



HSSEQ BULLETIN

Q1 2024/ SAYI 18



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



**18 MAYIS DENİZCI KADINLAR
GÜNÜ KUTLAMASI.....1**

**SHELL MARITIME PARTNERS IN SAFETY:
MEDITERRANEAN WORKSHOP.....5**

**BEST PRACTICE UYGULAMALARI
İLE İLGİLİ ÖRNEKLER.....6**

**LESSONS LEARNED UYGULAMALARI
İLE İLGİLİ ÖRNEKLER.....12**

ENDÜSTRİDEN KAZA RAPORLARI.....20

YANGINCI ELBİSELERİ.....23

SAĞLIK: EL YARALANMALARI.....26

**AKDENİZ SÜLFÜR OKSİT EMİSYON KONTROL
SAHASI.....30**

TEKRAR EDEN DENET MADDELERİ.....32

2023 AMSA MLC RAPORU.....33

**2024 YILI 1. ÇEYREK FİLO GEMİLERİ
KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ.....36**

RECAAP 2024 Q1 RAPORU.....38

**FİLO GEMİLERİNİN BEST PRACTICES VE
NEAR MISS ANALİZLERİ.....42**

2024 Q1 GEMİLERE GÖRE KPI ANALİZİ.....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.



18 MAYIS DENİZCİ KADINLAR GÜNÜ KUTLAMASI



KADIN DENİZCİ SAYISINDA ARTIŞ

2023 yılında elde edilen verilere göre global olarak denizde çalışan kadın sayısı 2015 senesine göre %45,8 oranında bir artış göstermiş ve o tarihten bu yana yaklaşık 24,059 kadın denizci endüstriye katılmıştır.

Bu artış tarihsel açıdan bakıldığında erkek egemen olarak işleyen en büyük iş kollarından biri olan denizciliğin, 21. yüzyılın getirdiği gelişim ve değişimlere ayak uydurarak ilerleme gösterdiğinin ve ayrımcılığı geride bırakarak cinsiyet eşitliğine destek verdiğinin en büyük kanıtlarından birisidir.

IMO'nun 1988 yılında başlatmış olduğu cinsiyet eşitliği programı kapsamında, denizcilik endüstrisinde cinsiyet eşitliğini sağlamak amacıyla çalışanlarımızı bu konuda yüreklendirmeyi ve desteklemeyi kararlılıkla sürdürüyoruz.

Bu kapsamda, denizcilik sektöründe kadınların kariyer gelişimlerine katkıda bulunarak ve çalışma ortamlarında eşit fırsatlar sunarak ayrımcılığı ortadan kaldırmaya özen gösteriyoruz.

YMN Tanker olarak, kadın denizcilerimizin sektöre kattıkları değerin farkındayız ve her birinin 18 Mayıs Dünya Denizci Kadınlar Günü'nü en içten dileklerimizle kutluyoruz. Denizcilik endüstrisine yaptıkları sınırsız katkılardan dolayı onlara en derin teşekkürlerimizi sunuyoruz.

Bu vesileyle, denizcilik sektöründe cinsiyet eşitliğini teşvik eden tüm kadın denizcilerimize tekrar teşekkür ediyor, onların bu özel günlerini kutlarken, birlikte daha eşit ve kapsayıcı bir endüstri için çalışmaya devam edeceğimizi vurgulamak istiyoruz.

Hem 8 Mart Dünya Kadınlar günü hem de 18 Mayıs Deniz Kadınlar günü kapsamında, filo gemilerimizden Med Adriatic gemisinde kontratlarını sürdüren ikinci zabıt Kader Ekinci ve Güverte Stajyeri Melis Özdemir'le röportaj yapma şansı yakaladık.

• **Öncelikle 18. Mayıs Dünya Denizci Kadınlar gününüzü en içten dileklerimizle kutlarız. Hikayenizden bize biraz bahseder misiniz, denizde çalışmaya nasıl karar verdiniz?**

K.E: Denize emek vermiş tüm kadınlarımızın, sizler aracılığıyla buradan 18 Mayıs Dünya Denizci Kadınlar gününü kutlamak isterim.

Lise zamanlarımda pilot olmaya hevesli bir öğrenciydim fakat herhangi bir kaza durumunda sağ kalabilme olasılığının oldukça düşük olması beni alternatif bir meslek aramaya yönlendirdi. Bu süreçte okuduğum liseden mezun olan abi ve ablalarımızın okulumuza gelip kendi mesleklerini ve hali hazırda okumakta oldukları okullarını tanıttıkları bir organizasyon esnasında üniformalı öğrencilerin olduğu panel dikkatimi çekti ve birkaç soruyla başlayan görüşme organizasyon sonuna kadar devam etti.



Tüm dünya insanlarıyla birlikte çalışmak, standart bir işte çalışmak yerine her gün başka bir ülkede bulunmak ve gelişen, değişen bir meslek edinme fırsatı beni etkilemişti. Bu işi yapan yakın bir akrabam ile görüştüm ve kendisi de bu konuda beni teşvik etti. Şimdi buradayım:)

M.Ö: Öncelikle denizci kadınlar günümüz kutlu olsun. Üniversite sınavından sonra tercih yaparken bir abimin tavsiyesi sayesinde bu meslekle tanıştım. Tam olarak ne istediğimi bilmiyorken Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümü bana çok farklı ve heyecanlı gelmişti. Bu yüzden Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği'ni seçtim.

- **Dünya genelinde denizci iş gücünün yüzde 1.2'si denizci kadınlardan oluşmakta ve bu sayı gün geçtikçe artmaktadır, bu büyüyen yüzdelik dilim içerisinde bulunmak nasıl bir duygu ve denizde çalışan kadın sayısının artması konusunda düşünceleriniz nelerdir?**

K.E: Aslında hiçbir meslek dalında iyi anlamda dahi olsa 'kadın' olarak ayrıştırmayı ve ayrıştırılmayı doğru bulmuyorum. Umarım sayımız topluluklar içinde dikkat çekmeyecek ya da ayrıştırılmayacak bir çoğunluğa erişir. Tanışıp mesleğimi söylediğim insanların neredeyse hepsi 'Kadın kaptan mı?' tepkisini veriyor. Fakat bana kalırsa hem tertip ve düzeni, hem dikkati hem de çalışma disiplini açısından bu iş tam da kadınlara göre bir iş.



Ben mesleğimi edinmek adına verdiği emeğe ve birlikte çalıştığı insanlara, onların ailelerine borçlu hissederim kendimi. Dolayısıyla yaptığım her işi bu bilinçle yapmaya gayret ederim. Temennim; kadınlar olarak, erkek egemen bu meslekte ayrıştırılmadan, kendini kanıtlama gereği duymadan çalışabilmek.

M.Ö: Erkek egemen bir meslekte şu anda azınlıkta olsak bile gün geçtikçe sayımız artıyor ve beni çok mutlu ediyor. Bana örnek olan ablalarım ile tanışıp onlarla çalışma fırsatı buldukça da daha çok motive olmamı sağlıyor. Böylece ben de kardeşlerime bu bağlılığı ve motivasyonu aşıyorum. Bu zincir sayesinde de denizci kadınlar daha da artıyor ve sektörde daha çok yer alıyoruz. Umarım gün geçtikçe daha da sayımız artar.

- **Denizde karşılaştığınız zorluklar, sıkıntılar ve sizi mutlu eden ve denizde çalışmaya teşvik eden önemli noktalar sizin için nelerdir?**

K.E: Gerek staj sürecimde gerekse mesleki deneyimlerim esnasında diğer tüm kadın meslektaşlarım gibi benim de kendimi kanıtlama ihtiyacı hissettiğim, ortak alanlarda yapılan sosyal faaliyetlere katılmak için ekstra çaba sarf ettiğim ya da sırf yanlış anlaşılmamak için limanlarda yalnız başıma dışarı çıktığım, sadece siyah kıyafetler giydiğim zamanlarım oldu. Sonrasında bu zihniyette olan insanlardan kaçmakta çözüm buldum. Fakat şu anki bilincimle kaçmak, saklanmak, uyumadan daha fazla çalışarak kendimi ispatlamaya çalışmak yerine sadece işime odaklanıyorum, değer gördüğüm bir firmada çalışıyorum ve bu gibi endişeleri olan kız kardeşlerime elimden geldikince yol gösterip, ablalık etmeye gayret ediyorum.



Bu meslek insan doğası için oldukça zor bir meslek fakat beni mutlu eden şey günün sonunda yapamaz diyenlere karşı verdiğim savaşı kazanmış olmak, güzel geçen bir denet, küçücük bir tamir işi ya da hiç kaza yaşanmadan evime dönebildiğim bir kontrat.

Sözün özü; zaten yeterince zor bir işi burada bulunarak yerine getiriyoruz, küçük şeylerle de mutlu olmayı başarabildiğim bir yer benim için gemi. En büyük teşvik kaynağım faydalı olmak; birlikte çalıştığım ekibe, hizmet verdiğim şirkete, aileme ve kendime..



M.Ö: Denizde çalışırken insanların size olan bakış açısı, küçümseyişi, bilginizi sorgulayışı, mobbing ve sadece kadın olduğunuz için olan yaklaşımları yüzünden zorluklar yaşadım. Bu yüzden sürekli kendini kanıtlama çabası ve daha çok çalışma etkisine girmek zorunda kaldım. Fakat her zaman böyle olmuyor.

Bu zorlukları atlatıp bir şeyleri başardığımı gördüğümde daha çok motive oluyorum. Zor bir mesleği seçtiğimin farkındayım ama bunu yapmayı bırakmak istemek yerine kendi sınırlarımı daha çok zorlayıp başarıya giden yolu takip ediyorum.

- **Denizde çalışmayı planlayan veya şuanda denizcilik fakültelerinin güverte veya makine bölümlerinde okuyan kadın kardeşlerinize iletmek istediğiniz bir mesaj veya öneri var mıdır?**

K.E: Sizi sadece kadın olduğunuz için çalıştıramayan şirketlere kızmayın; onlar gemilerinde çalıştırdıkları insanların vizyonlarının farkında oldukları için bunu yapıyorlar. Gelişin, zorluklara karşı pes etmeden değişin ve sizinle olmayı zevkle kabul eden yerlere emeğinizi harcayın.

M.Ö: Güverte 3. Sınıf öğrencisi olarak uzun stajımın içerisindeyim. Kardeşlerime tavsiyem asla pes etmemeleri, yeri geldiğinde çok fazla zorlandıkları zamanları olacaklarını ama asla kendilerini bırakmamalarını öneriyorum.

- **Son olarak sizin gibi gemide çalışan kadın meslektaşlarınıza ne gibi bir mesaj vermek istersiniz?**

K.E: Asla ötekileştirilmeyi kabul etmeyin, çünkü biz dünyanın en zor mesleklerinden birini icra ediyoruz ve bu sadece kadın olduğumuz sebep gösterilerek başarısız olduğumuzu düşündürecek kadar basit değil. Pes etmek yerine çoğunluğu sağlayarak güçlü olabileceğimizi unutmayalım; nerede olursak olalım daima birbirimizi destekleyelim. Hepimizin günü kutlu olsun.

M.Ö: %1.2'lik bir dilimde yer aldığımız ve birbirimize ışık olduğumuz için çok mutluyum ve gururluyum.





SHELL MARITIME PARTNERS IN SAFETY: MEDITERRANEAN WORKSHOP

YMN TANKER 2024 YILI SHELL MARITIME PARTNERS IN SAFETY: MEDITERRANEAN WORKSHOP'UNA KATILIM GÖSTERDİ

2023 yılından beri içerisinde bulunduğumuz Shell Maritime Partners in Safety programı dahilinde emniyet performansımızı arttırmayı hedeflemekteyiz.

Programın amaçlarının başında gelen;

- emniyet kültürünün geliştirilmesi,
- endüstrideki kazaların sıfıra indirilmesi
- ve gemi personelinin dayanıklılığının artırılması hedeflerini yakalamak amacıyla daha önce de bulunmuş olduğumuz workshop'lardan bir yenisine katılım gösterme şansı yakaladık.

Bu sene Romanya'da 25-26 Nisan tarihleri arasında gerçekleştirilen Mediterranean Workshop, YMN Tanker dahil olmak üzere dünya genelinde birçok firmanın temsilcisinin katılımıyla başarıyla tamamlandı.



Workshop sırasında, Köstence Tersanesi'ne bir ziyaret gerçekleştirildi. Bu ziyaret kapsamında, tersane genelinde uygulanan emniyet önlemleri üzerine detaylı sunumlar yapıldı. Özellikle tersane periyodlarında, kuru havuz, bakım ve onarım süreçlerinde alınan emniyet tedbirleri ele alındı. Katılımcılar, bu tedbirlerin etkinliği üzerine karşılaştırmalar yaparak, daha önce yaşanan kazalardan çıkarılan dersleri ve bu doğrultuda geliştirilen en iyi uygulamaları paylaştılar.

Etkinlikte, tersanelerde iş sağlığı ve güvenliği standartlarının yükseltilmesi, kazaların önlenmesi için alınabilecek ek önlemler ve mevcut prosedürlerin iyileştirilmesi konularında da çeşitli oturumlar gerçekleştirildi.



FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED ATLANTIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE



Yangın alarmının manual call point'i hırça mapanın çok yakınında bulunmaktaydı. Burada çekicin kullanılması durumunda etrafa partiküller uçuşabilir ve yangın alarm butonuna hasar verebilirdi.



GOOD PRACTICE



Bu hasarı önlemek amacıyla, yangın alarmının manual call point'inin yeri değiştirildi ve çekicin kullanılması durumunda etrafa saçılacak parçalardan uzakta olması sağlandı.



MED EMRE Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE

Mevcut Oxygen/Acetylene dolap kapaklarının kapalı,kilitli yada mühürlü olmalarına rağmen, üst kısımlarında bulunan boşluk sebebiyle dışarıdan tüp ve regülatörlere müdahale edilebilecek durumdaydı.



GOOD PRACTICE

Bu uygunsuzluğun ortadan kaldırılması amacıyla mevcut açıklıkları kapatacak şekilde ızgaralar imal edildi. İmal edilen ızgaralar sayesinde mevcut açıklıklar kapatıldı ve Oxygen / Acetylene dolapları ISPS gereksinimlerini karşılar hale getirildi.



MED ATLANTIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE

Taş motoru ile olan çalışmalarda, personelin PPE (Kişisel Koruyucu Ekipman)'lara ve cihaz üzerindeki koruyucu ve el tutamaçlarına gereken özenin gösterilmesi dolayısıyla gerçekleşebilecek yaralanmaların, kazaların önüne geçilmesini ve güvenli bir şekilde çalışabilmesini sağlamaktadır. Kullanılan koruyucu ekipmanların yapılacak işe göre ISM içerisinde bulunan P 11 - PPE Matrix posterine uygun şekilde seçilmesi gerekmektedir.

BAD PRACTICE



GOOD PRACTICE



BAD PRACTICE

Makine dairesinde bulunan foam yangın söndürücülerin (50kg), çift anahtar kullanılarak sökülebile, civata/somun şeklinde olan taban sabitleme bağlantıları acil bir durumda tüpün yerinin değiştirilmesi hususunda zorluk teşkil etmekteydi.



GOOD PRACTICE

Çıkarılması zorlu olan civata ve somunların yerine, gemide imal edilen, anahtarsız ve tek hareketle açılabilen pim ve plastik seal bağlantıları yerleştirildi.



MED NORDIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

GOOD PRACTICE

Emergency Towing Booklet'ler konuldukları tüp şeklindeki fire plan box içerisinde sıkışıp kalabiliyor ve çıkarırken hem zaman hem de iş gücü kaybına sebep oluyordu.

Bunun önüne geçmek adına aşağıdaki resimde görüldüğü şekilde gırcala ile bağlanmış ve fire plan box açılır açılmaz içerisinde kolaylıkla çıkması sağlanmıştır.



GOOD PRACTICE

Gemilerde farkındalığı arttırmak amacıyla Uluslararası Sahil Bağlantısı konusunda eğitim yapılması istenmiştir. Yapılan eğitime ilave olarak gemi üzerindeki farkındalığı arttırmak amacıyla Uluslararası Sahil Bağlantısının terminaldeki yeri ve gemiden olan uzaklığını belirtecek bir poster hazırlanmıştır.

Poster bilgilendirme maksadıyla manifold mahallinde bulunan shore connectionların yanına asılmıştır.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED NORDIC Personeli Tarafından Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Akrilonitril yükü taşındığı esnada zehirli gaz tespiti için 60 adet tüp mevcut olmasına rağmen 30 adet ölçüm yapılabilmekteydi (1 Paket : 10 tüp içerir / 5 ölçüm yapılabilir).

Bu nedenle gemideki tüp sayısı yetersiz kalmıştır. Limanlarda her 4 saatte bir atmosfer ölçümleri için ortalama 24 tüp gerekmektedir. Tank yıkaması sonrasında yapılan tank girişleri için her tank başına en az 2 adet toplam 18 tank için 36 adet ölçüm gerekmektedir.

Sonuç olarak gemide 120 adet tüp ve 60 ölçüme imkan verecek kadar gaz ölçüm tüpünün sipariş edilmesi gerekirdi.

KÖK NEDENLER:

- Paket içeriği yanlış bilindiğinden hatalı sipariş
- Yetersiz kontrol

ALINACAK DERSLER:

- Gaz ölçüm tüpleri sipariş edilirken yapılabilecek ölçüm sayısına dikkat edilmelidir.
- Bunun yanı sıra yapılan tüm istekler için zaman ve işgücü kaybını önlemek adına gerekli kontroller sağlanmalı ve doğru ekipmanın doğru miktarda sipariş edildiğinden emin olunmalıdır.

Görüldüğü üzere paket üzerinde kaç adet tüple ne kadar test yapılabileceği yazmaktadır.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED NORDIC Personeli Tarafından Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Akrilonitril yükü taşındığı esnada yükün inhibitörünün efektif çalışma ömrünü belirleyen sıcaklık derecesi 30°C olarak belirtilmiştir ancak tank radar sıcaklık sensör alarmları min: 0°C - Max : 60°C olarak ayarlanmıştı. Bu nedenle tank içerisindeki sıcaklık 30 derecenin üzerine çıksa bile tank radar sıcaklık alarmı çalmayacaktı.

KÖK NEDENLER:

- Prosedürlerin doğru takip edilmemesi

ALINACAK DERSLER:

- İnhibitörlü yük taşınması esnasında, inhibitör sertifikası dikkatle incelenmeli ve yükün ulaşabileceği en yüksek sıcaklık seviyesi bilinmelidir.
- Günlük kargo takip formunun doldurulması esnasında girilen günlük sıcaklık değerleri bu değer ile mutlaka karşılaştırılmalı ve doğru olduğundan emin olunmalıdır.

Mode	Status	Value	Unit	VH.L.HI	HI.HI	HI	Lo	Lo.Lo	VLo.Lo	Max	Min	Delay	Block
Ullage		1.912	m	1.549	1.767	9.750	9.900	10.021	0.000	0			
Level Rate		-0.42	m/h		5.00	-5.00		32.00	-32.00	0			
Vapor Pressure	Lo.Lo	6	mbar	220	220	10	10	500	-500	0			
Temp Avg Liquid		12.3	°C		60.0	0.0		100.0	-20.0	0			
Temp Top	INCL	12.2	°C		50.0	0.0		100.0	-20.0	0			
Temp Mid	INCL	12.2	°C		50.0	0.0		100.0	-20.0	0			
Temp Bottom	INCL	12.4	°C		50.0	0.0		100.0	-20.0	0			

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED ARCTIC Personeli Tarafından Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

26.01.2024 tarihinde demir sahasından kalkmış ve yanaşma manevrası için olan hazırlıklara başlamıştı. La Coruna yanaşma manevrası esnasında sancak demirin acil duruma karşı hazır olması için su seviyesine indirilmesi planlanmıştı. Bu esnada demir kendiliğinden boş almaya başladı ve bir süre sonra kastanyola yardımıyla durdurulabildi. Yapılan incelemeler sonrası ırgatın çalışmadığı tespit edildi.

KÖK NEDENLER:

- Arızalı ekipman
- Değişimin yetersiz yönetimi
- Yetersiz teknik standart ve spesifikasyon

Yanaşma ve özellikle kalkış manevralarının sancak ırgat çalışmazken yapılması mümkün olmadığından yanaşma iptal edildi ve gemi sorunu çözmek amacıyla tekrar demir sahasına doğru yol almaya başladı. Detaylı araştırmalar sonrası ırgatın pinyon dişlisinin kırıldığı anlaşıldı. Kırılan pinyon dişlisi yenisiyle değiştirildi. Irgat üzerinde bulunan diğer tüm dişliler kontrol edildi ve ırgat test edildi.

ALINACAK DERSLER:

- Her türlü senaryoya/duruma karşı hazırlıklı olunmalı ve ivedilikle gerekli aksiyonlar alınmalıdır.
- Diğer her operasyonda olduğu gibi manevra operasyonları esnasında da ekstra dikkat ve gerekli özen gösterilmelidir.
- Herhangi bir acil duruma karşı gerekli yedek parçalar gemi üzerinde her daim bulunmalıdır.
- Manevra esnasında meydana gelebilecek herhangi bir acil durumda köprüüstü, pilot ve diğer üçüncü taraflarla doğru ve hızlı iletişim kurulması hayati önem taşımaktadır.

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED NORDIC Personeli Tarafından Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Duman dedektörlerinin testinde kullanılan test sprejlerinin kutusu incelendiğinde içerisinde yanıcı ve parlayıcı gaz (flammable) bulundurduğu tespit edildi.

ALINACAK DERSLER:

- Öncelikli olarak, test sprejleri non-flamable olmalıdır.

İlave Olarak;

- Duman dedektörlerinin testinde kullanılan test gazları EN54 standardına uygun olmalıdır.
- Duman dedektörü içerisinde IR ışınlarının kırılabilceği partikül yoğunluğunu verebilmelidir.
- Test işlemi hızlı ve basit olmalıdır. Dedektör gaz içeriğine hızlı reaksiyon vermelidir.
- Test spreyi içeriği dedektörde herhangi bir hasara veya korozyona sebep olmamalıdır.
- Test spreyi elle veya özel aparatlarla kullanıma uygun olmalıdır.
- Test işlemi sonunda herhangi bir kalıntı bırakmamalıdır. Bu kalıntılar daha sonra yanlış alarmlara neden olur.
- Test spreyi içeriği sağlığa ve çevreye zararlı bileşik içermemelidir.
- Test spreyi, dedektör üreticileri tarafından onaylanmış olmalıdır.
- CE,UL veya CPR sertifikalarından herhangi birine sahip olmalıdır.

KÖK NEDENLER:

- Duman dedektörlerinin EN54 standartlarına göre olması gereken özelliklerinin bilinmemesi



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED SERHAT Personeli Tarafından Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

12.02.2024 tarihinde tahliye operasyonu için Derince Shell terminaline her iki demir de atılarak kıçtan kara yanaşılmış ve 8 adet halat kullanılmıştı.

KÖK NEDENLER:

- Ağır hava şartları
- Yetersiz liman/terminal yapılanması

Yanaşmanın ardından kargo operasyonuna başlanılmıştı. Bir süre sonra, rüzgarın aniden 40 knot'a ulaşmasıyla beraber kargo operasyonu birinci zabıt tarafından durdurulmuş ve Kaptan kalkış için ana makinenin hazırlanması emrini vermişti. Ana makine kalkış için hazır hale geldiği esnada kargo hortumunda bulunan quick release kaplin üzerine binen yükten ötürü aktive olmuş ve kıç tarafta bulunan 8 halat kopmuş sonucunda da gemi terminalden uzaklaşmaya başlamıştı.

Ardından VTS ile iletişime geçilerek emniyetli şekilde ilerlenmeye başlanmış ve kısa süre ardından pilot gelerek demir sahasına demirlenmiştir.

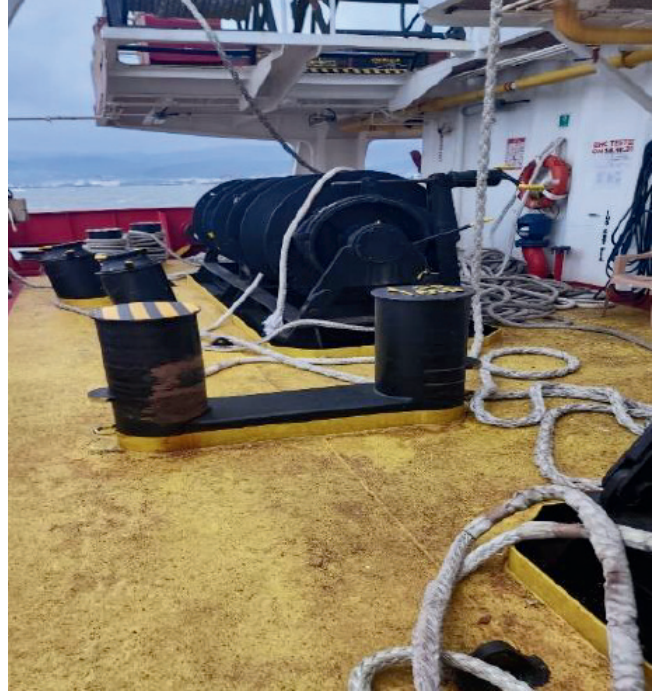
DÜZELTİCİ EYLEMLER:

- Rüzgarın aniden hızlandığı gözlemlendiğinde derhal ana makine hazırlanmış ve kargo operasyonu durdurulmuştur.
- Halatların kopmasının ardından demirler vira edilmiş ve ana makine yardımıyla terminalden uzaklaşmıştır.
- Gemi tarafından yeni halat isteği yapılmış ve bir sonraki yanaşmalarından önce gemiye teslim edilmiştir.



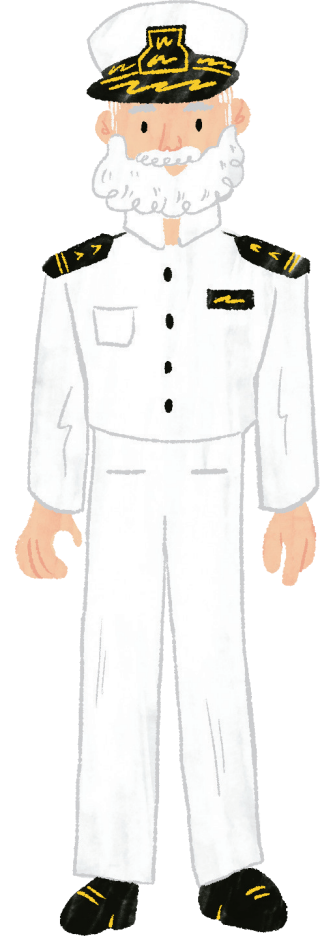
ÖNLEYİCİ EYLEMLER:

- Geminin ikinci yanaşması öncesinde terminal ile hava durumu hakkında konuşulmuş ve anlaşılmıştır.
- İkinci yanaşma önce VTS ile iletişime geçilerek hava durumu tekrardan teyit edilmiştir.
- Kopan halatların yerine yeterli sayıda ve iyi durumda yeni halatlar yerleştirilmiştir.
- İkinci yanaşma için yanaşma öncesi Risk Assessment yapılmıştır.
- Filo gemilerinin aynı terminale gelmeleri halinde benzer durumların yaşanmaması için safety alert oluşturulmuş ve tüm filo gemileriyle paylaşılmıştır.



ALINACAK DERSLER:

- Gemide bulunan tüm halatların gemi dizayn MBL'inin %100-105'ine eşit olması gerekir. Rendering pointler bu değerin %60'ı oranında set edilmelidir.
- Manevranın tamamlanmasının ardından tüm rendering pointlerin işaretli yere göre ayarlandığından ve manevra ekipmanının uygun pozisyonlarda olduğundan emin olunmalıdır.
- Hava durumu raporları yakından ve sıklıkla takip edilmeli ve doğruluğu teyit edilmelidir.
- Bu olayda olduğu gibi tüm ekipmanlar gerekli şekilde ayarlanmış olsa bile hava durumu gibi dış etmenler nedeniyle ani hareketlenmeler meydana gelebilir. Bu tarz durumlara karşı her daim hazırlıklı ve eğitilmiş olunması aynı zamanda da gerekli önlemlerin alınması elzemdir.
- Bunlara ek olarak halatlar kargo operasyonu boyunca düzenli olarak kontrol edilmeli ve gerekirse ayarlanmalıdır.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED ARCTIC Personeli Tarafından Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Gemi 21.02.2024 tarihinde La Coruna demir sahasına demirlemiştir. 23.02.2024 tarihi sabah saatlerinde rüzgar hızı artmaya başladı ve 30 knot'a kadar yükseldi. Giderek daha da yükselen rüzgarın hızı sonunda 7/8 beaufort'a ulaştı ve gemi demir taramaya başladı. Fark edilmesinin ardından hemen makine dairesine haber verildi ve acil olarak demir alınmaya başlandı. 4 kilit güvertede demirin düştüğü anlaşıldı.

KÖK NEDENLER:

- Ağır hava şartları : Ani gelişen rüzgar demir ve zincir üzerinde fazladan yük oluşmasına neden olarak demirin kaybıyla sonuçlanmıştır.

ÖNLEYİCİ EYLEMLER:

- Kötü hava şartlarında demir ve demir ekipmanlarının ekstra lashingle emniyete alınması sağlanacaktır.
- Demir zincirinin kalınlık ölçümü yenileme surveyi esnasında detaylı bir şekilde incelenecektir.

ALINACAK DERSLER:

- Çevre etmenleri sebebiyle oluşan kısıtlamalar demir atılmadan önce hesaba katılmalıdır.
- Demir ırgatının kondisyonu iyi durumda olmalı ve gerekli kontroller düzenli olarak yapılmalıdır.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED ARCTIC Personeli Tarafından Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

11.03.2024 tarihinde yapılan Freefall suya indirme taliminde, freefall sudayken içerisinde bulunan 3. Zabit, kumanda kolunun filika üzerinde bulunan markalamaların tersine olacak şekilde komut verdiğini fark etti (İleri yolda tornistan, tornistanda ileri yol komutu vermektedir). Filika tekrar konumuna alındıktan sonra yapılan kontrolde, ileri – geri hareket yönlerinin ters bağlanmış olduğu tespit edildi.

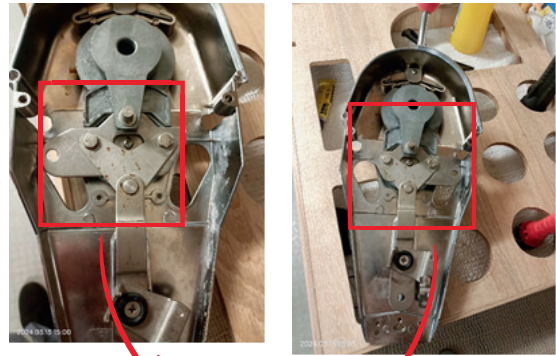
Yapılan çalışmada kumanda kolu içerisine iki adet bölgeden hareket ileten tel-kablo donanımının olduğu anlaşıldı. Bunlardan bir tanesinin motor devrini ayarladığı diğerinde clutch donanımına ileri-geri yönlü ve boş konum için hareket verdirdiği görüldü. Kumanda kolu incelendiğinde içerisinde yapılacak değişiklik ile her iki konumda çalışmaya uygun olacak şekilde üretildiği anlaşıldı. Kol içerisinde clutch dan gelen tel-kablo donanımının bağlandığı metal plakası yön değiştirilerek tekrar toplandı.

KÖK NEDENLER:

- Ekipmanın yanlış şekilde çalıştırılması
- Yanlış talimat
- İş kontrolünün yetersizliği
- Durumsal farkındalık eksikliği

ALINACAK DERSLER:

- Talim dışında oluşabilecek bir gemiyi terk durumunda, kontrol kolunun yanlış komut vermesinden dolayı, gemiden uzaklaşamayacak ve filika olması gerektiği gibi kontrol edilemeyecektir.
- Verilecek olan yanlış komutlardan dolayı filika motorunda arıza çıkabilir.
- Düzenli testler ve bakım/tutumla acil durum can kurtarma ekipmanların çalışır ve iyi kondisyonunda olduğundan emin olunmalıdır.



Clutchdan gelen tel-kablonun bağlandığı metal plakasının yönü değiştirildi.

ENDÜSTRİDEN KAZA RAPORLARI

INCIDENTS ARE A FREE LESSON - REPORT IT!

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

PARMAK YARALANMASI

Gemi personeli lube oil varillerini palet üzerinde emniyetli şekilde neta etmeye çalışmaktaydı. Çekmeye çalıştığı varillerden biri ile paletin arasında parmağı sıkışması sonucu yaralandı. Varilin ağırlığı ve yaptığı ani hareket sebebiyle parmağında 1 cm boyutunda derin bir yara oluştu.

KÖK NEDENLER:

- İş için uygun olmayan pozisyon
- Hatalı yük taşıma, kaldırma ve yerleştirme

DÜZELTİCİ VE ÖNLEYİCİ EYLEMLER:

- Telesağlık’dan alınan öneriler dahilinde yaralı personele günlük kontrol ve tedavi uygulandı, DPA ve kiracıya kaza hakkında bilgi verildi.

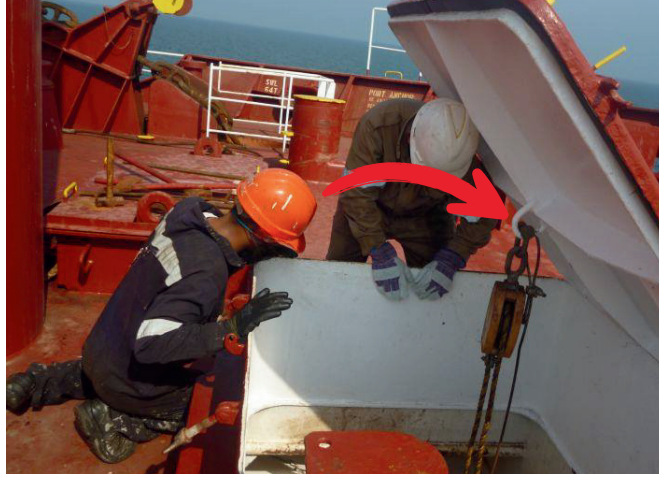
ALINACAK DERSLER:

- Her işten önce işin meydana getirebileceği tehlikeler analiz edilmeli ve bu çerçevede gerekli önlemler alınmalıdır.
- PPE matrix’e göre işe uygun şekilde koruyucu ekipman donanılmalıdır.
- Personele yük taşıma ve yaralanma konuları hakkında eğitim verilmelidir.



EMNİYETLİ OLMAYAN GANGWAY SEBEBİYLE TERMİNAL TEMSİLCİSİNİN DÜŞMESİ

İki gemi personeli, gemi demirde olduğu esnada yeni ikmallenen hortumu baş altına aktarmakla görevlendirilmişlerdi. Hortum 50 kilo ağırlığında ve 20 metre uzunluğundaydı. Bu nedenle baş altına açılan hatch cover'ın kapağındaki mapa'ya el incesi yardımıyla bir makara sistemi yerleştirerek hortumu aşağı indirmeyi planladılar.



Kaza meydana geldiği esnada, baş altında iki personel güvertede ise bir personel bulunmaktaydı. Baş altındaki iki personel hortumu neta etmeye çalışırken baş üstündeki personel hortumu mayna etmekteydi. Bu esnada sebebi bilinmeyen bir şekilde baş altındaki personelden biri güverteye çıktı ve hortumun mayna edilmesine yardım etmeye başladı.

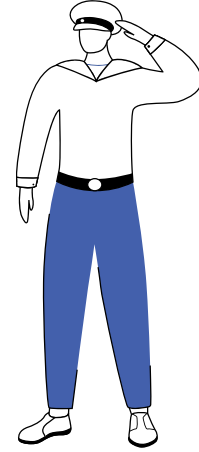
Güvertede bulunan iki personel de aşağı baktıkları sırada kafaları hatch cover kapağının içindeydi. Bu esnada kapak aniden kapandı. Personelden biri kafasını tam zamanında çekebilse de diğerinin arada sıkıştı. Kazanın ardından personelin yüzünde (çene, dişler ve gözler) yaralanmalar oluştu. Yaraların tedavisi için hastaneye kaldırılan personel geçirdiği ameliyatın ardından sağlığına kavuşabildi.

KÖK NEDENLER:

- Yetersiz beceri & bilgi & deneyim
- Ekipmanların amacına uygun kullanılmaması
- Yetersiz iş standardı
- Tehlikelerin tanımlanması ve değerlendirilmesinde hata

ALINACAK DERSLER:

- Yapılan araştırmalar sonucunda gemide baş taraftan baş altına malzeme indirmek için herhangi bir ekipman bulunmadığı anlaşıldı. Bu sebeple hatch coverda bulunan mapa ağır ekipmanların baş altına indirilmesi için kullanılmaktaydı.



- Orada bulunan mapanın oraya yerleştirilme amacı ise aslında tamamen farklıydı. Bu mapa ISPS gereklilikleri sebebiyle kapağın emniyetle kapatılması ve dışardan açılamaması için yerleştirilmiş olup, hiçbir ağırlık taşıma testine tabii tutulup onaylanmadığından bu iş için kesinlikle uygun değildir.
- Konu hakkında gelecekte benzeri kazaların yaşanmaması adına güverteye, mapanın kesinlikle ekipman taşımak/indirmek için kullanılmaması gerektiğı üzerine poster hazırlanmış ve asılmıştır.
- Yük taşıma veya kaldırmak için dizayn edilmiş mapalar düzenli aralıklarla test edilir ve sertifikaları bulunmaktadır. Bu mapaların bulunduğı alanlarda SWL değerleri mutlaka yazılır. Yük kaldırmak için dizayn edilmemiş mapaların kullanımı büyük kazalara ve yaralanmalara neden olabilir.
- Tool box talk ofis içerisinde değil işin yapılacağı alanda yapılmalıdır. Tüm parametreler iyice değerlendirilmeli ve olası riskler göz önünde bulundurulmalıdır.

Yangıncı Elbiseleri

Uluslararası gereklilikler, PSC'nin yorumları ve Standartları

Herhangi bir yangın durumunda gemi personelinin ve gemilerin emniyeti ve hayatlarının korunması adına uluslararası standartlara uygun, çalışır ve iyi kondisyonda yangınla mücadele ekipmanlarının bulunması elzemdir.

Doğru ekipmanlar sayesinde gemi personeli aynı zamanda hem kendi emniyetlerini sağlarken hem de yangınla mücadele edebilecektir.



PSC'nin Yorumları

Daha önceki yayınlarımızda da bahsettiğimiz üzere PSC daha önce, kapalı mahallerde yangınla mücadele etme sertifikası olmayan yangıncı elbiselerinden ötürü, birçok MLC uygunsuzluğu not etmiştir. PSC denetçileri birçok kez, açık havada yangınla mücadele için dizayn edilmiş yangıncı elbiselerinin kapalı mahallerde kullanılması halinde yeterli termal koruma sağlamayacağını altını çizmiştir.

Proximity Suit adı verilen ve kapalı mahallerde kullanıma uygun olmayan bu yangıncı elbiseleri, SOLAS'a ve FSS Code'a uygun olduklarından dolayı PSC denetçileri tarafından bu yangıncı elbiselerinin sadece dışarıdan alan soğutma gibi destek rolleri esnasında kullanılabileceği yorumu gelmiştir.

Referanslar

SOLAS Ch. II-2 Reg.10

FSS Code

MLC Reg. 4.3

Regulation (EU) 2023/1667

Uluslararası Gereklikler

SOLAS Bölüm II-2 regülasyon 10, gemi üzerinde bulunması gereken minimum yangıncı elbisesi sayısını belirtmektedir. Regülasyon 10.10.2'ye göre, tüm gemiler en az iki yangıncı elbisesi bulundurmalı (Reg.10.10.2.1) ve yolcu gemileri, gaz tankerleri ve tankerler bunlara ek olarak gerekli sayıda yangıncı elbisesi bulundurmalıdır (Reg. 10.10.2.2).

Bunlara ek olarak personel emniyetini sağlamak adına, Regülasyon 10.1.1 tüm yangıncı elbiselerinin FSS Code'un 3. Bölümünde belirtilen mühendislik spesifikasyonlarına uyması şartını koşmaktadır.



SOLAS CH.II-2/Reg. 10.10.2.1	Tüm gemilerde en az iki adet yangıncı elbisesi bulundurulmalıdır.
SOLAS CH.II-2/Reg. 10.10.2.2	Yolcu gemileri ve tankerler için bunlara ek yangıncı elbiseleri bulundurulmalıdır.
SOLAS CH.II-2/Reg. 10.1.1	Yangıncı elbiseleri FSS Code'a uygun olmalıdır.
FSS Ch.3	Kişisel yangınla mücadele ekipmanları "kişinin tenini yangından yayılan ısıdan ve buhardan koruyacak koruyucu giysi materyali bulundurmalıdır. Giysinin dış yüzeyi su geçirmez olmalıdır."

Yangıncı Elbisesi Standartları

Gemide bulunan yangıncı elbiselerinin büyük bir kısmı EN 531 standardına göre dizayn edilmiştir. Fakat, bu standart ısıya maruz kalan endüstriyel işçiler için dizayn edilmiş olup yangınla mücadele etmeye uygun değildir. Bunun yanı sıra EN531 standardına göre dizayn edilen elbiselerin bir çoğunda metal fermuarlar ve düğmeler bulunmakta olup bunlar ısı geçirgenliği yüksek olduğundan yanıklara sebep olabilmektedir.



Emniyetsiz metal düğmeleri olan ve yeterli termal yalıtımı sağlamayan yangıncı elbisesi örneklerinden biri

Yangınla mücadelede koruyuculuğu sağlayan ve Avrupa standartlarına (EN 469:2005) uygun şekilde dizayn edilmiş yangıncı elbiseleriyle ilgili detaylı bilgiler aşağıdaki tabloda verilmiştir. 2. seviye yangınla mücadelede kullanılacak elbiseler kapalı mahalle uygun şekilde dizayn edilir. EN 469:2005 ve revize edilmiş versiyonu EN 469:2020 aynı zamanda risk değerlendirmesi yapılmasını da gerektirmektedir.



Figure 2: EN 469:2005 and EN 469:2020 performance level pictograms.

EN 469:2005	Yangıncı elbiseleri performans seviyelerine göre seviye 1 ve seviye 2 olmak üzere iki ayrı gruba ayrılmaktadır. Bunlar: • Ateşle temas nedeniyle oluşan ısıya dayanıklı (Xf1 veya Xf2) • Yayılan ısıya dayanıklı (Xr1 veya Xr2) • Suya dayanıklı (Y1 veya Y2) • Su buharına dayanıklı (Z1 veya Z2) Seviye 1 veya Seviye 2 etiketi bulunduran birçok yangıncı elbisesi bulunmaktadır. Seviye 1 yangıncı elbiselerinin, açık alandaki yangınlarla mücadele ve destekte kullanılması önerilirken, seviye 2 yangıncı elbiselerinin kapalı mahallerde veya yapılarda daha yüksek riski bulunan yangınlarla mücadele için kullanılması önerilmektedir. Sadece Xf2, Xr2 ve Z2 etiketini bulunduran kıyafetler 2. seviye sayılmaktadır. Elbisenin suya dayanıklılığı ölçülürken hidrostatik basınç verilerine bakılmakta, su buharına dayanıklılığı ölçülürken ise kıyafetin hava geçirgenliği göz önünde bulundurulmaktadır. Elbise materyallerinde reflektör bulundurulması zorunlu olmamakla beraber, eğer kullanılmışsa standartta belirtilen termal dayanıklılık ve reflektör gerekliliklerini karşılamalıdır.
EN 469:2020	2020 senesinde yangınla mücadelede kullanılan kıyafetlerin Avrupa standartları, EN 469, revize edilmiştir. Güncel standarda göre (EN 469:2020) kıyafetlerin seviye 1 veya seviye 2 olduğunu belirleyen üç kriter vardır: • Termal Performans (X1 veya X2) • Su Geçirmeye Dayanıklılık (Y1 veya Y2) • Hava alma/Su Buharına Dayanıklılık (Z1 veya Z2) Özellikle Su Geçirmeye Dayanıklılık kriterine göre, seviye 2 (Y2) yangıncı elbiselerinde nem bariyeri bulunurken seviye 1 (Y1) yangıncı elbiselerinde bu bariyer yoktur. Unutulmamalıdır ki nem bariyeri olsun yada olmasın bu yangıncı elbiselerinin her ikisi de EN 469:2020 standartlarına uygun şekilde dizayn edilmiştir. Güncellenen standarda göre, performans seviyeleri kıyafetin termal özelliklerine göre ölçülmekte olup, X hem ateşle temas nedeniyle oluşan ısıya hem de yayılan ısıya karşı koruma sağlamaktadır. Seviye 1 en düşük gereklilikleri karşılamakta olup açık alanda yangınla mücadeleye uygun olarak dizayn edilmiştir. Seviye 2 ise yangınla mücadele operasyonlarının daha üst standartlarına karşılamakta olup kapalı mahalde kullanıma da uygundur.

SAĞLIK

El Yaralanmaları



Amerikan işçi departmanı istatistikleri sonuçlarına göre, çalışırken meydana gelen el yaralanmalarında %23, parmak yaralanmalarındaysa %28'lik bir artış meydana gelmiştir. Denizcilik endüstrisinde son zamanlarda meydana gelen yaralanma vakaları da dikkate alındığında konu özelinde üzerinde durulması ve dikkat edilmesi gereken noktalar olduğu anlaşılmaktadır.

Bu kazalar basit yaralanmalardan başlayarak ağır yaralanmalara, kısmi veya tam amputasyona varan sonuçlar doğurabilmektedir.

Araştırma sonuçlarına göre:

- Yıllık olarak **110.000'den fazla** çalışmaya engel olan el yaralanması meydana gelmektedir.
- Yılda **1 milyondan fazla** çalışan el yaralanmaları sebebiyle acile giderek tedavi olmak durumunda kalmaktadır.
- El yaralanması yaşayan çalışanların **%70'inin** eldiven takmadığı bilinmektedir.
- El yaralanması yaşayan çalışanlardan eldiven takanlarınsa **%30'unun** işe uygun olmayan hasarlı eldivenler taktıkları ortaya çıkmıştır.

El Yaralanması Türleri

KESİKLER:

Kesikler sivri cisimler veya ekipmanlar sebebiyle meydana gelebilir ve genellikle işe uygun eldiven kullanılmadığında karşımıza çıkmaktadır. İş sırasında kullanılan eldiven mutlaka PPE matrice uygun şekilde seçilmelidir. Eli kesme hareketine karşı koruyacak şekilde dizayn edilmiş özel eldivenler bulunmaktadır. Fakat yine de kullanılan eldivene bakılmaksızın, cilde kolay şekilde hasar verebilecek ekipmanlarla çalışılıyorsa mutlaka dikkatli davranılmalıdır.



EZİLME TARZI YARALANMALAR:

Bu tür yaralanmalar genellikle personelin ellerini veya parmaklarını dönen veya ezme gücü ağır ekipmanların altına / arasına koymaları sonucunda aniden meydana gelmekte olup amputasyona neden olabileceğinden uzva ciddi hasarlar verebilmektedir.

ÇATLAMA / KIRILMA:

Elde ve parmaklarda bulunan kemiklere uygulanan ani baskılar sonucunda ortaya çıkmaktadır. Bu tür yaralanmaların iyileşme süreçleri de oldukça uzundur.



YANIKLAR:

Yanıklar gemilerde yoğunlukla meydana gelen yaralanma türlerinden bir diğeridir. Ellerimiz ve parmaklarımız en yoğun kullandığımız uzuvlarımızdan biri olduğundan buhar, kimyasallar ve hatta elektrik ekipmanları sebebiyle bile yanıklar meydana gelebilmektedir.

Derinin zedelenmesine yol açan her yara enfeksiyona sebep olabilmekte ve bu enfeksiyon yara civarından, yaralanan kişinin kıyafetlerinden ve yaralanmaya yol açan cismin üzerindeki mikroplardan dolayı ortaya çıkabilmektedir. Enfeksiyonlu yaralarda eğer enfeksiyon tedavi edilmezse, iltihabın kana karışması ve kan zehirlenmesi meydana geleceğinden hayati tehlike taşımaktadır.

El Yaralanmaları Nasıl Önlenir?

Her türlü yaralanmanın önlenmesinde ana rol kişinin kendisine düşmektedir ve bu durumda kişinin eğitilmiş olması elzemdir. Emniyet konusunda verilen eğitimlerde personelin, yaptıkları işlerdeki riskleri ve tehlikeleri tespit edebilmeleri ve emniyet önlemlerinin farkına varabilmeleri gerekmektedir.

Dikkat Dağınıklığı ve Rehavet Sebebiyle Meydana Gelen İnsan Hatası

Elektrik motoru ile çalıştırılan çeşitli aletleri sık sık kullanan gemi personelinin, işin monotonluğundan ötürü dikkat dağınıklığı yaşaması sonucunda ekipmana çok yaklaşması, eldiven giymeyi unutmaması veya ekipmanı emniyetsiz çalıştırması gibi insan hatalarına yol açabilmektedir.

Emniyet Ekipmanlarının Etkisiz Hale Getirilmesi

Emniyeti sağlayan bir takım ekipmanların işi zorlaştırdığı veya yavaşlattığı düşünülerek etkisiz hale getirilmesi veya modifiye edilmesi sonucunda ağır yaralanmalar meydana gelebilmektedir.

Prosedürlerin Takip Edilmemesi

Prosedürlerin takip edilmemesi hemen hemen her zaman yaralanmalara yol açmaktadır. Çalışanlar çoğu zaman yaptıkları işler rutine bindiği için prosedürleri takip etmeyebilir, bazense yeterince deneyim sahibi olduklarını düşünüp emniyet prosedürlerinin onlar için geçerli olmadığı kanısına varabilirler.

EFEKTİF BİR EMNİYET PROGRAMI İÇİN YAPILMASI GEREKENLER

Ekipman Kontrolleri

Kontrolleri ve bakım tutumunu düzenli aralıklarla yapılan ekipmanların emniyet tedbirlerinin düzgün çalışması ve arızalanmaması olasılığı çok daha yüksektir.

- Eli kesici, delici veya parçalayıcı ekipmanlardan koruyan mekanizmalar,
- Elektronik cihazlardaki elektrik akımını sınırlayan sensörler ve ekipmanlar,
- Acil durumda ekipmanın çalışmasını durduran acil durum stop butonları gibi tehlikelere karşı personeli korumaya yönelik emniyet tedbir mekanizmaları mutlaka kontrol edilmeli ve düzgün çalıştığından emin olunmalıdır.

Yönetici Kontrolleri

Yönetici kontrolleri yönetimin uyguladığı, ekipman kontrollerinin uygulanamaz veya tek başına yetersiz olduğu durumlarda riski azaltmak için uygulanan tedbirlerdir.

Bu tedbirler aşağıda sıralanmıştır:

- Emniyet Eğitimi
- Lokout Tagout gibi fiziksel emniyet tedbirleri
- Uyarı posterleri
- Ekipman değişimi, vb.



El Yaralanmaları Nasıl Önlenir?

Kişisel Koruyucu Ekipmanların Kullanımı

Ekipman ve yönetici kontrollerinin yanı sıra kişiyi korumaya yönelik ilk defans mekanizması Kişisel Koruyucu Ekipmanlardır.

İşe Uygun Kişisel Koruyucu Ekipman Kullanılması

Her yaralanma vakasında olduğu gibi el yaralanmaları için de akla gelen ve en verimli ilk önlem kişisel koruyucu ekipman olan uygun eldivenlerin giyilmesidir. İşe uygun şekilde giyilen eldivenler cildi kimyasallardan, kesiklerden, kıymıklardan ve keskin materyallerden korur.



Elinize büyük olan eldivenler makinelerin arasında sıkışabileceğinden bedeninize göre eldiven giymek oldukça kritiktir. Eldivenlerin emniyetli olduğundan ve koruyuculuğundan emin olmak adına her kullanım öncesi parçalanmalara karşı kontrol edilmelidir. Eldivenin PPE Matrix'e göre (Poster -11) seçilmesi ve kişiye uygun bedende olması yapılacak işin oluşturduğu tehlikelere göre koruma sağlaması açısından elzemdir.

Eldivenler yağ, tiner veya benzeri maddeler sebebiyle ıslanmışsa, uzun süreli kimyasal/yağ teması sebebiyle ciltte iritasyon meydana gelebileceğinden, eldivenler hemen değiştirilmelidir.

Yüzük benzeri takılar bir ekipmana takılması halinde derinin yüzülmesine ve parmakların geri döndürülemez derecede hasar almasına neden olabileceğinden kesinlikle takılmamalıdır.

Tedavi Yöntemleri

Elin aya kısmında derin bir kesik olması, orada bulunan bir arter kesikinin olduğunu gösterir. Bu durumda;

- Kanın geldiği yere baskı uygulayarak kanama durdurulmalı,
- Yaranın enfekte olmasını önlemek adına alkol veya tentürdiyot yardımıyla pansuman yapılmalı,
- Yara; gazlı bezle sarılmalı ve bandaj uygulanmalı,
- Uygulanacak el bandajı; hem gazlı bezi tutmalı hem de o kısma bir baskı uygulayarak kan kaybını önlemeye yardımcı olmalıdır.
- Bir yara enfekte olduktan sonra, iltihabın klasik belirtileri; yaralı bölgede ısı artışı, şişlik, kızarıklık ve ağrıdır. Kızarıklık yaranın etrafında oluşur ve iltihap arttıkça genişler. Bu sebeple yara dikkatle kontrol edilmeli ve enfeksiyon olmadığından emin olunmalıdır.

Seyir halindeki gemilerde meydana gelebilecek sağlık sorunlarına uzaktan tıbbi yardım sağlamak amacıyla, 7/24 saat görev yapan doktor ve sağlık çalışanlarına ulaşmak için Tele Sağlık'a 212 444 83 53 numarasından veya telesaglik@saglik.gov.tr mail adresinden erişim sağlayabilirsiniz.

AKDENİZ SÜLFÜR OKSİT EMİSYON KONTROL SAHASI

Emisyon kontrol sahaları (ECAs), global anlamda denizcilik faaliyetleri sonucunda ortaya çıkan hava kirliliğini (SO_x, NO_x) regüle etmek ve kontrol altına almak amacı taşımaktadır.

ECA'ların kontrol bölgeleri, IMO regülasyonları altında MARPOL Annex VI kuralları kapsamında belirlenen spesifik alanları kapsamaktadır.



Aralık 2022'de, 79. Deniz Çevresi Koruma Komitesi (MEPC 79) oturumu, Akdeniz'in tamamını MARPOL Ek VI kapsamında SO_x ve partikül maddeler için ECA bölgesi olarak belirlemek üzere hazırlanan değişikliği kabul etti. Bu Emisyon Kontrol Alanı içinde, gemilerde kullanılan yakıt içerisindeki Sülfür sınırı kütlege yüzde 0,10 (m/m) olarak belirlenirken (sülfür oksit azaltıcı egzoz gaz scrubberları kullanılması haricinde), belirlenmiş alanların dışında sınır yüzde 0,50 m/m olarak kaldı. Onaylanan değişikliklerin 1 Mayıs 2024'te yürürlüğe girmesi ve revize edilmiş kükürt sınırının 1 Mayıs 2025'ten itibaren uygulanabilir hale gelmesi planlanmıştır.

Bu planlamalar dahilinde 1 Mayıs 2024 tarihi itibarıyla, MARPOL Annex VI revize edildi ve kural 14.3.5'in eklenmesiyle beraber Akdeniz Emisyon Kontrol Sahaları üzerinde değişikliğe gidildi. Gemiler bu değişikliğe 1 Mayıs 2025 tarihi itibarıyla uymak yükümlüğünde olacak.

Bu revizyon belirli limanlarda erişilebilir olan yakıt türlerini de etkileyeceğinden 1 Mayıs 2025 tarihi öncesinde konu hakkında planlama yapmak büyük önem taşımakta.



Akdeniz Emisyon Kontrol sahasının oluşturulmasıyla birlikte, deniz ekosistemini ve hava kalitesini arttırmaya / korumaya yönelik büyük adımlar atıldığı aşikardır.

Gemilerden kaynaklı meydana gelen zararlı emisyonların azaltılmasını hedefleyen bu girişim, iklim değişikliği ile mücadele etmek ve deniz taşımacılığında sürdürülebilir uygulamaları teşvik etmek için dünya çapında değişiklik yaratmayı hedeflemektedir. Bununla birlikte, emisyon standartlarına sıkı sıkıya uyulduğundan emin olmak için kontrol, takip ve uygulama mekanizmalarını güçlendirmek oldukça önemlidir.

MARPOL Annex VI, ek VII, paragraf 4 içerisinde yeni Akdeniz Emisyon Kontrol Sahasının koordinatları detaylı bir şekilde verilmiştir.

Sülfür Oksitler ve partikül maddeler için Akdeniz Emisyon Kontrol sahası aşağıdaki koordinatlarla belirtilen alanları kapsamaktadır:

.1 Cebelitarık Boğazı'nın batı girişi, İspanya'daki Trafalgar Burnu'nun (36°11'.00 N, 6°02'.00 W) ve Fas'taki Spartel Burnu'nun (35°48'.00 N, 5°55'.00 W) uç noktalarını birleştiren hat;

.2 Çanakkale boğazı, Mehmetçik burnu (40°03'N, 26°11'E) ve Kumkale Burnu'nu (40°01'.00 N, 26°12'.00 E) birleştiren hat;

.3 Süveyş Kanalı'nın kuzey girişi, aşağıdaki koordinatlara sahip 1-4 noktalarını birleştiren jeodezik çizgilerle çevrili alan hariç:

<i>Point</i>	<i>Latitude</i>	<i>Longitude</i>
1	31 °29'.00 N	32°16'.00 E
2	31 °29'.00 N	32°28'.48 E
3	31 °14'.00 N	32°32'.62 E
4	31 °14'.00 N	32°16'.00 E

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

3. Bölüm- Bridge

3.1.22: Master Standing Orders doğru verileri içerecek şekilde hazırlandı mı ?

3.1.56: Manevra bilgileri köprüüstünde asılı mı?

10. Bölüm- Life Saving

10.8: Rescue boat ekipmanı kullanılabilir ve iyi kondisyonda

10.9: Eğer varsa hangi ekipmanlar kötü durumda?

SIRE

5. Bölüm- Safety Management

5.14: Gemi personeli talimlerdeki görevlerini biliyorlar mı ve talimler SOLAS ve bayrak gerekliliklerine göre yapılıyor mu?

5.30: Rescue boat ve ekipmanları iyi kondisyonda mı?

5.37: Gemi personeli uluslararası sahil bağlantısının yerini ve nasıl kullanılacağını biliyor mu?

8. Bölüm- Cargo ve Ballast Systems

8.23: Inert gaz sistemi üzerinde düzenli bakım tutum yapıldığına dair kayıt var mı?

8.49: Gemi eğer kendi kargo hortumunu kullanıyorsa, hortum iyi kondisyonda mı ve basınç testleri düzenli olarak yapılıyor mu?

8.62: Geminin baş tarafında bilge alarm bulunuyor mu?

9. Bölüm- Mooring

9.6: Bir veya daha fazla bow stopper bulunuyorsa emniyetli çalışma yükünü gösteren bir sertifikası var mı?

9.22: Hırça mapa, zincirlik ve çevresindeki ekipmanlar herhangi bir şekilde başka ekipmanlar sebebiyle engelleniyor mu?

10. Bölüm- Engine and Steering Compartments

10.12: Zabitler planlı bakım sistemi hakkında bilgi sahibi mi ve bu sistem düzenli şekilde takip ediliyor mu?

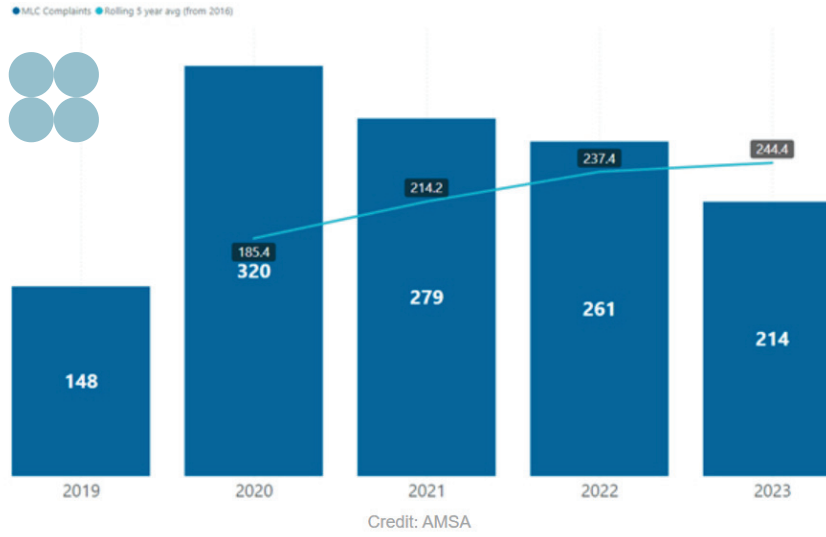
10.13: Gemiye özel bir kritik ekipman listesi bulunuyor ve PMS içerisinde özellikle belirtiliyor mu? Gemi üzerinde belirlenen kritik ekipmanların yeterli sayıda yedeği bulunduğundan emin olunuyor mu?

2023 AMSA MLC RAPORU



Yıllık olarak yapılan AMSA MLC raporu AMSA tarafından alınan şikayetlerin ve Avustralya karasularında gerçekleştirilen MLC denetleri esnasında not edilen uygunsuzlukların analiz edildiği bir rapordur.

2023 yılı AMSA MLC raporuna göre önceki yıllara oranla MLC'ye uyulmaması hakkında yapılan şikayetlerin 2023 yılında düşüş gösterdiği açıklandı.



AMSA 2023 yılında, 2022 yılına oranla %18 (261 şikayet) oranında bir düşüşle, 214 adet şikayet raporu aldı. Bu düşüş, 320 adet şikayet raporuyla 2020 yılında zirveye ulaştığından beri devam etmekteydi.

Düzenli şekilde devam eden bu düşüş endüstrinin ve gemi operatörlerinin çalışma koşullarını, gitgide standartlara daha da uygun hale getirdiğinin bir göstergesi olarak yorumlanabilmektedir.

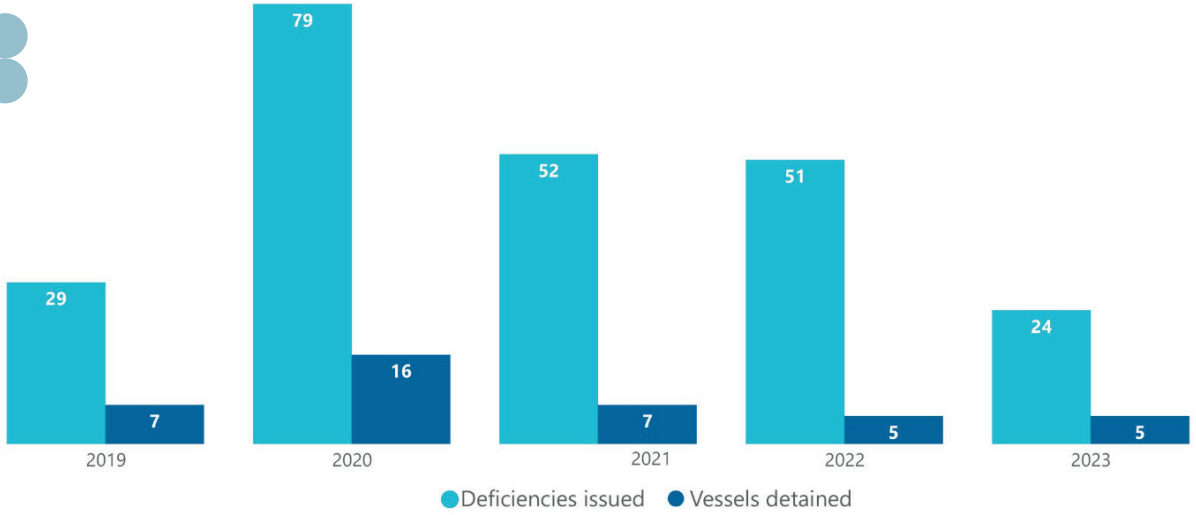
2023 yılında MLC hakkında AMSA tarafından alınan şikayetlerin içerisinde en fazla tekrar eden konuların:

- maaşlar,
- çalışma ve dinleme saatleri olduğu ve istihdam şartlarının çiğnenmesi sonucunda ortaya çıkan durumları kapsadığı anlaşılmıştır.

Alınan şikayetlerin büyük bir kısmı direkt olarak gemi personelinin kendilerinden gelmekte olup, bu durum personelin konu hakkında daha da bilinçli hale geldiğini ortaya koymaktadır

Şikayetler Sonrası İstatistikler

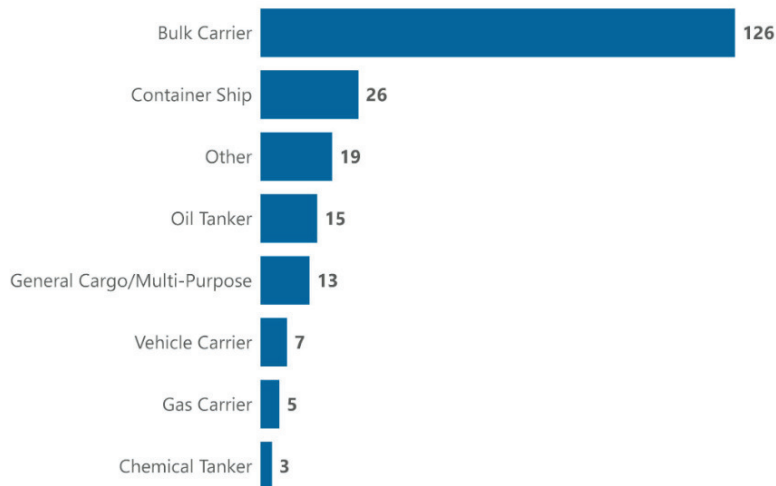
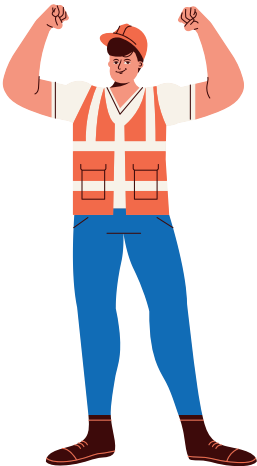
2018 yılından bu yana AMSA'ya ulaşan şikayetlere istinaden 25 geminin Avustralya limanlarına girişi yasaklandı. Bu gemilerden 14 tanesinin Avustralya limanlarına girişi, kontratta yazan maaşların ödenmemesi, çalışma şartlarının uygunsuzluğu ve kumanya ikmallenmemesi gibi problemlerden kaynaklı olarak, MLC'nin hükümlerinin ağır şekilde çiğnenmesi sebebiyle yasaklandı. 2023 yılında, şikayetler sebebiyle yapılan araştırmalar sonucunda toplam 95.000 USD para cezası kesilirken 1 geminin Avustralya limanlarına girmesi yasaklandı.



Cezaların ve liman giriş yasaklarının yanı sıra artan şikayet sayısı ile doğru orantılı olarak, gemilerin tutuklanma sayıları da artış gösterdi. 2023 yılında alınan şikayetler sonrası gerçekleştirilen denetler sonucunda 24 gemide MLC ile alakalı uygunsuzluk bulunurken bu gemilerden 5'i tutuklandı.

Gemi Tipine Göre Şikayetler

2023 yılında, alınan şikayetlerden %58,9'u dökme yük gemilerinde çalışan personeller tarafından yapıldı. Bu oran, 2022 senesinde yapılan şikayetlere göre %3,6 düşüş olduğunu göstermektedir. Aynı zamanda dökme yük gemileri Avustralya limanlarına gelen gemilerden %50,4'ünü ve PSC denetlerinin %51,6'sını oluşturmaktadır.





Alınan Şikayetlerin MLC Başlıkları

Yıllara göre yapılan şikayetlerin MLC code içerisindeki başlıklara göre sıralanmış grafiği aşağıdaki gibidir.

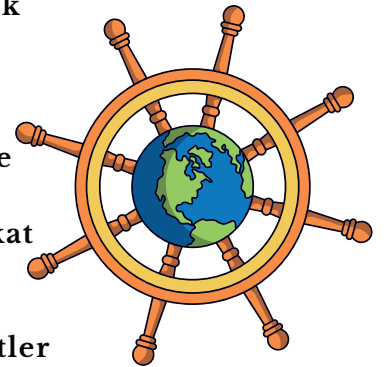
MLC BAŞLIĞI	2019	2020	2021	2022	2023
Başlık 1 - Minimum Gereklilikler	3	1	1	2	0
Başlık 2 - İstihdam Şartları	124	480	292	234	169
Başlık 3 - Yaşam Mahalli, Etkinlik Alanları, Yemek ve Kumanya	39	47	51	68	60
Başlık 4 - Sağlık Koruması, Tıbbi Bakım, Refah, Sosyal Güvenlik Koruması	0	1	0	7	4

Yukarıdaki tabloya göre 2020 senesinden bu yana her başlık özelinde düşüş yaşanmasının sebebinin, büyük oranda AMSA'nın aldığı sert yaptırımlar olduğu söylenebilir.

Her ne kadar şikayet sayısında düşüş yaşandığı gözlemlense dahi birçok firmanın personelinden halen;

- Kontratlarına göre almaları gereken maaşlardan kat ve kat azını aldıkları,
- Yıkık dökük yaşam koşullarında barındırıldıkları,
- Sağlık ihtiyaçlarının karşılanmadığı konularında şikayetler alınmaya devam edilmektedir.

Bu sebeple global ekonominin bel kemiği olan denizcilerin yaşam koşullarının her firma ve her gemide standarda uydurulması adına çalışmalara devam edilmesi planlanmaktadır.



2024 YILI 1. ÇEYREK YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Garbage

Garbage Generated Total 1st quarter: 362,695 cbm

Med Arctic: 17,06 cbm

Med Baltic: 23,15 cbm

Med Atlantic: 41,80 cbm

Med Pacific: 36,83 cbm

Med Adriatic: 22,11 cbm

Med Antarctic: 20,23 cbm

Med Tuncer: 42,02 cbm

Med Pakize: 22,965 cbm

Med Emre: 27,89 cbm

Med Serhat: 25,10 cbm

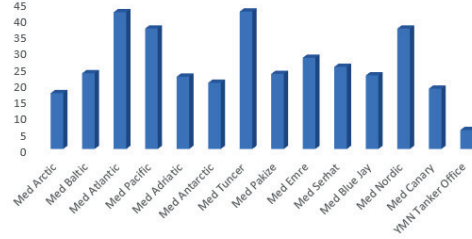
Med Blue Jay: 22,50 cbm

Med Nordic: 36,80 cbm

Med Canary: 18,44 cbm

YMN Tanker Office: 5,8 cbm

Garbage Consumption Analysis for Fleet Vessels



Battery

Battery Consumption Total 1st quarter: 715 pcs

Med Arctic: 62 pcs

Med Baltic: 116 pcs

Med Atlantic: 24 pcs

Med Pacific: 31 pcs

Med Adriatic: 76 pcs

Med Antarctic: 2 pcs

Med Tuncer: 114 pcs

Med Pakize: 40 pcs

Med Emre: 79 pcs

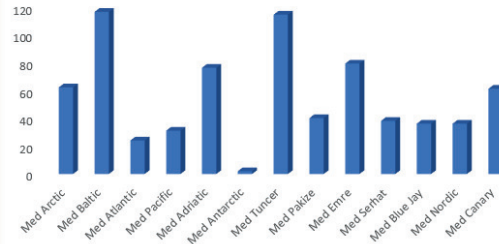
Med Serhat: 38 pcs

Med Blue Jay : 36 pcs

Med Nordic: 36 pcs

Med Canary: 61 pcs

Battery Consumption Analysis for Fleet Vessels



Paint Consumption

Paint Consumption Total 1st quarter: 3063 ltrs

Med Arctic: 111 ltrs

Med Baltic: 325 ltrs

Med Atlantic: 472 ltrs

Med Pacific: 720 ltrs

Med Adriatic: 130 ltrs

Med Antarctic: 215 ltrs

Med Tuncer: 80 ltrs

Med Pakize: 60 ltrs

Med Emre: 335 ltrs

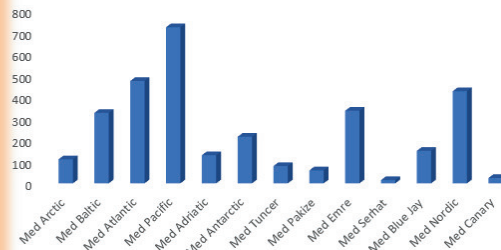
Med Serhat: 15 ltrs

Med Blue Jay : 150 ltrs

Med Nordic : 425 ltrs

Med Canary: 25 ltrs

Paint Consumption Analysis for Fleet Vessels



2024 YILI 1. ÇEYREK YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Paper Consumption

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

Med Arctic: 3166 pcs

Med Baltic: 2900 pcs

Med Atlantic: 1333 pcs

Med Pacific: 1267 pcs

Med Adriatic: 2567 pcs

Med Antarctic: 833 pcs

Med Tuncer: 1667 pcs

Med Pakize: 1017 pcs

Med Emre: 1433 pcs

Med Serhat: 2500 pcs

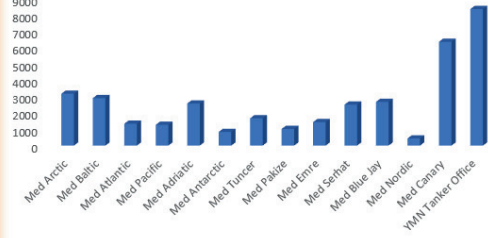
Med Blue Jay: 2667 pcs

Med Nordic: 433 pcs

Med Canary: 6333 pcs

YMN Tanker Office: 8333 pcs

Paper Consumption Analysis for Fleet Vessels



Fluorescent

Fluorescent Consumption Total 1st quarter: 140 pcs

Med Arctic: 17 pcs

Med Baltic: 37 pcs

Med Atlantic: 5 pcs

Med Pacific: 25 pcs

Med Adriatic: 40 pcs

Med Antarctic: 4 pcs

Med Tuncer: 0 pcs

Med Pakize: 0 pcs

Med Emre: 0 pcs

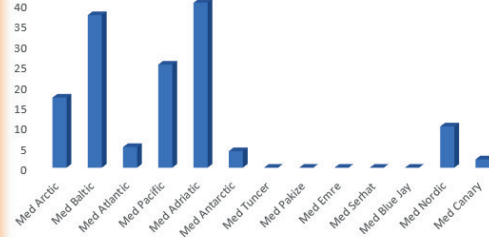
Med Serhat: 0 pcs

Med Blue Jay : 0 pcs

Med Nordic : 10 pcs

Med Canary: 2 pcs

Fluorescent Consumption Analysis for Fleet Vessels



Printer Cartridge

Printer Cartridge Consumption Total 1st quarter: 131 pcs

Med Arctic: 15 pcs

Med Baltic: 11 pcs

Med Atlantic: 11 pcs

Med Pacific: 5 pcs

Med Adriatic: 6 pcs

Med Antarctic: 0 pcs

Med Tuncer: 5 pcs

Med Pakize: 11 pcs

Med Emre: 11 pcs

Med Serhat: 7 pcs

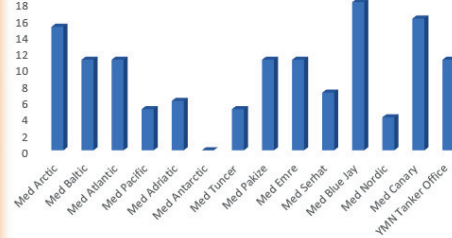
Med Blue Jay : 18 pcs

Med Nordic: 4 pcs

Med Canary: 16 pcs

YMN Tanker Office: 11 pcs

Printer Cartridge Consumption Analysis for Fleet Vessels



RECAAP 2024 1. ÇEYREK RAPORU

2024 YILI 1. ÇEYREK SÜRESİCE ASYA BÖLGESİNDE MEYDANA GELEN KORSANLIK VE GEMİLERE KARŞI SİLAHLI SOYGUN VAKALARININ ÖZETİ



**26 Vaka
Raporlandı**

Vakaların Şiddeti



- CAT 1 - Nil
- CAT 2 - 5
- CAT 3 - 8
- CAT 4 - 8

**Korsanlık Vakası
Raporlanmadı**



Gemilerin Durumu

15

**Gemi Demirde yada
Limandaydı**

11

Gemi Seyir Halindeydi



Öneriler



- Koordinasyonunuz güçlendirin ve bilgi paylaşımı konusunda personeli teşvik edin
- Tanık olduğunuz tüm vakaları en yakın kara ülkesine bildirin
- Son olayları, bilgilendirmeleri ve haberleri yakından takip edin
- Tehlikeli bölgelerde gözcü sayısını arttırın

RECAAP 2024 1. ÇEYREK RAPORU

2024 yılı 1. çeyreği içerisinde Asya'da toplam 26 adet gemilere yönelik silahlı soygun olayı raporlanırken, bu yıl içerisinde herhangi bir korsanlık raporuna rastlanılmadı. 26 adet silahlı soygun raporundan 21'i gerçekleşen vaka olarak raporlanırken, 5 vaka teşebbüs olarak raporlandı. Bu sonuçlar ışığında, 2023 (27 vaka) yılı 1. çeyreğine göre %4 düşüş gerçekleştiği anlaşıldı.

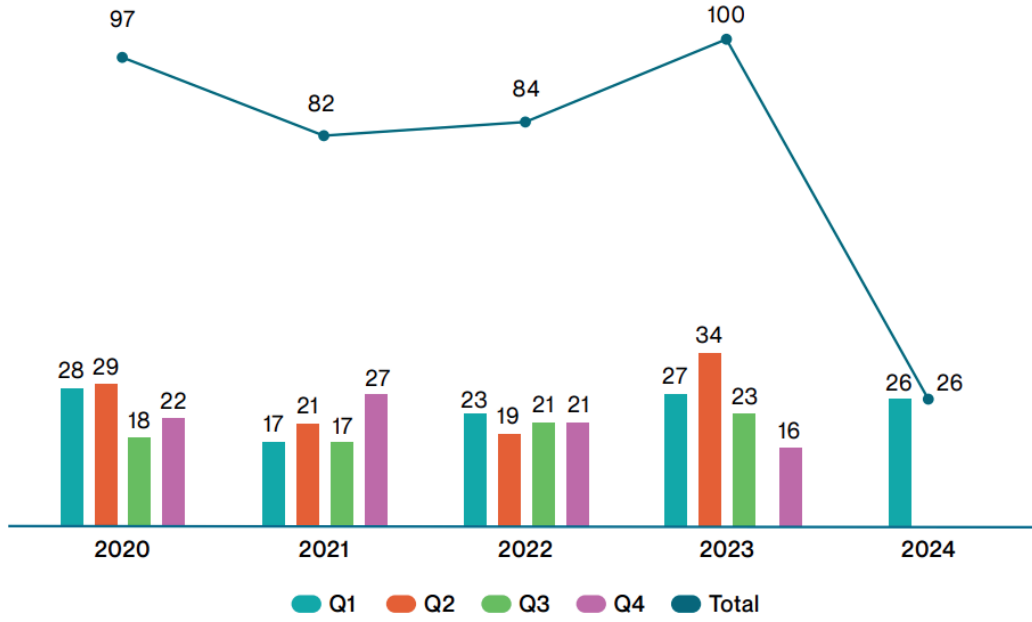


Chart 1 - Number of incidents (Quarterly number vis-à-vis total number of 2020-2024)

2023 1.Çeyrek ve 2024 1.Çeyrek Vakalarının Karşılaştırılması

2024 senesi 1. çeyreğinde raporlanan vakalar 2023 senesi 1. çeyreğine göre aşağıdaki lokasyonlarda düşüş gösterdi:

- Filipinler'de, daha önce 2 vaka raporlanırken bu yıl 1 vaka raporlandı.
- Malacca ve Singapur boğazında, daha önce 20 vaka raporlanırken bu yıl 11 vaka raporlandı.

2024 senesi 1. çeyreğinde raporlanan vakalar 2023 senesi 1. çeyreğine göre aşağıdaki lokasyonlarda artış gösterdi:

- Bangladeş'te daha önce hiç vaka raporlanmazken bu yıl 5 vaka raporlandı.
- Hindistan'da daha önce 1 vaka raporlanırken bu yıl 2 vaka raporlandı.
- Endonezya'da daha önce 4 vaka raporlanırken bu yıl 7 vaka raporlandı.

2024 yılı Ocak-Mart ayları arasında raporlanan 26 olaydan 15 tanesi (%58) gemiler demirde veya limandayken yaşandı. Yandaki grafik gemiler demirde veya limandayken yaşanan olayları ve konumlarını göstermektedir.

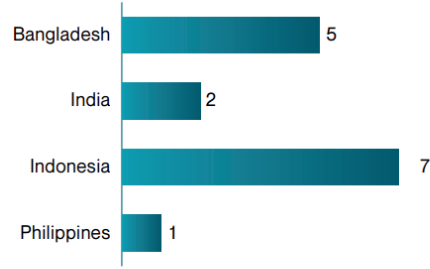


Chart 4 - Incidents on board ships at anchor/berth (January-March 2024)

Yaşanan diğer 11 (%42) olay ise gemiler seyirdeyken oldu. Yandaki grafik gemiler seyir halindeyken yaşanan olayları ve konumlarını göstermektedir.



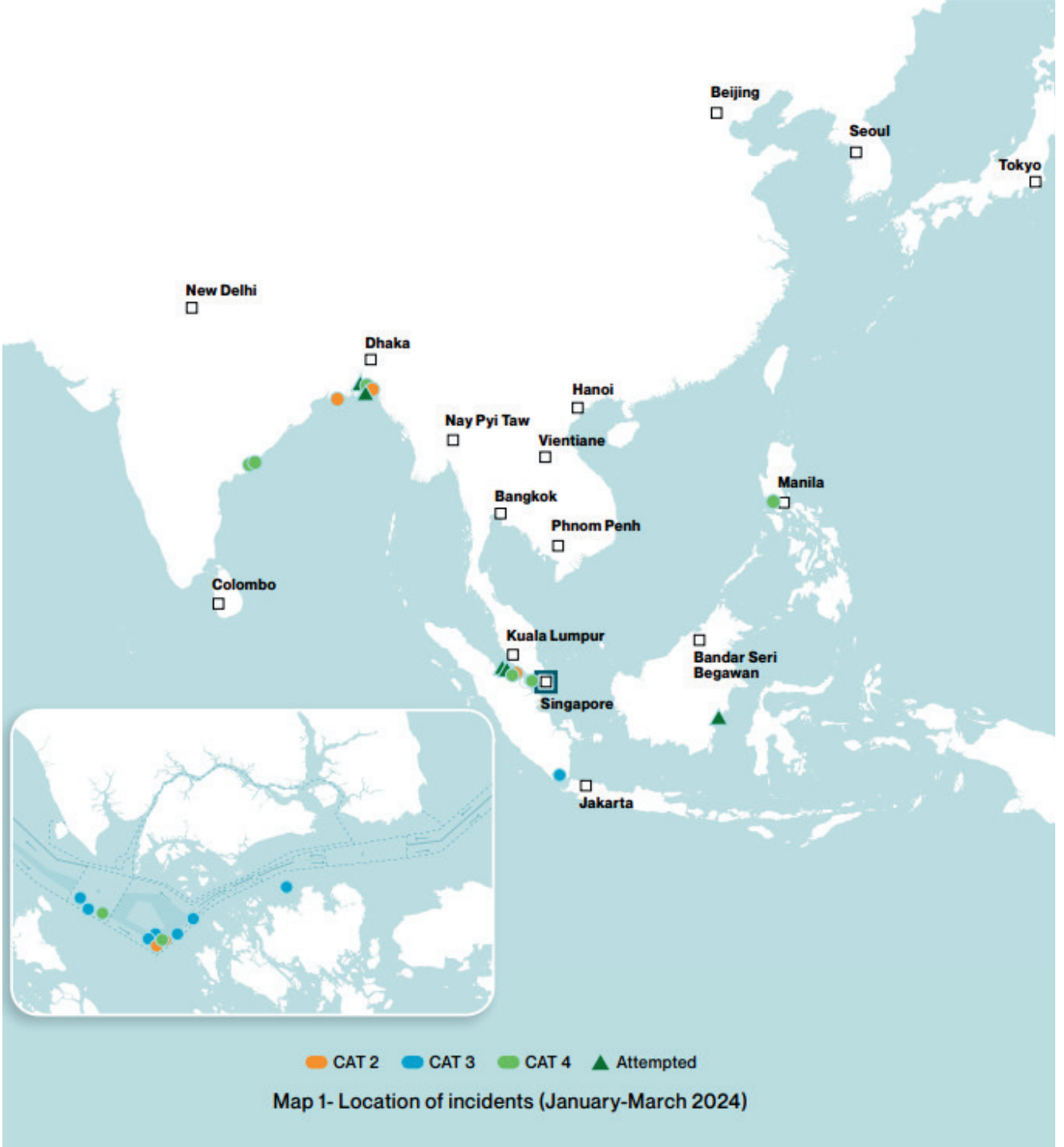
Chart 5 - Incidents on board ships while underway (January-March 2024)

January-March																				
	2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2024	
	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att
North Asia																				
China			1		1				3											
Sub-total			1		1				3											
South Asia																				
Bangladesh	2				5		3				2				1				3	2
India	2		10		1		1	1			6		1		2		1		2	
Sub-total	4		10		6		4	1			8		1		3		1		5	2
Southeast Asia																				
Indonesia	5		3		6	2	7	2	2	1	5	1	5		2		4		4	3
Malaysia	1				1															
Philippines		1			4		1		2		4		1	1			2		1	
South China Sea	3	1					1													
SOMS	20	1				1		2	2		9		7		17	1	20		11	
Sulu-Celebes Seas			1		3	3		1			1									
Thailand	1																			
Vietnam	7		2				2						2							
Sub-total	37	3	6		14	6	11	5	6	1	19	1	15	1	19	1	26		16	3
Overall total	41	3	17		21	6	15	6	9	1	27	1	16	1	22	1	27		21	5

Table 1 – Location of incidents (January-March of 2015-2024)

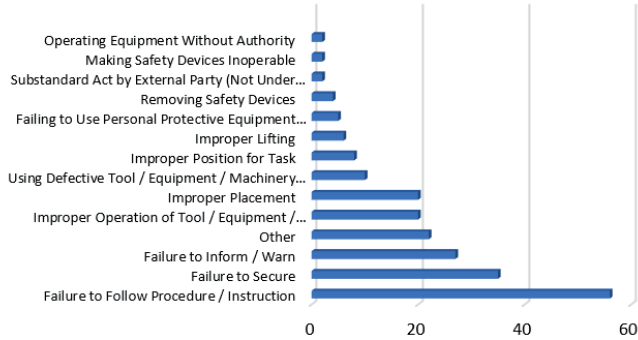
VAKALARIN LOKASYONLARI

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

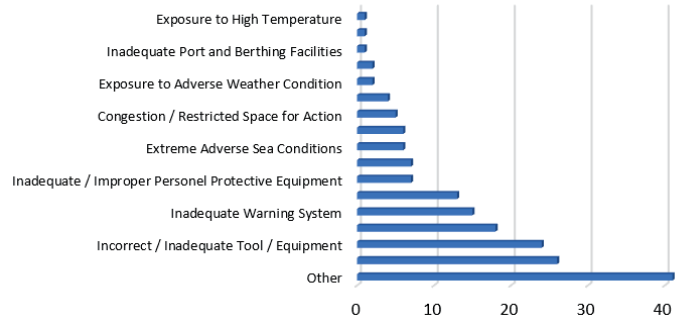


2024 yılı 1. çeyreği için oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve durumların oluşmasının analizi aşağıdaki gibidir.

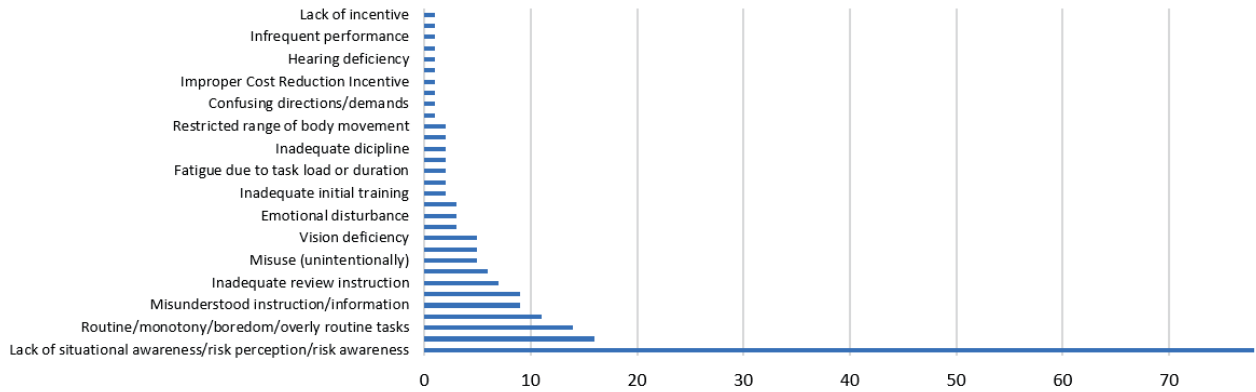
SUBSTANDARD ACTS



SUBSTANDARD CONDITIONS



PERSONAL FACTORS



JOB SYSTEM FACTORS



2024 1. ÇEYREK GEMİLERE GÖRE KPI ANALİZİ

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



MED NORDIC



MED ARCTIC



MED BALTIC



MED ATLANTIC



MED PACIFIC



MED ADRIATIC



MED ANTARCTIC



MED TUNCER



MED PAKIZE



MED EMRE



MED SERHAT



MED BLUE JAY



MED CANARY

Best Practice & Lessons Learned & Nearmiss Skoru



MED NORDIC



MED ARCTIC



MED BALTIC



MED ATLANTIC



MED PACIFIC



MED ADRIATIC



MED ANTARCTIC



MED TUNCER



MED PAKIZE



MED EMRE



MED SERHAT



MED BLUE JAY



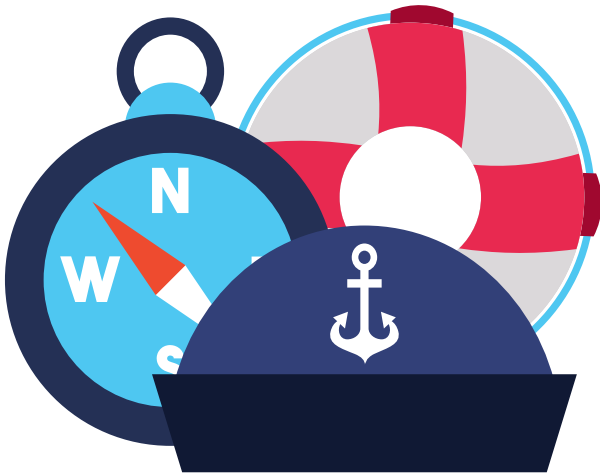
MED CANARY

EMNİYET ÖDÜLLERİ

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

Uygulama kapsamında;

- Gemilerimizde her çeyrek **en çok nearmiss düzenleyen personele** 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.
- 2024 Yılı 1.çeyreği için performans bazlı en başarılı gemimiz Med Pakize seçilmiş olup gemi personeli isteği üzerine gemiye Kahve Makinesi ikmali yapılmıştır.



EN FAZLA RAPORLAMA YAPAN PERSONELİMİZ

İSİM	TOPLAM RAPOR
Can Gümüş	7 Adet
Altuğ Çelen	6 Adet
Bekir Fırat Çelik	5 Adet
Kazım Avcı	5 adet

Emniyet & Gemi Performans Ödülü

1. Çeyreğin Birincileri

2024 yılı 1. çeyreğinde en fazla raporlamayı yapan ve çeyreklik gemi puanlama tablosunda da birinci olan gemi Med Pakize olup, en fazla raporlamayı yapan personelimiz 7 adet raporlamayla Can Gümüş olmuştur.

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

2024 YILI 1. ÇEYREK EMNİYET ÖDÜLÜ

CAN GÜMÜŞ

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

SAFETY DEPARTMANI

Can Gümüş - 7 Adet Raporlama

1. çeyrek sonunda en çok raporlama yapan personelimiz 2. Mühendis Can Gümüş'e bir sonraki kontratında ödül olarak ek 20 GB internet verilecektir

2024 YILI 1. ÇEYREK EMNİYET ÖDÜLÜ

MED PAKİZE

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

SAFETY DEPARTMANI

Kampanya bazında Med Pakize gemimiz filo birincisi olmuştur. Gemimize ihtiyaçları doğrultusunda kahve makinesi hediye edilecektir.

MED PAKİZE 1. Çeyrek Emniyet Ödülü

BEST PRACTICE & LESSON LEARNED RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU

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

2024 Yılı birinci çeyreğinde toplam 7 adet Lessons Learned ve 6 adet Best Practice yayınlanmıştır.

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

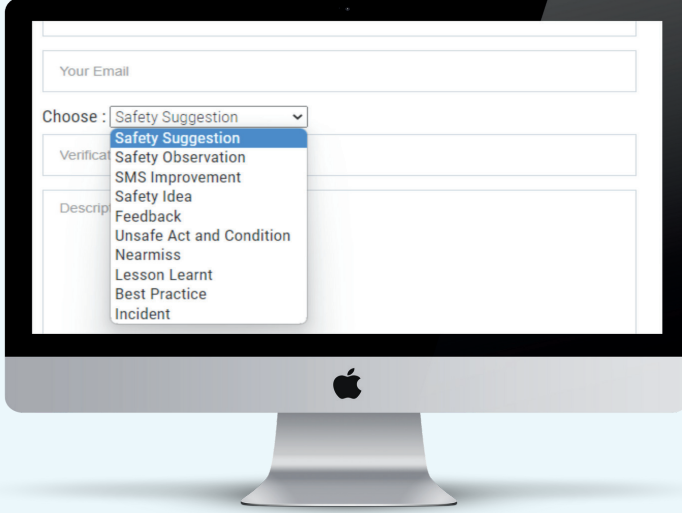
İSİM	TOPLAM RAPOR
Kaptan	3 Adet
Üçüncü Zabit	3 Adet
Güverte Stajyeri	3 Adet
Birinci Zabit	2 Adet
İkinci Mühendis	2 Adet

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

GEMİ ADI	TOPLAM RAPOR
Med Nordic	5 Adet
Med Atlantic	2 Adet
Med Emre	2 Adet
Med Arctic	2 Adet
Med Serhat	1 Adet
Med Pakize	1 Adet



ŞİKAYET VE İSTEK



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

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



Raporlama sekmesi sayesinde;

- Safety Suggestion/Emniyet Önerisi
- Safety Observation/ Emniyet Bulgusu
- SMS improvement/ SMS Geliştirmesi
- Safety Idea/Emniyet Fikri
- Feedback/Geri Bildirim
- Unsafe act and condition/Emniyetsiz durum ve emniyetsiz davranış
- Near-miss/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 : Safety Suggestion

Verification Question: 8 + 2 = ?

YMN TANKER MARINE MANAGEMENT SA



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



Telefon: 0 (216) 562 13 20



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

Our Mission:

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

Our Vision:

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

Thanks to the "reporting" section added to the YMN Tanker website 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