

**YMN
TANKER**

HSSEQ BULLETIN

EYLÜL 2021 - SAYI 9

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 BLUE JAY FİLOMUZA KATILDI	2
'BAD/GOOD PRACTICE' İLE İLGİLİ ÖRNEKLER	4
'LESSONS LEARNT' UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER	15
DENİZ GÜVENLİĞİ UYARISI: TEL HALAT BAĞLANTILARI	16
LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİ ÇEYREKLİK RAPORU (2021 YILI 2. ÇEYREĞİ)	17



ÇEVRE SAYFASI (EEI (ENERGY EFFICIENCY EXISTING SHIP INDEX) VE CII (CARBON INTENSITY INDICATOR))	26
SAĞLIK SAYFASI (IMO, DSÖ AŞI YOL HARİTASINDA DENİZCİ ÖNCELİĞİNİ MEMNUNİYETLE KARŞILIYOR)	29
EMNİYET SAYFASI (MEVCUT TEHDİT DÜZEYLERİ VE RİSK ANALİZİ)	30

KAZA ANALİZİ (SEYİR KAZALARI, RAPORLAMALAR VE ÇIKARILAN DERSLER)	35
RECAAP ISC TEMMUZ 2021 RAPORU	38
NEAR MISS RAPORLAMALARI	43
BEST PRACTICE & LESSONS LEARNT RAPORLAMALARI	44



8400 DWT KİMYASAL TANKER

MED BLUE JAY

FİLOMUZA KATILDI



2020 yılı Haziran ayı içerisinde Med Serhat'ı filosuna katan YMN Tanker, Ağustos 2021'de de Med Blue Jay'ın katılımıyla filosunu genişletmeye devam etmektedir.

Med Blue Jay, YMN Tanker filosuna 2020 yılında katılan kız kardeşleri Med Emre ve Med Serhat 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 BLUE JAY

FİLOMUZA KATILDI

MED BLUE JAY PERSONELİ

Kaptan	Aykut İşbilir
2. Kaptan	Melih Akyıldız
3. Kaptan	Hilal Karademir
4. Kaptan	Süleyman Bozkurt
Baş Mühendis	Murat Yıldız
2. Mühendis	Alpaslan Yılmaz
3. Mühendis	Barış Şenel
Elektrik Zabiti	Rahman Oğul
Güverte Lostromosu	Metin Kırıl
Pompacı Yardımcısı	Selçuk Yılmaz
Usta Gemici	Aziz Yıldız
Usta Gemici	Gürkan Gençkan
Usta Gemici	Tevfik Şimşek
Makine Lostromosu	Feyzullah Sarıkoca
Yağcı	Özcan Erkan
Aşçı	Cemil Çakır
Kamarot	Gökhan Tavacı



**HAPPY
MARITIME AND
CABOTAGE DAY!**

‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Jet Vakum Sistemi Priz Bağlantı Noktaları

Med Serhat

Gemimizde bulunan jet vakum sisteminin olduğu bölgede priz bağlantı kabloları herhangi bir su kaçağına karşı açık haldeydi. Dağınık halde bulunan bu kablolar düzgün bir şekilde toplanarak muhafaza edilmiştir. Bu şekilde su ile temastan meydana gelebilecek olan zararın önüne geçilmiştir.



BAD PRACTICE



BEST PRACTICE

‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Emergency Valve

Med Serhat

Gemimizde güverte hortum kreyninde bulunan emergency valf üzerinde herhangi bir şablon bulunmamaktaydı. Acil bir durumda operatörün farkındalığını arttırmak ve kullanımı kolaylaştırmak amacıyla gerekli şablon yapılmıştır.



BAD PRACTICE



BEST PRACTICE

‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Kaynak Makinesi Güç Kablosu

Med Antarctic

Atölyede bulunan sabit kaynak makinasının güç kablosu emniyetsiz bir şekilde bulunmaktaydı. Fitter bu durumun emniyetsiz olduğunu farketti ve 2.Mühendis’e durumu rapor etti. Kabloya borudan yeni bir kablo yolu yapılarak olası tehlikelerin önüne geçilmiş oldu. Kaynak güç kablosu emniyete alınmıştır.



BAD PRACTICE



BEST PRACTICE

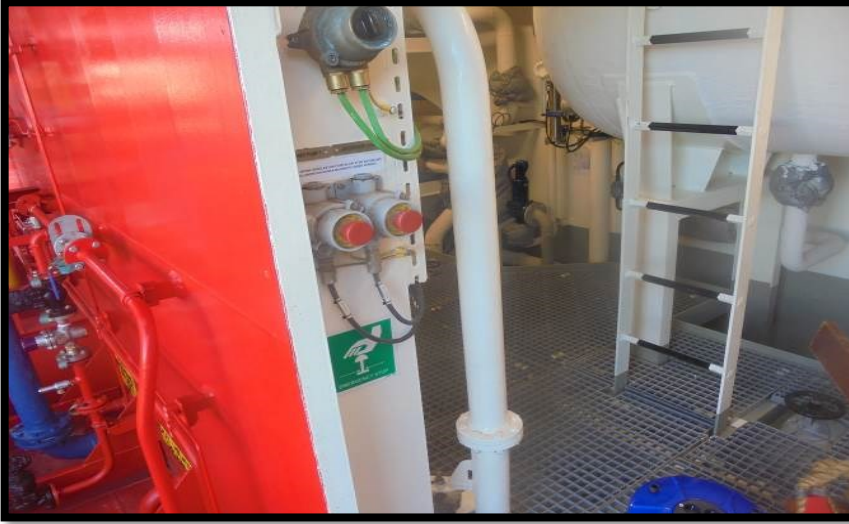


‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Kargo Tank Isıtma Sirkülasyon Pompaları Emg Buton

Med Serhat

‘Heating Room’da bulunan kargo tank ısıtma sirkülasyon pompalarının ‘emergency stop’ butonları giriş kaportasının hemen önünde açık bir şekilde bulunuyordu. Yanlışlıkla birinin çarpması sonucu pompalar stop edebilir ve operasyon durabilirdi. Butonlar, böyle bir durumun oluşmaması için yerinden sökülüp iç alabandaya yerleştirildi.



BAD PRACTICE



BEST PRACTICE



‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Platform

Med Antarctic

Gemideki hidrolik odasında bulunan kontrol panelinin üst kısmının yüksekte kalması sebebiyle panoyu kontrol ederken veya pano kapağını açmak isterken emniyetsiz bir durum oluşmaktaydı. Bu durumu düzeltmek amacıyla atölyede imal edilen destek ayaklarını civata-somun bağlantı elemanlarıyla sabitleyip demir ızgaralarla yeni bir platform oluşturulmuştur.



BAD PRACTICE



BEST PRACTICE



‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Can Simiti Halatı

Med Tuncer

Can Kurtarma Araçları Kod Bölüm 2 Kural 2.1.1.8’e göre can simitleri, ‘çapı 9,5 mm’den az olmayacak ve uzunluğu can simidinin gövdesinin dış çapının 4 katından az olmayan tutunma halatı ile donatılmalıdır. Tutunma halatı, dört eşit halka oluşturacak şekilde can simidinin çevresi etrafında dört eşit mesafede sabitlenecektir.

Tutunma halatı eşit değildi ve kurala göre kısaydı. Tüm can simitlerinin tutunma halatları kurala göre düzeltildi.



BAD PRACTICE



BEST PRACTICE

‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Freefall ve Kurtarma Botu Ekipmanlarının Resimli Listesi **Med Antarctic**

Gemimizde bulunan freefall ve kurtama botunda bulunan ekipmanların resimli listesi yapılarak ekipmanların kontrolü daha pratik hale getirilmiştir.



‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

İskandil Borusu

Med Baltic

Güvertede bulunan ana yakıt tanklarının iskandil değerleri alımı esnasında, ilgili mahalin yakıt ile kirlenmesinin engellenmesi adına, iskandil borularına tava yapıp montajları gerçekleştirilmiştir.



BAD PRACTICE



BEST PRACTICE

‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

ECR Alarm Şamandıra

Med Baltic

E.C.R Air condition soğutma suyu devrelerinde oluşabilecek olası kaçak, kontrol odası sintinesinin su ile dolmasına ve MSB panellerin içerisindeki elektrik sistemlerine kadar yükselerek, tüm gemi elektrik sistemine ciddi hasarlar verebilir. Böyle bir durumla karşılaşmamak için erken uyarı niteliğinde, E.C.R taban saclarının altındaki sintineye, seviye alarm şamandırası montajı gerçekleştirilmiş ve Lyngso sistemine bağlanmıştır.



‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Quick Coupling

Med Emre

Quick Coupling yenilenerek bir daha paslanmaması için mumlu bez uygulaması yapılarak olası acil durumlarda kullanıma hazır hale getirilmiştir.



BAD PRACTICE



BEST PRACTICE

‘BAD/GOOD PRACTICE’ İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

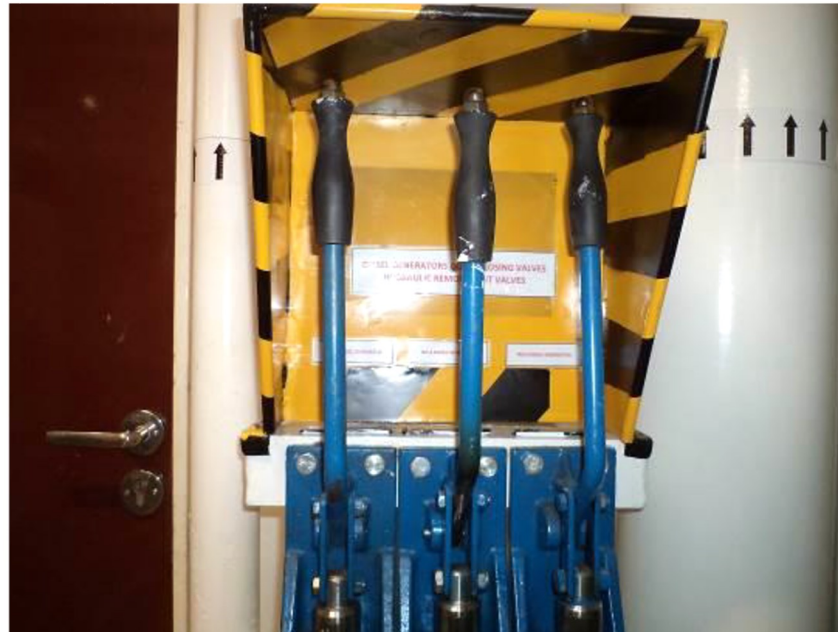
DG Quick Close

Med Blue Jay

Makine dairesi kontrol odası kapısı yanında bulunan, jeneratörlerin çabuk kapama valflerinin hidrolik kolları tersane periyodunda gemiye gelen nitrojen servisinin yanlışlıkla çalışan jeneratörün kolunu çekerek geminin kararmasına sebebiyet vermiştir. Bundan dolayı yükleme / tahliye / kanal geçiş operasyonlarında bu ve benzeri durumların yaşanmaması için kontrol odası giriş çıkışlarda yanlışlıkla el kol çarparak geminin kararmasını önlemek amacıyla hidrolik kolların üst ve yan taraflarını kapatacak şekilde muhafaza yapılmıştır.



BAD PRACTICE



BEST PRACTICE

‘LESSONS LEARNT’ UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

Gas Observation in the WBT 7S

Med Arctic

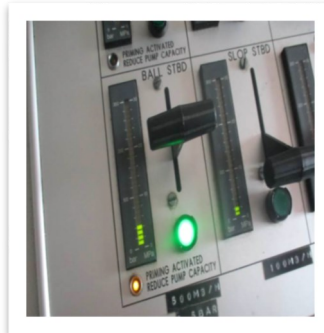
Olay: Güvertede çalışma esnasında 7S balast tank hava firarından gaz çıktığı gözlemlenmiştir. Yapılan kontroller sonrasında gazın balast pompası priming sistemi üzerinden balast tankının içine hava kaçağı tespit edilmiştir. Priminge giden hava valfi kapatılarak sorunun kaynağı bulunmuştur.



Kök Nedenler:

- ◆ **Lack of situational awareness** / Durumsal farkındalık eksikliği
- ◆ **Hardware equipment usage** / Donanım ve ekipman kullanımı

Alınacak Dersler: Sancak balast pompası framo paneli üzerinde devamlı çalışır vaziyette görünen priming sistemi gözardı edilmiştir. Bu tip uyarılarda azami dikkat gösterilmeli ve gerekli kontroller derhal yapılmalıdır.



DENİZ GÜVENLİĞİ UYARISI

Bu Güvenlik Uyarısı, yük taşıma kapasitesinde tel halat kullanan çeşitli sistemlerde (örn. can kurtarma araçları, vinçler, kaldırma sapanları) kullanılan tel halat bağlantılarının durumunun kontrol edilmesinin önemini ele almaktadır.

AB Sahil Güvenlik, ekipmanda büyük hasara neden olan başarısız bir tel halat bağlantısını içeren bir zayıflığı araştırıyor.



Sahil Güvenlik, uygun olmayan şekilde uygulanan dövülmüş bağlantı parçalarının tel halatta kasıtsız hasara yol açarak bağlantının başarısız olmasına neden olabileceğini gözlemledi.

Uygun olmayan dövme prosedürü, malzemelerin yanlış seçilmesi ve orijinal ekipman üreticisinin özelliklerine uymayan bir kalite yönetim sistemi kullanıldığı belirlendi.

Ayrı bir gözlem de, farklı bağlantı/uç türlerinin tel halatın güvenli çalışma yükünü (SWL) azaltabileceğini ortaya çıkartmıştır.

Bağlantı tipi, yönetmelik tarafından gerekli kılınan veya uygulama için endüstri standardı tarafından önerilen güvenlik faktörünü etkileyebilir (örneğin, tel halat hasarı nedeniyle can kurtarma aracının düşmesi gibi).

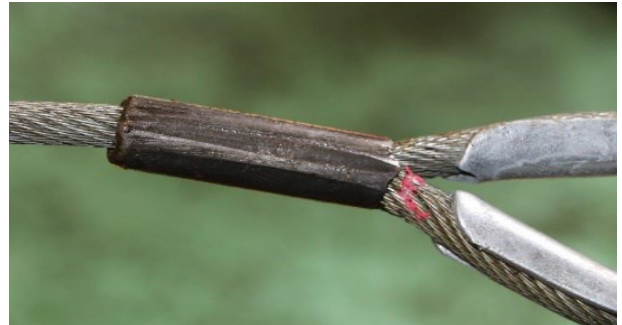
TEL HALAT BAĞLANTILARI

Örnek olarak, bağlantı yerindeki dövülmüş bir manşon, üreticinin tavsiyelerine göre uygun şekilde kurulduğunda, bağlantıda %90 veya daha iyi bir verimlilik (yani tel halatın SWL'sinde %10 veya daha az azalma) ile sonuçlanır.

Sahil Güvenlik, sistemlerde tel halat kullanan gemi sahipleri, üreticiler, operatörler ve hizmet sağlayıcıları için aşağıdakileri şiddetle tavsiye etmektedir:

- Tel halat uçlarını hatalı bağlantıyı işaret edebilecek anormallikler açısından görsel olarak inceleyin;
- Montaj boyutlarını üreticinkinle karşılaştırın tamamlanan bağlantı parçası için teknik özellikler/toleranslar (yani uzunluk ve çap bağlantı parçasının üretici özellikleri kapsamına giriyor mu?); ve
- Malzemelerin uygun şekilde seçildiğini ve bağlantı tipinin tel halatın SWL'sini hizmet tipi için minimum güvenlik faktörünün altına düşürmediğini, montajın imalatıyla ilgili belgeler aracılığıyla doğrulayın.

USCG Safety Alert 04 -21



PSC QUARTERLY REPORT

2ND QUARTER 2021

Gemilerin en fazla tutuklandığı kategoriler:

1 Aralık 2021 - 30 Haziran 2021 dönemi için, Paris MoU, Tokyo MoU ve US Cost Guard'daki ABS gemilerinde PSC tutuklama gerekçeleri için en fazla yazılan kategoriler aşağıdaki tabloda listelenmiştir. Paris MoU, Tokyo MoU ve USCG için 268 gemi gözaltına alındı.

5-Digit Detention Code	Grounds for Detentions on ABS Vessels
15199	ISM
04102	Emergency fire pump and its pipes
07115	Fire-dampers
18420	Cleanliness of engine room
18426	On board programme for the prevention of occupation
04103	Emergency, lighting, batteries and switches
10127	Voyage or passage plan
10113	Electronic charts ECDIS
04109	Fire Drills
11129	Operational readiness of lifesaving appliances
04110	Abandon Ship Drills
03110	Manholes/flush scuttles
04114	Emergency source of power - Emergency generator
10116	Nautical publications
07105	Fire doors/openings in fire-resisting divisions
11119	Immersion suits
07109	Fixed fire extinguishing installation
13101	Propulsion main engine
14802	Ballast Water Record Book
03108	Ventilators, air pipes, casings
01214	Endorsement by flag State
18312	Galley, handling room (maintenance)
99102	Other (SOLAS operational)
10112	Electronic charts (ECDIS)
01136	Ballast Water Management Certificate
07125	Evaluation of crew performance (fire drills)
03108	Ventilators, air pipes, casings



ECDIS found defective



Primary ECDIS after repair



Emergency fire pump defective controller replaced



Emergency generator would not start; new batteries installed



Emergency fire pump testing after repair to defective controller

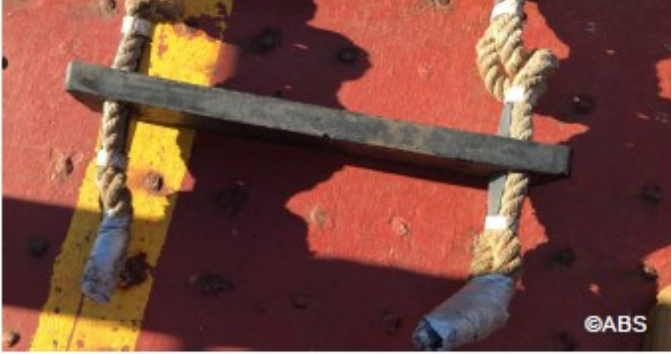


Emergency lights repaired

PSC QUARTERLY REPORT

2ND QUARTER 2021

Gemilerin en fazla tutuklandığı kategoriler:



Pilot ladder rope ends deteriorated – before



New pilot ladder provided



Fire damper linkage repaired

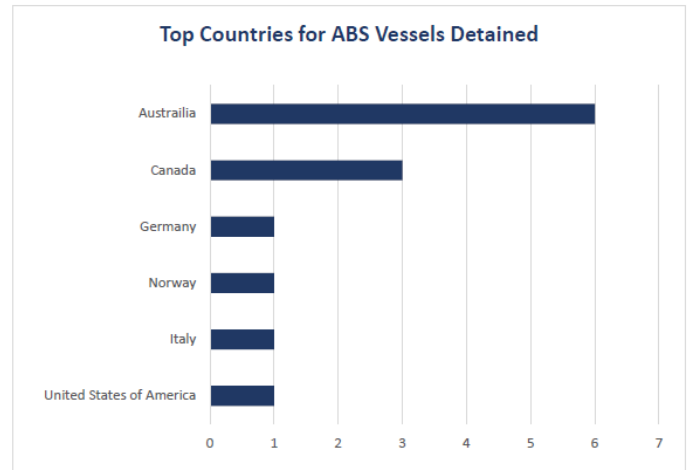


Self-closing fire door after repair



Galley handling room after cleaning

Gemilerin En Çok Tutuklandığı Ülkeler:



En fazla uygunsuzluğun yazıldığı kategoriler:

5-Digit Deficiency Code	Top Categories for Deficiency
13102	Auxiliary engine
13101	Propulsion main engine
13199	Other (machinery)
02105	Steering gear
03102	Freeboard marks
13108	Operation of machinery
11101	Lifeboats
04103	Emergency lighting, batteries and switches
11105	Rescue boat inventory
02106	Hull damage impairing seaworthiness
10109	Lights, shapes, sound signals
02108	Electric equipment in general
08107	Machinery controls alarm
07105	Fire doors/openings in fire-resisting divisions
18425	Access / structural features (ship)

Note: List contains deficiencies that were identified on three (3) vessels or more.

PSC QUARTERLY REPORT

2ND QUARTER 2021

En fazla uygunsuzluğun yazıldığı kategoriler:



Main engine battery replaced in Engine Control Unit



Bad connection from the transformer voltage to the power relay in the steering gear control box repaired



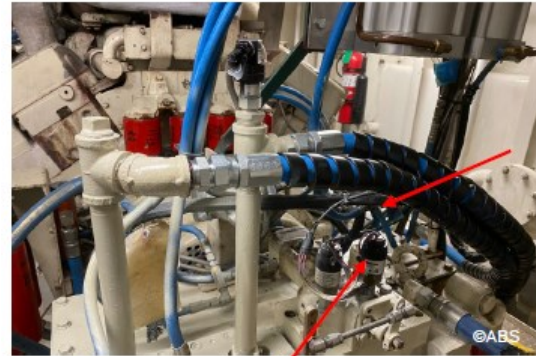
Pilot embarkation light found with electrical cables faulty



Main engine fire due to a cracked lube oil pipe fittings – before



Pilot embarkation light electrical cable repaired



Main engine lube oil fitting replaced with flexible hoses – after



Main engine defective component for CPU replaced

PSC QUARTERLY REPORT

2ND QUARTER 2021

En fazla uygunsuzluğun yazıldığı kategoriler:



Main engine shut down due to clogged fuel injector screens



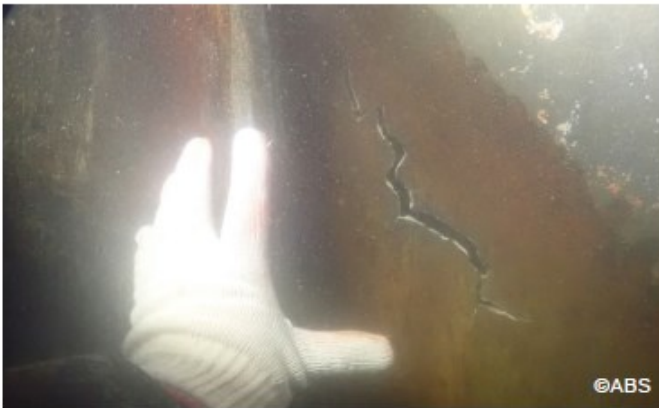
Side shell plating with cement box – temporary repair



Jacket water controller cleaned after main engine propulsion control irregularity



Steering gear repaired for rudder centering adjustment bolt



Owners are to report all damages that may affect classification. Side shell found damaged outside - before



Handwheel for SW valve for central cooling replaced

PSC QUARTERLY REPORT

2ND QUARTER 2021

**En fazla uygunsuzluğun yazıldığı
kategoriler:**



Temporary cement box repair to grey water valve



Cargo crane wire renewed – after



Ballast piping found with soft patch



Fuel piping found without insulation - before



Cargo crane wire parted - before

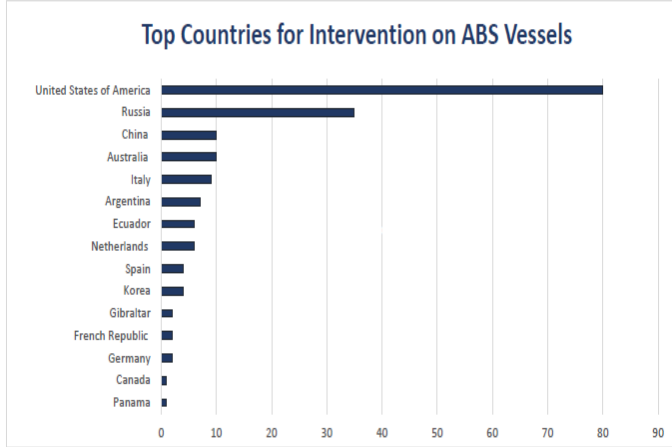


Fuel piping found without insulation – after

PSC QUARTERLY REPORT

2ND QUARTER 2021

Gemilere en fazla müdahalede bulunan ülkeler:



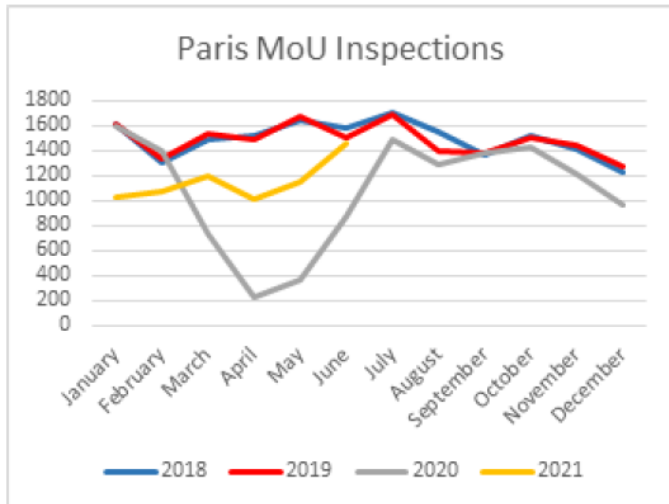
Covid-19'un PSC üzerine etkisi:

Paris MoU:

Paris MoU denetim sayısı, 2018 ve 2019 yıllarına kıyasla 1 Nisan 2021 - 30 Haziran 2021 döneminde azaldı. COVID-19 kısıtlamalarının yeniden yürürlüğe girmesi düşmesine katkıda bulunmuş olabilir.

Paris MoU, 1 Nisan 2021 - 30 Haziran 2021 dönemi için 116 tutuklama gerçekleştirdi.

Paris MoU, 17 Aralık 2020'de Liman Devleti Kontrol Otoriteleri için COVID-19 ile ilgili Geçici Rehberlik (Rev.5) sağladı.

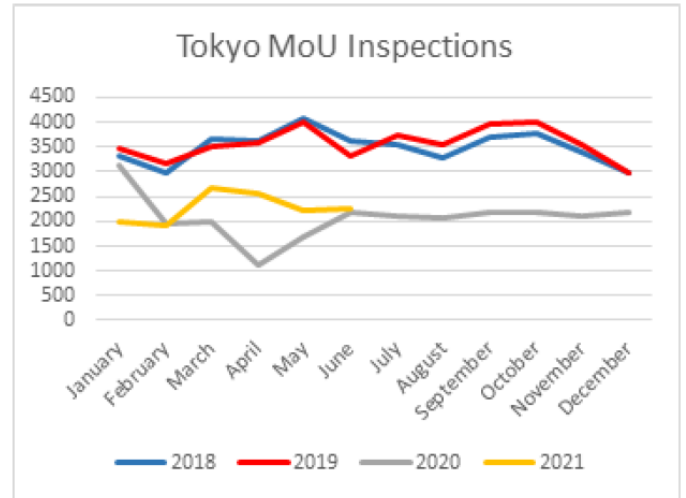


Tokyo MoU:

1 Nisan 2021 - 30 Haziran 2021 döneminde Tokyo MoU PSC faaliyeti, 2018 ve 2019 seviyelerinin oldukça altında kalmaya devam etti. Çin, bu dönemde son derece düşük bir faaliyet düzeyine sahip olmaya devam etti. Yerel yönetimler tarafından oluşturulan COVID-19 hafifletici önlemleri düşüşe katkıda bulunmuş olabilir.

Tokyo MoU, 1 Nisan 2021 - 30 Haziran 2021 dönemi için 132 tutuklama yaptı.

Tokyo MoU, 1 Mart 2021'de Liman Devlet Makamlarının zor durumlara karşı uyumlu olarak uygulamalarını kolaylaştırmak için COVID-19 koşullarına ilişkin geçici kılavuzu kabul etti ve 9 Mart 2021'de uzaktan PSC denetimine ilişkin kılavuzu yayımladı.



USCG:

COVID-19'a yanıt olarak USCG, 26 Mart 2020 tarihli MSIB Numarası: 09-20 olan bildiriye yayınladı. Daha fazla güncelleme yapılmadı.

USCG, 1 Nisan 2021 - 30 Haziran 2021 dönemi için 14 tutuklama yaptı.

PSC QUARTERLY REPORT

2ND QUARTER 2021

2021'in 1. Çeyreğinde Dünya Çapında USCG Tutuklama Nedenleri için Kategoriler:

Deficiency Code	Category
07126	Oil accumulation in engine room
15109	Maintenance of the ship and equipment
11119	Immersion suits
07106	Fire detection and alarm system
07105	Fire doors/openings in fire-resisting division
07103	Division - decks, bulkheads and penetration
09209	Electrical
13199	Other (Machinery)
13101	Propulsion main engine
04103	Emergency, lighting, batteries and switches
15113	Other (ISM)
07123	Operation of fire protection systems

2021 Paris ve Tokyo MoU Konsantre Denetim Kampanyası (CIC):

Paris MoU ve Tokyo MoU, 1 Eylül 2021'den 30 Kasım 2021'e kadar stabilite (genel olarak) konusunda bir Konsantre Denetim Kampanyası (CIC) planladı.

Genel olarak gemi stabilitesine yönelik kampanyanın amacı:

- gemi mürettebatının, geminin limandan hareket edişinden önce ve seyrin tüm aşamalarında kargo operasyonlarının tamamlanmasına ilişkin fiili stabilite durumunu değerlendirmeye aşına olduğunu teyit etmek;
- gemi mürettebatı ve sahipleri arasında, kargo operasyonlarının tamamlanmasından sonra ve geminin hareketinden önce geminin gerçek denge durumunun hesaplanmasının önemi konusunda farkındalık yaratmak;
- geminin ilgili IMO kuralları kapsamında bozulmamış stabilite gerekliliklerine (ve varsa hasar stabilite gerekliliklerine) uygun

olduğunu doğrulamak.

Bir gemi, kampanya süresince bu CIC kapsamında yalnızca bir denetime tabi olacaktır. Liman Devleti Kontrol Görevlileri (PSCO'lar), gemide sağlanan bilgi ve ekipmanın ilgili sözleşmelere uygun olduğunu, kaptan ve zabıtların stabilite (genel olarak) ile ilgili operasyonlara aşına olup olmadığını ve ekipmanın uygun şekilde bakımının yapıldığını değerlendirmek için önceden tanımlanmış bir anket kullanacaktır.

Eksiklikler bulunursa, Liman Devletinin eylemleri, bir eksikliğin kaydedilmesi ve kaptana belirli bir süre içinde düzeltilmesi talimatı vermekten, ciddi eksiklikler giderilene kadar gemiyi alıkoymaya kadar değişebilir. Gözaltı durumunda, Tokyo ve Paris MoU web sitelerinin aylık gözaltı listelerinde yayınlanması yer alacaktır.

2021 Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik Konsantre Denetim Kampanyası (CIC):

ABD Sahil Güvenlik (USCG), siber riskler de dahil olmak üzere tanımlanan tüm riskler için acil durum prosedürlerinin uygulanmasını sağlamak için ISM Koduna tabi ABD bayraklı gemilerde Konsantre Denetim Kampanyası (CIC) yürütüyor. CIC, Römorkör Güvenlik Yönetim Sistemi (TSMS) olarak ISM Kodunu kullanan Alt Bölüm M gemileri dahil olmak üzere gönüllü olarak ISM Koduna uyan gemiler için de geçerlidir.

2021 Avustralya Deniz Güvenliği Otoritesi Odaklı Denetim Kampanyaları (FIC):

1. Avustralya Deniz Güvenliği Otoritesi (AMSA), 1 Mart 2021 - 31 Ağustos 2021 tarihleri arasında canlı hayvan gemilerinde Odaklı Denetim Kampanyası (FIC)

PSC QUARTERLY REPORT

2ND QUARTER 2021

yürütmektedir.

FIC'nin amacı:

- Uluslararası sözleşmelerin bakım ve onarım gereksinimlerine uygunluk düzeyini belirlemek; ve
- Kaptanların ve zabıtların, seyir planlaması da dahil olmak üzere Avustralya Hayvancılık Taşıma Sertifikasına sahip gemiler için Deniz Emri 43 <https://www.legislation.gov.au/Series/F2018L00875> [1] özel gereksinimlerine uyduklarından emin olunması ve geminin stabilitesi ve taşınan canlı hayvan yükü için doğru değerlerin kullanılmasını sağlamaktır.

2. Avustralya Deniz Güvenliği Otoritesi (AMSA), 1 Ağustos 2021'den 30 Eylül 2021'e kadar seyir güvenliği konusunda Odaklanmış Denetim Kampanyası (FIC) yürütmektedir.

FIC'nin amacı:

- Uluslararası Sözleşmelerin seyir güvenliği gerekliliklerine uygunluk düzeyini belirlemek; ve
- Kaptan ve zabıtların seyir güvenliğini sağlama süreçlerine aşinalığını ölçmektir.

AMSA, gemi sahiplerini ve kaptanları, SOLAS Bölüm V, Avustralya Denizcilik Düzeni 27 [1] gerekliliklerini ve gemide uygulanan güvenlik yönetim sistemlerini tanımaya teşvik eder.

Ocak 2021 Yeni Düzenlemeler:

a. MSC.460(101) - SOLAS VII IBC Code

IBC Koda tabi yüklerin taşıma gereksinimlerine ilişkin kriterlerin yer aldığı Bölüm 21'in revize edilmesinin bir sonucu olarak, IBC Kodun 17. Bölümünde yer alan yüklerin taşıma gereksinimleri için kapsamlı bir revizyon hazırlandı. Ek olarak, artık belirli yüklerin MARPOL Ek II kapsamında ön yıkama prosedürlerinden geçmesi

gerekmektedir. Bölüm 15, hidrojen sülfür oluşumuna eğilimli dökme sıvıları taşıyan gemilerde hidrojen sülfür algılama ekipmanının sağlanmasını gerektirecek şekilde revizyonlar yapıldı. BCH Kod için de benzer değişiklikler onaylandı.

b. MSC.461(101) - SOLAS XI-1/2 ESP Code

2011 ESP Kodunda yapılan kapsamlı değişiklikler metnin tam bir revizyonuna neden oldu. Çok sayıda editoryal değişiklik yapıldı ve aşağıda yapılan önemli değişiklikler bulunmaktadır:

- 1) 2011 ESP Kodunun gerekli sürveyleri gerçekleştirmek için aynı anda gemide en az iki özel sürveyör bulunmasını gerektirdiği durumlarda sorumlulukları ve çalışma düzenlemelerini netleştirmek;
- 2) IMO standartları, GBS, rejim (örneğin, alınacak kalınlık ölçümlerinin sayısı ve yeri, korozyon ve yapının yenilenmesi için kabul kriterleri ve boyuna mukavemet değerlendirmesi) ile tutarlılık sağlamak;
- 3) geminin bir tarafındaki tanklarda yakından sürveye tabi olan belirli unsurları açıklığa kavuşturmak; ve
- 4) yakından sürvey için hidrolik kollu araçların veya hava asansörlerinin kullanımına ilişkin koşulların belirlenmesi.

Ocak 2021 Yeni Düzenlemeler:

c. MSC.462(101) - SOLAS VI/1 IMSBC Code

IMSBC Kodundaki değişiklikler, Kodun birleştirilmiş bir versiyonunda sağlanmıştır. Revizyonlar, doğası gereği editoryaldır. İdareler, 1 Ocak 2020'den itibaren gönüllülük esasına göre değişikliklerin erken olarak uygulanmasına izin verebilir.

PSC QUARTERLY REPORT

2ND QUARTER 2021

d. MSC.463(101) – SOLAS VII BCH Code

BCH Kodundaki değişiklikler, belirli kargoları taşıırken gemide hidrojen sülfür algılama ekipmanı gerektirir ve ayrıca ‘persistent floating’ yüklerin tank yıkamasıyla ilgili özel operasyonel önlemler gerektirir (MARPOL Ek II'nin 13.7.1.4 numaralı kuralına, MEPC.315 (74) sayılı karara atıfta bulunarak).

e. MEPC.315(74) - MARPOL II/ 13 Cargo residues and tank washings of persistent floating products

‘Persistent floating’ olarak tanımlanan ürünleri taşıyan tanklardan tank yıkama sularının boşaltılması, MARPOL II'de yapılan değişikliklerle düzenlenir. Değişiklikler belirli coğrafi alanlar için geçerlidir ve tank yıkama sularının tahliye limanındaki bir kabul tesisine verilmesini sağlayan bir ön yıkama prosedürü gerektirecektir. IBC Kodu ve BCH Kodunda ilgili değişiklikler yapılmıştır.

f. MEPC.319(74) - MARPOL II BCH Code H2S Detection, Prewash Requirements

BCH Kodundaki değişiklikler, belirli kargoları taşıırken gemide hidrojen sülfür algılama ekipmanı gerektirir ve ayrıca ‘persistent floating’ yüklerin tank yıkamasıyla ilgili özel operasyonel önlemler gerektirir (MARPOL Ek II'nin 13.7.1.4 numaralı kuralına, MEPC.315 (74) sayılı karara atıfta bulunarak).

g. MEPC.318(74) - MARPOL II IBC Code H2S Detection, Prewash Requirements

BCH Kodundaki değişiklikler, belirli kargoları taşıırken gemide hidrojen sülfür algılama ekipmanı gerektirir ve ayrıca ‘persistent floating’ yüklerin tank yıkamasıyla ilgili özel operasyonel önlemler gerektirir (MARPOL Ek II'nin 13.7.1.4 numaralı kuralına, MEPC.315(74) sayılı

karara atıfta bulunarak). IBC Kod'da yer alan tanımlara ve ayrıca Bölüm 17, 18 ve 19'da yer alan özel kargo taşıma gereksinimlerine ilişkin çeşitli değişiklikler yapılmıştır.

h. MSC.434(98) - SOLAS IV GMDSS Performance Standards

GMDSS'nin bir parçasını oluşturan gemi yer istasyonu, 1 Ocak 2021'de veya sonrasında tanınan bir mobil uydu hizmetinde çalışmak üzere tasarlanmışsa, A.1001(25)'in ilgili gerekliliklerine ve MSC.434(98) performans standartlarına uygun olmalıdır.

i. MSC.428(98) - SOLAS IX Cyber Security

Siber risk yönetiminin uygulanmasına ilişkin tavsiyeler, gemi işletimindeki güvenli operasyonel uygulamaların, riskleri belirlemesi ve ISM kapsamında gemiler, personel ve çevre için uygun önlemleri oluşturması gerektiğini dikkate alır. Onaylı emniyet yönetim sistemi, siber risk yönetimini dikkate almalı ve emniyet yönetim sistemlerinde konu ele alınmalıdır.

Referans: ABS Port State Control Quarterly Report

ÇEVRE

10-17 Haziran 2021 tarihleri arasında gerçekleşen, IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin 76. Oturumu (76. MEPC) sonucu alınan kararlara göre, Uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan GHG salınımlarını azaltma tedbirleri kapsamında mevcut gemilerin yakıt tüketimlerine yönelik Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (EEDI), Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği Endeksi (EEXI), Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP) ve Veri Toplama Sistemi (DCS) yürürlüğe girmiştir.

Gemilerden GHG salınımlarının azaltılmasına yönelik IMO Başlangıç Stratejisi, 72. MEPC Komitesinde Kabul edilmiş olup 2030 yılına kadar kısa vadeli hedefi, 2050 yılına kadar orta/uzun vadeli hedefi belirtmektedir.

Bu oturumda, deniz taşımacılığı verimliliğinin 2008 yılına kıyasla en az %40 oranında iyileştirilmesine yönelik kısa vadeli

EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index) ve CII (Carbon Intensity Indicator)

hedefe ulaşmak üzere teknik bir yaklaşım olarak Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği Endeksini (EEXI) ve operasyonel bir yaklaşım olarak da karbon yoğunluğu göstergesini (CII) hayata geçirmek için MARPOL Ek VI'da yapılan değişiklikler kabul edilmiştir.

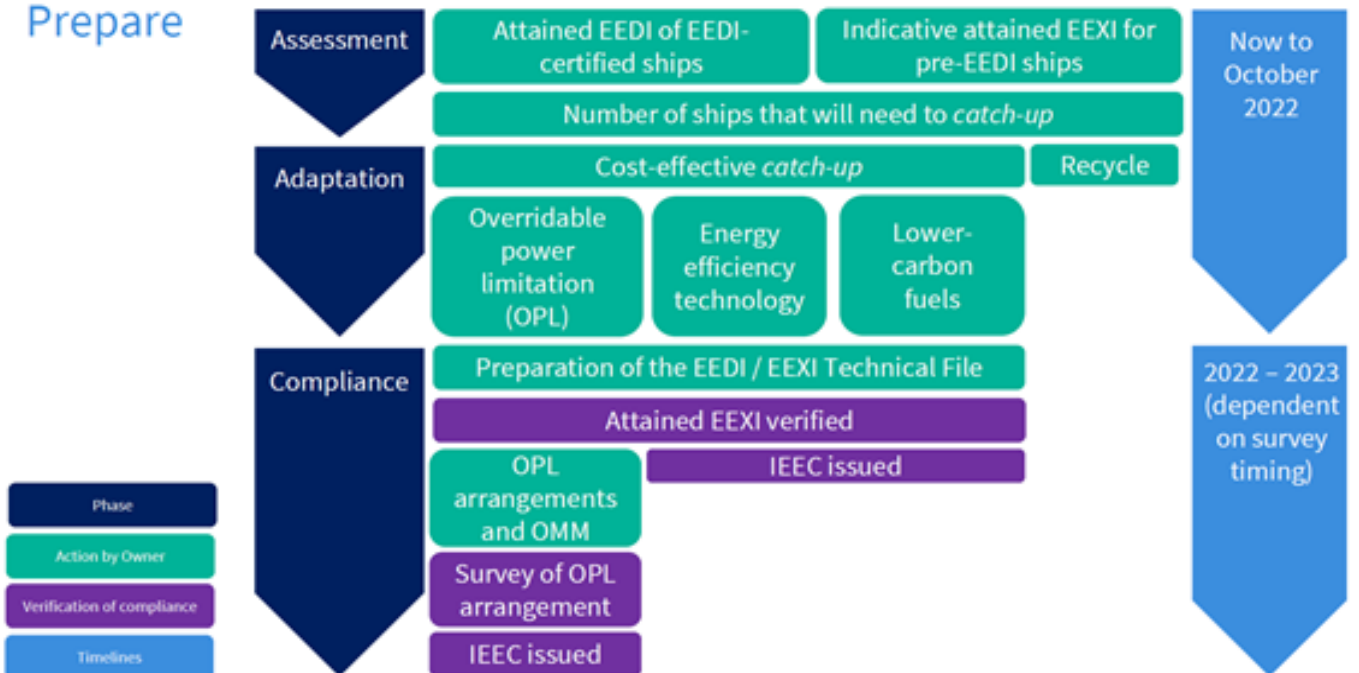
Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği Endeksi (EEXI)

- ♦ Mevcut gemiler için yeni gemilerle aynı düzeyde enerji verimliliğini gerektiren düzenlemeler uygulanacaktır.
- ♦ EEXI, uluslararası sefer yapan 400 GT ve üzeri tüm gemilere uygulanacaktır.
- ♦ Mevcut her gemi için elde edilmiş EEXI, EEDI ile benzer bir formül kullanılarak hesaplanmalıdır.

Elde edilen EEXI değeri, gereken EEXI değerini karşılayamazsa, gemi, şaft/makine gücü sınırlaması, vb. gibi enerji verimliliğini

EEXI

Prepare



ÇEVRE

iyileştirmek için mutlaka ölçüm yapılmalıdır.

♦ EEXI, 1 Ocak 2023 tarihinde veya bu tarihten sonra IAPP Sertifikasının ilk yıllık, ara veya yenileme sorveyinde doğrulanacaktır.

Karbon Yoğunluğu Göstergesi (CII)

♦ Yıllık operasyonel enerji verimliliğine (CII) dayalı olarak gemiler A'dan E'ye kadar bir ölçekte derecelendirilir.

♦ CII, uluslararası yolculuklarda yer alan 5.000 GT ve üzeri tüm gemilere uygulanacaktır.

♦ 2022 yılının sonuna kadar her gemi, 2023 yılından itibaren yıllık CII değerinin nasıl hesaplanacağını ve CII değerini raporlama usulünü Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planında (SEEMP) belirtmelidir.

♦ 2023 yılından sonra her gemi, Veri Toplama Sistemleri (DCS) altında toplanan yıllık yakıt tüketimi ve seyir yapılan yıllık mesafe verilerine dayanarak, her yıl kazandığı CII değerini hesaplamalıdır.

♦ Gerekli CII, her gemi kategorisi için CII referans hatları kullanılarak her yıl için

EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index) ve CII (Carbon Intensity Indicator)

öngörülen azaltma faktörü çarpılarak hesaplanır. Elde edilen CII ile gerekli CII karşılaştırıldığında gemiler, elde edilen CII ile gerekli CII arasındaki boşluğa göre A'dan E'ye kadar derecelendirilir.

♦ Bir gemi art arda üç yıl boyunca D veya bir yıl E olarak derecelendirilmiş ise, gemi hız azaltma veya optimum rotalama, vb. gibi düzeltici eylem planını oluşturmalıdır.

♦ Gerekli CII değerini hesaplamak için kullanılacak azaltma faktörü, aşağıda belirtildiği üzere her yıl geliştirilecektir.

Aşamalar Çalışma Ögesi Zaman Çizelgesi

Aşama I (2021-2022)

Tedbirler önerilerinin derlenmesi ve başlangıç değerlendirmesi.

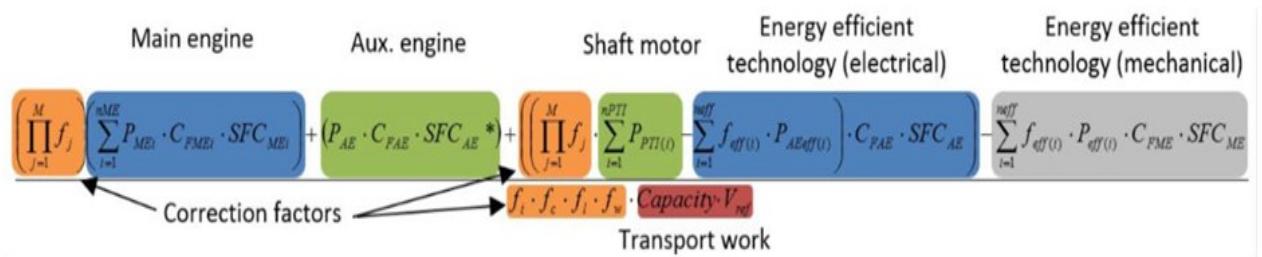
Aşama II (2022-2023)

Daha fazla gelişmeye yönelik tedbirlerin değerlendirilmesi ve seçilmesi.

Aşama III (2023 -)

Yasal gereklilikler için tedbirlerin geliştirilmesi.

Technical Measure - EEXI

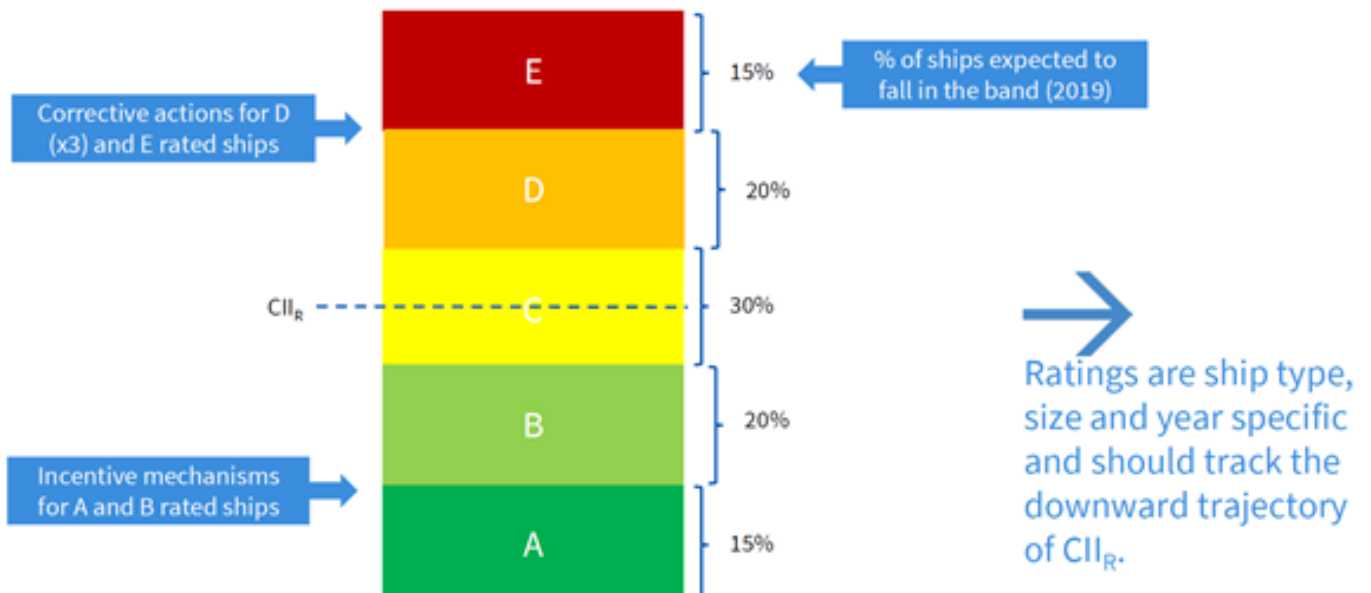


ÇEVRE

EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index) ve CII (Carbon Intensity Indicator)

Carbon Intensity Reduction (SEEMP & CII)

Developing formulation of the rating mechanism



Technically efficient ships...

Ticket to the game

EEDI

EEXI

Maximise technical efficiency

Minimise expected operational fuel consumption

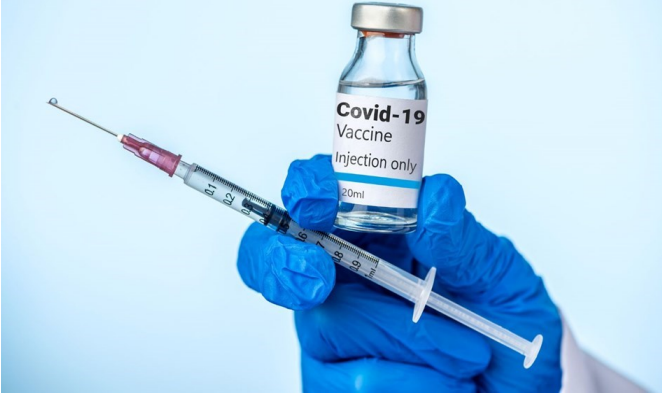
...operated efficiently

The efficiency game 2023 - 2030

Carbon Intensity Reduction

Look beyond immediate compliance with EEDI and EEXI. Be prepared for the game ahead.

SAĞLIK



IMO, DSÖ Aşı Yol Haritasında Denizci Önceliğini Memnuniyetle Karşılıyor

IMO Genel Sekreteri Kitack Lim, Dünya Sağlık Örgütü'nün denizcileri, sınırlı aşı arzı olması durumunda COVID-19 aşılması için öncelik verilmesi gereken nakliye çalışanları gruplarından birisi olarak nitelendirmesini memnuniyetle karşıladı. DSÖ'nün İmmünizasyon Uzmanları Stratejik Danışma Kurulu'nun (SAGE) aşılama haritasının güncellenmiş II. Aşama kılavuzunda şöyle belirtilmiştir: "Özellikle denizde mahsur kalmış ve seyahat sınırlamaları nedeniyle mürettebat değişimi için uluslararası sınırları geçmesi engellenen denizciler dikkate alınarak, Mal taşıyan ve yolcu taşımayan denizciler ve hava mürettebatı."

IMO Genel Sekreteri Lim, "DSÖ'nün yük gemilerindeki denizcilerin aşılmasının önemini kabul etmesinden çok mutluyum. Bu kişiler, yiyecek, ilaç ve aşı tedarikleri de dahil olmak üzere dünya çapındaki bütün malların %80'inin fazlasını taşımakla yükümlüler ve zorlu şartlara rağmen bunu yapmaya devam etmişlerdir. Denizciler, global iyileşmede kilit rol oynayacaklardır ve uluslararası seyahat engelleri ve mürettebat değişimi engelleri kaldırılmalıdır," dedi.

SAGE kılavuzu aşıya özel önerilerin yanı sıra program önceliklerinin geneli hakkında rehberlik sağlar ve üç adım içermektedir: Adım 1: A değerler çerçevesi; Adım 2: COVID-19 aşılarının kullanımının önceliklendirilme haritası; Adım 3: Aşıya özel öneriler.

Aşı önceliklendirme haritası aşı için öncelikli toplulukları epidemiyolojik ortam ve aşı stok senaryolarına göre dikkate almaktadır ve bu ülkeler tarafından pandemiye karşı ulusal müdahalede kullanılabilir.

IMO bu sene, Mart 2021'de diğer BM organizasyonları ile ortak bildirimler yayımlamak, denizciler ve hava mürettebatının COVID-19 aşılması için öncelikli hale getirilmesi için çağrıda bulunmak gibi denizciler için öncelikli aşılama için birçok çağrıda bulundu. Mayıs ayında, IMO ulusal COVID-19 aşı programlarında denizcilere öncelikli aşı yapılmasını destekleyen bir kararı kabul etti ve Genel Sekreter Lim bütün IMO üyesi Ülkelere denizcileri 'kilit çalışanlar' olarak atamaları ve COVID-19 aşılarının adil global dağıtımını desteklemeleri çağrısında bulundu.

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-1629.aspx>IMO, DSÖ Aşı Yol Haritasında Denizci Önceliğini Memnuniyetle Karşılıyor



COVID-19 AŞISI
YAPILACAK GRUPTA İSENİZ

Merkezi Hekim Randevu Sistemi (MHRS web, MHRS mobil) veya e-nabız Kişisel Sağlık Sistemi

ÜZERİNDEN RANDEVU ALABİLİRSİNİZ.

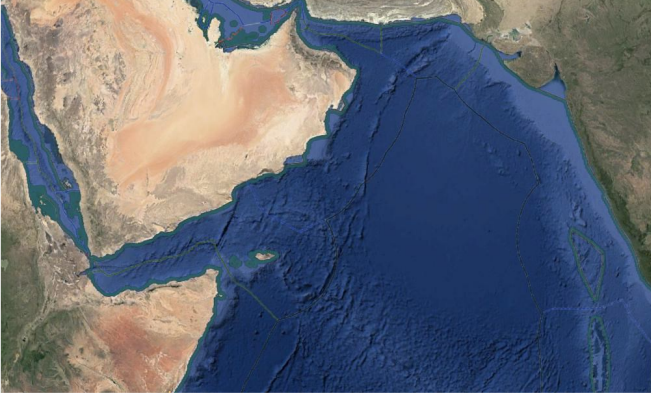
#COVID19AŞISI

Available on the App Store | Get it on Google Play

TÜRKİYE CUMHURİYETİ SAĞLIK BAKANLIĞI | saglik.gov.tr | /SaglikBakanligi

EMNİYET

INDIAN OCEAN HRA



Mevcut Tehdit Düzeyleri:

Piracy

Red Sea: **LOW**

IRTC: **MEDIUM**

Arabian Sea: **LOW**

Conflict

Persian Gulf: **HIGH**

Gulf of Oman: **HIGH**

Gulf of Aden: **HIGH**

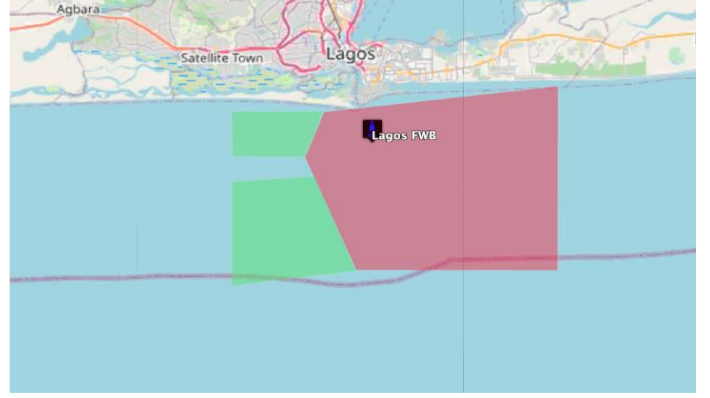
Red Sea: **HIGH**

Analizler:

Genel olarak, Aden Körfezi'ndeki korsanlık tehdidi çok azaldı, ancak şüpheli yaklaşım olayları bölgeden geçen gemilere karşı devam ediyor. Hindistan'da ve doğu Afrika kıyısındaki limanlarda ve demirde yüksek hırsızlık riski vardır.

Afrika'daki limanlarda da kaçak yolcu riski yüksektir.

LAGOS, NIGERIA



Mevcut Tehdit Düzeyleri:

Theft, Robbery & Stowaway

STS and NPA Anchorage: **HIGH**

Port Area: **HIGH**

Piracy & Kidnap for Ransom

STS and NPA Anchorage: **MEDIUM**

Port Area: **LOW**

Analizler:

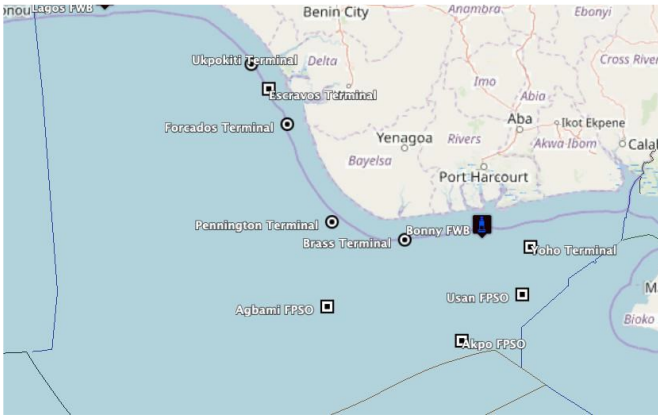
Donanma muhafızlarının Lagos demir bölgesinde bulunan gemilerde ki yoğun mevcudiyetleri gibi nedenlerle Lagos'taki gemi güvenliği son 12 ayda çok gelişti.

Bununla birlikte, tüm Lagos demirleme noktalarında ve liman genelinde silahlı soygun ve hırsızlık riski yüksek olmaya devam etmektedir. Mürettebat tarafından fark edilirse ve alarm verilirse, hırsızlar ve soyguncular genellikle kavga veya tartışma olmadan kaçarlar. Liman içindeki terminaller zayıf güvenlik altyapısına sahiptir, bu nedenle limana yanaşmış olan gemiler hırsızlar, soyguncular ve kaçak yolcular için kolay hedef olurlar. Gemilerin özellikle gece, şafak ve alacakaranlıkta, görüşün zayıf olduğu

EMNİYET

zamanlarda ihtiyatlı bir vardiya tutması tavsiye edilir. Gemiler ayrıca güvertede aletler, ipler ve değerli eşyaları iyi bir şekilde istiflemeli ve kilitlemelidir.

OFFSHORE AND NIGER DELTA, NIGERIA



Mevcut Tehdit Düzeyleri:

Delta Creeks and Rivers: **HIGH**

Bonny River: **HIGH**

Escravos/Forcados: **HIGH**

Calabar River: **HIGH**

Offshore Brass: **HIGH**

Offshore Bonny: **HIGH**

Deep Offshore Bonny: **HIGH**

Deep Offshore Lagos: **HIGH**

Analizler:

Nijerya EEZ'nin kenarındaki bölgedeki tehdit seviyesi çok yüksek olmaya devam ediyor.

Bonny'nin güney/güney batısında ve Lagos'un 200 deniz mili güneyinde meydana gelen son olaylara bakıldığında tehdit alanının genişlediği görülmektedir.

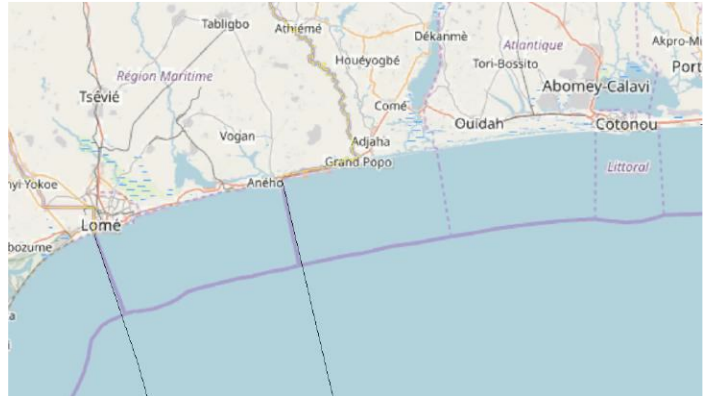
Son saldırılar, korsanların güvenlik eskortları ve yerel deniz kuvvetlerinin coğrafi sınırlarını çok iyi anladıklarını gösterdi.

Ayrıca korsanların hafif alüminyum merdivenlerle iyi hızda seyreden gemilere binme kabiliyetine sahip oldukları da görülmüştür.

Nijerya'da korsanlık kıydan 250 nm'ye kadar olan tüm gemiler için önemli bir tehdit olmaya devam ediyor.

Nijerya sularında seyir halinde olan ticari gemiler, korsanların Nijerya dışında da dahil olmak üzere, kıydan önemli mesafelerde faaliyet gösterebileceklerini unutmayarak son derece uyanık kalmalıdır.

BENIN & TOGO



Mevcut Tehdit Düzeyleri:

Theft, Robbery & Stowaway

Lomé: **MEDIUM**

Cotonou: **MEDIUM**

Piracy & Kidnap for Ransom

Lomé: **MEDIUM**

Offshore Togo: **HIGH**

Cotonou: **MEDIUM**

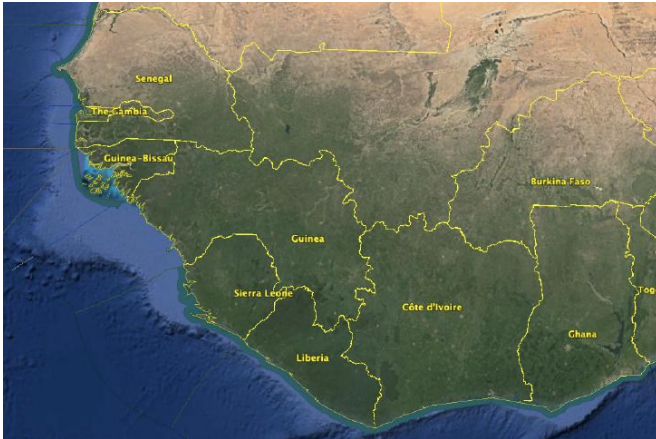
Offshore Benin: **HIGH**

EMNİYET

Analizler:

Benin ve Togo açıklarında yanaşma talimatı beklemek için driftte bekleyen gemilerde veya STS bunker operasyonları gerçekleştiren gemiler için hala çok yüksek bir tehdit var. Benin'in derin açıklarındaki alan güvenlik hizmetleri için çok az seçenek olduğu için ve açık denizde bir olay olması durumunda etkili müdahale yapılamadığı için Gine Körfezi'ndeki en tehlikeli bölgelerden biri olarak dikkate alınmalıdır. Tehlike durumlarını önlemek için gemiler daha güneye ve batıya doğru hareket etmeli ve demirlemelidir. Çünkü bu alanlarda daha fazla donanma varlığı ve deniz güvenliği hizmetleri mevcuttur.

WESTERN GULF OF GUINEA



Mevcut Tehdit Düzeyleri:

Senegal: **LOW**
 Guinea: **MEDIUM**
 Sierra Leone: **LOW**
 Liberia: **LOW**
 Cote D'ivoire: **LOW**
 Ghana: **HIGH**

Gana'nın 200 nm açıklarındaki alanlarda yanaşma talimatı beklemek için driftte olan gemilere korsan saldırıları olmaktadır. Drift için bu alanlardan kaçınılmalıdır. Son 12 ayda meydana gelen birkaç olay nedeniyle, Gana EEZ (Exclusive Economic Zone) doğu bölgesi yüksek riskli ve Togo'daki Lomé bölgesi riskli bölge olarak kabul edilmektedir.

Conakry'de meydana gelen olaylar genellikle şiddetlidir ve saldırganlar mürettebat üyelerini zorlamak ve tehdit etmek için silah kullanır.

Batı Afrika'daki tüm limanlarda yüksek hırsızlık, soygun ve kaçak yolcu riski vardır.

CAMEROON TO GABON



Mevcut Tehdit Düzeyleri:

Theft, Robbery & Stowaway

Cameroon: **HIGH**
 Eq Guinea: **LOW**
 Sao Tome & Principe: **LOW**
 Gabon: **LOW**

Piracy & Kidnap for Ransom

Cameroon: **HIGH**
 Eq Guinea: **MEDIUM**

EMNİYET

Sao Tome & Principe: **HIGH**

Gabon: **MEDIUM**

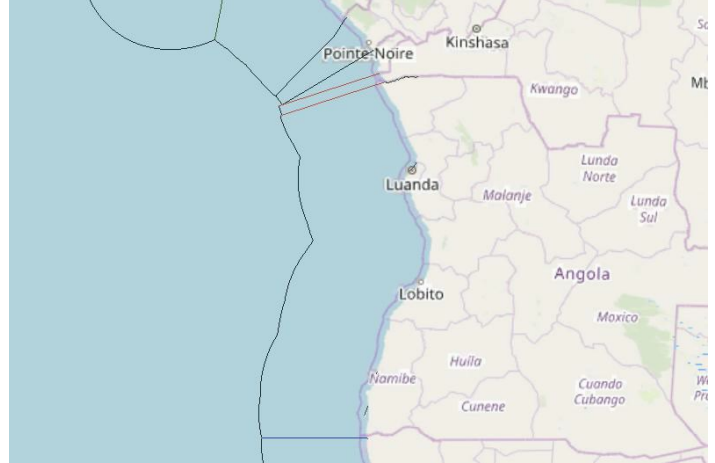
Analizler:

Sao Tome'un 250 nm batısındaki bir dökme yük gemisine şüpheli bir yaklaşımla ilgili bir rapor geldi ancak yanlış alarm olduğu anlaşıldı.

Nijerya ve Kamerun arasında birkaç kaçakçılık raporu geldi. Esas olarak bu durumun Nijerya'daki düşük yakıt fiyatlarından yararlanan ve Kamerun'da yakıtı satmak isteyen kaçakçılardan kaynaklandığı görüldü. Kamerun'daki Idenao şehrinin bu tür faaliyetlerin merkezi olmasının yanı sıra Bakassi yarımadasında pirinç ve diğer temel mal kaçakçılığı da yapılıyor. Kamerun Donanması son birkaç ayda başarılı tutuklamalar yaptı, ancak ticari gemiler bu tür faaliyetlere gereksiz yere karışmaktan kaçınmak için küçük gemilerden uzak durmalıdır.

Özellikle Kamerun, Sao Tome ve Principe ve Ekvator Ginesi gibi Nijerya dışındaki ülkelerin sularında korsan saldırısı ve kaçırılma riski yüksek olmaya devam ediyor. Bu sularda seyir halinde olan ticari gemiler, korsanların Nijerya dışında da dahil olmak üzere, kıyıda önemli mesafelerde faaliyet gösterebileceklerini unutmayarak son derece uyanık kalmalıdır. Gemiler, güvenliğin çok zayıf olduğu alanlardan kaçınmalıdır.

CONGO TO ANGOLA



Mevcut Tehdit Düzeyleri:

Theft, Robbery & Stowaway

Rep of Congo: **MEDIUM**

DR of Congo: **MEDIUM**

Angola: **MEDIUM**

Piracy & Kidnap for Ransom

Rep of Congo: **LOW**

DR of Congo: **LOW**

Angola: **LOW**

Analizler:

Luanda da, düzenli olarak hırsızlık ve soygun olayları görülmeye devam ediyor. Bazıları şiddetli olabilir, bu yüzden mürettebat davetsiz misafirlere karşı dikkatli olmalıdır.

Nijerya'nın Güneyi'nden gelen tehditlerin daha da artması nedeniyle bölgenin güneyindeki ülkelerde korsanlık tehdidi arttığı görülmüştür. Ancak Kongo Cumhuriyeti, Demokratik Kongo Cumhuriyeti ve Angola güney korsanlık riski için çok uzak sayılmaktadır.

EMNİYET

Geçen yıl, Kongo Cumhuriyeti demir bölgesinde bir dizi hırsızlık ve kaza olayı yaşanmıştır.

YAKIN TARİH VE TRENDLER

Gine Körfezi Limanları Güvenlik İstatistikleri:

Son 6 aydaki olay sayısı:

Luanda: 4

Conakry: 3

Monrovia: 2

Onne: 2

Tema: 1

Pointe Noire: 1

Douala: 1

Banana: 1

Port Harcourt: 1

Bonny: 1

Son 6 ayda liman ve demir bölgelerinde meydana gelen olay sayısı:

Luanda Anchorage: 4

Conakry Anchorage: 3

Monrovia Anchorage: 2

Tema Anchorage: 1

Pointe Noire Anchorage: 1

Federal Ocean Terminal, Onne: 1

Federal Lighter Terminal, Onne: 1

Bonny Anchorage: 1

Banana Anchorage: 1

Pointe Docteur, Douala: 1

Kaçak Yolcu İstatistikleri - Olay Sayısı (IMO ve yerel raporlara göre)

Son 3 ay - Son 6 ay - Son 12 ay

Lagos	6	8	16
Banjul	0	0	1
Takoradi	0	0	2
Abidjan	1	1	2
Conakry	1	2	5
Douala	0	0	1
Tema	0	0	1
Dakar	1	1	2

Gine Körfezi Korsanlık İstatistikleri:

Gemi Saldırıları

This month (last 30 days): 4

Since start of 2021: 56

Since start of 2020: 202

Mürettebat ve Yolcu Kaçırılması

This month (last 30 days): 0

Since start of 2021: 94

Since start of 2020: 243

2020'nin başlangıcından bu yana güvenlik güçlerini ve ticari gemileri içeren olaylar:

Deniz Kuvvetleri Muhafızları: 15

Silahlı Eskort Gemisi: 8

2018'den bu yana saldırıların başarı oranı:

Toplam atak-Kaçırılan gemi-Saldırı başarısızlığı

2018: 71	45	%63,38
2019: 68	38	%55.88
2020: 80	54	%67.5
2021: 25	16	%64

KAZA ANALİZİ

SEYİR KAZALARI, RAPORLAMALAR VE ÇIKARILAN DERSLER

Deniz kazalarının ve özellikle seyir kazalarının doğasına ilişkin sınırlı istatistikler bulunmaktadır.

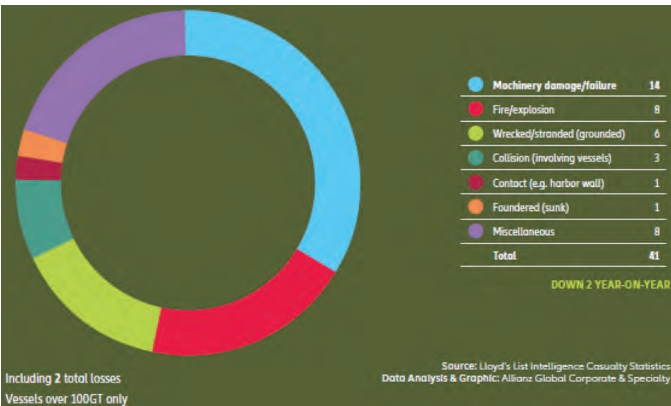
Deniz kazaları ile ilgili raporlamalar aşağıdaki gibidir:

IMO, deniz kazaları hakkında yıllık rapor yayınlamaktadır.

IMO GISIS: Deniz Kazaları ve Olayları modülü, korsanlık, denizde yaşanan kayıplar, gemilerin IMO numaraları ve şirket ayrıntıları, Global SAR (arama ve kurtarma) kullanılabilirlik durumu, vb. birçok ayrıntıyı içermektedir.

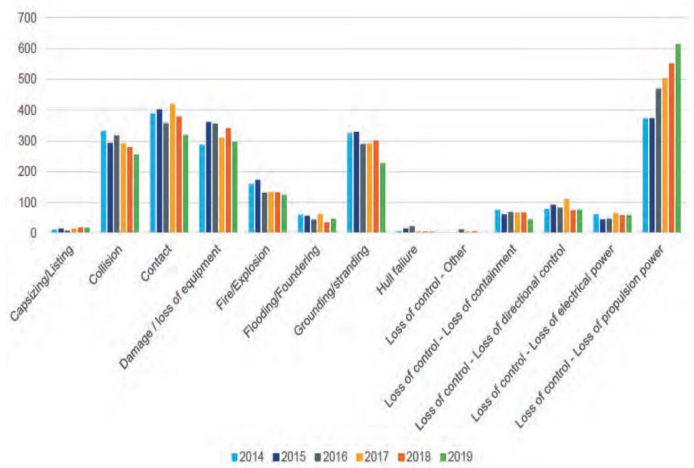
The Safety and Shipping Review 2020, gemide yaşanan kayıp eğilimlerini ve denizcilikte koronavirüs, iklim, güvenlik ve teknoloji ile ilgili zorlukları vurgulamaktadır.

Allianz Global Corporate & Specialty'nin (AGCS) İncelemesi, son 10 yıldaki nakliye kaybı ve kaza istatistiklerini içeren yıllık bir rapordur. (Aşağıda ki resimde örneği bulunmaktadır.)



Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı (EMSA), 2014'ten beri Deniz Kazalarına ve Olaylarına ilişkin yıllık olarak istatistikler yayınlamaktadır.

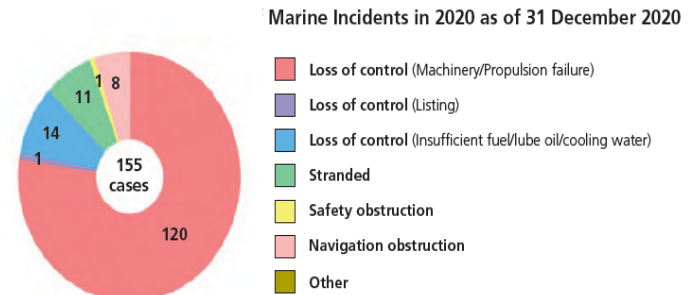
Aşağıda EMSA'nın hazırladığı rapor ile ilgili görseller yer almaktadır.



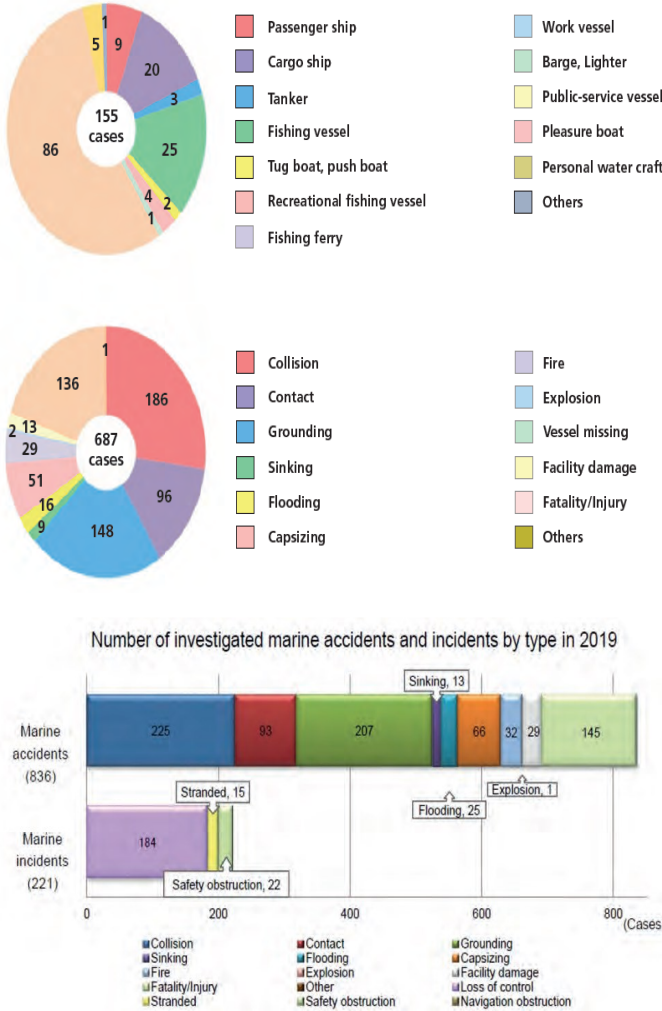
Japonya Ulaştırma Güvenliği Kurulu (JTSB), deniz olaylarıyla ilgili yıllık raporlar yayınlar.

Aralık 2020'de yayınlanan JTSB Yıllık Raporu, Genel olarak JTSB'nin faaliyetlerine ilişkin tanıtımlar sunmaktadır.

JTSB Yıllık Raporun amacı, sektörün JTSB'yi daha iyi anlamasını sağlamak ve ayrıca uluslararası taşımacılığın güvenliğini artırmaya da katkıda bulunmaktadır. Aşağıda raporla ilgili bazı örnekler yer almaktadır.



KAZA ANALİZİ



Yaklaşık 40 vaka çalışmasına atıfta bulunulan kitapta aynı zamanda, özellikle seyir olayları olmak üzere temel hata faktörü olarak insan unsuruna da odaklanılıyor.

Kitapta seyir kazalarına neden olan; yorgunluk, alkol ve madde kullanımı, hastalık, yetersiz köprüüstü ekip çalışması (iletişim, görev dağılımı, liderlik, riskleri normalleştirme ve durum farkındalığı), aşırı iş yükü ve dikkatin dağılması, pilotla ve diğer üçüncü şahıslarla iletişim, yetersiz seyir araçları, sessize alınmış, yanlış yorumlanmış veya yok sayılmış alarmlar, köprüüstü tasarımı, kötü hava koşulları, yoğun trafik ve dış baskılar gibi birbiriyle ilişkili birden fazla anahtar neden ele alınmıştır.

Kaza araştırmacısının, olaylar zincirini doğru bir şekilde göz önünde bulundurması ve birbiriyle ilişkili birden fazla neden arasında öncelik verilmesi gerekeni belirlemesi önemlidir.

Örnek olarak, yorgunluk dikkat dağınıklığına, aşırı iş yüküne ve risklerin normalleşmesine yol açar, ancak kitap kazayı analiz ederken şunu tavsiye ediyor: yorgunluğun (insan hatası) nedeni olarak 'manning level' (sistemik hata) dikkate alınmalıdır.

Köprüüstü tasarımının, seyir kazalarına neden olan önemli bir faktör olarak tanımlandığını belirtmekte fayda var.

Kitap, köprüüstü ekibinin (pilot dahil) durum farkındalığını artırmak için önlemler alınmasını da önermektedir.

Birleşik Krallık Deniz Kazaları Soruşturma Şubesi (MAIB), dünya çapındaki UK bayraklı gemiler ve Birleşik Krallık karasularındaki tüm gemilerin karıştığı deniz kazalarını içeren bir veri tabanı tutuyor. Bugüne kadar 103'ü doğrudan navigasyonla ilgili olmak üzere toplam 972 rapor var.

Denizcilik Enstitüsü (The Nautical Institute), 2015 yılında seyir kazalarını ve nedenlerini geniş referanslarla içeren bir kitap yayınladı.

Bu kitap önemli bir soruyu ele alıyor - Neden sürekli seyir kazaları oluyor?

KAZA ANALİZİ

Veri tabanlarındaki kazaların farklı örneklerine ve araştırma kaynaklarına (insan ve yöntemler) rağmen, kaza ve soruşturma raporlarının ortak sonucu aşağıdaki gibidir:

- ◆ Seyir yüksek riskli ilk üç operasyon arasında yer almaktadır. Seyir kazaları (çarpışma, temas ve karaya oturma dahil), şiddet ve olasılık açısından yüksek risk içermektedir.
- ◆ İnsan hatası, en sık rastlanan temel nedendir ve genellikle aşağıdaki nedenlerin kombinasyonu olarak karşımıza çıkar:
 - Köprüüstü ekipmanları ve/veya prosedürlerine eksik aşına olmak.
 - Ekipmanları kullanırken ya da operasyon sırasında riskleri normalleştirmek.
 - Durum farkındalığı eksikliği.
 - Etkin olmayan köprüüstü ekibi, diğer köprüüstü ekibinin üyeleri arasında ya da pilotla yaşanan iletişim eksikliği.

Teknolojik gelişmeler, seyir güvenliğinin artmaya devam ettiğini göstermektedir, ancak etkin kural koyma ve uygulama ile gemi zabıtlarının etkin eğitim ve öğretimine rağmen kazalar hala sıklıkla meydana gelmektedir.

Endüstri son zamanlarda, köprüüstü ekibinin, kara personelinin ve diğer ilişkili personelin gerekli yeterliliğe sahip olması gerektiğini vurgulamaktadır.

İnsan hatası ve iyi bir iş yapma arzusu, insan performansının ilkeleridir ve artık genel olarak endüstride kabul edilmektedir. Ayrıca, insan hatası hafife alındığında, soruşturma ve nedensellik analizi bir adım daha ileri gitmeli, sistemin belirli insan hatasına neden

toleranslı olmadığına, bu ve benzeri durumlarda sistemin güvenli olması için ne yapılması gerektiğine karar verilmelidir.

İnsan hatasından sistem hatasına geçiş uygulanırken, şimdiye kadar yapılan araştırmalarda belirtilen nedenler, farklı bir şekilde yönetilmelidir. Köprüüstü ekipmanına aşına olmama, köprüüstü ekipman ve sistemlerinin daha basit, güvenilir ve kullanıcı dostu bir tasarımın yapılmasını tetikleyebilir.

Prosedürlere ve kurallara aşinalık eksikliği yaşanması, köprüüstünde daha basit ve daha kullanıcı dostu tasarımların, prosedür ve kuralların yapılmasının tetikleyicisi olabilir.

Köprüüstü alarmlarının kapatılması, yok sayılması veya yanlış yorumlanması, alarmların kapsamını basitleştirmek veya konsolda konumlarını değiştirmek için tetikleyici olabilir.

Durum farkındalığı eksikliği, iletişim eksikliği ve etkisiz bir köprüüstü ekibinin olması durumları, personel yetkinliği ele alınarak geliştirilebilir. Bu bağlamda, sektör aşağıdaki yönergeleri yayınlamıştır:

- ◆ INTERTANKO/OCIMF Behavioral Competency for Assessment and Verification of Vessel Operators ve
 - ◆ The OCIMF Human Factors Approach - A framework to materially reduce marine risk
- Yukarıdaki önlemlerin tümü; sistem toleransı, insan hatasının belirlenmesi ve sistem güvenliğini etkileyen faktörlerin belirlenmesi ile geliştirilebilir.

Reference: INTERTANKO Bridge Equipment and Layout Guidelines

ReCAAP: Temmuz 2021'de Asya'da gemilere karşı toplam 5 silahlı soygun olayı bildirildi



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

Genel Bakış:

♦ Temmuz 2021'de Asya'da gemilere karşı toplam 5 silahlı soygun olayı bildirildi. Beş olaydan hepsi gerçektir, teşebbüs edilen bir olay olmadı.

♦ 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. Sulu bölgesindeki mürettebatın kaçırılmasından Abu Sayyaf Grubu (ASG)

sorumlu tutuluyor.

♦ ReCAAP ISC, Singapur Boğazı'nda yaşanan olayların devam etmesi konusunda da endişe duyarak, Tanjung Pergam, Bintan Adası (Endonezya) açıklarında, ReCAAP ISC 19 Temmuz'da bir Olay Uyarısı yayınladı (IA 05/2021).

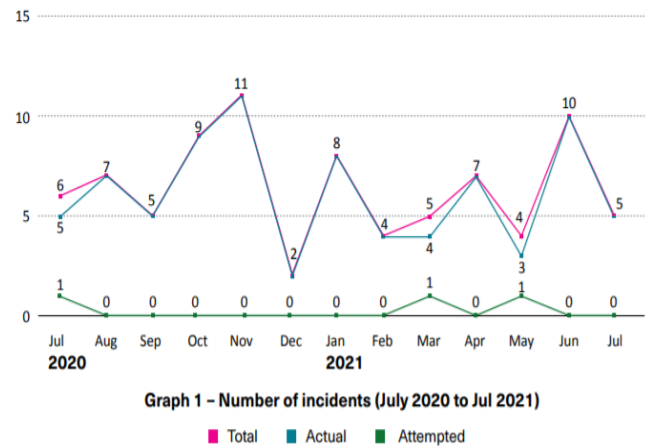
♦ Temmuz 2021'de, Singapur Boğazı'ndaki Trafik Ayırım Planının (TSS) doğu şeridinde iki olay bildirildi.

Olay Sayısı

♦ Temmuz 2021'de gemilere karşı 5 silahlı soygun olayı bildirildi ve beş olaydan hepsi gerçektir, teşebbüs edilen bir olay olmadı.

♦ Tüm olaylar doğrulandı ve ReCAAP ISC'ye bildirildi.

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



♦ Olaylar Sırasında Gemilerin Durumu

Temmuz 2021'de bildirilen 5 olaydan:

♦ 2 tanesi Singapur Boğazı'nda seyir halinde olan gemilerde yaşanırken,

♦ 2 tane olay South Harbour Anchorage area, Manila, Phillippines'de demir halinde

ReCAAP: Temmuz 2021'de Asya'da gemilere karşı toplam 5 silahlı soygun olayı bildirildi

olan gemilerde yaşanmış ve

♦ diğer olay Belawan Anchorage, Indonesia'da demirde olan bir gemide meydana gelmiştir.

Olayların Önem Düzeyi

♦ Temmuz 2021'de bildirilen 5 gerçek olaydan biri CAT 2, üç tanesi CAT 3 ve diğeri CAT 4 olaydır.

♦ Temmuz 2021'de CAT 1 olayı bildirilmedi.

♦ CAT 2 olayı, South Harbour Anchorage area, Manila, Phillippines'de demir halinde olan bir konteyner gemisinde meydana geldi. Faillerden biri görevli personele silah doğrulttu ve personelin telsizini alarak onu geminin korkuluklarına bağladı. Sonra diğer 7 failde gemiye çıktı. Bir yeni halat çalıp kaçtılar.

♦ Üç CAT 3 olayından ikisi, Tanjung Pergam açıklarında, Bintan Adası (Endonezya) Singapur Boğazı'ndaki Ayırma Düzeninin

(TSS) trafiğin doğuya akan şeridinde seyir halinde olan dökme yük gemilerinde meydana geldi. Her iki olayda da failler bıçaklıydı. İki olayda da mürettebat yaralanmadı ve ikisinde hiçbir şey çalınmadı. Diğer CAT 3 olayı, Belawan Anchorage, Endonezya'da demirli bir tankerde meydana geldi. Her biri bıçak ve sopa taşıyan iki fail görüldü. Alarm verildiğinde hemen gemiden kaçtılar. Olay sırasında mürettebat yaralanmadı ve ancak bazı yangın hortumu kaplinleri çalındı.

♦ CAT 4 olayı, South Harbor Anchorage alanı, Manila, Filipinlerde demirli bir konteyner gemisinde meydana geldi. Olay sırasında iki fail baş altından bazı malzemeleri halat kullanarak kendi teknelerine aktardıkları görüldü. Mürettebatı görünce hemen kaçtılar. Olay sırasında mürettebat yaralanmadı ancak gemiden birkaç malzeme çalındı.

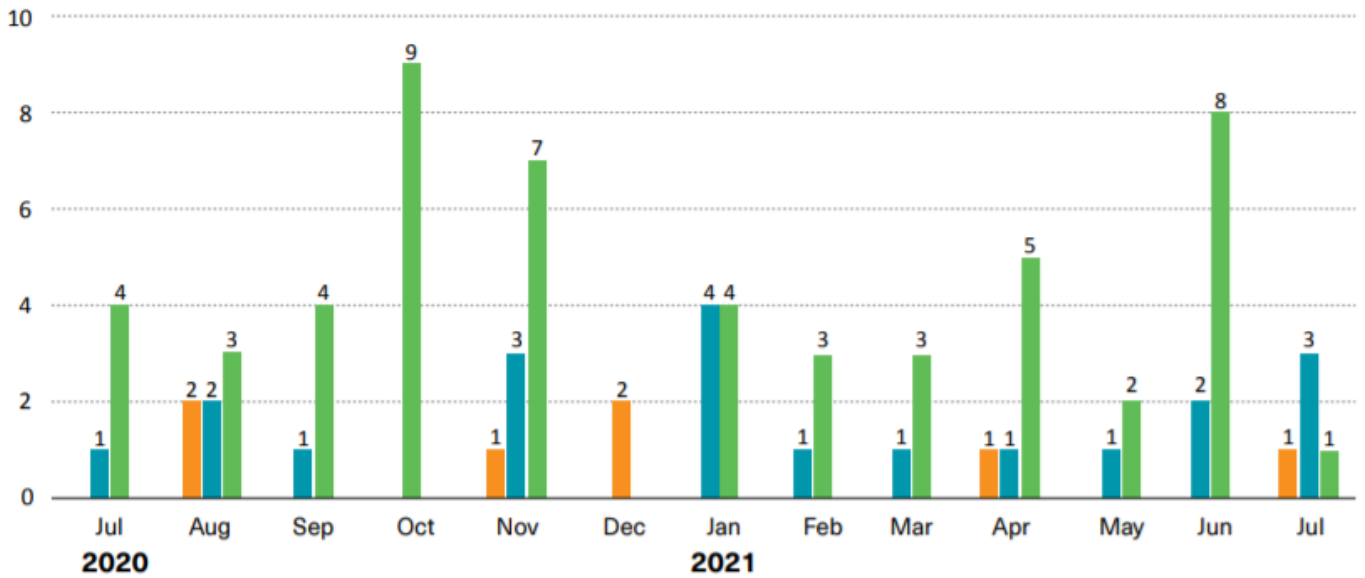


Chart 1 – Significance level of incidents (July 2020 to July 2021)

■ CAT 2 ■ CAT 3 ■ CAT 4

ReCAAP: Temmuz 2021'de Asya'da gemilere karşı toplam 5 silahlı soygun olayı bildirildi

Olayların Meydana Geldiği Yerler



Map 1 - Location of incidents in July 2021

● CAT 2 ● CAT 3 ● CAT 4

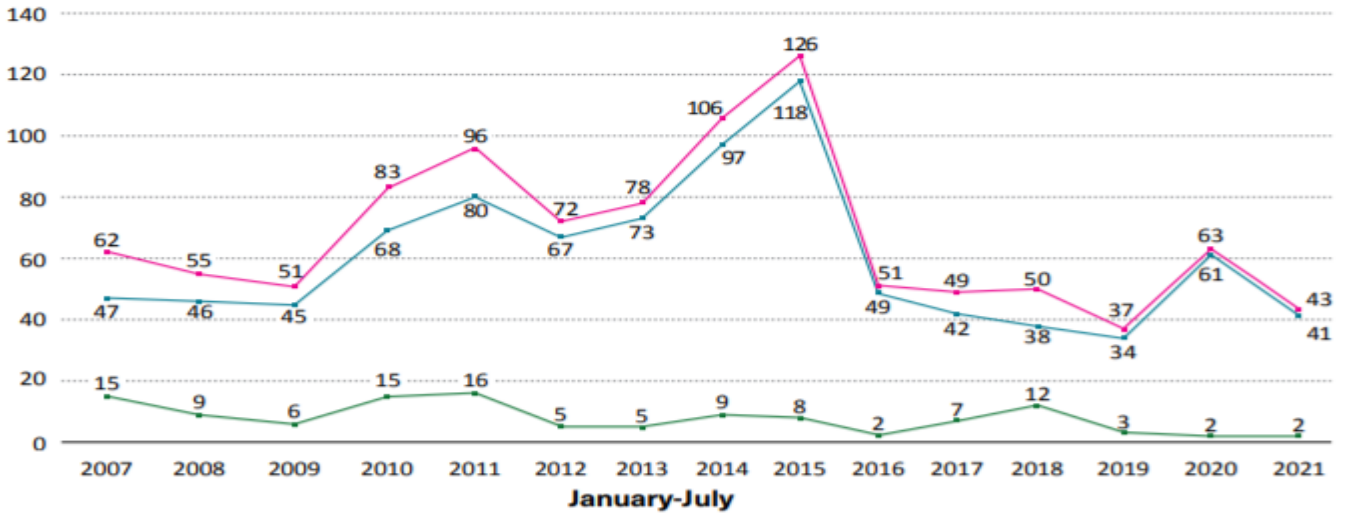
- | | | |
|---|--|--|
| 1 Ocean Moray
Petroleum/chemical
tanker
8 Jul 21, 0218 hrs
3° 55' N, 98° 44' E | 2 MV Romina
Container ship
10 Jul 21, 2320 hrs
14° 33.21' N,
120° 55.29' E | 3 Star Nike
Bulk carrier
17 Jul 21, 0016 hrs
1° 16.03' N,
104° 12.58' E |
| 4 Adventurer
Bulk carrier
17 Jul 21, 0040 hrs
1° 16.6' N,
104° 14.6' E | 5 MV Maersk Nussford
Container ship
17 Jul 21, 0125 hrs
14° 33.47' N,
120° 56.23' E | |

Ocak - Temmuz 2021

♦ Ocak-Temmuz 2021 boyunca Asya'da toplam 43 silahlı soygun olayı bildirildi. Hiç korsanlık olayı bildirilmedi.

♦ Ocak-Temmuz 2020 (toplam 63 olay) ile karşılaştırıldığında, bildirilen olay sayısının 2021 yılının aynı periyodunda %32 azaldığı görülmektedir.

♦ Ocak-Temmuz 2021'de meydana gelen olayların sayısı, 2020 yılının aynı periyodunda meydana gelen olaylarla karşılaştırıldığında çoğunlukla Bangladeş, Hindistan, Endonezya, Vietnam, Sulu-Celebes sularında ve Güney Çin Denizi'nde azalmıştır. Ancak, Singapur Boğazı'nda meydana gelen olayların sayısı (22), 2020 yılının aynı periyodunda meydana gelen olaylarla (19) karşılaştırıldığında arttığı görülmektedir.

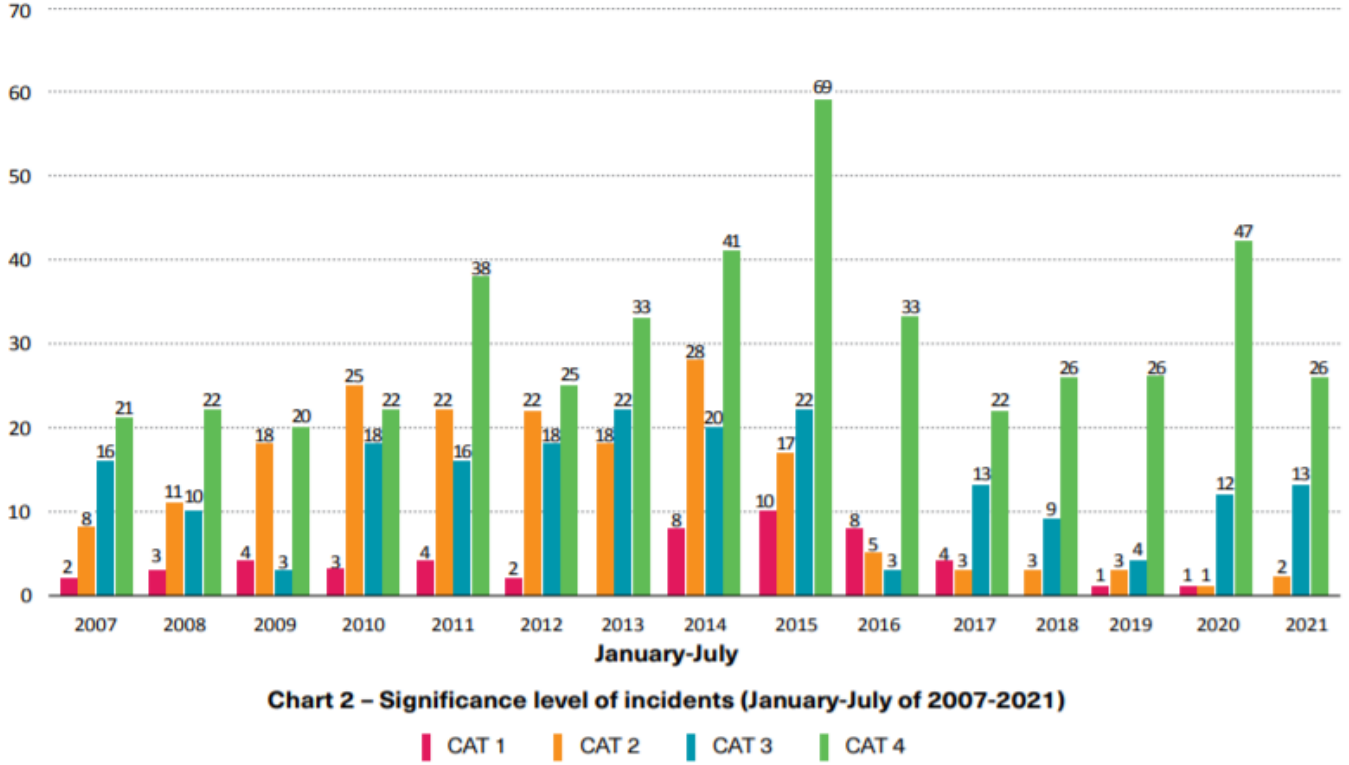


Graph 2 - Number of incidents (January-July of 2007-2021)

■ Total ■ Actual ■ Attempted

ReCAAP: Temmuz 2021'de Asya'da gemilere karşı toplam 5 silahlı soygun olayı bildirildi

Ocak-Temmuz 2007'den Ocak-Temmuz 2021'e Kadar Yaşanan Olayların Önem Düzeyi



♦ Ocak-Temmuz 2021'de bildirilen 41 olaydan 2 tanesi CAT 2 olayı, 13 tanesi CAT 3 olayı ve 26 tanesi CAT 4 olayı olarak kayıtlara geçmiştir.

♦ Yukarıdaki grafik, 2007-2021 Ocak-Temmuz aylarında bildirilen olayların önem düzeyini göstermektedir.

♦ CAT 2 olayı, Singapur Boğazı'nda seyir halinde olan bir gemide meydana gelmiştir.

♦ 8 CAT 3 olayından 5 tanesi Singapur Boğazı'nda meydana gelirken diğer 3 olay Endonezya'da demirde olan gemilerde meydana gelmiştir.

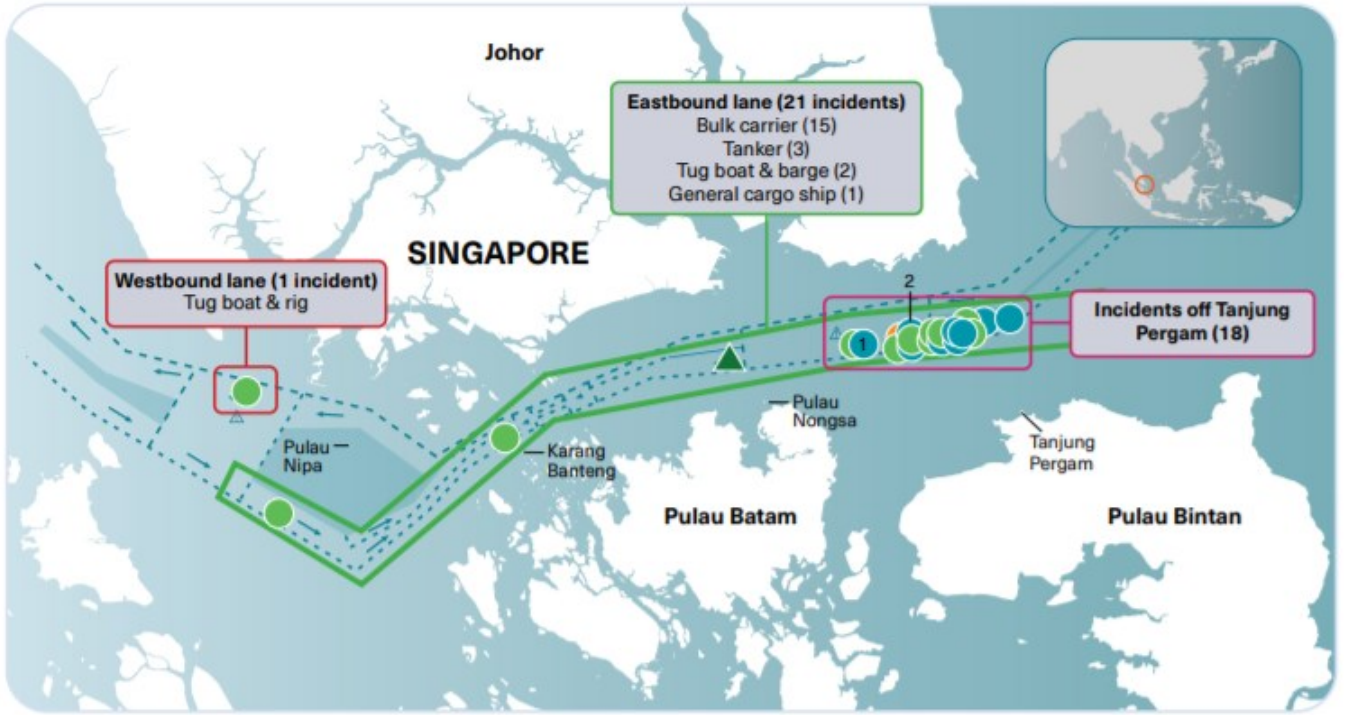
♦ En çok olayın CAT 4 olayı olarak kayıtlara geçtiği görülmektedir. Bu olaylar, Ocak-Mayıs 2021'de raporlanmış olan toplam olay sayısının %65'ini oluşturmaktadır.

Ocak-Temmuz 2021 Periyodunda Singapur'da Meydana Gelen Olaylar

Temmuz 2021'de iki olay (hepsi gerçek olay, teşebbüs olay yok), 17 Temmuz tarihinde ve birbirinden 30 dk aralıkla Tanjung Pergam, Bintan Island (Indonesia), Singapore Boğazı'nda seyir halinde olan dökme gemilerde meydana gelmiştir.

Gerçekleşen iki olayda da failer bıçaklıydı. Failer bir olayda makine dairesinde görülürken diğer olayda dümen dairesinde görülmüştür. Failer mürettebatı görünce kaçmıştır. Olaylar sırasında mürettebat zarar görmemiştir ve gemiden hiçbir şey çalınmamıştır.

ReCAAP: Temmuz 2021'de Asya'da gemilere karşı toplam 5 silahlı soygun olayı bildirildi



Map 2 – Location of incidents in the Singapore Strait during January-July 2021

● CAT 2 ● CAT 3 ● CAT 4 ▲ ATTEMPTED

1 **Star Nike**
Bulk carrier
17 Jul 21, 0016 hrs
1° 16.03' N,
104° 12.58' E

2 **Adventurer**
Bulk carrier
17 Jul 21, 0040 hrs
1° 16.6' N,
104° 14.6' E

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 Monthly Report (July 2021)

NEARMISS RAPORLAMALARI

Nearmiss Raporlaması için Teşekkür Notu

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

İsim	Toplam Rapor
Mehmet Küçük	9
Özgün Korkmaz	7
Selim Yağız Özkan	6
Serpil Cemre Kılınç	5
Berker Sazak	5
Mert Sarı	4

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

Görev	Toplam Rapor
Third Officer	33
Chief Officer	14
Third Engineer	8
Able Seaman	7
Deck Cadet	5
Pumpman	4
Second Engineer	3

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 üçüncü çeyreği için en fazla raporlama yapılan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir:

Gemi İsmi	Toplam Rapor
MED SERHAT	12
MED ATLANTIC	11

NEARMISS

BEST PRACTICE & LESSONS LEARNT RAPORLAMALARI

Best Practice & Lessons Learnt Raporlaması için Teşekkür Notu

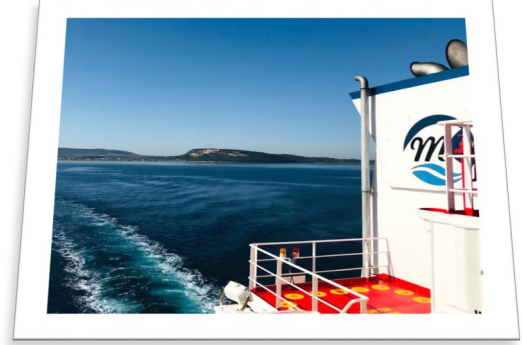
2021 yılı üçüncü çeyreği için Best Practice ve Lessons Learnt raporlaması hususunda gerekli özeni gösteren tüm gemi Kaptanlarımız ve Personelimize teşekkür ederiz.

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

İsim	Toplam Rapor
BERKER SAZAK	3
EMRE GENE	3

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

Görev	Toplam Rapor
Second Engineer	8
Third Officer	6
Third Engineer	4



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

Gemi İsmi	Toplam Rapor
Med Serhat	7
Black Star	3
Med Blue Jay	3
Med Emre	3
Med Baltic	2
Med Atlantic	2



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 12 Chemical/ Oil tankers under management at the moment. 1 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.

