

# HSSEQ BULLETIN



**MART 2021 - SAYI 7**



|                                                                               |    |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI                                                | 2  |
| LESSONS LEARNT UYGULAMALARI                                                   | 8  |
| GÜVENLİK RİSKLERİNİN<br>DEĞERLENDİRİLMESİ                                     | 9  |
| ALEXANDRA 1 VE EVER SMART<br>ÇATIŞMASINDAN ÇIKARILAN DERSLER                  | 10 |
| ABS LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİ<br>2020 YILI 4. ÇEYREK RAPORLARI                | 13 |
| ANNUAL INTELLIGENCE REPORT OF<br>2020 - GULF OF GUINEA                        | 17 |
| ANNUAL INTELLIGENCE REPORT OF 2020<br>INDIAN OCEAN, RED SEA & PERSIAN<br>GULF | 19 |



|                                                                                                            |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ÇEVRE SAYFASI (GEMİLERDEN<br>KAYNAKLANAN KİRLİLİK, OKYANUS<br>SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ ÇABALARINI<br>ENGELLİYOR) | 20 |
| SAĞLIK SAYFASI (COVID-19 İÇİN SALGIN<br>YÖNETİM PLANI)                                                     | 22 |
| ÇALIŞMA ORTAMINDAKİ GAZLAR VE RİSK<br>ETMENLERİ                                                            | 24 |
| ETKİLİ VARDİYA TESLİMİ NASIL<br>OLMALIDIR?                                                                 | 27 |
| PERSISTENT FLOATING YÜKLERİ                                                                                | 28 |

|                                                                                                                       |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| CEO & SENIOR MANAGER VISITS                                                                                           | 29 |
| MAKİNE ARIZASI NEDENİYLE GEMİ<br>KARAYA OTURDU                                                                        | 30 |
| CYBER SECURITY (SPAM MAILLER &<br>USB BELLEK KULLANIMI & KÖTÜ<br>AMAÇLI YAZILIMIN CİHAZINIZI ELE<br>GEÇİRECEĞİ 7 YOL) | 31 |
| USCG 2020 - YILLIK RAPORU                                                                                             | 36 |
| RECAAP ISC ŞUBAT 2021 RAPORU                                                                                          | 40 |
| NEAR MISS RAPORLAMALARI                                                                                               | 43 |
| BEST PRACTICE & LESSONS LEARNT<br>RAPORLAMALARI                                                                       | 44 |





## BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

### “Ice Point” lerin Markalanması

**Med Tuncer**

Güvertede bulunan tüm devreler, buzlanma / donmaya neden olabilecek soğuk bölgelere varmadan önce devreler üzerinde oluşabilecek hasarları önlemek için drain edilmelidir. Bu yüzden tüm güverte devre drainleri donma / buzlanma durumlarını göz önünde bulundurmak amacıyla “ice point” olarak markalandı ve güvertedeki “Ice Point” leri gösteren plan / taslak hazırlandı.



**BEST PRACTICE**





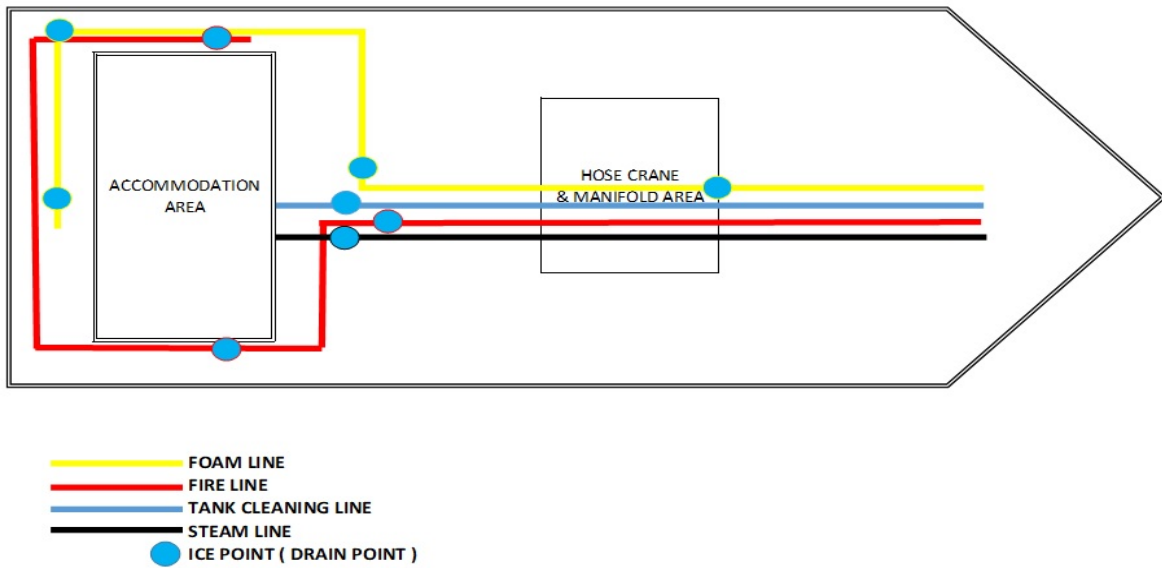
## BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

### “Ice Point” lerin Markalanması

*Med Tuncer*



### M/T MED TUNCER - ICE POINTS' DRAWING



## BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

### Freefall Sapan Halkasına Tutamaç Montajı

**Med Serhat**

Freefall'ı taşıyan sapan halkasının kreyn koçasına takılması esnasında, personel elini halkanın içine sokarak kreyn koçasına takmaktaydı. Halka ile koça arasında elin sıkışması ile yaralanma olması muhtemeldi. Halka kenarlarına tutamaç yapılarak elin halka ve koça arasına sıkışarak yaralanmasına engel olundu.



**BAD PRACTICE**



**BEST PRACTICE**

## BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

### Freefall Emergency Tiller

**Med Serhat**

Rutin kontroller sırasında Freefall emergency tiller kullanımı için uygun aparat bulunmadığı farkedildi. Herhangi bir dümen arızası sırasında dümenin daha etkin ve kolay kumandası için uygun aparat imal edilip monte edildi.



**BAD PRACTICE**



**BEST PRACTICE**



## BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

### Oxygen Resuscitator

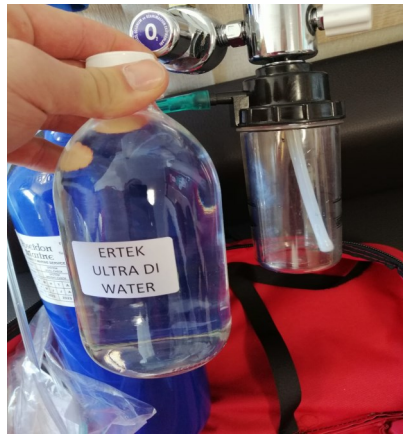
**Med Emre**

Kargo Kontrol ve Revir'de bulunan 2 ltr ve 40 ltr'lik Oxygen Resuscitator tüplerinde kullanım talimatının eksik olduğu, su haznesinin drain edilmediği ve bu nedenle haznede bakterilerin oluştuğu, kazazede için kullanılan maskenin değişim sonrası yenisinin doğru tipte konulmadığı tespit edilmiştir.

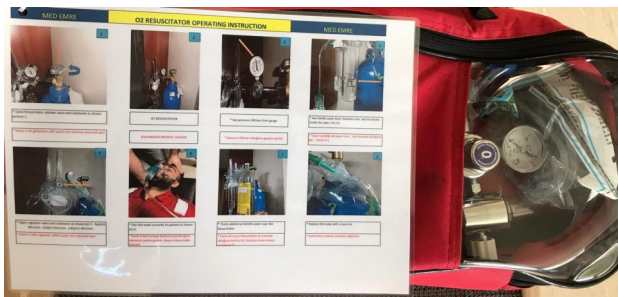
- O2 solunum cihazının kullanım talimatı oluşturulup doğru konumda yerine konulmuştur.
- Su haznesi drain edilip yedek DI Water solunum cihazının yanına konulmuştur.
- Kullanılmamış maske ve Guedel hava yolu aleti yerleştirilmiştir.



**BAD PRACTICE**



**BEST PRACTICE**



**BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER****Makine Dairesi Filtreler****Med Emre**

Makine dairesinde bulunan filtrelerin havası alınırken basınçlı suyun bu işi yapan kişinin gözüne gelmesini ve etrafı kirletmesini engellemek adına hava firar imali yapıp tüm filitrele uygulanmıştır. (kinistin, aux system deniz suyu, sludge, sewage dump cooler)

**BAD PRACTICE****BEST PRACTICE**

Boruya  
dış açılıp  
kör tapa  
takılmıştır.



## LESSONS LEARNT UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

### Air Bubling System Valve & Line Blockage

**Med Antarctic**

**Olay:** Balast tankları Air Bubling Sistemi test ve kontrolleri sırasında BWT 6P ve 2P tanklarına hava akışının olmadığı tespit edilmiştir. Sonrasında yapılan kontrollerde BWT 6P branş devresini 5 cm lik katı çamur kitlesinin tıkanmış olduğu, BWT 2P branş devresi valfinde bulunan plastik kör sebebi ile hava verilemediği tespit edilmiştir.

#### Kök Nedenler:

- Odak ve Dikkat eksikliği / Kasıtsız İnsan Hatası
- Prosedürleri Takip eksikliği / Şirket PMS prosedürlerini uygulamama
- Bilgi Aktarımı eksikliği / Bilgi Aktarımının Etkili Olamaması
- Kontrol eksikliği / Yetersiz Kontrol
- Donanım ve Ekipman Kullanımı / Ekipmanların Uygunsuz Yerleştirilmesi

#### Alınacak Dersler:

- Açıkça anlaşılmıştır ki 'Air Bubling System' test ve kontrolleri PMS'e göre doğru şekilde yapılmamıştır. Bu sistem, özellikle bizim gibi "Ice Class Gemiler" için çok önemlidir.
- Sistemi devreye alacak kişiler için farkındalık oluşturulmalıdır. Ayrıca sistem çalıştırılmadan önce devre üzerindeki ekipmanlar çalışma prensibine uygun kontrol edilmelidir. Kullanım esnasında yukarıda yaşanan olay gibi bir sonuca sebebiyet verecek ekipman tespit edilirse düzeltici faaliyet uygulanmalıdır.
- PMS'in etkili şekilde kullanılması, sistem üzerinde özellikle belirtilen kontrollerin yapılması çok önemlidir. Operasyon için PMS te belirlenmiş olan prosedürlere sıkı bir şekilde uyulmalı/takip edilmelidir.



Bwt 6p Branch Stuck With Hard Mug



Bwt 6p Branch Stuck With Hard Mug



Bwt 2p Branch Valve Stuck with Plastic Cover



## GÜVENLİK RİSKLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Deniz güvenliği tehditleri için risk değerlendirmesi, emniyet yönetim sistemi içerisinde yer alan seyir planlamasının ayrılmaz bir parçasıdır.

En İyi Yönetim Uygulamaları (Best Practice), güvenlik riski değerlendirmesinin sadece bunlarla sınırlı olmamakla birlikte aşağıdakileri dikkate almasını önerir:

- ◆ Bayrak Devletin, şirketin, kiracıların ve sigortacıların gereksinimleri.
- ◆ Tehdit değerlendirmesi ve riskin arttığı coğrafi alanlar.
- ◆ Durumu şekillendiren arka plan faktörleri, ör. balıkçı teknesi faaliyetleri dahil olmak üzere trafik unsurları ve yerel yaşam unsurları.
- ◆ Uygun olduğu üzere orduyla işbirliği.
- ◆ Güvenli Bağlantı Alanları, Güvenli Eskort Gemiler ve / veya Gemi Koruma Müfrezeleri.
- ◆ Geminin özellikleri, güvenlik açıkları ve mahal ve / veya tehlide karşı koyacak güvenli toplanma noktaları dahil olmak üzere geminin doğal özellikleri (fribord, hız, genel düzenleme vb.)
- ◆ Geminin ve şirketin prosedürleri (talimler, vardiya listeleri, emir komuta zinciri, karar verme süreci vb.)

Deniz güvenliği tehditleri için yapılmış olan risk değerlendirmelerinin detaylı ve iyi analiz edilmiş olması büyük önem arz etmektedir. Gemiler tarafından yapılmış olan risk değerlendirmeleri incelendiğinde, bu risk değerlendirmelerinin çok ayrıntılıdan basite doğru değiştiği görülmüş olup genellikle hayati güvenlik tehlikelerinin ve kontrol önlemlerinin tanımlanmasında eksiklikler tespit edilmiştir. Zayıf ve eksik bir risk değerlendirmesi, personel ve gemi güvenliğinin yeterince değerlendirildiği ve korunduğuna dair güvence vermez.

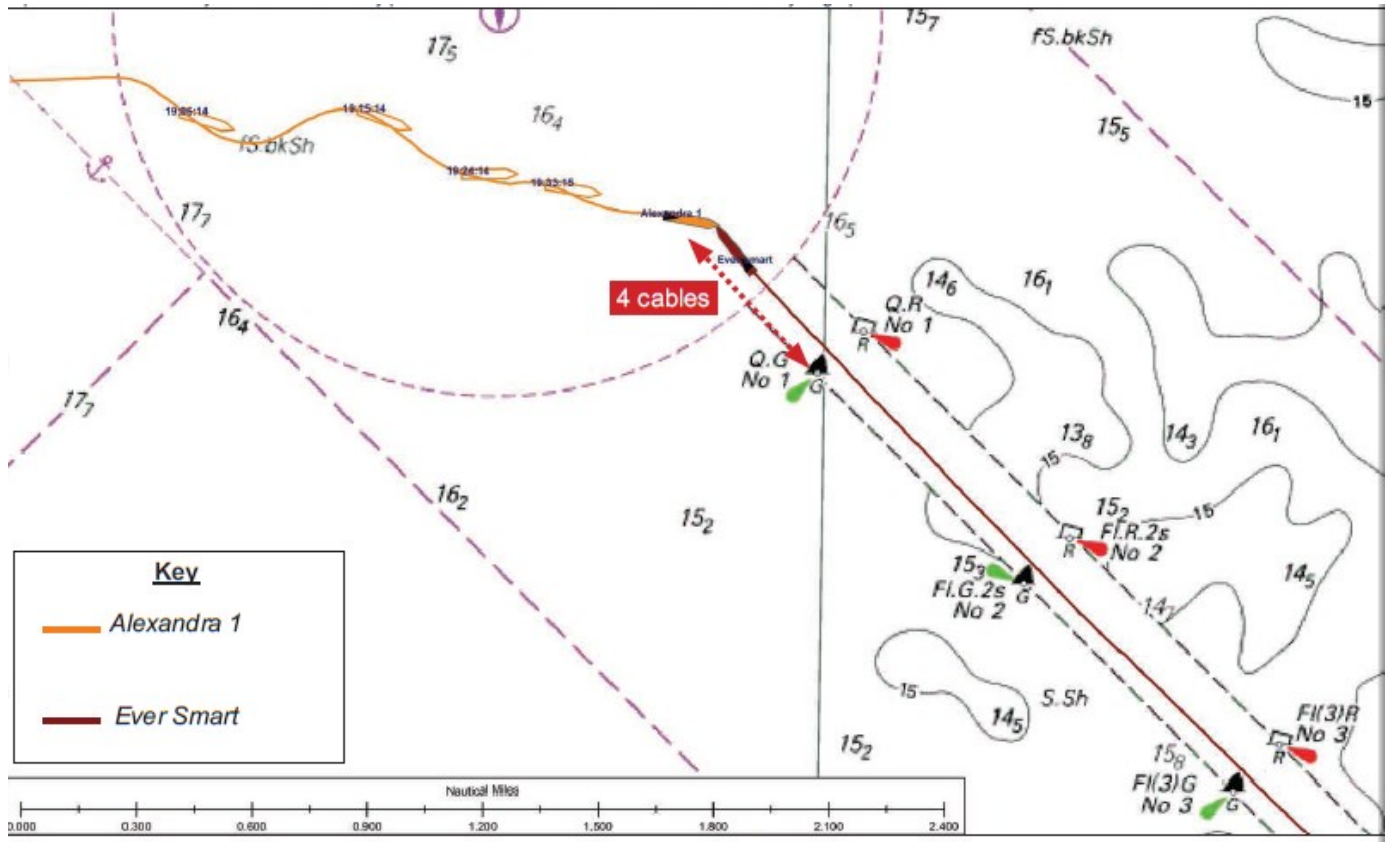


Aşağıda, risk değerlendirmesindeki bu tür eksikliklere dair birkaç örnek verilmiştir:

- ◆ Doğası gereği dinamik olan tehlikeleri belirlemek için eski endüstri raporları ve tehdit değerlendirmelerinin kullanılması.
- ◆ İncelenmeden eski risk değerlendirmesiformlarının tekrar kullanılması; Kontrol önlemleri çok geneldir.
- ◆ Bölge ve / veya gönüllü raporlama sistemi için geçerli olan güvenlik kılavuzuna yanlış referanslar.
- ◆ Aşağıdaki bilgilerin eksik olduğu risk değerlendirmesi:
  - Risk değerlendirmesinin yapıldığı alan / bölge.
  - Şirket güvenlik zabiti tarafından verilen onay.
  - Risk değerlendirmesini ve gözden geçirme tarihini üstlenen kişi.

Güvenlik riski değerlendirmeleri azami titizlikle yapılmalı ve önleme, azaltma ve iyileştirme önlemlerini belirlemelidir. Risk değerlendirmeleri, yasal düzenlemelerin kapsamlı bir değerlendirmesini, sektörün en iyi yönetim uygulamalarını ve ek önlemleri gerektirecektir.

# ÇATIŞMASI



## ALEXANDRA-1 EVER SMART

# ÇATIŞMASI



\* Fotoğraf kaynağı: UK MAIB Report 28-2015

Geçiş Kurallarının sıkı bir şekilde uygulanması gerektiğini düşünmektedirler. Çünkü güvenli seyri sağlamayı amaçladıklarını belirtmişlerdir.

COLREG Dar Kanallar Kuralı (Kural 9a) “Dar bir kanal veya geçit boyunca ilerleyen bir tekne geçit veya kanalın emin ve uygulayabildiği kadar, kendi sancak tarafındaki dış sınırına yakın seyredecektir” diye belirtmektedir.

COLREG Sorumluluk Kuralı (Kural 2b) “Bu kuralları yorumlarken ve uygularken ilgili teknelerin sınırlı oluşları hususu da dahil, ani bir tehlikeden kaçınırken bu kuralların hükümlerinden ayrılmayı gerektirebilecek olan hususlar dahil, ani seyir ve çatışmasının ve herhangi bir özel şartın tüm tehlikeleri gözönünde tutulacaktır.” diye belirtmektedir.

### **Çatışma Hakkında Alt Mahkeme Kararı**

İlk etapta, itilafli ana konu çatışmanın Aykırı Geçiş Kuralına mı dar kanal kuralına mı tabi olduğuydu. Hakim, Aykırı Geçiş Kuralının geçerli olmadığına ve bu nedenle Alexandra'nın Ever Smart'ın yolundan çekilmek zorunda

olmadığına karar verdi. Hakim, aynı anda farklı şartlara sahip iki kuralın da olması gerektiğini düşünmedi, yani Ever Smart'ın dar kanalın sancak tarafına yakın olarak seyrederken (Kural 9) aynı anda rotasını ve hızını koruması gerektiğini düşünmedi. (Kural 17) Dahası, Hakime göre Çatışma Kuralları, farzedilen yol veren gemi olarak Alexandra I, yeterince tanımlanmış bir rotada olmadığı için hiçbir durumda uygulanamazdı. Bunun yerine, iyi bir denizcilik meselesi olarak görevi, kanala ulaştığında Dar Kanal Kuralına uygun olarak, kanalın sancak tarafına yakın olacak şekilde seyretmekti. Temyiz Mahkemesi bu kararı onadı. Ever Smart'ın Dar Kanal Kuralına ve Alexandra I'in Kural 2'ye tabi olduğu düşünüldü.

### **Yargıtay Kararı**

İki Deniz Eksperinin de katıldığı Yüksek Mahkeme'den, aşağıdaki iki soruya karar vermesi istendi:

**Soru 1: Dar bir kanalda seyreden gemiyle aykırı geçiş yapan ve dar kanala girmek için hazırlık yapan bir geminin mevcut**



## ALEXANDRA-1 EVER SMART

# ÇATIŞMASI

### **olduğu durumda Aykırı Geçiş Kuralı ortadan kalkar mı?**

Cevap "hayır" oldu. Yüksek Mahkeme, sadece Dar Kanal Kuralının örneğin, kıvrımlı dar bir kanaldan yukarı ve aşağı zıt yönlerde ilerleyen gemilere uygulandığı durumları kaydetmiştir. Bu gibi durumlarda Aykırı Geçiş Kurallarının uygulanmasına gerek yoktur ve uygulanırsa çelişkili gereklilikler getirebilir. Ayrıca, Aykırı Geçiş Kurallarının dar kanallardaki gemilere tam olarak uygulanması gereken senaryolar da kaydedilmiştir, örneğin iki dar kanalın kesiştiği veya bir geminin dar bir kanalda karşıya geçtiği veya kanala giriş yaptığı yerler.

Dar kanal girişi dışında uygulanması gereken kurallar ile ilgili olarak mahkeme 3 grup belirledi:

*1. Kanal girişine yaklaşan ve başlangıç ve bitiş noktaları kanalla bağlantılı olmayan bir rotada ilerleyen gemi.*

Bu durumda Aykırı Geçiş Kuralları geçerlidir: Bu senaryoda yaklaşan gemi ne kanala girmeye hazırlanıyor veya niyeti var ne de kanala girmek için rotasına şekil veriyor.

*2. Kanala girmek için son yaklaşma noktasında olan gemi rotasını kanalın sancak tarafında kalacak şekilde ayarlayacaktır.*

Bu durumda Dar Kanal Kuralı geçerlidir.

*3. Kanala girmeye niyetlenen ve hazırlanan ancak kanala girmek yerine bekleyen gemiler.*

Bu grup, Alexandra I'nin belirlenmiş bir pilot katılım alanında, dar kanala girmek için beklediği, ancak dar kanala girmek için rotasını şekillendirip ayarlamadığı mevcut durumu kapsıyordu. Dar Kanal Kuralının değil Aykırı Geçiş Kuralının geçerli olduğu kabul edildi. Alexandra I, yol veren gemi olarak Ever Smart'ın yolundan uzak durmalıydı.

Yargıtay, Aykırı Geçiş Kuralının mümkün olan her yerde uygulanması gerektiğini ve açık bir şartın olmadığı durumlarda veya bunu yapmak için zorunlu bir neden olmadıkça geçersiz kılınmaması gerektiğini açıkça belirtti. Kanal girişinde bekleyen gemi kanala girmek için henüz rotasını şekillendirmemişti bu nedenle dar kanal kuralı geçerli değildi.

### **Soru 2: Aykırı Geçiş Kuralına uymak için yol veren geminin sabit bir rotada olması gerekiyor mu?**

Yargıtay'ın cevabı "hayır" oldu. Gemilerin seyir halindeyken birbirlerine sabit bir kerterizle yaklaştıkları, makul ölçüde aşikar olduğu müddetçe, varsayılan yol veren geminin rotası düzensiz olsa bile, çatışma riskiyle karşı karşıya kalındığında Aykırı Geçiş Kuralı uygulanacaktır.

Yargıtay ayrıca, yol verilen geminin Aykırı Geçiş Kurallarına uymak için sabit bir rotada olması gerekmediğini de teyit etti, ancak bu iki gemi bir kez temasa geçtikten sonra Aykırı Geçiş Kuralları devreye girer ve yol verilen gemi rotasını ve hızını, yani o sırada gittiği rotayı korumalıdır.

Artık, dar kanal çıkışı yakınında, sabit kerteriz ve aykırı geçiş rotasında bulunan iki gemi arasında bir çatışma riski olduğunda Aykırı Geçiş Kuralının geçerli olacağı kararlaştırılmıştır.

Aykırı Geçiş Kuralı, ancak kanala yaklaşan gemi, rotasını kanala girmek için şekillendirdiğinde ve rotasını kanalın sancak tarafında ilerlemek için ayarladığında ortadan kalkacaktır.

Ince Gordon Dadds LLP

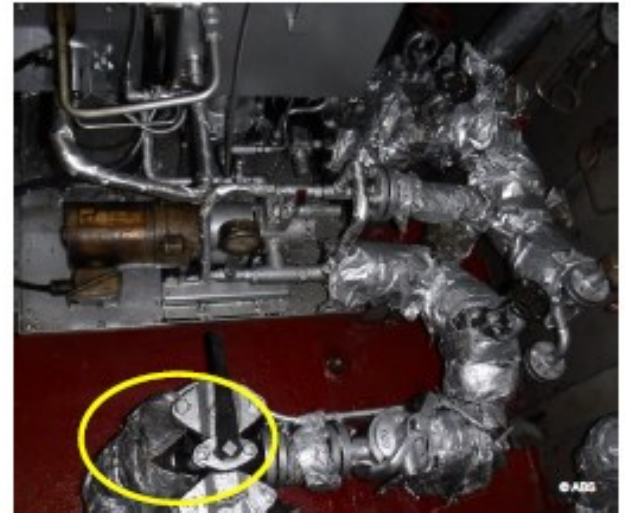
## ABS LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİ 2020 - 4. ÇEYREK RAPORU

1 Ekim 2020-31 Aralık 2020 dönemi için, Paris MoU ve Tokyo MoU deneti yapılan ABS gemilerindeki PSC tutukluluk gerekçeleri için en üst kategoriler aşağıdaki tabloda listelenmiştir. Paris MoU, Tokyo MoU ve USCG için 237 gemi tutuklandı.

| 5-Digit Detention Code | Grounds for Detentions on ABS Vessels           |
|------------------------|-------------------------------------------------|
| 15150                  | ISM                                             |
| 11124                  | Embarkation arrangement survival craft          |
| 07115                  | Fire-dampers                                    |
| 07106                  | Fire detection                                  |
| 13106                  | Insulation wetted through (oil)                 |
| 01220                  | Seafarers' employment agreement (SEA)           |
| 14501                  | Garbage                                         |
| 07120                  | Means of escape                                 |
| 14199                  | Other (MARPOL Annex I)                          |
| 14116                  | Pollution report - MARPOL Annex I - (SOPEP)     |
| 18412                  | Personal equipment                              |
| 14104                  | Oil filtering equipment                         |
| 04113                  | Water level indicator                           |
| 18299                  | Other (conditions of employment)                |
| 07125                  | Evaluation of crew performance (fire drill)     |
| 13102                  | Auxiliary engine                                |
| 07117                  | Jacketed high pressure lines                    |
| 18049                  | Dangerous areas                                 |
| 07108                  | Ready availability of firefighting equipment    |
| 02105                  | Steering gear                                   |
| 04114                  | Emergency source of power - emergency generator |
| 18420                  | Cleanliness of engine room                      |
| 04103                  | Emergency lighting, batteries and switches      |
| 10117                  | Echo Sounder                                    |
| 10111                  | Charts                                          |
| 11101                  | Lifeboats                                       |
| 10127                  | Voyage or passage plan                          |



Damage to insulation on purifier piping



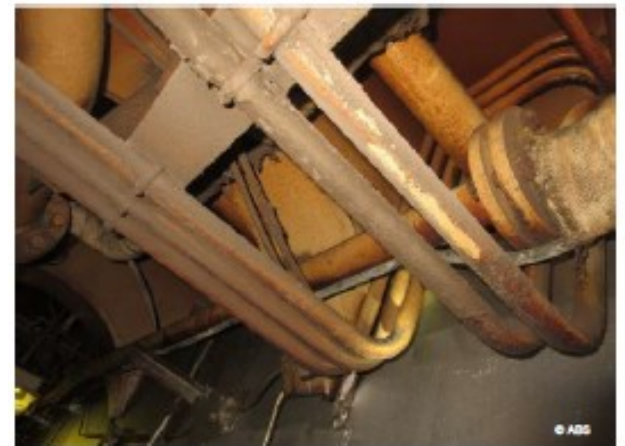
Fuel oil piping insulation found wetted



Echo sounder – not operational – before



Echo sounder operational – after



Fuel oil piping and steam piping lacking required insulation



## ABS LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİ 2020 - 4. ÇEYREK RAPORU



Steering gear hydraulic leaks



Cleanliness of engine room – fire hazard



Cleanliness of engine room – before



Cleanliness of engine room – fire hazard



Cleanliness of engine room – after



Lifeboat starter battery terminal connector broken



## ABS LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİ 2020 - 4. ÇEYREK RAPORU

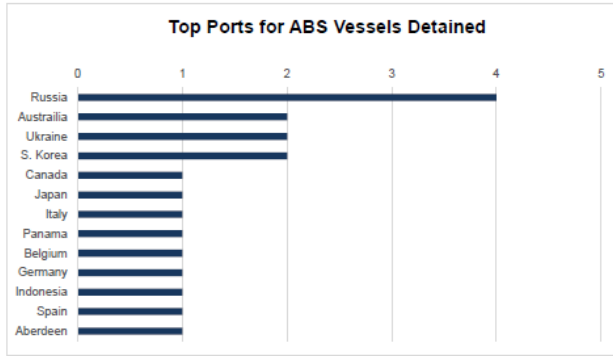


New lifeboat starter battery set



Temporary fan installed in laundry found unsafe. It was disconnected and tagged out.

### ABS Gemilerinin en çok tutuklandığı limanlar:



EPIRB top cover cracked

### ABS Gemilerine 4. çeyrekte en çok yazılan remarklar:

| 5-Digit Deficiency Code | Top Categories for Deficiency                   |
|-------------------------|-------------------------------------------------|
| 13101                   | Propulsion main engine                          |
| 02105                   | Steering gear                                   |
| 13199                   | Other (machinery)                               |
| 13102                   | Auxiliary engine                                |
| 13108                   | Operation of machinery                          |
| 05111                   | Satellite EPIRB 406MHz / 1.6 GHz                |
| 07109                   | Fixed fire extinguishing installation           |
| 11101                   | Lifeboats                                       |
| 07106                   | Fire detection                                  |
| 18418                   | Winches and capstans                            |
| 07105                   | Fire doors/openings in fire-resisting divisions |
| 11104                   | Rescue boats                                    |
| 18425                   | Access / structural features (ship)             |
| 02106                   | Hull damage impairing seaworthiness             |



Auxiliary engine damage after fire



EPIRB antenna found deformed

## ABS LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİ 2020 - 4. ÇEYREK RAPORU



Rescue boat – hull cracks



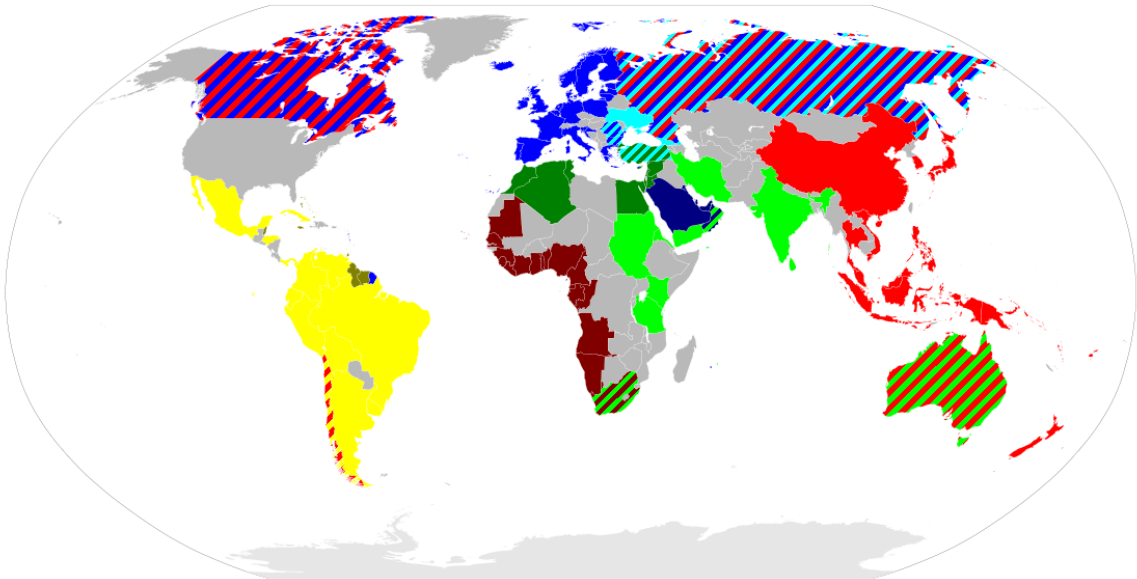
Foam monitor gasket repaired



Engine room door gasket worn



Mooring bitt not marked with SWL in contrasting color – before





## GULF OF GUINEA

### Gine Körfezi'nde Korsanlık Olayları Artıyor

2020 yılında, dünya genelinde gemilerden 150 mürettebatın kaçırıldığı kaydedildi. Kaçırılan mürettebat sayısının % 95'inden fazlası Gine Körfezi'nde meydana gelen olaylardan kaynaklandı. Kayıtlara göre yaşanan 26 olayda toplam 145 mürettebat kaçırıldı. 2019'dan beri Gine Körfezi mürettebat kaçırmaya olaylarının sayısında eşi görülmemiş bir artış gösteriyor. 2019'un son çeyreğinde, sadece Gine Körfezi'nde iki ayrı olayda 39 mürettebatın kaçırıldığı kaydedildi.

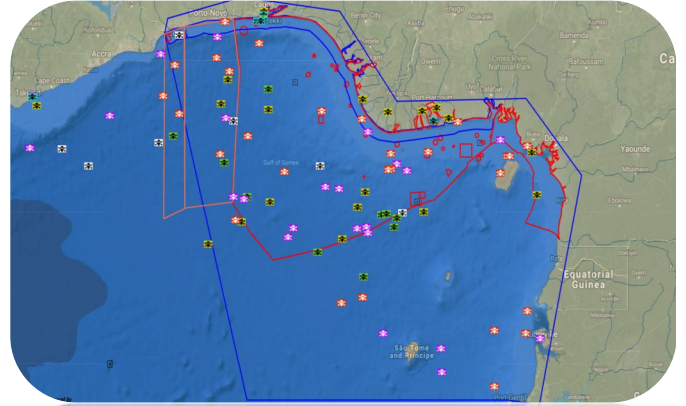
Gine Körfezi'ndeki olaylar özellikle tehlikelidir çünkü son rakamlara göre saldırganların % 80'inden fazlası silahlıydı. 2020 yılında bu bölgede 12 gemiye ateş açıldı. Mürettebat kaçırılma olaylarının % 25'i bu bölgeden rapor edildi. Bu durum, Gine Körfezi'ndeki gemi saldırılarının dünyanın herhangi bir bölgesinden daha fazla olduğunu göstermektedir.

Mürettebat kaçırıldıktan sonra gemiden indirilir ve müzakere tamamlandığında serbest bırakılırlar. Kaza raporlarına göre, mürettebat kaçırılma olayları karadan ortalama 60 deniz mili uzakta yaşanırken neredeyse 200 deniz mili açıkta da mürettebat kaçırılma olayı yaşanmıştır.

2020'nin son aylarında kıyı şeridinden uzakta mürettebat kaçırılma olaylarının artması Gine Körfezi'ndeki korsanların artan yeteneklerini göstermektedir. Bu gelişmeler göz önüne alındığında, bölgedeki gemilerin kıydan en az 250 deniz mili uzakta kalmasını tavsiye ediyoruz veya gemi bir rıhtımda ya da demirde güvenli kargo operasyonlarına başlayana kadar varsa güvenlik eskort gemileri ve yerel silahlı muhafızların gözetiminde olmalıdır.

## ANNUAL INTELLIGENCE REPORT OF 2020

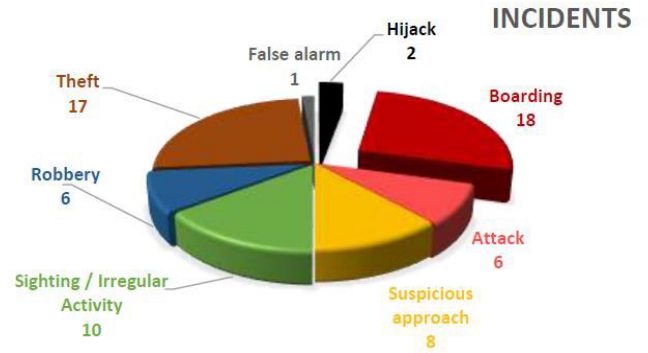
### Risk Haritası



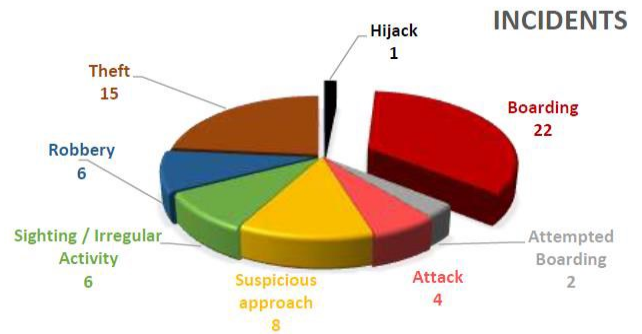
2020 yılında ticari gemiler ve tankerlerde meydana gelen saldırıların dağılımı haritada gösterilmektedir.

### Kaza Analiz ve İstatistikleri

2020 yılı ilk yarısı:



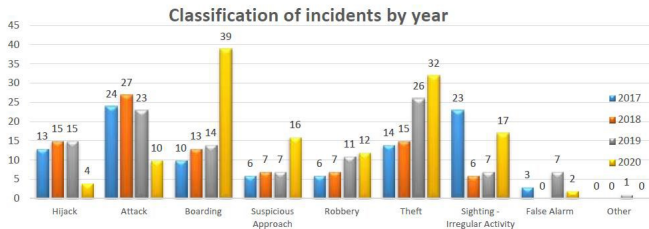
2020 yılı ikinci yarısı:



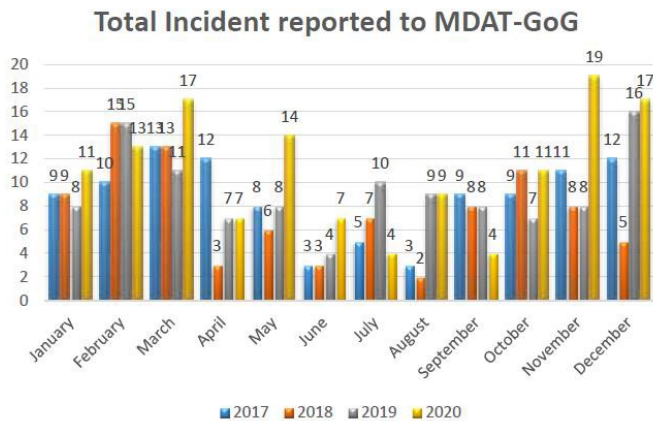
## GULF OF GUINEA

Kaza raporlaması yağışlı sezon ve kurak sezon olarak ayrılmaktadır. Yağışlı sezon (kötü hava koşulları nedeniyle korsanlık için uygun değildir) Mayıs ayından Ekim ayına kadardır. Kurak Mevsim (iyi hava koşulları nedeniyle korsanların lehine olan) Ekim ayından Mayıs ayına kadardır. 21 Ekim 2020'de BIMCO, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO ve OCIMF tarafından gemi operatörlerine seyir planlamalarını yaparken güvenlik riski nedeniyle Gine Körfezinde faaliyet gösteren gemilere özellikle dikkat etmeleri gerektiğini bildiren bir ortak açıklama yaptılar. "Kurak mevsim yaklaştıkça ve deniz koşulları iyileştikçe, Gine Körfezi'nde ki saldırılarda geleneksel olarak bir artış görülmektedir. "

Aşağıdaki grafikte, 2017'den 2020'ye kadar Batı Afrika'daki olayların sınıflandırılmasının kaydedildiği görülmektedir.



Aşağıdaki grafikte görüldüğü gibi, 2017 ve 2020 yılları arasında özellikle kurak mevsimde durumun düzelmediği ve olay sayısının artmaya devam ettiği görülmektedir.



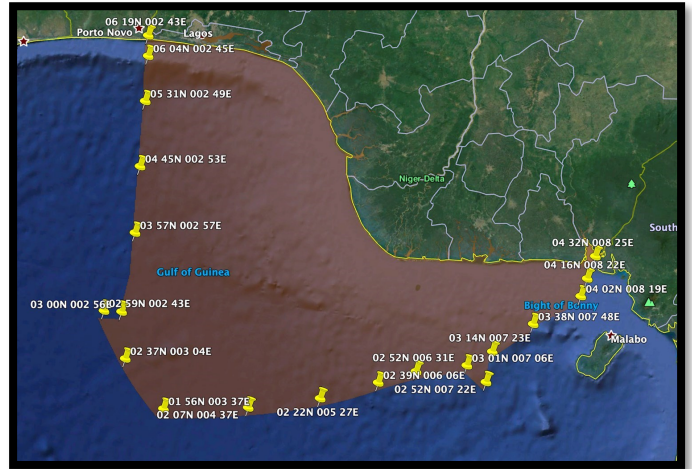
## ANNUAL INTELLIGENCE REPORT OF 2020

Grafikte gösterildiği gibi, Kasım ve Aralık 2020 olay sayısının en yüksek olduğu aylardır.

Daha spesifik olarak bu raporlama döneminde yaşanan 8 olayda gemiden mürettebatın kaçırıldığı (fidye için), 6 olayda gemiye çıktıkları ancak mürettebat kaçırma olayının olmadığı, 4 gemide korsan saldırısının olduğu ancak gemiye çıkamadıkları raporlanırken 7 şüpheli bot bildirildi ve bunlardan en az 3 tanesinin gerçek bir atak olduğu raporlanmıştır.

Ayrıca bu süre zarfında, bölgedeki potansiyel tehditle ilgili olarak MDAT-GOG iki kez "Deniz Güvenliği" uyarısı yapmıştır.

### Nijerya Risk Haritası





## INDIAN OCEAN, RED SEA & PERSIAN GULF

### ***Kızıldeniz ve Aden Körfezi'nde Korsanlık Olayları Artıyor***

#### **Kızıldeniz**

Son 24 ay içinde Suudi Arabistan, ABD ve İran arasındaki azalan ilişkiler nedeniyle daha geniş bölgesel temalar oluşmuştur. Bu durum ve Yemenli ve Husi isyancı güçler arasında devam eden çatışmalar bölge içinde potansiyel tehdidi bağlamsallaştırdı. Buna rağmen, olayların mevcut temasının kısa ve orta vadede ticari nakliye için geniş bir alana yönelik somut bir risk oluşturduğu değerlendirilmemiştir. Husi isyancıları Kızıldeniz'de Suudi gemilerine yaklaşma girişimi gibi yöntemler kullanmaktadır. Su bazlı patlayıcılar, Husi birliklerinin önceki saldırı modellerinde de rol oynamıştır. Bu nitelikteki saldırılar hem Suudi gemilerini hem de limanlarını hedef aldı.

#### **Aden Körfezi**

2020 yılında Aden Körfezi, bildirilen olaylarda önemli bir artış yaşadı. Olay eğilimleri coğrafi olarak bölgenin suları ile sınırlı olacak şekilde Aden Körfezi'nin batısında, Aden'in güneyindeki sularda ve Aden yakınlarındaki IRTC noktasında artmaktadır.

Aden Körfezi genellikle fenersiz ya da düşük ışıklı fener yakan ve kötü kondisyonlu balıkçı teknelerinin oluşturduğu balıkçı trafiğine ev sahipliği yapmaktadır. Bu tür tekneler şüpheli korsan teknesi sanılarak yanlış bildirimle neden olabilir. Korsanlar farkedilmemek için balıkçı trafiğini avantaj gördükleri için, gemilere uyanık olmaları tavsiye edilmektedir. Korsan tehdidi büyük olasılıkla Bossaso'nun kuzeyinde 48-51 Doğu boylam çizgileri ile sınırlanmaktadır. Gemilere, Sokotra'dan 100 deniz mili açıktan gitmeleri tavsiye edilmektedir. Buna ek olarak, bölge yasa dışı

## ANNUAL INTELLIGENCE REPORT OF 2020

ticaret ve göçte popülerdir.

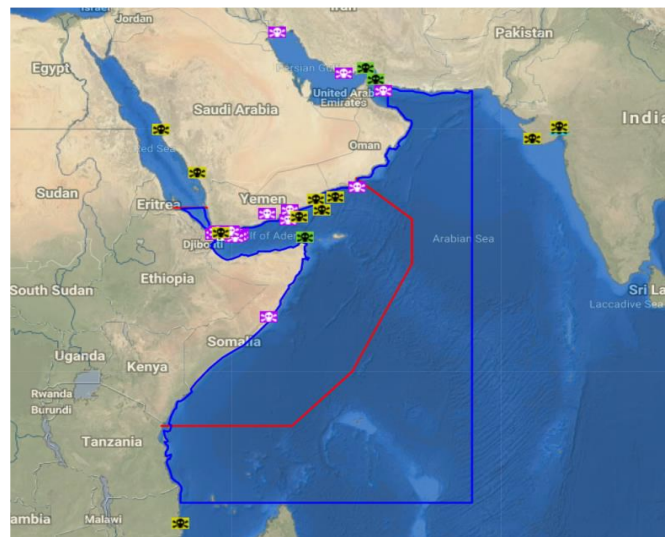
#### **Basra Körfezi**

Yukarı Basra Körfezi, geçmiş 24 ay içerisinde İran ve komşu ülkeler arasındaki jeopolitik türbülanslardan etkilenmedi. Bu nedenle ticari olarak en istikrarlı bölge olmaya devam ediyor. Buna rağmen, IRGC(N) İran suları ve yakınında gemilere yönelik tacize devam ederek İran sularında hakimiyet kurmaya devam ediyor.

Aşağı Basra Körfezi'nin Hürmüz Boğazı yakınları 2019 yılı içerisinde Denizcilikte önemli bir güvensizlik sahnesi olmuştur. Esasen bu durum, İran'ın İngiltere bayraklı gemiye saldırgan bir şekilde binmesi gibi jeopolitik faaliyetlerin sonucunda oluşmuştur.

#### **Risk Haritası**

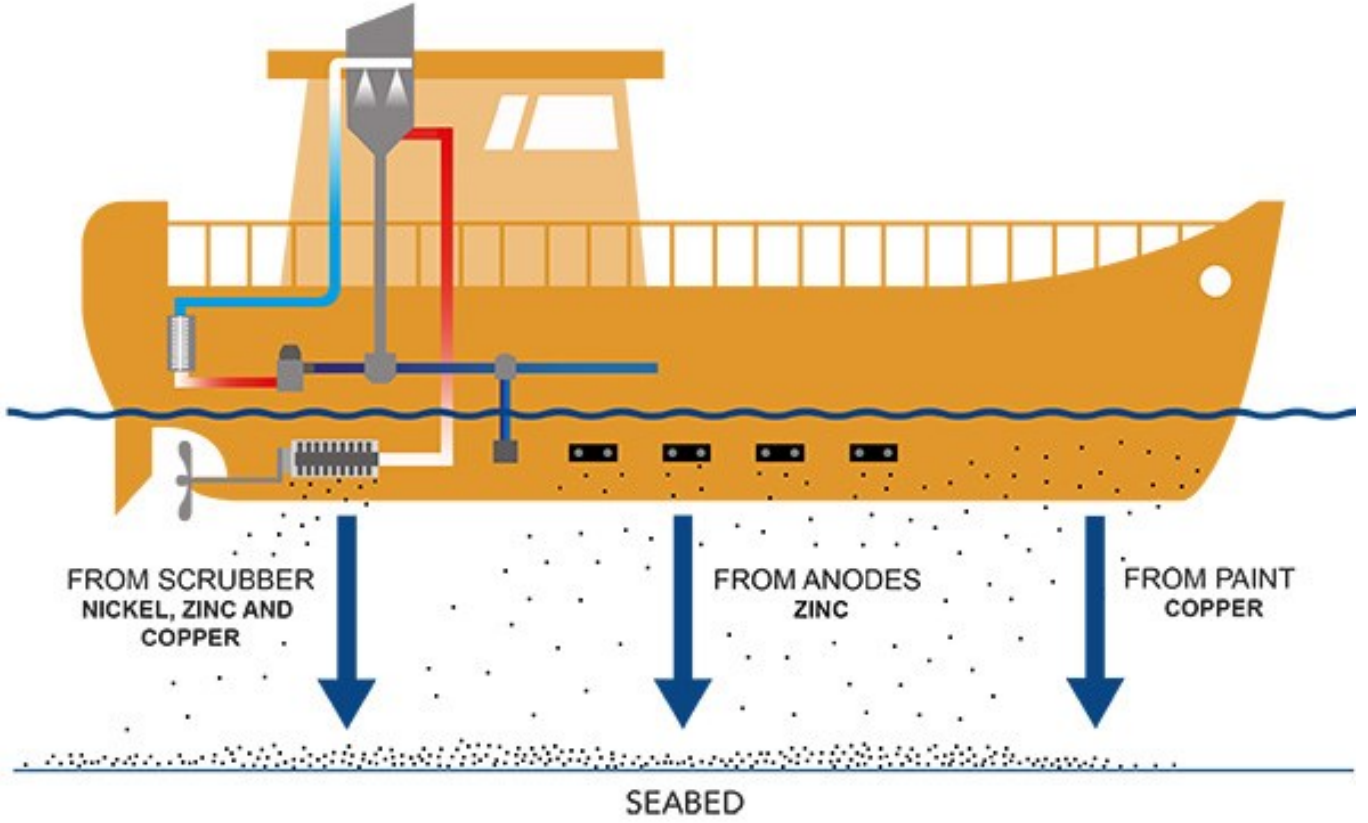
Özellikle tankerlere olmak üzere genel olarak ticari gemilere karşı 2020 yılında meydana gelen yasadışı faaliyetlerin dağılımı aşağıdaki haritada gösterilmektedir.



2020 yılında IOR (Indian Ocean Region)'de toplam 34 olay kayıtlara geçmiştir.

Referans: Eskomarine annual intelligence report of 2020

## ÇEVRE



Yeni bulgulara göre, gemilerden kaynaklanan kirlilik, okyanus sürdürülebilirliği çabalarını engelliyor. Küresel topluluğun, okyanusları daha temiz hale getirme çabasına rağmen, gemiler hiç kimsenin bahsetmediği kirleticilerdir. Yapılan yeni bir çalışma, dünyadaki hemen hemen her geminin sürekli olarak önemli miktarda toksik metalleri denize saldığını belirtiyor.

Portsmouth Üniversitesi'nden Dr. Gordon Watson liderliğinde yapılan ve "Environment International" da yayınlanan çalışma, sağlıklı denizlere ve sürdürülebilir mavi ekonomiye odaklanmak için oluşturulmuş BM "Okyanus Biliminin On Yılı"nın başlatılmasıyla aynı zamana denk geliyor. Dr. Watson "Dünya plastik kirliliğini ortadan kaldırmak için gerçekten çok çalışmaktadır, aynı zamanda

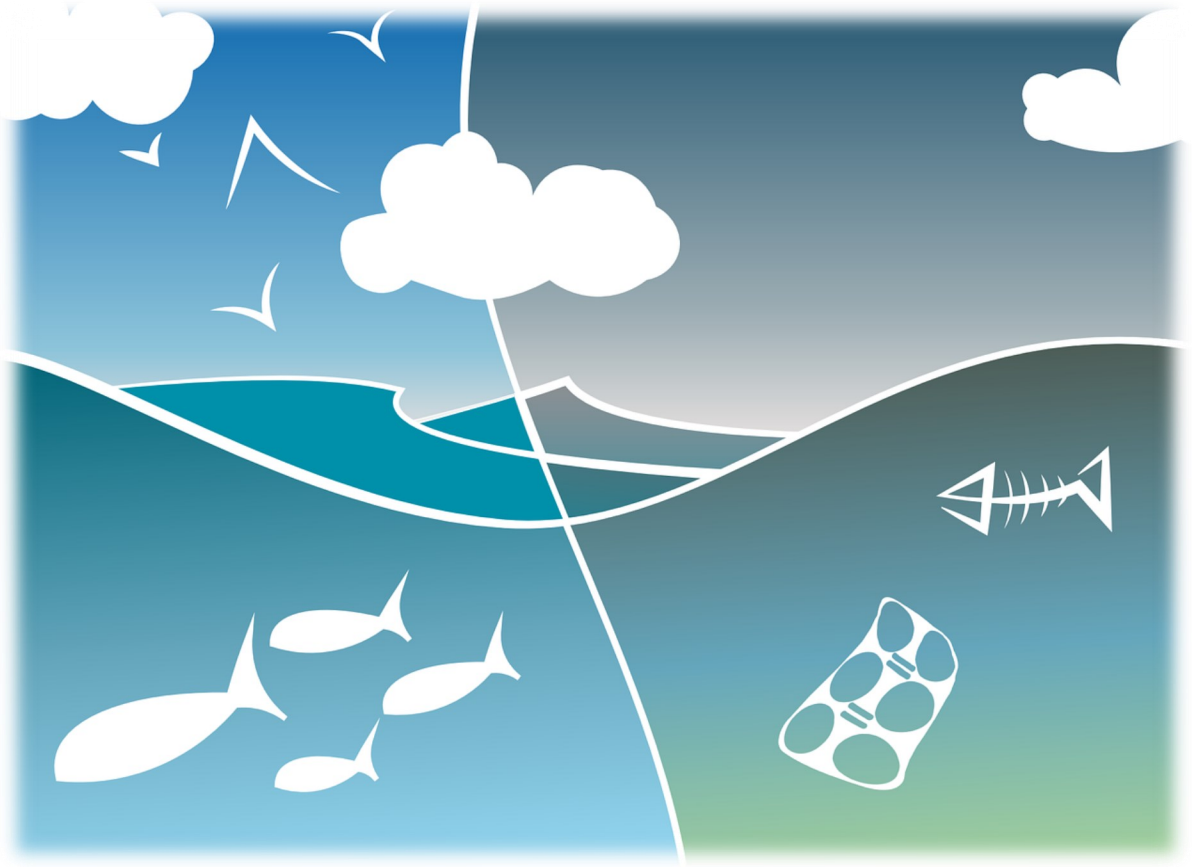
burnumuzun dibinde denizleri kirlletmeye devam eden son derece kirleticiler gemiler olması ironiktir." demiştir.

Gemi sahiplerine daha az zehirli ve kirlenme önleyici boyalar ve anotlar kullanma konusunda tavsiye veren Dr. Watson ve meslektaşları, deniz taşımacılığının sürdürülebilir okyanus politikalarının en önde ve merkezinde olmasını sağlamak için acil mevzuat çağrısında bulunuyor.

Dr Watson, dünya daha fazla açık deniz rüzgar çiftliği, su ürünleri yetiştiriciliği ve sürdürülebilir turizm ile çalkalanan sürdürülebilir okyanus politikalarına sahip sağlıklı denizler istiyor. Tüm bu hedefler övgüye değerdir, ancak tüm bu faaliyetler için kritik öneme sahip olan nakliye kaynaklı toksik metaller, sağlıklı denizler için gizli bir



## ÇEVRE



tehdittir ve kimse bundan bahsetmez, diye ekledi.

Araştırmacılar, 1980'lerden beri 300'den fazla kıyı ve açık deniz bölgesinden, İngiliz Kanalı'na gelen tortulardaki toksik metal miktarları hakkındaki verileri inceledi. 1980'lerden itibaren deniz tabanındaki genel metal kirliliği seviyesinde istikrarlı bir azalma bulsalar da, denizcilik faaliyetlerinde yer alan belirli metal seviyelerinde kısmen bir artış farkettiler.

Araştırmacılar, yelkenli tekneden yolcu gemisine kadar tüm gemilerin okyanus tortularında biriken bakır, çinko ve nikel gibi önemli miktarlarda metal saldığını buldular.

Özellikle:

♦ **Bakır**, karinanın gemileri yavaşlatan deniz organizmalarından temiz kalmasını sağlamak

için kirlenme önleyici boyalarda kullanılır.

♦ **Çinko**, gövdeyi korozyondan korumak için genellikle su hattının altına tutturulmuş metal bloklardan (anotlar) oluşur.

♦ **Nikel**, gemi emisyonlarını azaltmayı amaçlayan "scrubber"lardan atık suyun deşarjı sırasında genellikle yüksek konsantrasyonlarda bulunur.

Okyanus ekosisteminin sağlığını korurken, ekonomik büyüme, daha iyi geçim kaynakları ve istihdam için okyanus kaynaklarının sürdürülebilir kullanımını sağlama teklifi olan küresel mavi ekonomide yatırımlar başladığında hem ticari hem de eğlence amaçlı deniz taşımacılığının artması muhtemeldir.

<https://safety4sea.com/pollution-from-ships-impedes-ocean-sustainability-efforts-new-study-finds/>

## SAĞLIK

### Covid-19'a karşı temel koruyucu önlemler

Aşağıdaki tavsiyeler, Dünya Sağlık Örgütü tarafından sağlanan genel tavsiyelerden türetilmiştir ve ICS rehberliğine dayanmaktadır:

- Sabun ve sıcak su veya alkol bazlı el dezenfektanı (en az %65-70) kullanılarak eller 20 saniye boyunca yıkanmalıdır.

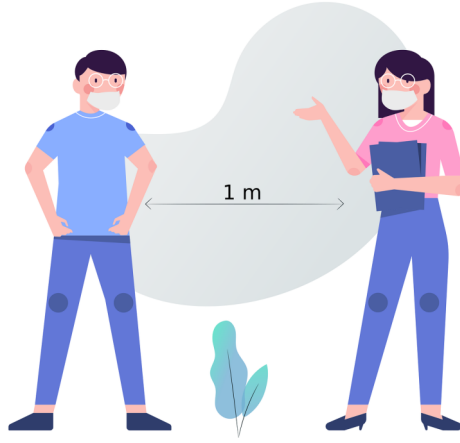
## WASH YOUR HANDS



- Yıkanmamış ellerle ağız, burun ve gözler dahil olmak üzere yüzünüze dokunmaktan kaçının.
- Hapşırırken burun ve ağzınızı tek kullanımlık bir mendille kapatın ve burnunuzu sildikten sonra kullanılmış mendili hemen atın.



- Kağıt mendil yoksa, dirseğinizi bükerek kolunuzla ağzınızı ve burnunuzu kapatarak öksürmeli veya hapşırmalısınız.
- Kullanılmış tüm mendiller derhal bir çöp kutusuna atılmalıdır.
- Sosyal mesafenin korunması amaçlanmalı ve diğer bir kişi ile en az 1 metre mesafe



bırakılmalıdır. Hastalık semptomları gösteren kişiye çok yakın oturulduğunda diğer kişilerde potansiyel olarak virüsü soluyabilir.

- Çapraz

kontaminasyonu önlemek için; et, süt veya hayvansal ürünler iyice pişirilmeden tüketilmemelidir.

- Çiğ veya az pişmiş hayvansal ürünlerin tüketiminden kaçınılmalıdır.
- Gemide tıbbi kayıtlar düzenli olarak tutulmalıdır.

### Kişisel koruyucu ekipman

Dünya Sağlık Örgütü, yüz maskelerinin kullanımıyla ilgili olarak aşağıdakileri tavsiye etmektedir:

- Öksürüyor ya da hapşıırıyorsanız kesinlikle maskenizi takın.
- Sağlıklıysanız ancak çevrenizde hastalık şüphesi taşıyan kişiler varsa kesinlikle maskenizi takın.
- Maskeler sık sık el temizliği ile birlikte kullanıldığında etkilidir.
- Eğer maske takıyorsanız, onu uygun şekilde nasıl kullanacağınızı ve imha edeceğinizi bilmelisiniz.
- Maske takarken, yüzünüz ve maske arasında boşluk olmadığından emin olun.

## SAĞLIK

- Maskeyi nemlendiğinde hemen yenisiyle değiştirin ve tek kullanımlık maskeleri tekrar kullanmayın.



- Maskeyi çıkartırken saplarını kullanın, ön kısmına dokunmayın. Maskeyi hemen atarak ellerinizi el dezenfektanı ya da sabun ve suyla temizleyin.



### Şüpheli vaka olduğunda

Bir mürettebatın Covid-19 belirtilerini göstermesi durumunda yandaki adımlar atılmalıdır:

- Revirde veya ayrı tuvaleti ve banyosu olan bir kabinde enfeksiyon kapmış kişiyi izole etmek, havalandırma kanalının izole edildiğinden ve bağımsız havalandırmanın kullanıldığından emin olun.

- Hastanın bakıcı sayısını sınırlayın.

- Hastanın yanına ziyaretçi kabul etmeyin.

- Hasta bakıcı N95 maske veya cerrahi maske ile tek kullanımlık eldivenden oluşan kişisel koruyucu ekipman kullanmalıdır.

- Yakın temas için (örn. Hastayı yıkamak veya döndürmek için), plastik tulum veya önlükler gereklidir.

- Kullanılan tüm kişisel koruyucu ekipmanlar hastayla her temastan sonra atılmalıdır.

- Hastanın vücut sıvıları, özellikle ağız veya solunum salgıları ve dışkıları ile doğrudan temastan kaçın.

- Enfekte kişinin kabini ve ait olduğu şeyler dezenfekte edilmelidir.

- Enfekte bir kişinin eşyalarına, kıyafetlerine, çarşaflarına veya vücut sıvılarına dokunmayın.

Şüpheli bir vaka keşfedilir keşfedilmez, şirket derhal bilgilendirilmeli ve tıbbi tavsiye alınmalıdır. Şirket ayrıca geminin Bayrak Devletini, denizcinin ulus devletini ve geminin P&I Kulübü'nü bilgilendirmesi gerekir.

INTERTANKO Outbreak Management Plan: Covid-19





## ÇALIŞMA ORTAMINDAKİ GAZLAR VE RİSK ETMENLERİ

Bazı kimyasal maddeler normal sıcaklıkta gaz halindedir. Ancak, sıvı veya katı şeklinde bazı kimyasallar ısıtma ile gaz haline gelirler. Bazı gazlar kolayca kendi renk veya kokularıyla algılanabildikleri gibi bazı gazların kokuları algılanamaz veya görülemez bunlar ancak gaz algılama cihazları ile tespit edilebilir.

Gazlar genellikle solunum yolu ile vücuda tesir ederler. Bazı gazların hemen tahriş edici etkileri görülebilir.

Ancak bazı gazların sağlık etkileri fark edilene kadar çok ciddi hasarlar oluşabilir. Gazlar yanıcı ve patlayıcı olabilir. Bu tür gazlarla çalışmalarda ex-proof ekipman ve teçhizatla çalışılmalı ve gerekli önlemler alınmalıdır.

İşçiler etkili kontrol önlemleri ile kimyasal gazların potansiyel zararlı etkilerinden korunmalıdır.

### **Basit Boğucu Gazlar**

Normal şartlarda kimyasal olarak boğucu değildirler. Ancak ortamda çok yoğun bulunmaları durumunda havadaki oksijenin yerini alarak oksijenin daha az solunmasına sebep olduklarından, oksijen yetersizliği sebebi ile boğulmalara sebep olabilirler. Bazıları, özellikle petrol türevi olanlar hafif narkotiktir. Karbondioksit, Örnek : metan, etan, propan, hidrojen vb. yaygın olarak kullanılan basit boğuculardır. Örnek olarak CO<sub>2</sub>'i ele aldığımızda:

- Renksiz, kokusuz gazdır.
- Vücuda etkisi; Karbondioksit miktarının artması solunum hızını artırır.
- % 1-3 yoğunluğunda orta sürelerde tehlikesizdir, % 3-6 yoğunluğunda baş ağrıları başlar,
- % 6-10 yoğunluğunda baş dönmesi, görme bozuklukları, şüursuzluk başlar,
- % 10'dan fazla yoğunlukta narkotik etki görülür. Boğucu etki CO<sub>2</sub> çokluğundan ziyade O<sub>2</sub> azlığındadır.



- Etkilenme olduğu takdirde hasta açık havaya çıkarılır, oksijen verilir, suni solunum yaptırılır.

### **Kimyasal Boğucu Gazlar**

Kimyasal özellikler sebebi ile solunum ve dolaşımı engelleyerek etkili olan gazlardır. Karbon monoksit, hidrojen sülfür, hidrojen siyanür bu tip gazlardandır.

#### *Karbon monoksit;*

Renksiz, kokusuz bir gazdır. Çok zehirlidir. Hemoglobinle oksijenden 200-300 kat fazla birleşme özelliği göstererek karboksi hemoglobin (HbCO) yapar. Böylece kanın dokulara oksijen taşıma kapasitesini bloke eder. Etkisi; Havadaki miktarına, etkilenme süresine ve kişinin duyarlılık derecesine göre değişir. %0,01 (100 ppm) konsantrasyonda uzun sürede baş ağrıları yapar, %0,05 (500 ppm) konsantrasyonda şiddetli baş ağrısı, baş dönmesi, baygınlık, %0,2 (2000 ppm) konsantrasyonda derin bir şüursuzluk, nabız zayıflaması sonunda ölüm gelir.

#### *Kronik Zehirlenme;*

Karbon monoksitide düşük konsantrasyonlarda uzun süreli aylarca veya yıllarca maruz kalma sonucunda, yorgunluk,

## ÇALIŞMA ORTAMINDAKİ GAZLAR VE RİSK ETMENLERİ

baş ağrıları, mizaç değişimleri, uyku bozuklukları, kalp ve mide bozuklukları, hafıza bozuklukları görülebilir. Korunma: İşyeri havasındaki miktar devamlı kontrol edilir, sigara yasaklanır, kısa süreli çalışmalar uygulanır, gerekirse maske kullanılır. Etkilenen kişi derhal temiz havaya çıkarılır. Oksijen verilir. Beyin ödemeine karşı hipertonic çözeltiler uygulanır.

*Hidrojen sülfür (H<sub>2</sub>S);*

Tipik kokusu vardır.

- Etkisi: Havada eser miktarda(%0,0001) (milyonda bir) bulunması halinde tipik kokusu ile tanınır. Daha yüksek konsantrasyonda bir süre sonra koku alma sinirleri felce uğrar ve koku alınmaz olur. Solunum yolu ile alınan hidrojen sülfür toksik tesir gösterir. Mukozaları tahriş eder. Hücre içindeki enzimleri inhibe eder.

- Zehirlenme belirtileri 200 ppm de başlar, 600 ppm'de ölüm gelir.

*Tahriş Edici (İrritant) Gazlar*

Asidik özellikleri ve suda çözünürlükleri sebebiyle, solunum sistemleri üzerinde tahriş edici etki gösterirler.

Özellikle üst solunum yolları ve akciğerlere ulaşan bu tür buharlar, derinin ve dokuların nemi ile asidik çözelti oluşturarak temas ettikleri dokuları tahriş ederler. Amonyak, kükürtdioksit, fosgen, klor, azot oksitleri ve asit buharları bu gruba girerler.

*Amonyak (NH<sub>3</sub>);*

Endüstride bazı sentez işlerinde, gübre ve bazı boyaların imalatı ile soğutucu olarak kullanılır. Dağlayıcı ve yakıcıdır. 5000-10.000 ppm'lik miktarlar kısa sürede öldürücü etki gösterir.

- Akut Etkilenme; Gözler, mukozalar ve solunum yolları üzerinde tahriş edici yakıcı etki gösterir. Kornea üzerinde körlüğe kadar giden lezyonlar oluşur. Bronşit ve akciğer ödemi görülür.



- Kronik Etkilenme; Düşük konsantrasyonlarda çok uzun süreli etkilenmelerde kronik bronşit olabileceği belirtilmekle birlikte, bu konuda kesin bir kanaat yoktur.

- Korunma; Çevre tedbirleri, maske kullanımı, ortam kontrolü. %75 oranında NH<sub>3</sub> çözeltisi ile temas halinde vücudun derhal yıkanması gerekir. Klasik yanık tedavisi uygulanır.

*Formaldehit (HCHO);*

Normal sıcaklıkta gaz halindedir. Endüstride %35-40'lık çözeltisi (formalin) kullanılır.

- Etkisi; Mukozaları tahriş eder. Ağız yolu ile alınırsa böbrek bozuklukları, solunum zorlukları görülür. Kronik olarak egzamalar oluşturur. Azot oksitler (NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>); Azotoksit gazları, kırmızı esmer renkte, havadan hafif derecede ağır dumanlar halindedir. Su veya nem ile temasta nitrik asit (HNO<sub>3</sub>) oluşumu ile tahriş edici etkisi vardır.

### **Sistemik Etki Gösteren Zehirli Gazlar ve Buharlar**

Vücudun belirli sistemleri üzerinde toksik etki yapan gaz ve buharlardır. Akciğer zarları üzerine tesir eder veya doğrudan dolaşıma girerler. Böbrek ve karaciğerler üzerinde,

## ÇALIŞMA ORTAMINDAKİ GAZLAR VE RİSK ETMENLERİ

bazıları da kemik iliği üzerinde etkilidirler. Karbon tetraklorür ve nitroparafınler böbrek ve karaciğerlerde, benzen buharları kemik iliği üzerinde, kurşun buharları kan sistemi üzerinde etkilidir.

*Arsin (AsH<sub>3</sub>) (Arsenik trihidrür);*

İçinde arsenik bulunan metal cevherlerinin asitlerle veya arsenikli asitlerin metallerle temaslarından meydana gelir. Sanayide elektronik endüstrisinde kullanılır.

- Etkisi; Çok toksit bir gazdır. 0,1-0,5 gr lık miktarının solunmasında (ya da 2000 ppm konsantrasyonda) süratle ölüm meydana gelir. Hemoglobine ilgisi çok fazladır. Kuvvetli bir kan zehiridir. 1-10 ppm'de 1 saat etkilenme tehlikelidir. 100-200 ppm'de ağır toksik belirtiler meydana gelir.

*Karbon sülfür (CS<sub>2</sub>);*

Renksiz (soluk sarımtırak) kolaylıkla buharlaşan, patlayıcı sıvıdır. Genellikle çözücü olarak kullanılır.

- Etkisi; Vücuda özellikle akciğerlerden girer. Aşırı duyarlılık hali, kabuslar, mesleki hatalar, cinsel bozukluklar, reflekslerin kaybolması gibi belirtiler görülür. Kanda çinko ve bakır gibi elementleri tutması bu belirtilere sebep olur.

*Narkotik (Uyuşturucu) Buharlar;*

Genellikle sistematik etki göstermezler. Etkilenme halinde uyuşukluk ve uyku hali verirler. Dikkatin dağılmasına sebep olduğundan kaza riskini artırır. Sürekli etkilenme halinde narkotik maddenin cinsine göre bağımlılık yapabilir. Genellikle yağlı yüzeylerin temizlenmesinde kullanılan benzen, toluen, triklor etilen v.b. bu gruba girerler.

*Trikloretilen (C<sub>2</sub>HCl<sub>3</sub>);*

Karakteristik kokulu, renksiz sıvı olup, buharı havadan ağırdır. Çalkalanma, akıtma sırasında statik elektrik üretebilir. Bu madde sıcak yüzeylerle, alevle temasında bozunarak, zehirli ve tahriş edici hidrojen klorit ve fosgen



dumanları çıkarır. Bu madde güçlü alkalilerle temasta diklorasetilen çıkarak yangın tehlikesini artırır. Magnezyum, alüminyum, titanyum ve baryum gibi metal tozlarıyla güçlü reaksiyona girer.

Nemli ortamda, ışık ile ayrışır, aşındırıcı hidroklorik asit formuna girer. Maruz kalma limiti aşıldığında koku ile fark edilmez. Buharlarının narkotik tesiri vardır. TLV: 50 ppm Etkisi;

a) Kısa Süreli Etkilenme Göz ve cilde zarar verir. Sıvının yutulması, ciğerlere çekilmesi akciğer iltihabı riski doğurur. Madde merkezi sinir sistemini etkileyebilir, nefessiz kalmaya neden olabilir. Maruz kalma bilinç azalmasına neden olur.

b) Uzun Süre Veya Tekrarlamalı Etkilenme: Uzun ve sürekli etkilenme dermatitlere neden olur. Merkezi sinir sistemini etkileyerek, hafıza kaybına neden olabilir. Böbrekleri ve karaciğeri etkiler. Bu maddenin insanlarda kansere neden olması mümkündür.

Alkollü içecekler ile birlikte alınması, zararlı etkilerini güçlendirir. Etkilenme süresine bağlı olarak, periyodik sağlık muayenesi yapılmalı.



## ETKİLİ VARDİYA TESLİMİ NASIL OLMALIDIR?

Vardiya teslimi sırasında aşağıdaki bilgiler tartışılmalı ve doğrulanmalıdır:

- Vardiya teslimi şirketin 4108 numaralı ISM formuna göre yapılmalıdır;
- Geminin mevcut konumu ve seyir tehlikelerine yakınlığı;
- Planlanan rota (seyir planındaki değişiklikler dahil), hız ve makine komutu;
- Manevra kabiliyetini etkileyen bir makine arızası varsa;
- Manevra kabiliyetini etkileyen arızalar ve dümen modu;
- Kullanılan tüm seyir ve güvenlik ekipmanlarının çalışma ve alarm durumu;
- Pusula hataları;
- Gemi raporlama gereklilikleri ve trafik durumu;
- Hava durumu koşulları ve seyir sırasında karşılaşılması muhtemel diğer tehlikeler;
- Draft, list ve trim;
- Squat dahil herhangi bir sığ su etkisi;
- Güvertede çalışan mürettebat, makine dairesi bakımı ve kargoda devam eden işler (balast veya tank temizleme işlemleri); ve
- Özel talimatlar, özellikle Köprüüstü Emirlerinde yapılan değişiklikler dikkate alınmalıdır.
- Akşam vardiyalarında, vardiyanın teslim edileceği zabitin gözü gece görüşüne alışmadan vardiya teslim edilmemelidir.
- Kaptan'ın daimi emirlerine ve gece emirlerine uygun olarak vardiya teslim edilmelidir.

- Güverte jurnalının ve diğer jurnallerin güncel olduğundan emin olunmalıdır.

### Uygun Gözcülük

- Diğer gemilerle çarpışma riskinin tam bir değerlendirmesini yapmak gerekir.
- Enkazlar, yüzer cisimler, buz ve keşfedilmemiş tehlikeler gibi seyir tehlikelerinin tanımlanması gerekir.
- Karaya oturma riskini belirleyin.
- Hava, görünürlük veya deniz durumundaki önemli değişiklikleri uygun şekilde tespit edin ve bunları değerlendirin.
- Şamandıralar ve fenerler de dahil olmak üzere seyir yardımcılarının kullanımı tam olarak bilinmelidir.
- Tehlike mesajı gönderen kişilere, gemilere veya uçaklara cevap verilmelidir.
- Özellikle korsanlık veya silahlı soygun riski olduğu bilinen bölgelerde güvenlik tehditleri ve açıkları tespit edilmelidir.



***Vardiyayı teslim alacak olan zabitin herhangi bir nedenle vardiyayı teslim alamayacağını düşünüyorsanız, vardiya teslimini gerçekleştirmeyiniz ve derhal Kaptan'ı arayınız.***

## PERSISTENT FLOATING YÜKLERİ

Res. MEPC.315(74) yönergesi 1 Ocak 2021 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Konu yönerge özeti ve gereklilikleri aşağıdaki gibidir;

Marpol Annex II-Cat Y kargoya “Persistent Floating Products” tanımı eklenmiştir.

**“Persistent floating products” olarak tanımlanan kaygan formdaki yüklerin özelliği aşağıdaki gibidir;**

- ◆ Yoğunluk:  $\leq$  deniz suyu (1025 kg/m<sup>3</sup> at 20°C);
- ◆ Buhar basıncı:  $\leq$  0.3 kPa;
- ◆ Çözünürlük:  $\leq$  0.1% (sıvılar için)  $\leq$  10% (katılar için); ve
- ◆ Kinematik viskozite:  $>$  10 cSt at 20°C."

Kural gereği IBC Code, Marpol Annex 2-13.7.1.4, gemi P & A Manueli ve Fitness Sertifikası bu doğrultuda revize edilmiştir.

Revize edilip gemiye iletilmiş olan yeni Fitness Sertifikası, yük listeleri ve P & A Manueli 01 Ocak 2021 tarihi itibarıyla kullanılmaya başlanmıştır. (1 Ocak 2021 tarihi itibarıyla kullanılmaya başlanan yük listeleri ve addendum listelerinin başında “According to ibc code applicable from january, 1st 2021” ibaresi mevcuttur.)

**Bir yükün “Persistent floating products” olup olmadığı nasıl anlaşılır?**

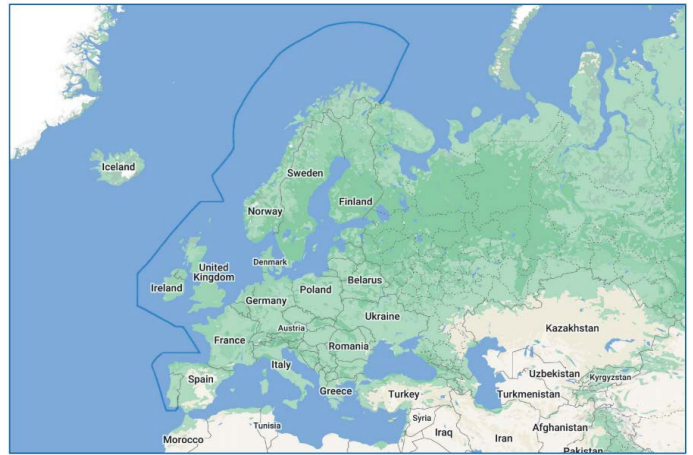
IBC Code-Chapter 17- sütun “o” da - 16.2.7 olarak belirtilmektedir.

**“Persistent floating products” olan yükler için ne gibi önlemler alınacaktır?**

Konu yükün yıkama suyu belirlenen özel alanlarda prewash yapılmadan asla denize basılmayacaktır.

Belirlenen özel alanlar: Kuzey Batı Avrupa suları, Baltık Denizi, Batı Avrupa suları ve Norveç Denizi olup aşağıdaki haritada gösterilmiştir.

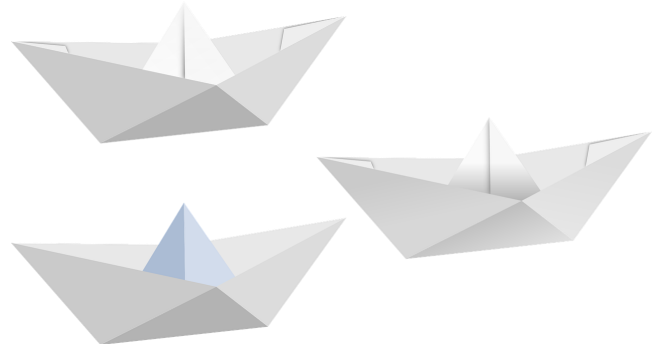
**MARPOL Annex II Regulation 13.7.1.4 gereği “Persistent Floating” Yükler için Belirlenen Özel Alanlar**



İlave olarak kural gereği, revizyonu yapılmış olan Marpol ve gemi P & A Manuelinde de belirtilmiştir.

Belirlenen özel alan dışında yıkama suyunun denize basılması için ise Marpol Cat-Y gereklilikleri takip edilecektir.

Özellikle ilk geçiş döneminde “Persistent floating products” taşınması durumunda yıkama suyunun basılması konusu şirket Operasyon departmanı ile istişareli olarak yapılmalıdır.



## CEO & SENIOR MANAGER VISITS



Gemilerimize, şirket üst düzey yöneticileri tarafından ziyaretler yapılmaktadır. CEO ziyaretleri Deputy General Manager Sn. Yaman ŞEN tarafından yapılırken, Senior Manager ziyaretleri Filo Müdürü, DPA ve Teknik Müdür tarafından gerçekleştirilmektedir.

Hedefimiz bir sene içinde 4 CEO ve 8 Senior Manager ziyaretini tamamlayabilmektir.

Uzun vadeli hedefimiz ise, bir yıl içerisinde her gemiye birden fazla ziyaret gerçekleştirebilmektir.

Yapılan ziyaretler sırasında, geminin genel kondisyonu, emniyet ve güvenlik standartları ve gemi hakkında bilgi



edinmek amacıyla gemi gezilmektedir. Mümkün olduğunca personelimizin istirahat saatlerine dikkat edilmektedir. Rastgele seçilen personellerle görüşülerek çevresel konular, şirket KPI'ları, görev ve sorumluluk bilinci, HSSEQ mükemmelliyeti gibi konularda personelin düşünceleri alınmaktadır.

Ziyaretlerimiz sırasında, davranışsal emniyet eğitimi olarak değerlendirilen Resilience, LET ve Reflective Learning eğitimlerinin etkinliği ve personelin bu konulardaki bakış açısı ve kazanımları hakkında bilgiler edinmeye çalışıyoruz.



## MAKİNE ARIZASI NEDENİYLE GEMİ KARAYA OTURDU

*İsveç P&I Kulübü Aylık Emniyet Bülteni'nde, makine arızası nedeniyle geminin karaya oturması durumuna yer verdi.*

*Limandan ayrıldıktan kısa bir süre sonra, ana makinedeki soğutma suyu kaybı nedeniyle gemi ana makinesi "slow down" alarmı verdi.*

*Alarm sonrasında Kaptan yarım yol ileri komutu verdi ancak ana makine yanıt vermedi.*

### Kaza

Bir dökme yük gemisi, Kuzey Amerika'dan soya fasülyesi yükleyerek Asya'ya doğru seyrine başlayacaktı. Yükleme tamamlandığında, gemi elverişli bir gelgit beklemek için demirledi.

Gece yarısı, gemi demir yerinden ayrıldı ve bir sonraki limana gitmek üzere yola çıktı. Demirden kalkmadan önce Pilot gemiye katılmıştı ve Kaptan ile brifing gerçekleştirdi.

### Alarmın duyulması

Limandan ayrıldıktan kısa bir süre sonra, ana makinedeki soğutma suyu kaybı nedeniyle gemi ana makinesi "slow down" alarmı verdi. Alarm sonrasında Kaptan yarım yol ileri komutu verdi ancak ana makineden yanıt gelmedi.

Daha sonra, tatlı su soğutma pompalarından birinin durması nedeniyle makine kontrol odasında alarm çaldı.

Baş Mühendis, makine kontrol odasından ana makineyi kontrol etmek üzere çıktı ve silindir ceketlerinden birinin üzerindeki bir çatlaktan soğutma suyunun geldiğini gördü.

Baş Mühendis, durumu hemen Kaptan'a rapor etti. Kaptan sancak demirin atılması emrini verdi. Daha sonra pek ağır yol tornistan ve tam yol tornistan emrini verdi,

ancak hiçbir değişiklik olmadı. Gemi nehrin iskele tarafına doğru sürüklenmeye başladı.

İki dakika sonra, ana makine "expansion" tank düşük seviye alarmı çaldı. Mühendisler daha sonra, etkilenen silindir ünitesinin soğutma suyu giriş ve çıkış valflerini kapattılar.

Aşırı soğutma suyu kaybı nedeniyle, tüm silindirler için yüksek soğutma suyu sıcaklığı alarmları çaldı.

### Karaya oturma engellenemedi

Sancak demirin atılmasına rağmen, karaya oturma durumu engellenememiştir.

Karaya oturmanın ardından, 1. Zabit tüm balast tanklarını herhangi bir su sızıntısı için kontrol etti. Hasarlı tank yoktu, ancak gemi gövdesi çökmüştü. Sahil güvenlik de gemiye çıktı ve herhangi bir kirlilik olup olmadığını görmek için bir inceleme yaptı.

Gemi römorkör yardımı aldı ve daha detaylı incelemeler için yükleme limanına döndü.

### Bulgular

#### Yerleştirme somunları aşırı sıkılmış

İncelemeler sonucunda, çatlakların en son yapılan silindir kapağı "overhaul"ü sırasında yerleştirme somunlarının aşırı sıkılmasından kaynaklandığı bulundu. Üretici, somunların aşırı sıkılmasına ilişkin uyarı içeren bir servis mektubu yayınlamıştır. Bu durum, doğru yapılması gereken hassas bir işlemdir.

<https://safety4sea.com/lessons-learned-grounding-caused-by-engine-failure/>



## CYBER SECURITY: SPAM MAİLLER



SPAM mailler hakkında dikkat edilecek konular:

### 1. Mail Kimden Gelmiş ?

Bir mail aldığınızda bakmamız gereken ilk önemli nokta, gönderenin ismi değil, gönderen mail adresidir. Çünkü bir çok spam mail yollayıcısı sizi kandırmak için mail adresinin gizli olmasını kullanır. Mail uygulamalarında varsayılan olarak

gönderenin adı yazar, maili değil. Ancak detaylara tıklarsanız göndericinin mailini görebilirsiniz ve spam mail olduğunu kolayca anlayabilirsiniz. Bir mail aldığınızda içeriğine bakmadan önce ilk yapmanız gereken adım aşağıdaki gibidir:

**From:** Noreply@gtships.com [mailto:ahmed.samaan@macl.aero]  
**Sent:** Wednesday, February 03, 2021 12:12 AM  
**To:** deckhouse@gtships.com  
**Subject:** Account expiry Wednesday, February 3, 2021



Gönderenin adı, noreply@gtships.com gibi gözüküyor, fakat asıl gönderici, gtships ile hiçbir alakası olmayan bir mail adresi.

### 2. İçerikte Ne Anlatılıyor ?

Genellikle spam maillerin içeriği limitlidir. Ya kullandığınız mail adresinin süresinin dolacağını söylerler, ya size bir hediye verildiği söylenir, ya borcunuz olduğunu belirtirler, ya da size bir ürün satmaya çalışırlar ...vb

Kimse size mail yolu ile hediye teklifinde bulunmaz. Ayrıca kimse sizden mail yolu ile ürün satın almanızı istemez, bu durum güvenli internet'in mantığına aykırı bir harekettir. Özellikle de bir borcunuz varsa, bu size mail yolu ile belirtilmez. Bu hususlara dikkat etmeniz gerekir.

**From:** Noreply@gtships.com [mailto:ahmed.samaan@macl.aero]  
**Sent:** Wednesday, February 03, 2021 12:12 AM  
**To:** deckhouse@gtships.com  
**Subject:** Account expiry Wednesday, February 3, 2021

MICROSOFT365

Acesss password for deckhouse@gtships.com has expired  
 prevent deactivation of account by re-activating password

Click password

© 2021 Microsoft Reserved Team



Mail firmaları, mail adresiniz kapanmadan en az 30 gün önce bilgilendirme mesajı geçerler ve mesajlarında bir link olmaz, direk sistem yöneticiniz ile iletişime geçmeniz söylenir. Ayrıca mail adresi ile ilgili hesap bilgilendirme mesajları, sistem yöneticisine gönderilir, direk mail hesabına değil

## CYBER SECURITY: SPAM MAİLLER

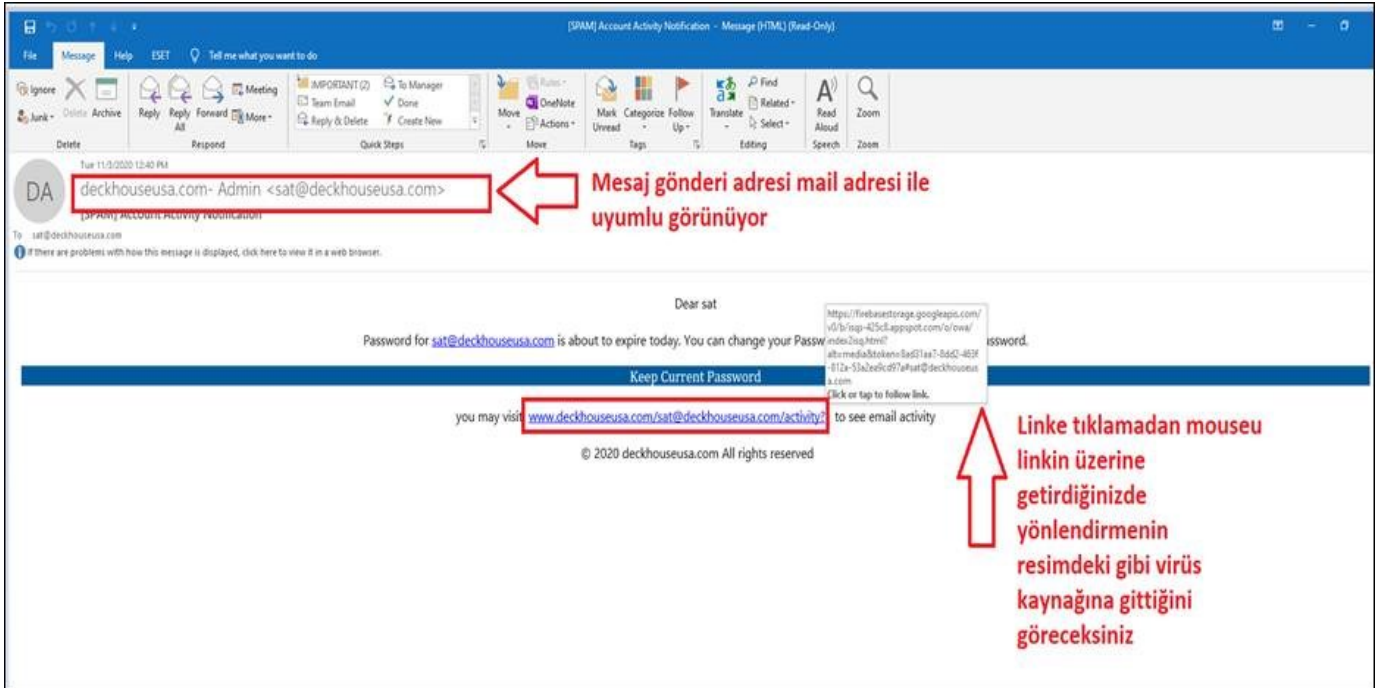


### 3. İçerikte Nasıl Bir Link Var ?

Genellikle her spam mailinde bir veya daha fazla link olur. Bu linkler onların anlattığı üzere sizi cennete götürmeyi vaat edebilecek kadar uçukken aslında virüs cehennemine yollanmanın anahtarıdır. Bir spam mail içeriğine spam koyamaz, yani siz maile tıkladığınız anda virüs yemezsiniz. Bunun en önemli sebebi ise mail sağlayıcınızın size gelen her maili süzgecinden geçirip virüs içerikli maileri size gelmeden gereksiz kutusuna atmasından kaynaklanmaktadır. O sebeple spam mail gönderenler genellikle size virüse yönlendiren bir link koymayı tercih ederler. Tabi bazıları virüslü ek yollayıp o süzgeci aşabiliyor.

Dikkatli olmakta fayda var. Bu arada linkte

https:// yerine http:// varsa uzak durmanızı öneririz. Https linkleri güvenli linkler olup bunun için sertifika almaları gerektiğinden kolay kolay öyle bir siteyi satın alamazlar.



Bu basit ama önemli konulara dikkat ederseniz, bilgisayarınızı ve sisteminizi tehlikeye düşürme ihtimaliniz çok düşük olur.

**Unutmayın ! "Güvenliğinizi en iyi siz sağlarsınız."**



## CYBER SECURITY: USB BELLEK KULLANIMI

USB disklerin kullanımı sırasında dikkat edilmesi gereken detaylar;

### 1.USB Bellek Virüsü Nedir?

Gemilerde, bilgisayarlara en yüksek virüs bulaşma nedeni, kontrolsüz kullanılan USB belleklerdir. Gemideki bir bilgisayarda virüs varsa, gemideki diğer bilgisayarlarda virüs olma veya yakında virüsün bulaşma ihtimali çok yüksektir.

Virüs bulaşmış bir bilgisayara bir bellek taktığınızda (virüs USB'den geçen türde olduğu sürece; tüm virüsler bunu yapmaz), mevcut virüs kendisini belleğe kopyalar ve autorun.inf adlı bir dosya oluşturur. Bu, virüs için talimatların yazıldığı dosya, yani bu dosyada virüsün oluşturacağı, kopyalanacağı, taşınacağı veriler içerir. Tüm bunlar, kullanıcının hiçbir şey yapmasını gerektirmeden olur.

Enfekte olmuş bir bilgisayara bağlanan USB belleğe bulaşan virüs, bu virüsü taşıyan belleğin kullanılacağı bilgisayarda herhangi bir antivirüs yazılımı yüklü değilse, pek çok bilgisayara kendisini bulaştırabilmektedir. Böyle bir virüs, verilere ulaşımı engelleyip verileri bozabilir, zaman kaybı doğurabilir ve hattâ bazı durumlarda veri kaybına bile neden olabilir

### 2. Kesin Çözüm Nedir?

USB bellek virüslerinin önüne geçebilmenin en başta gelen çözüm yöntemi, güvenilir ve güncel antivirüs programları kullanmaktır. Her ne kadar çoğu antivirüs programı yeni yeni yayılmaya başlayan bir USB bellek virüsünü ilk başlarda tespit edemese de, gerekli güncellemeler sonucunda virüsü tanıyabilir hâle gelebilmektedir. Bu nedenle, kullanmakta olduğunuz antivirüs programını sık sık güncellenmeniz gerekir.



### 3. Gemide USB Belleklerin Kullanılması

Geminiz bilgisayarlarında kullandığınız USB Bellekler, şahsi bilgisayarlarda kullanılmamalı; personelin şahsi USB Bellekleri de kesinlikle gemi bilgisayarlarında kullanılmamalıdır.

Özellikle ECDIS güncellemesi için kullanılan USB Bellek, sadece ECDIS bilgisayarı ve güncellenmenin alındığı güncel virus korumalı bilgisayarda kullanılmalı, başka hiçbir cihaza bağlanmamalıdır.

### 4. Usb Portlarının Bloklanması

GTMAIL Eset Nod32 antivirüs programını kullanan gemiler, bu programında bulunan Usb Disk bloklama özelliği ile, yalnızca izin verdiğiniz usb aygıtlarının bilgisayarlarınızda çalışması, izin verilen usb disklerin haricindeki disklerin bloklanması sağlanabilmektedir.

Farklı bir virus program kullanıyorsanız, USB bloklama özelliğini açmanız önerilir.

Eğer herhangi bir virus programınız yoksa, mutlaka USB bloklama için firma bilgi işlemcinizden destek alınız.

## CYBER SECURITY: USB BELLEK KULLANIMI & KÖTÜ AMAÇLI YAZILIMIN CİHAZINIZI ELE GEÇİREBİLECEĞİ 7 YOL



### 5. Rutin Olarak Tarama

Kendi belirlediğiniz zaman aralıklarında, ortak kullanımdaki USB bellek ve bilgisayarların, güncel virus programları ile taranması güvenlik açısından önemle gereklidir.

### 6. Takılı Olan USB Diski Bilgisayardan Çıkartırken “Güvenli Çıkart” Komutunu Kullanın

USB belleklerle ilgili yapılan en yaygın hata, işlem bittiğinde bilgisayardan hemen çekip çıkartılmaları oluyor. Ancak bu alışkanlık, henüz aktarılamamış bilgilerin kaybına yol açabiliyor. Bu durumu önlemek için USB belleklerin, “çıkart” komutu tamamlanınca çıkartılması gerekiyor.

Sağ alt köşede USB cihazının simgesine sağ tıklayarak “güvenli çıkart” dedikten sonra USB cihazını bilgisayardan çıkarabilirsiniz.

Bu basit ama önemli konulara dikkat ederseniz, bilgisayarınızı ve sisteminizi tehlikeye düşürme ihtimaliniz çok düşük olur.

**Unutmayın ! "Güvenliğinizi en iyi siz sağlarsınız."**

### Kötü amaçlı yazılımın cihazınızı ele geçirebileceği 7 yol

#### 1. Kimlik avına ve kötü amaca yönelik e-postalar

Kimlik avına yönelik e-postaların genellikle temel amacı, çeşitli hizmetlere erişim sağlamak için kullandığınız kimlik bilgileriniz, kredi kartı doğrulama kodunuz, PIN kodunuz gibi hassas bilgilerinizi ele geçirmektir. Bu e-postalar güvenilir bir kurumdan gelen bir e-postanın kimliğine bürünebilir ve cihazınıza zararlı yazılım bulaşmasına neden olabilecek ekler içerebilir. Bu nedenle e-postalarınızı her zaman ayrıntılı şekilde okumalısınız. Böylece dolandırıcılığa dair ipuçlarını çoğu kez yakalayabilirsiniz. Genellikle yazım yanlışları, acil durum uyarıları, kişisel bilgi talepleri ya da şüpheli bir etki alanından gelen mesajlar bir ipucu verir.

#### 2. Sahte internet siteleri

Siber suçlular, ünlü marka veya kuruluşların internet sitelerine çok benzeyen bir alan adı kullanarak, tek bir harf veya kelimenin farklı olması gibi minik farkların olduğu sahte internet siteleri oluşturur. Bu internet sitelerinde, hedef alınan kişinin zararlı yazılımı cihaza indirmesini sağlamak için tıklayacağı bağlantılar bulunur. Bu tür internet sitelerinden cihazınıza kötü amaçlı yazılımın bulaşmasını engellemek için arama motoruna veya adres çubuğuna resmi internet sitesini her zaman kendiniz yazarak siteyi arayın. Uygun bir güvenlik çözümününün zararlı sitelere erişim sağlamanızı da engelleyeceğini bir kez daha hatırlatalım.

#### 3. USB flash sürücüler

Harici depolama cihazları yaygın olarak kullanılır, ancak bu cihazlar birçok risk

## CYBER SECURITY: KÖTÜ AMAÇLI YAZILIMIN CİHAZINIZI ELE GEÇİREBİLECEĞİ 7 YOL

barındırır. Zararlı yazılım bulaşmış bir sürücü takılıp açıldığında, cihazınıza tuş kaydedici veya fidye amaçlı yazılım bulaşabilir. Bulaşma olasılığını azaltmak için cihazınıza bağlanan tüm harici ortamları tarayarak şüpheli bir durumda sizi bilgilendiren güvenilir ve güncel bir uç koruma güvenliği çözümü kullanmalısınız.

### 4. P2P paylaşım ve torrentler

Denkler arası paylaşım (peer-to-peer sharing) ve torrentler, oyunların yasa dışı bir şekilde indirilebileceği bir yer olarak oldukça ünlenirken, geliştiriciler açık kaynaklı yazılımlarını dağıtmak veya müzisyenler şarkılarını yaymak amacıyla da bu yöntemi kullanıyor. Ancak P2P paylaşım ve torrentler, dosyaya zararlı kod ekleyen kötü kişiler tarafından kullanılmasıyla da kötü bir üne sahip. ESET araştırmacıları, kripto para çalan KryptoCibule virüsünü yaymak üzere Tor ağının kötü amaçla kullandığını ortaya çıkarmıştı. İhlale uğrama riskini en aza indirmek için, trafiğinizi şifrelemek ve kötü amaçlı kişilerden korumak üzere güvenilir bir Sanal Özel Ağ (VPN) kullanmalısınız.

### 5. İhlale uğramış yazılımlar

Siber suçlular tarafından doğrudan ihlale uğramış yazılımlarla karşılaşılabilir. CCleaner uygulamasının güvenliğinin ihlale uğraması bu duruma güzel bir örnektir. Bu saldırılarda, siber dolandırıcılar, zararlı yazılımı doğrudan uygulamaya yerleştirmekte ve kötücül yazılımı yaymak için uygulamayı kullanmaktadırlar. CCleaner, tanınan bir uygulama olduğundan, kullanıcı uygulamayı kapsamlı bir şekilde inceleme ihtiyacı duymadan indirebilir. Ancak, güvenilir bir yazılım dahi olsa, bir yazılım indirirken dikkatli olmalısınız. Düzenli olarak uygulamalarınızı güncellemek ve yamaları

yüklemek de önemlidir. Güvenlik yamaları, virüs bulaşan uygulamalardaki sızıntılara veya boşluklara karşı sizi korur.

### 6. Reklam yazılımları

Bazı internet sitelerine her erişim sağladığınızda hemen beliren çeşitli reklamlar bulunur. Bu reklamların amacı, bu internet siteleri için gelir oluşturmaktır, ancak sözkonusu reklamlarda çeşitli kötü amaçlı yazılım türleri de bulunabilir. Reklamlara tıklayarak farkında olmadan kötü amaçlı yazılımı cihazınıza indirebilirsiniz. Hatta bazı reklamlar, kullanıcılara cihazlarının ihlale uğradığını ve tek çözümün reklamda yer alan virüs temizleme uygulamasını kullanmak olduğunu söyleyebilir. Ancak durum asla böyle değildir. Tarayıcınızda güvenilir bir reklam engelleme uzantısı kullanarak reklam yazılımlarının büyük bir kısmını engelleyebilirsiniz.

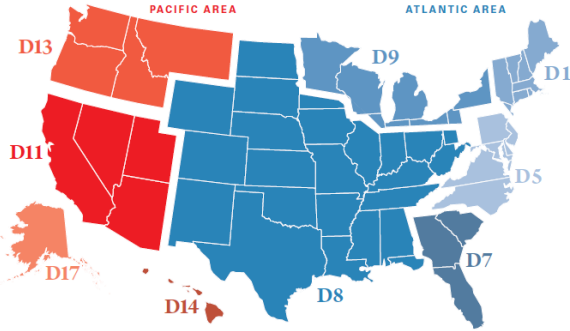
### 7. Sahte uygulamalar

Bu listedeki son madde ise sahte mobil uygulamalarla ilgili. Bu uygulamalar genellikle gerçek bir uygulama kimliğine bürünür ve kurbanların bu uygulamaları cihazlarına indirmesini sağlamaya ve bu sayede bu cihazları ihlal etmeye çalışır. Akıllı bileklik, kripto para uygulamaları veya COVID-19 izleme uygulamaları gibi davranarak herhangi bir uygulamanın kimliğine bürünebilirler. Ancak pek çok kez kurbanlar, vaat edilen hizmet yerine fidye yazılımı, casus yazılım veya tuş kaydediciler gibi çeşitli kötü amaçlı yazılımları cihazlarına indirir. Cihazlarınıza güvenilir geliştiricilerin sunduğu, izleme kaydına ve yorumlara sahip uygulamaları kullanmaya dikkat etmelisiniz. Ayrıca güncellemeleri takip etmek, uygulamaların eski sürümlerinde mevcut olabilecek güvenlik açıklarını suistimal etmeye çalışan tehditlere karşı koruma sağlamanıza yardımcı olur.



## USCG 2020 - YILLIK RAPORU

### 2020 Yılı Bölgelere Göre Liman Devleti Kontrol İstatistikleri



| District | Ship Visits | Safety Examinations Conducted | Safety Detentions |
|----------|-------------|-------------------------------|-------------------|
| 1st      | 6,352       | 746                           | 4                 |
| 5th      | 6,764       | 714                           | 14                |
| 7th      | 20,161      | 1,234                         | 16                |
| 8th      | 23,951      | 2,945                         | 11                |
| 9th      | 2,848       | 117                           | 0                 |
| 11th     | 6,942       | 647                           | 2                 |
| 13th     | 3,580       | 706                           | 9                 |
| 14th     | 1,086       | 193                           | 1                 |
| 17th     | 438         | 81                            | 0                 |
| Total    | 72,122      | 7,383                         | 57                |

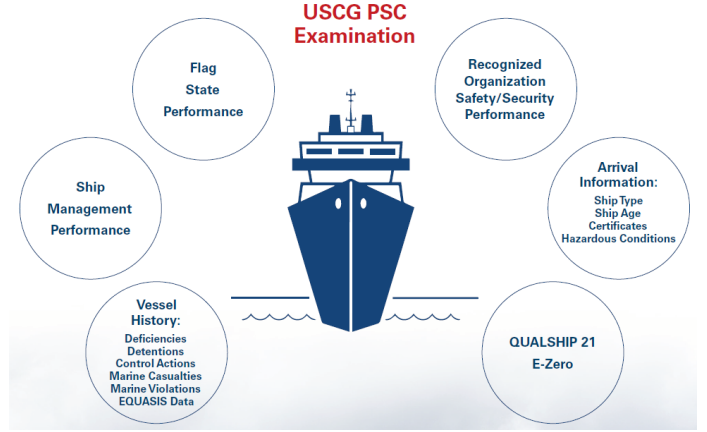
### Limn Devleti Kontrolü Emniyet, Güvenlik ve Çevresel İnceleme Faktörleri

ABD Sahil Güvenlik (USCG), standart altı gemileri ortadan kaldırmaya yönelik küresel hedefi destekleyen güvenli, emniyetli ve çevreye duyarlı bir sistem sağlamak için kapsamlı bir Limn Devleti Kontrolü (PSC) programı yürütür.

USCG, yabancı gemilerin kontrol şartlarını belirler, gemileri ABD limanlarına varmadan önce tarar ve çok sayıda düzenleyici ve riske dayalı faktörü değerlendirir.

### 2020 Yılı Bayrak Devleti Uyumluluk Performansı

Sahil Güvenlik, alıkoyma oranlarının genel üç yıllık ortalama dinamik alıkoyma oranından daha yüksek olması durumunda ya da yılda birden fazla alıkoyma oranı varsa Bayrak Devletleri'ni ek önlemler almaya davet ediyor. Bayrak Devletleri'nin alıkoyma oranları genel ortalamanın en fazla iki katı ise orta riskli



olarak sınıflandırılırken, alıkoyma oranları genel ortalamanın iki katından daha fazla ise yüksek riskli olarak sınıflandırılır.

### Yüksek Riskli Bayrak Devletleri

| Flag                             | 2018-2020 Detention Ratio |
|----------------------------------|---------------------------|
| Barbados                         | 4.95%                     |
| Belgium                          | 2.50%                     |
| Bolivia*                         | 15.38%                    |
| Cook Islands                     | 3.51%                     |
| Israel                           | 15.38%                    |
| Mexico                           | 5.57%                     |
| Saint Kitts and Nevis            | 20.00%                    |
| Saint Vincent and the Grenadines | 5.03%                     |
| Tanzania                         | 19.57%                    |
| Togo                             | 4.44%                     |
| Turkey                           | 3.28%                     |

### Orta Riskli Bayrak Devletleri

| Flag                | 2018-2020 Detention Ratio |
|---------------------|---------------------------|
| Antigua and Barbuda | 1.70%                     |
| Cyprus*             | 1.60%                     |
| Liberia             | 1.11%                     |
| Malta               | 1.19%                     |
| Panama              | 1.03%                     |
| Philippines         | 1.48%                     |
| Portugal            | 1.45%                     |
| Vanuatu             | 1.62%                     |

### Alıkonmaya Neden Olan Kusurlara Genel Bakış

Aşağıda, 2020 yılı PSC denetlemeleri sırasında tespit edilen bazı alıkonulmaya neden olan eksikliklere genel bir bakış yer almaktadır.

## USCG 2020 - YILLIK RAPORU

### 1. Güvenlik Yönetim Sistemleri (SMS):

Birden fazla düzeltilmemiş malzeme ve/veya operasyonel eksiklikten kaynaklanan SMS eksiklikleri genellikle en çok alıntı yapılanlardır. En yaygın SMS eksikliği mürettebatın gemi ve teçhizatların bakımı ile ilgili SMS'i uygulamamasından kaynaklanmaktadır. SMS ile ilgili alıkonmalar genellikle kaptanın ve/veya mürettebatın başarısızlığından kaynaklanır. Genişletilmiş ISM denetleri ayrıca, can kurtarma ve yangınla mücadele ekipmanlarının durumunun kayıtlara doğru şekilde yansımadığını da ortaya çıkarmıştır. Yaşanan bir durumda, kaptan sprinkler sistemin düzenli test belgelerini göstermesine rağmen PSCO yaptığı gözlemlerde sprinkler sistemde aşınmış ve yıkanmış birkaç nozul olduğunu farketti. Yine başka bir denet sırasında geminin CO2 sistemi haftalık kontrollerinin düzenli olarak yapıldığını gösteren kayıtlar olmasına rağmen, PSCO CO2 sistemi üzerinde körleme flanşı olmadan açık konumda bırakılan bir valf tespit etti. Bu durum, sistemden herhangi bir CO2 salınımı olması durumunda hemen o boşluğun CO2 ile dolmasına neden olurdu ve hayati tehlike arz ederdi.

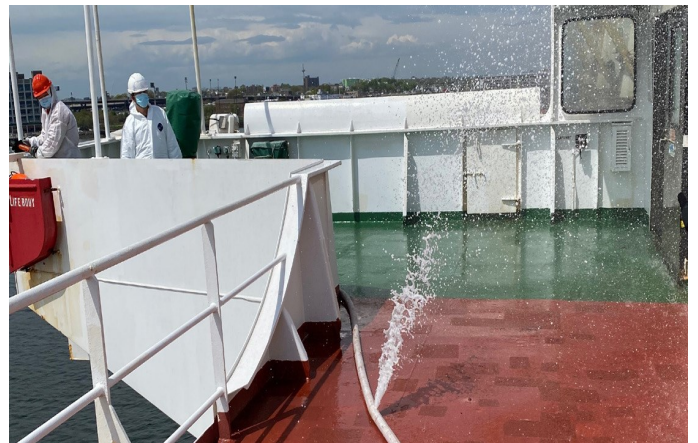
### 2. Yangın Emniyeti:

Gemilerde yangınların önlenmesi, PSC programımız için endişe kaynağı olan bir alan olmaya devam ediyor. Yangın emniyetinin çok daha fazla olması gereken alanlarda aşırı yağ, yakıt sızıntısı olması alıkonmaya neden olan önemli bir unsur. Denetlemeler sırasında sabit yangın söndürme sistemi ile ilgili eksiklikler de gözlemlendi. Denetlemeler sırasında PSCO beş gemide de "water mist" sistemin tahliye vanasının kapalı konumda olduğunu tespit etti. "Water mist" sistem

otomatik modda olmasına rağmen olası bir yangın durumunda tahliye vanası kapalı olduğu için vanalar tasarlandığı amaca uygun olarak yangın söndürme suyu sağlamayacaktır. Başka bir gemide ise, boyalıta bulunan sprinkler sistemin tüm başlıkları bezle sarılı olarak bulundu.



Yangın pompaları ile ilgili de birkaç durum tespit edildi. Geminin ihtiyaç duyduğu yangın pompalarının her biri de çark arızası nedeniyle gerekli olan iki su jetini çalıştıramıyordu. Gemi, yeterli basınç sağlayabilmek için her iki pompayı da aynı anda çalıştırmak zorundaydı.



Son olarak, yangınla ilgili olarak duman dedektörlerinin plastik torbalarla kapatılmış olarak bulunması ve çalışmayan dedektörler gibi birtakım eksiklikler de tespit edilmiştir.

## USCG 2020 - YILLIK RAPORU

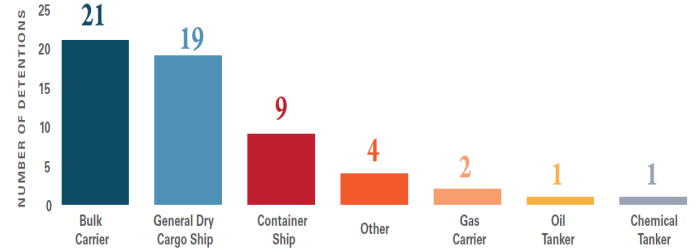
### 3. MARPOL Annex I:

2020 yılında MARPOL Ek I ile ilgili eksikliklerden dolayı yedi tutuklama oldu. Bununla birlikte, oily water separator ekipmanı ile ilgili olarak iki geminin yasadışı olarak yağlı atık boşalttığı farkedildi. İlk durumda, oily water separator boru devresinde yapılmış olan modifikasyon sayesinde yağlı atıkların atılmasına izin veren su ayırıcı boru sisteminin baypas edildiği ve doğrudan denize pompalandığı anlaşıldı. İkinci olayda sintine izolasyon valfi ile birlikte sintine boru devresine modifikasyon yapıldığı farkedildi. İlgili modifikasyon sayesinde tamper seal kırılmadan valfin açılması sağlanıyordu. Her iki olayda da ilgili kişiler yağlı suyu yasa dışı yollarla denize boşaltmaktan dolayı cezai işleme tabi tutuldu.

### 4. Can Kurtarma Ekipmanları:

Genel olarak, can kurtarma ekipmanları ile ilgili tutuklamaya neden olan eksiklikler yıllar boyunca toplam tutuklama nedenlerinin %10'undan azını oluşturarak sabit olarak seyretmektedir. Kurtarma botları ve filikaların hemen kullanıma hazır olmamaları ile ilgili eksiklikler genellikle bu kategorideki en fazla tutuklama nedeni olarak kayıtlara geçmiştir. Bir denet sırasında, PSCO hem iskele hem sancak filikanın üst raylarının mataforayla temas etmesi nedeniyle pruva, orta ve kıç bölümleri boyunca 6 ile 8 inch uzunluğunda çatlaklar tespit etti. Bir başka gemide ise mevcut 31 immersion süit'den 30'unun kötü kondisyon nedeni ile kullanılamaz durumda olduğu tespit edilmiştir.

### USCG Tarafından Elde Edilen İstatistikler

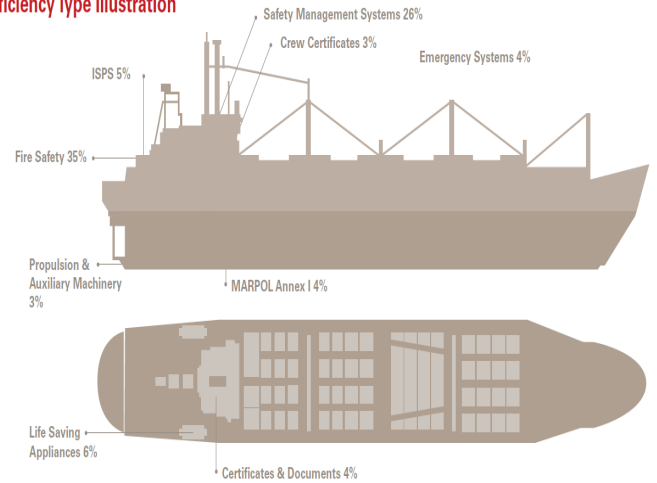


### Gemi Tipine Göre Eksiklik ve Tutuklanma Yüzdesi

| Ship Type          | Number of Exams | Exams with Deficiencies | Number of Deficiencies | Percent of Exams with Deficiencies | Number of Detentions | Detention % |
|--------------------|-----------------|-------------------------|------------------------|------------------------------------|----------------------|-------------|
| Bulk Carrier       | 2,065           | 405                     | 876                    | 19.61%                             | 21                   | 1.01%       |
| Chemical Tanker    | 1,197           | 153                     | 243                    | 12.78%                             | 1                    | 0.08%       |
| Container Ship     | 1,070           | 237                     | 462                    | 22.14%                             | 9                    | 0.84%       |
| Oil Tanker         | 1,036           | 130                     | 223                    | 12.54%                             | 1                    | 0.09%       |
| General Dry Cargo  | 841             | 197                     | 526                    | 23.42%                             | 19                   | 2.25%       |
| Gas Carrier        | 625             | 98                      | 187                    | 15.68%                             | 2                    | 0.32%       |
| Other              | 394             | 89                      | 179                    | 22.58%                             | 4                    | 1.01%       |
| Refrigerated Cargo | 88              | 20                      | 41                     | 22.72%                             | 0                    | 0.00%       |
| Passenger Ship     | 67              | 34                      | 140                    | 50.74%                             | 0                    | 0.00%       |

### Bulunan Uygunsuzlukların Örneklenmesi

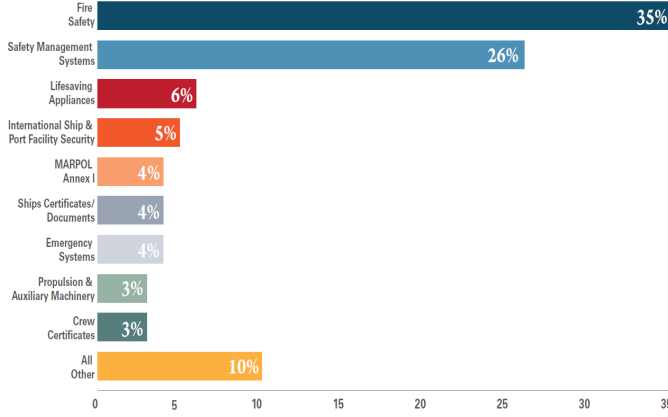
#### Deficiency Type Illustration





## USCG 2020 - YILLIK RAPORU

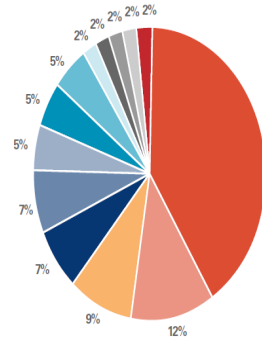
### Uygunsuzluk Türüne Göre Yapılan Tutuklamalar



#### Fire Safety

(58 Deficiencies)

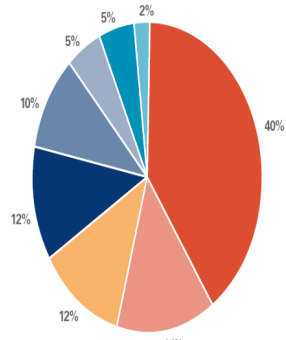
- Oil accumulation in engine room
- Other (fire safety)
- Fixed fire extinguishing installation
- Ready availability of fire fighting equipment
- Fire pumps and pipes
- Operation of fire protection systems
- Fire detection and alarm system
- Remote means of control
- Fire-dampers
- Fire prevention structural integrity
- Fire doors/openings in fire-resisting division
- Inert gas system
- Maintenance of fire protection systems



#### Safety Management Systems

(42 Deficiencies)

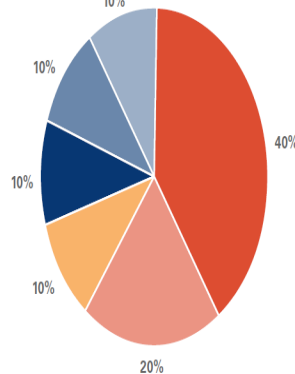
- Maintenance of Ship & Equipment
- Safety & Environmental Policy
- Shipboard Operations
- Company Responsibility & Authority
- Reports of Accidents & Hazardous Occurrences
- Resources & Personnel
- Documentation



#### Life Saving Systems

(10 Deficiencies)

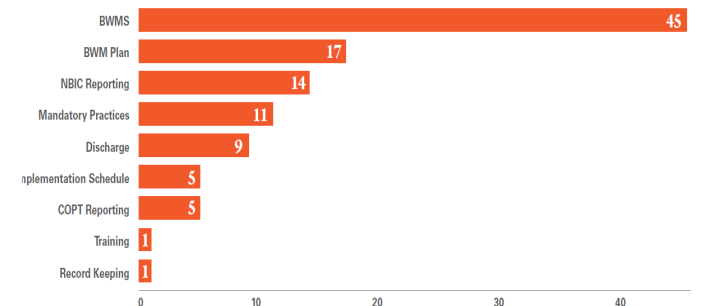
- Operational Readiness
- Rescue Boats
- Launching Arrangements
- Maintenance & Inspections
- Inflatable Liferafts
- Immersion Suits



### Ballast Water Management (BWM)

#### BWM Uyumluluk İstatistikleri:

Sahil Güvenlik, 33 Code of Federal Regulations Bölüm 151'de yer alan balast suyu yönetimi düzenlemelerine daha fazla yabancı gemi uyumuna yönelik bir eğilim gördü. 2020'de Sahil Güvenlik, Amerika Birleşik Devletleri'ndeki limanları ziyaret eden yabancı gemilerde 108 BWM eksikliği tespit etti. Eksikliklerin çoğu, gemilerin çalışmayan balast suyu yönetim sistemleri (BWMS) ile ilgili oldu. Eksik balast suyu yönetim planları (BWM Planı) ve BWM uygulamalarının Ulusal Balast Suyu Arıtım Merkezine (NBIC Raporlama) bildirilmemesi de Sahil Güvenlik Liman Devleti Kontrol Denetçileri tarafından belirtilen eksiklikler arasında üst sıralarda yer aldı. Balast suyunun boşaltılmasının deniz ortamı için bir tehdit oluşturabileceği durumların çoğunda, gemilerin kargo planlarını güvenli ve uyumlu balast suyu boşaltımlarını kolaylaştırmak için değiştirmeleri gerekti ve bu da maliyetli öngörülemez liman planlamalarına yol açtı. Gemi operatörleri BWM sistemlerini şirketlerinin Güvenlik Yönetim Sistemine dahil ederek, gemi limana geldiğinde geminin uyumlu olmasını sağlamaya yardımcı olmak için mürettebat üyelerinin balast suyu eğitimini ve yetkinliklerini daha etkin bir şekilde olmasını sağlamaktadırlar.



## ReCAAP: Şubat 2021'de Asya'da gemilere karşı toplam 3 silahlı soygun olayı bildirildi



ReCAAP Bilgi Paylaşım Merkezi, Asya'daki gemilere karşı korsanlık ve silahlı soygun durumu hakkındaki Şubat 2021 raporunu yayınladı.

### Genel Bakış:

- ◆ Şubat 2021'de Asya'da gemilere karşı toplam 3 silahlı soygun olayı bildirildi.
- ◆ Korsanlık olayı bildirilmedi.
- ◆ 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.

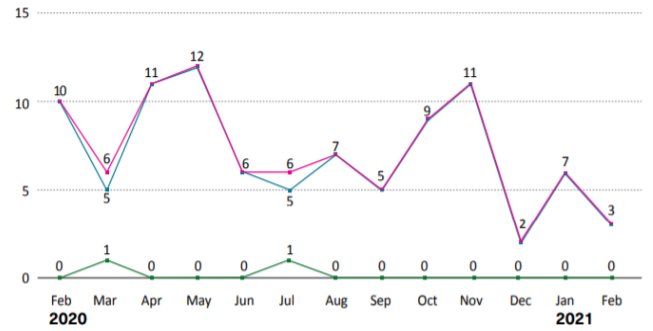
◆ Şubat 2021'de Singapur Boğazı'nın doğu sınırında 2 olay yaşandığı bilgisi alınmıştır.

### Olay Sayısı

◆ Şubat 2021'de gemilere karşı 3 silahlı soygun olayı bildirildi ve hepsi gerçek olaylardı. Tüm olaylar doğrulandı ve ReCAAP ISC'ye bildirildi.

◆ Grafik 1, Şubat 2020'den Şubat 2021'e kadar her ay bildirilen olay sayısını göstermektedir.

### Olaylar Sırasında Gemilerin Durumu



Graph 1 – Number of incidents (February 2020 to February 2021)

■ Total ■ Actual ■ Attempted

◆ Şubat 2021'de bildirilen 3 olaydan, Singapur Boğazı'nda seyir halinde olan gemilerde 2 olay yaşanırken, Jakarta Limanı, Endonezya'da olan 1 gemide olay meydana gelmiştir.

## ReCAAP: Şubat 2021'de Asya'da gemilere karşı toplam 3 silahlı soygun olayı bildirildi

### Olayların Önem Düzeyi

- ◆ Şubat 2021'de bildirilen 3 gerçek olaydan üçü de CAT 4 olayıdır.
- ◆ Şubat 2021'de CAT 1, CAT 2 ve CAT 3 olayı bildirilmedi.
- ◆ Üç CAT 4 olayından;
  - \* 2 tanesi Singapur Boğazı'nın Doğu sınırında da seyir halinde olan bir tug boat ve 1 towing barge'da meydana geldi. Her ikisinde de korsanlar gemiye girdi ve birkaç eşya çalıp ayrıldılar.
  - \* Diğer olay ise Jakarta Port, Endonezya'da limanda olan bir konteyner gemisinde meydana geldi. Korsanlar gemiye çıktı ve makine dairesine inerek makine parçalarını çalıp gemiden ayrıldılar.

| Category | Description                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ● CAT 1  | CAT 1 incidents involved large number of perpetrators; more than 9 men in four out every 10 incidents and 4-9 men in the other six incidents. The perpetrators were mostly armed with guns and knives, and the crew is likely to suffer some form of injury or physical violence such as being assaulted or tied up or threatened. In term of losses, the ship was either hijacked or the cargo on board was stolen, for example siphoning of cargo oil.                                                                                                                                   |
| ● CAT 2  | Majority of CAT 2 incidents involved 4-9 men who are likely to be armed with knives/machetes and in 1/4 of the incidents, armed with guns. The crew is likely to be threatened or held hostage temporarily to allow the perpetrators to steal the crew's cash and ship's property including engine spares. In a few cases, the crew suffered some form of injury or physical violence but less severe in nature compared to CAT 1 incidents.                                                                                                                                               |
| ● CAT 3  | The number of perpetrators involved in CAT 3 incidents usually involved groups of between 1-6 men. At times, the perpetrators were armed with knives/machetes/others or other items such as sticks, rods, bats etc. The crew was not harmed, although there remains a small possibility that the crew could be subject to duress during the incident but not harmed physically. In almost half of the CAT 3 incidents, the perpetrators were unable to steal anything from the vessel, but in cases where losses were reported, stores and engine spares were the commonly targeted items. |
| ● CAT 4  | The perpetrators were not armed and the crew not harmed. More than half of CAT 4 incidents involved 1-3 men who escaped empty-handed upon sighted by the crew.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

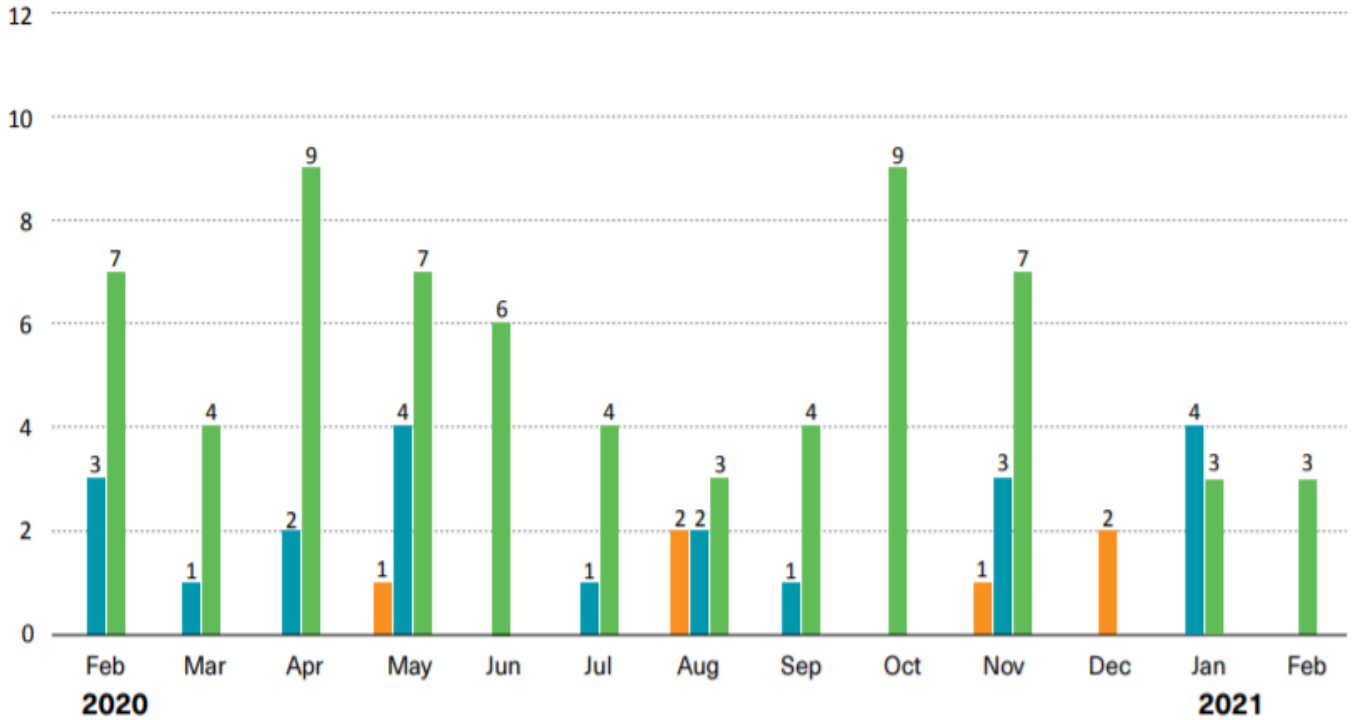


Chart 1 – Significance level of incidents (February 2020 to February 2021)

■ CAT 2 ■ CAT 3 ■ CAT 4



## ReCAAP: Şubat 2021'de Asya'da gemilere karşı toplam 3 silahlı soygun olayı bildirildi

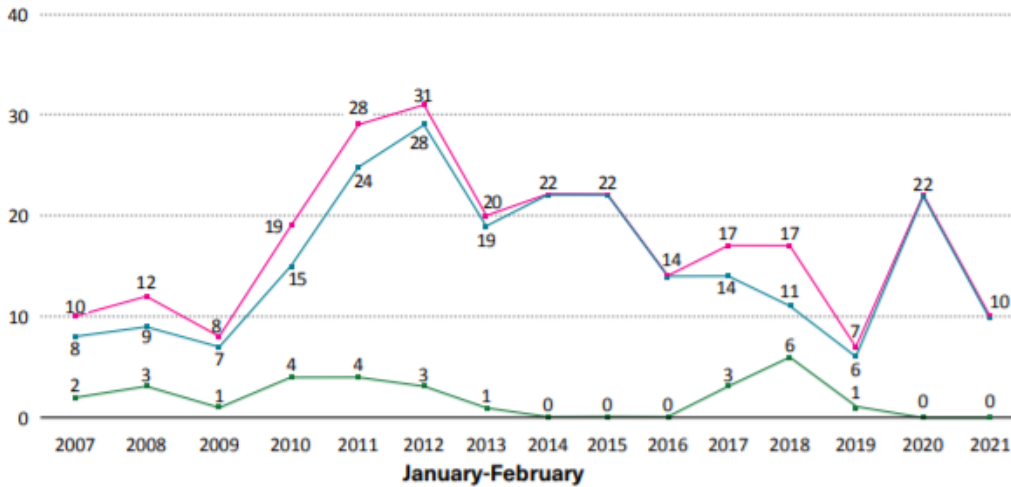
### Olayların Meydana Geldiği Yerler



Map 1 - Location of incidents in February 2021

● CAT 4

- |                                                                                                        |                                                                            |                                                                                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1 <b>Ning Hai Tuo 6002 &amp; Daqia Haiyu</b><br/>Tug boat &amp; barge<br/>9 Feb 21<br/>1400 hrs</p> | <p>2 <b>ALS Juventus</b><br/>Container ship<br/>13 Feb 21<br/>0530 hrs</p> | <p>3 <b>TB Danum 50 &amp; TK Linau 133</b><br/>Tug boat &amp; barge<br/>21 Feb 21<br/>1220 hrs</p> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|



Graph 2 - Number of incidents (January-February of 2007-2021)

■ Total ■ Actual ■ Attempted

### Ocak - Şubat 2021

◆ Ocak-Şubat 2021 boyunca Asya'da toplam 10 silahlı soygun olayı bildirildi. Hiç korsanlık olayı bildirilmedi.

◆ Ocak-Şubat 2020 (toplam 22 olay) ile karşılaştırıldığında, bildirilen olay sayısının 2021 yılının aynı periyodunda %55 azaldığı görülmektedir.

◆ Ocak-Şubat 2021'de meydana gelen olayların sayısı, 2020 yılının aynı periyodunda meydana gelen olaylarla karşılaştırıldığında çoğunlukla Bangladeş, Hindistan, Filipinler, Endonezya, Sulu-Celebes sularında ve Singapur Boğazı'nda azalmıştır.

Referans:  
RECAAP ISC

## NEARMISS RAPORLAMALARI

### Nearmiss Raporlaması için Teşekkür Notu

2021 yılı ilk çeyreği için oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve güvenli olmayan durum raporlaması hususunda gerekli özeni gösteren tüm gemi kaptanlarımız ve personelimize teşekkür ederiz.

2021 yılı ilk çeyreği için en fazla raporlamayı yapan personelimizin listesi aşağıdaki gibidir:

| İsim              | Toplam Rapor |
|-------------------|--------------|
| Barış Yıldırım    | 11           |
| Merve Ercan       | 8            |
| Sadık Hakan Gezen | 6            |
| Ahmet Can Okutan  | 6            |
| Recep Özden       | 5            |
| Mert Sarı         | 5            |
| Süleyman Bozkurt  | 4            |

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

| Görev         | Toplam Rapor |
|---------------|--------------|
| 3rd Officer   | 55           |
| Chief Officer | 10           |
| Pumpman       | 7            |
| 3rd Engineer  | 6            |
| 2nd Officer   | 5            |
| Master        | 4            |



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 gelmez raporlanması gerekir.

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

2021 yılı ilk çeyreği için en fazla raporlama yapılan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir:

| Gemi İsmi     | Toplam Rapor |
|---------------|--------------|
| Med Serhat    | 17           |
| Med Emre      | 13           |
| Med Antarctic | 12           |
| Med Baltic    | 10           |
| Med Tuncer    | 10           |

## BEST PRACTICE & LESSONS LEARNT RAPORLAMALARI

### Best Practice & Lessons Learnt Raporlaması için Teşekkür Notu

2021 yılı ilk çeyreği için Best Practice ve Lessons Learnt raporlaması hususunda gerekli özeni gösteren tüm gemi Kaptanlarımız ve Personelimize teşekkür ederiz.

2021 yılı ilk çeyreği için en fazla raporlamayı yapan personelimizin listesi aşağıdaki gibidir:

| İsim         | Toplam Rapor |
|--------------|--------------|
| Dinçer Keser | 4            |
| Mehmet Küçük | 4            |

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

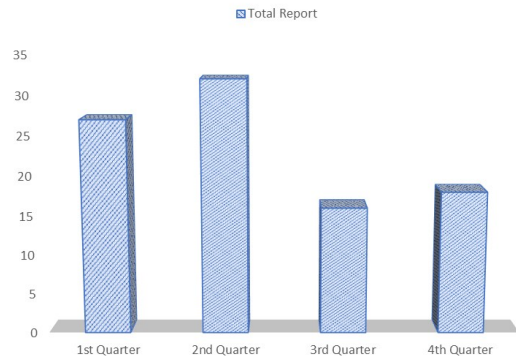
| Görev         | Toplam Rapor |
|---------------|--------------|
| 3rd Officer   | 8            |
| 2nd Engineer  | 4            |
| Chief Officer | 2            |
| Deck Cadet    | 2            |



2021 yılı ilk çeyreği için en fazla raporlama yapılan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir:

| Gemi İsmi     | Toplam Rapor |
|---------------|--------------|
| Med Emre      | 7            |
| Black Star    | 4            |
| Med Atlantic  | 2            |
| Med Antarctic | 1            |
| Med Serhat    | 1            |
| Med Adriatic  | 1            |
| Med Tuncer    | 1            |

2020 yılı Best Practice ve Lessons Learnt Rapor sayısının çeyreklik analizi:







## YMN Tanker Marine Management SA

### HSSEQ Excellence:

The company is committed to achieving excellence in Health, Safety, Security, Environment, 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.

