analysis



Paint Consumption

During the 1st quarter Total Paint Consumption : 1987 lt

During the 2nd quarter Total Paint Consumption : 3337 lt

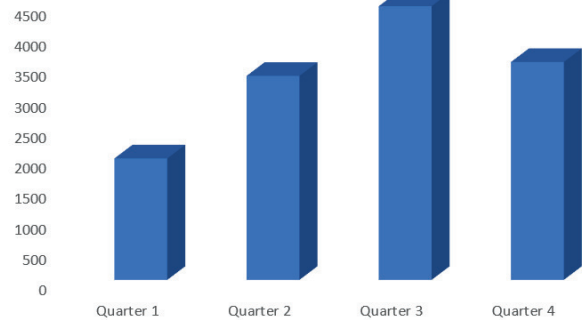
During the 3rd quarter Total Paint Consumption : 4477 lt

During the 4th quarter Total Paint Consumption : 3564 lt

Total Yearly Paint Consp: 13365 lt

Quarterly Average Paint Consumption Per Vessel: 3341,25 lt

Paint Quarterly Trend Analysis



2023 YILI YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Paper Consumption

During the 1st quarter Average Paper Consumption Per Vessel : 2641 pcs

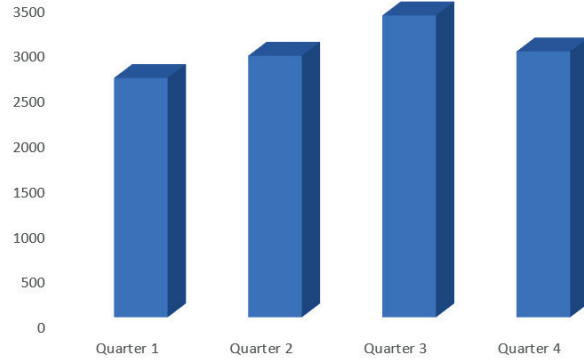
During the 2nd quarter Average Paper Consumption Per Vessel : 2.885,9 pcs

During the 3rd quarter Average Paper Consumption Per Vessel: 3.330,8 pcs

During the 4th quarter Average Paper Consumption Per Vessel: 2.933,3 pcs

Avarage Paper Consumption Per Vessel Per Quarter: 2947,8 pcs

Paper Quarterly Trend Analysis



Fluorescent

During the 1st quarter Total Fluorescent Cons. : 531 pcs

During the 2nd quarter Total Fluorescent Cons. : 253 pcs

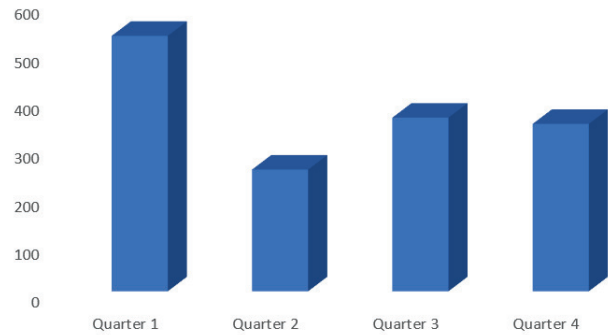
During the 3rd quarter Total Fluorescent Cons. : 361 pcs

During the 4th quarter Total Fluorescent Cons. : 348 pcs

Total Yearly Fluorescent Cons. : 1493 pcs

Quarterly Avarage Fluorescent Cons. Per Vessel: 373,25 pcs

Fluorescent Quarterly Trend Analysis



Printer Cartridge

During the 1st quarter Total Printer Cartridge Cons. : 140 pcs

During the 2nd quarter Total Printer Cartridge Cons. : 143 pcs

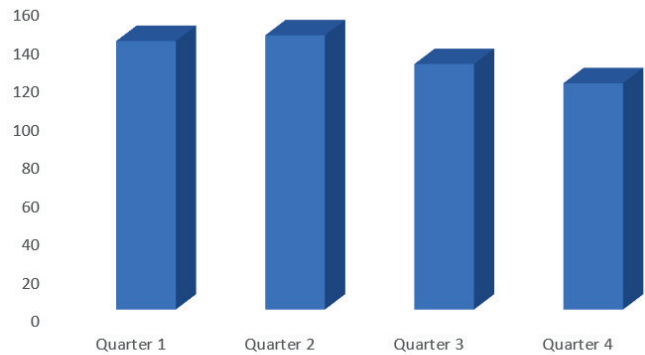
During the 3rd quarter Total Printer Cartridge Cons. : 128 pcs

During the 4th quarter Total Printer Cartridge Cons. : 118 pcs

Total Yearly Printer Cartridge Cons.: 529 pcs

Quarterly Avarage Printer Cartridge Cons. Per Vessel: 132,25 pcs

Cartridge Quarterly Trend Analysis



RECAAP 2023 RAPORU

2023 YILI ASYA BÖLGESİNDE MEYDANA GELEN KORSANLIK VE GEMİLERE KARŞI SİLAHLI SOYGUN VAKALARININ ÖZETİ



**100 Vaka
Raporlandı**

Vakaların Şiddeti



- CAT 1 - Nil
- CAT 2 - 9
- CAT 3 - 30
- CAT 4 - 60

**Korsanlık Vakası
Raporlanmadı**



Gemilerin Durumu

37

**Gemi Demirde yada
Limandaydı**

63

Gemi Seyir Halindeydi



Hedef Alınan Gemi Tipleri

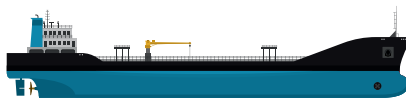
Dökme Yük 44



Tug Bot/Supply Vessel 12



Tanker 7



RECAAP 2023 RAPORU

2023 yılı içerisinde Asya’da toplam 100 adet gemilere yönelik silahlı soygun olayı raporlanırken, bu yıl içerisinde herhangi bir korsanlık raporuna rastlanılmadı. 100 adet silahlı soygun raporundan 99'u gerçekleşen vaka olarak raporlanırken, 1 vaka teşebbüs olarak raporlandı. Bu sonuçlar ışığında, 2022 (84 vaka) yılına göre %19 artış gerçekleştiği anlaşıldı.

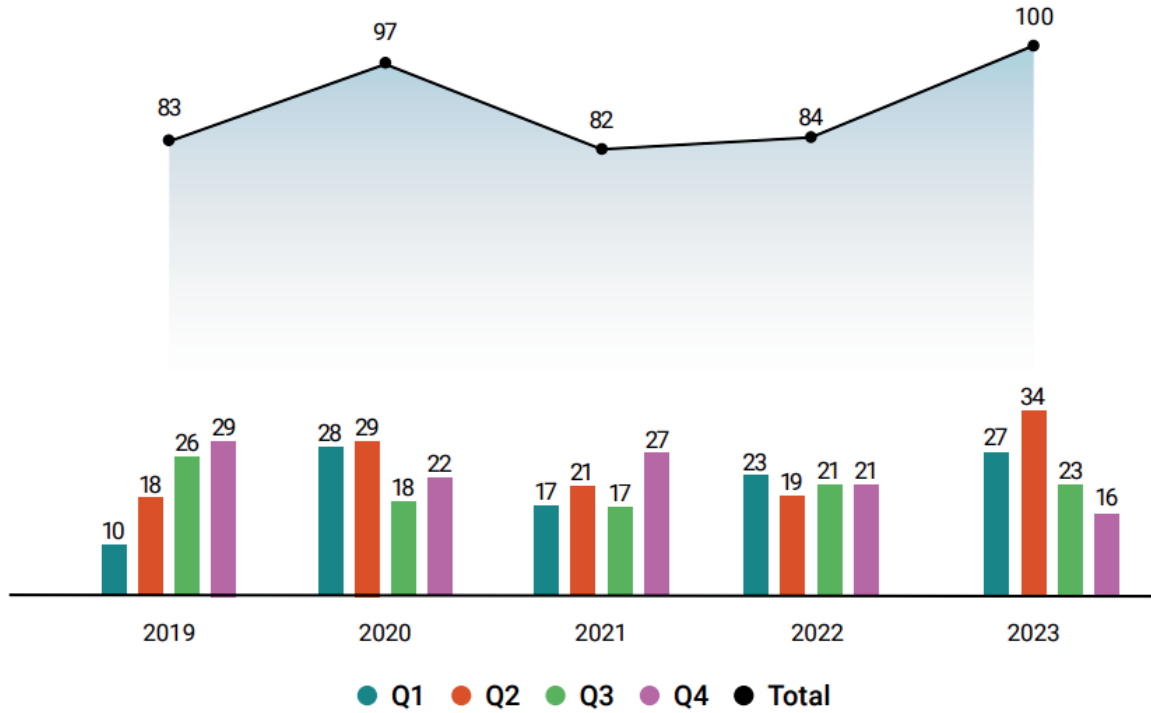


Chart 1 - Number of incidents (Quarterly number vis-à-vis total number of 2019-2023)

2022 ve 2023 Yılı Vakalarının Karşılaştırılması

2023 senesinde raporlanan vakalar 2022 senesine göre aşağıdaki lokasyonlarda artış gösterdi:

- Endonezya’da, daha önce 10 vaka raporlanırken bu yıl 16 vaka raporlandı.
- Filipinler’de, daha önce 4 vaka raporlanırken bu yıl 10 vaka raporlandı.
- Malacca ve Singapur boğazında, daha önce 55 vaka raporlanırken bu yıl 63 vaka raporlandı.
- Tayland’da, daha önce hiç vaka raporlanmazken bu yıl 1 vaka raporlandı.
- Vietnam’da, daha önce 2 vaka raporlanırken bu yıl 3 vaka raporlandı.

2023 yılı Ocak-Aralık ayları arasında raporlanan 100 olaydan 37 tanesi (%37) gemiler demirde veya limandayken yaşandı. Yandaki grafik gemiler demirde veya limandayken yaşanan olayları ve konumlarını göstermektedir.

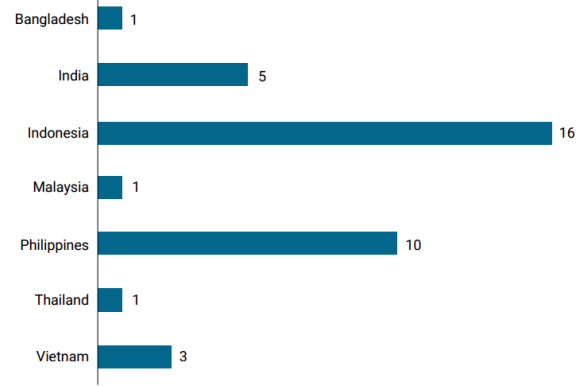


Chart 4 - Incidents onboard ships at anchor/berth (2023)

Yaşanan diğer 63 (%63) olay ise gemiler seyirdeyken oldu. Yandaki grafik gemiler seyir halindeyken yaşanan olayları ve konumlarını göstermektedir.



Chart 5 - Incidents onboard ships while underway (2023)

	Year																			
	2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022		2023	
	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att
North Asia																				
China			2		3		2				3									
Sub-total			2		3		2				3									
South Asia																				
Arabian Sea							1													
Bangladesh	16		10		1	1	11		9	2			5				4	1	1	
Bay of Bengal	2																			
India	11	3	12		12		4		3	1	4	1	9		5		4	1	5	
Sub-total	29	3	22		13	1	15	1	12	3	4	1	14		5		8	2	6	
Southeast Asia																				
Andaman Sea			1																	
Indian Ocean		1																		
Indonesia	42	5	22	1	32		30	3	21	6	18	5	21	1	12	1	10		16	
Malaysia	4	1	4		1		1	1	6		8		3		1		1	1	1	
Pacific Ocean											1									
Philippines	5		7	1	3		19		8	1	5	2	13		10	1	4		10	
South China Sea	40	2	10	1	4	1	11	1	3	1	1		3	1			1			
SOMS	45	4	94	10	1	1	7	2	6	2	29	2	34		47	3	54	1	62	1
Sulu-Celebes Seas					12	6	3	4	2	1	2		1							
Thailand			1																1	
Vietnam	6		27		9		2		4		2		6		2		2		3	
Sub-total	142	13	166	13	62	8	73	11	50	11	65	10	81	2	72	5	72	2	93	1
Overall total	171	16	190	13	78	9	90	12	62	14	72	11	95	2	77	5	80	4	99	1

Table 1 - Number and location of incidents (2014-2023)

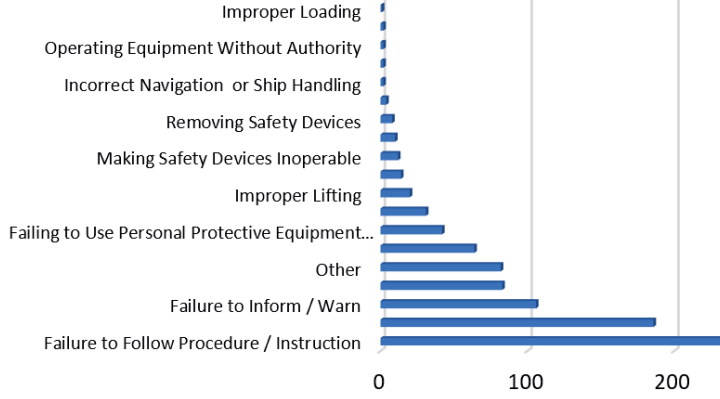
VAKALARIN LOKASYONLARI



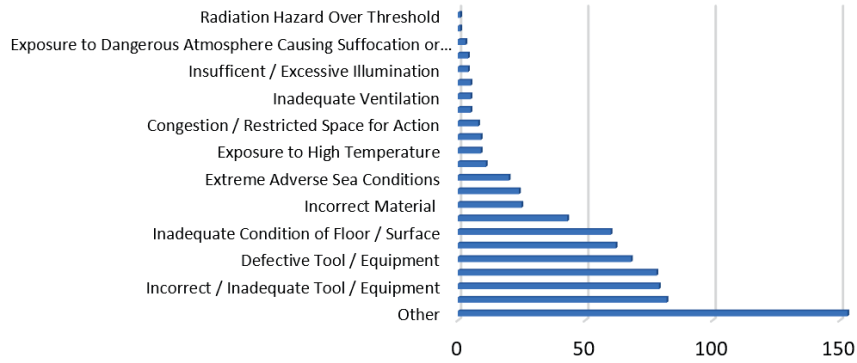
Map 1- Location of incidents (2023)

2023 yılı için oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve durumların oluşmasının analizi aşağıdaki gibidir.

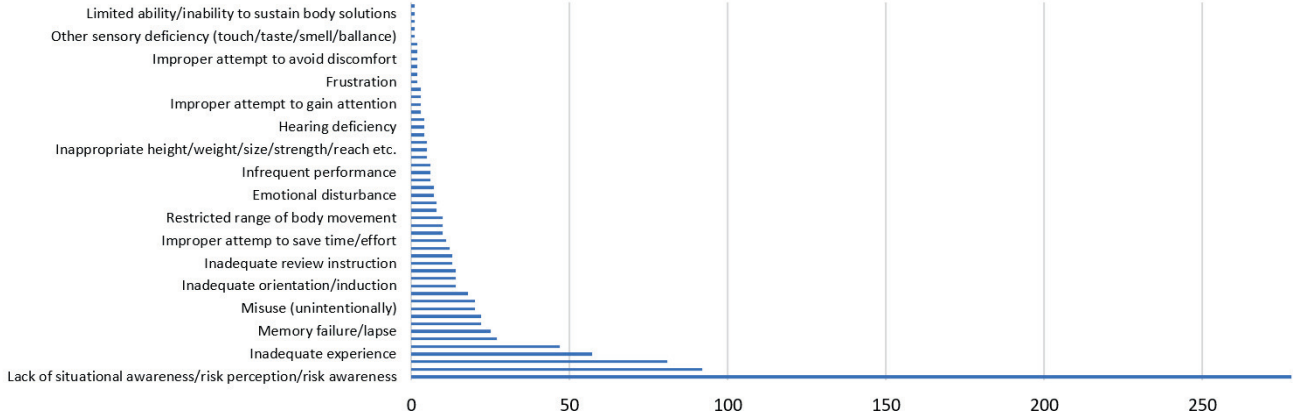
SUBSTANDARD ACTS



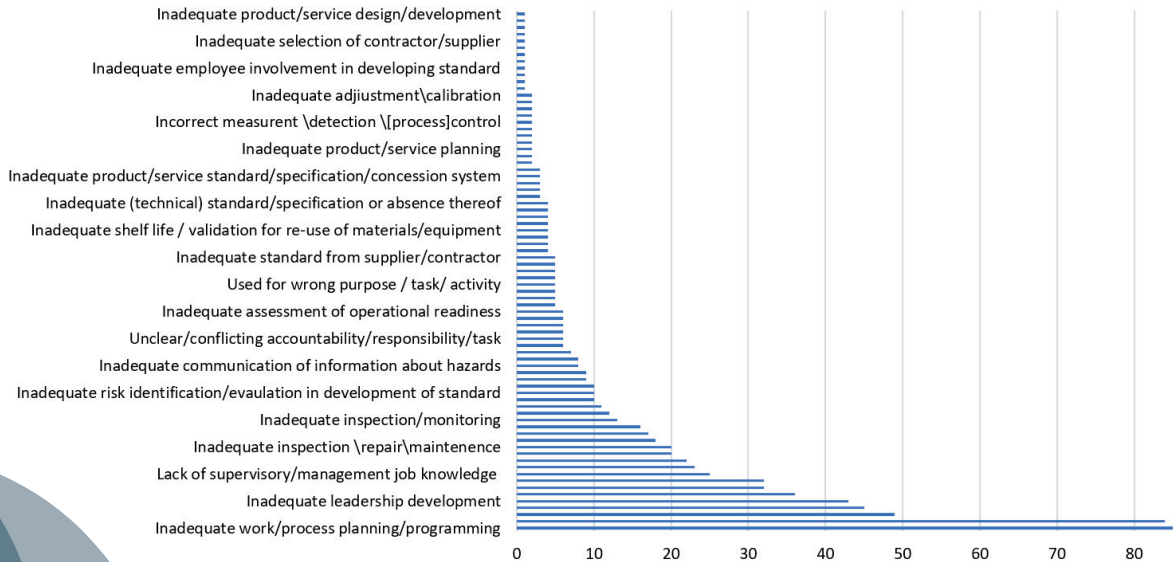
SUBSTANDARD CONDITIONS



PERSONAL FACTORS



JOB SYSTEM FACTORS

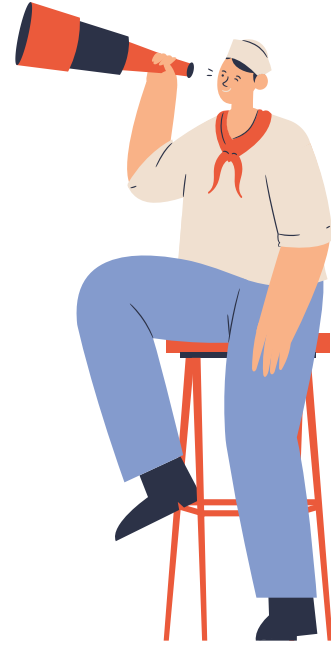
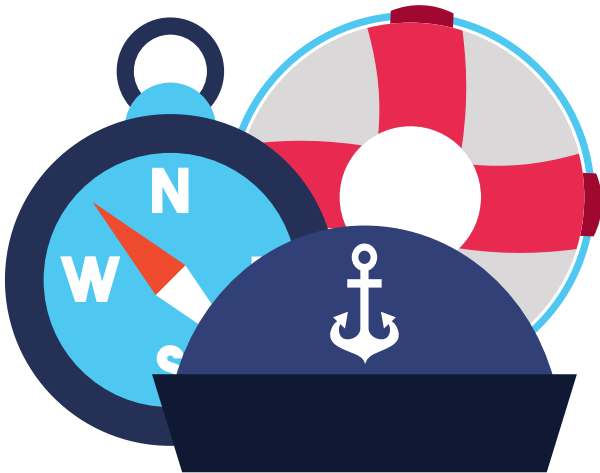


EMNİYET ÖDÜLLERİ

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

Uygulama kapsamında;

- Gemilerimizde her çeyrek **en çok nearmiss düzenleyen personele** Şirketimiz tarafından belirlenecek olan ödül verilecektir.
- 3 ay içerisinde denet performansı, Best Practice / Lessons Learned / Nearmiss raporlamaları, geminin oluşturduğu atık miktarı ve daha birçok etken esas alınarak **gemilerin performansı** hesaplanacak ve en yüksek puana sahip olan gemiye ödül verilecektir.
- Yıl içerisinde performans bazlı en başarılı gemimize de o gemide çalışan personelimizin talebine(Ortak alan Kahve Mk, Play station, Xbox, Spor aletleri v.b.) göre ödüllendirme yapılacaktır.
- 2023 Yılı için performans bazlı en başarılı gemimiz Med Adriatic seçilmiş olup gemi personeli isteği üzerine gemiye Langırt ikmali yapılmıştır.



EN FAZLA RAPORLAMA YAPAN PERSONELİMİZ

İSİM	TOPLAM RAPOR
Kenan Mutlu	7 Adet
Muhammet Aydoğan	5 Adet
Mustafa Batmaz	4 Adet
Muhsin Albayrak	4 adet
Gökçe Buse Dükkan	4 adet

Emniyet & Gemi Performans Ödülü

4. Çeyreğin Birincileri

2023 yılı 4. çeyreğinde en fazla raporlamayı yapan ve çeyreklik gemi puanlama tablosunda da birinci olan gemi Med Adriatic olup, en fazla raporlamayı yapan personelimiz 7 adet raporlamayla Kenan Mutlu olmuştur.

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



2023 YILI 4. ÇEYREK EMNİYET ÖDÜLÜ

KENAN MUTLU

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

SAFETY DEPARTMANI

Kenan Mutlu - 7 Adet Raporlama

4. çeyrek sonunda en çok raporlama yapan personelimiz 3. Zabıt Kenan Mutlu'ya şirket tarafından belirlenen ödül verilecektir



2023 YILI 4. ÇEYREK EMNİYET ÖDÜLÜ

MED ADRIATIC

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

SAFETY DEPARTMANI

Kampanya bazında Med Adriatic gemimiz filo birincisi olmuş ve gemi personeline ödül olarak Langırt verilecek.

MED ADRIATIC 4. Çeyrek Emniyet Ödülü

BEST PRACTICE & LESSON LEARNED RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU

2023 Yılı dördüncü çeyreği için Best Practise ve Lesson Learned raporlaması hususunda gerekli özeni gösteren tüm gemi kaptanlarımız ve personelimize teşekkür ederiz.

2023 Yılı dördüncü çeyreğinde toplam 7 adet Lessons Learned ve 3 adet Best Practice yayınlanmıştır.

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

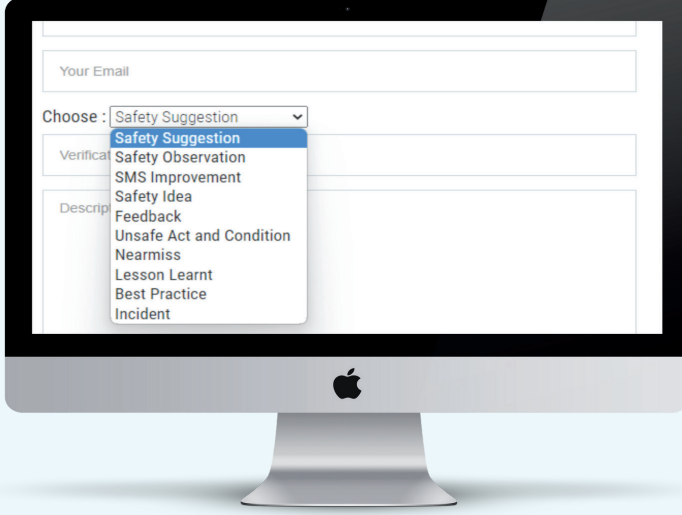
İSİM	TOPLAM RAPOR
Kaptan	5 Adet
Güverte Stajyeri	3 Adet
İkinci Kaptan	1 Adet
Pumpman	1 Adet

2023 yılı dördüncü çeyreği için en fazla raporlama yapılan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir:

GEMİ ADI	TOPLAM RAPOR
Med Serhat	4 Adet
Med Tuncer	2 Adet
Med Adriatic	1 Adet
Med Arctic	1 Adet
Med Blue Jay	1 Adet
Med Pacific	1 Adet



ŞİKAYET VE İSTEK



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

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



Raporlama sekmesi sayesinde;

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

gibi konular hakkında raporlamalar ister anonim ister isim belirtilerek yapabilecek.



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

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

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

Önemli Not:

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

Choose :

Verification Question: 8 + 2 = ?

YMN TANKER MARINE MANAGEMENT SA



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



Telefon: 0 (216) 562 13 20



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

Our Mission:

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

Our Vision:

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

Thanks to the "reporting" section added to the YMN Tanker website at the end of 2022, our staff will now be able to share their recommendations anonymously.

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



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

YMN TANKER