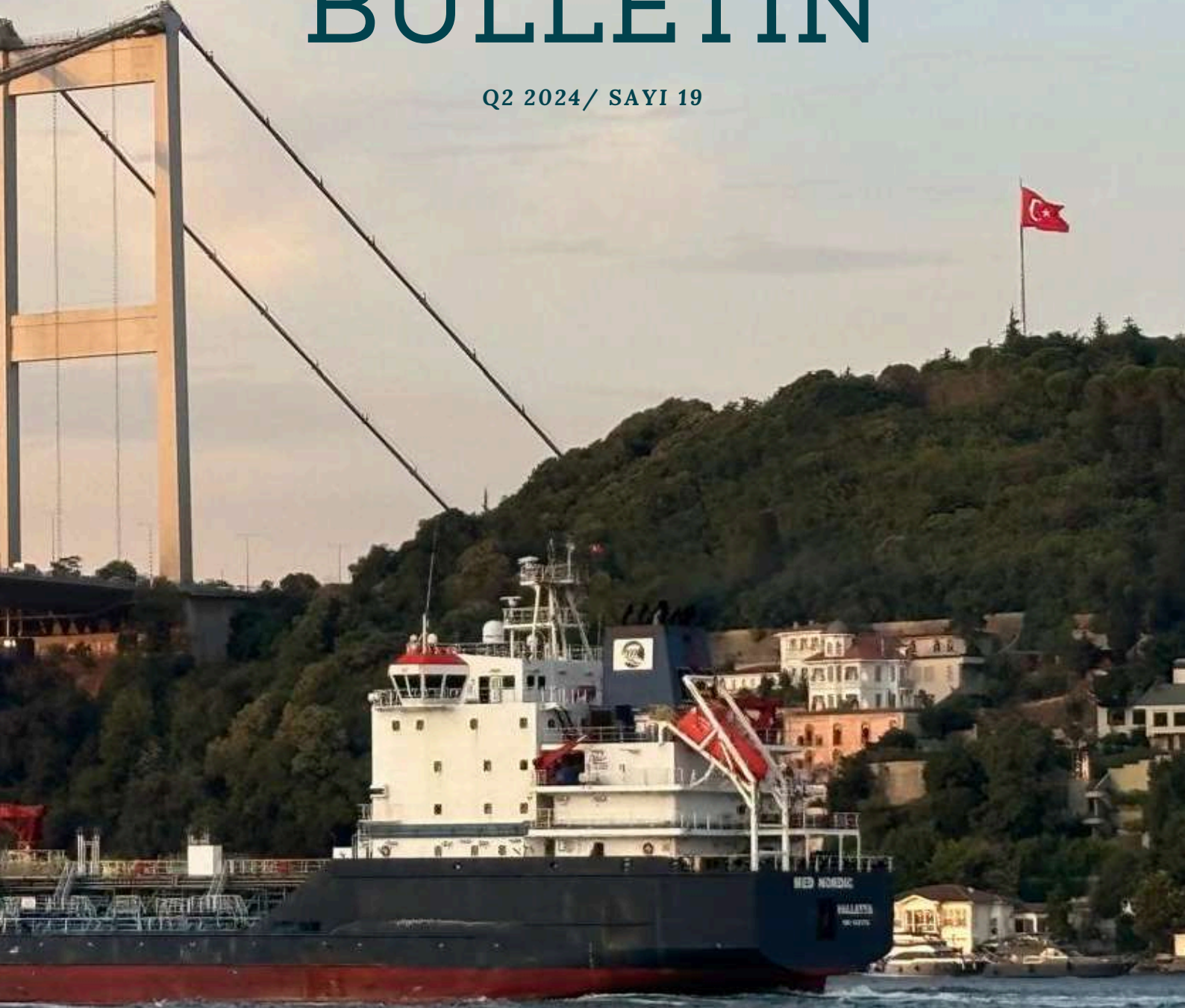


HSSEQ BULLETIN

Q2 2024/ SAYI 19



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.

2024 MEZUNİYET TÖRENLERİ



YMN Tanker firması olarak, denizcilik endüstrisinin geleceğini şekillendirecek olan genç profesyonellerin yetişmesini desteklemek amacıyla 2024 yılında dört farklı üniversitenin denizcilik fakültelerinin mezuniyet törenlerine katılım gösterme şansı yakaladık.

Bu törenler, İTÜ (İstanbul Teknik Üniversitesi), KTU (Karadeniz Teknik Üniversitesi), İstanbul Üniversitesi ve Ordu Üniversitesi'nin denizcilik fakültelerinde gerçekleştirilmiştir.

Firmamızı temsilen bu anlamlı etkinliklerde, DPA/HSSEQ Müdürü Kaptan Muhsin Demir, Personel Müdürü Kaptan Menduh Aydın, Güverte Enspektörü Kaptan Umut Muammer Birlikbaş ve Teknik Enspektör Kaan Kırkağaçlı yer almışlardır.



2024 MEZUNİYET TÖRENLERİ



Bu törenlerde YMN Tanker olarak, mezuniyet plakette ile onurlandırıldık. Bu plakette, hem denizcilik eğitime verdiğimiz değeri hem de genç profesyonellere duyduğumuz saygıyı simgelemektedir.

Üniversitelerin sergilediği ev sahipliği bizler için büyük bir memnuniyet kaynağı olmuştur. Tüm öğretim üyelerine ve organizasyon komitelerine misafirperverliklerinden ötürü teşekkür ederiz.

Denizcilik endüstrisinin geleceği için öğrencilerin büyük bir değer taşıdığına yürekten inanıyoruz. Bu genç mezunların, almış oldukları nitelikli eğitim ve edindikleri bilgi birikimi ile sektörde önemli başarılarla imza atacaklarına inancımız tamdır. YMN Tanker firması olarak, onların kariyer yolculuklarında yanlarında olmayı ve her türlü desteği sağlamayı sürdüreceğiz.

Mezun öğrencilerimizi, bu önemli başarılarından dolayı en içten dileklerimizle tebrik ediyoruz. Kendilerine, kariyer basamaklarını emin adımlarla ve büyük başarılarla tırmanmalarını temenni ediyoruz. Denizcilik sektörünün parlak geleceği, bu yetenekli gençlerin ellerinde şekillenecektir.

FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED SERHAT Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE



Gemilerin neredeyse her alanında şablonlar mevcuttur. Bu şablon ve adreslemeler için kullanım ve uygulama kolaylığı sebebiyle hazır kesim conta harf-sayılar kullanılmaktadır. Fakat bu conta şablonlar karışık ve düzenli değilse harf veya sayı aramak gereksiz bir zaman israfına sebep olmakta ve bazı gemilerde Safety store'da contaları yerleştirmek için hazır bölmelik bulunmaktadır.

GOOD PRACTICE



Contaların düzenli bir şekilde yerleştirilebilmesi için hazır bölmelik bulunmayan gemilerde alüminyum kaseler kullanılarak bölmeler oluşturulabilir. Böylece kullanılması gerektiğinde harf ve sayılar hızlı bir şekilde bulunarak zamandan tasarruf sağlanabilir.



FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED ADRIATIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE



Sample Room'da gerçekleştirilen rutin kontrol esnasında, numunelerin sealsız, sızıntı yapma riski taşıyan ve sallantı esnasında kırılıp dökülebilecek bir pozisyonda bulunduğu gözlemlenmiştir. Bu durum, hem numunelerin bütünlüğünü tehlikeye atmakta hem de çalışma ortamında potansiyel bir tehlike oluşturmaktadır.

GOOD PRACTICE

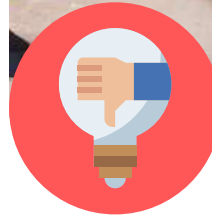


Bu tür olumsuz durumların önüne geçmek amacıyla, numuneler öncelikle uygun bir poşete dikkatlice yerleştirilmiştir. Ardından, sızıntıyı engellemek ve numunelerin güvenliğini sağlamak amacıyla poşetler sıkıca seallendi. Ek olarak, poşetlerin devrilmesini ve dolayısıyla numunelerin zarar görmesini önlemek için bir lastik yardımıyla sabitlendi.

MED SERHAT Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE

Bilindiği üzere gemilerde emniyet ekipmanlarının sayılarının ve seri numaralarının bulunduğu envanter formu mevcuttur (Form 3701). Bu formda mahallerde ve kamaralarda can yelekleri, immersion suitler ve EEBD'ler seri numaraları ile birlikte belirtilir. Gemilerde yapılan yangın ve gemi terk talimlerinde, personel toplanma alanına can yeleklerini ve immersion suitlerini getirmektedirler. Talim sonrası can yelekleri ve immersion suitler karışmaktadır.



GOOD PRACTICE

Bu karışıklığı önlemek ve ilgili ISM formu ile tutarsızlık yaşanmaması için, personele ait can yelekleri, dalma giysileri ve EEBD'ler rütbelere göre şablonlanmıştır. Bu sayede karışıklığın önüne geçilmiş olup ilgili ISM formu ile çelişkinin önüne geçilmiştir. Ayrıca talim sonrası LSA ekipmanların kolay bulunabilmesi için, güverte ekibinin şablonlamasında kırmızı renk, makine ekibi için de gri renk seçilmiştir.



MED ADRIATIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BEST PRACTICE

Revirde bulunan 40 litrelik Oksijen tüpünün rutin kontrolleri sırasında tüp içerisinde bulunan gazın özelliklerini ve IMDG code class numarasını gösteren ilgili Imo sign'ların revirde olmadığı tespit edilmiştir.

İlgili IMO Sign'lar revir girişine yapıştırılmıştır. Bu çalışmadaki amaç revirde bulunan oksijen tüpündeki gazın özelliklerinin revire girmeden önce bilinmesidir.

BAD PRACTICE

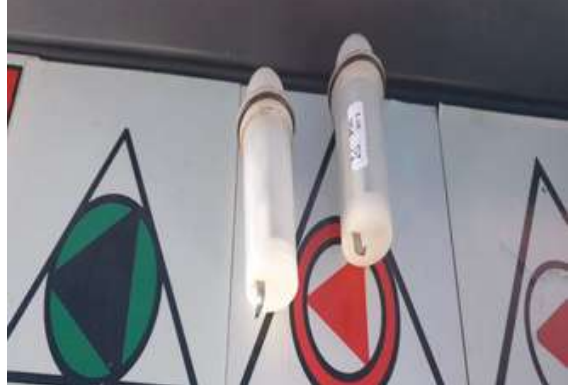


GOOD PRACTICE



BAD PRACTICE

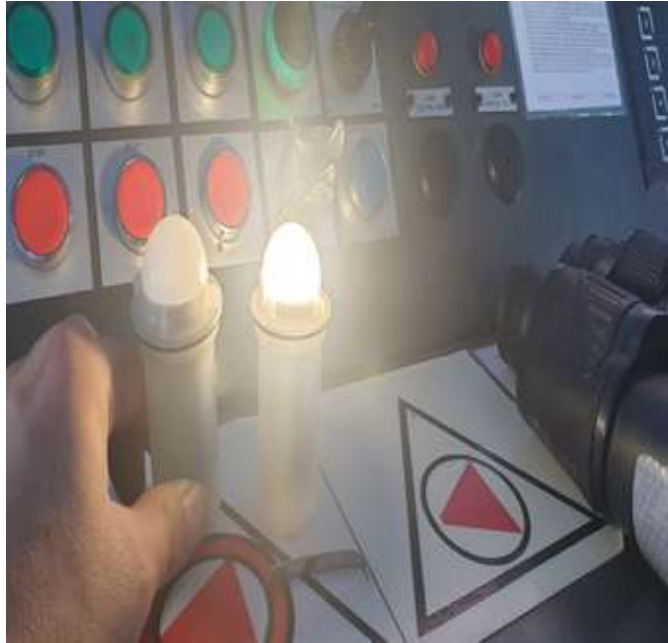
Gemide iskele ve sancakta bulunan MOB (Man Overboard) can simitlerinin duman kandili ışıklarının rutin kontrolü sırasında, bu ışıkların olması gereken işlevlerini yerine getirmediği tespit edilmiştir. Bu kontrol esnasında, ışıkların dikey yönlü hareket değişiminde ışık vermediği fark edilmiştir.



Yapılan detaylı inceleme sonucunda, bu sorunun sebebinin ışıkların emniyet pinlerinin çıkarılmamış olmasından kaynaklandığı anlaşılmıştır. Emniyet pinleri çıkarılmadığında, ışıklar gerekli durumlarda devreye girememekte ve bu da acil durumlarda ciddi emniyet riskleri yaratmaktadır.

GOOD PRACTICE

Emniyet pinleri çıkarıldığında, ışıkların dikey yönlü hareket değişiminde sorunsuz bir şekilde çalıştığı ve ışık verdiği gözlemlenmiştir. Bu durum, MOB can simitlerinin etkin bir şekilde kullanılabilmesi ve acil durumlarda personelin emniyetinin sağlanabilmesi için hayati önem taşımaktadır.

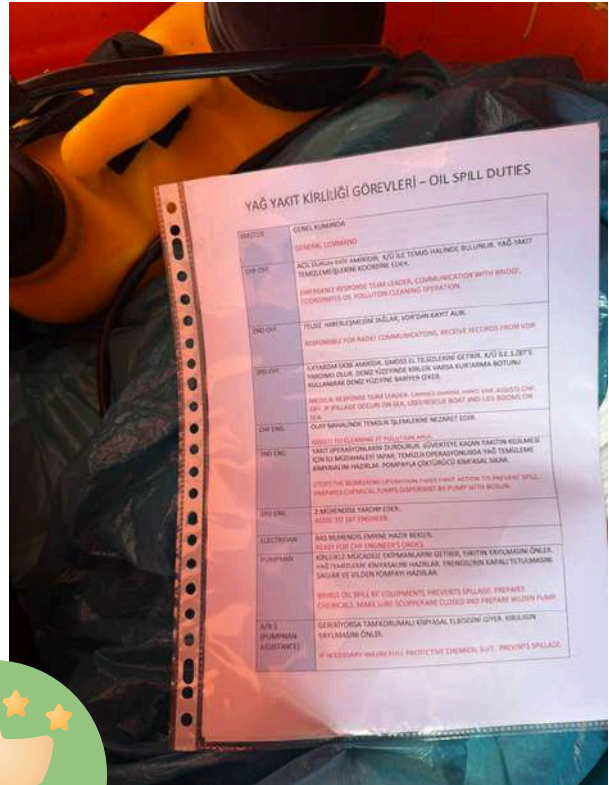


MED ADRIATIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BEST PRACTICE

Muster plan'a göre, tüm personelin yakıt-yağ kirliliği görevlerini içeren ayrıntılı bir poster hazırlanmıştır. Bu poster, gemideki yakıt ve yağ kirliliği ekipmanlarının bulunduğu konteynerin içine yerleştirilmiş ve aynı zamanda konteynerin yanındaki alabandaya da dikkat çekecek bir şekilde yapıştırılmıştır.

Bu düzenleme ile, tüm personelin gerçekleştirilen talimlerde ve olası kirlilik durumlarında görev ve sorumluluklarına daha kolay ve hızlı bir şekilde ulaşabilmesi hedeflenmiştir. Böylelikle, acil durumlarda ya da rutin eğitimler sırasında personelin hızlı ve etkin bir şekilde hareket edebilmesi, görevlerini ve sorumluluklarını net bir şekilde anlayarak yerine getirebilmesi sağlanmaktadır.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED ARCTIC’de Meydana Gelen Olay Üzerine Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Öğle yemeği esnasında gemi personeli sol kolunda uyuşukluk hissetmesi üzerine elinde bulunan tabağı yere düşürmüş ve uyuşukluğun artması üzerine kuzinede yere yatmıştır. Personelin rahatsızlığının fark edilmesi üzerine kan basıncı ve ateşi ölçülmüştür.

KÖK NEDENLER:

- Fiziksel / Psikolojik Stres - Hastalık

Bu esnada bilinci yerinde olan hasta için TeleSağlık ile iletişime geçilmiş ve alınan tavsiye üzerine acilen doktor kontrolü yapılması gerektiğine kanaat getirilmiştir. Ardından durumu daha da kötüleşen personel istifra etmiş ve bayılmıştır.

Hastanın acilen hastaneye kaldırılabilmesi adına bölgedeki MRCC ile iletişime geçen gemi kaptanı hastanın bot veya helikopterle hastaneye transferini istemiştir. Hastanın vücuduna AED takılmış ve kan basıncı / nabızı sık sık kontrol edilmiştir. Helikopterin ETA bilgisi alındıktan sonra hasta güverteye çıkarılmış ve yanında refakat etmesi adına bir makine zabitiyle helikoptere bindirilmiştir.

ALINACAK DERSLER:

- Olayın ardından gemi adamı sağlık belgesi alımında yapılan kontrollerin haricinde, tüm personel için yıllık olarak detaylı sağlık kontrollerin yapılması adına bir sağlık kuruluşu ile anlaşma yapılmıştır.
- 6313 numaralı Medical History Declaration for Seafarer formu oluşturulmuş bu sayede tüm personelin detaylı tıbbi geçmişinin tutulacağı bir deklarasyon hazırlanmıştır. Burada amaç rahatsızlığı olan personelin önceden tedavi olmasını sağlamak ve gemi üzerinde hayati tehlike oluşturacak rahatsızlıklardan sakınmaktır.

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED NORDIC Gemisinde Meydana Gelen Olay Sonrası Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Kargo operasyonu için tanklarını hazırlamak üzere Tarragona demir sahasına demirleyen geminin vardiya zabiti, demir atıldıktan yaklaşık iki saat sonra kaptanı arayarak demir taradığını belirtti. Bunun üzerine baş mühendise makinenin hazırlanması için haber verildi ve demir vira edilmeye başlandı. Belirli bir sürenin ardından demirin D-shackle'dan koptuğu söylendi. Bölgedeki VTS konu hakkında bilgilendirildi ve drifte gitmek için izin istendi.

KÖK NEDENLER:

- Ağır/Kötü Hava Şartları

Bayrak ve Class durum hakkında bilgilendirildi, yeni short term Cargo Ship Safety Construction sertifikası istendi ve Class onaylı yeni demir ve ekipman isteği yapıldı. Tek demirle seyir için Risk Değerlendirmesi hazırlandı ve liman giriş/çıkışlarında demir yenilenene kadar tug boat yardımı kullanılması önerisi yapıldı.

Gemiye yeni demir ve demir ekipmanlarının ulaşması üzerine Class eşliğinde yeni demir yerleştirildi ve Full Term Cargo Ship Safety Construction sertifikası hazırlandı.

ALINACAK DERSLER:

- Hava durumu anlık ve ileriye dönük olarak sık sık kontrol edilmelidir.
- Hava durumuna ek olarak ani rüzgarlar da dikkate alınmalı ve demirin durumu kontrol edilmelidir.
- Ağır hava koşullarında demir ve demir ekipmanları ekstra özenle korunmalıdır.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED CANARY Gemisinde Meydana Gelen Olay Sonrası Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Tank yıkama operasyonu esnasında manifoldda bulunan somunları sıkıan gemi personelinin elinde bulunan ingiliz anahtarı, somunu sıyırmış ve dişine sert bir şekilde çarparak kırılmasına sebep olmuştur.

Yapılan araştırmalar sonrasında gemi personeli tarafından kullanılan ingiliz anahtarının yıpranmış ve deformasyona uğramış olduğu öğrenilmiş, bu nedenle üzerine yük verildiğinde yükü kaldıramamış ve yerinden sıyrılarak personelin dişini kırmıştır.

KÖK NEDENLER:

- Uygun Kişisel Koruyucu Ekipmanın Kullanımında Hata
- Arızalı Alet/ Ekipman/ Makine/Cihaz Kullanımı
- Doğru Olmayan Materyal
- Yanlış/Uygun Olmayan Alet/Ekipman
- Vücut Pozisyonu Korumada Sınırlı Yeterlilik/Yetersizlik

ALINACAK DERSLER:

- Tüm gemi personeli, ekipmanların yanlış kullanımı veya hatalı ekipman kullanımı nedeniyle meydana gelebilecek benzeri kazalar konusunda bilgilendirmişlerdir.
- Herhangi bir işe başlanmadan önce, iş esnasında kullanılacak ekipmanların çalışmaya uygun kondisyonda olduğundan emin olunmalıdır.
- Aynı zamanda toolbox meeting esnasında, iş süresince kullanılması gereken emniyet ekipmanları ve kişisel koruyucu ekipmanların önemi vurgulanmalıdır.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

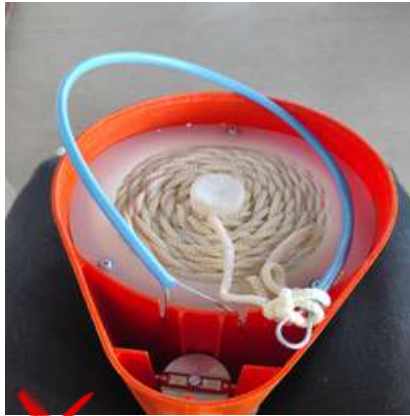
MED SERHAT Personeli Tarafından Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Denet esnasında halat atma cihazının roketatarının sabitleyici köpüğünün olmadığı fark edildi. Bu durum, halat atma cihazının kullanımı sırasında roketin atış yönüne sabit gitmemesine neden olabilir. Roketatarı stabilize etmek için halat atma cihazının üst boşluğuna sert köpük malzemesi yerleştirildi.

KÖK NEDENLER:

- Hatalı / yetersiz dizayn
- Kural ve kaideleri takipte hata
- Yetersiz Kontrol



ÖNCESİ



SONRASI

ALINACAK DERSLER:

- Tüm LSA payro teknik malzemelerin kontrol edilmesi gerekmektedir.
- Payroteknik malzemelerin kullanım talimatlarına göre, malzemelerin kullanıma uygunluğu gözden geçirilmelidir.
- Kontroller yapılırken ilgili ISM formu dikkatli incelenmelidir

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED NORDIC Personeli Tarafından Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

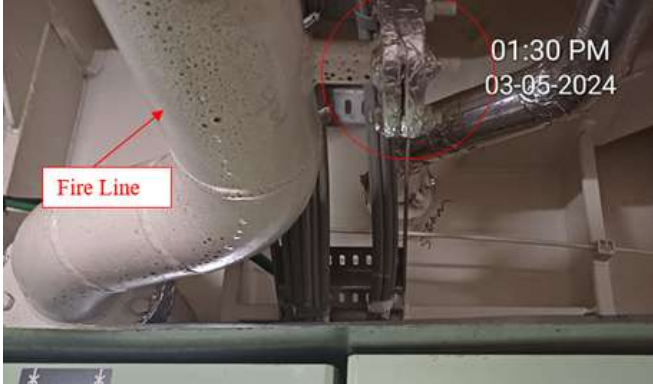
Başaltında yangın devresi üzerindeki flangelerin sıçrama önleyici bant yerine alüminyum folyo benzeri hemen yırtılabilen ve sıçrayan deniz suyunu durduramayacak bir bant ile kaplandığı tespit edildi.

Görseldeki işaretli bölgeye hafifçe bastırıldığında flangelerin arasındaki boş kalan kısmın kolayca delindiği tespit edildi. Tam 440v elektrik panosu üzerinde kalan bu devreden su sızıntısı olması durumunda yangın ve personel yaralanmasına neden olabileceği anlaşıldı.

Tespit edilen tüm uygunsuz bantlar sökülerek sıçrama önleme özelliği olan bant ile donatılmıştır.

KÖK NEDENLER:

- Uygunsuz Ekipman
- Kontrol Eksikliği
- Bilgi Eksikliği



ALINACAK DERSLER:

- Kullanılacak bantların "SPRAY STOP ANTI-SPLASH TAPE" olması ve IMO A653 (16) ile uyumlu olması gerekmektedir. Uygun olan bant "Spray-Stop" ibaresini taşımaktadır.
- Elektrik panolarının üzerine deniz suyu sıçraması sonucunda yangın riski oluşur.
- Elektrik panosundan kaynaklanan kaçak akım personelin elektrik çarptırarak ağır yaralanmasına veya ölümüne sebep olabilir.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED NORDIC Personeli Tarafından Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Yapılan kontroller enasında UTI ve Closed Sampling cihazlarında pek çok uygunsuzluğu olduğu tespit edilmiştir.

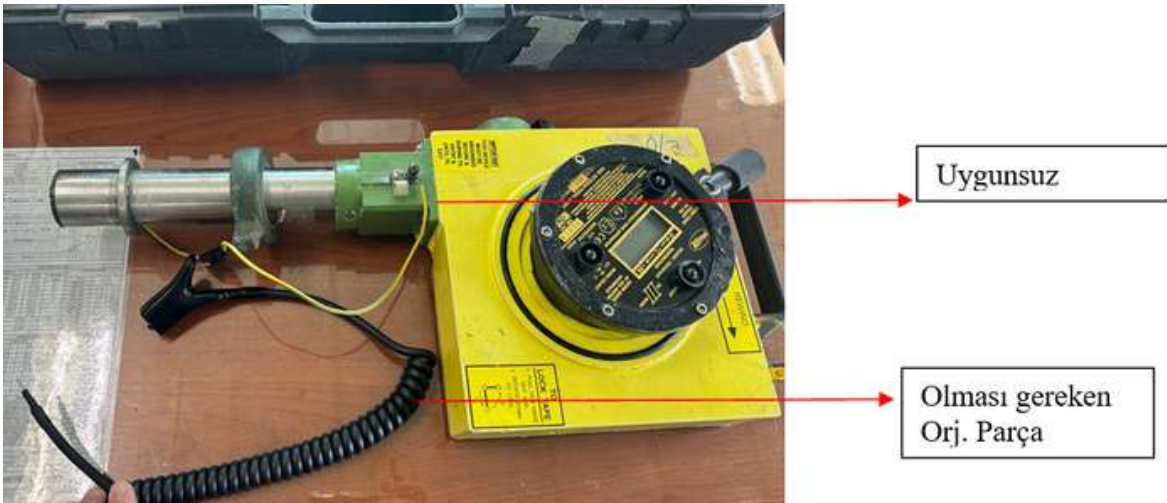
KÖK NEDENLER:

- Uygunsuz Ekipman
- Kontrol Eksikliği
- Bilgi Eksikliği

ITU & Closed Sampling Cihazlarının Elektrik İletkenliğinin Olmaması

Korozyona uğramış materyal ve kopuk bonding kablosu vb. nedenlerle UTI elektrik iletkenliği kontrol edildiğinde çok yüksek direnç değerleri okunabilmektedir (Örn: 10 Mega-Ohm gibi).

Bu cihazların üretici kitapçığında belirtilen (örn Hermetic cihazlar için max : 10ohm) direnç değerlerinde iletkenlik sağlandığının kontrol edilmesi gerekmektedir. Ohm değerinin okunması gereken noktalar üretici manuelinde belirtilmektedir.



ITU Cihazlarının Gaz Sızdırmazlığının Bozulması ve Bu Durumu Onarmak İçin Uygun Olmayan Malzemelerin Kullanılması

Yapılan kontroller esnasında UTI cihazlarına conta maksadı ile teflon plaka vb. parça konduğu ve bunun sızdırmazlık sağlamadığı tespit edilmiştir. Üretici manuelinde ise bu durumda viton malzeme kullanılması gerektiği şu şekilde belirtilmiştir: “Viton Seal For Removable Covers”.



Sızdırmazlık Sağlayan O-Ring gibi Parçaların Düşmüş Olması

Aşağıdaki resimde görüldüğü gibi UTI bağlantı sırasında sızdırmazlık sağlayan oring olmadığı tespit edilmiştir.



ALINACAK DERSLER:

- 3420 UTI Electrical Continuity Log formu 6 aylık periyotlarla üretici kitapçığında belirtilen değerler kontrol edilerek yapılmalıdır.
- Bakım tutum esnasında değişmesi gereken parçalar için üreticinin sağladığı orijinal yedek parçalar temin edilmeli ve kullanılmalıdır.
- Kontroller ve kullanım esnasında cihazın üzerindeki uygunsuzluklar dikkatle kontrol edilmeli.

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.

Uyuşturucu Kaçakçılığı

Kargo operasyonu için bir sonraki limanına ilerlemekte olan gemi kısa süre önce Süveyş Kanalı'ndan geçmiş ve bu esnada kanal geçişi için gemiye birçok kişi çıkmış ve Suez Kabin’de konaklamışlardır.

Kanal geçişinden kısa bir süre sonra Suez Cabin’de yapılması gereken bakım tutum işlerine başlanmak üzere içeri girilmek istenmiş fakat weathertight kaportanın açılmadığı fark edilmişti. Kaportanın açılmaması üzerine ikinci kaptan konu hakkında bilgilendirildi ve tüm çabalara rağmen açılmayan kaporta sebebiyle gemi çizimleri incelendi. İnceleme sonucunda içeri girmenin tek yolunun havalandırma paneli aracılığıyla olacağı anlaşıldı. Havalandırma panelinde ilerleyen gemi personeli içeride ne olduğu bilinmeyen plastik paketler ve torbalara rastladı. Suez Cabin’e ulaşan gemi personeli kaportayı açmayı başardı ve bulduğu şüpheli paketler hakkında ikinci kaptanı bilgilendirdi.

Tavan panelinde bulunan şüpheli paketler çıkarıldı ve içlerinden beyaz bir toz sızdığı fark edildi. Kabin içerisinde detaylı arama yapılsa da başka bir şüpheli pakete rastlanmadı. Gemi kaptanı ve firmanın DPA’i konu hakkında derhal bilgilendirildi ve paketler Bonded Store’a kitlendi.

KÖK NEDENLER:

- Kanal geçişi sonrası yapılan kaçak / uyuşturucu / bomba aramasının yetersiz olması



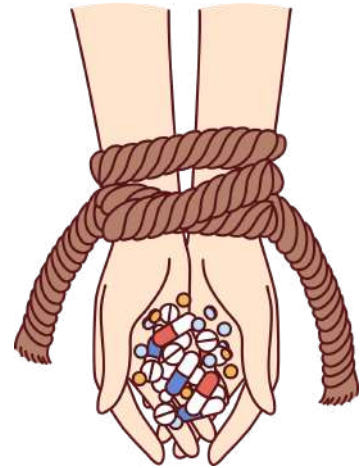
DÜZELTİCİ VE ÖNLEYİCİ EYLEMLER:

- Geminin bir sonraki uğrağındaki acente konu hakkında bilgilendirildi ve Limanın sahil güvenliğine haber verildi
- Gemi kargo operasyonunu yapmadan önce şüpheli paket sebebiyle karantinaya alınarak demir atma olasılığına karşı hazırlıklarını yaptı
- Firma tarafından P&I bilgilendirildi ve polis araştırmasına karşın avukatla iletişime geçildi
- Geminin demirlemesi sonrası gelen sahil güvenlik ekipleri gemide detaylı bir arama yaptı fakat gemi personeli tarafından bulunan şüpheli paketler haricinde bir bulguya rastlanmadı
- Şüpheli paketler sahil güvenlik ekipleri tarafından alındı



ALINAN DERSLER:

- SSP'ye göre, özellikle de riskli limanlarda, uyuşturucu ve kaçak araması esnasında özen gösterilmeli ve her bölge dikkatle aranmalıdır.
- Gemide yabancı kişilerin olması gereken durumlarda personel harici girilmemesi gereken kaportalar, açıklıklar ve kamaralar kilitlenmeli kontrol altına alınmalıdır.
- Bu tarz durumlarda otoritelere karşı transparan olmak ve iş birliği yapmak durumu çözmenin tek yoludur.



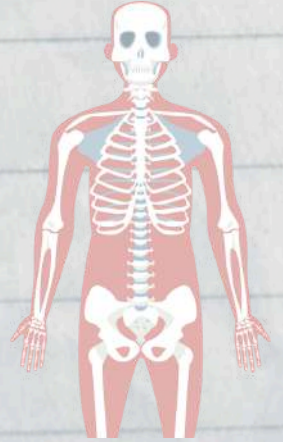
Denizci Sağlığı: Best Practice

Dünya genelinde denizciler yoğun çalışma koşullarından ötürü birçok farklı rahatsızlığa yakalanabilmekteler. Bunlardan en sık rastlanan hastalıklar aşağıda sıralanmış ve bunlara karşı almamız gereken önlemler belirtilmiştir.



1. İskelet ve Kas Sistemi Rahatsızlıkları
İskelet ve kas sistemi rahatsızlıkları denizcilerde, yanlış ağırlık kaldırma, sık tekrar eden işler ve duruş bozuklukları sebebiyle sıkça karşımıza çıkmaktadır.

- 2023 senesinde yapılan araştırmalara göre kas ve iskelet sistemi rahatsızlıkları en sık karşımıza çıkan 4. rahatsızlık.
- Bu rahatsızlıkların %40'ı sırt ve boyun ağrılarından oluşuyor.
- Denizcilere çalışamaz raporu verilen durumların üçte birini kas ve iskelet sistemi rahatsızlıkları oluşturmakta.



2. Dişlerle ilgili Rahatsızlıklar

Geçtiğimiz yıl içerisinde gemide çalışan personelin en çok yakındığı rahatsızlıklar sıralamasında 6. sıradan 2. sıraya sıçrayan diş sorunları diğer sağlıksal sorunlara oranla %67 oranında daha fazla karada muayene gereği doğurmakta.



3. Kronik Sağlık Sorunları

Hipertansiyon gemi adamlarını en çok etkileyen kronik hastalıkların başında gelmektedir. Diğer kronik rahatsızlıklar diyabet, depresyon ve obezitedir.

Düzenli takip ve kontrol edilmeyen kronik hastalıklar çok daha ciddi acil durumlara neden olabilmektedir.

Uluslararası Sağlık Organizasyonu 2050 senesinde, yıllık meydana gelecek 90 milyon ölümün %86'sının kronik rahatsızlıklar sebebiyle olacağını öngörmektedir.



4. Kalp Rahatsızlıkları

Sadece gemi adamları arasında değil aynı zamanda da dünya genelinde meydana gelen ölümlerin ana sebebi kardiyovasküler hastalıklar olarak tanımlanmaktadır.

Yıllık olarak meydana gelen ölümlerin 17.9 milyonunun kalp rahatsızlıkları sebebiyle olduğu belirtilmektedir.

Kalp sağlığını korumak adına sigarayı bırakmak, düzenli egzersiz yapmak ve sağlıklı beslenmek önem arz etmektedir.



Seyir halindeki deniz araçlarında meydana gelebilecek sağlık sorunlarına uzaktan tıbbi yardım sağlamak amacıyla, ülkemizde içinde olduğu dünyada belli sayıda ülkede 7/24 saat nöbet esasına göre görev yapan doktor ve sağlık personelleri bulunur. Bazı ülkelerde bu hizmet, hastaneler veya poliklinikler tarafından verilmekte, bazı ülkelerde ise bunun için özel merkezler bulunmaktadır. Ülkemizde bu hizmet Genel Müdürlüğümüz bünyesinde hizmet veren Tele Sağlık Merkezi tarafından bayrak ayırımı yapılmadan ücretsiz olarak sağlanmaktadır. Tele Sağlık Merkezinde 7/24 saat nöbet esasına göre, yabancı dil bilen tabip, sağlık personeli ve iletişim görevlileri aracılığıyla, uluslararası düzeyde uzaktan sağlık danışmalığı hizmeti verilmekte ve acil sağlık sorunlarında ilgili kurum ve kuruluşlarla işbirliği yapılarak tıbbi tahliye organizasyonu gerçekleştirilmektedir.

Mail Adresi: telesaglik@saglik.gov.tr

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?

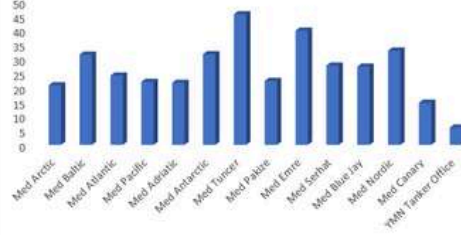
2024 YILI 2. ÇEYREK YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Garbage

Garbage Generated Total 2nd quarter: 361,15 cbm

Med Arctic: 20,74 cbm
Med Baltic: 31,41 cbm
Med Atlantic: 24,11 cbm
Med Pacific: 21,93 cbm
Med Adriatic: 21,60 cbm
Med Antarctic: 31,55 cbm
Med Tuncer: 45,47 cbm
Med Pakize: 22,26 cbm
Med Emre: 39,76 cbm
Med Serhat: 27,60 cbm
Med Blue Jay: 27,24 cbm
Med Nordic: 32,82 cbm
Med Canary: 14,66 cbm
YMN Tanker Office: 6 cbm

Garbage Consumption Analysis for Fleet Vessels

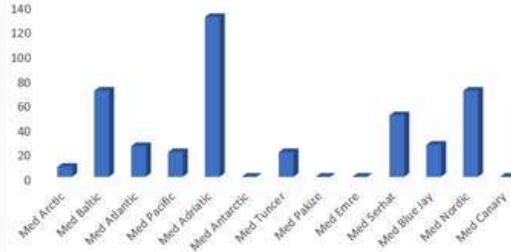


Battery

Battery Consumption Total 2nd quarter: 419 pcs

Med Arctic: 8 pcs
Med Baltic: 70 pcs
Med Atlantic: 25 pcs
Med Pacific: 20 pcs
Med Adriatic: 130 pcs
Med Antarctic: 0 pcs
Med Tuncer: 20 pcs
Med Pakize: 0 pcs
Med Emre: 0 pcs
Med Serhat: 50 pcs
Med Blue Jay: 26 pcs
Med Nordic: 70 pcs
Med Canary: 0 pcs

Battery Consumption Analysis for Fleet Vessels

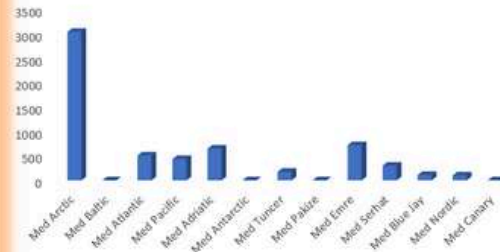


Paint Consumption

Paint Consumption Total 2nd quarter: 6039 ltrs

Med Arctic: 3038 ltrs
Med Baltic: 0 ltrs
Med Atlantic: 510,04 ltrs
Med Pacific: 436 ltrs
Med Adriatic: 650 ltrs
Med Antarctic: 0 ltrs
Med Tuncer: 175 ltrs
Med Pakize: 0 ltrs
Med Emre: 720 ltrs
Med Serhat: 300 ltrs
Med Blue Jay: 110 ltrs
Med Nordic: 100 ltrs
Med Canary: 0 ltrs

Paint Consumption Analysis for Fleet Vessels



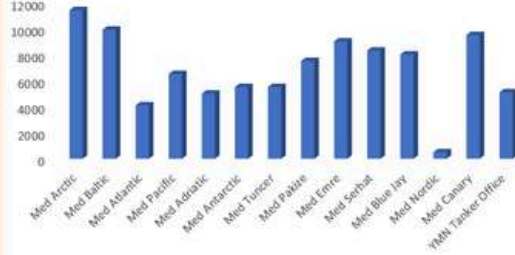
2024 YILI 2. ÇEYREK YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Paper Consumption

Average Paper Consumption Per Vessel Per Month 2nd quarter: 2197,7 pcs

Med Arctic: 11400 pcs
Med Baltic: 9900 pcs
Med Atlantic: 4100 pcs
Med Pacific: 6500 pcs
Med Adriatic: 5000 pcs
Med Antarctic: 5500 pcs
Med Tuncer: 5500 pcs
Med Pakize: 7500 pcs
Med Emre: 9000 pcs
Med Serhat: 8300 pcs
Med Blue Jay: 8000 pcs
Med Nordic: 500 pcs
Med Canary: 9500 pcs
YMN Tanker Office: 5100 pcs

Paper Consumption Analysis for Fleet Vessels



Fluorescent

Fluorescent Consumption Total 2nd quarter: 153 pcs

Med Arctic: 4 pcs
Med Baltic: 20 pcs
Med Atlantic: 14 pcs
Med Pacific: 50 pcs
Med Adriatic: 0 pcs
Med Antarctic: 0 pcs
Med Tuncer: 5 pcs
Med Pakize: 0 pcs
Med Emre: 0 pcs
Med Serhat: 0 pcs
Med Blue Jay: 0 pcs
Med Nordic: 60 pcs
Med Canary: 0 pcs

Fluorescent Consumption Analysis for Fleet Vessels

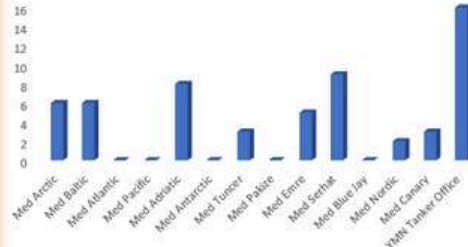


Printer Cartridge

Printer Cartridge Consumption Total 2nd quarter: 42 pcs

Med Arctic: 6 pcs
Med Baltic: 6 pcs
Med Atlantic: 0 pcs
Med Pacific: 0 pcs
Med Adriatic: 8 pcs
Med Antarctic: 0 pcs
Med Tuncer: 3 pcs
Med Pakize: 0 pcs
Med Emre: 5 pcs
Med Serhat: 9 pcs
Med Blue Jay: 0 pcs
Med Nordic: 2 pcs
Med Canary: 3 pcs
YMN Tanker Office: 16 pcs

Printer Cartridge Consumption Analysis for Fleet Vessels



RECAAP 2024 YARI YIL RAPORU

2024 YILININ İLK YARISI SÜRESİCE ASYA BÖLGESİNDE MEYDANA GELEN KORSANLIK VE GEMİLERE KARŞI SİLAHLI SOYGUN VAKALARININ ÖZETİ



51 Vaka Raporlandı

44 - Gerçekleşen
7 - Teşebbüs edilen

Vakaların Şiddeti



- CAT 1 - Nil
- CAT 2 - 8
- CAT 3 - 16
- CAT 4 - 20

1 Korsanlık Vakası
50 Silahlı Soygun
Raporlandı



Gemilerin Durumu

29

Gemi Demirde yada
Limandaydı

22

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 YARI YIL RAPORU

2024 yılının ilk yarısında, 2023 yılının ilk yarısına kıyasla %16 düşüş gerçekleşti. 2024 yılının Ocak-Haziran ayları arasında 51 adet olay raporlanırken bu rakam 2023 yılı Ocak-Haziran ayları arasında 61 olay raporlandığı bildirildi. 2024 yılının ilk yarısında yapılan 51 raporlamaların 44 tanesi gerçekleşen vakayken 7 tanesinin teşebbüs olduğu açıklandı.

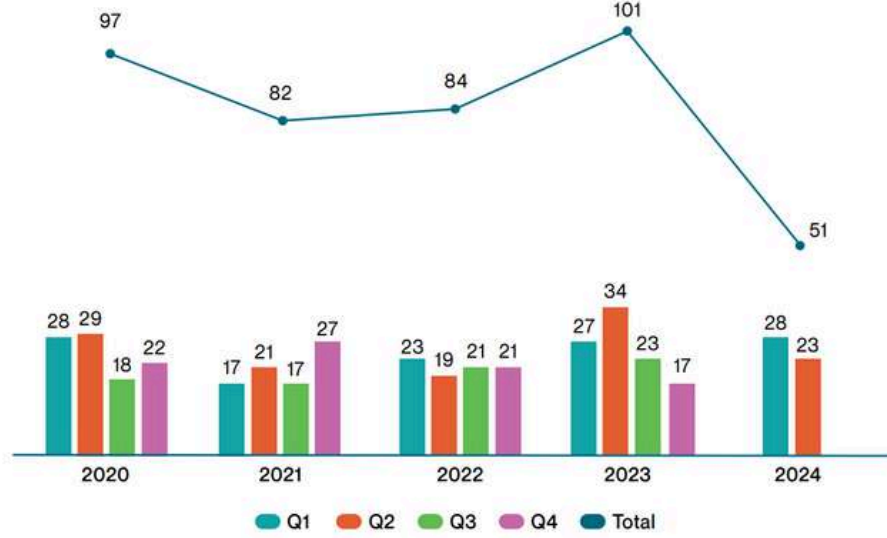


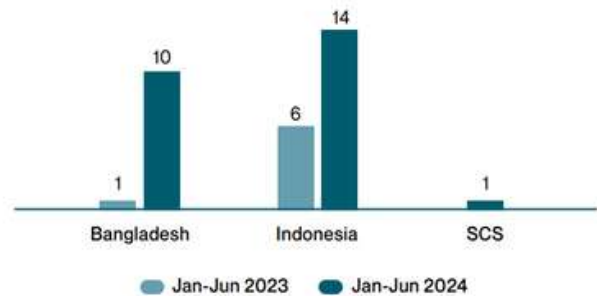
Chart 1 - Number of incidents (Quarterly number vis-à-vis total number of 2020-2024)

2023 Ocak-Haziran ve 2024 Ocak-Haziran Vakalarının Karşılaştırılması

2024 senesi Ocak-Haziran ayları arasında raporlanan vakalar 2023 senesinin aynı dönemine göre aşağıdaki lokasyonlarda düşüş gösterdi:



2024 senesi Ocak-Haziran ayları arasında raporlanan vakalar 2023 senesinin aynı dönemine göre aşağıdaki lokasyonlarda artış gösterdi:



2024 yılı Ocak-Haziran ayları arasında raporlanan 51 olaydan 29 tanesi (%57) gemiler demirde veya limandayken yaşandı. Yandaki grafik gemiler demirde veya limandayken yaşanan olayları ve konumlarını göstermektedir.

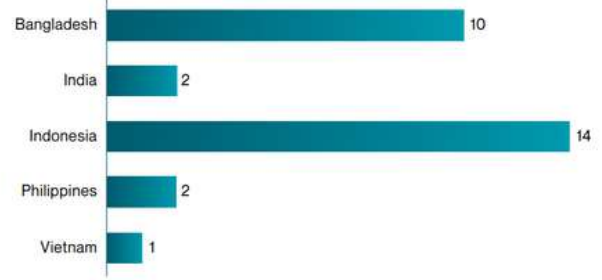


Chart 6 - Incidents on board ships at anchor/berth (January-June 2024)

Yaşanan diğer 22 (%43) olay ise gemiler seyirdeyken oldu. Yandaki grafik gemiler seyir halindeyken yaşanan olayları ve konumlarını göstermektedir.



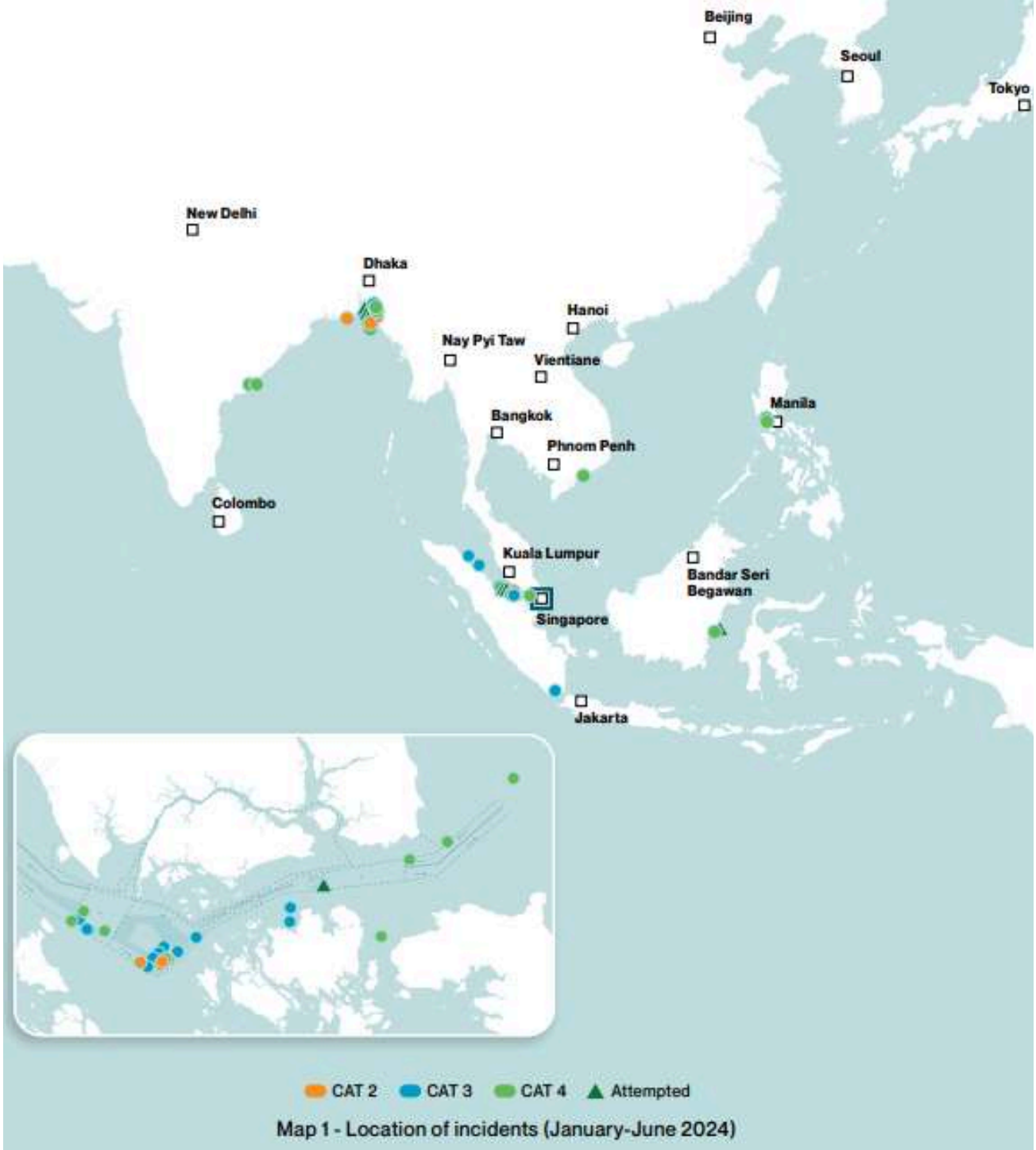
Chart 7 - Incidents on board ships while underway (January-June 2024)

January-June																				
	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			3		1				3											
Sub-total			3		1				3											
South Asia																				
Bangladesh	10			1	6		4	2			3				3		1		7	3
India	4		12		1		1	1	2		7		3		2	1	3		2	
Sub-total	14		12	1	7		5	3	2		10		3		5	1	4		9	3
Southeast Asia																				
Indonesia	10		18		17	2	15	5	7	2	16	1	6		6		6		11	3
Malaysia	2		1		1		1		2		1		1							
Pacific Ocean										1										
Philippines	3	1	1		8		1		2		7		5	1	3		7		2	
South China Sea	10	1	1	1	2		2	1			2								1	
SOMS	55	4	1		1	1	3	2	8		16		19	1	26	1	41		20	1
Sulu-Celebes Seas			4		3	4		1	1		1									
Thailand	1																1			
Vietnam	13		3				2				3		2				2		1	
Sub-total	94	6	29	1	32	7	24	9	20	3	46	1	33	2	35	1	57		35	4
Overall total	108	6	44	2	40	7	29	12	25	3	56	1	36	2	40	2	61		44	7

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

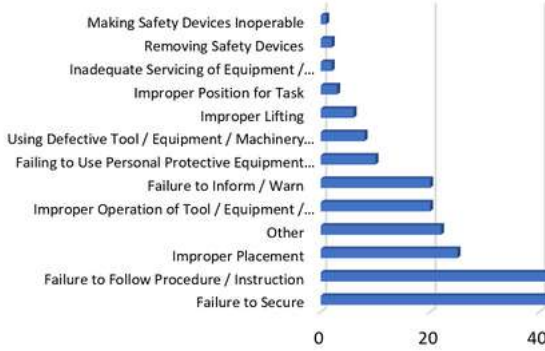
VAKALARIN LOKASYONLARI

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

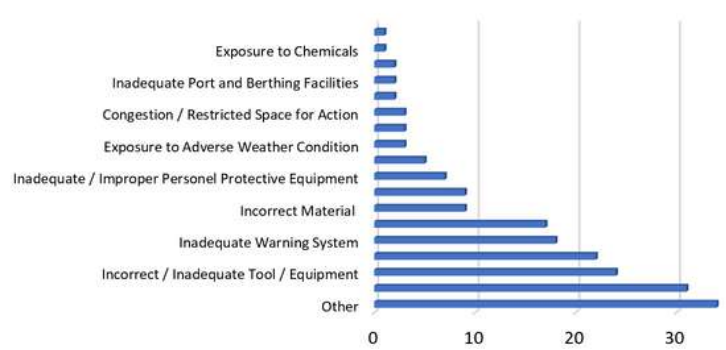


2024 yılı Ocak - Haziran ayları için oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve durumların oluşmasının analizi aşağıdaki gibidir.

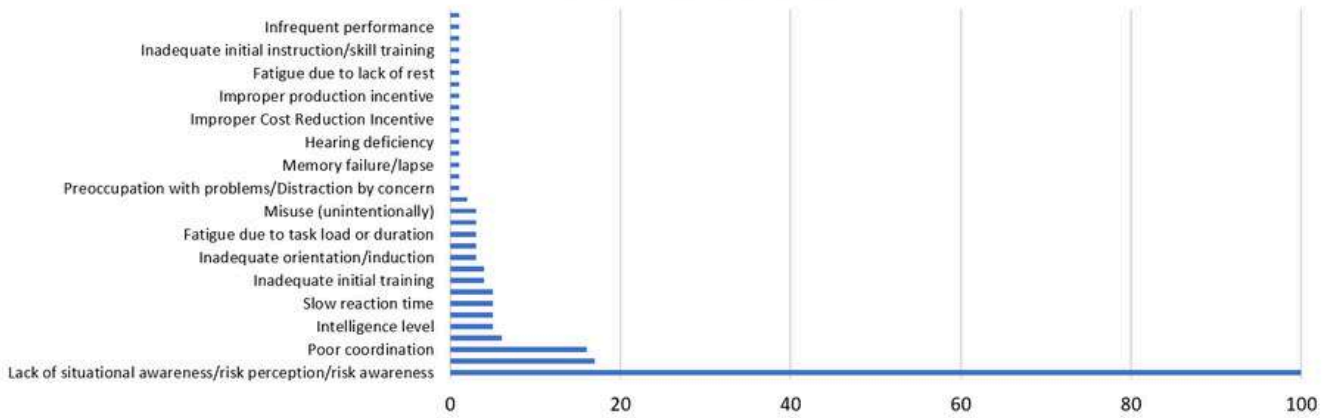
SUBSTANDARD ACTS



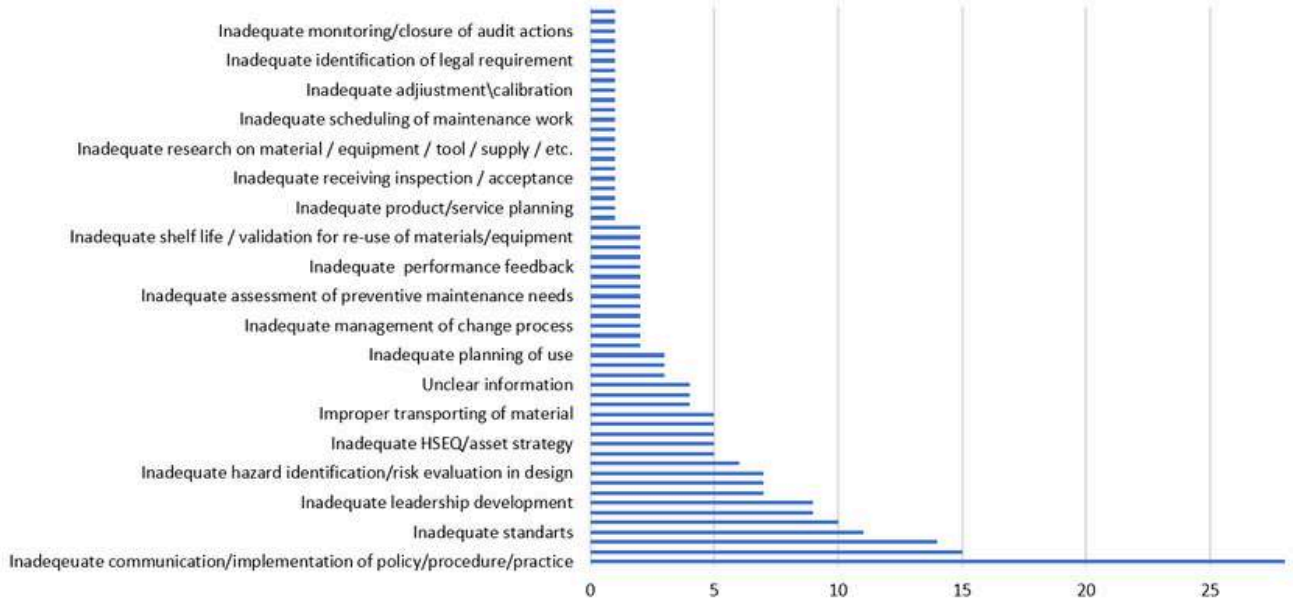
SUBSTANDARD CONDITIONS



PERSONAL FACTORS



JOB SYSTEM FACTORS



2024 2. 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

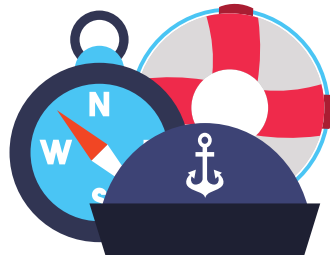
2023 yılı itibari ile gemilerimizin Denet performansı, Emniyet ve Raporlama bilincini arttırabilmek adına yeni bir ödül sistemi uygulamasına başlanmıştır.

Uygulama kapsamında;

- Gemilerimizde her çeyrek **en çok nearmiss düzenleyen personele her ay sonunda ekstra internet ödülü** verilecektir. Ödülü kazanan personelin kontratının bitmesi halinde, bir sonraki gemi katılışında ödülünü hatırlatması üzerine internet hakkı tanınacaktır.

1. PERSONELE: 15 GB
2. PERSONELE: 10 GB
3. PERSONELE: 5 GB

- 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 2.çeyreği için performans bazlı en başarılı gemilerimiz eşitlik sonucu Med Nordic ve Med Emre seçilmiş olup gemi personeli isteği üzerine gemilerimize **Kahve Makinesi ve** ikmali yapılmıştır.



EN FAZLA RAPORLAMA YAPAN PERSONELİMİZ

İSİM	TOPLAM RAPOR
Bekir Fırat Çelik	8 Adet
Recep Kaya	7 Adet
Murat Tutan	4 Adet
Mert Sarı	4 adet
Berkay Abayhan	4 adet
Altuğ Çelen	4 adet
Aykut Çolak	4 adet

Emniyet & Gemi Performans Ödülü

2. Çeyreğin Birincileri

2024 yılı 2. çeyreğinde en fazla raporlamayı yapan ve çeyreklik gemi puanlama tablosunda da birinci olan gemi Med Nordic ve Med Emre olup, en fazla raporlamayı yapan personelimiz 8 adet raporlamayla Bekir Fırat Çelik olmuştur.

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



Bekir Fırat Çelik - 8 Adet Raporlama

2. çeyrek sonunda en çok raporlama yapan personelimiz Baş Mühendis Bekir Fırat Çelik'e bir sonraki kontratında ödül olarak ek 15 GB internet verilecektir



MED EMRE & MED NORDIC 2. Çeyrek Emniyet Ödülü

Kampanya bazında Med Emre ve Med Nordic gemileri filo birincisi olmuştur. Gemilerimize ihtiyaçları doğrultusunda **kahve makinesi hediye edilecektir.**

BEST PRACTICE & LESSON LEARNED RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU

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

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

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

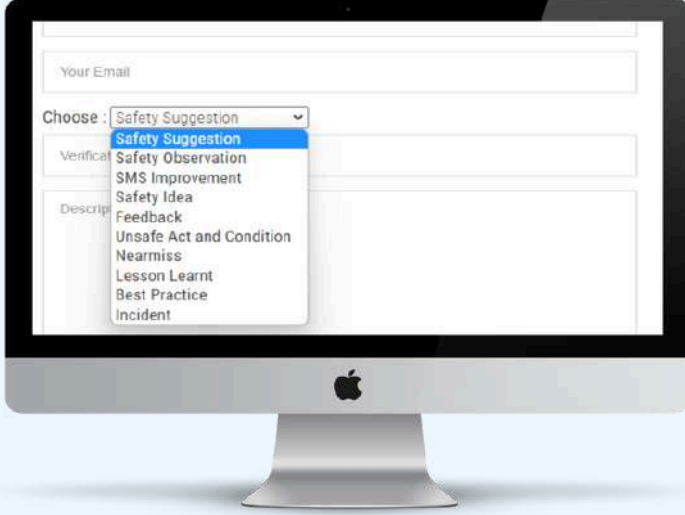
İSİM	TOPLAM RAPOR
Üçüncü Zabit	6 Adet
Kaptan	3 Adet
Birinci Zabit	2 Adet
Güverte Stajyer	1 Adet

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

GEMİ ADI	TOPLAM RAPOR
Med Adriatic	3 Adet
Med Serhat	3 Adet
Med Nordic	3 Adet
Med Arctic	2 Adet
Med Canary	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