

# HSSEQ BULLETIN

Q2 2023/ SAYI 15



ALTUNİZADE MAH. KISIKLI  
CADDESİ

NO: 4 SARKUYSAN-AK İŞ  
MERKEZİ S BLOK(1.BLOK) İÇ  
KAPI NO: 5

ÜSKÜDAR, İSTANBUL - TURKEY

+90 (216) 562 13 20



[www.ymntankers.com.tr](http://www.ymntankers.com.tr)  
[info@ymntankers.com.tr](mailto:info@ymntankers.com.tr)





# İÇİNDEKİLER

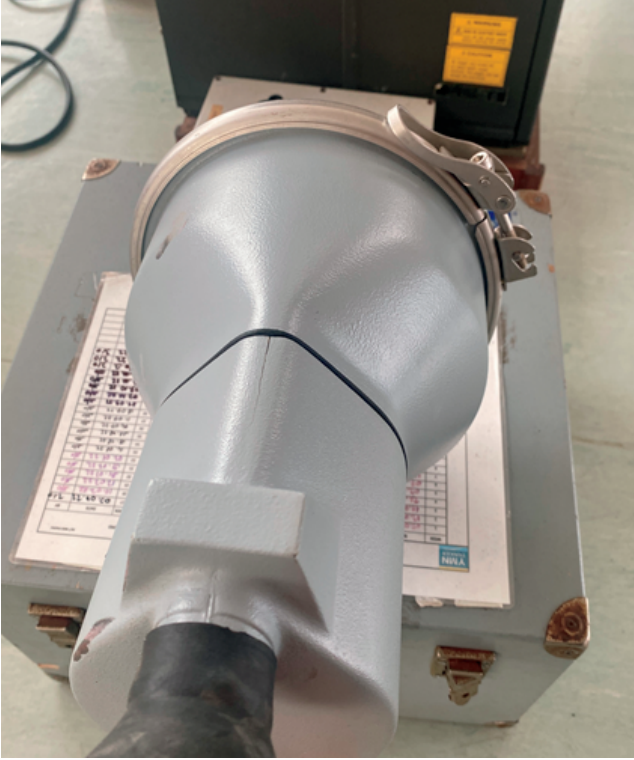


|                                                                         |    |
|-------------------------------------------------------------------------|----|
| BEST PRACTICE UYGULAMALARI<br>İLE İLGİLİ ÖRNEKLER.....                  | 1  |
| LESSONS LEARNED UYGULAMALARI<br>İLE İLGİLİ ÖRNEKLER.....                | 3  |
| YAKIT FİLTRESİ OLAY RAPORU.....                                         | 5  |
| DÜNYA İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ GÜNÜ.....                                 | 6  |
| TEKRAR EDEN DENET MADDELERİ.....                                        | 7  |
| EĞİTİM DEPARTMANI.....                                                  | 8  |
| DURUMSAL FARKINDALIK.....                                               | 10 |
| GASLIGHTING VE MANİPÜLASYON.....                                        | 13 |
| MARITIME WELLBEING.....                                                 | 17 |
| SAĞLIK: SICAK KOŞULLARDA ÇALIŞMA.....                                   | 19 |
| ÇEVRE: BUZULLAR ERİYOR.....                                             | 22 |
| FİLO GEMİLERİ Q2 KULLANIM/ÜRETİM<br>İSTATİSTİKLERİ.....                 | 23 |
| RECAAP 2023 Q2 RAPORU.....                                              | 25 |
| FİLO GEMİLERİNİN BEST PRACTICES VE<br>NEAR MISS ANALİZLERİ.....         | 27 |
| NEARMISS RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR<br>NOTU & EMNİYET ÖDÜLLERİ.....    | 28 |
| BEST PRACTICE & LESSON LEARNED<br>RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU..... | 30 |
| ŞİKAYET VE İSTEK.....                                                   | 31 |

# FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

## MED PACIFIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

### BAD PRACTICE



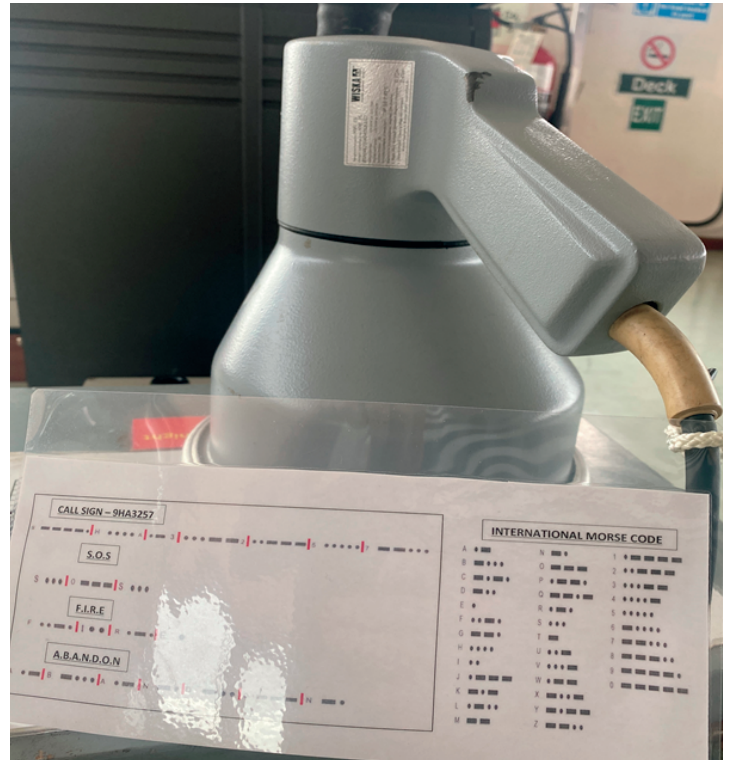
Gemide bulunan ALDIS görsel sinyal lambası üzerinde morse alfabesi bulunmamakta ve herhangi bir acil durum söz konusu olduğunda efektif ve hızlı kullanımı daha zor ve belki de mümkün olamayacaktı.



ALDIS görsel sinyal lambasının acil bir durumda daha hızlı ve efektif kullanılabilmesi için gemi çağrı kodu ve uluslararası morse alfabesi çağrı sinyalleri lamba üzerine markalanmıştır.



### GOOD PRACTICE





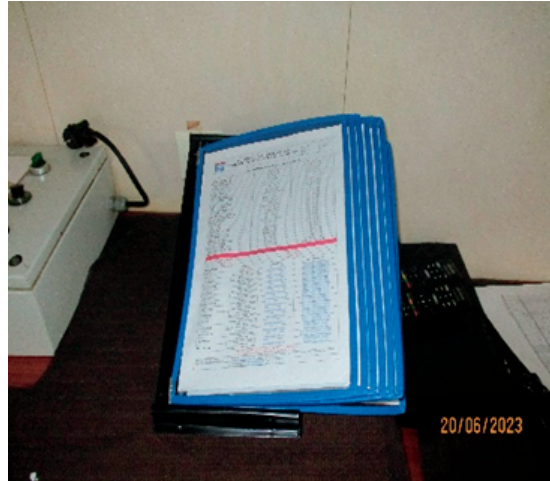
## **BAD PRACTICE**

Zabitan ve personel salonlarında asılı olan posterlerin, görüntü kirliliğine neden olduğu ve aynı zamanda karmaşık olması nedeni ile personel tarafından incelenemediği fark edildi.



## **GOOD PRACTICE**

Hem daha kullanışlı olması hem de kolaylıkla okunabilmesi açısından posterler şömiz içerisinde toplanmıştır. Bu sayede alabandalarda bulunan görüntü kirliliği son bulmuş, posterler daha rahat okunabilir hale gelmiş ve nizami bir görüntü oluşmuştur.



# GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

## MED PAKİZE Personeli Tarafından Raporlanan Lessons Learned:

### OLAY:

Basınçlı sistemlerin ve ekipmanların kullanımı veya rutin testleri sırasında endüstride sık sık kazalar meydana geldiği gözlemlenmiştir. Bu gibi kazalar sebebiyle personelin yaralanması ve ekipman hasarlarının önlenmesi adına aşağıdaki Lessons Learned hazırlanmıştır. Bu Lessons Learned'ün amacı şirket kurallarına ve uluslararası politikalara / kurallara uyulduğundan emin olmaktır.

### ALINACAK DERSLER:

Öncelikle kişisel koruyucu ekipmanların önemine değinmekte fayda vardır. Endüstri de yaşanan olaylarda kişisel koruyucu ekipman kullanılmadığı için kişinin karşı karşıya kaldığı fiziksel hasar daha da ağır sonuçlanmıştır.

Şirketimiz Politikalarına göre Kişisel Koruyucu Ekipman kullanımı zorunlu ve elzemdir (PPE Matrix P-11).

Kişisel Koruyucu Ekipmanın kullanımının yanı sıra personelin yapılan operasyon hakkında yeterli bilgi ve eğitime sahip olması da büyük önem taşımaktadır.

### KÖK NEDENLER:

- Kişisel Koruyucu Ekipman Kullanmamak
- Prosedürü Takipte Hata
- Dikkat Eksikliği





# LESSONS LEARNED

Bu gibi kazaların tekrar etmesini engellemek amacıyla alınabilecek önlemler ve çıkarılan dersler aşağıda sıralanmıştır:

- Doğru ve uygun eldiven (PPE Matrix'de hangi iş esnasında hangi ekipmanın kullanılması gerektiği yazmaktadır) kullanımı el yaralanmalarını engelleyip ortaya çıkabilecek yaralanmaların ağırlığını azaltmaktadır.
- Basınç bulunduran ekipmanlarla yapılan basınç testi ve benzeri işler esnasında ekipmanın emniyetli bir şekilde kullanıldığından ve ekipmanın herhangi bir parçasının stres altında kalmadığından emin olmak gerekmektedir.
- Basınçlı ekipmanın kullanımından önce tüm valflerin doğru pozisyonda olduğundan emin olmak gerekmektedir.
- Basınçlı ekipmanın içinde bulunan madde hakkında mutlaka MSDS (Material Safety Data Sheet) bulunmalı ve maddenin teması veya solunması halinde ne yapılması gerektiği hakkında bilgi edinilmelidir. Bunun yanı sıra maddenin özelliklerine göre hangi kişisel koruyucu ekipman kullanılması gerektiğine de dikkat edilmesi gerekir. Bazı koruyucu eldivenler belli bazı maddelere karşı koruma sağlarken diğerlerine karşı sağlamayabilmektedirler.



# OLAY RAPORU

## MED BLUE JAY YAKIT FİLTRESİ OLAY RAPORU

11 Haziran 2023 tarihinde Huelva/İspanya'ya yanaşan Med Blue Jay CPP yüklemişti. Saat 18:30 LT sıralarında pilotun geleceği öğrenilmişti. Bu aşamada steering gear testleri yapılmış, iki demir de acil duruma karşı hazırlanmış, ana makine ve bow thruster testleri şirket ve uluslararası prosedürlere göre tamamlanmıştı.

Pilotun çıkmasının ardından kalkan gemi yakıt filtresi tıkanması sebebiyle bir süre sonra ana makine RPM'inin 400'e düştüğünü gördü. Baş üstünde demir atmaya hazır acil durum ekibi bulunmaktaydı. Baş mühendis ivedilikle filtreyi değiştirdi. Kısa süre içinde ana makine RPM'i tekrar normal çalışma hızı olan 600'e yükseldi. Ardından gemi kontrol ve testleri yapıp her şeyin yolunda olduğundan emin olmak amacıyla demir sahasına doğru ilerlemeye başladı.

### Kök Nedenler

- Ana makine RPM'i yakıt filtresi tıkanması sebebiyle 400'e düşmüştür.

### Düzeltici Eylemler

- Ana makine üzerinde bulunan dublex filtre yedek filtre ile değiştirildi. Bu sayede ana makine RPM'i tekrar yükseldi ve dakikalar içinde kontrol tekrar köprüüstüne verildi.

### Önleyici Eylemler

- Olayın ardından tüm filo gemilerine konu hakkında haber verildi.
- 4506 WN-3 numaralı Kalkış/Yanaşma ISM formu revize edildi.
- Tüm filo gemileri Ana Makine ve Aux. Makinelerinin fuel pressurelarını kontrol etmeleri konusunda bilgilendirildi. Filtrelerin diferansiyel indikatörleri kontrol edildi ve yedek filtrelerin temiz durumda olduğundan emin olunması gerektiği bilgisi verildi.





# DÜNYA İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ GÜNÜ



Emniyetli çalışmak için birçok etken bulunmaktadır. Emniyet Yönetimi Politikaları (ISM), Kişisel Koruyucu Ekipmanları (PPE) ve uluslararası emniyet sözleşmeleri emniyetli çalışmak için gerekenler bütünüdür. ayrılmaz parçalarıdır.

Yaşanılan her kaza ve karşılaşılan her tehlike neticesinde emniyet kavramının önemi anlaşılmaktadır. Emniyet politikaları ve prosedürleri gelişen teknoloji ve karşılaşılan yeni durumlar karşısında kendini yenileyerek genişleyecektir.

Emniyet, insan veya doğal unsurlar kaynaklı oluşabilecek tehlikelerden uzak kalma durumudur. Şüphesiz uluslararası ticaretin büyük bir kısmını oluşturan denizcilik sektörü de bahsedilen tehlikelerle sık sık karşılaşmaktadır. Yükü bir limandan alıp başka bir limana ulaştırabilmek ile yükümlü olan gemiler aynı zamanda emniyetli olmakla da yükümlüdür. Denizcilik sektörü her ne kadar modern teknolojinin fazlasıyla kullanıldığı bir sektör olsa da insan merkezli bir sektördür. İstatistiklere bakıldığında gemi adamlığının en tehlikeli iş kollarından biri olduğu görülmektedir. Bu yüzden emniyetli seyir için en önemli gereklilik şüphesiz emniyetli çalışmaktır.

Emniyetli yönetim politikaları (ISM), gemilerin emniyetle işletilmesi ve gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi için Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından kabul edilmiştir. Emniyet ve çevre korumasını amaçlayan bu politikalar, emniyet yetersizlikleri ve müdahale kurallarını içermektedir. Emniyetli seyir ve çalışma için bu politikaların uygulanması emniyet kültürü için önemli bir adımdır. Kişisel koruyucu ekipmanları (PPE) kullanmak, emniyetli çalışmak için kişinin alabileceği en iyi bireysel önemlerden biridir. Tek bir ekipman veya setten oluşmayıp yapılacak işe, ve oluşabilecek kazaya göre kişiyi korumaya yönelik ekipmanlardır.

Uluslararası Denizcilik Örgütünün emniyet için yaptığı en kapsamlı çalışma şüphesiz SOLAS'tır. İlk olarak 1503 kişinin yaşamını yitirdiği 'Titanik' faciasından sonra 1914'te ilgili ülkeler Londra'da toplanmış ve alınan derslerle ilk versiyonunu yayımlamıştır. Gelişen teknoloji ve yaşanan kazalar neticesinde düzenlemeler uğramış ve emniyet için önem teşkil eden bir sözleşme olmuştur. SOLAS ve gerektirdiği denetimlerin amacı can emniyetini sağlayıcı koşulları gerçekleştirmek ve emniyetin sürekliliğini sağlamaktır.

# TEKRAR EDEN DENET MADDELERİ



CDI ve SIRE denetlerinde raporlanan ve tekrar eden denet maddelerinin konularını gemilerimizde tekrar yaşanmasını önlemek ve ekstra dikkat edilmesini sağlamak adına ek olarak bültenimizde de paylaşıyoruz.

## CDI

### 1. Bölüm- Certification, Manning, Etc.

1.3.7: Makine dairesinde tüm vardiyalarda yeterli personelin bulunması

1.4.1: ESP dosyasının güncel olması

1.4.11: Kuru havuz planlaması hakkında

### 5. Bölüm- Cargo Operations

5.4.1: Kargo elleçleme ekipmanlarının kondisyonu

5.5.38: Spectrophotometre kullanımı

### 6. Bölüm - Engine Department

6.1.10: UMS prosedürü

6.2.2: Ekipmanın testlerinin kaydı

6.2.16: Non-slip yüzeyler

6.2.22: Flashback Arrestorler hakkında

6.3.1: Ekipmanın genel durumu

### 7. Bölüm - Operational Safety

7.1.20: Kapalı mahale girişlerde prosedürlerin uygulanması

7.1.21: Sıcak çalışmada prosedürlerin uygulanması

7.1.32: Lifting Gearın bakım tutumu hakkında

## SIRE

### 8. Bölüm- Cargo and Ballast Systems

8.4: Loading Computer testleri ve kontrolleri

8.30: Inert Gaz odalarına girişlerde uyulması gereken prosedürler ve bunların uygulanması







Şirketimizde Temmuz ayı itibariyle Eğitim Departmanı açılması planlanmakta ve bu sayede gemilerimizde bulunan personelimizin **eğitim ihtiyaçlarının belirlenmesi, karşılanması ve eksik yönlerinin saptanması** aynı zamanda da **yeni kurallar ve regülasyonların takibinin** sağlanıp gerekli eğitimlerin verilmesi amaçlanmaktadır.



## HUMAN FACTOR

Bu aşamada Eğitim Departmanının başında bulunacak olan Eğitim Enspektörümüzün birincil önceliği SIRE 2.0'ın yürürlüğe girmesiyle beraber daha da önem kazanacak olan İnsan Faktörüdür. **İnsan faktörü** ele alınarak **personel kaynaklı ortaya çıkan kazaların önlenmesi**, azaltılması ve personelin durumsal farkındalığının artırılması amaçlanmaktadır.





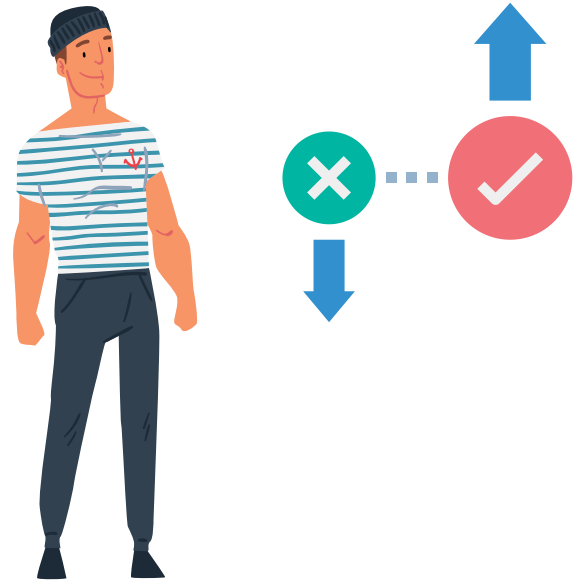
İnsan hatasının oluşmasının bir diğer nedeni ise yetersiz iletişimdir. Yetersiz iletişim veya yorgunluk gibi etmenler her ne kadar tek başlarına ufak görünselerde endüstride görülen büyük kazaların ve can kayıplarının ana nedenlerini oluşturmaktadır.

İşte bu noktada eğitim departmanımızın ana hedeflerinden birisi de personelimize gerekli eğitimlerin verilerek insan hatalarının minimuma düşürülmesi ve bu sayede küçük veya büyük çaplı kazaların önlenmesidir.

Gemiye katılacak olan yeni zabıtların, firmamızda ilk defa çalışacak olan zabıt, kaptan ve Çarkçıbaşlıların yanı sıra rutin kontratlarına devam eden personel için de eğitimler verilecek, filoda yakın zamanda yaşanmış kazalar, nearmissler ve denet raporları bildirilecek aynı zamanda personel sınava tabii tutularak bilgileri kontrol edilecek ve tazeleneyecektir.

Sürekli gelişmekte olan ve dünya ticaretinin büyük bir çoğunluğunu oluşturan denizcilik endüstrisinde en dikkate alınması gereken konulardan birisi de eğitimidir. Personelin sürekli olarak kendilerini geliştirmesi ve regülasyonlara / kurallara aşina olması gerekmektedir.

Denizcilik endüstrisinde karşılaştığımız çatışmalar, yangınlar, patlamalar gibi birçok kazanın ana nedeni insan hatasına dayanmaktadır. Endüstride meydana gelen kazaların kök nedenlerinin araştırıldığı bir çalışmaya göre kazaların %96'sında insan hatası bulunduğu ortaya çıkmıştır. Çalışmalar aynı zamanda insan hatasının oluşmasının nedenini büyük oranda yorgunluk yaşayan personelin bu sebeple doğru kararı verememesine ve durumsal farkındalık kaybına bağlamıştır.



Eğitim departmanımıza ve Eğitim Enspektörü Sayın Helin Taşkın Çevikkan'a aşağıdaki mail adresleri ve telefon numarasından erişim sağlayabilirsiniz.

[helin@ymntankers.com.tr](mailto:helin@ymntankers.com.tr)

 [training@ymntankers.com.tr](mailto:training@ymntankers.com.tr)

 [+90 549 148 63 05](tel:+905491486305)

# DURUMSAL FARKINDALIK



## DURUMSAL FARKINDALIK NEDİR?

Durumsal farkındalık, hem geminin kendisinin hem de gemi personelinin emniyette olması, tehlikelerin tespit edilmesi ve efektif karar verilebilmesi açısından sahip olunması gereken oldukça önemli bir yetenektir.

**Durumsal Farkındalık:**

- Çevrede bulunanlar hakkında açık bir algıya sahip olmak,
- Çevrede olup bitenleri anlamak,
- Ve tüm bunların gemiyi nasıl etkileyeceği hakkında fikir yürütebilmektir.

Kısaca durumsal farkındalığa sahip olmak çevrede olup bitenleri anlamak ve bu bilgi ile gelecekte ne olabileceğini kestirmek ve buna göre hareket etmektir.

Tarih, gemide tetikte olmanın gemilerde meydana gelen kazaları önlemek için çok önemli bir unsur olduğunu göstermiştir.

Görevdeki zabitelerin ve kaptanın çevredeki diğer gemiler, denizin durumu, akıntı, deniz derinliği, gemiler ve VTS arasın iletişim gibi birçok farklı alana aynı alanda odaklanmaları gerekmektedir.

Durumsal Farkındalığın eksikliği aşağıdaki gibi çeşitli sebeplerden ötürü oluşabilir:

- Ağır iş yükü, dikkat dağınıklığı gibi sebeplerle bilgilerin yeterli gözlemlenmemesi
- Elde edilen bilgilerin yanlış anlaşılması veya yetersiz bilgi aktarımı
- Yetersiz eğitim, familarizasyon ve motivasyon
- Fazla çalışma, stres ve yorgunluk
- Bilgisayar tabanlı sistemlerde personele aşırı bilgi yüklenmesi
- Belirli bir şeye fazla odaklanarak diğer noktaları göz ardı etmek



# DURUMSAL FARKINDALIK NASIL SAHİP OLUNUR?

Dikkat dağınıklığı her ne kadar insanın doğasında bulunan bir şey olsa da denizcilik endüstrisi bu konuda kendisini geliştirmiş ve bunu önlemek için belirli yollar bulunmuştur.

- Çalışma kurallarını ve prosedürlerini takip etmek,
- Çalışma arkadaşları ile açık iletişimde olmak,
- Durumu farklı perspektiflerden tekrar gözden geçirmek ve farklı kaynaklardan yararlanmak gibi eylemlerin dikkat dağınıklığını engellediği ve durumsal farkındalığı arttırdığı gözlemlenmiştir.

The Importance of

## SITUATIONAL AWARENESS



## DURUMSAL FARKINDALIĞIN 3 AŞAMASI

ABD Hava Kuvvetlerinin eski bilim adamı DR. Mica R. Endsley'e göre durumsal farkındalığın üç farklı aşaması bulunmaktadır.

### 1. AŞAMA: ALGILAMAK

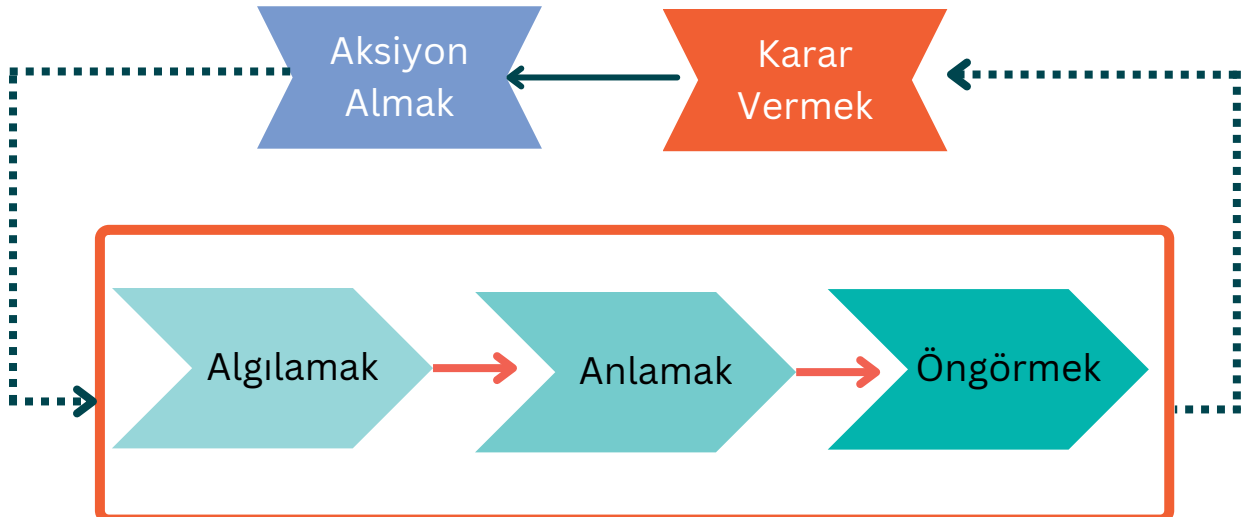
Vardiya zabiti hem kendi gemisinin hem de çevre gemilerin rota, hız ve pozisyon bilgilerini algılar. Bu algı görme, duyma, dokunma gibi doğal insan duyularıyla gerçekleştirilir.

### 2. AŞAMA: ANLAMAK

Bu aşamada algılanan bilgiler anlaşılmalı ve birleştirilerek gözden geçirilmelidir. Vardiya zabiti topladığı bilgilerin ne anlama geldiğini ve onu nasıl etkilediğini idrak etmelidir. Vardiya zabiti bu bilgileri birleştirerek yaşanan durum hakkında zihninde bir resim yaratmalıdır.

### 3. AŞAMA: ÖNGÖRMEK

İlk iki aşamanın düzgün bir şekilde tamamlanması durumunda vardiya zabiti yakın gelecekte meydana gelecek durumlar hakkında öngörü sahibi olabilmeli ve muhtemeln tehlikelere karşın planlar geliştirebilmelidir.



## DURUMSAL FARKINDALIĞIN KAYBI

Durumsal farkındalık birçok sebeple kaybedilebilmektedir. Bir önceki sayfada bahsedilen aşamalardan herhangi birinde bir hata olması buna sebep olabilmektedir.

### 1. AŞAMA: ALGILAMAK

Bilgilerin pasif davranışlar, ağır iş yükü veya alakasız işlerden kaynaklı oluşan dikkatsizlik sonucu algılanamaması.

### 2. AŞAMA: ANLAMAK

Yetersiz gözlem, deneyim veya bilgi sebebiyle durumun kavranılamaması.

### 3. AŞAMA: ÖNGÖRMEK

Olay örgüsü hakkında zihinde oluşturulan resme fazla güvenmek ve değişiklikleri gözden kaçırmak.

## DURUMSAL FARKINDALIĞI GELİŞTİRMEK

Kaliteli bir durumsal farkındalığa sahip olmak amaçlanıyorsa bir çok farklı noktada dikkatli olunması gerekmektedir.

Bu noktalar şu şekilde sıralanabilir:

- Etrafta olup bitenlerin farkında olmak
- Var olan bütün yardımcı ekipmandan faydalanmak
- Her daim kullanılan ekipmanın ve verilen kararların tekrar kontrolünü sağlamak
- Bulguları her zaman diğer gemi personeli ile paylaşmak ve onların bulgularını dinlemek
- Kendi sınırlarını bilmek ve aşırı bilgi veya iş yükünün farkında olmak
- Her daim tetikte ve konsantre olmak
- Hatalı bilgiler ve sahte haberlere karşın bilgilerin kontrolünü sağlamak
- İç güdülerine güvenmek
- Kaza raporlarını okuyup gözden geçirerek ders çıkarmak
- Sürekli gelişim, öğrenme ve deneyim
- Geminin ekipmanı ve sistemine familarize olmak ve özellikleri hakkında bilgi sahibi olmak (Radar, GPS, AIS, vb.)
- Gemi personelinin yorgun ve dinlenmemiş olup olmadıklarına dikkat etmek



# GASLIGHTING

## GASLIGHTING VE MANÜPİLASYON



Gaslighting, kişinin kendi akıl sağlığını sorgulamasına neden olan yalanlar, inkar ve sindirme taktikleri yoluyla manipüle edildiği bir psikolojik taciz biçimini tanımlamak için kullanılan bir terimdir. Gaslighting yapan kişi karşıdaki kişinin duygularının, düşüncelerinin ve algılarının önemsiz veya yanlış olduğunu ima eder. Bu tür duygusal istismara yatkın belirli bir insan profili yoktur. Erkekler ve kadınlar da gas lighter veya kurban olabilirler. Gaslighting yapan kişiler genellikle narsist bir kişiliğe sahiptir.

Psikolojik manipülasyon kişinin bilinçli veya bilinçsiz olarak karşısındakinin davranışlarını veya algısını belli stratejiler kullanarak yanıltmayı, değiştirmeyi hedefleyen sosyal etki türü olarak tanımlanmaktadır. Gaslighting kavramı İngiliz yazar Patrick Hamilton'un 1938 yılında yazdığı 'Gas Light' oyunu ile ilk kez ortaya çıkmıştır.

Gaslighting kişinin özellikle kendi çıkarları için manipülatif bir şekilde yanıltma veya aldatma davranışı olarak da tanımlanabilir. Mağdur kişi, düşüncelerini, gerçeklik algısını ve akıl sağlığını sorgulamaya başlar. Kişinin zaman içerisinde özgüveni ve özsaygısı zarar görür. Yapılan duygusal manipülasyonlar aynı zaman da kişinin kendi hafızasını ve akıl sağlığını sorgulamasına sebep olur. Gerçeklik algısının bozulması ile anılarını sorgulamaya başlayan bu kişiler yaşadıklarını inkar edebilir, karşısındakinin gerçeğini kabul etme eğiliminde olabilirler. Mağdurlar zamanla yaşadıkları kafa karışıklığı ve kendinden şüphe etme haliyle, kendilerini o kişilere daha çok ihtiyaç duyarken bulabilirler.





Gaslighting'in temel hedeflerinden birisi de karşısındaki kişiyi kendi kontrolü altında tutmaktır. Genelde yakınları ve sevdikleri kişiler tarafından uygulandığı bilinen Gaslighting kişilerin duygularının küçümsemesine sebep olur. Kendi akıl sağlığını, duygularını, zekâsını sorgular hale gelen bu kişiler oldukça olumsuz, suçlu, yetersiz veya kusurlu hissedebilirler.

## GASLIGHTING YÖNTEMLERİ

- Yalan söyleyerek manipüle etmek
- Söylediklerini inkar etmek
- Konuşulan konuyu çarpıtmak ve kendi istediği yöne çekmek
- Yanlış olana yönlendirmek
- Kişinin duygu ve düşüncelerini küçümsemek, önemsizleştirmek
- Kafa karıştırarak manipüle etmek
- Aşağılamak
- Karşıdakini suçlamak

## GASLIGHTING' E MARUZ KALINDIĞI NASIL ANLAŞILIR?

Gaslighting ve manipülasyona maruz kalan bireylerin bunun farkına varması zaman zaman oldukça zor olabilir. Onları mağdur eden kişiler aile dostları, sevdikleri, iş arkadaşları ve hatta ailelerinin kendisi olduğundan durumu kabullenmekte zorlanabilirler.

Kişinin potansiyel olarak gaslighting'e maruz kaldığını gösteren belirtiler aşağıdaki gibidir:

- Sık sık olayları ve durumları doğru hatırlayıp katırlamadıklarını sorgulamak
- Mantıksız veya "deli" olduklarını düşünmek
- Yetersiz, özgüvensiz veya değersiz hissetmek
- Onları mağdur eden kişiden sürekli özür dilemek
- Onları mağdur eden kişinin davranışlarını başkalarına karşı savunmak
- Çevrelerinden uzaklaşmak ve izole olmak





## NEDEN GASLIGHTING DAVRANIŞI SERGİLENİR?

Gaslighting izleyerek öğrenilen bir davranıştır. Çocukluklarında bu tarz ebeveynler veya yetişkinlerle uzun vakit geçiren veya mağdur edilen bireyler bu davranışın istediğini elde etmek için bir yol olduğuna inanabilmektedir.

Aynı zamanda bu davranış sorumluluk almak istemeyen kişilerin dikkati kendilerinden başka tarafa çekmek için yaptığı davranışlardan biri olabilmekte veya kişilerin kendilerini güvende tutmak adına zamanla geliştirdikleri bir baş etme mekanizması haline de gelebilmektedir. Bazı durumlarda ise hata yapmanın asla kabul edilmediği güvensiz ortamlarda yetişen, travma yaşam öyküleri olan kişilerin hayatta kalma mekanizması olan bir davranış biçimi olarak da karşımızda çıkmaktadır.

## NASIL BAŞA ÇIKARIM?

Gaslighting'e maruz kalmak kişinin mental yapısını derinden etkileyen durumlardan birisidir. Bu sebeple gaslighting'e maruz kalan bireylerin kendilerini bu durumdan korumaları gerekmektedir. Bu süreç ile baş edebilmek için öncelikle belirtilen gaslighting yöntemlerini biliyor ve fark ediyor olmak büyük önem taşımaktadır.

### Kanıt Toplamak

Gaslighting anlık yaşanan olaylarla belirlenemez. Kişiler muhtemelen bir süredir kandırılıyor, aldatılıyor veya manipüle ediliyorlardır. Bu davranışlar karşısında kafa karışıklığı hissetmesi muhtemel kurbanlar, hissettiği duyguların arkasında durabilmek adına günlük yaşadıkları olayları, işittikleri eleştirileri veya şüpheli olabilecek durumları not alabilir, ses kaydını alabilir veya güvendiği insanlarla paylaşımında bulunarak durumu teyit edebilirler.

Hissedilen duygulara ve zekâlarına güvenmek bu süreçte başlıca atılması gereken adımlardan olacaktır. Gaslighting'in çoğunlukla kişinin tanıdığı ve sıklıkla iletişimde bulunduğu kişi tarafından uygulanması, araya mesafe koymak konusunda maruz kalan kişiyi zorlayabilmektedir.



## GASLIGHTING TARİHİ VE SONUÇ

Gaslighting yeni ortaya çıkan bir olgu değil tabiki. Yıllar boyunca insanlar tarafından psikolojik şiddet tekniği olarak kullanılmakta. Fakat "Gaslighting" terimi yeni kullanılmaya başlanan bir terim.

Adını 1938 yılında aynı adla oynanan tiyatro oyunu ve 1944 yılında vizyona giren "Gaslighting" filmlerinden almış. Bu tiyatro oyunu ve filmde geçen hikayede, bir eş karısının teyzesine ait olan takıların kaybolmasının ardından karısını suçlar ve kendinden şüphelenmesine neden olur. Duyduğu seslerin ve yaşanan olayların gerçek olmadığı konusunda karısının kafasını karıştırmaya başlar.

"Gaslighting" kelimesi de filmdeki karakterlerin uğradıkları ve uyguladıkları manipölasyonun adına verilmiştir.

Kısaca gaslighting kişinin kendisini ve aklını sorgulamasına sebep olan her türlü psikolojik şiddete verilen ad. Bu durum her türlü ilişki içerisinde yaşansa da yoğunlukla güç dengesi farkı olan ilişkilerde ortaya çıkıyor.

Gaslighting'e maruz kalan insanlar hiçbir şeyi doğru yapamadıklarını düşünüp kendilerinden şüphe etmekte. Kendi hafızalarını sorgulayabilir veya mental rahatsızlıkları olduklarından endişelenebilirler. Aynı zamanda onlara gaslighting yapan kişiyi savunabilmekte ve onlara bağımlı hissedebilmektedirler.

Tüm psikolojik şiddet vakalarında olduğu gibi, gaslighting'e maruz kalan bireylerin olayları kayıt altına alması, kendilerini koruması, bir emniyet planı oluşturması ve onlara bunu yaşatan bireyden mümkün olduğunca uzaklaşması gerekmektedir.

Gaslighting'in hayatın her alanında görüldüğü gibi aynı zamanda denizcilik sektöründe çalışma arkadaşlarımız veya yakın gördüğümüz kişiler tarafından da uygulanmakta olduğu bilinmektedir. Eğer gaslighting'e maruz kaldığınızı düşünüyorsanız ve kendinizi güvende hissetmiyorsanız ya da bundan şüphe ediyorsanız Whistle Blower Politikasını (SMM 2.3.7) hatırlayıp uygulamaya koyarak prosedürleri takip edip düzeltici faaliyetlerin uygulanması adına durumu bildirebilirsiniz.





# MARITIME WELLBEING

## Wellbeing

Shell tarafından, MLC 2006 kapsamında mürettebat üzerine yapılan çalışmalarda; firmaların mürettebatın esenliği ve mental sağlığı üzerine farkındalığının yetersiz olduğu, iyi olmayan fiziksel ve psikolojik sağlık durumuyla kazanın ilişkisinin yeterince farkında olunmadığı, mevcut kazaların ağırlıklı olarak "zayıf sinyaller"den kaynaklandığı analiz edilmiştir.

"Sektörde sıfır kaza" ideasının ürünü olan LET, Reflective Learning, Resilience eğitimleri gibi gelişen teknolojiyle beraber gelişen kaza analizi sonuçları sonrasında mürettebatın esenliği ve mental sağlık durumunun önemi üzerine son derece kapsamlı çalışmalar yürütülmüş, 700'den fazla makale, 50'den fazla kitap, nörolog ve psikiyatristlerle yapılan röportajlar sonrası konu hakkında yeni bir eğitim programı olan maritime well-being şekillenmiştir.

Maritime Well-being hakkında yapılan çalışmaların analizleri sonucunda root cause'lar 5 tema çevresinde şekillenmiştir ve eğitim programının çatısı bu çerçevede oluşturulmuştur:

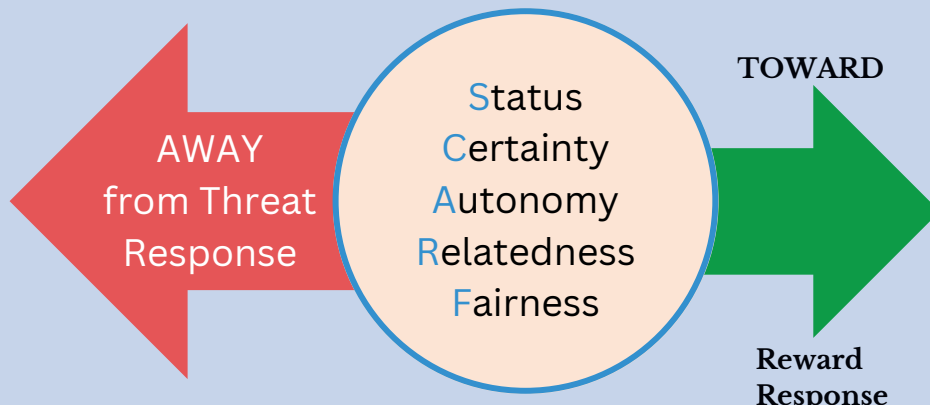
- Fatigue ( Yorgunluk )
- Nature of Environment ( Çevresel faktör )
- The Nature of the role ( Görevin doğası )
- Socialisation ( Sosyalleşme )
- Leadership ( Liderlik )

Çalışma esnasında çok sayıda psikolojik model incelenmiş olup yukarıda bahsedilen 5 temaya en yakın model, David ROCK isimli ünlü bir nöroloğun işyerinde insan davranışları teorisi olan SCARF modeliyle örtüştüğü görülmüştür.

Performansı arttırmak için motivasyonun esas alınması gerektiğini savunan bu teori, stresli ve zor anlarda davranış biçimimizi kontrol edebilmek ve iyileştirebilmemiz için bize nörobilimsel yollar sunmaktadır.

### SCARF MODELİ ŞEMAYLA AŞAĞIDAKİ ŞEKİLDE ÖZETLENEBİLİR

#### SCARF MODEL OF SOCIAL THREATS AND REWARDS



Gemi personelinin fiziksel ve ruhsal refahının ve mutluluğunun sağlanması durumunda ortaya hem daha motive personeller çıkmakta hem de daha az insan faktörü kaynaklı kaza ve olay raporlanmaktadır.

Bu noktada gemi personelinin refahının sağlanması için iki ayrı ana tema bulunmaktadır. Bunlar Mental Refah ve Fiziksel Refah'tır.

## MENTAL REFAH

Mental refah ve sağlık topludaki bütün bireyleri etkilemektedir. Her ne kadar fiziksel sağlık toplum tarafından daha büyük önem taşıyor gibi görünse de, mental sağlık kişinin genel sağlık durumu için bir o kadar önem arz etmektedir. Uyku düzeni, aile ve iş arkadaşlarıyla olan ilişkiler, hayatınızda meydana gelebilecek büyük değişimler veya iş yükünüz mental sağlığınız üzerinde büyük etkiler oluşturmaktadır. Araştırmalara göre yaşamımızda ufak değişiklikler yaparak bu etkinin negatif yanlarını olabildiğince minimal hale getirebilir ve zihnimizden ve vücudumuzdan optimum fayda sağlayabiliriz.



### Kişisel Farkındalık

Kişinin duygusal ve sosyal becerilerinin farkında olması ve duygularını yönetebilmesidir.



### Destek Ağı Oluşturmak

Personel olabildiğince birbirine destek olmalı, birbirlerini yargılamaktan ve aşağılamaktan kaçınmalıdır.



### İyi Bir Lidere Sahip Olmak

İyi bir lidere sahip olmak personelin takım ruhunu pekiştirir, paylaşımı kolaylaştırır ve personelin kendine olan güvenlerini artırır.

## FİZİKSEL REFAH

Denizde çalışmanın mental olarak olduğu gibi fiziksel olarak da oldukça yorucu bir iş olduğu bilinmektedir.

Kontratınız boyunca günlük yaşamınızda ufak değişiklikler yaparak emniyetli ve zinde olmayı sağlayabilirsiniz. Hem fiziksel hem de mental olarak refahta olmak beklenmektedir ve acil durumlara karşı vereceğiniz tepkinin daha sağlıklı ve hızlı olmasını sağlamaktadır.



### Sağlıklı Beslenme

İnsan vücudunun ihtiyaç duyduğu protein, karbonhidrat, vitamin ve mineralleri yeterli miktarda aldığınızdan emin olun.



### Hareket

Hareket etmek ve olabildiğince egzersiz yapmak vücudun direncini artırır ve kan dolaşımını hızlandırır.



### Bol Su Tüketmek

Bol su tüketmek vücudu toksinlerden arındırır ve zihni keskinleştirir. Yeterli su tükettiğinizden emin olun.



# SAĞLIK: SICAK KOŞULLARDA ÇALIŞMA

Denizcilerin sıklıkla çalıştıkları aşırı sıcak ortamlar ve yüksek nem koşulları nedeniyle gemilerde sıcak çarpması sık sık yaşanabilmektedir. Her ne kadar sıcak çarpmasının tehlikelerinin farkında olunsu ve önlemler alınsa dahi sektörde sıcak çarpması nedeniyle göz ardı edilemeyecek sayıda ciddi hastalıklar ve ölümler meydana gelmiştir.



## ● Sıcak Bitkinliği

Sıcak bitkinliği zaman içerisinde oluşmakta ve vücudun aşırı terleyerek yüksek oranda su ve tuz kaybetmesiyle meydana gelmektedir.

Sıcak bitkinliği sonrası hastalık daha da ilerleyebilir ve aşağıda belirtilen semptomlar da meydana gelebilir:

- Baş dönmesi ve baş ağrısı
- Kafa karışıklığı
- İştah kapanması ve mide bulantısı
- Tenin solgun görünmesi
- Kollar, bacaklar ve karında kramplar.



Aslında terlemek vücudun en iyi sıcak kontrol mekanizmasıdır fakat bu esnada kaybedilen tuz ve su vücuda tekrar kazandırılmalıdır. Nemli bir ortamda bulunmak, terin buharlaşmasının daha zor olmasından dolayı durumu daha da kötüleştirebilmektedir. Bu sebeple sıcak hava koşullarında ve özellikle makine dairesi yada kapalı mahaller gibi alanlarda çalışırken ekstra dikkatli olunmalıdır. Bu tip koşullarda çalışan gemi adamları hem bolca su tüketmeli hem de terin buharlaşmasına izin verecek kıyafetler giymelidir.



## ● Sıcak Çarpması

Sıcak çarpması vücudun yüksek ateş veya uzun süreli sıcak ortamda bulunması sebebiyle çok fazla ısınması sonucu oluşmaktadır. Bazı durumlarda sıcak bitkinliği sonrası terleme ile vücudun soğuyamaması sonucu da ortaya çıkabilmektedir. Sıcak çarpması aynı zamanda aniden ortaya çıkıp dakikalar içerisinde bilinç kaybına neden açabilmekte ve ölümcül olabilmektedir.

Sıcak çarpması her ne kadar zaman zaman hiç belirti vermeden ortaya çıkabilse de bazen de belirtileri olabilmektedir.

Bu belirtiler:

- Baş ağrısı, uyuşukluk hissi ve huzursuzluk,
- Kafa karışıklığı ve çevreyi anlamakta zorlanma,
- Sıcak ve kuru cilt,
- Hastanın bilincinin hızla kapanması,
- 40 dereceden yüksek vücut sıcaklığı,
- Hızlı ve çarpıntı şeklinde kalp atışı olabilmektedir.

Sıcak çarpması durumunda vücut ısısı 38 dereceye düşene kadar hasta soğuk veya nemli örtülerle sarılmalı. Hastanın bilincinin kapanmaya başlaması halinde, hava yolunun açık olduğundan emin olunmalı ve nefes alış verişleri kontrol edilmelidir.



Geminizdeki personelin Sıcak Bitkinliği veya Sıcak Çarpmasından mustarip olabileceğini düşünüyorsanız Tele Sağlık Merkezini arayarak tedavi için kullanılması gereken ilaçlar, alınması gereken önlemler veya acil durumlarda uygulanması gereken ilk yardım hakkında bilgi alabilirsiniz.

Tele Sağlık'a 212 444 83 53 numarasından veya [telesaglik@saglik.gov.tr](mailto:telesaglik@saglik.gov.tr) mail adresinden erişim sağlanabilmektedir.

## ● Dehidrasyon Riski

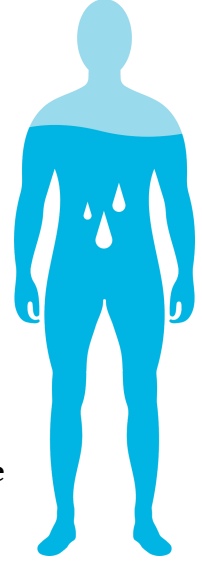
Dehidrasyon vücudun alabileceğinden daha fazla su kaybetmesi sonucu ortaya çıkmaktadır. Terleme, kusma, ishal veya idrara çıkma gibi yollarla kaybedilen sıvı, geri alınmadığı takdirde kişide dehidrasyona sebep olur. Sıcak bitkinliği ve sıcak çarpmasının yanı sıra gemilerde dehidrasyon riski, özellikle sıcak iklim koşullarında çalışan personel için büyük endişe uyandırmaktadır.

Dehidrasyon kendisini;

- Baş ağrısı,
- Düşük kan basıncı,
- Ağız ve göz gibi mukoza tabakalarında kuruluk,
- Cilt elastikiyetinin azalması gibi semptomlarla gösterebilmektedir.

Gemilerde dehidrasyon riskini artıran bazı faktörler şu şekilde listelenebilir:

1. Deniz suyu ve tuzlu hava: Gemi personeli, tuzlu havanın etkisiyle daha fazla su kaybedebilir.
2. Sıcak hava ve nem: Deniz seviyesinde bulunmak sıcak hava ve yüksek nem sebebiyle dehidrasyon riskini artırır. Özellikle tropikal bölgelerde seyir yapılması durumunda dikkatli olunmalı ve yeterli miktarda su tüketilmelidir.
3. Alkol ve kafein tüketimi: Alkol ve kafein, vücuttan daha fazla sıvı kaybına neden olarak dehidrasyon riskini arttırmaktadır.
4. Yeterli su tüketiminin unutulması: Gemi personeli yoğun liman periyotları, tank yıkamaları veya günlük rutin işler nedeniyle yeterli miktarda su tüketmeyi unutabilirler.



Gemilerde dehidrasyon riskini azaltmak için aşağıdaki adımlar izlenmelidir:

- Yeterli miktarda su içmeye özen gösterin ve susadığınızda hemen su için.
- Özellikle kafein içeren ve vücuttaki su oranını azaltan içeceklerin tüketimini sınırlayın.
- Tuzlu yiyeceklerin aşırı tüketiminden kaçının.
- Sıcak iklimlerde seyir yaparken daha fazla su içmeye özen gösterin.
- Mümkün olduğunca taze meyve ve sebzeler tüketin, bu vücuttaki su dengesini desteklemeye yardımcı olacaktır.

Dehidrasyon tıpkı sıcak çarpması ve sıcak bitkinliği kadar ciddi sonuçlar doğurabileceği için personel yeterli su tüketimi konusunda bilinçli olmalı ve tropikal / sıcak bölgelere seyir yapılması durumunda su tüketimi hakkında gerekli önlemlerin alındığından emin olunmalıdır.

# ÇEVRE: BUZULLAR ERİYOR



Bilim Adamları tarafından gerçekleştirilen son araştırmalara göre, sera gazı salınımı aynı hızda devam ederse Kuzey Buz Denizinde bulunan buzulların 2030'lu yıllarda yok olacağı öngörülüyor. Emisyonun azaltılabilmesi durumunda ise buzların yok olmasının en fazla 2050 yılına kadar ertelenebileceği söyleniyor.

Küresel Isınma artık sık sık duyar olduğumuz bir terim halini almış bulunmaktadır. Bu terim ilk olarak NASA bilim adamları tarafından 1988 yılında kullanılmıştır.

Geçtiğimiz yıllar boyunca Kuzey Buz Denizinde bulunan buzullarda yüksek hızda bir azalma ve sıcaklıkta yükselme görüldü.

Kuzey Buz Denizindeki buzulların yok olma süresi hakkında yapılan araştırma için 1979 yılından 2019 yılına kadar olan 41 yıllık verilerin analizi yapıldı. Birçok farklı model uydu simülasyonu kullanılarak yapılan araştırma sonucunda buzulların azalmasının ana nedeninin "insan sebepli sera gazı salınımı" olduğu belirlendi.

Solar ve volkanik aktivitelerin buzul miktarının azalmasında oldukça minimal etkileri olduğu belirlenirken, asıl büyük etkenlerin fosil yakıtlar ve ormanların yok edilmesi gibi insan kaynaklı etmenler olduğu ortaya çıktı.

Daha önce "Intergovernmental Panel on Climate Change" (IPCC) tarafından yapılan araştırmada 2040'lı yıllarda buzulların yok olacağı tahmin ediliyordu. Bu araştırmanın tekrarlanmasının ardından buzul sayısında yüksek bir düşüş trendi olduğu ve karbon gazı salınımı olabildiğince azaltılırsa dahi buzulların 2050 yılında tamamen yok olacak ön görülmekte. Öngörülen tarihteki bu değişimin sebebi ise Kuzey Buz Denizinde bulunan buzulların azalma seviyesinin tahmin edilenden çok daha yüksek olması. Bu kadar hızlı bir düşüşün araştırmacılara göre sıcak dalgaları, soğuk dalgaları, dünya genelinde aşırı yağış ve küresel ısınmada artış gibi aşırı iklim koşullarını ortaya çıkabileceği düşünülmekte.

Araştırmada yer alan profesör Seung-Ki Min, Kuzey Buz Denizinde bulunan buzulların kaybolmasından kaynaklanan iklim değişikliği etkilerinin değerlendirilmesinin ve karbon emisyonunun azaltılmasına yönelik politikaların yanı sıra uyum önlemlerinin oluşturulmasının da kritik olduğunu dile getirdi.



# 2023 YILI 2. ÇEYREĞİ YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

## Garbage

**Garbage Generated Total 2nd quarter: 318,98 cbm**

**Med Arctic: 30,79 cbm**

**Med Baltic: 19,37 cbm**

**Med Atlantic: 35,27 cbm**

**Med Pacific: 31,06 cbm**

**Med Adriatic: 19,51 cbm**

**Med Antarctic: 20,7 cbm**

**Med Tuncer: 19,76 cbm**

**Med Pakize: 10,66 cbm**

**Med Emre: 20,86 cbm**

**Med Serhat: 18,42 cbm**

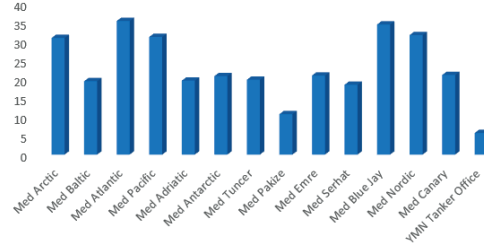
**Med Blue Jay: 34,34 cbm**

**Med Nordic: 31,54 cbm**

**Med Canary: 21 cbm**

**YMN Tanker Office: 5,7**

## Garbage Consumption Analysis for Fleet Vessels



## Battery

**Battery Consumption Total 2nd quarter: 723 pcs**

**Med Arctic: 13 pcs**

**Med Baltic: 159 pcs**

**Med Atlantic: 48 pcs**

**Med Pacific: 80 pcs**

**Med Adriatic: 66 pcs**

**Med Antarctic: 58 pcs**

**Med Tuncer: 113 pcs**

**Med Pakize: 34 pcs**

**Med Emre: 5 pcs**

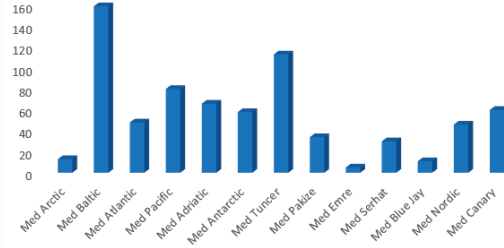
**Med Serhat: 30 pcs**

**Med Blue Jay : 11 pcs**

**Med Nordic: 46 pcs**

**Med Canary: 60 pcs**

## Battery Consumption Analysis for Fleet Vessels



## Paint Consumption

**Paint Consumption Total 2nd quarter: 3337 ltrs**

**Med Arctic: 190 ltrs**

**Med Baltic: 198 ltrs**

**Med Atlantic: 350 ltrs**

**Med Pacific: 370 ltrs**

**Med Adriatic: 370 ltrs**

**Med Antarctic: 110 ltrs**

**Med Tuncer: 240 ltrs**

**Med Pakize: 260 ltrs**

**Med Emre: 400 ltrs**

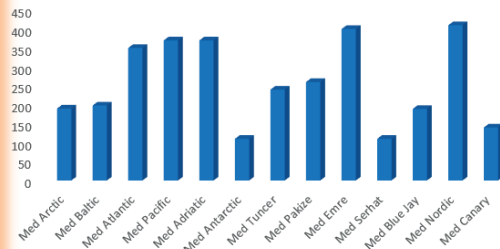
**Med Serhat: 110 ltrs**

**Med Blue Jay : 189 ltrs**

**Med Nordic : 410 ltrs**

**Med Canary: 140 ltrs**

## Paint Consumption Analysis for Fleet Vessels



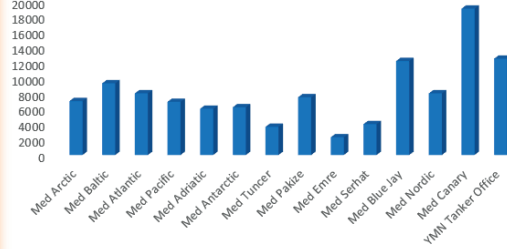
# 2023 YILI 2. ÇEYREĞİ YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

## Paper Consumption

Paper Consumption Total 2nd quarter: 112550 pcs

Med Arctic: 7000 pcs  
Med Baltic: 9300 pcs  
Med Atlantic: 8000 pcs  
Med Pacific: 6900 pcs  
Med Adriatic: 6000 pcs  
Med Antarctic: 6200 pcs  
Med Tuncer: 3650 pcs  
Med Pakize: 7500 pcs  
Med Emre: 2300 pcs  
Med Serhat: 4000 pcs  
Med Blue Jay: 12200 pcs  
Med Nordic: 8000 pcs  
Med Canary: 19000 pcs  
YMN Tanker Office: 12500 pcs

## Paper Consumption Analysis for Fleet Vessels

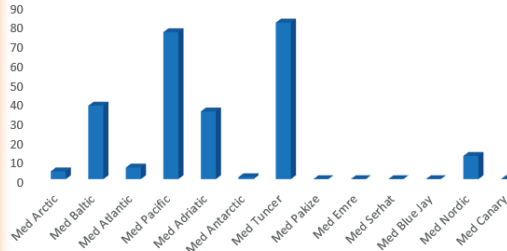


## Fluorescent

Fluorescent Consumption Total 2nd quarter: 253 pcs

Med Arctic: 4 pcs  
Med Baltic: 38 pcs  
Med Atlantic: 6 pcs  
Med Pacific: 76 pcs  
Med Adriatic: 35 pcs  
Med Antarctic: 1 pcs  
Med Tuncer: 81 pcs  
Med Pakize: 0 pcs  
Med Emre: 0 pcs  
Med Serhat: 0 pcs  
Med Blue Jay: 0 pcs  
Med Nordic: 12 pcs  
Med Canary: 0 pcs

## Fluorescent Consumption Analysis for Fleet Vessels

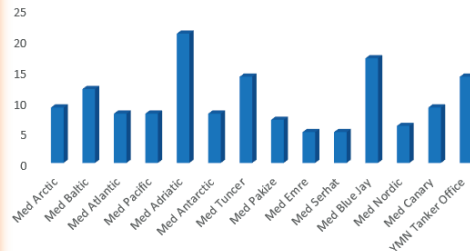


## Printer Cartridge

Printer Cartridge Consumption Total 2nd quarter: 143 pcs

Med Arctic: 9 pcs  
Med Baltic: 12 pcs  
Med Atlantic: 8 pcs  
Med Pacific: 8 pcs  
Med Adriatic: 21 pcs  
Med Antarctic: 8 pcs  
Med Tuncer: 14 pcs  
Med Pakize: 7 pcs  
Med Emre: 5 pcs  
Med Serhat: 5 pcs  
Med Blue Jay: 17 pcs  
Med Nordic: 6 pcs  
Med Canary: 9 pcs  
YMN Tanker Office: 14 pcs

## Printer Cartridge Consumption Analysis for Fleet Vessels



# RECAAP 2023 YARI YIL RAPORU

2023 yılı 2. çeyreğinde Asya'da gemilere yönelik toplam 32 silahlı soygun olayı bildirildi. 2022 yılı Ocak-Haziran ayları arasında bildirilen olay sayısı 42 iken 2023 yılı Ocak-Haziran ayları arasında tam 59 olay raporlandı. Bu değer geçen yıla kıyasla %40 artış olduğunu göstermektedir.

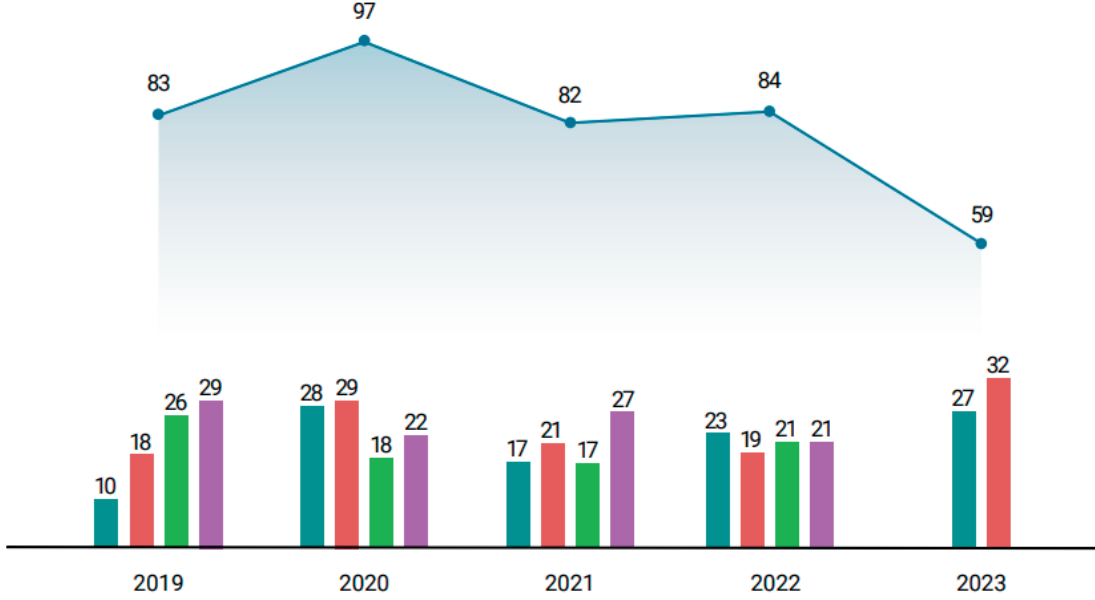


Chart 1 - Number of incidents (Quarterly number vis-à-vis total number of 2019-2023)

● Q1 ● Q2 ● Q3 ● Q4 ● Total

2023 yılı Ocak-Haziran aylarında yaşanan olaylar 2022 yılının aynı aylarıyla kıyaslandığında aşağıda belirtilen konularda artış yaşandığı görüldü:

## 1. Filipinler

2023 yılı Ocak-Haziran aylarında Filipinlerde toplam 7 olay bildirilirken 2022 yılı Ocak-Haziran aylarında rapor sayısının 3 olduğu gözlemlendi.

## 2. Malakka Boğazı ve Singapur

2023 yılı Ocak-Haziran aylarında Malakka Boğazı ve Singapur'da toplam 41 olay bildirilirken 2022 yılı Ocak-Haziran aylarında rapor sayısının 27 olduğu gözlemlendi.

## 3. Tayland

2023 yılı Ocak-Haziran aylarında Tayland'da 1 olay bildirilirken 2022 yılı Ocak-Haziran aylarında rapor sayısının 0 olduğu gözlemlendi.

## 3. Vietnam

2023 yılı Ocak-Haziran aylarında Vietnam'da 2 olay bildirilirken 2022 yılı Ocak-Haziran aylarında rapor sayısının 0 olduğu gözlemlendi.



2023 yılı Ocak-Haziran ayları arasında raporlanan 59 olaydan 18 tanesi (%31) gemiler demirde veya limandayken yaşandı. Yandaki grafik gemiler demirde veya limandayken yaşanan olayları ve konumlarını göstermektedir.

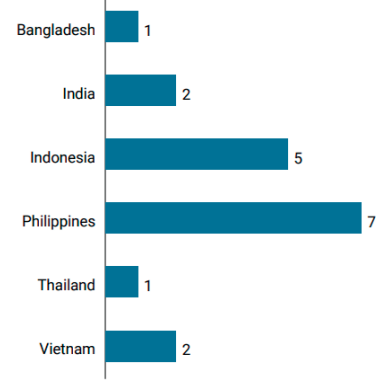


Chart 4 - Incidents on board ships at anchor/berth (January-June 2023)

Yaşanan diğer 41 ( %69) olay ise gemiler seyirdeyken oldu. Yandaki grafik gemiler seyir halindeyken yaşanan olayları ve konumlarını göstermektedir.



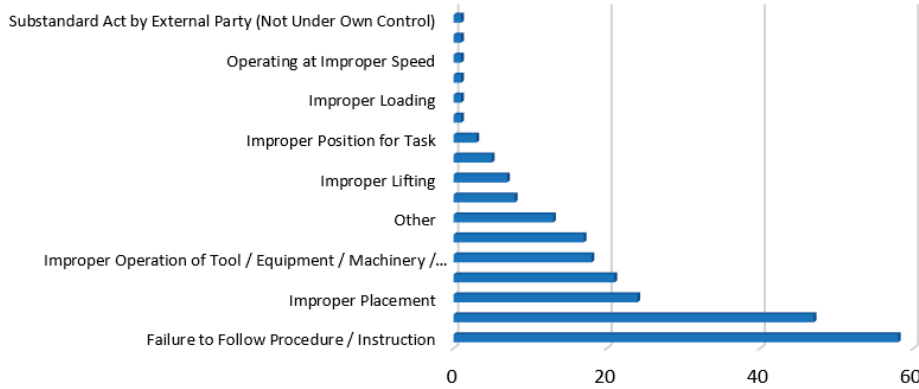
Chart 5 - Incidents on board ships while underway (January-June 2023)

| January-June      |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |
|-------------------|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|
|                   | 2014 |     | 2015 |     | 2016 |     | 2017 |     | 2018 |     | 2019 |     | 2020 |     | 2021 |     | 2022 |     | 2023 |     |
|                   | Act  | Att | Act  | Att | Act  | Att | Act  | Att | Act  | Att | Act  | Att | Act  | Att | Act  | Att | Act  | Att | Act  | Att |
| North Asia        |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |
| China             |      |     |      |     | 3    |     | 1    |     |      |     | 3    |     |      |     |      |     |      |     |      |     |
| Sub-total         |      |     |      |     | 3    |     | 1    |     |      |     | 3    |     |      |     |      |     |      |     |      |     |
| South Asia        |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |
| Bangladesh        | 8    |     | 10   |     |      | 1   | 6    |     | 4    | 2   |      |     | 3    |     |      |     | 3    |     | 1    |     |
| Bay of Bengal     | 2    |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |
| India             | 3    | 1   | 4    |     | 12   |     | 1    |     | 1    | 1   | 2    |     | 7    |     | 3    |     | 2    | 1   | 2    |     |
| Sub-total         | 13   | 1   | 14   |     | 12   | 1   | 7    |     | 5    | 3   | 2    |     | 10   |     | 3    |     | 5    | 1   | 3    |     |
| Southeast Asia    |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |
| Indian Ocean      |      | 1   |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |
| Indonesia         | 26   | 4   | 10   |     | 18   |     | 17   | 2   | 15   | 5   | 7    | 2   | 16   | 1   | 6    |     | 6    |     | 5    |     |
| Malaysia          | 1    | 1   | 2    |     | 1    |     | 1    |     | 1    |     | 2    |     | 1    |     | 1    |     |      |     |      |     |
| Pacific Ocean     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     | 1    |     |      |     |      |     |      |     |      |     |
| Philippines       | 2    |     | 3    | 1   | 1    |     | 8    |     | 1    |     | 2    |     | 7    |     | 5    | 1   | 3    |     | 7    |     |
| South China Sea   | 17   | 1   | 10   | 1   | 1    | 1   | 2    |     | 2    | 1   |      |     | 2    |     |      |     |      |     |      |     |
| SOMS              | 22   | 1   | 55   | 4   | 1    |     | 1    | 1   | 3    | 2   | 8    |     | 16   |     | 19   | 1   | 26   | 1   | 41   |     |
| Sulu-Celebes Seas |      |     |      |     | 4    |     | 3    | 4   |      | 1   | 1    |     | 1    |     |      |     |      |     |      |     |
| Thailand          |      |     | 1    |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     |      |     | 1    |     |
| Vietnam           |      |     | 13   |     | 3    |     |      |     | 2    |     |      |     | 3    |     | 2    |     |      |     | 2    |     |
| Sub-total         | 68   | 8   | 94   | 6   | 29   | 1   | 32   | 7   | 24   | 9   | 20   | 3   | 46   | 1   | 33   | 2   | 35   | 1   | 56   |     |
| Overall total     | 81   | 9   | 108  | 6   | 44   | 2   | 40   | 7   | 29   | 12  | 25   | 3   | 56   | 1   | 36   | 2   | 40   | 2   | 59   |     |

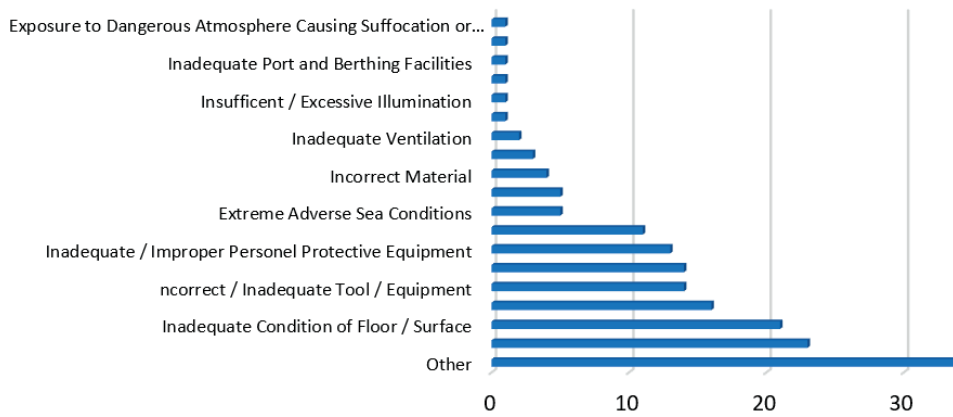
Table 1 - Location of incidents (January-June of 2014-2023)

**2023 yılı ikinci çeyreği için oluşmamış kaza , güvenli olmayan hareket ve durumların oluşmasının analizi aşağıdaki gibidir.**

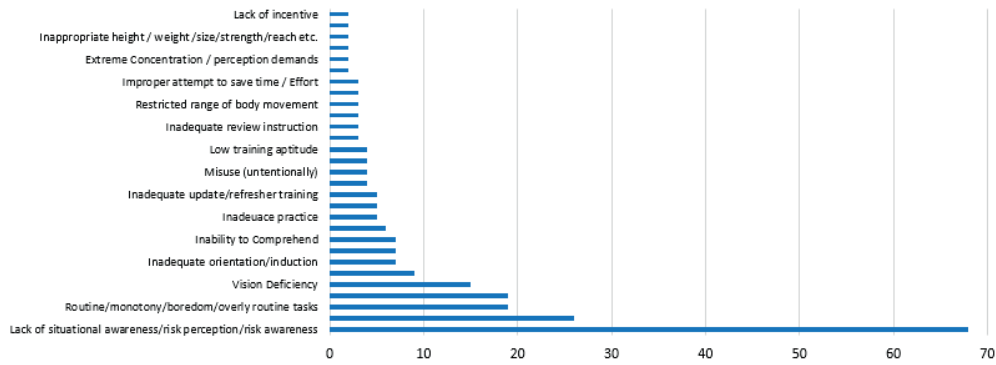
**SUBSTANDARD ACTS**



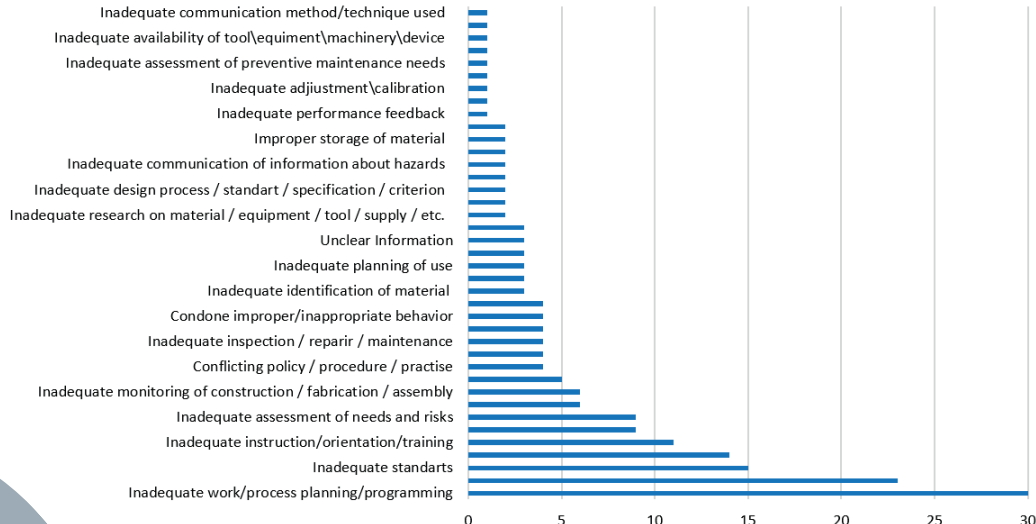
**SUBSTANDARD CONDITIONS**



**PERSONAL FACTORS**



**JOB SYSTEM FACTORS**

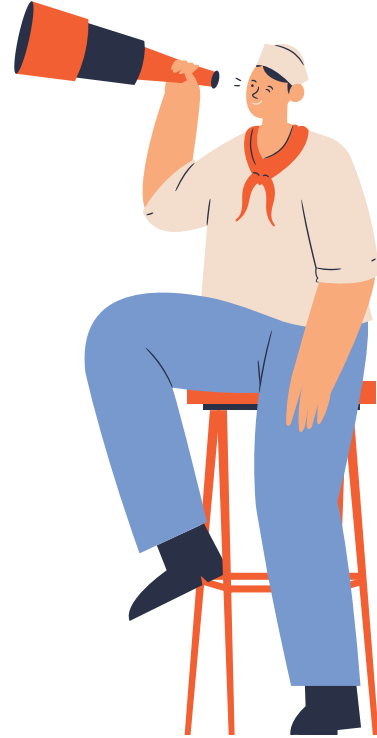
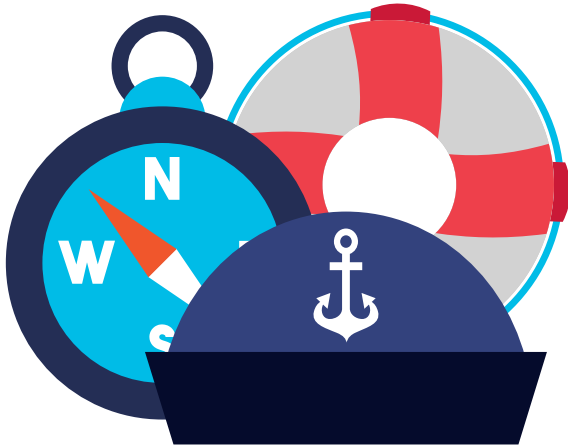


# EMNİYET ÖDÜLLERİ

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

Uygulama kapsamında;

- Gemilerimizde her çeyrek **en çok nearmiss düzenleyen personele** Şirketimiz tarafından isme özel **THY Corporate Club Card Hediye** edilecektir. Bu kart ile yurt içi ve yurt dışı uçuşlarda extra bagaj hakkı, iç Hatlarda CIP salonları ve Türkiye Çıkışlı yurt dışı uçuşlarında extra bir misafiriniz ile business Lounge kullanılabilir. Detayları [www.turkishairlines.com](http://www.turkishairlines.com) sitesinden öğrenebilirsiniz.
- 3 ay içerisinde denet performansı, Best Practice / Lessons Learned / Nearmiss raporlamaları, geminin oluşturduğu atık miktarı ve daha birçok etken esas alınarak **gemilerin performansı** hesaplanacak ve en yüksek puana sahip olan gemiye her personel için **5 gb** ekstra (3 ay boyunca) internet yüklemesi yapılacaktır.
- Yıl içerisinde performans bazlı en başarılı gemimize de o gemide çalışan personelimizin talebine(Ortak alan Kahve Mk, Play station, Xbox, Spor aletleri v.b.) göre ödüllendirme yapılacaktır.



## EN FAZLA RAPORLAMA YAPAN PERSONELİMİZ

| İSİM              | TOPLAM RAPOR |
|-------------------|--------------|
| Berker Sazak      | 7 Adet       |
| Özkan Küçük       | 6 Adet       |
| Levent Emekliler  | 5 Adet       |
| Yaşar Can Akdoğan | 5 Adet       |
| Arif Çalışkaner   | 5 Adet       |



# Emniyet & Gemi Performans Ödülü

## 2. Çeyreğin Birincileri

2023 yılı ikinci çeyreğinde en fazla raporlamayı yapan ve çeyreklik gemi puanlama tablosunda da birinci olan gemi Med Canary olup, en fazla raporlamayı yapan personelimiz 7 adet raporlamayla Berker Sazak olmuştur.

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



2023 YILI 2. ÇEYREK EMNİYET ÖDÜLÜ

BERKER SAZAK

Bu çeyrek gösterdiğiniz yüksek performans ve emniyet raporlamalarınızdan dolayı teşekkür ederiz, pruvanız neta olsun.

SAFETY DEPARTMANI

Berker Sazak - 7 Adet Raporlama

2. çeyrek sonunda en çok raporlama yapan personelimiz 4. Kaptan Berker Sazak'a Turkish Airlines Corporate Club kartı hediye edilmiştir.



2023 YILI 2. ÇEYREK EMNİYET ÖDÜLÜ

MED CANARY

Bu çeyrek gösterdiğiniz yüksek performans ve emniyet raporlamalarınızdan dolayı teşekkür ederiz, pruvanız neta olsun.

SAFETY DEPARTMANI

Kampanya bazında Med Canary gemimiz filo birincisi olmuş ve gemi personeline ödül olarak ek PlayStation oyunu ve Kitap seti hediye edilmiştir.

MED CANARY 2. Çeyrek Emniyet Ödülü

# BEST PRACTICE & LESSON LEARNED RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU

2023 Yılı ikinci çeyreği için Best Practise ve Lesson Learned raporlaması hususunda gerekli özeni gösteren tüm gemi kaptanlarımız ve personelimize teşekkür ederiz.

2023 Yılı ikinci çeyreğinde toplam 1 adet Lessons Learned ve 2 adet Best Practice yayınlanmıştır.

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

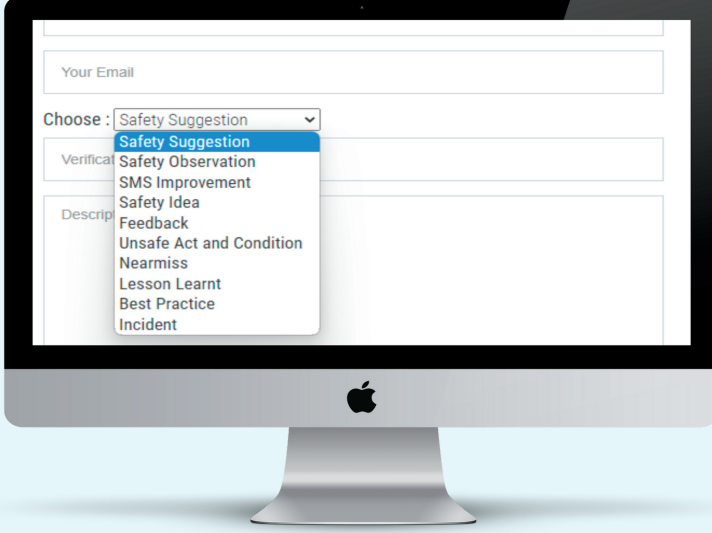
| İSİM           | TOPLAM RAPOR |
|----------------|--------------|
| Berker Sazak   | 1 Adet       |
| Ali Uğur Soylu | 1 Adet       |
| Ünsal Aktepe   | 1 Adet       |

2023 yılı ikinci çeyreği için en fazla raporlama yapılan gemilerimizin listesi aşağıdaki gibidir:

| GEMİ ADI    | TOPLAM RAPOR |
|-------------|--------------|
| Med Pacific | 2 Adet       |
| Med Pakize  | 1 Adet       |



# ŞİKAYET VE İSTEK



2022 yılı sonunda YMN Tanker websitesine eklenmiş olan "reporting" bölümü sayesinde personelimiz tavsiyelerini artık isim belirtme zorunluluğu olmadan paylaşabilecek.

www.ymntankers.com.tr adresinden erişebileceğiniz web sayfamızdan üst sekmede yer alan reports kısmına tıklamanız yeterli!



Raporlama sekmesi sayesinde;

- Safety Suggestion/Emniyet Önerisi
- Safety Observation/ Emniyet Bulgusu
- SMS improvement/ SMS Geliştirmesi
- Safety Idea/Emniyet Fikri
- Feedback/Geri Bildirim
- Unsafe act and condition/Emniyetsiz durum ve emniyetsiz davranış
- Near-miss/Oluşmamış kaza
- Lesson Learnt/Alınan dersler
- Best Practice/ Doğru Uygulama
- Incident/Olay

gibi konular hakkında raporlamalar ister anonim ister isim belirtilerek yapabilecek.



Raporlama ve geribildirim öğrenmenin ve gelişmenin yapı taşlarıdır. Aynı zamanda efektif geri bildirimler ve raporlamalar sayesinde motivasyon ve performansın arttığı, sürekli eğitim ve gelişme halinin canlı tutulduğu da kanıtlanmıştır. Bu bağlamda firma olarak görüşlerinize önem veriyor ve duymak istiyoruz.

Yeni başladığımız raporlama uygulaması sayesinde gemi personelimizden daha çok bildirim almayı ve gerek politikalarımız gerekse SMS evraklarımız konusunda iyi yönde gelişmeyi planlamaktayız.

Herhangi bir dilek, öneri veya şikayetinizi bizlere bildirmekten lütfen çekinmeyin!





# YMN TANKER MARINE MANAGEMENT SA



Altunizade Mah. Kısıklı Caddesi No 4  
Sarkuysan-Ak İş Merkezi S Blok  
(1. Blok) İç kapı No:5 Üsküdar,  
İSTANBUL - TÜRKİYE



Telefon: 0 (216) 562 13 20



E-posta: [info@ymntankers.com.tr](mailto:info@ymntankers.com.tr)  
Web: [ymntankers.com.tr](http://ymntankers.com.tr)

## Our Mission:

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

## Our Vision:

To be recognized as among the best international ship operators and managers in the chemical tanker industry, with a reputation for outstanding performance, reliability, and safety standards.

Thanks to the "reporting" section added to the YMN Tanker website at the end of 2022, our staff will now be able to share their recommendations anonymously.

Reports can be submitted by clicking the report button on [www.ymntankers.com.tr](http://www.ymntankers.com.tr)



[HOME](#) [OUR COMPANY](#) [OUR TEAM](#) [OUR FLEET](#) [NEWS](#) [CAREERS](#) [REPORT](#)

# YMN TANKER