



HSSEQ BULLETIN

Q3 2024/ SAYI 20



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

FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED ANTARCTIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE



KUZİNEDE BULUNAN İÇİLEBİLİR SU ŞİŞELERİ PORTATİF YANGIN SÖNDÜRÜCÜLERİN KULLANIMINI ENGELLİYORDU. GEMİDE BULUNAN LSA VE FFE EKİPMANLARININ KULLANIMLARINI ENGELLEYEBİLECEK TÜM ALET VE EŞYALARDAN UZAKTA BULUNDURULMALARI GEREKMEKTEDİR. BU TARZ HAYATİ EKİPMANLARIN KULLANIMLARININ ENGELLENMESİ AĞIR KAZALARA NEDEN OLABİLİR.

GOOD PRACTICE



YANGIN SÖNDÜRÜCÜNÜN KULLANIMI ENGELLEYECEK SU ŞİŞELERİ KALDIRILDI. MÜRETTEBAT, YANGINLA MÜCADELE VE GÜVENLİK EKİPMANLARININ KULLANIMINI VE ERİŞİLMESİNİ ENGELLEYECEK HERHANGİ BİR ENGEL OLMAMASI KONUSUNDA BİLGİLENDİRİLDİ.



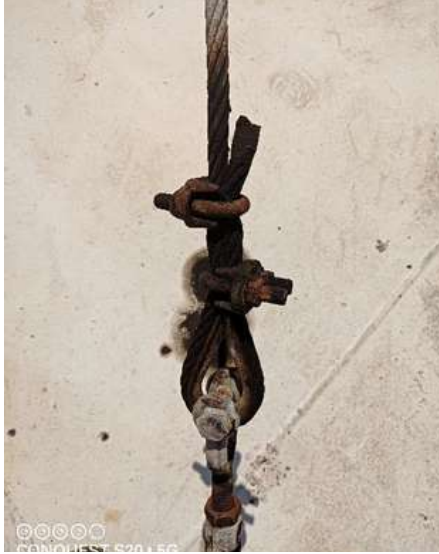
GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

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

OLAY:

21.08.2024 te yapılan terminal denetinde aşağıdaki madde yazılmıştır.

Miyar güvertedeki grandi direğine bağlı 4 adet telin keryeleri uygun konumlandırılmamıştır. Keryeler 3 adet ve aynı yöne bakacak şekilde bağlanmış olmalıdır.



KÖK NEDENLER:

- İş bilgisi hakkında yönetim/gözlem eksikliği
- Materyalin yanlış kullanımı
- Yetersiz denetleme/bakım ve tutum

ALINACAK DERSLER:

- Planlı kontrolleri yapılan işler için PMS tanımlarının dikkatlice okunması gerekir.
- Herhangi bir kafa karışıklığında ilgili zabitin amirlerinden yada şirketten destek almaktan çekinmemesi
- gerekir.
- Konu klipslerin ne şekilde bağlanması gerektiğine dair bir talimat/rehber olmadığı görülmüş olup, buna istinaden ekteki gibi hazırlanmıştır.

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED ANTARCTIC Gemisinde Meydana Gelen Olay Sonrası Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

26.08.2024 tarihinde Singapur limanında gerçekleştirilen CDI deneti sırasında denetçi tarafından 8.1.22 sorusuna karşılık aşağıdaki remark yazılmıştır. Gemide bulunan ilk yardım çantalarının (Köprüüstü, CCR, Kuzine, Revir ve Makine Dairesinde bulunan) tamamında içerik olarak makas bulunmadığı gözlemlenmiştir.

KÖK NEDENLER:

- Yetersiz gözetim
- Bilgi ve deneyim eksikliği
- Prosedürlerin takip edilmemesi
- Yetersiz sorgulama

İlk yardım çantası içerisinde bulunması gereken malzemeler yukarıdaki gibi belirtilmiştir.

Vücut yaralanmalarında hastanın giymiş olduğu kıyafetleri bir an önce kesip yaralı bölgeye ulaşmak ve ilk müdahale yapabilmek için makasın gerekliliği denetçi tarafından vurgulanmıştır.

Ayrıca sargı sarılması gereken yaralanmalarda sargı bezini kesmek için makas gerektiği de denetçi tarafından belirtilip örnek olarak gösterilmiştir.

8.1.18

A first aid kit is available in the medicine locker ready for swift transfer to the site of an accident

8.1.19

A first aid kit is available on the bridge

8.1.20

A first aid kit is available in the engine room

8.1.21

A first aid kit is available in the galley

8.1.22

A first aid kit is available in the cargo control room / ship's office

8.1.19-22 IMGS Ch 1

The medical first aid kit, as a minimum, should contain the following:

- Individually wrapped wound plasters.
- Medium sterile dressings/compression pads.
- Large sterile dressings/compression pads.
- Bandages, including Tri-angular bandage.
- Cotton wool.
- Surgical tape.
- Safety pins.
- Alcohol wipes.
- Eye pads.
- Scissors.



- Gemide bulunan ilk yardım çantalarının içeriğini gösteren örnek fotoğraf yukarıdaki gibi olup makas içermediği anlaşılmaktadır.

ALINACAK DERSLER:

- Gemi personeli gemiye gelen malzemelerden sorumlu olup her daim gönderilen ve gelen malzemelerin kalitesinden ve standartlara uyumu konusunda emin olmalıdır.
- Gemide kullanılan malzemelerin gerekli standartları sağlayıp sağlamadığı ilk istek yapıldığı andan gemiye gelene kadar farklı departmanların onayından geçer. Bu süreçlerde departmanlar sürekli bağlantı halde olup doğru ürünün gemiye yollanması konusunda çaba göstermelidir.
- Gerekli araştırmalar yapılmalı, yenilenen veya revize olan ekipman standartları belirlenmelidir. Tüm filo ile paylaşılmalıdır.
- Ekipmanların standartlara uygunluğu gemi tarafından kontrol edilmelidir. Herhangi bir uygunsuzluk veya eksikliğin fark edilmesi durumunda gerekli raporlamalar yapılmalıdır.
- Eksik bir makas ya da ekipman saptanması durumunda ilk yardım gerekliliklerini sağlayabilmek için, bu eksiklik en kısa sürede tamamlanmalıdır.

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED BLUE JAY Gemisinde Meydana Gelen Olay Sonrası Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

Agadir Limanı'nda yapılan CDI denetimi sırasında, geminin IBC Kodunun 14.1 maddesinde belirtilen uygun hafif kimyasal kıyafet setlerine sahip olmadığı tespit edilmiştir. Gemide yalnızca tek kullanımlık/tek seferlik kıyafetler bulunmakta olup, bu kıyafetler maruz kalma durumunda yıkanarak veya dezenfekte edilerek tekrar kullanılamamaktadır.

Gemide, Kategori III kapsamında CE işaretine sahip, EC Direktifi 686/89 gerekliliklerine uygun olarak onaylanmış 4 adet Hafif Kimyasal Kıyafet bulunmaktadır. Ekipmanın bilgi formunda yer alan açıklamalar aşağıda belirtilmiştir:

Ultrasonik kaynaklı ve bantlı dikişlere sahip bu tulum, EN14126/2004, EN14605, EN13982-1, EN340, EN13034 gibi uyumlaştırılmış standartların gerekliliklerine uygun olarak EC tip inceleme sertifikası almıştır. Bu nedenle bu KKE (Kişisel Koruyucu Ekipman), EC Direktifi 679/90 ve EC Direktifi 54/2000 referanslarına uygun olarak biyolojik ve kimyasal ajanlara karşı koruma sağlamaya uygundur. Tulum ayrıca, EC Direktifi 24/98 ve EC Direktifi 394/90'a uygun olarak asitler, bazlar, çözücüler, dezenfektanlar, sitotoksikler gibi kimyasal maddelere karşı koruma amacıyla, sağlık alanında ve diğer alanlarda kullanılabilir. KKE, CL.com tarafından WO 03/041807A1 patenti ile korunmaktadır. Ancak üretici talimatlarına göre, bu tulumun yalnızca bir kez kullanılabileceği ve maruz kalma durumunda yıkanarak veya dezenfekte edilerek tekrar kullanılamayacağı belirtilmiştir. Maruz kalma durumunda tekrar kullanılabilecek ek kimyasal güvenlik ekipmanı setleri (4 adet daha) ilgili gemi için sipariş edilmiş ve satın alınmıştır.

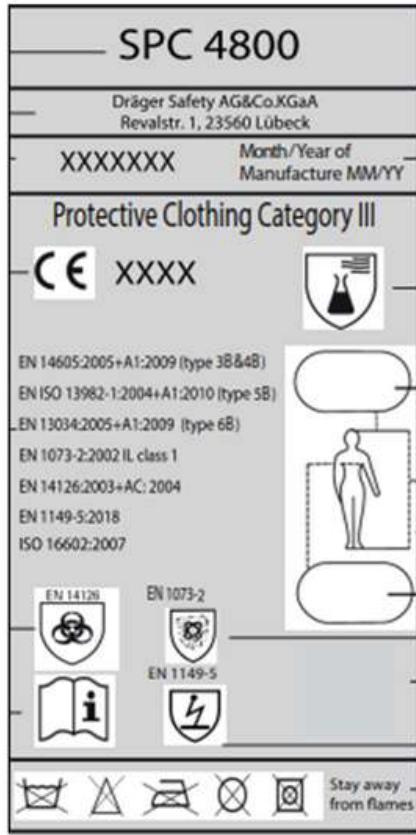
KÖK NEDENLER:

- Yetersiz Kontrol
- Materyal hususunda yetersiz araştırma



BEFORE





AFTER

ALINACAK DERSLER:

Yükleme ve boşaltma operasyonları sırasında yükleme ve boşaltma ekip üyelerinin korunması için gemi, uygun koruyucu ekipmanlarla donatılmalıdır.

Bu ekipmanlar; büyük önlükler, uzun kollu özel eldivenler, uygun ayakkabılar, kimyasal dirençli malzemeden yapılmış tulumlar ve tam oturan gözlükler veya yüz siperlikleri ya da her ikisini içermelidir.

Koruyucu giysiler ve ekipman, cildin tamamını kaplamalı ve vücudun hiçbir kısmı açıkta kalmamalıdır.

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED SERHAT Personeli Tarafından Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:



Tel değişimi esnasında, teli makaraya geçimekten sorumlu gemicinin dikkatsizliği nedeniyle tel bükülmüştür.

Gemici telin bükülmeye başladığını kreyne kumanda eden reise söylemedi.

Gemici bükülme başlar başlamaz reise kreyni durdurması için haber vermelidir.

KÖK NEDENLER:

- Yetersiz rehberlik
- Uyarma bilgilendirmede hata
- Zayıf iş birliği
- Tepki verme süresinin yavaşlığı
- Durum farkındalığı / Risk Tehlikesi Değendirmesinde, Risk Farkındalığında Eksiklik

ALINACAK DERSLER:

- Tel değişimi 1.Zabit gözetiminde yapılmalıdır.
- Tel değişimi sırasında personel dikkatli olmalı ve etkili bir iletişim sağlanmalıdır.
- Tel değişimi ile ilgili personel ve zabitana eğitim verilmelidir.

GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED SERHAT Personeli Tarafından Hazırlanan Lesson Learned:

OLAY:

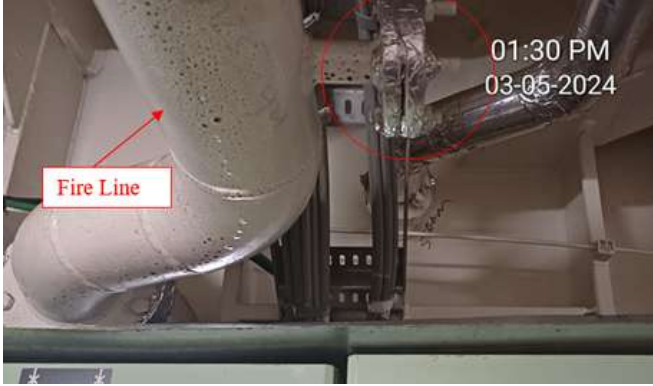
Başaltında yangın devresi üzerindeki flangelerin sıçrama önleyici bant yerine alüminyum folyo benzeri hemen yırtılabilen ve sıçrayan deniz suyunu durduramayacak bir bant ile kaplandığı tespit edildi.

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.

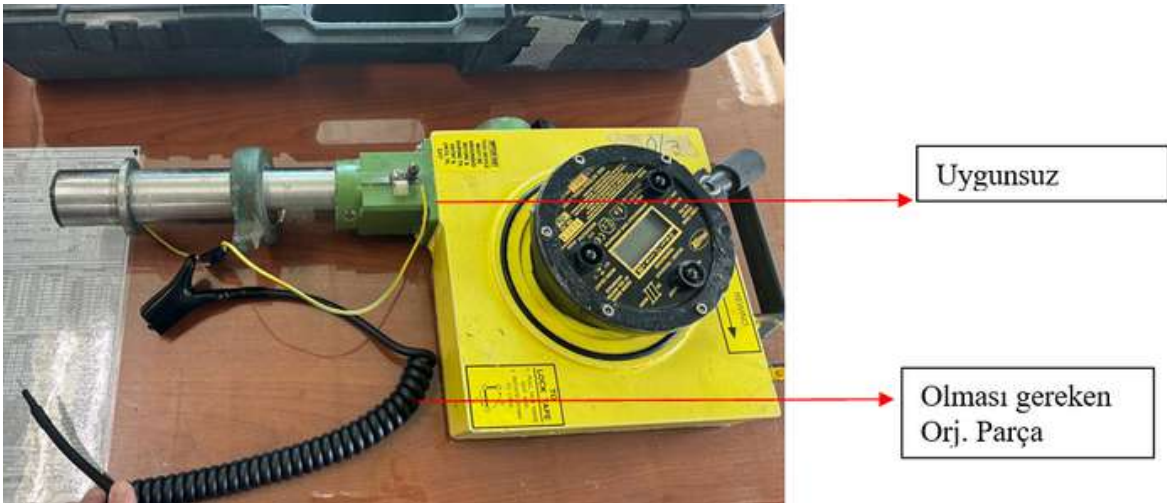
KÖK NEDENLER:

- 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.

Köprüüstü Asla Boş Bırakılmamalıdır

Birleşik Krallık Deniz Kazaları Araştırma Dairesi (MAIB), yalnız bir vardiya zabitanın köprüüstünü gözetimsiz bırakması sonucu bir geminin karaya oturduğu ve ardından battığı bir olaydan çıkarılan dersleri aşağıdaki şekilde belirtmiştir.

24 Ekim 2022 tarihinde, sabahın erken saatlerinde ve kısıtlı görüş koşullarında, Ocean Maid adlı kıçtan çekmeli trol gemisi, İskoçya'nın Fraserburgh limanı yakınlarındaki Cairnbulg Point'te karaya oturdu. Daha sonra gemi parçalandı ve battı. Ocean Maid, önceden planlanmış bir bakım için Eyemouth'tan Fraserburgh'a seyir halindeydi ve yalnız bir vardiya zabiti köprüüstünde bulunuyordu.

Köprüüstündeki seyir ekipmanları arasında üç elektronik harita gösterge ekranı bulunuyordu ve vardiya zabiti, geminin pozisyonunu değerlendirmek için önceki seyir rotalarını bu ekranlardan birinde takip ediyor, ardından bunları harici görsel göstergelerle kontrol ediyordu.

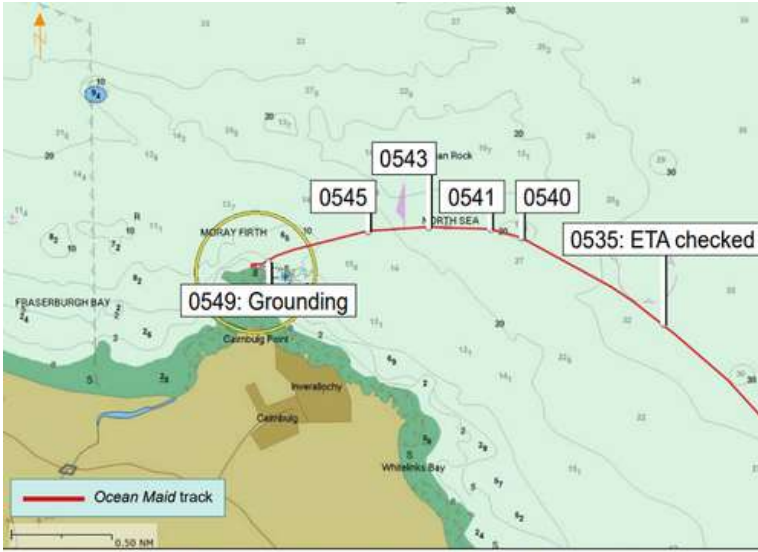


Figure: Chart showing the four course alterations leading up to the grounding

Karaya oturmadan önceki son birkaç dakika içinde, vardiya zabiti en az iki kez köprüüstünden ayrılarak mürettebat için çay hazırlamak üzere kuzineye gitti. Bu, geminin limana yaklaşması sırasında normal bir görevdi.

Vardiya Zabiti, kuzine ziyaretleri arasında Ocean Maid'i yavaş yavaş Cairnbulg Point'e doğru yönlendiren birkaç rota değişikliği yaptı. Karaya oturma anında vardiya zabiti köprüüstünde değildi.

Kaptan, gemi karaya oturduktan hemen sonra sahil güvenliği aradı ve mürettebat bir can salını denize indirdi ve şişirdi. Ocean Maid, yan yatıp şiddetle sallanmaya başladı ve dalgaların etkisiyle sığığa doğru daha da sürüklendi. Bunun üzerine mürettebat can salına binerek gemiyi terk etti. Kısa bir süre sonra, mürettebat bir hava şartlarına dayanıklı cankurtaran botu ekibi tarafından kurtarıldı ve hafif yaralanmaları tedavi edildi.

ALINAN DERSLER:

- Köprüüstü ne olursa olsun seyir esnasında asla terk edilmemelidir.
- Rota bacakları seyir planına uygun şekilde takip edilmeli ve her rota değişiminde bu takip devam ettirilmelidir.
- Bridge Watch Level'a göre ayrıca köprüüstünde gözcü, serdümen, vb. bulunması gerekebilmektedir. Bu personelin de köprüüstünde bulunduğundan emin olunmalıdır.
- Hiçbir ekstra eylem geminin ve gemi personelinin emniyetinden ve seyrüsefferinden daha önemli değildir.



SAĞLIK

HİPERTANSİYON: DENİZCİLERİN BİLMESİ GEREKENLER



EĞER SİZE
HİPERTANSİYON TEŞHİSİ
KONDUYSA, TEDAVİ
PLANINIZI
SÜRDÜRMEYİZ, SAĞLIKLI
YAŞAM TARZI
DEĞİŞİKLİKLERİNİ DE
İÇERECEK ŞEKİLDE
TANSİYONUNUZU
KONTROL ALTINA ALMAK
VE KALP HASTALIĞINI
ÖNLEMELİK İÇİN OLDUKÇA
ÖNEMLİDİR.

Hipertansiyon Nedir?

Hipertansiyon (yüksek tansiyon), kan damarlarındaki basıncın çok yüksek olduğu bir durumdur. Bu durum oldukça yaygındır ve tedavi edilmediğinde tehlikeli olabilir, ancak genellikle fark edilir bir belirtisi yoktur. Hipertansiyonu tespit etmenin tek güvenilir yolu tansiyonunuzu düzenli olarak ölçmektir. Hipertansiyon, dünya genelinde erken ölümlerin başlıca nedenlerinden biridir. Küresel sağlık hedefleri kapsamında, 2010'dan 2030'a kadar hipertansiyon oranını %33 oranında azaltmak önemli bir hedef olarak belirlenmiştir.

Yüksek Tansiyon Ne Anlama Gelir?

Kan basıncı iki rakamla ifade edilir:

- **Birincisi (sistolik basınç):** Kalp kasıldığında kan damarlarındaki basıncı gösterir.
- **İkincisi (diastolik basınç):** Kalp atışlar arasında dinlenirken damarlar üzerindeki basıncı ifade eder.

Hipertansiyon tanısı, iki ayrı günde ölçülen tansiyon değerlerinin sürekli olarak şu seviyelerde olmasıyla konur:

- Sistolik basınç: 140 mmHg veya daha yüksek
- Diastolik basınç: 90 mmHg veya daha yüksek



Dünya Sağlık Örgütü'ne (WHO) göre, yüksek tansiyon riskini artıran etkenler şunlardır:

- İleri yaş
- Genetik yatkınlık
- Aşırı kilolu veya obez olmak
- Fiziksel olarak aktif olmamak
- Yüksek tuz tüketimi
- Aşırı alkol tüketimi

Yaygın Belirtiler

Çoğu hipertansiyon hastası hiçbir belirti hissetmez. Ancak çok yüksek tansiyon şu belirtilere yol açabilir:

- Baş ağrısı
- Bulanık görme
- Göğüs ağrısı
- Diğer belirtiler

Çok yüksek tansiyon (genellikle 180/120 mmHg veya daha yüksek) şu semptomlara neden olabilir:

- Şiddetli baş ağrısı
- Göğüs ağrısı
- Baş dönmesi
- Nefes almada zorluk
- Mide bulantısı veya kusma
- Bulanık görme veya diğer görme değişiklikleri



Dikkat Edilmesi Gerekenler

Hipertansiyonu tespit etmenin tek yolu, bir sağlık profesyonelinin tansiyonunuzu ölçmesidir. Tansiyon ölçümü hızlı ve ağrısız bir işlemdir. Kendi tansiyonunuzu otomatik cihazlarla ölçmek mümkün olsa da, risklerin ve ilişkili durumların değerlendirilmesi için bir sağlık profesyoneli tarafından değerlendirilmek önemlidir.

Daha Sağlıklı Bir Yaşam İçin Yapılması ve Yapılmaması Gerekenler:

Yaşam tarzı değişiklikleri, yüksek tansiyonu yönetmekte önemli ölçüde yardımcı olabilir ve hipertansiyon teşhisi konan herkes için faydalı olabilir. Bu değişiklikler etkili olsa da, birçok insan yaşam tarzı değişiklikleriyle birlikte reçeteli ilaç kullanmaya devam etmelidir.

Yapılması Gerekenler:

- Daha fazla sebze ve meyve tüketin.
- Otururken geçirdiğiniz süreyi sınırlayın ve daha aktif olun. Yürüyüş, koşu, yüzme, dans veya ağırlık kaldırma gibi güçlendirme egzersizleri yapabilirsiniz.
- Haftada en az 150 dakika orta yoğunlukta aerobik aktivite veya 75 dakika yoğun aerobik aktivite hedefleyin.
- Haftada iki veya daha fazla gün güçlendirme egzersizlerini dahil edin.
- Fazla kilolu veya obezseniz kilo verin.
- İlaçlarınızı sağlık profesyonelinizin reçete ettiği şekilde tam olarak alın.
- Sağlık kontrollerine düzenli olarak katılın.

Yapılmaması Gerekenler:

- Aşırı tuz tüketiminden kaçının (günde 2 gramdan az tüketmeye çalışın).
- Doymuş veya trans yağ oranı yüksek yiyeceklerden uzak durun.
- Sigara veya tütün ürünleri kullanmayın.
- Alkol alımını kadınlar için günde bir içki, erkekler için günde iki içkiyle sınırlayın.
- Reçeteli ilaçlarınızı asla atlamayın veya başkalarıyla paylaşmayın.



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?

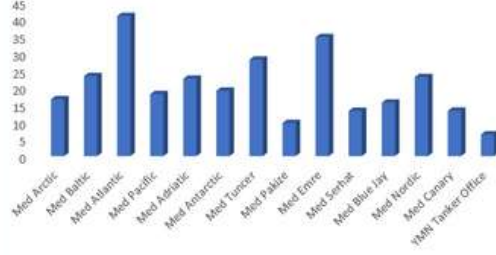
2024 YILI 3. ÇEYREK YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Garbage

Garbage Generated Total 3rd quarter: 284,1 cbm

Med Arctic: 16,55 cbm
Med Baltic: 23,33 cbm
Med Atlantic: 40,84 cbm
Med Pacific: 18,05 cbm
Med Adriatic: 22,56 cbm
Med Antarctic: 19,05 cbm
Med Tuncer: 28,12 cbm
Med Pakize: 9,64 cbm
Med Emre: 34,67 cbm
Med Serhat: 13,16 cbm
Med Blue Jay: 15,57 cbm
Med Nordic: 23,04 cbm
Med Canary: 13,22 cbm
YMN Tanker Office: 6,3 cbm

Garbage Management Analysis for Fleet Vessels

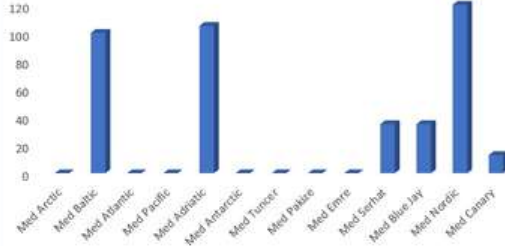


Battery

Battery Consumption Total 3rd quarter: 408 pcs

Med Arctic: 0 pcs
Med Baltic: 100 pcs
Med Atlantic: 0 pcs
Med Pacific: 0 pcs
Med Adriatic: 105 pcs
Med Antarctic: 0 pcs
Med Tuncer: 0 pcs
Med Pakize: 0 pcs
Med Emre: 0 pcs
Med Serhat: 35 pcs
Med Blue Jay: 35 pcs
Med Nordic: 120 pcs
Med Canary: 13 pcs

Battery Consumption Analysis for Fleet Vessels

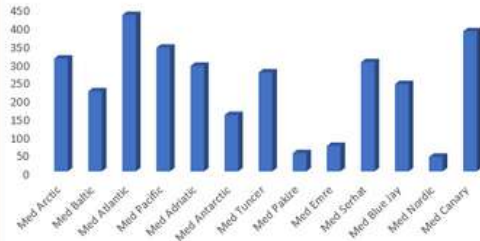


Paint Consumption

Paint Consumption Total 3rd quarter: 3102 ltrs

Med Arctic: 310 ltrs
Med Baltic: 220 ltrs
Med Atlantic: 430 ltrs
Med Pacific: 340 ltrs
Med Adriatic: 290 ltrs
Med Antarctic: 155 ltrs
Med Tuncer: 272 ltrs
Med Pakize: 50 ltrs
Med Emre: 70 ltrs
Med Serhat: 300 ltrs
Med Blue Jay: 240 ltrs
Med Nordic: 40 ltrs
Med Canary: 385 ltrs

Paint Consumption Analysis for Fleet Vessels



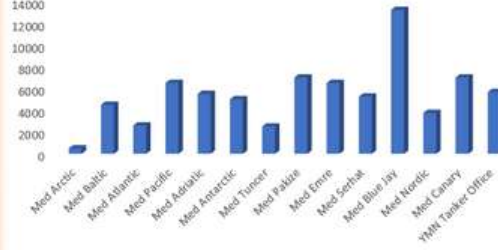
2024 YILI 3. ÇEYREK YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Paper Consumption

Average Paper Consumption Per Vessel Per Month 3rd quarter: 1935,1 pcs

Med Arctic: 500 pcs
Med Baltic: 4500 pcs
Med Atlantic: 2600 pcs
Med Pacific: 6500 pcs
Med Adriatic: 5500 pcs
Med Antarctic: 5000 pcs
Med Tuncer: 2500 pcs
Med Pakize: 7000 pcs
Med Emre: 6500 pcs
Med Serhat: 5250 pcs
Med Blue Jay: 13200 pcs
Med Nordic: 3750 pcs
Med Canary: 7000 pcs
YMN Tanker Office: 5666 pcs

Paper Consumption Analysis for Fleet Vessels

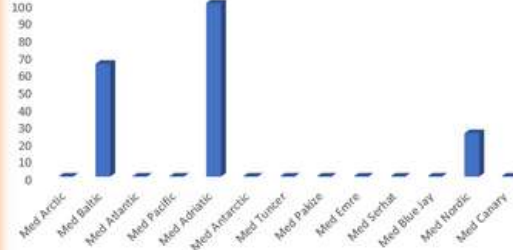


Fluorescent

Fluorescent Consumption Total 3rd quarter: 190 pcs

Med Arctic: 0 pcs
Med Baltic: 65 pcs
Med Atlantic: 0 pcs
Med Pacific: 0 pcs
Med Adriatic: 100 pcs
Med Antarctic: 0 pcs
Med Tuncer: 0 pcs
Med Pakize: 0 pcs
Med Emre: 0 pcs
Med Serhat: 0 pcs
Med Blue Jay: 0 pcs
Med Nordic: 25 pcs
Med Canary: 0 pcs

Fluorescent Consumption Analysis for Fleet Vessels

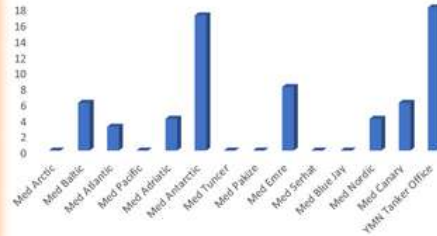


Printer Cartridge

Printer Cartridge Consumption Total 3rd quarter: 66 pcs

Med Arctic: 0 pcs
Med Baltic: 6 pcs
Med Atlantic: 3 pcs
Med Pacific: 0 pcs
Med Adriatic: 4 pcs
Med Antarctic: 17 pcs
Med Tuncer: 0 pcs
Med Pakize: 0 pcs
Med Emre: 8 pcs
Med Serhat: 0 pcs
Med Blue Jay: 0 pcs
Med Nordic: 4 pcs
Med Canary: 6 pcs
YMN Tanker Office: 18 pcs

Printer Cartridge Consumption Analysis for Fleet Vessels



RECAAP 2024 YARI YIL RAPORU

2024 YILININ 3. ÇEYREĞİ SÜRESİCE ASYA BÖLGESİNDE MEYDANA GELEN KORSANLIK VE GEMİLERE KARŞI SİLAHLI SOYGUN VAKALARININ ÖZETİ



68 Vaka Raporlandı

61 - Gerçekleşen
7 - Teşebbüs edilen



Vakaların Şiddeti

- CAT 1 - Nil
- CAT 2 - 10
- CAT 3 - 22
- CAT 4 - 29

1 Korsanlık Vakası
67 Silahlı Soygun
Raporlandı



31

Gemilerin Durumu

Gemi Demirde yada
Limandaydı

37

Gemi Seyir Halindeydi



Öneriler



- Dikkatli Olun ve Gözlemleri Maksimuma Çıkarın
- Yakında şüpheli tekneler görüldüğünde veya gemide yetkisiz kişiler bulunduğunda alarm verin
- Tüm olayları en yakın kıyı devletine derhal bildirin
- En son durumlar, tavsiyeler ve seyir yayınları hakkında güncel kalın

RECAAP 2024 3. ÇEYREK RAPORU

Ocak-Eylül 2024 döneminde Asya'da toplam 68 olay bildirilmiştir; bunların biri korsanlık olayı, 67'si ise gemilere yönelik silahlı soygun olayıdır. Bu 68 olayın 61'i gerçekleşmiş, yedisi ise girişim aşamasında kalmıştır. Ocak-Eylül 2024 dönemindeki olay sayısı, Ocak-Eylül 2023 döneminde bildirilen 84 olay (83 gerçekleşmiş ve bir girişim) ile karşılaştırıldığında %19 oranında azalma göstermektedir.

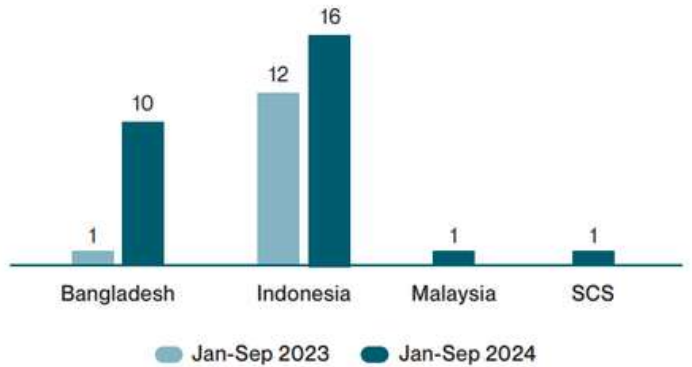
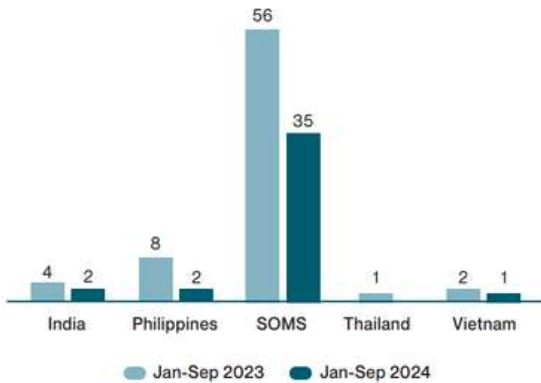


Chart 1 - Number of incidents (Quarterly number vis-à-vis total number for 2020-2024)

2023 Ocak-Eylül ve 2024 Ocak-Eylül Vakalarının Karşılaştırılması

Ocak-Eylül 2024 döneminde bildirilen toplam olay sayısı, Ocak-Eylül 2023 dönemine kıyasla azalmıştır. Olay sayısındaki azalma Hindistan, Filipinler, Malakka ve Singapur Boğazları, Tayland ve Vietnam'da meydana gelmiştir.

Ancak, Ocak-Eylül 2024 döneminde olay sayısında artış bildirilen diğer bölgeler de olmuştur. Bu bölgeler arasında Bangladeş, Endonezya, Malezya ve Güney Çin Denizi (SCS) yer almaktadır.



Ocak-Eylül 2024 döneminde bildirilen 68 olayın 31'i (%46) gemiler demirde veya limanda bağlıyken



Yaşanan diğer, 37 olaysa (%54) gemiler seyir halindeyken meydana gelmiştir.



January-September																				
	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	1	7		9	2			3				3	1	1		7	3
India	6		12		1		2	1	3		8		4		2	1	4		2	
Sub-total	16		13	1	8		11	3	3		11		4		5	2	5		9	3
Southeast Asia																				
Indonesia	16	1	20		20	2	20	6	14	3	18	1	9	1	9		12		13	3
Malaysia	3		1		1	1	5		7		2		1		1				1	
Pacific Ocean										1										
Philippines	5	1	3		14		3	1	2	1	13		10	1	4		8		2	
South China Sea	10	1	2	1	4		2	1	1		3	1			1				1	
SOMS	88	8	1	1	2	1	6	2	15		22		26	1	40	1	55	1	34	1
Sulu-Celebes Seas			7		3	4	1	1	2		1									
Thailand	1																1			
Vietnam	19		6		1		2		2		3		2				2		1	
Sub-total	142	11	40	2	45	8	39	11	43	5	62	2	48	3	55	1	78	1	52	4
Overall total	158	11	56	3	54	8	50	14	49	5	73	2	52	3	60	3	83	1	61	7

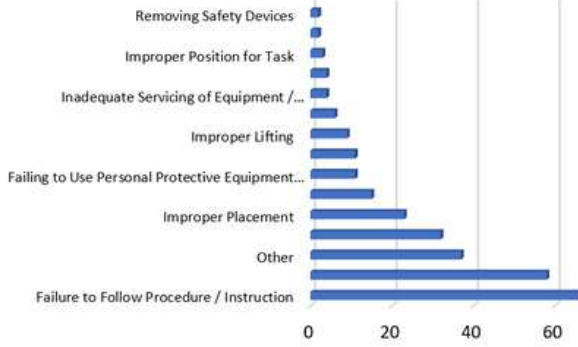
VAKALARIN LOKASYONLARI

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

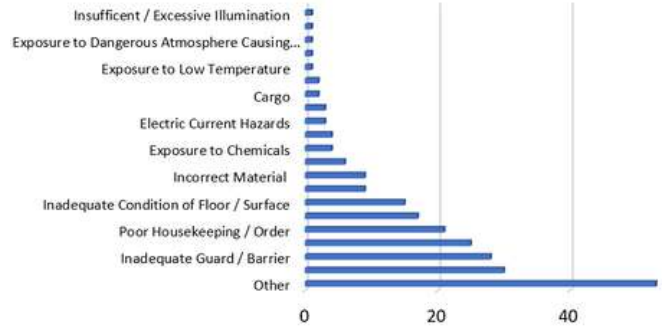


2024 yılı Temmuz - Eylül ayları için oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve durumların oluşmasının analizi aşağıdaki gibidir.

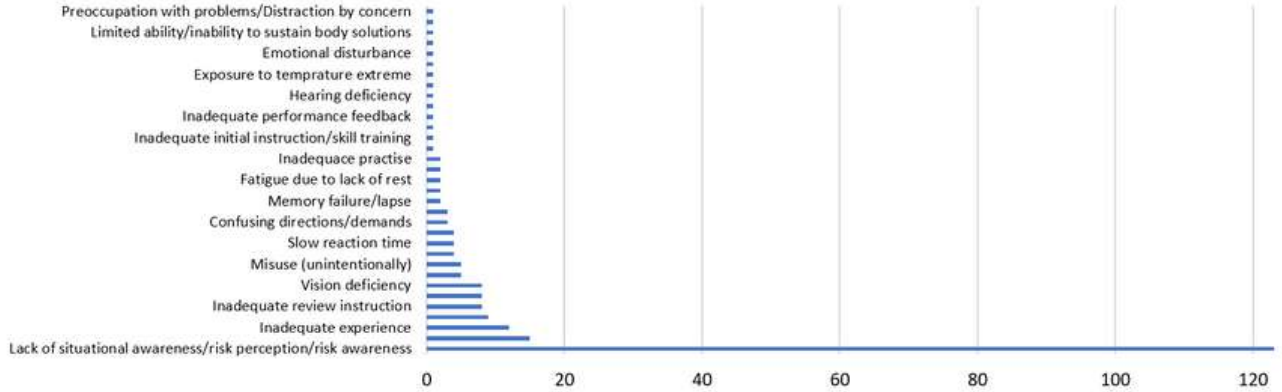
SUBSTANDARD ACTS



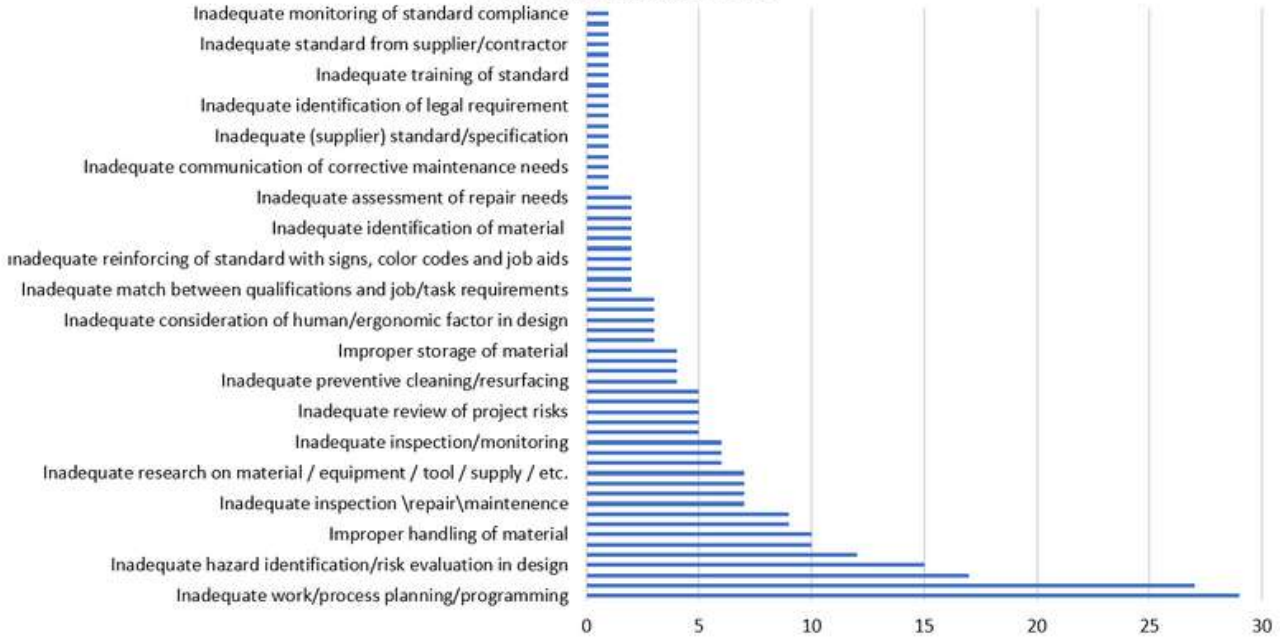
SUBSTANDARD CONDITIONS



PERSONAL FACTORS



JOB SYSTEM FACTORS



2024 3. 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

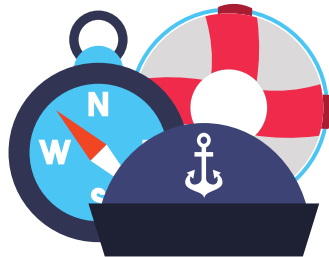
2023 yılı itibari ile gemilerimizin Denet performansı, Emniyet ve Raporlama bilincini arttırabilmek adına yeni bir ödül sistemi uygulamasına başlanmıştır.

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



EN FAZLA RAPORLAMA YAPAN PERSONELİMİZ

İSİM	TOPLAM RAPOR
Berkay Abayhan	16 Adet
Onur Karaçar	9 Adet
Sinan Bayır	8 Adet
Recep E. Ecesoy	8 adet

Emniyet & Gemi Performans Ödülü

3. Çeyreğin Birincileri

2024 yılı 3. çeyreğinde en fazla raporlamayı yapan ve çeyreklik gemi puanlama tablosunda da birinci olan gemi Med Serhat olup, en fazla raporlamayı yapan personelimiz 16 adet raporlamayla Berkay Abayhan olmuştur.

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



Berkay Abayhan - 16 Adet Raporlama

3. çeyrek sonunda en çok raporlama yapan personelimiz 4.Kaptan Berkay Abayhan'a bir sonraki kontratında ödül olarak ek 15 GB internet verilecektir



MED SERHAT 3. Çeyrek Emniyet Ödülü

Kampanya bazında Med Serhat gemisi filo birincisi olmuştur. Gemilerimize ihtiyaçları doğrultusunda **kahve makinesi hediye edilecektir.**

BEST PRACTICE & LESSON LEARNED RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU

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

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

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

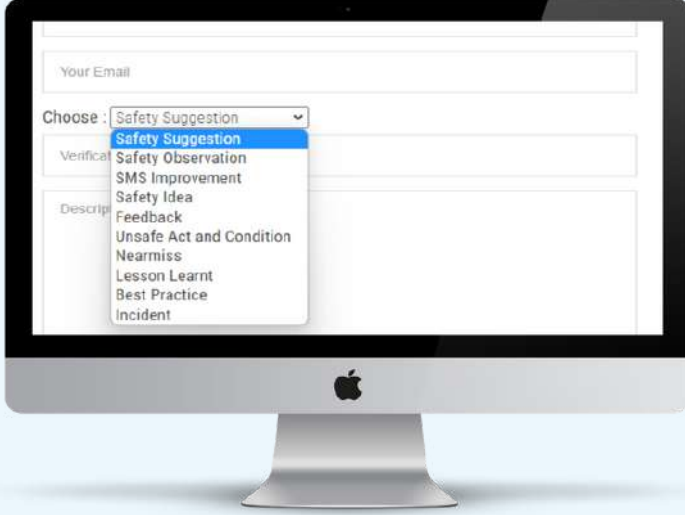
İSİM	TOPLAM RAPOR
Üçüncü Zabit	6 Adet
Kaptan	3 Adet
Birinci Zabit	2 Adet
Güverte Stajyer	1 Adet

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