



MART 2022 / SAYI 10

# HSSEQ BULLETIN

Altunizade Mah. Kısıklı Caddesi No: 4 Sarkuy-  
san-Ak İş Merkezi S Blok(1.Blok) İç Kapı 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)



**MED CANARY**  
**SUYA İNDİRİLDİ** 04

**BEST PRACTISE UYGULAMALARI**  
**İLE İLGİLİ ÖRNEKLER** 05

**LESSON LEARNT UYGULAMARI**  
**İLE İLGİLİ ÖRNEKLER** 09



**ÇATIŞMA KAZA RAPORU** 12

**İLK YARDIM VE ÖNEMİ** 15

**ÇEVRE—DENİZ KİRLİLİĞİ**  
**VE MÜCADELE** 18

**ABS PSC Q1 RAPORI** 24

**ReCAAP 2022 YILI İLK**  
**ÇEYREK RAPORU** 28

**RUSYA UKRAYNA SAVASI** 31

**FILO GEMİLERİNİN BEST**  
**PRACTISE VE NEARMISS**  
**ANALİZLERİ** 33



(Kaynak: Bu dergideki dış kaynaklı bilgi ve haberler internette mevcut halka açık erişimli yayınlardan derlenmiştir.)

# MED CANARY

Firmamız 2021 yılında suya indirilen Med Blue Jay'den sonra Med Canary'i denize indirerek filosunu genişletmeye devam ediyor.

Med Canary YMN Tanker filosuna 2020 yılında katılan kız kardeşleri Med Emre, Med Serhat ve 2021 yılında katılan Med Blue Jay gibi 8400 DWT'lik kimyasal tankerdir.

Misyonumuz doğrultusunda , güvenlik, çevre ve müşteri gereksinimlerini karşılayan veya aşan teknik ve ticari gemi yönetimi hizmetleri sunarken, artan gemi sayısıyla çok sayıda müşteriye hizmet verilebilme olanağı sağlanmaktadır.

Pruvası neta , rüzgarı kolayına olsun.



# GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED Atlantic Personeli tarafından raporlanan Best Practice uygulaması:



## BAD PRACTICE

Gemimizde bulunan sancak ve iskele tatlı su tanklarının evaporator doldurucu valfleri yaklaşık 3 metre yukarıda olup değişiklik yapılacağı esnada portative merdiven ile gerekli emniyet tedbirleri alınarak yukarı çıkılıp, valf pozisyonları değiştirilmekteydi. Bu operasyonda kötü hava şartlarında tehlike arz etmekteydi.



**BAD PRACTICE**

## GOOD PRACTICE

Bu durum düzeltilmek adına valfler için saft imal edilip yaklaşık olarak 3 metre aşağıya taşınarak valflerin açılıp kapanması zemin seviyesinden kontrol edilecek şekilde dizayn değişikliği yapılmıştır.



**BEST PRACTICE**



# GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED Tuncer Personeli tarafından raporlanan Best Practice uygulaması:



## BAD PRACTICE

Makine Dairesi acil durum çıkış merdiveninde bulunan acil durum durdurma butonları çarpma sonucu aktif olabilir.



## GOOD PRACTICE

Acil durum durdurma butonlarına mika malzemenen muhafaza yapılarak çarpa sonucu oluşabilecek durumlar engellenmiştir.



# GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED Serhat Personeli tarafından raporlanan Best Practice uygulaması:



## GOOD PRACTICE

Balast Water Management gereği her balast suyu tahliyesinden önce ilgili balast tanklarından balast gözlem/numune kapaklarından numune almamız gereklidir. Filo gemilerinde Balast tank numune kapaklarını kullandığımızda inşa gereği sadece balast tanklarının en üst katından numune alabilme şansımız vardır. Yarı dolu ya da daha düşük seviyelerdeki bir balast tankından numune almamız gerektiğinde, balast iskandil borularından istediğimiz seviyede numune almamızı sağlayan, iskandilmetre ucuna eklenen bir aparat yaparak bu durumu aşabiliriz.



# GEMİLERİMİZDEN GELEN BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED Tuncer Personeli tarafından raporlanan Best Practice uygulaması:



Fixed CO2 tüplerine ait başlıklar dağınık bir halde CO<sub>2</sub> roomda bulunuyordu. Ağır hava şartları dikkate alındığında düzenli bir halde sabit kutu içinde tutulmaları daha emniyetli olacaktır





# GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSON LEARNT UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED Tuncer Personeli tarafından raporlanan Lessons Learnt:

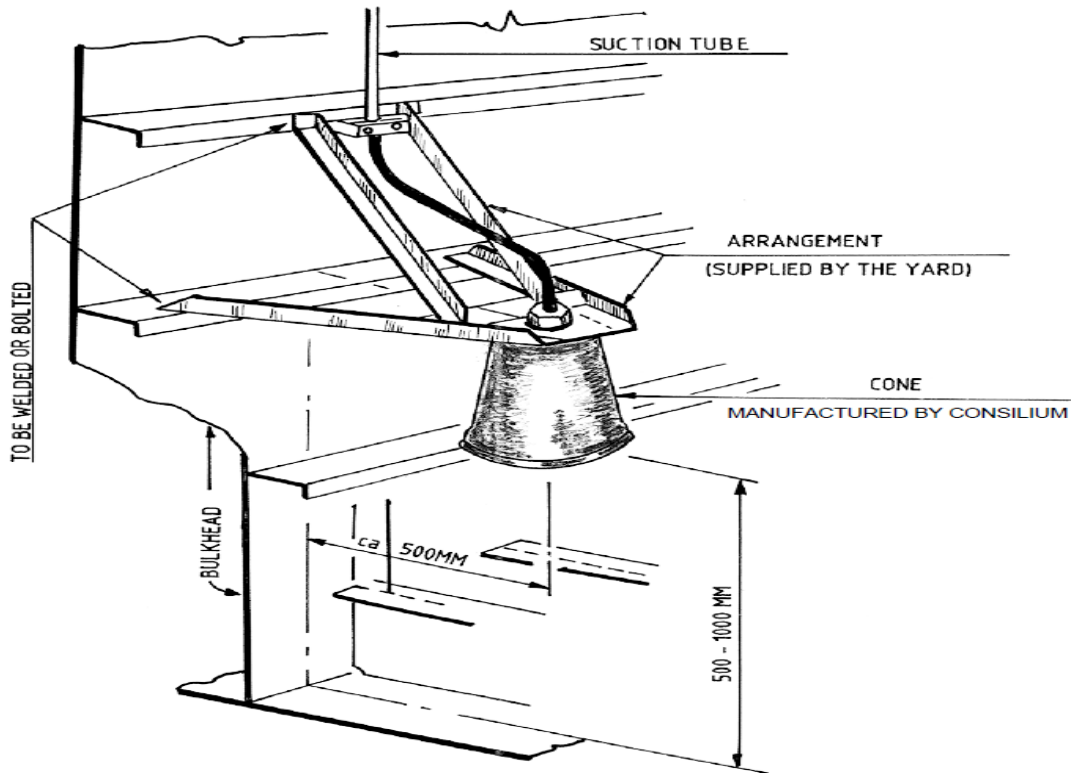
## GAS SAMPLING SYSTEM SUCTION POINT:

### OLAY:

Gas sampling sistemde 6S balast tankından "flow fault" alarmı gelmesi üzerine yapılan kontrolde devrenin tıkalı olduğu tespit edilmiştir. Devre hava yardımı ile açıldıktan sonra, tank içerisinde ki alıcı noktanın tabandan 50 cm yukarıda olması gerekirken (Salwico user manual s.B17-B19 de mevcut), alıcı noktanın tabandan yaklaşık 10 cm yukarıda olduğu tespit edilmiştir. 6S balast tankının alıcısı tabandan 50cm yukarıda olacak şekilde kısaltılmıştır. Diğer tanklarda da ilgili kontroller yapılmıştır. Benzer durumun 6P balast tankı içerisinde de olduğu tespit edilmiştir. İlgili düzeltmeler yapıldıktan sonra, tekrar 5 barlık hava ile sistem purge edildi

### Installation of cone (option)

#### IN COMBINATION WITH COUNTER PRESSURE ARRANGEMENT



### KÖK NEDENLER:

- Bilgi Eksikliği
- Durumsal farkındalık eksikliği
- Kural ve kaidelerin takibinde ihmal
- İnşaa Hatası
- Prosedürleri Takip eksikliği
- Yetersiz Kontrol
- Ekipmanların Uygunsuz Yerleştirilmesi.



### ALINACAK DERSLER:

*Sistemi devreye alacak kişiler için farkındalık oluşturulmalıdır. Ayrıca sistem çalıştırılmadan önce devre üzerindeki ekipmanlar çalışma prensibine uygun olarak kontrol edilmelidir. Kullanım esnasında yukarıda yaşanan olay gibi bir sonuca sebebiyet verecek ekipman tespit edilirse düzeltici faaliyet uygulanmalıdır.*

*PMS'in etkili şekilde kullanılması, sistem üzerinde özellikle belirtilen kontrollerin yapılması çok önemlidir. Operasyon için PMS te belirlenmiş olan prosedürler sıkı bir şekilde takip edilmelidir.*

*Açıkça anlaşılmıştır ki "Gas Sampling System" test ve kontrolleri PMS sistemine ve ISM e göre doğru şekilde yapılmamıştır.*

*Gelen alarmlar dikkate alınarak ilgili kontroller yapılmalıdır.*

# GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSON LEARNT UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

**MED Tuncer Personeli tarafından raporlanan Lessons Learnt:**

## OLAY:

Poop deck kısmında ki bazı havalandırmalarda ve baş üsütünde yer alan havlandırmaların ise tamamında alev tutucu tel olmadığı tespit edilmiştir.İlgili alanlar için çalışmalar yapılarak alev tutucu teller monte edilmiştir.



## KÖK NEDENLER :

- Bilgi Eksikliği
- Durumsal farkındalık eksikliği
- Kural ve kaidelerin takibinde ihmal
- Yetersiz Mühendislik
- Kasıtsız insan hatası



## ALINACAK DERSLER:

Gemi üzerinde emniyet kurallarına uymak ve uygulamak çok önemlidir.

Tüm ekipman ve sistemlerin kontrol ve denetlemeleri yönetmeliğe göre dikkatlice yapılmalıdır.

Yapılan kontroller sırasında ISM ve PMS de belirtilenler göz önünde bulundurulmalıdır

Hepimizin bir ailesi var ve onların bize ihtiyaçları var.



# KAZA RAPORU

## DENİZ KAZASI NİHAİ İNCELEME RAPORU ;

Yunan bayraklı EPHEOSOS isimli tanker, BOTAŞ limanından yüklediği 139164,4 MT ham petrol yükünü Dung Quat/Vietnam limanına taşımak üzere 11 Kasım 2020 günü saat 01:18'de limandan hareket etmiştir. M/T EPHEOSOS, Karataş limanının 15 mil açıklarında seyir halinde bulunan Türk bayraklı POLATBEY 1 isimli balık avlama gemisi ile saat 05.46'de itibariyle çatışmıştır.

Kaza neticesinde, POLATBEY 1 isimli balık avlama gemisi alabora olurken gemide bulunan 5 kişi hayatını kaybetmiştir. EPHEOSOS isimli tankerde çatışma nedeniyle hasar meydana gelmemiştir.

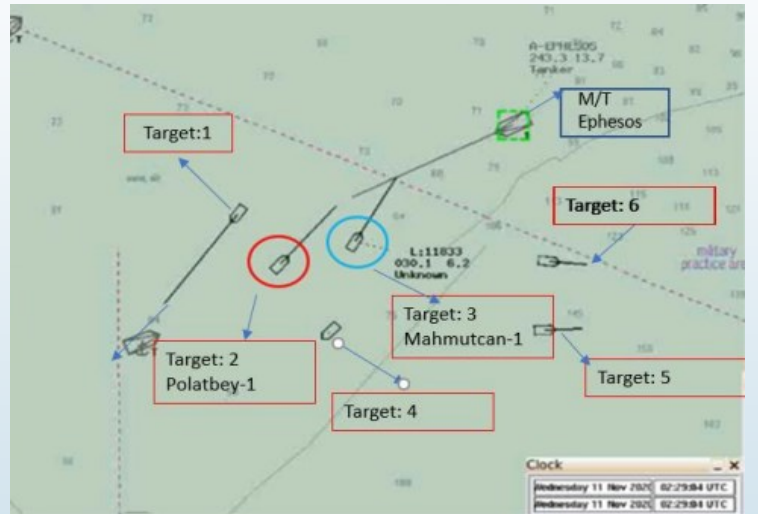
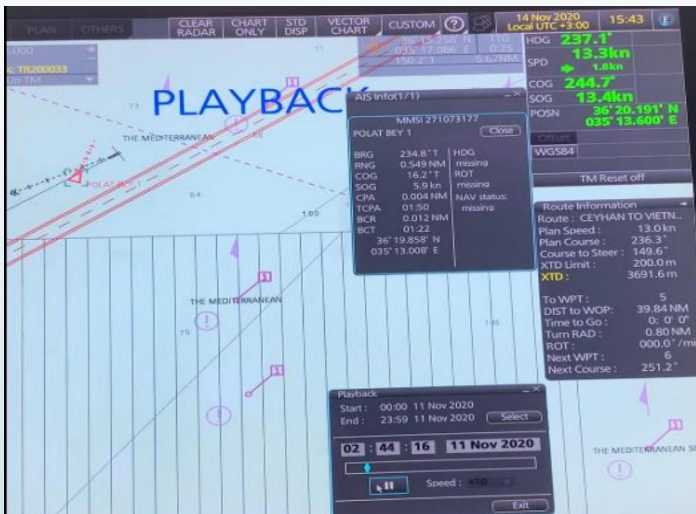
Yapılan kaza incelemesi sonucu, Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (DÇÖT) kurallarına göre çatışmayı önlemek için her iki gemide de uygun manevraların yapılmadığı ortaya çıkmıştır. Ayrıca kaza öncesinde, EPHEOSOS tankerinde seyir vardiyasında görevli Vardiya Zabitinin, Kaptan daimî emirlerine uymadığı anlaşılmıştır.

Tankerin köprüüstünde bir Vardiya Zabitinin yanı sıra bir de gözcü bulunmaktadır. Vardiya Zabiti balıkçı gemilerini yeterli mesafede görmüş ve manevra yapmak için yeterli zamana sahip olmuştur. Çatışmadan kaçınmak için küçük rota değişiklikleri yapılması nedeniyle Tanker ve balıkçı gemisi birbirlerine tehlikeli şekilde yaklaşmış ve çatışma gerçekleşmiştir. Zamanında ve etkili manevra yapmak için harekete geçilmemesi, tankerin çatışmayı önlemek üzere yapılan gözcülükte elde ettiği zaman avantajının kaybolduğunu ortaya koymaktadır.



## Sonuçlar:

1. EPHEBUS tankerinin Vardiya Zabiti seyir ettiği bölgede küme halinde seyir yapan/balıkçılık faaliyetleri uğraşan gemilere yakın düşmemek için otopilot ile rota değişikliğine saat 05:20'de başlamıştır.
2. Vardiya Zabiti özellikle yakın düşme durumunda olduğu POLATBEY-1 ve MUHMUTCAN balıkçı gemilerini VHF'den çağrı yaparak niyetlerini anlamaya/uyarmaya çalışmıştır.
3. Tankerin Vardiya Zabiti POLATBEY-1 balıkçı gemisinin niyetini anlamak/uyarmak için yaptığı VHF çağrıları GTH üzerinden yapılmadığı için dil bariyeri nedeniyle amacına ulaşmamıştır.
4. Tankerin Vardiya Zabiti POLAYBEY-1 balıkçı gemisini görsel olarak uyarmak için Aldis'i kullanmıştır.
5. Tankerin Vardiya Zabiti POLATBEY-1 balıkçı gemisini uyarmak için gemi düdüğünü kullanmamıştır.
6. Tankerin Vardiya Zabitinin balıkçı gemisi ile iletişime geçebilmek için ALDIS ve VHF cihazlarını kullanarak uyarmaya çalışmış, ancak balıkçı gemisinin çatışmadan kaçınmak için eylemsiz kalması etkin gözcülük yapmadığını göstermektedir.
7. Tankerin Vardiya Zabitinin seyir ettiği bölgede küme halinde balık arama ve balık avlama faaliyetleri yapan gemilerden açık geçmeye çalıştığı 05:20'den -05:42 kadar geçen yaklaşık 22 dakikalık süre içerisinde sancağına doğru 12.5 derece rota değiştirmiş ancak yaptığı bu küçük rota değişimleri saat 05:42'de balıkçı gemisi ile yakın düşmesini engellemek için yetersiz kalmıştır.
8. Saat 05:42'ye kadar POLATBEY-1 balıkçı gemisinin balık aramak ve balık avlamak için sancak-iskele yönünde karasız rota değişiklikleri tankerle tehlikeli bir şekilde yakın düşmesine neden olmuştur.
9. DÇÖT'e göre çatışmadan kaçınmak için rotasını sancağına alması gerekirken balıkçı gemisi, saat 05:42'de rotasını iskelesine değiştirerek tankerin pruvasından geçmiştir.
10. Her iki geminin hızında çatışma anına kadar düşüş olmamıştır.



11. Çatışmaya 4 dakika kala (05:42) tankerin çatışmadan kaçınmak için ani olarak yaptığı plansız manevralar, çatışmadan kaçınmak için yeterli olmamıştır.
12. Çatışmadan kaçınmak için balıkçı gemisinin saat 05:44:56'da sancağına doğru yaptığı 66 derece ani rota değişikliği, iki gemi arasında çatışma ile son bulan süreci başlatmıştır.
13. Tankerin saat 05:42 de dümeni ele alıp rota değişiklikleri ile çatışmadan kaçınma manevrasına başlamasından çatışma anına kadar hızında düşüş olmaması çatışmanın şiddetli olmasına neden olmuştur.
14. Küme halinde avlanan balıkçı gemilerinden uzaklaşmak için zamanında ve etkili manevra yapmak için harekete geçilmemesi, tankerin çatışmayı önlemek üzere yapılan gözcülükte elde ettiği zaman avantajının kaybolmasına neden olmuştur.
15. Çatışma tehlikesinin varlığını ortaya koyan her iki gemi arasındaki kerterizin değişmediğini gözlemleyemeyen Vardiya Zabitanın hareket tarzı iyi denizcilik uygulamaları ve ilgili DÇÖT kurallarına uyumlu değildir.
16. Tankerin Kaptanı tarafından verilen gece emirlerinde belirtilen en yakın yaklaşma mesafesi (2 deniz mili) ve çatışmadan yeterli zaman öncesinde Kaptan'ın Köprü üstüne çağrılmasına dair Kaptanın emirlerine uyulmadığı ortaya çıkmıştır.
17. Balıkçı gemisine çağrı yapması ve cevap alamaması sonrasında balıkçı gemisi ile iletişim kuramayan tanker, GTH'den yardım talep etmemiştir.
18. Her iki geminin Köprüüstü seyir vardiyası personeli çatışma riski konusunda GTH'den seyir yardımı talep etmemiştir.
19. Kaza esnasında bölgede hüküm süren hava ve deniz koşullarının incelenen deniz kazasına etki etmediği anlaşılmıştır.



## SAĞLIK

## İLK YARDIM VE ÖNEMİ

İlk yardımın tanımı TDK' da kaza, hastalık, yangın, deprem vb. tehlikeli ve ani durumlarda hasta/yaralıya kesin tedavi öncesi , olay yerinde uygulanan ilk ve ivedi işlem, sıhhi imdat " olarak, ayrıca " bu işlemin uygulandığı yer" şeklinde geçmektedir.

İlk yardım kavramı ise genel olarak, "Herhangi bir kaza ya da yaşamı tehlikeye düşüren bir durumda, tıbbi yardımı sağlanıncaya kadar, hayatın kurtarılması ya da durumun daha kötüye gitmesini önleyebilmek amacıyla olay yerinde, tıbbi araç gereç aranmaksızın mevcut araç ve gereçlerle yapılan ilaçsız uygulamalardır" şeklinde ifade edilmektedir.



İlk yardım, din, dil, ırk, cinsiyet, yaş ve coğrafya ayırmaksızın insanların yaşadığı sürece başına gelebilecek ev, iş ya da trafik kazası ve afet gibi olayların sonucunda yapılacak ilk müdahaleyi kapsayan bir uygulamadır.

Nerede yaşadığımızın, o an nerede olduğumuzun bir önemi olmaksızın her an başımıza gelebilecek bu olaylar karşısında nasıl davranacağımızı bilmek, şüphesiz bizi bir adım öne taşıyacaktır. Genel olarak baktığımızda ilk yardım, hayat kurtarmaya ya da olası tehlikeleri en aza indirmeye yönelik bir işlemdir ve öneminin geniş kitleler tarafından bilinmesi gerekmektedir.



Gemide kazaya uğramış birisi veya birilerini ilk gördüğünüzde;

- 1- Çabuk fakat telaşsız hareket ediniz.
- 2- Kazazedeleri kurtarmaya yardım edebilecek kişilere bir şekilde haber ulaştırınız.
- 3- Kendiniz de dâhil tedbir alınmadan kaza mahalline girilmesini engelleyiniz.
- 4- Kalabalığı ve kazazedenin kımıldatılmasını, başının yükseltilmesini, soyulmasını, vücuduna saplanan şeylerin çıkartılmasını, kusturulmasını ve kazazedeye bir şey içirilmesini engelleyiniz.
- 5- Taşıma sırasında olacak hasarlar ile kazazedenin orada bekletilmesinde oluşacak hasarları kıyaslayınız.



- 1- Panikten kaçınmalısınız.
- 2- Kendinizi tehlikeye atmamalısınız.
- 3- Kaza mahalline tedbirsiz girmemelisiniz.
- 4- Tek başınıza hareket etmekten kaçınmalısınız.
- 5- Neyi neden yaptığınızı bilmeden hareket etmemelisiniz.
- 6- Kazazedeyi taşıırken kazazedenin omurgasını ve kafasını korumaya dikkat etmelisiniz.
- 7- Kazazedeyi taşıırken ekibin senkronize hareket etmesinin ekip lideri tarafından sağlandığından emin olmalısınız.
- 8- Mümkün olduğu kadar hijyen kurallarına uymalısınız.





CDI gereksinimlerine göre ilkyardım kitinde olması gerekenler;

- 1- Ayrı paketlenmiş yara bandı.
- 2- Orta Boy Steril Gazlı Bez
- 3- Büyük Boy Steril Gazlı Bez
- 4- Bandaj—Üçgen Bandaj
- 5- Pamuk
- 6- Cerrahi Bant
- 7- Çengelli İğne
- 8- Alkollü Mendil
- 9-Göz Pedleri
- 10- Makas

CDI gereksinimlerine göre ilkyardım kitinin olması gereken lokasyonlar ;

- 1- Revir
- 2—Köprüüstü
- 3— Makine Dairesi
- 4- Kuzine
- 5- Kargo Kontrol Odası



## Önemli Hatırlatma



Ayrıca Telesağlık sağlık danışmanlığına ihtiyacımız olduğu zamanlar da seyir halindeki Türk, yabancı hava ve deniz araçları yetkili personeline her türlü sağlık ve/veya hastalık ile ilgili soru ve sorunlarında danışmanlık hizmeti vermektedir.

Güncel iletişim detayları aşağıdaki gibidir.

**E-Mail: [telesaglik@saglik.gov.tr](mailto:telesaglik@saglik.gov.tr)**

**Tel : +90 212 444 83 53**



**Telesağlık**  
+90 212 444 83 53

## ÇEVRE

# DENİZ KİRLİLİĞİ VE MÜCADELE

## NEDEN DENİZLERİMİZİ TEMİZ TUTMALIYIZ?

Masmavi güzelliği bir yana, denizin önemi hakkında hepimizin fikir yürütecek kadar bilgisi vardır. Denizlerin insan ve diğer canlıların yaşamı için neden önemli olduğunu şu 4 madde ile özetleyebiliriz:

- Soluduğumuz oksijenin neredeyse yarısından fazlasını üretmesi,
- Planktonlardan balinalara kadar birçok canlının yuvası olması,
- Gezegенimizin biyolojik çeşitliliğinin ve ekosistemin bir kaynağı olması,
- Sürdürülebilir kalkınmaya, sürdürülebilir okyanus odaklı ekonomilere, yoksulluğun azaltılmasına, gıda verimliliğine ve deniz ticaretine kaynak oluşturması.

Gezegенimizin dörtte üçünü kapsayan bu mavilik, sadece içindeki canlı yaşamını değil, bizlerin de temel ihtiyaçlarını karşıladığı için, onun yardım çığıllıklarını görmezden gelemeyiz. Peki siz, denizin derinliklerine gerçekten daldınız mı? Yüzeyde görmediğimiz gerçekler neler? Dilerseniz şimdi buna bakalım.

Canlıların %50-80'inin denizlerde yaşadığı tahmin ediliyor. Bugün 240.000'e yakın deniz canlısı tespit edilmiş durumda. Hemen "Bu canlıların gezegen için önemi ne?" diye soralım. Yerinizi alın çünkü bu sorunun cevabı bizi şaşırtıcı bir gerçeğe ulaştıracak. Hazırsanız söylüyoruz: "Dünya'daki oksijenin %70'ini denizlerdeki canlılar üretiyor!"

Yaygın kanının aksine, "Dünya'nın ciğeri" ormanlar değil, denizlerdir. Okyanuslarda yaşayan Prochlorococcus bakterisi fotosentez yapar, dolayısıyla oksijen kaynağıdır ve bu "görülmeyen kahraman" biyosferdeki oksijenin de %20'sini üretmektedir. Bu oran, yağmur ormanlarının toplamından daha yüksektir. Dünya'mızın bu kadar zengin bir oksijen kaynağı olmasının nedeni işte bu bakteriler ve dolayısıyla denizlerdir. Durun, henüz bitmedi; okyanuslar sadece oksijen de üretmez! Küresel ısınmanın temel nedenlerinden biri olan karbondioksit gazının milyarlarca tonu, her yıl denizler tarafından emilir. Yani denizlerimiz bizim güzel yaşamamız için atmosferi de temizler.

Dahası var; bugün, yaklaşık 4 milyar insan deniz ürünleriyle besleniyor. Denizlerimiz bizim için önemli bir protein kaynağı. Her yıl yaklaşık 80 milyon ton balık avlanırken, bunun 30 milyon kadarı doğrudan bizim tarafımızdan tüketiliyor. Dünyadaki her 10 kişiden 1'i temel geçimini balıkçılıkla sağlıyor. Deniz canlıları besin kaynağı olduğu kadar aynı zamanda bir ilaç kaynağı da. Alzheimer, kanser ve artrit gibi hastalıklarda kullanılan birçok medikal ürün aslında okyanustan elde edilen maddelerden üretiliyor. Denizlerdeki omurgasız canlılardan elden edilen antibiyotik, iltihap önleyici gibi tıbbi maddeler, karasal alanlarda yaşayan organizmalardan elden edilenlerden çok daha fazla.

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı Asya ile Avrupa kıtalarını birbirinden ayıran tek su yolu olma özelliğine sahiptir.

Bu nedenle Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'ndan yıl içinde on binlerce gemi veya tanker uğraklı yada uğraksız biçimde geçiş yapmakta, bununla birlikte yolcu vapurları, balıkçı tekneleri, özel yatlar, vb. gibi deniz araçları da bu su yolundaki trafiğe etki etmektedir.

İBB deniz Araçlarından Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi için ;

- İBB Deniz Yetki Alanında ikişer denetçinin vardiyalı olarak görev yaptığı
- 3 Adet Deniz Denetim Teknesi,
- 3 Adet İnsansız Hava Aracı (DRONE) ve
- 83 Adet Kıyı Kamerası Kullanılarak resmi tatiller dahil 24 saat boyunca denetimler gerçekleştirilmektedir.



Denetimler sırasında deniz araçlarından kaynaklanan kirliliklerin tespit edilmesi durumunda ceza-i işlem uygulanmaktadır. Aşağıdaki tabloda son 3 yılda denetlenen gemi sayısı tutanak ve idari para cezaları hakkında bilgi içeren tabloyu görebilirsiniz.

## DENİZ ARAÇLARI DENETİMLERİ

	DENETLENEN DENİZ ARACI (ADET)	İDARİ TUTANAK (ADET)	İDARİ PARA CEZASI (TL)
2019	56.989	30	12.522.455
2020	56.239	29	6.310.641
2021	71.084	73	25.689.561
2022 NİSAN	25.784	7	8.410.145

## YMN TANKER ÇEVRE POLİTİKASI



Çevre Koruma, YMN Tanker için en önemli önceliktir. Şirket ve Üst Yönetimi, her türlü çevre kirliliğine karşı SIFIR TOLERANS politikasına ve faaliyet gösterdiğimiz alanların gemilerimiz tarafından kirlenmeye karşı korunmasına tamamen bağlıdır. Şirket, çevre için tehlikeli olabilecek herhangi bir koşul veya prosedürü belirlemek ve düzeltmek için sürekli olarak çaba gösterecektir.

Şirketimiz her zaman uluslararası ve yerel yasalara ve ticari faaliyetlerinin tabi olduğu diğer gerekliliklere uygun olarak yürütmektedir.

**Şirketimiz, deniz kirliliğini en aza indirmeyi aşağıdaki maddeleri gerçekleştirerek taahhüt eder;**

- Sağlam bir planlı bakım programı uygulayarak,
- Personelin sürekli eğitimini gerçekleştirerek,
- Bu Güvenlik Yönetim Sisteminde belirtilen prosedürleri takip ederek
- Çevre Yönetim Planında belirtilen ilke ve prosedürlere bağlı kalarak denizlerimizi her zaman temiz tutmayı hedefler.

## KAPTANIN TALİMATI OLMADAN DENİZE ÇÖP ATMAYINIZ!!!

### ÇÖP ATMAKLA KANUNLARA KARŞI GELMİŞ OLURSUNUZ



#### ÖZEL ALANLAR DIŞINDA

MESAFENİN, EN YAKIN SAHİLE 3 DENİZ MİLİNDEN DAHA AZ OLMASI DURUMUNDA, TÜM İÇ SULARDA, SABİT VEYA YÜZER PLATFORMLARA MESAFENİN, 500 m NİN ALTINDA OLMASI DURUMUNDA:

**DENİZE HİÇ BİR ÇEŞİT ÇÖP ATAMAZSINIZ**

MESAFENİN 3 DENİZ MİLİNDEN (3 – 12 DENİZ MİLİ ARASINDA) FAZLA OLMASI DURUMUNDA :  
25 mm' DEN KÜÇÜK PARÇALAR HALİNDEKİ, YİYECEK ATIKLARI DENİZE ATABİLİRSİNİZ

MESAFENİN 12 DENİZ MİLİNDEN FAZLA OLMASI DURUMUNDA  
PARÇALANMAMIŞ YEMEK ATIKLARI VE YÜK KALINTILARI<sup>1</sup>, TANK YIKAMA SUYUNDAKİ TEMİZLEYİCİLER<sup>2</sup>, GÜVERTE VE DIŞ ALANLARDA KULLANILAN TEMİZLEYİCİLER<sup>1</sup> DENİZE ATABİLİRSİNİZ

AÇIK DENİZ PLATFORMLARI (KIYIDAN EN AZ 12 MİL UZAKTA) VE BUNLARA 500m MESAFEDA BULUNAN GEMİLER

25 mm' DEN KÜÇÜK PARÇALAR HALİNDEKİ, YİYECEK ATIKLARI DENİZE ATABİLİRSİNİZ

#### ÖZEL ALANLAR İÇİNDE (AŞAĞIDAKİ LİSTEYE GÖRE)

**DENİZE ATABİLİRSİNİZ (12 MİLİN DIŞINDA):** 25 mm' DEN KÜÇÜK PARÇALAR HALİNDEKİ YİYECEK ATIKLARI, TANK YIKAMA SUYUNDAKİ TEMİZLEYİCİLER<sup>2</sup>, GÜVERTE VE DIŞ ALANLARDA KULLANILAN TEMİZLEYİCİLER<sup>1</sup>

**Ek V e göre Özel Alanlar:** Akdeniz, Bahik Deniz, Kara Deniz, Körfez Bölgeleri, Kızıl Deniz, Kuzey Denizi, Antartika Bölgeleri ve Karayip Denizi ve Meksika Körfezini de kapsayan Karayip Denizinin büyük bir bölümü. (Bu bölgelerin uzantıları ile ilgili detaylı bilgi MARPOL 73/78 Ek-V kural-5 de bulunabilir, Ek olarak Uluslar bir çoğu kendi suları içinde ek kuralları uygulayabilmektedir.)

#### ASLA DENİZE ATILMAYACAKLAR

PLASTİKLER, SENTETİK HALATLAR, BALIK AĞLARI, PLASTİK ÇÖP TORBALARI, ÇÖP YAKMA MAKİNASI "INCİNERATOR" KÜLLERİ, TUĞLA, PIŞIRMA YAĞLARI, YÜZER DANECLER, İSTİF VE PAKETLEME MİZEMELERİ, KÂĞIT, PAÇAVRALAR, CAM, METAL, ŞİŞELER, TABAK/ÇANAK VE BEZERİ ÇÖPLER.

#### NOTES

1 – Bu maddeler deniz çevresine zarar verecek türde olmamalıdır.

2 – Marpol Ek V kuralı 6.1.2 ye göre denize boşaltılmaya ancak şu şekilde izin verilecektir: (a) eğer hem ayrışık hem de bir sonraki liman özel alan içindeyse ve gemi bu liman arasındaki seyirinde özel alan dışından geçmeyecekse (kural 6.1.2.2); ve (b) bu limanlarda uygun bir alım tesisi bulunuyorsa (kural 6.1.2.3).

**Karıyık Çöp:** Eğer çöp denize atılmayı yasak veya farklı boşaltım kurallarına tabi başka maddelerle karışmış/bulaşmışsa o zaman bu maddelerden en kötü gereklilikleri olan uygulanacaktır.

### DENİZ KİRLİLİĞİ KURALLARI

MARPOL Ek V, Bölümlü Uluslar arası Birliğin kabul etmiş olduğu, daha temiz ve güvenli deniz çevresi oluşturulması amacı ile ilgili kuralları içerir.

**BU NEDENLE HERHANGİ BİR GEMİNİN HER NEREŞEKİLDE OLURSA OLSUN DENİZE YUKARIDA BELİRTİLENLERDEN BAŞKA ÇÖP ATMASI KANUN VE KURALLARA KARŞI GELMEK OLARAK KABUL EDİLECEKTİR.**

Bu istemin ihlal edilmiş durumunda para cezaları ve yürürlükteki ilgili ülke kanunlarına bağlı olarak hapis cezaları uygulanacaktır. Bu nedenle Çöpler Gemi Çöp Yönetim Planında belirtildiği şekilde denize atılmalı ve her çeşit çöp bu Gemi Çöp Yönetim Planına kayıt edilmelidir.

## ATILAN HER ÇÖP, ÇÖP KAYIT DEFTERİ'NE KAYDEDİLMELİDİR

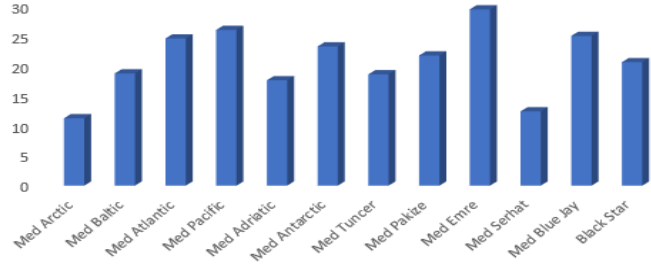
## Yılın ilk çeyreğinde YMN Tanker gemilerinin kullanım/üretim istatistikleri;

### Garbage

**Garbage Generated Total 1st quarter: 248.91 cbm.**

<b>Med Arctic:</b>	11.25 cbm
<b>Med Baltic:</b>	18.74 cbm
<b>Med Atlantic:</b>	24.58 cbm
<b>Med Pacific:</b>	26.00 cbm
<b>Med Adriatic:</b>	17.6 cbm
<b>Med Antarctic:</b>	23.25 cbm
<b>Med Tuncer:</b>	18.6 cbm
<b>Med Pakize:</b>	21.73 cbm
<b>Med Emre:</b>	29.44 cbm
<b>Med Serhat:</b>	12.41 cbm
<b>Med Blue Jay</b>	25.00 cbm
<b>Black Star:</b>	20.62 cbm

### Garbage Consumption Analysis for Fleet Vessels

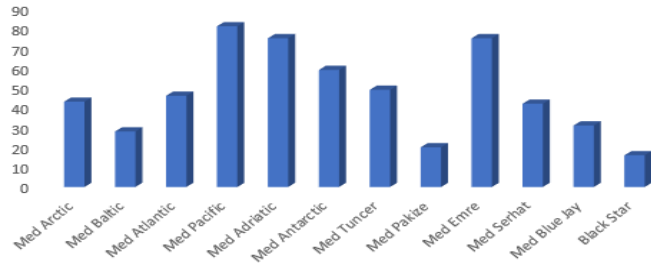


### Battery

**Battery Consumption Total 1st quarter: 565 pcs**

<b>Med Arctic:</b>	43 pcs
<b>Med Baltic:</b>	28 pcs
<b>Med Atlantic:</b>	46 pcs
<b>Med Pacific:</b>	81 pcs
<b>Med Adriatic:</b>	75 pcs
<b>Med Antarctic:</b>	59 pcs
<b>Med Tuncer:</b>	49 pcs
<b>Med Pakize:</b>	20 pcs
<b>Med Emre:</b>	75 pcs
<b>Med Serhat:</b>	42 pcs
<b>Med Blue Jay :</b>	31 pcs
<b>Black Star:</b>	16 pcs

### Battery Consumption Analysis for Fleet Vessels

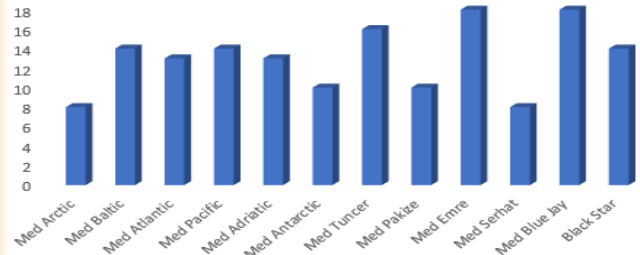


### Printer Cartridge

**Printer Cartridge Consumption Total 1st quarter: 154 pcs**

<b>Med Arctic:</b>	8 pcs
<b>Med Baltic:</b>	14 pcs
<b>Med Atlantic:</b>	13 pcs
<b>Med Pacific:</b>	14 pcs
<b>Med Adriatic:</b>	13 pcs
<b>Med Antarctic:</b>	10 pcs
<b>Med Tuncer:</b>	16 pcs
<b>Med Pakize:</b>	10 pcs
<b>Med Emre:</b>	18 pcs
<b>Med Serhat:</b>	8 pcs
<b>Med Blue Jay :</b>	18 pcs
<b>Black Star:</b>	14 pcs

### Printer Cartridge Consumption Analysis for Fleet Vessels



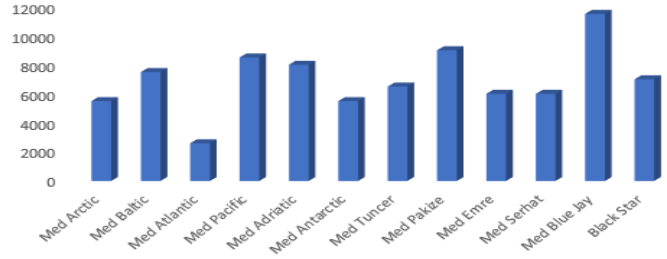
## Yılın ilk çeyreğinde YMN Tanker gemilerinin kullanım/üretim istatistikleri;

### Paper Consumption

**Paper Consumption Total 1st quarter: 83600 pcs**

**Med Arctic: 5500 pcs**  
**Med Baltic: 7500 pcs**  
**Med Atlantic: 2600 pcs**  
**Med Pacific: 8500 pcs**  
**Med Adriatic: 8000 pcs**  
**Med Antarctic: 5500 pcs**  
**Med Tuncer: 6500 pcs**  
**Med Pakize: 9000 pcs**  
**Med Emre: 6000 pcs**  
**Med Serhat: 6000 pcs**  
**Med Blue Jay: 11500 pcs**  
**Black Star: 7000 pcs**

### Paper Consumption Analysis for Fleet Vessels

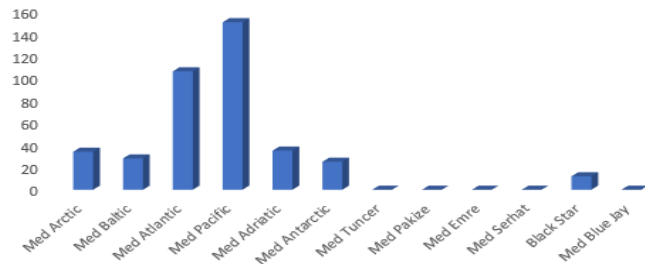


### Fluorescent

**Fluorescent Consumption Total 1st quarter: 390 pcs**

**Med Arctic: 34 pcs**  
**Med Baltic: 28 pcs**  
**Med Atlantic: 106 pcs**  
**Med Pacific: 150 pcs**  
**Med Adriatic: 35 pcs**  
**Med Antarctic: 25 pcs**  
**Med Tuncer: 0 pc**  
**Med Pakize: 0 pc**  
**Med Emre: 0 pc**  
**Med Serhat: 0 pc**  
**Black Star: 12 pcs**  
**Med Blue Jay : 0 pc**

### Fluorescent Consumption Analysis for Fleet Vessels

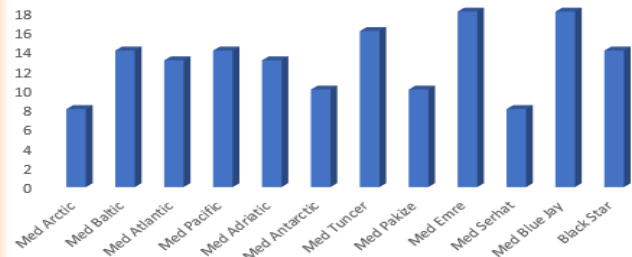


### Printer Cartridge

**Printer Cartridge Consumption Total 1st quarter: 154 pcs**

**Med Arctic: 8 pcs**  
**Med Baltic: 14 pcs**  
**Med Atlantic: 13 pcs**  
**Med Pacific: 14 pcs**  
**Med Adriatic: 13 pcs**  
**Med Antarctic: 10 pcs**  
**Med Tuncer: 16 pcs**  
**Med Pakize: 10 pcs**  
**Med Emre: 18 pcs**  
**Med Serhat: 8 pcs**  
**Med Blue Jay : 18 pcs**  
**Black Star: 14 pcs**

### Printer Cartridge Consumption Analysis for Fleet Vessels



# ABS PSC KONTROLÜ ÇEYREK DÖNEM RAPORU

## Gemilerin en fazla tutuklandığı kategoriler :

01 OCAK 2022—31 Mart 2022 dönemi için, Paris MoU , Tokyo MoU ve US Cost Guard'daki ABS gemilerinde PSC tutuklama gerekçeleri için en fazla yazılan kategoriler aşağıdaki tabloda listelenmiştir. Bu dönem içerisinde toplamda 210 gemi limanda tutuklanmıştır.

5-Digit Detention Code	Grounds for Detentions on ABS Vessels
15150	ISM
04109	Fire Drills
07113	Fire pumps & its pipes
07114	Remote Means of control (opening, pumps, ventilations etc.) Machinery Space
07115	Fire Dampers

## Gemilerde tespit edilen uygunsuzluklara örnekler;



Handwheel missing, lagging damage



Watertight indication sensor not operational



Cargo Hold Smoke extraction system faulty



HT Water expansion tank sight glass leaking





Tank vent disk wasted



Main Fresh Water cooler inlet pipe leaking



Missing Dog for watertight hatch cover



Loose/broken lighting inside vertical trunk



Sounding pipe for cargo hold bilges (several) thread wasted



ER ventilation fan damper unable to operate



Food supply stored inside lifeboat badly preserved, presence of water and humidity



SART located in Bridge with shell cracked, and damaged and not watertight

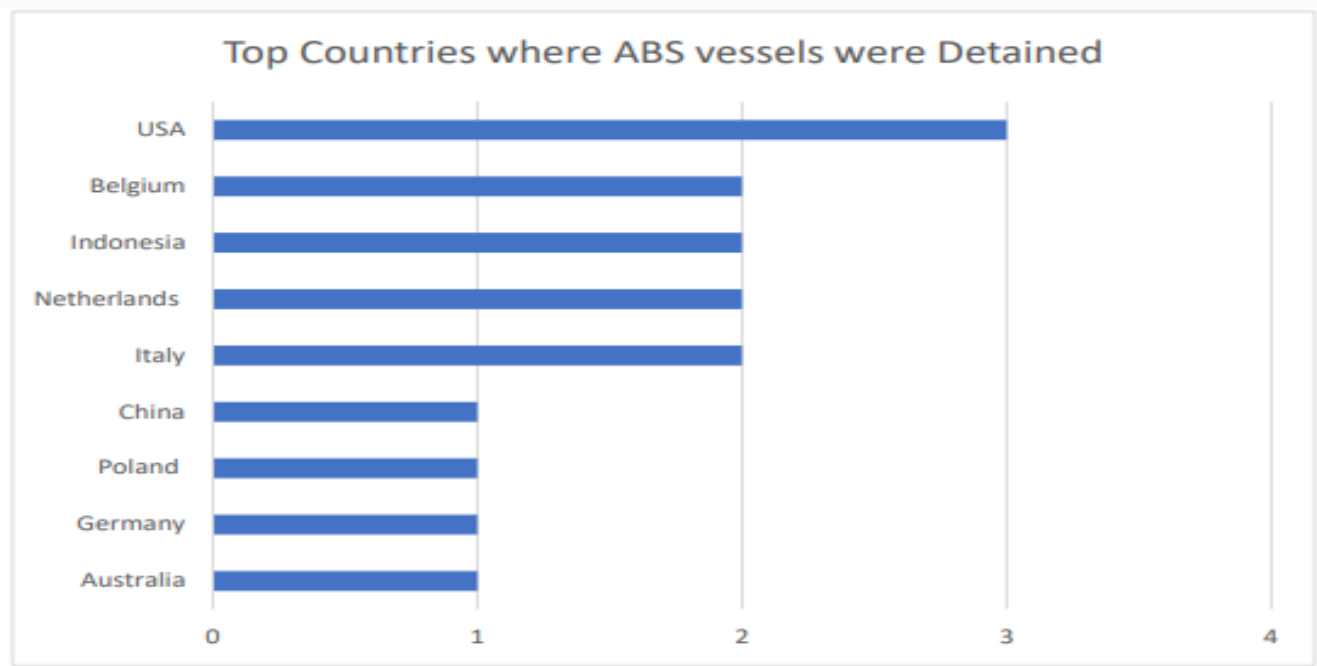


General condition of ER, with oil in transfer pump filter



Suspect hoses for unauthorized transfer of oil

### Gemilerin en fazla tutuklandığı ülkeler;

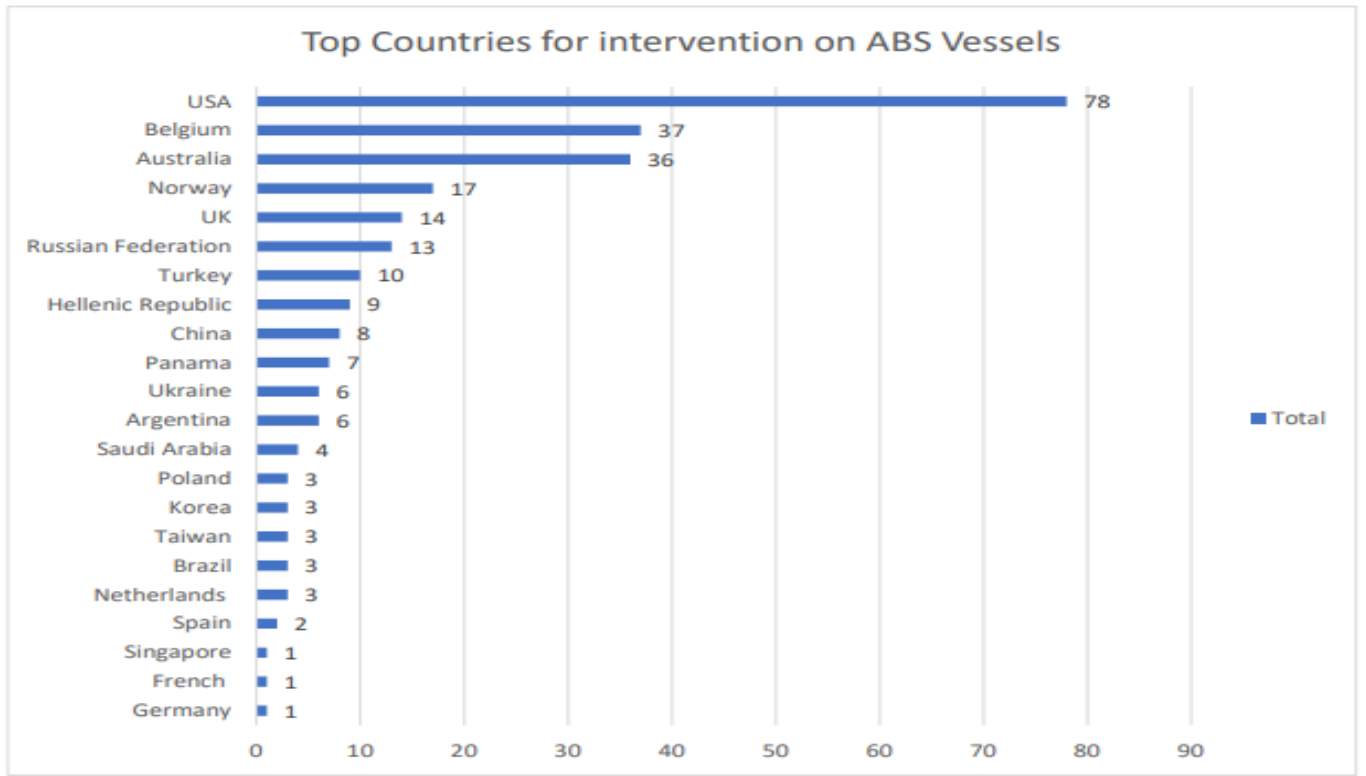


## En fazla uygunsuzluğun yazıldığı maddeler :

5-Digit Deficiency Code	Top Categories for Deficiencies
13102	Auxiliary engine
13101	Propulsion main engine
07199	Other (Fire Safety)
13199	Other (machinery)
10109	Lights, shapes, sound signals
03105	Covers (hatchway, portable, tarpaulins etc.)
02199	Other (bulk carriers)
02108	Electrical equipment in general
13108	Operation of machinery
17197	Other Safety in general
15150	ISM

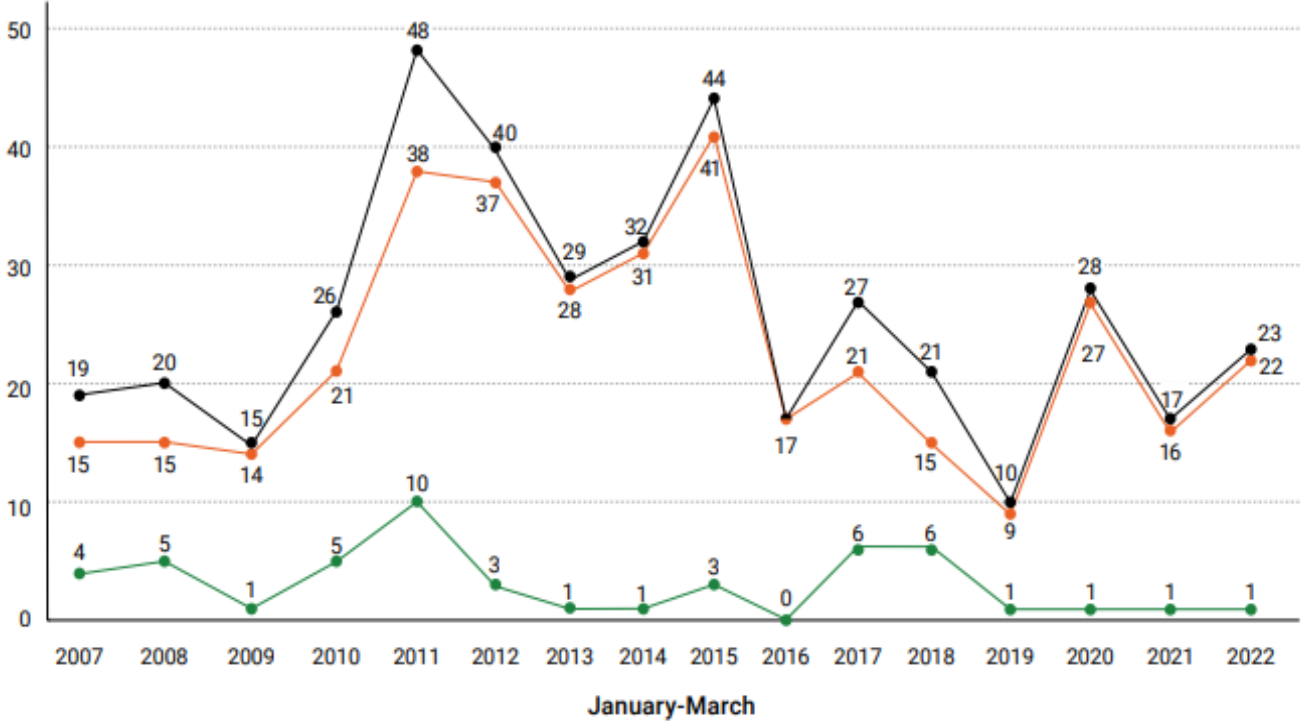
Note: List contains deficiencies that were identified on four (4) vessels or more.

## Gemilere en fazla müdahalede bulunan ülkeler :



## ReCAAP 2022 YILI İLK ÇEYREK RAPORU

Ocak Mart 2022'de Asya'da gemilere yönelik toplam 23 silahlı soygun olayı bildirildi. Bu dönemde herhangi bir korsanlık olayı rapor edilmedi. 23 olaydan 22'si gerçek olaylar ve biri teşebbüs edilen bir olaydır. Olaylar (Ocak-Mart 2022)' Ocak-Mart 2021 ile karşılaştırıldığında, toplam olay sayısı Ocak-Mart 2022 döneminde %35 arttığı bildirildi. Toplam 17 olay (16'sı fiili olaylar ve bir olay girişimi) Ocak-Mart 2021 döneminde rapor edilmiştir.



Graph 1 – Number of incidents (January-March of 2007-2022)

● Total ● Actual ● Attempted

**Ocak-Mart 2021'e göre Ocak-Mart 2022'de vaka sayısında artış meydana geldi aşağıdaki konularda:**

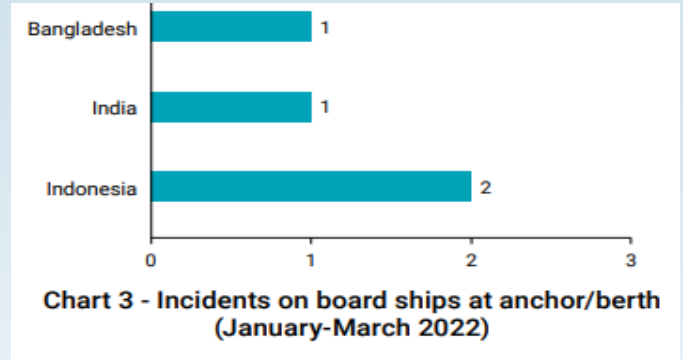
- Bangladeş'te Ocak-Mart 2022 döneminde bir olay bildirildi, 2021'in aynı döneminde olay yaşanmamıştır.
- Hindistan'da Ocak-Mart 2022 döneminde 2021'in aynı dönemindeki bir olaya kıyasla iki olay bildirildi.
- Singapur Boğazı'nda (SS), Ocak-Mart 2022 döneminde 18 vaka bildirildi.2021'de aynı dönemde yedi olay bildirilmiştir.

**Ocak Mart 2021'e kıyasla aşağıdaki konularda olaylarda bir azalma oldu:**

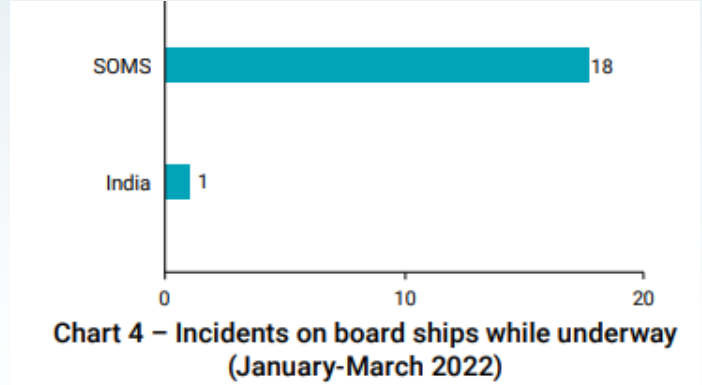
- Endonezya'da Ocak-Mart 2022 döneminde 2021 yılının aynı döneminde ki beş olaya kıyasla iki olay bildirildi.
- Filipinler'de Ocak-Mart 2022 döneminde 2021'in aynı döneminde ki iki olaya kıyasla hiçbir olay bildirilmedi.
- Vietnam'da Ocak-Mart 2022 döneminde 2021'de aynı dönemde ki iki olaya kıyasla hiçbir olay rapor edilmedi

Ocak Mart 2022'de bildirilen 23 olaydan dördü (%17) gemiler demirdeyken veya rıhtımdayken gerçekleşmiştir. 19 olay (%83) ise gemilerde seyir halindeyken meydana gelmiştir.

Grafik 3, olayların nerede gerçekleştiğini göstermektedir.



Grafik 4, gemiler seyir halindeyken meydana gelen olayların yerini göstermektedir. Signapur / Malakka Boğazı'nda (SOMS) bildirilen olaylar gemiler seyir halindeyken meydana gelmişlerdir. 2022 Ocak-Mart döneminde, SOMS'deki tüm olaylar Signapur Boğazında meydana gelmiştir. Malacca Boğazında herhangi bir olay bildirilmemiştir.



Tablo 1, Ocak-Mart döneminde Asya'da rapor edilen olayların sayısını ve yerini göstermektedir.

	January-March																			
	2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022	
	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att	Act	Att
<b>North Asia</b>																				
China							1		1											
<b>Sub-total</b>							<b>1</b>		<b>1</b>											
<b>South Asia</b>																				
Bangladesh			3		2				5		3				2					1
Bay of Bengal			2																	
India	3		2		2		10		1		1	1		6		1			2	
<b>Sub-total</b>	<b>3</b>		<b>7</b>		<b>4</b>		<b>10</b>		<b>6</b>		<b>4</b>	<b>1</b>		<b>8</b>		<b>1</b>			<b>3</b>	
<b>Southeast Asia</b>																				
Indian Ocean				1																
Indonesia	19	1	14		5		3		6	2	7	2	2	1	5	1	5		2	
Malaysia					1				1											
Philippines	1					1			4		1		2		4		1	1		
South China Sea	2		1		3	1					1									
SOMS	1		9		20	1				1		2	2		9		7		17	1
Sulu-Celebes Seas							1		3	3		1			1					
Thailand					1															
Vietnam	2				7		2				2						2			
<b>Sub-total</b>	<b>25</b>	<b>1</b>	<b>24</b>	<b>1</b>	<b>37</b>	<b>3</b>	<b>6</b>		<b>14</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>19</b>	<b>1</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>19</b>	<b>1</b>
<b>Overall total</b>	<b>28</b>	<b>1</b>	<b>31</b>	<b>1</b>	<b>41</b>	<b>3</b>	<b>17</b>		<b>21</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>27</b>	<b>1</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>22</b>	<b>1</b>

Table 1 – Location of incidents (January-March of 2013-2022)

## Location of Incidents

The location of the incidents reported during January-March 2022 is shown in Map 1.



## RUSYA-UKRAYNA SAVAŞI

Rusya Federasyonu ile Ukrayna arasında devam eden silahlı çatışma, bölgede faaliyet gösteren gemilerin emniyeti ve güvenliği için ciddi ve acil bir tehdit oluşturuyor.

IMO, denizcilerin ve denizciliğin emniyet ve güvenliğini ele alma çabalarına katkıda bulunmak için bölgedeki tüm kilit paydaşlarla yakın ilişki kurmaya devam ediyor. IMO Genel Sekreteri Kitack Lim limanlar ve denizcilere yönelik güvenlik ve emniyet risklerini azaltmaya yönelik çabaları koordine etmek için bir Acil Durum Görev Gücü kurdu. Devam eden durum hakkında Bayrak Devletlerinin değerlendirmesine yönelik rehberlik ve tavsiyeler güncellenmektedir.



Çatışmanın başlangıcında, yaklaşık 2000 denizci Ukrayna limanlarında 94 gemide mahsur kaldı. Daha sonra 10 gemi Azak Denizi'nden güvenli bir şekilde ayrıldı ve 84 gemi, yaklaşık 450 denizciyle birlikte mahsur kaldı. Bu sayı giderek azalmaya devam etmektedir. Ayrıca kurulan Acil Durum Görev Gücü denizcilerin ihtiyaç duyduğu hayati malzemelerin tedarik edilmesine yardımcı olmak için mümkün olan her yerde acil eylemler planlamaktadır. Alınan bilgiler doğrultusunda gemilerin bombardımandan kaynaklanan tehlikelerin yanı sıra,

gıda, yakıt, tatlı su ve diğer hayati malzemelerden yoksun olduğunu belirtiyor. Sonuç olarak birçok ülkeden denizcilerin durumu giderek daha fazla savunulamaz hale geliyor ve sağlıkları ve esenlikleri için ciddi riskler oluşturuyor.

IMO Konseyi tarafından 35. olağanüstü oturumunda duyurulduğu üzere (C.ES/35), IMO Genel Sekreteri Karadeniz ve Karadeniz'de bir mavi güvenli deniz koridorunun kurulmasını ve uygulanmasını desteklemek için ilgili taraflarla işbirliği yapmaktadır. Ayrıca, seyrüsefer güvenliğine ve deniz taşımacılığının güvenliğine yardımcı olmak için bölgesel bilgi paylaşımını ve denizciliğe bilgi yayılımını teşvik etmek ve geliştirmek için kıyı devletleriyle birlikte çalışmaya devam ediyor.



## RUSYA-UKRAYNA SAVAŞI'NIN TÜRK DENİZCİLİĞİNE ETKİSİ

Her ne kadar yapılan çalışmalar geniş çaplı ve yoğun olsada sınırlarımıza çok yakın olan savaş bölgesinde yaşananlar Türk denizciliğini doğrudan etkilemektedir.

Türk iş insanına ait yük gemisi Ukrayna'nın Odesa kenti açıklarında savaş gemisi tarafından vuruldu. Can kaybının yaşanmadığı gemide maddi hasar meydana geldi. Yasa Denizcilik'e ait, Marshall Adaları bayraklı 'YASA Jüpiter' adlı yük gemisi, yükleme işleminin



tamamlanmasıyla Ukrayna'nın Odesa Limanı'ndan hareket etti.

İstanbul'a gelmek için yola çıkan geminin 5 nolu ambarının yakınlarında patlama meydana geldi. Türk mürettebatlı gemide ölen ya da yaralanan olmadı. Maddi hasar alan gemi, hız kesmeden Karadeniz'e açılarak, Türk kara sularına doğru ilerlemeye devam etti. Kazadan önce 199 metre boyundaki dökme yük gemisi, Brezilya-Gibraltır-Odesa-İstanbul rotasında çalışıyordu.

Savaşın ilk döneminde Ukrayna'nın Odessa'dan denize döktüğü mayınlar tedirginliğe yol açmıştı. Seyir emniyetini direkt etkilemekteydi. Sarıyer açıklarında balıkçılar tarafından fark edilen bir mayın da alarma neden oldu. Boğaz 5 saat boyunca gemi trafiğine kapatıldı, SAS timleri mayını etkisiz hale getirdi. Bakan Akar mayının eski tip olduğunu açıkladı.



Rus makamları 18 Mart'ta, Ukrayna'nın Odessa kenti açıklarında denize döktüğü 420 mayının Karadeniz'de sürüklenmeye başladığını açıklayarak Tuna Nehri'nin etkisiyle İstanbul Boğazı'na ulaşabileceği uyarısı yapmıştı. Aynı gün Türk Deniz Kuvvetleri Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı da Karadeniz'deki Mayın tehlikesine karşı bir NAVTEX mesajı yayınlayıp dikkatli olunmasını bildirilmişti.



## NEARMISS RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU

2022 Yılı ilk çeyreği için oluşmamış kaza,güvenli olmayan hareket ve güvenli olmayan durum raporlaması hususunda gerekli özeni gösteren tüm gemi personelimize teşekkür ederiz. 2022 yılı ilk çeyreği için en fazla raporlamayı yapan personelimizin listesi aşağıdaki gibidir:

İsim	Toplam Rapor
DOĞUŞ DENİZ	8 ADET
MURAT HARMAN	5 ADET
ÖZGÜN KORKMAZ	4 ADET

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir :

Görev	Toplam Rapor
3. ZABİT	36 ADET
2. MÜHENDİS	16 ADET
USTA GEMİCİ	14 ADET
POMPACI	9 ADET
GEMİ KAPTANI	8 ADET
1. ZABİT	8 ADET



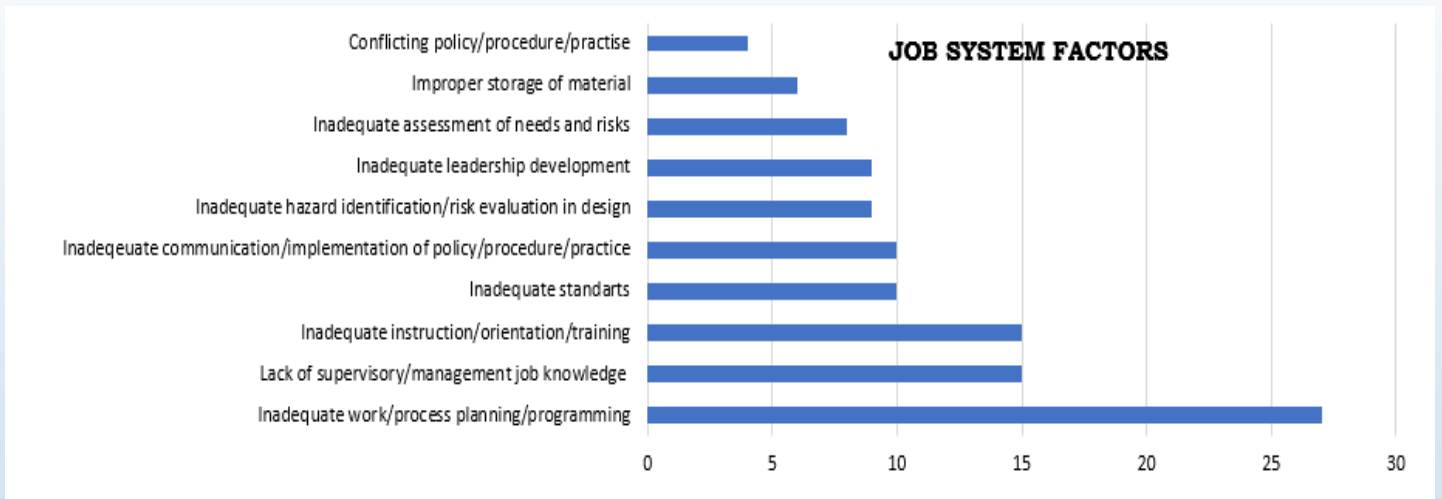
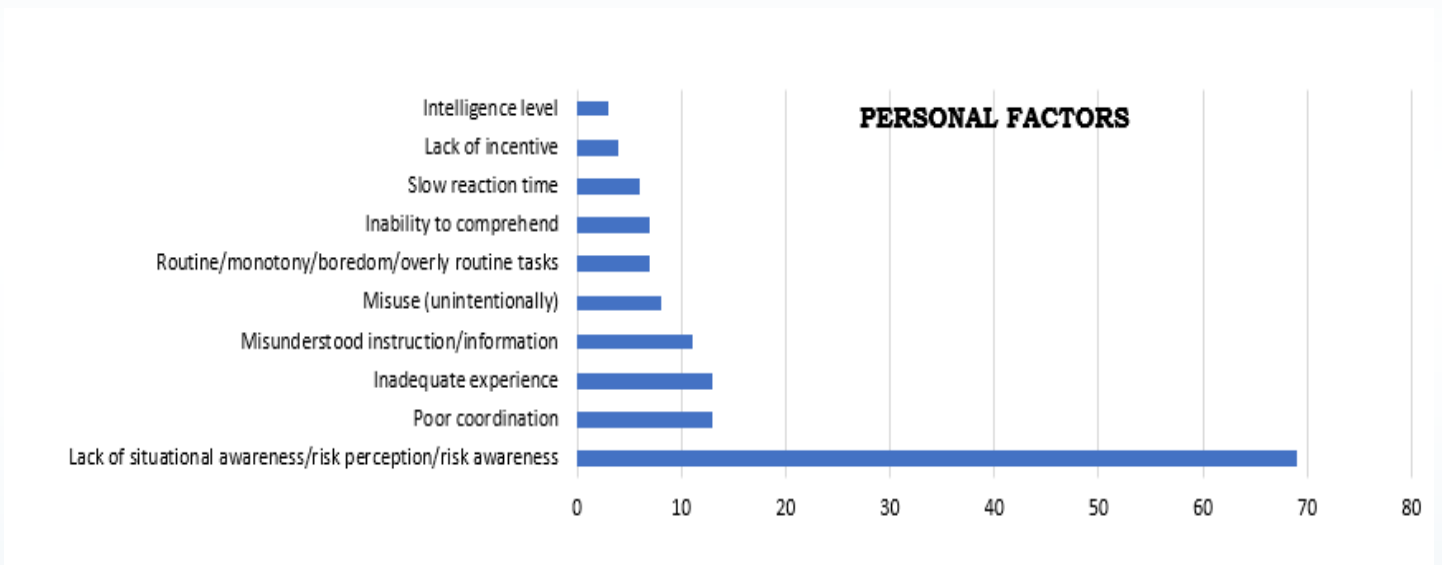
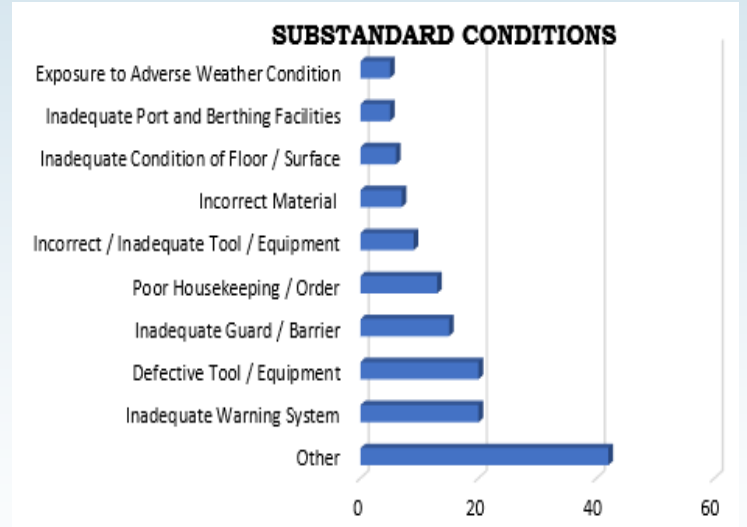
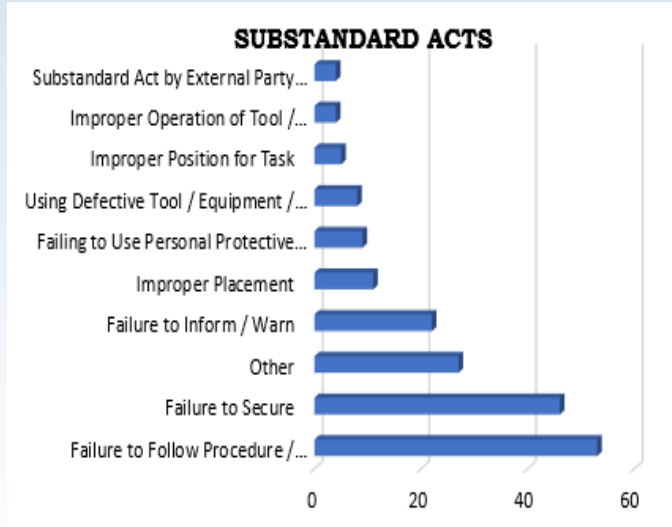
Oluşmamış kaza , güvenli olmayan hareket ve durumlara baktığımızda , herhangi bir acil yaralanma veya hasar olmamasına rağmen , bu gibi olaylar gemi çalışanlarının güvenliği için potansiyel tehdit vetehlikeleri temsil eder.Hem güvenli olmayan koşullar hem de güvenli olmayan davranışlar kazalara ve yaralanmalara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

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

Gemi İsmi	Toplam Rapor
MED ARCTIC	14 ADET
MED ADRIATIC	12 ADET
MED SERHAT	12 ADET

# NEARMISS

2022 yılı oluşmamış kaza , güvenli olmayan hareket ve durumların oluşmasının analizi aşağıdaki gibidir.



## BEST PRACTISE & LESSON LEARNT RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU

2022 Yılı ilk çeyreği için Best Practise ve Lesson Learnt raporlaması hususunda gerekli özeni gösteren tüm gemi kaptanlarımız ve personelimize teşekkür ederiz.

2022 Yılı ilk çeyreği için en fazla raporlamayı yapan personelimizin listesi aşağıdaki gibidir.

İsim	Toplam Rapor
ÖZGÜN KORKMAZ	5 ADET
SEFA ÖZDEMİR	2 ADET
UĞUR ERGİN	2 ADET

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir :

Görev	Toplam Rapor
3. ZABİT	7 ADET
2. KAPTAN	2 ADET
3. MÜHENDİS	2 ADET



2022 Yılı ilk çeyreği için en fazla raporlamayı yapan personelimizin listesi aşağıdaki gibidir.

Gemi İsmi	Toplam Rapor
MED TUNCER	11 ADET
MED SERHAT	2 ADET



# BEST PRACTISE LESSON LEARNT

## YMN Tanker Marine Management SA

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

Telefon: 0 (216) 562 13 20  
E-posta: info@ymntankers.com.tr  
Web: ymntankers.com.tr

### Our Mission:

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

## Company Profile

YMN Tanker Marine Management Inc. (YMN Tanker Deniz İşletmeciliği A.Ş.) was founded in 2012 to provide technical and commercial management of 6 marine line Oil/Chemical tankers. The fleet was expanded with an additional 7 vessels. There are 13 Chemical/Oil tankers under management at the moment.

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.

