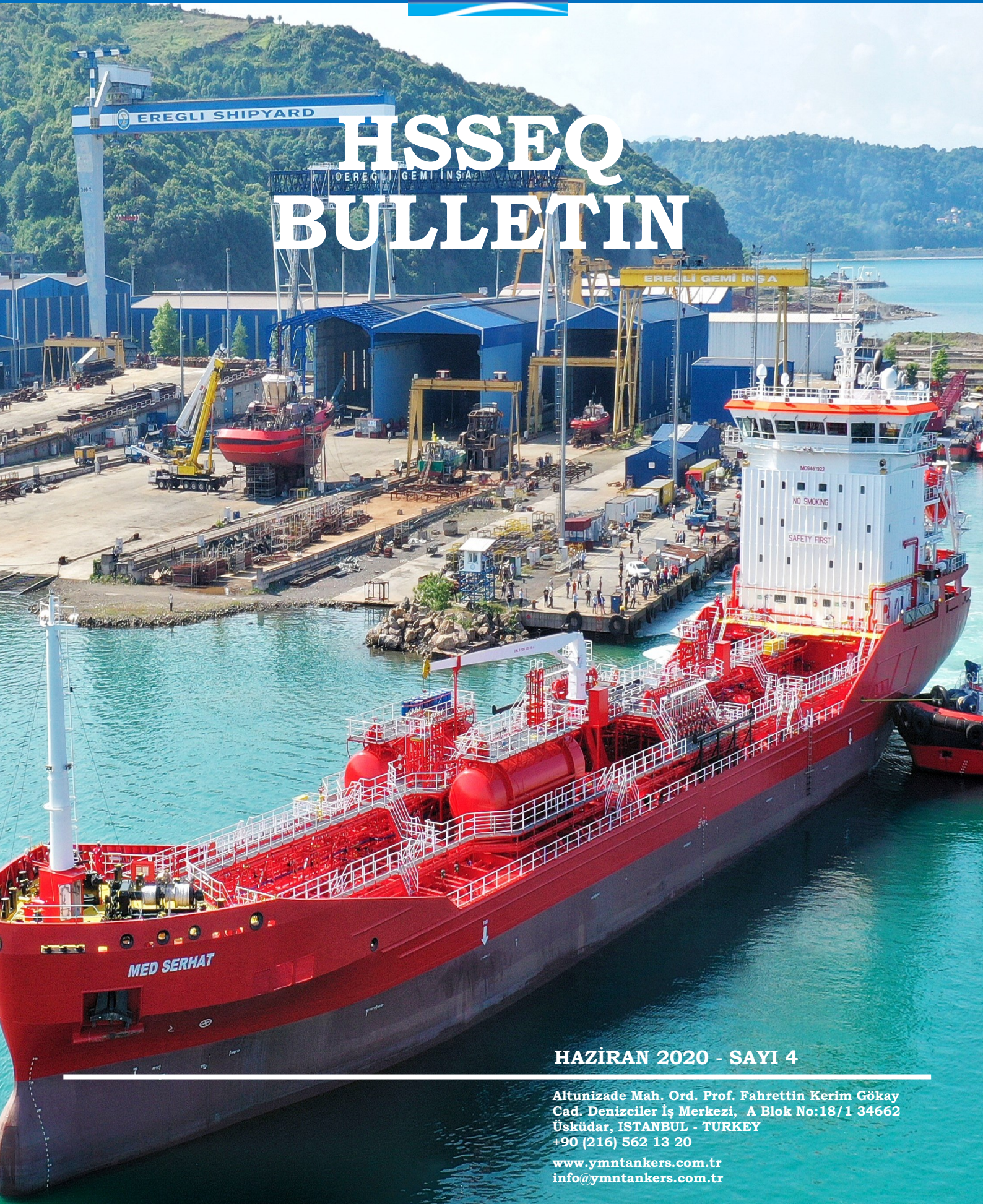


**YMN
TANKER**

HSSEQ BULLETIN



HAZİRAN 2020 - SAYI 4

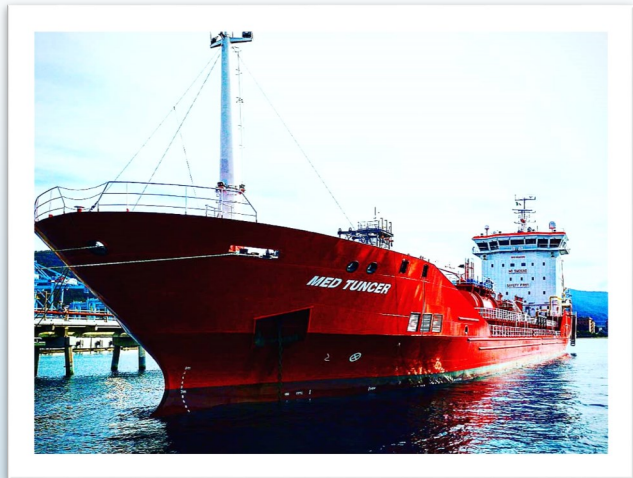
Altunizade Mah. Ord. Prof. Fahrettin Kerim Gökay
Cad. Denizciler İş Merkezi, A Blok No:18/1 34662
Üsküdar, İSTANBUL - TURKEY
+90 (216) 562 13 20
www.ymntankers.com.tr
info@ymntankers.com.tr

MED SERHAT FİLOMUZA KATILDI	2
BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER	4
BMP WEST AFRICA: KORSANLIĞI CAYDIRMAK İÇİN YENİ REHBER YAYINLANDI	13
LESSONS LEARNT UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER	14



ÇEVRE SAYFASI	18
DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE MEYDANA GELEN KAZALAR	19
YETERSİZ İLETİŞİM DENİZ KAZALARININ OLUŞMASINDA ANA ETKEN	22
AIS BİLGİLERİNİN DOĞRU OLARAK GİRİLMESİ GÜVENLİ SEYİR İÇİN ÖNEMLİDİR	25
SAĞLIK SAYFASI	26

KAZA ANALİZİ	30
YORGUNLUK YÖNETİMİ	33
DEMİR VARDİYASINDA GÜVERTE ZABİTİNİN SORUMLULUKLARI	35
TAŞLAMA MAKİNESİNİN EMNİYETLİ KULLANIMI	37
ReCAAP: MAYIS 2020 RAPORU	38
MAKİNELERDE MEYDANA GELEN BAZI ARIZALAR	43
NEAR MISS RAPORLAMALARI	48



8400 DWT KİMYASAL TANKER MED SERHAT FİLOMUZA KATILDI



2020 yılı başında Med Pakize'yi filosuna katan YMN Tanker, Haziran ayı içerisinde de Med Serhat'ın katılımıyla filosunu genişletmeye devam etmektedir.

Med Serhat, YMN Tanker filosuna 2019 ve 2020 yıllarında katılan kız kardeşleri Med Emre ve Med Pakize gibi 8400 DWT'lik kimyasal tankerdir.

YMN Tanker, müşterilerine aynı tonaj altında değişen gemi uzunlukları ile çok yönlü seçenekler sunmaktadır. Bu da belirli boyut kısıtlamalarına sahip çok sayıda terminale hizmet verebilme olanağı sağlamaktadır.



8400 DWT KİMYASAL TANKER MED SERHAT FİLOMUZA KATILDI

MED SERHAT PERSONELİ

Kaptan	Abdullah Ekiz
2. Kaptan	Uğur Ergin
3. Kaptan	Cem Alkan
4. Kaptan	Oğuz Dükkan
Baş Mühendis	Nuri Keskin
2. Mühendis	Gökhan Dok
3. Mühendis	Yunuscan Konuş
Elektrik Zabiti	Hüseyin Şahinkaya
Güverte Lostromosu	Hikmet Aycan
Pompacı Yardımcısı	Onur Nurhan
Usta Gemici	Cuma Demirezen
Usta Gemici	Muhammet Aydoğan
Usta Gemici	Yasin Şentürk
Makine Lostromosu	Fevzi Cura
Yağcı	Özcan Erkan
Aşçı	Murat Yeşildağ
Kamarot	Ahmet Tuna Güneri
Güverte Stajyeri	Ferhat Tozkoparan



BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Gemi Şaftının Verniklenmesi

Med Emre

Gemi şaftının nem ve korozyon sebebiyle paslandığı görülmüştür. Bunun önüne geçebilmek için şaftın paslanan kısımları ince zımparayla zımparalanmıştır. Son olarak bu durumun tekrar yaşanmasını önlemek için şaft korozyona ve neme karşı uzun süre koruma sağlayan izolasyon verniği ile kaplanmıştır.



BAD PRACTICE



GOOD PRACTICE

BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

D/G Yakıt Filtresi Emniyeti

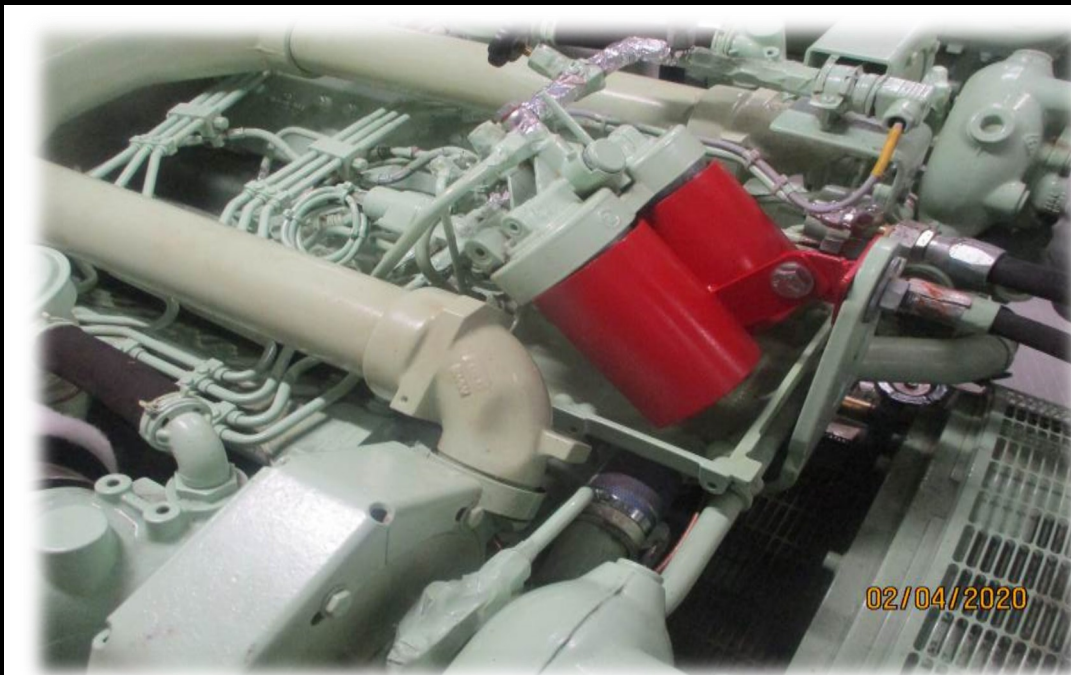
Med Tuncer

Bad Practice



D/G LERİN YAKIT
FİLTRELERİ
PATLAYABİLİR YA DA
DELİNEBİLİR BU
SEBEPLE YANGIN GİBİ
İSTENMEYEN
DURUMLAR
YAŞANABİLİR

Good Practice



EK MUHAFAZA
YAPILARAK PATLAMA
VE DELİNMELERE
KARŞI ÖNLEM ALMIŞ
OLDUK

BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

D/G Güvenlik

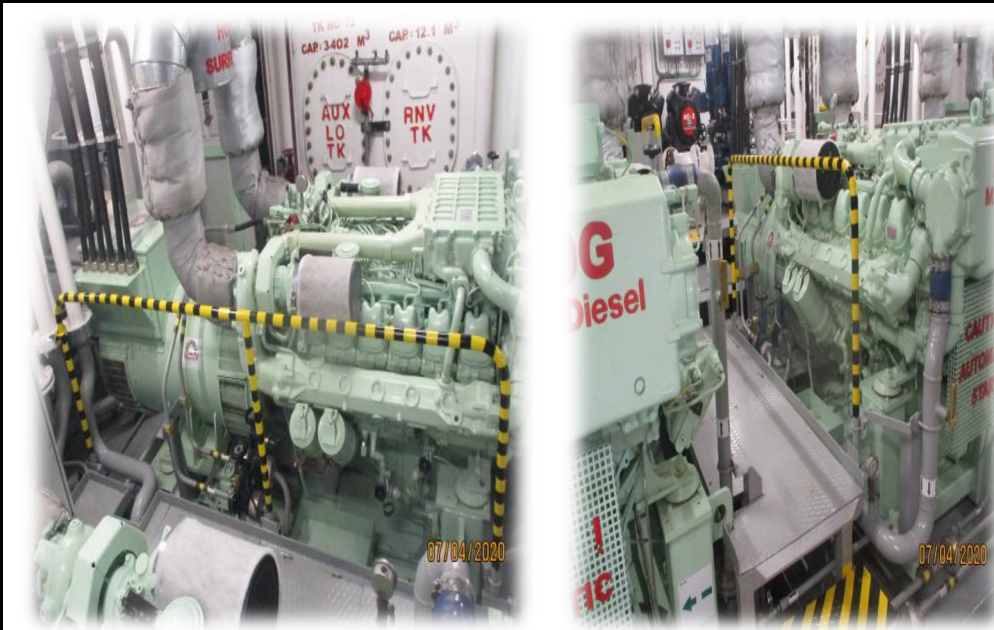
Med Tuncer

Bad Practice



GEMİ HAVAYA GİRDİĞİ
ZAMAN PERSONEL
MAKİNE DAİRESİNDE
DOLAŞIRKEN
DENGESİNİ
KAYBEDEBİLİR
JENERATOR'ÜN
ÜSTÜNE DÜŞEREK
CİDDİ
YARALANMALARA
NEDEN OLABİLİRDİ.

Good Practice



JENERATÖR
YANLARINA PUNTEL
YAPILARAK
OLUŞABİLCEK
YARALANMA RİSKİ
ORTADAN
KALDIRILMIŞTIR.

BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER**N2 Hava Kompresörü****Med Tuncer****Bad Practice**

**N2 AIR COMP
ÇALIŞIRKEN SUCTION
TARAFI VAKUMDA
OLDUĞUNDAN
KONTROLLER
ESNASINDA PERSONEL
TULUMUNU ANLIK
ÇEKEREK EMİŞ
HORTUMUNU
YAPIŞTIRABİLİR VE N2
RATE'İNİ BOZABİLİRDİ.**

Good Practice

**N2 COMP SUCTION
TARAFINA 50 MM
UZAKLIKTA SAC PLAKA
YAPILARAK EMİŞİN
KESİLME İHTİMALİ
ORTADAN
KALDIRILMIŞTIR.**

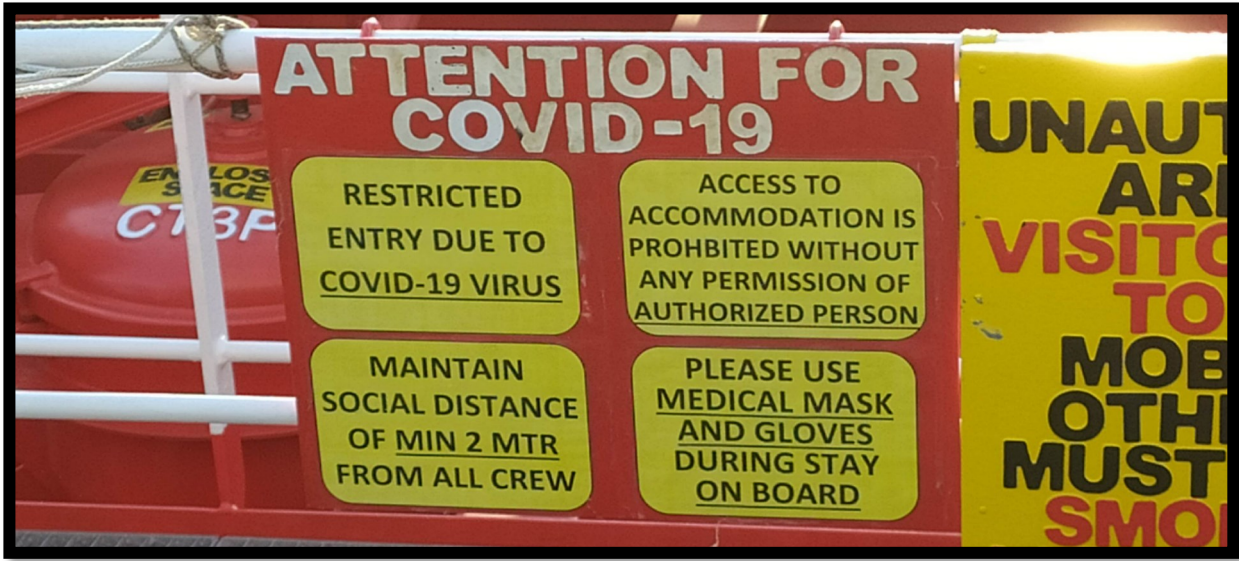
BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Covid-19 Uyarı Panosu

Med Pakize

Covid-19 (Korona) virüsü tehdidi sebebiyle limanlarda gemimize giriş çıkış yapan ziyaretçilerin uyması gereken önlemler ve tedbirleri göstermek için aşağıda ki resimde görülen şekilde uyarı levhası hazırlanmış ve gangway'de diğer ikaz/uyarı panolarıyla birlikte asılmaya başlanmıştır. Gemiye gelecek olan ziyaretçilerin panoyu görerek daha duyarlı olması sağlanmıştır.

Bununla birlikte gangway önünde eldivensiz gelen ziyaretçilere verilmek üzere eldiven ve eldiven kullanmayı reddeden ziyaretçiler için dezenfektan hazır edilmekte ve ziyaretçilerin kullanımı sağlanmaktadır.



GOOD PRACTICE

BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Can Simiti Halatı

Med Arctic

According to LSA Code Chapter II 2.1.1.8 “ Every lifebuoy shall be fitted with a grabline not less than 9.5 mm in diameter and not less than 4 times the outside diameter of the body of the buoy in length. The grabline shall be secured at four equidistant points around the circumference of the buoy to form four equal loops.”

During the monthly inspection, we observed that life buoys were not appropriate according to LSA CODE. Our life buoy’s grapline length were less than four times the outside diameter and were not secured at four equidistant points around the circumference. When we pulled the grapline from one side the other ones on the opposite side is coming trough but according to LSA Code Chapter II 2.1.1.8 all graplines around buoy shall be stable and not moving when pulled from other side. All lifebuoys are rearranged according to LSA Code Chapter II 2.1.1.8.

BAD PRACTICE



GOOD PRACTICE



BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Makine Dairesi Kreyini

Med Tuncer

Bad Practice



**MAKİNE DAİRESİ
ATÖLYE MAHALİNDE
KULLANILAN
ELEKTRİKLİ KREYN
ÜZERİNDE LİMİT
SWITCH VE STOPER
BULUNMAMAKTAYDI.
BU DURUM KREYNİN
YÜKLÜ DURUMUNDA
ALABANDAYA
ÇARPMASINA VE
CİDDİ HASARLARA
SEBEP OLABİLİRDİ.**

Good Practice



**ATÖLYE MAHALİNDE
BULUNAN KREYNE LİMİT
SWITCH BAĞLANTISI
YAPILARAK BELİRLENEN
NOKTADA STOP ETMESİ
SAGLANMIŞTIR. AYRICA
KREYN RAYI ÜZERİNE
MEKANİK STOPER EKLE-
NEREK KAZALARA YOL
AÇMA İHTİMALİ ORTA-
DAN KALDIRILMIŞTIR,
LİMİT SWITCH İÇİN
UYARI ŞABLONU
YAPILMIŞTIR.**

BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Steam Generator Remote Control Valve

Med Tuncer

Bad Practice



**STEAM JENERATORU
ÜZERİNDE BULUNAN
SAFETY VALFLERİN
OLASI ACİL
DURUMLARDA
MÜDAHALE
EDİLEBİLMESİ ADINA
UZAKTAN KONTROL
SİSTEMİ
BULUNMAMAK-
TAYDI.**

Good Practice



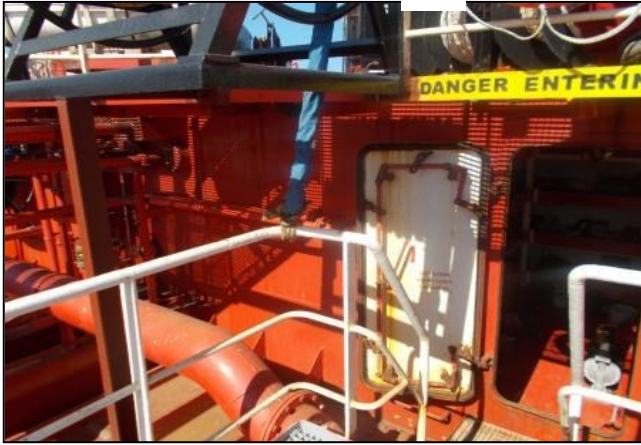
**OLASI ACİL DU-
RUM LARDA SAFETY
VALFLERE UZAKTAN VE
EMNİYETLİ SEKİLDE
KUMANDA
EDİLEBİLMESİ ADINA,
KAZAN DAİRESİNE
GİRİLMEYEN
ATÖLYEDEN KUMANDA
EDİLEBİLECEK SEKİLDE
UZAKTAN KONTROL
SİSTEMİ
KURULMUŞTUR.**

BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Baş Kasara Tehlike İşareti

Med Baltic

Tersane sürecinde sancak baş kasaraya monte edilen halat tamburunun sancak kedi köprüsünden yaklaşık 1.5 metre yükseklikte ve 30 cm içeride olduğu, koyu renginden dolayı kazara yaralanmalara yol açabileceği halde herhangi yumuşak bir maddeyle kaplanmamış ve görünür bir markalamasının olmadığı gözlemlenmiştir. Oluşabilecek kazaları ve yaralanmaları önlemek amacıyla, kedi köprüsü içinde kalan kısımları süngerle kaplanmış ve dikkat çekmek amacıyla sarı şeritlerle markalanmıştır.



BAD PRACTICE 😞



GOOD PRACTICE 😊

- Renginden dolayı düşük görünürlüğe sahip, kaza ve yaralanmalara yol açabilecek sabit parçalar yüksek görünürlükte (zıt renkler, ışıklandırma vs.) markalanmalıdır.
- Yaralama potansiyeline sahip sert yüzeyler yumuşak materyalle kaplanmalıdır.
- Alçak giriş ve tavanlarda emniyetli geçiş için dikkat çekici markalamalar kullanılmalıdır.

BMP WEST AFRICA: KORSANLIĞI CAYDIRMAK İÇİN YENİ REHBER YAYINLANDI



Haziran 2018'de, BMP 5. Baskı yayınlanmış ve bu yeni sürüm BMP4'ün yerini almıştı. BMP West Africa ise, Batı Afrika'daki karmaşık ve dinamik bir deniz güvenliği durumunun ortasında, Gine Körfezi de dahil olmak üzere Batı Afrika kıyılarında korsanlığı caydırmak ve deniz güvenliğini artırmak için en iyi yönetim uygulamaları sunmaktadır.

Yeni yayın, gemilerin seyrini planlamasına ve korsan saldırılarını tespit etmesine, önlemesine, geciktirmesine ve raporlanmasına yardımcı olarak korsanlık ve silahlı soygun riskini azaltmayı amaçlamaktadır.

Yayın, diğer yayınların yanı sıra, gemilerin artan tehdit alanlarındaki operasyonlar için hazırlıklı olmasını ve seyir hazırlığının bir parçası olarak kabul edilmesini sağlayan bir "Vessel Hardening Plan" gerekliliğini vurgulamaktadır.

Vardiya Tutmak ve Uygun Gözcülük

Kaptan uyanıklığı artırmaya yardımcı olmak için aşağıdaki eylemleri uygulamalıdır:

- Uygun gözcülüğün yapılması. Limanlarda da yüksek bir konumdan çok yönlü bir gözcülük yapılmalıdır. Örneğin, STS sırasında, mürettebat üyelerinin "dışarı" değil "içeri" bakma eğilimi vardır.
- Usturmaça ve SPM bağlama noktalarına ek olarak dikkat edilmesi gerekmektedir.
- Uyanıklığı en üst seviyede tutmak için vardiya sürelerinin kısa tutulması gerekmektedir.
- Köprüüstünde yeterli sayıda ve tercihen parlama önleyici dürbün bulundurulması gerekmektedir.
- Dikkatli bir radar gözcülüğü sağlanmalıdır. Ayrıca, özellikle VHF ve GMDSS uyarıları olmak üzere tüm seyir uyarıları takip edilmelidir.
- Daha fazla sayıda mürettebatın vardiya tuttuğu izlenimini vermek için geminin stratejik noktalarına mankenler yerleştirilebilir.
- Limanlarda; sık sık güvenlik kontrolleri yapılmalı ve lumbarağzı girişleri sürekli kontrol altında tutulmalıdır.
- Personelin yeterli bir şekilde dinlendiğinden emin olunmalıdır.

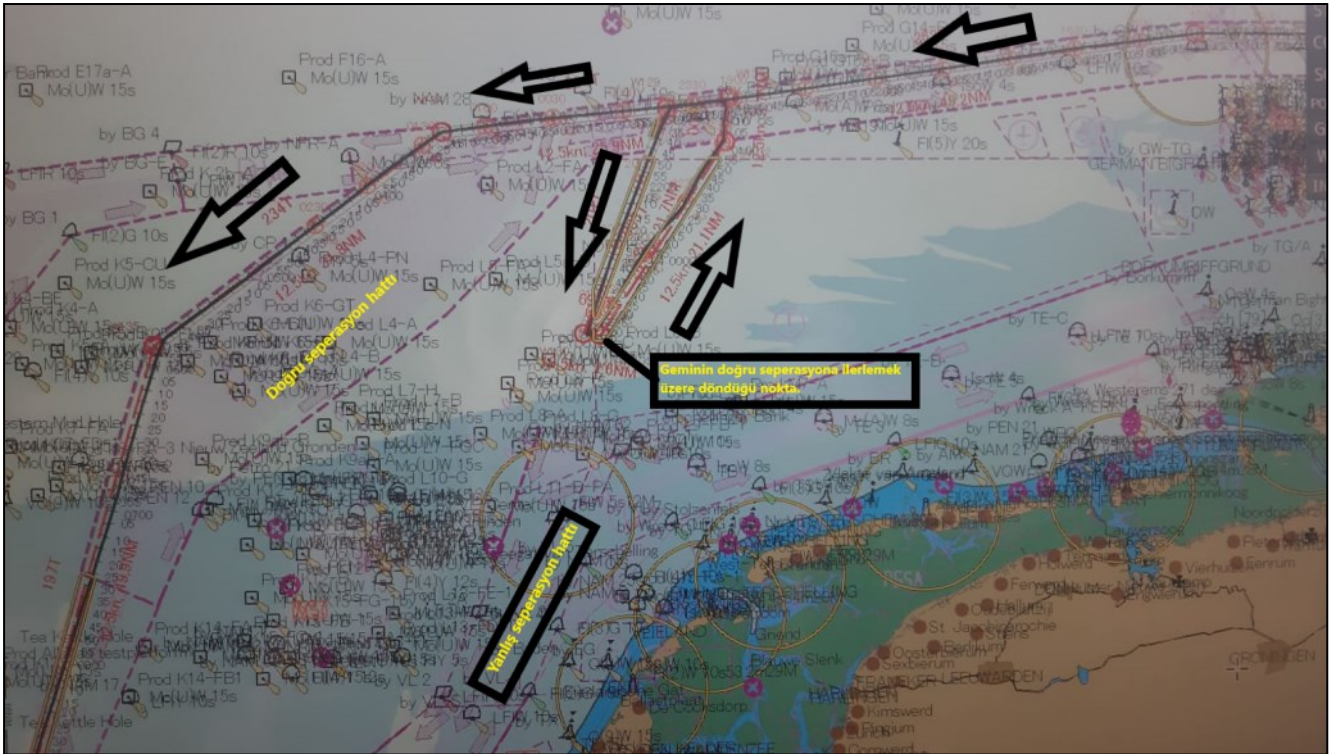
"Doğru gözcülük yapılması, gemi korumasının en etkili yöntemidir. Şüpheli bir yaklaşımın veya saldırının erken teşhis edilmesine yardımcı olabilir, bu da savunmaların zamanında yapılmasına olanak verir."

LESSONS LEARNT

Geminin yanlış seperasyonda seyretmesi

OLAY:

Gemi 3 Mayıs 2020 tarihinde, Fame (Annex II Cat. Y) yükü olarak Rostock'dan kalkmıştır. Gemi Rotterdam/Netherlands rotası üzerinde Kuzey Friesland'da seyrine devam ediyordu. 22:00 - 22:30 LT saatleri arasında, Hollanda Coastguard sefer bilgilerinin onayı için gemiyle temasa geçti. Sefer bilgilerini aldıktan sonra, geminin mevcut seyir rotasının yanlış olduğu bilgisini verdi. (Ship's Routing Bölüm II G'ye göre (Sayfa II / 1-4 kural b)). Gemi, Texel TSS Bölgesine Girmeden Önce Sahil Güvenlik'ten onay aldıktan sonra gitmesi gereken rotaya döndü. Gemi 4 Mayıs 2020 tarihinde Rotterdam'a geldi ve Dutch Marine Police Gemiye ilgili belgeleri getirdi.



KÖK NEDENLER:

- Hatalı navigasyon
- Prosedürleri takip etmemek
- Durumsal farkındalık eksikliği
- Yetersiz denetim
- Yetersiz iş planlaması

LESSONS LEARNT

Geminin yanlış seperasyonda seyretmesi

ALINACAK DERSLER:

♦ Seyir planı, köprüüstü takımının, geminin hedeflenen rota boyunca güvenli bir şekilde seyrini sağlamak için kullandığı Köprüüstü Kaynak Yönetimi'nin (BRM) kilit unsurlarından biridir. Seyir planı, geminin köprüüstü takımı tarafından en uygun rotayı belirlemek, rotadaki olası sorunları veya tehlikeleri tespit etmek için geliştirilen ve kullanılan kapsamlı bir seyir rehberidir. Seyir planı hazırlanırken, bütün gerekli maddeler dikkate alınmalıdır:

- * Hava durumu tahmini
- * Gelgit
- * Trafik Seperasyon Hattı
- * Tehlikeli sığılıklar, resifler ve tavsiye rotalar gibi seyir faktörleri
- * Gemi kısıtlamaları
- * Tahmini kalkış ve varış zamanı
- * VHF kanalları
- * Her kalkış ve varış limanı için kılavuzluk düzenlemeleri ve Almanac notları
- * Güncel harita bilgisi

♦ Gemi Kaptanı seyir zabitanın hazırlamış olduğu seyir planını onaylamadan önce, doğru ve eksiksiz olarak yapıldığından emin olmalıdır.

♦ Köprüüstü takımı seyir öncesinde, sefer planında belirtilen potansiyel tehlikeleri tartışmalı ve özellikle yasak ve kısıtlı alanlar hakkında konuşmalıdır.

♦ Köprüüstü Vardiya zabiti seyir esnasında karşılaşılabileceği tehlikeleri önleyebilmek amacıyla seyir yardımcılarının kullanılması hususuna hakim olmalıdır.

♦ Vardiya zabiti Ship's Routeing kitabına hakim olmalı ve planlama esnasında gemi için kısıtlı alanları, Trafik Seperasyon Hattını, tavsiye rotaları öğrenebilmek için kitabı kullanmalıdır.

♦ Seyir zabitanın Şirket SMS Formu 4117 -4201'de bulunan kontrolleri etkin bir şekilde gerçekleştirmesi gerekir.



LESSONS LEARNT

Serbest Düşmeli Filika Kablo Yangını

OLAY:

Serbest düşmeli filika motorunun testi esnasında akü seçici switch üzerinden “No:1” aküden “No:2” aküye geçilmek istenirken “BOTH” kısmında kontakların yapışarak kabloların ısınması sonucu izolasyonlar tutuşmuştur.

KÖK NEDENLER:

- Risk farkındalığı eksikliği
- Zayıf kondisyon
- Ekipman arızası
- Talimatlara uymamak



LESSONS LEARNT

Serbest Düşmeli Filika Kablo Yangını

ALINACAK DERSLER:

♦ **Serbest düşmeli filikada oluşan herhangi bir ekipman arızasında (akü vb), ekipmanın bağlantı ve parçalarını sökmeden önce bağlantı sırası not edilmelidir. Böylece parçaların tekrar takılması esnasında herhangi bir yanlış bağlantı yapılmasının önüne geçilmiş olur.**

♦ Serbest düşmeli filika testi, iki yetkili mürettebatın gözetimi altında yapılmalıdır. Yetkisiz personelin, serbest düşmeli filika içerisine girmesine ve motoru tek başına çalıştırmasına izin verilmemelidir.

♦ Akü şarj kablosunun testten önce çıkarılmış olması gerekir. Bu kablo takılı halde iken motor çalıştırılırsa, aşırı akım nedeniyle kablolar ısınabilir ve kıvılcım oluşabilir.

♦ Akü seçici anahtarı No: 1, No: 2 ve Both olarak 3 konuma sahiptir. Bu konumlardan biri, motoru çalıştırmadan önce iki konum arasında bırakmadan açıkça seçilmelidir.

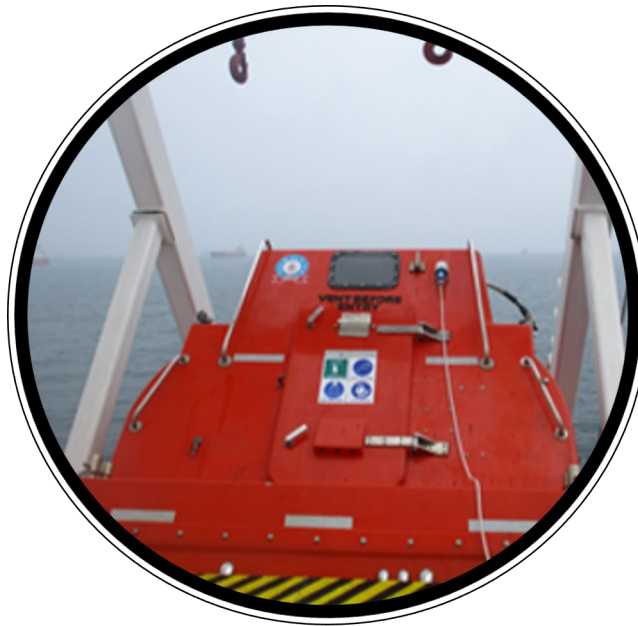
♦ Eğer akü seçici anahtarını bir konumdan diğerine getirirken seçici anahtar iki pozisyon arasında takılı kalırsa, motor çalıştırılmamalıdır.

♦ Arızalı seçici anahtar nedeniyle, sıcaklığın ve kıvılcımın aniden artması yangına sebebiyet verebilir.

♦ Test sırasında ilave CO2 tüpü bulundurulmalıdır.

♦ Tüm kablo bağlantıları kontrol edilmeli ve sıkılığından emin olunmalıdır.

♦ Test sırasında kabloların sıcaklıklarını kontrol etmek için lazer termometre kullanılmalıdır. Ani bir sıcaklık artışı tespit edilirse, test derhal sonlandırılmalıdır.



ÇEVRE

İstatistikler, tankerlerde ki operasyonel sızıntıların denizcilik endüstrisinde yaşanan kirlilik olaylarına hâkim olmaya devam ettiğini gösteriyor. Bu sızıntıların büyük bir kısmının yetersiz operasyonel disiplin, yetersiz bakım - tutum ve insan hatası nedeniyle olduğu gözlenmiştir.

Erken uyarı işaretlerini kaçırıyor musunuz?

Operasyonların güvenliği ve çevresel performans sadece tamamen odaklanmış, prosedürleri ve endüstrideki uygulamaları titizlikle ve özenle takip eden gemi ve kıyı personelinin oluşturduğu bir ekip tarafından sağlanabilir.

Küçük olayların ya da kayıpların dikkate alınmaması, daha büyük olaylara veya kazalara sebebiyet verebilir. Bu da çevreye büyük zararların verilmesine neden olabilir.

Örneğin, VLCC, kimyasal tanker veya küçük nehir mavnalarında uygun olmayan manifold hortumları ve hortum bağlantıları, operasyonlar sırasında petrol sızıntısına sebebiyet vermektedir. Bu nedenle kargo operasyonları öncesi ve kargo operasyonları sırasında en az 2 personel tarafından bütün hortumların ve hortum bağlantılarının kontrol edilmesi büyük önem arz etmektedir.

Aşağıda, manifold sızıntısına yol açan bazı kök nedenler verilmiştir:

1. Flanşlı kaplinler yerine kamlok kaplin kullanımı.
2. Devre süpürme ve devrenin basınçlandırılması operasyonlarının uygun olmayan devre bağlantısı ile yapılması.

PETROL KAYNAKLI DENİZ KİRLİLİĞİ



3. Tersane onarımına giren gemilerde yeni takılan manifold valflerinin yetersiz kontrolü.
4. Yükleme operasyonu yaparken, tank değişimi sırasında valflerin doğru sıra ile açılıp kapatılmaması.
5. Tahliye operasyonu sırasında, tahliye miktarı artırılırken manifold basınç göstergelerinin takip edilmemesi.

Operasyonel sızıntıları önleyebilmek için, operasyonlardan önce risk değerlendirmesinin eksiksiz olarak yapılması gerekmektedir. Operasyonlar sırasında oluşabilecek kazaların önüne geçmek için personelin konu hakkında gerekli farkındalığının sağlanması önemlidir.

Operasyonlardan önce gerekli kontroller yapılmalı ve doğru hortum bağlantısının kurulduğundan emin olunmalıdır.

Devre ya da valflerin bakımı/onarımı sonrası tüm kontroller gerektiği şekilde yapılmalı ve herhangi bir aksilik olmadığından emin olunmalıdır.

IMT - Collective Learning for Incident Prevention

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE MEYDANA GELEN

KAZALAR

Malta'nın Bildirdiği Kaza: Serbest Düşmeli Canfilikasının yanlışlıkla serbest bırakılmasından sonra 1. Zabit ağır yaralandı

Kaza

Gemi Belçika'nın Antwerp limanına doğru okyanus seyrindeydi ve mürettebat gemi terk talimi yapıyordu. Serbest düşmeli filikanın serbest bırakma kancasının test edilmesi sırasında, 1. Zabit filika içerisindeyken filika yanlışlıkla suya düştü.

Mürettebat derhal köprüüstüne olayı rapor etti. Kaptan filikayı ve 1. Zabiti almak için Scharnow dönüşü gerçekleştirdi. 1. Zabit ağır yaralı olmasına rağmen hem 1. Zabit hem de filika başarılı bir şekilde kurtarıldı.

Muhtemel Sebepler

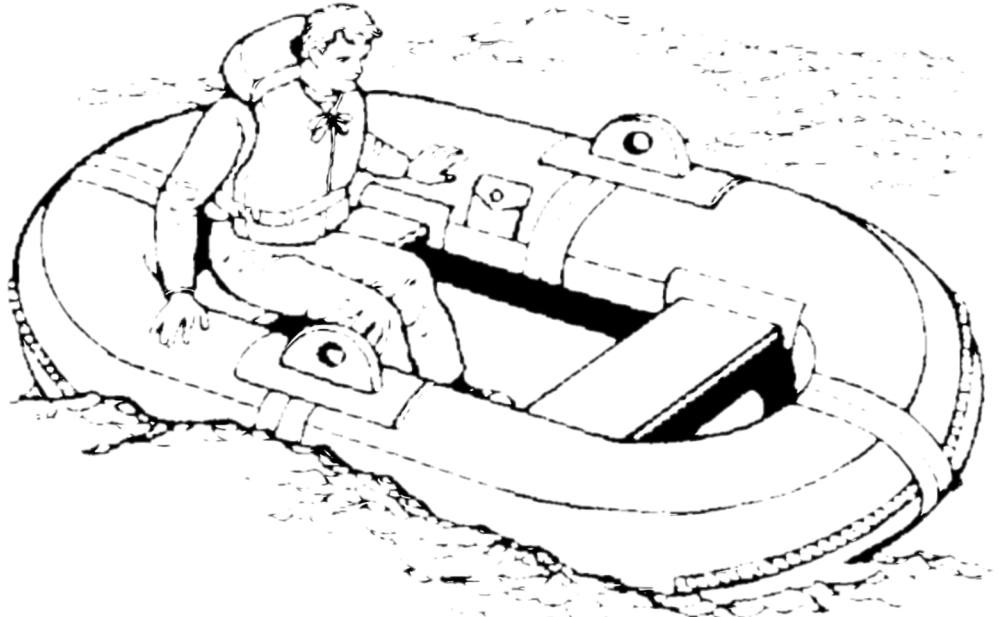
- Ana sebep filikanın serbest bırakma kancasının bakımlarının yetersiz yapılmasıydı. Ayrıca filikanın yanlışlıkla serbest bırakılmasının önemli bir nedeni de emniyet piminin bakım konumundan çıkarılmasıydı.

- Güvenli çalışma yükü iki ton olan zincir blok , filikayı yerinde tutamamıştır. Filika, zincir bloğunun SWL'sinin iki katı ağırlığındaydı ve tek başına filikanın ağırlığı, zincir bloğunun kopma mukavemetini

aşıyordu. Zincirler bu tür kuvvetleri emmez ve düşmeyi önleyici cihazlar olarak kullanılmaya uygun değildirler.

Sonuç

- Her durumda, çelikteki yüksek sertlik nedeniyle serbest düşmeli filikanın zincir bakımı başarısız oldu;
- Emniyet pimi ,serbest düşüş kancasının serbest kalmasına izin vererek bakım konumundan çıkarıldı;
- Ek bir bağlama önlemi olarak eklenen zincir bloğu, filikayı tutmak için yeterli değildi;
- Mürettebat üyeleri, kancanın serbest bırakılmasının test edilmesi için doğru prosedürün tam olarak farkında değildi;
- Manuelde ilgili konuya ayrıntılı olarak atıfta bulunulmamıştır. Bu durum 1. Zabitin kancanın serbest bırakılmasının test edilmesi için doğru prosedürün tam olarak farkında olmamasına yol açmıştır. Diğer mürettebat üyelerinin tutumları da ilgili talimat ve prosedürlere aşina olmadıklarını göstermektedir.



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE MEYDANA GELEN

KAZALAR

- Ayrıca serbest düşmeli filikanın, serbest bırakma sisteminin testi ile alakalı bir risk değerlendirmesi yapılmamıştır.

Yapılan İşlemler

- Güvenlik soruşturması sırasında şirket, kazaya neden olan çeşitli eksiklikler tespit etmiştir.
- Bu olayın tekrarlanmasını önlemek için Şirket, planlı bakım sistemini güncelledi ve zincirin beş yıllık aralıklarla değiştirilmesini de planlı bakım sistemine dahil etti.
- Bu arada, cankurtaran simüle fırlatma ve 'iş durdurma' yetkisinin sıkı bir şekilde uygulanmasına dair şirket tarafından ek bir eğitim planlandı.
- Son olarak, işletme sahibi onay için ek yetki seviyesi dahil etmek üzere risk değerlendirme prosedürünü gözden geçirmiştir.

Cep Telefonu Nedeniyle Dikkatin Dağılması

Küçük tonajlı bir kargo gemisi, yük operasyonu yapacağı limanın kıyı sularında seyrediyordu, saat 02:00'da vardiyasını teslim alan vardiya zabiti telefonda video izlemeye başladı. Saat 02:30'dan 04:30'a kadar gelgit akıntısı nedeniyle gemi yavaş yavaş planlı rotasından çıkmaya başladı.

Bu durum, geminin bir deniz feneri ile işaretlenmiş ıssız kayalık adalara doğru sürüklenmesine neden oldu. Ancak vardiya zabiti cep telefonu ile meşgul olduğu için geminin karaya oturacağını henüz tespit edebilmiş değildi.



VTS görevlileri durumu fark ederek hemen gemiyi uyardı ancak vardiya zabiti kayalıklara oturmadan önce son bir manevra yapmak için yeterli zamanı bulamadı.

Gemi karaya oturdu ve kaza sonucu ağır hasar gördü. Kargosunun tahliye edilmesi ve yeterli römorkörün sağlanmasına müteakip oradan kurtulması için birkaç gün boyunca karaya oturduğu yerde kaldı.

Çıkarılacak Dersler

1. Kazanın oluşmasına neden olan etmen öncelikle vardiya zabitinin köprüüstünde cep telefonu kullanması sebebiyle rotadan sapmış olmasıdır. Bu durum ,cep telefonlarının denizde kullanımı için uygun politikalar ile korunması gereken bir tehlike olduğunu bizlere göstermektedir.

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE MEYDANA GELEN

KAZALAR



2. Yorgunluk da kazanın oluşması için potansiyel bir nedensel faktördü. Vardiya zabitanın gece vardiyasını yalnız tutması yorgunlukla beraber uykusunun gelmesine neden olmuştur. Sıkıntı ve yorgunlukla mücadelede yüksek düzeyde denetim sağlamak gereklidir ve bu durum köprüüstü seyir izleme alarmı (BNWAS) gibi güvenlik önlemlerinin kullanımda olması ile engellenebilir. Kazanın yaşanmış olduğu gemide BNWAS kapatılmıştı ve yaklaşmakta olan tehlikelere karşı vardiya zabitanı uyaracak başka bir alarm da mevcut değildi.

3. Kıyı makamları geminin tehlikeye girdiğine dair vardiya zabitanına sözlü uyarılar yaptı. Bu uyarılar, karaya oturmanın engellenebilmesi ve gerekli önlemlerin alınması için yeterli bir zamanda yapılmıştır. Köprüüstü ekibinin kıyı makamları tarafından gelen uyarıları dikkate alması ve

tam olarak neyin rapor edildiğini ve hangi eylemin gerçekleştirileceğini belirlemesi gerekirdi. Bu durumda vardiya zabitanın iletilen uyarıların önemini anlamadığı ortaya çıkmaktadır.

4. Seyir planı harita veya ECDIS'de amaçlanan rota ile sınırlı değildir. Kapsamlı bir seyir planı, ilerideki tüm tehlikeleri tanımlamalı ve en güvenli rotayı belirlemelidir. Tüm navigasyon işaretlerinin, ışıkların ve şamandıraların tanımlanmasını içermelidir; bunlar, geçişin doğruluğunu sağlamak için gözlemlendiğinde ve diğer navigasyon verileriyle çapraz kontrol edildiğinde pozitif olarak tanımlanmalıdır. Gemi karaya yaklaşıyordu ve karaya oturduğu kayalık alan, bir deniz feneri ile işaretlenmişti ve geminin görebileceği şekilde gerekli görsel işaretler mevcuttu. Ancak vardiya zabiti telefonla meşgul olduğu için gerekli uyarıları göremedi.

DENİZ KAZALARININ OLUŞMASINDA ANA ETKEN

YETERSİZ İLETİŞİM

Yetersiz iletişim, karaya oturmalarından, çatışmalara, tüm gemi kayıplarına ve hatta daha da kötüsü ölümlere kadar sebebiyet veren çok sayıda deniz kazasında önemli bir faktör olmuştur. Bu durumu gerçek hayattan 3 kazayla örneklendirebiliriz.

Kaza 1: Kaptan ve Pilot arasındaki koordinasyon eksikliği rıhtım ile teması yol açtı

329 metre uzunluğundaki yolcu gemisi limana yanaşırken, iskele baş omuzluktan rıhtıma temas etti. Gemideki 6.023 kişiden hiçbiri yaralanmadı, ancak rıhtıma verilen hasarın 3,5 milyon dolar olduğu ve gemiye verilen hasarın 200.000 dolar olduğu tahmin ediliyor.

Resmi soruşturma raporuna göre, kazanın kilit nedeni olarak kaptan ve pilot arasındaki iletişim ve koordinasyon eksikliği olarak belirlendi. Bu durum, kötü yürütülen bir yanaşma manevrası ile sonuçlandı. Kaptan ve Pilot arasında aşağıdaki iletişimsel zayıflıklar olduğu görüldü:

1. Römorkör kullanılacağı kararlaştırılmasına rağmen, römorkörlerin nasıl kontrol edileceği ve römorkörlerin hangi durumlarda nasıl hareket edeceği konuşulmamıştı.
2. Kaptan manevra sırasında, Pilotun römorkörlerle ilgili yalnız 1 sözlü emrini duymuştu.
3. Pilotun römorkörlere verdiği emirlere karşılık olarak römorkör kaptanlarının cevaplarının çoğu İspanyolca idi.
4. Kaptan, iletişim sırasında sözlü emirler yerine sadece jestleri de kullandığı oluyordu.



Çıkarılan Dersler:

Kaptan ve Pilotun manevra hakkında birçok bilgiyi konuşması gerekiyor: Pilot'un niyetleri, römorkörlerin ve palamar botlarının olası kullanımı hakkında bilgi alışverişinde bulunmalı ve kullanılacak çalışma dili net olarak belirlenmelidir. Kaptan, pilotun verdiği herhangi bir emri ya da kendisini kaygılandırarak herhangi bir davranışı pilot ile konuşmaktan çekinmemelidir. Kaptan gerekli görmesi halinde, Pilotu'nun değiştirilmesini talep etme yetkisine sahiptir. Ayrıca, Pilotta, geminin güvenli seyrüseferi için bir tehlike olabileceğine inanıyorsa, kılavuzluk etmeyi reddetme hakkına sahiptir.

DENİZ KAZALARININ OLUŞMASINDA ANA ETKEN YETERSİZ İLETİŞİM

Kaza 2: VHF' in Uygun Kullanılmaması Nedeniyle Meydana Gelen Kaza

Bir LNG tankeri Birleşik Arap Emirlikleri'nin Fujairah limanına giderken, kanalda bir VLCC ile çatıştı.

Gemiler VHF telsizi üzerinden temas kurdu ve karşılıklı olarak uygun bir eylem planı üzerinde anlaştılar. LNG tankeri, VLCC gemisinin demir sahasından ayrılmasına zaman tanıyabilmek için kendi etrafında sancak tarafından bir tam dönüş yapacağını ilettiler. VLCC'de demirleme alanından ayrılmak için rotasını iskeleye doğru değiştireceğini ifade etti.

Kısa bir süre sonra, iki gemi ilgili eylemlerine başladı. Bu sırada, demirleme alanından ayrılmakta olan başka bir geminin VLCC'ye yakın mesafeden geçtiği gözlemlendi. VLCC bu gemiye yakın düşmemek için rotasını LNG tankere doğru değiştirdi; bu hareket iki gemiyi kısa bir süre içerisinde çarpışma rotasına soktu. Sonuç olarak, her iki geminin su hattının altında kalan gövdeleri temas etti ve VLCC büyük hasar gördü.

Güvenlik soruşturması, çarpışmanın ana nedeninin, VHF telsizi üzerinden iki gemi arasındaki yetersiz iletişim olduğu ve böylece çarpışma gerçekleşene kadar zamanında ve etkili düzeltici eylem olasılığının azaldığı sonucuna vardı.



Çıkarılan Dersler:

VHF telsizi üzerinden yapılan yetersiz iletişim, çatışma riskini önemli ölçüde artırmıştır.

İletişim, herhangi bir operasyonun genel verimliliği için hayati olmakla birlikte, çatışmadan kaçınmak için VHF telsizin kullanılması, gerçekte önlem almak yerine diğer gemilerle iletişim kurmak için çok fazla zaman harcanması durumunda tehlikeli olabilir. Farkı ölçmek ve içerdiği tehlikeleri vurgulamak denizcinin deneyimindedir.

Bu arada, VHF iletişimindeki önemli mesajlar yoğun radyo trafiği nedeniyle kesintiye uğrayabilir veya net bir şekilde alınamaz.

DENİZ KAZALARININ OLUŞMASINDA ANA ETKEN YETERSİZ İLETİŞİM



Kaza 3: Yetersiz Köprüüstü Kaynak Yönetimine Bağlı Karaya Oturma

Bir konteyner gemisi, limana ulaşmadan önce kanaldaki son virajı dönerken, kanalın ortasına çizilmiş planlı rotadan saptı ve karaya oturdu. Kimse yaralanmadı ve borda boyasının zarar görmesi dışında herhangi bir hasar görülmedi. Yapılan araştırma sonucunda, köprüüstü kaynak yönetimi standardının, kılavuzluk altındaki geçişin planlanması ve yürütülmesi için yetersiz kaldığı görüldü. Gemi limana dönüş yaparken, pilot iskele tarafa art arda büyük dümen emirleri verdi. Dümen iskeleye doğru gelmeye başlayınca, planlanan rotanın iskelesine sapma arttı ve bu da ECDIS üzerindeki off-track alarmının etkinleşmesine neden oldu. ECDIS günlüğü, off-track alarmının etkinleştirildiğini ve köprüüstü ekibinin bir üyesinin bunu kabul ettiğini kaydetti. Ancak, alarm bilgisi köprüüstü ekibinin diğer üyelerine aktarılmamıştı.

Çıkarılan Dersler:

- Köprüüstü ekibi ile pilot arasında seyir planı ve bu planın izlenmesi konusunda mutlak bir anlaşma ve ortak bir anlayış olmalıdır.
- Köprüüstü ekibi, seferleri düzgün bir şekilde yönetmek için pilotun da köprüüstü ekibine dahil edilmesini de içermek üzere köprüüstü kaynak yönetimi kavramını aktif olarak tanıtmalı ve kullanmalıdır.
- Uygun bir Köprüüstü Kaynak Yönetiminin (BRM) temel prensibi, gemi navigasyonu ve operasyonunun tek kişilik bir gösteri olmamasıdır.
- Köprüüstü ekibi üyeleri yeterli iletişim yoluyla bilgi paylaşımı yaparak durumsal farkındalığı artırabilir ve seyirle manevra esnasında herkesin ne olduğunu bilmesini sağlayabilir.

GÜVENLİ SEYİR İÇİN AIS BİLGİLERİNİN DOĞRU OLARAK GİRİLMESİ GEREKİR

Mississippi Nehri'nde son zamanlarda meydana gelen bir çatışma, gemi operatörlerine, özellikle kanallarda, köprü geçişlerinde ve diğer görsel engellerin mevcut olduğu alanlarda güvenli seyir için ve potansiyel yaklaşan gemi geçiş durumlarının net bir resmini sağlamak için kullanılan birçok önemli araçtan biri olarak doğru AIS veri girişi ve izlemesinin gerekli olduğunu göstermiştir. Yaşanan kazaya ilişkin soruşturma henüz tamamlanmamış olsa da, yanlış AIS verilerinin yarattığı tehlikeler hakkında farkındalık sağlamak ve benzer kazaların meydana gelmesini önlemek için gerekli tedbir ve önlemlerin alınması gerektiği vurgulanmak istenmiştir.

Gün doğmadan önce, iki römorkör Mississippi nehrinden birbirlerine doğru yaklaşmaktaydı. Her iki gemi de toplam yedek uzunluğunu AIS üzerinden yayınlamamışlardı. İlk geminin AIS bilgilerinde yedek mesafesi 72 feet olarak görünmekteydi. Ancak, geminin ve yedeklediği iki barcın toplam yedek uzunluğu 672 feetdi. İkinci geminin AIS bilgilerinde ise uzunluğu 200 feet olarak gözükmese de toplam uzunluğu 1,600 feetdi. Birbirlerinin toplam uzunluğu ve yedekleri hakkında doğru bilgiye sahip olmadıkları için, gemiler kendilerini bekleyen durum hakkında tam bir farkındalığa sahip değildiler. Gemiler dönüş yaptıkları esnada çatıştılar. Kaza nehrin aşağısından gelen geminin alabora olup batması ve gemi mürettebatından birkaç kişinin ölmesiyle sonuçlandı.

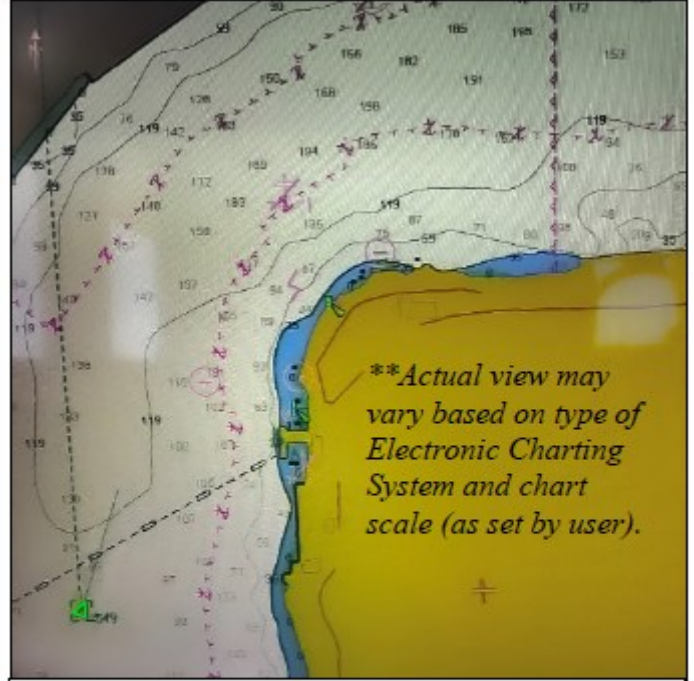


Figure 1: A representation of an AIS broadcast for a towing vessel pushing a 1,600' tow, and using Ship Type 31.

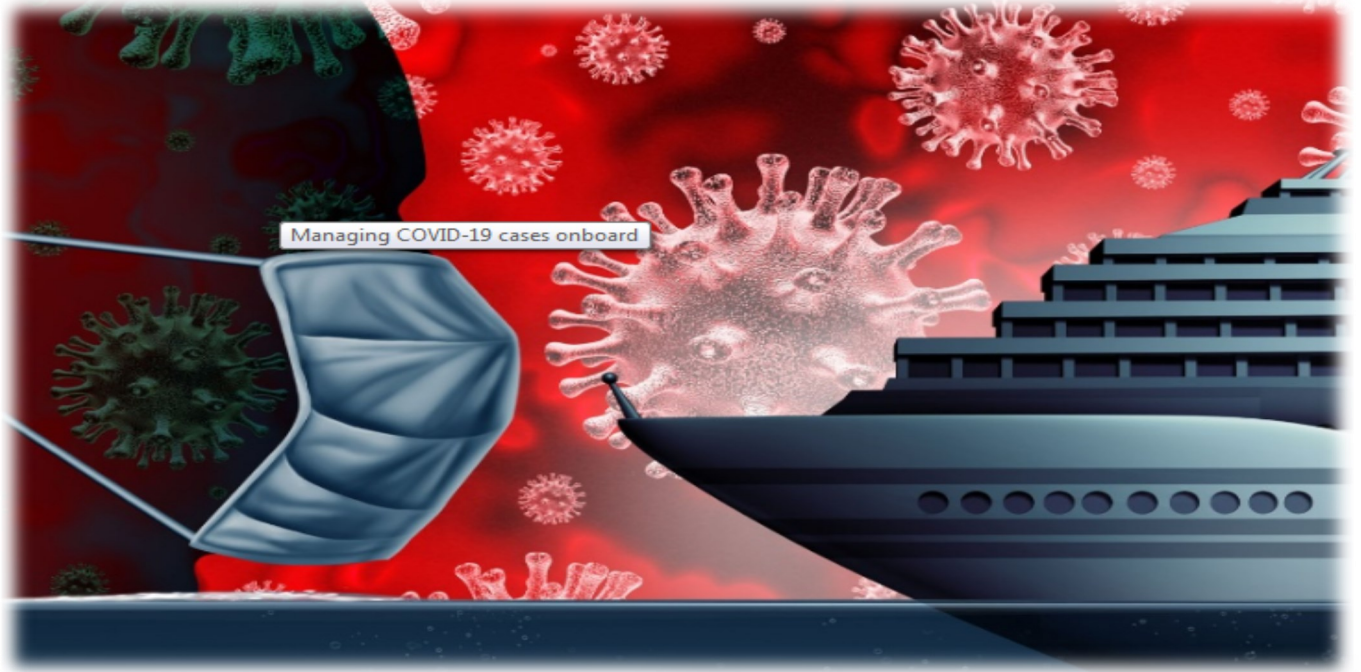
Çıkarılan Dersler:

AIS, kritik gemi bilgilerini diğer gemilere yayınlayan değerli bir araçtır. Bununla birlikte, AIS'in düzgün çalışması, uygun gemi tipi kodu ve gemi ile yedeklediği geminin tam uzunluğunu girmek de dahil olmak üzere geminin verilerinin doğru olarak girilmesi güvenli bir seyir için oldukça önemlidir. Bir geminin tam uzunluğunun doğru gösterimi, özellikle gemilerin çok yakın olana kadar birbirlerini görmesini engelleyen durumlarda büyük önem taşır.

Deniz taşımacılığı sisteminde yer alan çok çeşitli ebat ve uzunluklarda bulunan gemilerin yoğunluğu göz önüne alındığında, doğru AIS girişi operatörün bilinçli navigasyon kararları verebilmesi için hayati önem taşımaktadır.

SAĞLIK

YENİ KORONAVİRÜS (COVID-19)



YENİ KORONAVİRÜS NEDİR?

Yeni Koronavirüs solunum yolu enfeksiyonu yapan bir virüstür.

YENİ KORONAVİRÜS NASIL BULAŞIR ?

Hasta kişilerin öksürme veya hapşırmayla ortaya saçtığı damlacıkların ortamdaki diğer bireylerin ağız, burun ve gözlerine temasıyla, damlacıkların yapıştığı yüzeylere dokunduktan sonra ellerin ağız, burun veya göze götürülmesiyle bulaşabilmektedir.

YENİ KORONAVİRÜS BELİRTİLERİ NELERDİR ?

En çok karşılaşılan belirtiler ateş, öksürük ve solunum sıkıntısıdır. Şiddetli vakalarda zatürre, ağır solunum yetmezliği, böbrek yetmezliği ve ölüm gelişebilir. Yeni Koronavirüsün kuluçka süresi 2 ila 14 gündür.



KORUNMAK İÇİN NELER YAPILMALIDIR ?

Akut solunum yolu enfeksiyonlarının bulaşma riskini azaltmaya yönelik öneriler, Yeni Koronavirüs enfeksiyonu için de geçerlidir.

- Öksürme veya hapşırmaya sırasında ağız ve burun tek kullanımlık mendille kapatılmalı, mendil yoksa dirseğin iç kısmı kullanılmalıdır. Olabildiğince kalabalık ortamlardan uzak durulmalıdır.

SAĞLIK

- Olabildiğince kalabalık ortamlardan uzak durulmalıdır. Tokalaşma ve sarılardan kaçınılmalıdır.

- Kirli ellerle ağız, burun ve gözlere dokunulmamalıdır .

KORUNMAK İÇİN NELER YAPILMALIDIR ?

El hijyenine önem verilmelidir. Eller en az 20 saniye boyunca sabun ve suyla yıkanmalı, sabun ve suyun olmadığı durumlarda alkol içerikli el antiseptiği kullanılmalıdır.

Sınıflar ve iş yerleri başta olmak üzere kapalı alanlar sık sık havalandırılmalıdır.

Bağışıklık sistemini güçlendirmek için dengeli ve sağlıklı beslenilmelidir. Gıdalar tüketilmeden önce iyice yıkanmalıdır.



BELİRTİLERİ VARSA NELER YAPILMALIDIR ?

Son 14 gün içerisinde enfeksiyon görülen ülkelerin birinden geldiyseniz cerrahi maske takarak en yakın sağlık kuruluşuna başvurun.

Eğer öksürüyorsanız, ateşiniz varsa ve nefes almakta zorlanıyorsanız, cerrahi maske takarak en yakın sağlık kuruluşuna başvurun.

Evde izolasyon önerilen bir kişiyle aynı odada bulunduğunuz anlarda maskenizi mutlaka takın.

SIKÇA SORULAN SORULAR



TANISI NASIL KONULUR ?

Yeni Koronavirüs'ü tespit edebilmek için gerekli olan moleküler testler ülkemizde mevcuttur. Halk Sağlığı Genel Müdürlüğü laboratuvarlarında çalışılmaktadır.

ÖNLEMEK VEYA TEDAVİ ETMEK İÇİN BİR İLAÇ VAR MIDIR ?

Halen hastalığa özel bilinen bir tedavi yoktur. Hastanın genel durumuna göre gerekli destekleyici tedavi uygulanmaktadır.

ANTİBİYOTİKLERLE TEDAVİ EDİLEBİLİR Mİ ?

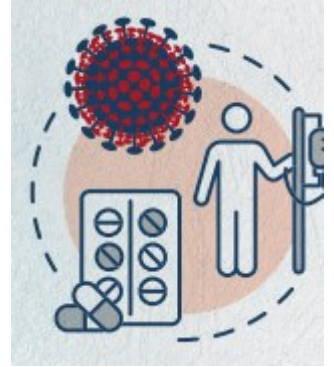
Antibiyotikler virüslerin neden olduğu enfeksiyonları önlemek veya tedavi etmek amacıyla kullanılmaz.

AŞISI VAR MIDIR ?

Yeni Koronavirüs için geliştirilmiş bir aşı henüz bulunmamaktadır. Fakat aşı geliştirme çalışmaları ve tedaviye yönelik çalışmalar devam etmektedir.

KİMLER DAHA FAZLA ETKİLENİR ?

Elde edilen veriler doğrultusunda, ileri yaşta kişiler ve kronik hastalığı olanlarda enfeksiyonun ağır seyretme riski yüksektir.



SAĞLIK

DEHİDRASYON

Sıcaklık ve nem oranının arttığı yaz aylarında sıvı ihtiyacı diğer mevsimlere göre daha yüksektir.

Vücut, hava sıcaklığına karşı ısısını dengede tutabilmek için daha hızlı nefes alıp verme, terleme ve idrar ile fazla ısısını dışarıya atar.

İnsan vücudunun yaklaşık %65'i sudan meydana gelir. Erişkin bir insan günlük ortalama 2.5 litre sıvı kaybeder. Sıvı kaybının yanı sıra vücudun elektrolit dengesini düzenleyen sodyum, kalsiyum ve potasyum gibi mineraller de dışarı atılır. Normal şartlar altında vücut, sıvı elektrolit dengesini sağlamak için kaybettiği sıvı ve elektrolitleri besin ve su tüketimi ile karşılayabilir. Vücudun toplam sıvı miktarındaki azalmalar susuzluk hissi ile kendini gösterir. Sıvı miktarındaki azalmalar çoğalırsa ciddi sağlık problemleri yaşanabilir.

Dehidrasyon tanımı

Vücudun fonksiyonlarını yerine getirebilmesi için gereken sıvı miktarının karşılanamaması durumunda dehidrasyon meydana gelir. Kabaca vücudun aşırı sıvı kaybetmesi ya da yeteri kadar sıvı alamaması olarak tanımlanan dehidrasyon, kaybedilen sıvının miktarına göre hafif, orta ve şiddetli olmak üzere 3 şekilde incelenir. Ağır dehidrasyon insan hayatını ciddi derecede tehdit eden önemli bir sağlık problemidir. Dehidrasyonun derecesi hem vücut belirtilerine hem de



idrar testi, böbrek fonksiyon testi ve kan testlerine bakılarak değerlendirilir.

Çocuklar, bebekler, yaşlılar ve kronik hastalığa sahip olanlar sıvı kaybına daha duyarlıdır.

Dehidrasyon belirtileri

Günlük sıvı gereksiniminin altında sıvı tüketen kişilerin idrar akımı yavaşlar ve idrar yolu enfeksiyonlarına yakalanma riski ve böbrek taşı oluşma riski artar. Sıvı kaybındaki artış devam ettiğinde düşük tansiyon ve baş dönmesi gibi problemler gelişir. İleri derecede sıvı kayıplarında nabız artışı, böbrek yetmezliği, kas krampları ve bilinç kaybı gözlenir. Tüm bu semptomlar böbreğin yanı sıra karaciğer, beyin ve kalp gibi organlarda da bozukluklara yol açabilir.

SAĞLIK

DEHİDRASYON

Hafif dehidrasyon belirtileri:

- Susuzluk hissi
- Kas krampları
- Baş ağrısı
- Ciltte kuruma ve soğukluk
- İdrara çıkmada azalma ve koyu sarı renkte idrar
- Kuru ve yapışkan ağız

Ağır dehidrasyon belirtileri:

- İdrar yapmada zorlanma ve çok koyu sarı veya kehribar rengi idrar
- Ciltte kuruma ve buruşukluk
- Bilinç bulanıklığı, bilinç kaybı ve sinirlilik
- Nabızda ve nefes alıp vermede hızlanma
- Baş dönmesi
- Gözlerde kısılma
- Etrafa ilgisizlik ve şok hali
- Tansiyon düşüklüğü, özellikle ayağa kalkınca tansiyonun düşmesi

Dehidrasyon nedenleri

Gün içerisinde su içmeyi unutmak gibi ya da yürüyüş, seyahat, kamp gibi faaliyetler sırasında sağlıklı içme suyuna ulaşamama gibi oldukça basit nedenlerden dolayı kaybedilen vücut sıvısının yeri doldurulamayabilir. Bu sıvı kayıpları hemen yerine koyulabilir hafif dehidrasyon nedenleridir. Bunların dışında sıvı kaybı nedenleri:

- Enfeksiyon ya da güneş çarpması nedeniyle oluşan yüksek ateş
- Aşırı egzersiz ya da yüksek sıcaklık nedeniyle aşırı terleme
- Diyabet gibi kronik hastalıklar nedeniyle aşırı idrara çıkma



- Böbreklerin su tutma özelliğini kaybetmesine neden olan hastalıklar
- İdrar söktürücü, tansiyon ve antihistamik ilaçlar

Dehidrasyon tedavisi

Dehidrasyon tedavisinde amaç, kaybedilen sıvı ve elektrolitlerin yerine konulmasıdır. Dehidrasyon derecesine ve nedenine göre hastalığın tedavisi belirlenir. Genellikle hafif ve orta derecedeki dehidrasyonda su tüketiminin artırılması en uygun çözümdür. Aşırı egzersize bağlı olarak gelişen sıvı kayıplarında elektrolit içeren sıvılar tercih edilebilir. Ağır dehidrasyon tablosunda ise hastanın en yakın sağlık kuruluşuna götürülmesi ve tedavinin doktor tarafından yapılması gerekir.

KAZA ANALİZİ



Kıbrıs bandıralı yük gemisi ile Saint Kitts ve Nevis bandıralı yakıt barcı, İskoçya'da Peterhead'in 4 deniz mili Güneydoğusunda çatıştı.

Yük gemisi kazayı az hasarla atlattırken yakıt barcı gövdesindeki yarılma sebebiyle su almaya başladı ve yakıt sızdırarak deniz kirliliğine sebep oldu.

Kazanın meydana geldiği sırada her iki gemideki vardiyacı da gözcülük yapmıyordu ve bu sebeple çatışma riskinden bihaberdi. Rutin ve süregelen seyir güzergahı; dikkatsizlik, yetersiz gözetim, yük gemisindeki seyir vardiyasından sorumlu 1.Zabit'in yakıt barcını görsel olarak, radar ya da Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) ile tespit edebilme imkanlarını değerlendirememesine sebep oldu. Yakıt barcında ise her daim köprüüstünde bir görevli bulunmuyordu. Barç Kaptanı diğer geminin varlığından haberdardı ancak durumu tam anlamıyla değerlendiremedi ve kendisinden daha büyük olan geminin kendisinden neta geçeceğini farz etti.

Daha önceki Deniz Kazalarını İnceleme Raporlarında olduğu gibi bu kazada da ana faktör köprüüstünde yalnız vardiya tutulmasıydı. Bu rapor, risk tanımlamasında ve yönetiminde yalnız vardiya tutma konusuna vurgu yapmaktadır.

Ayrıca, bu inceleme yakıt barcının operasyonel ve işletim konusudaki büyük

güvenlik eksikliklerini ortaya çıkarmaktadır. Mürettebat küçük bir tankerin operasyonel olarak yürütülmesinde gerekli yeterliliğe sahip değildi ve etkin bir emniyet yönetimi sistemleri yoktu.

Güvenli olmayan durum, yakıt barcı işleticisi firmanın sektörde tecrübesiz oluşu ve ticari kazanç kaygısının denizde güvenlik ilkelerinin önüne geçmiş olmasından kaynaklanmaktaydı. Bayrak Devleti'nin ilk kayıt işlemlerinin etkili bir biçimde gerçekleştirilmemesi ve yakıt barcının Liman Devleti Kontrolleri Rejimi altında denetlenmemiş oluşu, operasyonel kaynaklı risklerin Bayrak ve Kıyı Devletleri tarafınca belirlenememesine sebep olmuştur.

Yük gemisinin işletici firmanın, emniyet ve yönetim sistemlerini gözden geçirmek ve köprüüstü vardiya tutma standartlarını geliştirmek adına ciddi adımlar attığı görülmüştür. Yakıt barcı işleticisi firma, bu olay sonrası deniz yoluyla yaptığı yakıt taşımacılığını geçici süreyle durdurmuş, her iki firmaya da seyir ve vardiya tutma standartlarını iyileştirmeleri, Bayrak Devleti (Saint Kitts ve Nevis)'ne de bayrağı altına alacakları gemilerin ilk kayıt işlemlerinde, potansiyel risk değerlendirmelerini iyileştirmeleri yönünde güvenlik önerileri sunulmuştur.

KAZA ANALİZİ



Kazaya Neden Olan Etkenler:

- 1) Çatışma, gemilerin her ikisinde de etkin gözcülük yapılmadığı için meydana geldi.
- 2) Yük gemisi 1.zabiti, yakıt barcını fark etmeye yönelik bir çok fırsatı değerlendiremedi. Halinden memnun bir şekilde vardiyasını sürdürdü.
- 3) Yük gemisinde vardiya tutma standartlarındaki yetersizlik sistematik bir hal almıştı. Bunun genel sebebi geminin sürekli aynı rota güzergahında çalışıyor olması ve kaptanın eksik yönlendirme ve rehberlik becerilerinden kaynaklanıyordu.
- 4) Yakıt barcı kaptanı, diğer geminin varlığından haberdar olmasına rağmen etkin bir şekilde bulunulan durumu değerlendirememiş ve daha büyük olan diğer geminin kendi gemisinden neta geçeceğini varsaymıştı.
- 5) Köprüüstünde yalnız vardiya tutma eylemi her iki gemi için de alışlagelmiş bir olaydı. Bu durumun doğurabileceği riskler göz ardı edildi.
- 6) Yakıt barcı mürettebatının hayatları ciddi şekilde tehlikeye girmişti. Kaptanın su dolan köprüüstünden kaçması, güverte

personelinin küpeşteye tutunmayı başararak denize düşmekten kurtulması muhtemelen her birinin hayatlarını kurtarmıştı.

7) Eğer üst güverteki su sızdırmaz kaportalar kapalı olsaydı yakıt barcının köprüüstü, yaşam mahali ve makine dairesine su dolmayacaktı.

8) Yakıt barcının mürettebatı, küçük bir tankerin operasyonel olarak yürütülmesinde gerekli yeterliliğe sahip değildi ve etkin bir emniyet yönetim sistemleri yoktu.

23 NİSAN ULUSAL EGEMENLİK VE ÇOCUK BAYRAMIMIZ KUTLU OLSUN !

23 Nisan

Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramımızın
100. yılını coşkuyla kutluyoruz!

Celebrating the 100th anniversary of
April 23, National Sovereignty and Children's Day!



“ Bütün cihan bilmelidir ki artık bu devletin ve bu milletin başında hiçbir kuvvet yoktur, hiçbir makam yoktur. Yalnız bir kuvvet vardır. O da milli egemenliktir. Yalnız bir makam vardır. O da milletin kalbi, vicdanı ve mevcudiyetidir.

Egemenlik kayıtsız şartsız milletindir.

Özgürlüğün de, eşitliğin de adaletin de dayanağı ulusal egemenliktir.

Ulusal egemenlik, ulusun namusudur, onurudur, şerefidir.

Ulusal egemenlik öyle bir ışıktır ki, onun karşısında zincirler erir, taç ve tahtlar batar yok olur.

Türk milletinin geleceği, bugünkü çocuklarının doğru görüşü ve yorulmak bilmeyen çalışma azmi ile büyük ve parlak olacaktır.

Eğer; bugün dünyanın dört bir tarafındaki milyonlarca insan dil, din, ırk ayrımı gözetmeksizin insani değerlerle birbirlerine sarılabiliyorlar, birbirleriyle kaynaşabiliyorlarsa, bunda, yıllardır dünya çocuklarının kaynaşma merkezi olan Ülkemizdeki Çocuk Bayramı'nın payını göz ardı etmek mümkün değildir. ”

Mustafa Kemal ATATÜRK

YORGUNLUK YÖNETİMİ

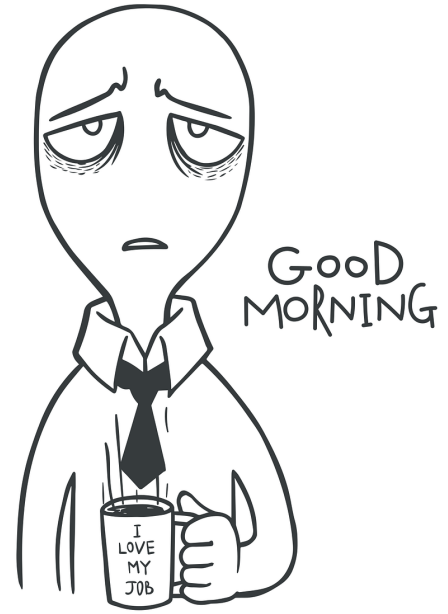
Yorgunluk (fatigue), genel popülasyonda sık rastlanan bir semptomdur. Yorgunluk, tipik olarak geçici ve duruma bağlı niteliktedir. Fakat bu nitelikte değilse ve başka bir tıbbi veya psikiyatrik bozuklukla açıklanamıyorsa Kronik Yorgunluk Sendromu (Chronic Fatigue Syndrome) düşünülmelidir.

Japonya'nın Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Seyir Güvenliği Alt Komitesi (NAV)'ne sunduğu bir raporda Japonya kıyılarında yapılan, araştırma tarihi kapsamında meydana gelen 335 kazanın vardiya personelinin seyir esnasında uyumasından kaynaklandığını belirtmiştir. Vardiya personelinin uyumasının karaya oturmalarında % 61, çatışma türü kazalarda % 26 oranında kaza nedeni olduğu belirlenmiştir.

STCW Sözleşmesi'ne göre; vardiya tutmakla görevli zabıt veya vardiyada yer alan küçük rütbeli zabıtlar ve görevleri emniyet, kirliliğin önlenmesi ve güvenliği içeren tüm kişiler için çalışma-dinlenme saatleri kuralları geçerlidir ve aşağıdaki zorunlulukları içermektedir:

- ♦ 24 saatlik sürede asgari kesintisiz dinlenme: 6 saat
- ♦ 24 saatlik sürede asgari toplam dinlenme: 10 saat
- ♦ Her 7 günlük sürede asgari dinlenme saatleri: 77 saat

Buna ek olarak, herhangi bir 24 saatlik sürede asgari 10 saatlik dinlenme süresi 2 parçadan fazlaya bölünemez. Bunlardan birinin uzunluğu en az 6 saat olacaktır ve iki dinlenme süresinin arası 14 saati aşmayacaktır.



STCW, tarafların yani bayrak devletlerinin izin vermesi gereken belli istisnaların uygulanmasına da olanak tanımıştır. Buna göre, 7 günlük süredeki asgari dinlenme süresi 70 saate indirilebilir, bu durum arka arkaya iki haftadan fazla yapılamaz. İstisna süresinin iki katı kadar süre kullanılana kadar tekrar edilemez. Asgari 10 saatlik dinlenme süreleri sağlandığı sürece, 24 saatlik süre içindeki dinlenme süreleri üçe bölünebilir.

IMO, asgari gemi adamı donatım sayısı belirlenirken, gemilerin maksimum çalışma koşullarının dikkate alınmasını ve bu koşullarda gemi adamlarının çalışma-dinlenme saatlerine riayet edecek şekilde, gemilerin uygun sayıda gemi adamı ile donatılmaları gerektiğini belirtmiştir.

YORGUNLUK YÖNETİMİ

IMO Model Course 3.11'de (Marine Casualty and Incident Investigation) US Sahil Güvenlik uzmanlarınca keşfedilmiş "Yorgunluk İndeks Faktörü"den bahsedilmektedir. Kaza inceleme analizlerinden alınan bilgilere dayanarak yapılan ve bir matematiksel formüle dayandırılan bu yaklaşım, bize kazalarda yorgunluk faktörünün ne kadar etkili olduğunu göstermektedir. Bu formülün uygulanması ile bulunan değer "Yorgunluk İndeks Göstergesi – Fatigue Index Score" olarak bilinmektedir.

Kronik Yorgunluk Belirtiler:

- Unutkanlık
- Motivasyon azlığı
- Gözleri açık tutmakta zorlanma
- Dikkat dağınıklığı
- Kas ağrıları
- Oturma veya uzanma arzusu
- Ekipmanları çalıştırmada zorlanma

Cardiff Üniversitesi meslek ve sağlık psikolojisi merkezi, gemi adamlarının aşırı çalışması hakkında bir araştırma programı gerçekleştirmiştir. Üçte ikisi UK gemilerinde çalışan, 1856 gemi adamı araştırma kapsamına alınmıştır. Küçük tonajlı gemilerde çalışan gemi adamları, bu gemilerin negatif faktörlerini aşağıdaki gibi belirtmişlerdir;

- çok sık limana uğrama,
- limanlarda kısa süre kalma,
- sürekli değişen yük,
- birçok durumda sadece iki kişi ile seyir yapma,
- devamlı pilotaja girme.

Rapordan çıkan önemli bulgular ise;

- katılımcıların büyük bir oranı seyir esnasında bir nesne veya gemilerle çatışma olayı yaşamıştır.
- katılımcıların yarıya yakını, çatışma dikkatsizliğini azaltmak için, yorgunluk (aşırı çalışma) nın anahtar faktör olduğunu düşünmektedir.
- 4 vardiyacıdan biri özellikle uzun seyirlerde, seyir vardiyasında uyuyakaldığını belirtmiştir.
- Vardiyacıların hemen hemen hepsi, vardiya sırasında birden fazla işle uğraşmak gereksiniminde kalmışlardır.



DEMİR VARDİYASINDA GÜVERTE ZABİTİNİN SORUMLULUKLARI

Gemi operasyonları, özellikle acil durumlarda ve doğanın merhametine ihtiyaç duyularak gerçekleştirildiğinde karmaşık bir faaliyettir. Bu nedenle optimum performans ancak mevcut iş gücünün verimli bir şekilde kullanılmasıyla elde edilebilir.

Vardiya tutmanın asıl yönü, insan hatası olasılığını en aza indirmek ve böylece gemiye veya yüke zarar verme riskini azaltmaktır. Sıklıkla, demirleme zamanı gevşeme zamanı olarak kabul edilir. Bununla birlikte, geminin faaliyet gösterdiği bölgeye bağlı olarak, demirleme ekstra uyanık olma zamanı olabilir.

Örneğin korsanlık bölgesinde emirlemiş olan bir gemide bulunan denizciler, demir vardiyasında ki gözcülüğün ne kadar önemli olduğunu ya da trafiğin çok yoğun olduğu ve küçük hataların tam ölçekli felaketlere yol açabileceği durumları kanal ve boğazlarda demirleme operasyonu yapan denizciler çok iyi bilirler.

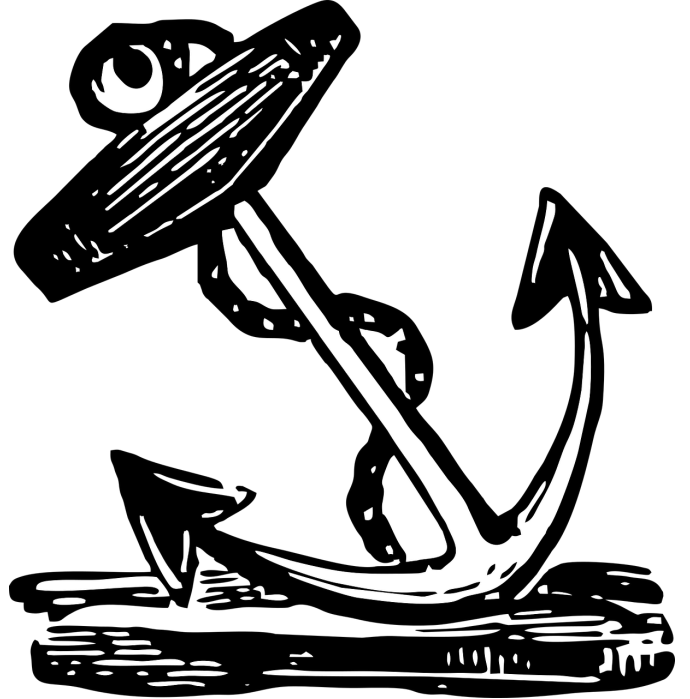
Demir vardiyası tutma prosedürlerinden birkaçı aşağıdaki gibidir:

1. Geminin salma dairesinin doğru bir şekilde hesaplayın:

Salma dairesi gelgit seviyelerindeki ve hava koşullarındaki farklılıklara göre değişebilir. Ancak, geminin dolaşabileceği daire hakkında genel bir fikre sahip olmak önemlidir.

2. Kaptan'ın daimi emirlerini takip edin:

Bu emirler, Kaptanın gemi ve çağdaş işgücü ile ilgili geçmiş deneyimlerine dayanan



gereksinimlerini yansıtır, bu nedenle herhangi bir anormalliği önlemek veya belirli bir performans derecesini korumak için emirlerin takip edilmesi zorunludur. Açıkçası, Kaptan "Şüphelendiğinde beni ara" derken Vardiya Zabitanın gerektiğinde ve yeterli zamanda kendisini çağıracağından emin olmak ister.

3. Kendi geminizin ve civardaki diğer gemilerin pozisyonunu kontrol edin:

Demirlemeden sonra, demirin taradığını farkedebilmek ve anında müdehale etmek için kendi geminizi ve civardaki diğer gemileri yakından izleyin. Demir taraması, gelgit seviyelerindeki değişiklikler, hava koşullarındaki değişiklikler veya çok fazla yalpa nedeniyle oluşabilir. Buradaki tehlike öncelikle kendi geminizin sürüklenmemesini sağlamak ve ayrıca geminize doğru sürüklenen diğer gemilerin olup olmadığını iki kez kontrol etmektir.

GEMİ DEMİRDEYKEN GÜVERTE ZABİTİNİN SORUMLULUKLARI

4. Geminin mevkisini sürekli kontrol edin:

Mevki atma sıklığı genellikle Kaptan'ın Daimi Emirlerinde belirtilir. Geminin mevkisini belirlemek için Görsel, Radar ve GPS mevki atma yöntemlerini kullanın, ki bu çok açık bir şekilde geminin demir tarayıp taramadığını belirlemeye yardımcı olur.

5. Uygun görsel işaretlerin gösterilmesi:

Uygun görsel işaretlerin gösterilmesi, diğer gemilerin demirde olduğunuzu bilmelerini sağlar, bu nedenle geminize çok yakın demirlememeleri gerektiğini ve demir taraması meydana geldiğinde onlara bir yakınlık göstergesi verilmesini sağlar.

6. VHF kanallarını sürekli dinleyin:

Gemiye gelecek pilot veya bölgedeki gemiler hakkında bilgi almak istiyorsanız, VHF kanallarını kesintisiz dinlemek oldukça önemlidir. Sahil otoriteleri VHF üzerinden genellikle geminin güvenliğiyle bütünleşebilecek son derece faydalı bilgiler

verir. Batıklar, gemi bilgileri, Pilot ETA'sı vb. operasyonel prosedürleri optimize eden verilerdir.

7. Yakındaki Gemileri Gerektiğinde Uyar:

Başka bir gemi kendi geminize yaklaşıyor gibi görünüyorsa, dikkatlerini aldis çakarak veya VHF'den seslenerek çekebilirsiniz.

Durumun ciddiyetiyle ilgili olarak dikkatlerini çekmek ve olabilecek tehlikeleri önlemek için mevcut olan her türlü aracı kullanın.

Demirde beklemek kolay bir iş gibi görünebilir, çünkü neredeyse hiç bir hareket yoktur. Bununla birlikte, geminin durdurulması, onu çeşitli tehlikelere karşı savunmasız hale getirir. Bu nedenle, Vardiya Zabiti her zaman uyanık olmalıdır.

Korsanlığa eğilimli alanlarda uyanıklığın önemi çok daha fazladır. Geminin hareket etmemesi, gemiyi saldırılara ve hırsızlığa açık hale getirir.



TAŞLAMA MAKİNESİNİN EMNİYETLİ KULLANIMI



Taşlama işlemi, metal parçacıkların diskten yanı sıra çalışılan metal yüzeyden atılmasını sağlar. Ayrıca, taşlama disklerinin parçalanması olayları nadir değildir.

Taşlama ve kesme aletlerinin operatörleri, her daim diskin parçalanabileceğini varsaymalı ve kırık parçaların kendilerine zarar vermesini önlemek için önlem almalıdır. Daima diskleri destekleyen ve emniyetli olan parçalar kullanılmalıdır.

Biliyor muydunuz:

- Taşlama makineleri, herhangi bir işyeri ortamında en tehlikeli araçlardan biridir;
- Çoğu yaralanmalar, operatörün gözüne kaçan metal parçacıklarından kaynaklanmaktadır;

- Ancak, en ciddi yaralanmalar, diskin çıkıp operatöre şiddetle çarpması sonucu meydana gelen yaralanmalardır;

- Diskler parçalarına ayrılabilir veya patlayabilir, böylece dağılan parçalar operatöre isabet edebilir ve ciddi şekilde yaralanmalar meydana gelebilir.

Çıkarılacak Dersler:

- Taşlama makinesi ile çalışmaya başlamadan önce mürettebata eğitim verin ve gerekli prosedürleri hatırlatın;
- Kesim için kullanılan diskler taşlama makinesi ile kullanılmamalıdır ve taşlama diskleri de kesim işleri için kullanılmamalıdır;
- Belirli bir hız devri için tasarlanan diskler, farklı hızlarda çalışan makinelerde kullanılmamalıdır;
- Diskler, yalnızca tasarlandıkları özel malzeme ve amaçlar için ve imalatçının tavsiyelerine göre kullanılmalıdır;
- İngiliz Aşındırıcılar Federasyonu, standart EN12413: 2007 + A1'e uygun zımpara disklerini kullanmanızı tavsiye eder. Bu disklerin üretim tarihinden itibaren en fazla üç yıl içinde kullanımdan kaldırılması önerilir.

ReCAAP: Mayıs 2020'de Asya'da gemilere karşı toplam 11 korsanlık ve silahlı soygun olayı bildirildi



ReCAAP Bilgi Paylaşım Merkezi, Asya'daki gemilere karşı korsanlık ve silahlı soygun durumu hakkındaki Mayıs 2020 raporunu yayınladı.

Genel Bakış:

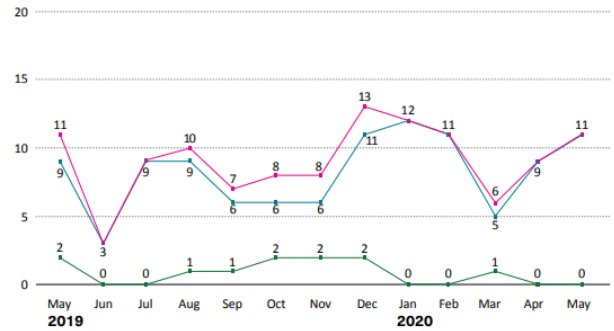
- ♦ Mayıs 2020'de Asya'da gemilere karşı toplam 11 korsanlık ve silahlı soygun olayı bildirildi.
- ♦ 1 tanesi korsanlık ve 10 tanesi silahlı soygun olayı olarak bildirildi.
- ♦ Sulu-Celebes Denizlerinde ve Doğu Sabah'ın dışındaki sularda mürettebat kaçırıldığına dair bir rapor yok.
- ♦ Bununla birlikte, Sulu-Celebes Denizlerinde ve Doğu Sabah'ın dışındaki sularda fidye için mürettebatın kaçırılması ciddi bir endişe kaynağı olmaya devam ediyor.

♦ ReCAAP ISC, Singapur Boğazı'nda yaşanan olayların devam etmesi konusunda da endişe duyuyor.

♦ Mayıs 2020'de bildirilen 3 olayla birlikte, 2020 yılının Ocak ayından bu yana Singapur Boğazı'nda, Trafik Ayırma Düzeni'nin doğu sınırında 12 olay, Trafik Ayırma Düzeni'nin batı sınırında 1 olay, Trafik Ayırma Düzeni'nin dışında 1 olay ve "Precautionary" alanda 1 olay olmak üzere toplamda 15 olay rapor edildi..

Olay Sayısı

♦ Mayıs 2020'de gemilere karşı 11 korsanlık ve silahlı soygun olayı bildirildi ve hepsi gerçek olaylardı. Tüm olaylar doğrulandı ve ReCAAP ISC'ye bildirildi.



Graph 1 - Number of incidents (May 2019-May 2020)

♦ Grafik 1, Mayıs 2019'dan Mayıs 2020'ye kadar her ay bildirilen olay sayısını göstermektedir.

Olaylar Sırasında Gemilerin Durumu

♦ Mayıs 2020'de bildirilen 11 olaydan, demirde bulunan gemilerde 6 olay, limanda bulunan gemilerde 2 olay yaşanırken, seyir halinde olan gemilerde ise 3 olay meydana gelmiştir.

ReCAAP: Mayıs 2020'de Asya'da gemilere karşı toplam 11 korsanlık ve silahlı soygun olayı bildirildi

Olayların Önem Düzeyi

♦ Mayıs 2020'de bildirilen 11 gerçek olaydan biri CAT 2, dördü CAT 3 olayı ve altısı CAT 4 olayıdır.

♦ Mayıs 2020'de CAT 1 olayı bildirilmedi.

♦ CAT 2 olayı;

* Singapur'da seyir halinde olan bir kuru yük gemisinde meydana geldi.

* Olay sırasında bıçaklı beş kişi gemiye girdi ve vardiyasında olan gemiciyi kafasından yaralayıp telefonunu aldılar. Gemici kaçarak Kaptan'ı uyardı. Saldırganlar 2 set solunum cihazını çalarak gemiden ayrıldı.

♦ Dört CAT 3 olayından;

* 3 tanesi Endonezya'nın Anyer, Merak ve Tanjung demir bölgelerinde demirde bulunan tanker gemilerinde meydana gelirken 1 tanesi de Güney Çin Denizi'nde meydana gelmiştir. Ancak dört olayda da herhangi bir yaralanma meydana gelmemiştir.

♦ Altı CAT 4 olayından;

* 2 tanesi Singapur'da seyir halinde olan gemilerde, 2 tanesi Endonezya'nın Muara Berau ve Vietnam'ın Campha demir bölgesinde demirli halde olan gemilerde ve 2 tanesi de Endonezya'nın Belawan Limanı ile Bangladeş'in Chittagong Limanında olan gemilerde meydana gelmiştir.

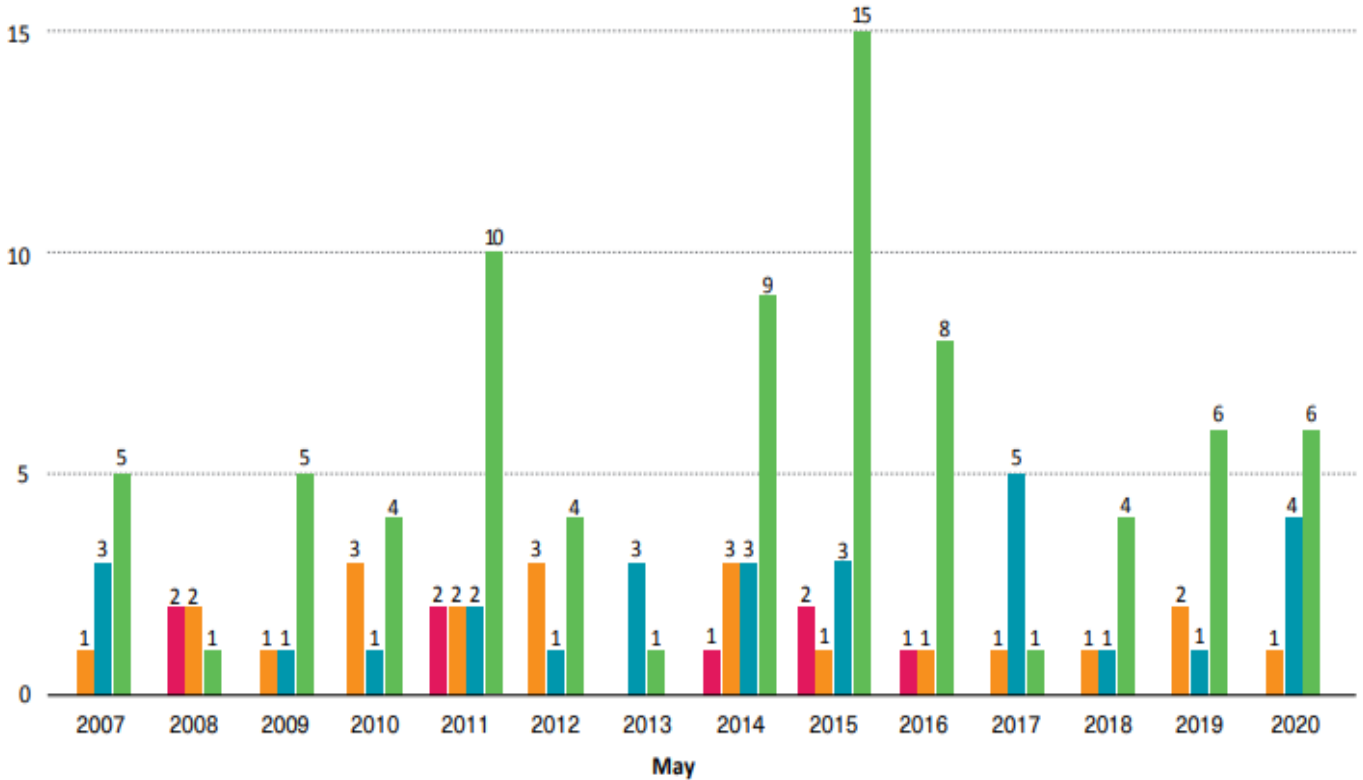


Chart 1 – Significance level of incidents (May of 2007-2020)

■ CAT 1 ■ CAT 2 ■ CAT 3 ■ CAT 4

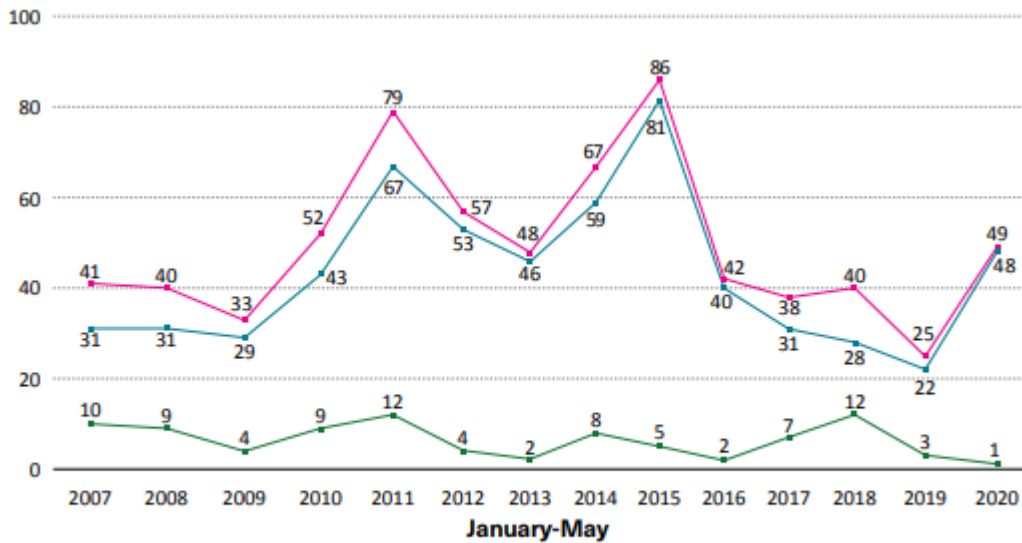
ReCAAP: Mayıs 2020'de Asya'da gemilere karşı toplam 11 korsanlık ve silahlı soygun olayı bildirildi

Olayların Meydana Geldiği Yerler



Map 1 - Location of incidents in May 2020

- | | | | |
|--|---|--|---|
| 1. Torm Lotte
Tanker
4 May 20
0350 hrs | 2. Star Glory
Bulk carrier
5 May 20
2330 hrs | 3. Vega Aquarius
Bulk carrier
9 May 20
2345 hrs | 4. Dolphin I & Kim Heng 191
Tug boat & barge
15 May 20
1850 hrs |
| 5. MTM Penang
Petroleum/
Chemical tanker
16 May 20
0400 hrs | 6. STI Precision
Tanker
17 May 20
0130 hrs | 7. Ocean Leader
Petroleum/
Chemical tanker
17 May 20
0400 hrs | 8. SMS Sangatta & Winposh Resolve
Tug boat & supply vessel
18 May 20
2247 hrs |
| 9. Torm Venture
Tanker
18 May 20
0225 hrs | 10. Baltic Cove
Bulk carrier
22 May 20
0130 hrs | 11. FSL Osaka
Petroleum/
Chemical tanker
24 May 20
2200 hrs | |



Graph 2 - Number of incidents (January-May of 2007-2020)

■ Total ■ Actual ■ Attempted

Ocak - Mayıs 2020

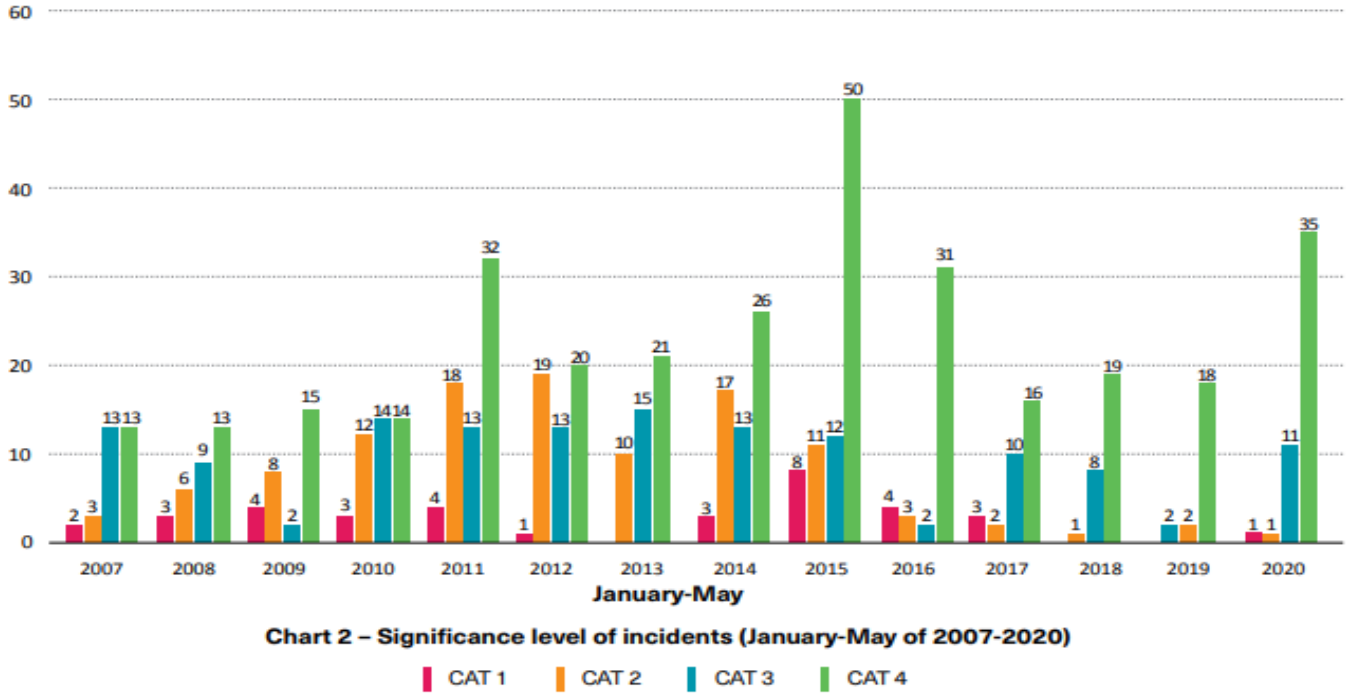
♦ Ocak-Mayıs 2020 boyunca Asya'da toplam 49 korsanlık ve silahlı soygun olayı bildirildi. 49 olayın 2 tanesi korsanlık 47 tanesi ise silahlı soygun olarak kayıtlara geçmiştir.

♦ Ocak-Mayıs 2019 (25 olay) ile karşılaştırıldığında, bildirilen olay sayısının 2020 yılının aynı periyodunda neredeyse 2 katına çıktığı görülmüştür.

♦ Ocak-Mayıs 2020'de meydana gelen olayların sayısı çoğunlukla Bangladeş, Hindistan, Endonezya, Filipinler, Vietnam ve Singapur Boğazı'nda artmıştır.

ReCAAP: Mayıs 2020'de Asya'da gemilere karşı toplam 11 korsanlık ve silahlı soygun olayı bildirildi

Ocak-Mayıs 2007'den Ocak-Mayıs 2020'ye Kadar Yaşanan Olayların Önem Düzeyi



♦ Ocak-Mayıs 2020'de bildirilen 48 foylaydan 1 tanesi CAT 1 olayı, 1 tanesi CAT 2 olayı, 11 tanesi CAT 3 olayı ve 35 tanesi de CAT 4 olayı olarak kayıtlara geçmiştir.

♦ Yukarıdaki grafik, 2007-2020 Ocak-Mayıs aylarında bildirilen olayların önem düzeyini göstermektedir.

♦ CAT 1 olayı, Malezya, Lahad Datu'da 17 Ocak 2020'de bir trol gemisinden sekiz mürettebatın kaçırılmasıydı. 18 Ocak 2020'de Malezya makamları Sabah Lahad Datu yakınlarındaki sekiz mürettebattan üçünü kurtardı. Kalan 5 mürettebat hala esaret altında tutuluyor.

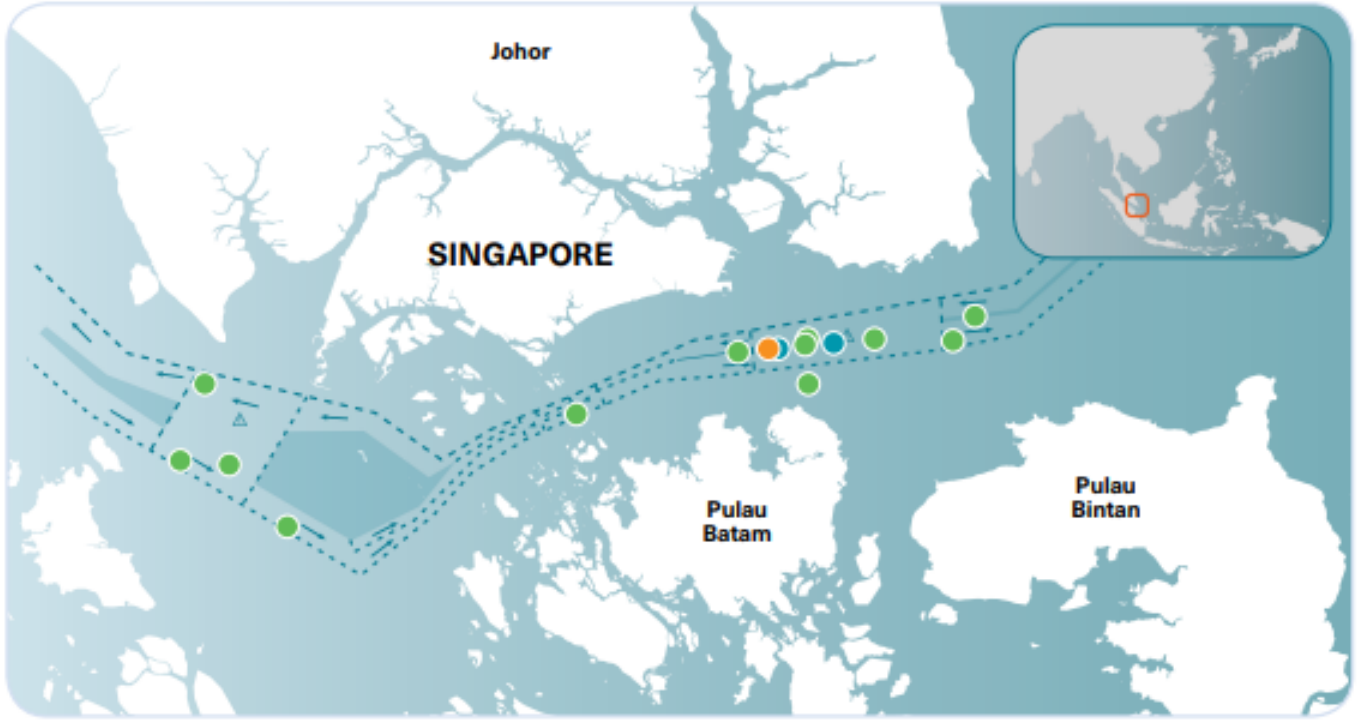
♦ Son 5 yıl boyunca Ocak-Mayıs periyodu içerisinde rapor edilen CAT 2 olaylarının sayısı bir ile üç arasında oldukça tutarlı olarak seyretmektedir.

♦ Ancak, Ocak-Mayıs 2020 boyunca CAT 3 ve CAT 4 olaylarının sayısı 2019 yılının aynı dönemine göre artmıştır.

Ocak-Mayıs 2020 Periyodunda Singapur'da Meydana Gelen Olaylar

Mayıs 2020'de bildirilen 3 olayla birlikte, 2020 yılının Ocak ayından bu yana Singapur Boğazı'nda, Trafik Ayırma Düzeni'nin doğu sınırında 12 olay, Trafik Ayırma Düzeni'nin batı sınırında 1 olay, Trafik Ayırma Düzeni'nin dışında 1 olay ve "Precautionary" alanda 1 olay olmak üzere toplamda 15 olay rapor edildi.

ReCAAP: Mayıs 2020'de Asya'da gemilere karşı toplam 11 korsanlık ve silahlı soygun olayı bildirildi



Map 2 - Location of incidents in the Singapore Strait (January-May 2020)

● CAT 2 ● CAT 3 ● CAT 4

Öneriler

♦ Singapur Boğazı'nda meydana gelen olayların devam etmesi nedeniyle, ReCAAP ISC kıyı devletlerini kendi devriyelerini ve uygulamalarını güçlendirmeye çağırıyor.

♦ Singapur Boğazı'nı geçerken, gemi Kaptanı ve mürettebatının proaktif olarak aşağıdaki önlemleri almasını tavsiye ediyor:

* Şüpheli küçük teknelerin yapmak istediği faaliyetleri anlamak için uyanıklığı en üst düzeye çıkarın ve barçlar için özellikle gündüz, büyük gemiler için de özellikle gece vardiyalarında gözcülüğü artırın.

* Periyodik güncellemeler sağlayarak şirket ile iletişimi sürdürün ve günlük iletişim kontrolleri oluşturun.

* Tüm olayları, şüpheli etkinlikleri ve şüpheli küçük teknelerin varlığını en yakın Kıyı Devleti ve Bayrak Devleti'ne bildirin.

* Geminizin yakınında şüpheli tekneler, gemi veya mavna gördüğünüzde veya bu gibi deniz araçlarında şüpheli kişiler gördüğünüzde derhal sesli alarm verin.

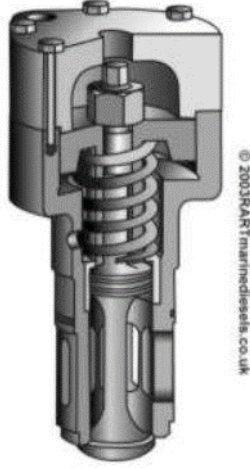
* En son durumdan (www.recaap.org) haberdar olun ve yetkililer tarafından bildirilen önerileri ve navigasyon yayınlarını takip edin.

Referans: ReCAAP ISC website.

Makinelerde Meydana Gelen Bazı Arızalar

Start Valfler

1. Start valfler bedenleri yumuşak demirden sıpındılları yüksek gerilimli çelikten imal edilirler. Sıpındılların sit kontak kısımları stellite ile kaplanmıştır.



2. Valfler yay geri dönüşlü olup kontrol havası 30 bar olarak hava distribütöründen gelir ve valfin açılmasını sağlar diğer bir boru devresinden gelen 30 barlık hava valf içine girerek bir taraftan yayın basıncına karşı bir kuvvet uygulayarak valfin daha uygun açıklığa gelmesini sağlar diğer taraftan da piston kafasına akarak start işlemini başlatır.

3. Hava distribütöründen gelen hava distribütör üzerinden vent olunca valf yayı valfin kapanmasına engel olur. Start işlemi sonlandırıldığında ana start hava devre basıncı start hava manifoldu üzerinden vent olur.

4. Start valflerde genellikle 2 türlü arızaya rastlanır:

- Valf siti ve sıpındılı arasında kontak yüzeylerinde meydana gelen yaralanma (yabancı madde sebebi ile)
- Valf pistonu ile silindiri arasına giren pislikler nedeni ile valfin ağır açılması kapanmaması veya sıkışması. Yukarıdaki sebepler nedeni ile her start işleminden sonra start hava devresi elle muayene edilerek devrenin ısınıp ısınmadığı tespit edilmelidir, eğer devre ısınıyorsa start valfinden kompresyon kaçağı oluşmaktadır.

Belli zaman aralıkları ile start devresindeki el kumandalı valfi kapatın ve makine kontrolden makineye start verin. Start valfine pilot havası akmayacağı için valf açmayacak ancak valf bedenine ana start devresi havası basınçlı

olarak gelecektir. Bu durumda bütün start valfleri tek tek kontrol edilerek bedenlerinden kaver dışına veya silindir içine hava akışı olup olmadığı kontrol edilebilir. Silindir içinde olan kaçak, indikatör vanasından kontrol edilebilir. Test bitince makine stop pozisyonuna alınıp start devresindeki el kumandalı valf yavaşça açılmalıdır.

5. Manevra esnasında start valf açılır fakat tam olarak kapanmadığı tespit edilirse;

- Yakıt pompası askıya alınmalıdır.
- Yakıt pompa rack kolu sıfıra alınmalıdır.

Start Hava Devrelerinde İnfilak Veya Yangın

Yapılan istatistiklere göre 1960 ile 2000 senesi arasında sonu ölümle biten birçok hadise yaşanmıştır. Hadiseler daha ziyade start işlemi esnasında start devresinde veya start risiverinde biriken yağ artıklarının yüksek sıcaklıkta buharlaşarak yanmasından kaynaklanmıştır. Bu da, hadiselerin olduğu gemilerde start sisteminin kafi derecede kontrol edilmediği ve bakım zafiyeti olduğunu göstermektedir. Start devresinde meydana gelen patlama/yanma aşağıda yazılı sebeplerden kaynaklanmaktadır;

a) Start valf sitinin tam olarak oturmaması neticesinde makine piston kafasında meydana gelen yakıt yanması sonucu meydana gelen 1200 derece sıcaklıktaki gazın valfin aralık sitinden geçerek branc pipe denilen hava manifolduna bağlanan boru içinde yüksek sıcaklık meydana getirmesi ve devrenin çok aşırı ısınması (red heat). Bu durumda makine stop edilerek tekrar start edildiğinde start hava manifoldundan gelen hava içinde yağ

Makinelerde Meydana Gelen Bazı Arızalar

buharı kafi konsantrasyonda ise (yani hava/yağ karışımı uygun zenginlikte ise) patlama kaçınılmazdır.

b) Piston kafasında enjektör eşemesi nedeni ile kompresyon stroku esnasında meydana gelen yakıt buharı basıncı start hava basıncından fazla olduğu için silindirin TDC geldiği esnada start valfin açılması ile ateşleme zincirleme olarak start manifolduna kadar yürür.

Krank Keys Patlamaları

Lloyd tarafından yapılan istatistik değerlendirmeye göre 4 zamanlı makinelerde yaşanan krank keys infilakı iki zamanlı makinelere nazaran 7 misli fazla olmuştur.

1. Krank keysteki yağ buharı moleküllerinin büyüklüğü sebebi ile hava/yağ karışımının yanması için yakıt/hava karışımına nazaran daha yüksek sıcaklığa ihtiyaç vardır. Ancak mekanik sürtünmeler nedeni ile krank keyste yüksek sıcaklık meydana gelebilir. Krank keyste sıcaklık 200 dereceye yaklaştığında yağ buharı konsantrasyonu artmaya başlar ancak yağ buharı krank keys içinde daha soğuk kısımlara giderek karışımın soğuması ve buharın beyaz buhar haline dönüşümü gerçekleşir.

2. Yağ buharı içindeki yağ damlaları ölçüsü çok küçüktür (takriben 5 to 10 mikron çapındadır). Yağ buharı konsantrasyonu 50mg/l (takriben %13 yağ buharı %87 hava) ulaşırsa alt patlama limiti meydana gelir ve bu buhar sıcak bir metal satha temas ederse patlama yaşanabilir. Yapılan testler sıcaklığı 850 derece yakınlara yükselmesi patlama olayının yaşanmasına sebep olmaktadır.

3. Krank keyste patlama 2 fazda gelişir:

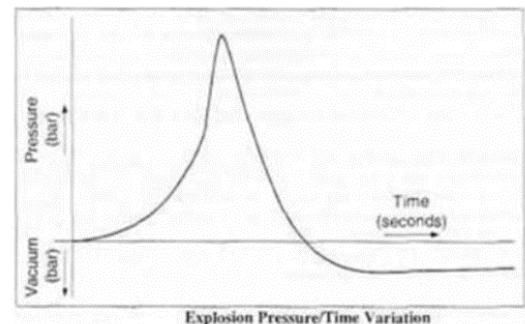
- Primary Patlama
- Secondary Patlama

Krank keysteki patlama keys bedeninde bulunan emniyet kapaklarının açılmasını sağlar (rilif valflerin açılması) ancak bu hadise dairede

bulunan personelin ağır yaralanmalarına sebep olur. Bu gün ana makinelerin krank keys volümleri 500m3 üstünde olmaktadır. Bu durumda meydana gelen infilakın büyüklüğü ve uzunluğu bu volume göre de değişir.

4. Krank keys içinde patlama olunca alev önünde bir basınç dalgası ile keys tabanına doğru yayılır ancak o anda makine içinde çalışan parçaların türbülansı ile buhar konsantrasyonu daha da artar ve sıcaklıkla yükselir. Türbülansla yükselen basınç, keys rilif valflerinin açılmasına sebep olarak infilakin makine dairesine boşalmasına sebep olur. Bu primary explosion denilen hadisedir.

Birinci patlamanın sonunda krank keysten boşalan basınç ile krank keys içinde atmosfer basıncı altında bir basıncın meydana gelmesine sebep olur bu noktada dairedeki hava krank keys içine hücum eder ve ikinci bir patlamanın sebebini yaratır buda secondary explosion olarak adlandırılır. İkinci patlama çok daha yüksek ve şiddetli gelişir ve krank keys kapaklarının açılmasına sebep olarak makine dairesinde yangını başlatır. ikinci patlama hadisesinin şiddeti krank keys rilif valflerinin hepsinin tam olarak açılmamasına ve ilk patlama sonunda hasarlanarak tekrar çalışmamasına bağlı olarak artar. Bu nedenle krank keys rilif valfleri bakımlı temiz ve periyodik testleri yapılmış olmalıdır.



Makinelerde Meydana Gelen Bazı Arızalar

5. Birinci patlamada rilif valfler büyük miktarda yağ buharının makine dairesine çıkmasına sebep olurlar ancak rilif valflerin yapısındaki yangın perdeleri (flame screen) bu çıkış miktarını perdelese de çıkan buhar makine egzoz devrelerindeki ve turboşarjerdeki sıcaklık nedeni ile yangın çıkmasına sebep olur buda personele de ciddi hasarların oluşmasına sebep olacaktır.

Krank Keys İnfilakında Etken Olan Faktörler

1. 2 stroklu makinelerde piston rod seallerdeki arızalar, kroshead ayaklarındaki yüzeyleri arızaları kroshead yatak arızaları krank pin yatağı arızası ana yatak arızaları.

2. 4 zamanlı makinelerde, kemşaft yatak arızası, ana yatak arızası, krank pin yatak arızası sekman kaçakları gacın pin yatak arızası.

Bu olaylara mani olmak maksadı ile;

a) Rutin olarak yağ buharı tespit cihazlarının hassasiyet testleri ile bakımları yapılmalıdır. Genel olarak alarm limiti 50mg/1 nin %1,5 - 2,0 arasında olmalıdır. Daihatsu yağ detektörlerinde alarm limiti 1,99 mg/1. Gravinier sistemlerde 0,3 –1,3 mg/1 olmaktadır. Bu cihazlar ayarlanmış alarm limitlerini geçen bir değer algıarlarsa 30sn içinde makineyi stop ettirmelidirler.

****Skavenç yangınlarına sebep olan oluşumlar kontrol altına alınmaz ise dolaylı olarak karter patlamalarına da sebebiyet verirler bu nedenle aşağıdaki önleyici tedbirlerde alınmalıdır.**

b) Sıcak noktaların meydana gelmesine mani olunmalı ve makine dairesinde rutin olarak krank keys kapaları ve sakavenç mahalli kapakları en basit olarak elle kontrol edilmelidir.

İyi monte edilmiş bir yatakta arıza ancak yatağı yağlamak için kullanılan yağın bozulması ile meydana gelebilir. Yağ içinde bulunan pislik ve maddeler ile yağda koroziv bir etki yapacak maddelerin oluşması yatak metalinde hasarlar oluşmasına ve yatak içinde yağ geometrisinin bozulmasına sebep olacaktır. Bu nedenle;

- Yağlama yağının doğru şekilde prufiye edilmesi,
- Uygun aralarla yağın gemide ve laboratuvarında analiz edilmesi
- Yağ devresinde kullanılan filtrelerin uygun mikron kalınlığında olması ve oto filtrelerin uygun çalışması gereklidir.

Srast yataklarında sürtünme süratinin özel olması nedeni ile bu yatakların yağ ile beslenmesi farklı olmalıdır. Bu kısımda bulunan ve srast sekmentlerinin yağlanması gözleyen, yağın sıcaklıklarını ve basınçlarını her an tespit eden ve alçak yağ basıncı, yüksek sıcaklık değerlerini alarm ile bildiren cihazlar daima faal olmalıdır.

Bir onarım sonunda veya 24 saati aşan zaman içinde makine stop durumunda kalmış ise makine start ettikten 15-30 dakika sonra karter kapakları ve / veya uygun noktalarda elle veya sıcaklık ölçer portatif cihazlarla sıcaklık kontrolleri yapılmalıdır.

Bilhassa onarımlar sonrası karter içinden gelen sesler, sıcaklık yükselmesi, yağ basıncındaki dalgalanma tespit edildiğinde makine derhal stop edilerek kontroller yapılmalıdır.

Makinelerde Meydana Gelen Bazı Arızalar

Krank Keyste Yağ Buharı Alarmı Meydana Gelirse

Krank keys kapakları yakınında, krank keys emniyet valfleri yakınında ve makinenin her 2 tarafındaki gezinti yerlerinde ve koridorlarda bulunmayın, derhal makine yanından uzaklaşın hatta aşağıda yazılı alarmları aldığınız ana makine yanından uzaklaşın. Bu alarmlar;

- Yağ buharı
- Yüksek yağ sıcaklığı
- Piston soğutma yağı akışı yok
- Skavenge yangın alarmı

Yağ Buharı Alarmı Alındığında

1. Ana makine otomatik olarak alçak süratle inmez ise sürati derhal azaltınız (ağır yol) sürat kademesine alınız. Ve köprüüstü ile temas kurarak stop etmek için müsaade isteyiniz
2. Stop müsaadesi verilince
 - Makineyi stop ediniz
 - Makineye yakıt beslemesini kesiniz
3. Makine dairesi fanlarını stop edin.
4. Makine dairesini terk ediniz.
5. Makine dairesi kapılarını kapatınız.
6. Yangınla mücadele aparatlarını hazırlayarak yangına müdahale hazırlıklarını yapınız. Makine stop ettikten 20-30 dakika geçmeden makine dairesine girerek krank keys kapaklarını açmayınız. Karter kapaklarını açarken çok dikkatli davranınız ölçüm hassasiyeti teyit edilmiş bir sıcaklık ölçüm cihazı ile kapak sıcaklıklarını dikkatlice kontrol ediniz ve patlama riskinin tamamen ortadan kalktığından emin olunuz.
7. Makine yağ pompasını stop ediniz ve makinenin bir tarafındaki bütün kapakları açınız. Start havası valflerini kapatın ve makineyi tornaçarka bağlayınız.
8. Sıcak bölgeyi bulunuz bu husus makine yataklarını, srast yataklarını, piston rodları, titreşim damperini, moment kompensatörü

kontrol ederek ve elle yoklayarak tespit edilebilir. Ayrıca dışarı fırlamış veya dökülmüş yatak metali, renk değiştirmiş metal yüzeyler, kararmış boyalı yüzeyler hadisenin olduğu mevki gösterir. Kuru karterdeki yağdan numune alınarak metal varlığı kontrolü de yapılmalıdır.

9. Hadisenin yatak arızasından meydana geldiğini tespit ettiyseniz bundan sonra aynı hadisenin tekrar etmemesi için köklü ve detaylı bir onarım yapılmalıdır. Ve onarım yapıldığı kısımdaki bütün komşu yapılarda kontrol edilmelidir yapılan onarım sonrası yağ pompası start edilerek yağ beslemesinin uygun olduğu yağ basıncının uygun olduğu kontrol edilmelidir.

10. Yağ pompası çalıştırılır ve makine tornaçarka ile döndürülür ve bütün yataklardaki yağ akışı, srast yatağındaki ve zincir donanımındaki yağ nozullarından çıkan yağ miktarı kontrol edilmelidir. Piston ve piston rodla olabilecek bir yağ kaçağı da kontrol edilmelidir.

11. Makine start edilir ve 15-30 dakika sonra stop edilerek onarın yapılan yer kontrol edilir. Makine tekrar start edilir ve yavaş yavaş sürat arttırılır ve tam yola çıkıldıktan 1 saat sonra tekrar stop edilir ve elle sıcaklık kontrolü yapılır yağ buharı konsantrasyonu kontrol edilir. Metal yüzeylerde sıcaklık kontrolü elle veya kalibre edilmiş lazerli termometrelerle kontrol edilmelidir.

12. Eğer sıcak nokta dediğimiz aşırı ısınmış (hot spot) yer yukarıda madde 10 da tarif edildiği şekilde arandığı halde tespit edilememiş ise: bütün makine komple kontrol edilerek sebep mutlaka bulunarak giderilmelidir. Karterde tehlikeli Yağ buharı, yağlama yağına etki eden jet şeklinde bir gaz/hava kombinasyonu ile de meydana gelebilir.

19 MAYIS 1919



"Gençler, Cesaretimizi güçlendiren ve sürdüren sizlersiniz. Siz, almakta olduğunuz terbiye ve kültür ile, insanlık değerinin, vatan sevgisinin en değerli örneği olacaksınız. Ey yükselen yeni nesil, gelecek sizindir. Cumhuriyeti biz kurduk; onu yükseltecek ve sürdüreceksiniz... benim naçiz vücudum elbet bir gün toprak olacaktır, ancak Türkiye Cumhuriyeti ilelebet payidar kalacaktır."

"Ben Samsun'u ve Samsun Halkını gördüğüm zaman, memlekete ve millete ait bütün düşünce ve kararlarımın yerine getirilebileceğine dair bir defa daha kuvvetle inanmıştım. Samsun'luların hal ve durumlarında gördüğüm gözlerinden okuduğum vatanseverlik ve fedakarlık ; ümit ve tasavvurlarımı olumlu bir inanca götürmeye yetmişti..."

"Milletin bağrından temiz bir nesil yetişiyor. Bu eseri (Türkiye Cumhuriyetini) ona bırakacağım ve gözüm arkamda kalmayacak."

Mustafa Kemal ATATÜRK

NEARMISS RAPORLAMALARI

Nearmiss Raporlaması için Teşekkür Notu

2020 yılı ikinci çeyreği için oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve güvenli olmayan durum raporlaması hususunda gerekli özeni gösteren tüm gemi kaptanlarımız ve personelimize teşekkür ederiz.

2020 yılı ikinci çeyreği için en fazla raporlamayı yapan personelimizin listesi aşağıdaki gibidir:

İsim	Toplam Rapor
Mehmet Küçük	6
Mert Sarı	6
Günay Süleymanoğlu	6
Ahmet Can Okutan	5
Berna Gizem Aksüt	5
Medet Turgut	4

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

Görev	Toplam Rapor
Third Officer	14
Deck Cadet	14
Second Officer	11
Able Seaman	10
Second Engineer	7
Pumpman	5
Master	4
Chief Officer	4

Near Miss

Oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve durumlara baktığımızda, herhangi bir acil yaralanma veya hasar olmamasına rağmen, bu gibi olaylar gemi çalışanlarının güvenliği için potansiyel tehdit ve tehlikeleri temsil eder. Hem güvenli olmayan koşullar hem de güvenli olmayan davranışlar kazalara ve yaralanmalara neden olabilir. Bu nedenle potansiyel tehlike oluşturan olayların meydana gelir gelmez raporlanması gerekir.

Oluşmamış kazaların, güvenli olmayan durum ve hareketlerin rapor edilmesi, gelecekte meydana gelebilecek olan kazaların ve yaralanmaların önlenmesine yardımcı olacaktır.

2020 yılı ikinci çeyreği için en fazla raporlama yapılan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir:

Gemi İsmi	Toplam Rapor
Med Arctic	15
Med Baltic	14
Med Emre	12
Med Pakize	11
Med Atlantic	11
Med Adriatic	11
Med Tuncer	11

YMN Tanker Marine Management SA

HSSEQ Excellence:

The company is committed to achieving excellence in Health, Safety, Security, Environmental, Energy and Quality standards (HSSEQ excellence) which it defines as constantly meeting or exceeding the goals identified in the Safety Management System (SMS), Regulatory demands and Customer requirements.

Achievement of HSSEQ excellence is through:

- Establishing company policies which prioritise HSSEQ
- Setting high level goals for Health, Safety, Security Environment and Quality (HSSEQ)
- Implementing, maintaining and communicating our Policy and objectives to all our employees and other interested parties.
- Ensuring compliance with mandatory rules and regulations and taking into account all applicable Codes, resolutions and standards recommended by the IMO, relevant Flag Administrations, Classification Societies and Maritime industry organizations.
- Implementing procedures based on industry best practices.
- Monitoring of performance by reviews and audits using KPIs and associated objectives.
- Full commitment to a process of continuous improvement.
- Ensuring full preparedness for emergency situations.

Company Profile

YMN Tanker Marine Management Inc. was founded in 2012 to provide technical and commercial management of 6 marine line Oil/Chemical tankers. The fleet was expanded with an additional vessels. There are 11 Chemical/Oil tankers under management at the moment. 2 newbuilding projects are under construction and will be joined YMN Tanker's fleet.

The Company is focused on technical and crew Management and Chartering of vessels in the Specialty/Chemical tanker segment. The Company plans to strategically expand the fleet by continuing to offer quality ship management services to third party owners. Our primary objective is to manage and operate the fleet in a safe, responsible manner thereby maximizing returns to our stakeholders as freight rates fluctuate through the shipping cycle. The Company will continually develop as a provider of safe, efficient and reliable transportation which meets or exceeds customers' expectations by delivering safe and reliable performance.

Our Mission:

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

