

HSSEQ BULLETIN

Q1 2023/ SAYI 14



ALTUNİZADE MAH. KISIKLI
CADESİ

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

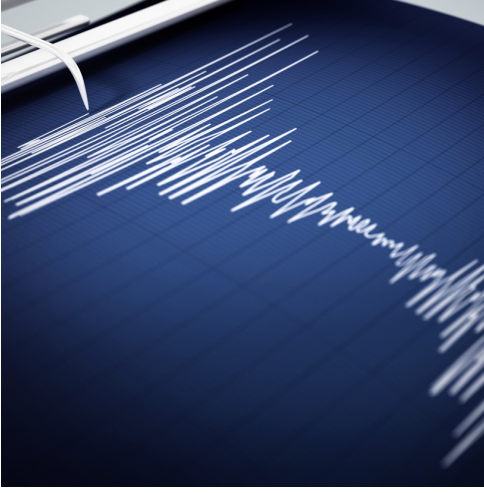
ÜSKÜDAR, İSTANBUL - TURKEY

+90 (216) 562 13 20



www.ymntankers.com.tr
info@ymntankers.com.tr

İÇİNDEKİLER



DEPREMİN İZLERİ.....	1
BEST PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER.....	2
LESSONS LEARNED UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER.....	6
ANA MAKİNE SPEED SENSÖRÜ HATASI OLAY RAPORU.....	9
CARGO TANK OVERFILL ALARMI OLAY RAPORU	10
GEMİLERDE SİBER GÜVENLİK.....	14
8 MART DÜNYA KADINLAR GÜNÜ.....	17
TEKRAR EDEN DENET MADDELERİ.....	18
SAĞLIK: ZİHİNSEL YORGUNLUK.....	19
GEMİDE EMNİYETLİ HAREKET.....	21
AKDENİZDE ÇÖP TOPLAYACAK ROBOTLAR GELİŞTİRİLİYOR.....	24
FİLO GEMİLERİ Q1 KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ.....	26
RECAAP 2023 Q1 RAPORU.....	28
FİLO GEMİLERİNİN BEST PRACTICES VE NEAR MISS ANALİZLERİ.....	30
NEARMISS RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU & EMNİYET ÖDÜLLERİ.....	31
BEST PRACTICE & LESSON LEARNED RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU.....	33
ŞİKAYET VE İSTEK.....	34

#6ŞUBAT2023

GEÇMİŞ OLSUN TÜRKİYE

Yaşanan Depremde, Yakınları Hayatını Kaybeden

Personelimize Başsağlığı,

Yaralı Vatandaşlarımıza, Acil Şifalar Diliyoruz.

DEPREMİN İZLERİ



6 Şubat 2023 tarihinde merkez üssü Kahramanmaraş olan ve 9 saat arayla meydana gelen 7,8 -7,5 büyüklüklerindeki iki deprem ülkemizi derinden sarstı.

Depremler yaklaşık olarak 350.000 km karelik alanda hissedildi. Türkiye nüfusunun %16'sını oluşturan 14 milyon kişi etkilendi ve yaklaşık olarak 20.662 bina yerle bir oldu.

Depremin ardından 102 ülke Türkiye'ye yardım teklifinde bulunurken 88 ülkeden 9.315 arama kurtarma personeli ve sağlık ekibi gönderildi.

Yapılan son resmi açıklamalara göre ölü sayısı 43 bin 556 kişiye ulaştı.



Bu acılı süreçte afet bölgesine gemi ve ofis personelimizin de dahil olduğu birçok yardımda bulunuldu. Ereğli tersanesi çalışanlarımız ise arama kurtarma çalışmalarında gönüllü olarak yer aldı.

Hatay'ın İskenderun ilçesindeki Türkiye'nin 4. büyük limanında Kahramanmaraş'taki 7,8 ve 7,5 büyüklüğündeki iki deprem sonrası yangın çıktı. Yangın söndürme çalışmalarının sonuç vermesi üzerine limanda bulunan konteynerlerin tek tek ayrıştırılmasına başlandı.



Bu acılı ve zorlu süreçte siz personelimizin ailesi ve yakınlarından herkesin sağlıklı olduğunu umuyor, yakınlarını kaybeden bütün personelimize başsağlığı diliyoruz.

FİLOMUZDAN BEST PRACTICE ÖRNEKLERİ

MED BALTIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:



BAD PRACTICE

Sample store'da sabit yangın söndürme sistemi olarak Sprinkler Sistemi bulunmaktadır. Sprinkler sistemi yangın devresine iştirakli olduğundan sistem devreye girdiğinde sample store içerisine deniz suyu vermektedir. Gemimiz su ile tepkimeye girebilen yükleri taşımaya uygun olduğundan ve olası böyle bir yük taşındığında alınan numuneler de bu store içinde muhafaza edilecektir.



GOOD PRACTICE

Ancak sample store'da olası bir yangına sprinkler sistemi ile müdahale edileceğinden içeride bulunan ve su ile tepkimeye girebilen numuneler yangının büyümesine veya patlamaya sebebiyet verebilecektir. Bu durumdan dolayı bahsi konu numunelerin direkt su ile maruz kalmaması için ayrı bir su geçirmez box yapılmış ve bundan sonraki süreçte su ile tepkimeye giren numuneler bu box içinde tutulacaktır.



MED ARCTIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE

Wall wash test kiti içerisinde bulunan kimyasalların testlerde ve referans solüsyon hazırlarken hangi oranda kullanıldığı gösteren kullanım talimatı bulunmamaktaydı.



GOOD PRACTICE

Buna istinaden **gemi tarafından** kullanılması gereken solüsyon ve test örneklerine dair kullanım talimatı oluşturuldu.

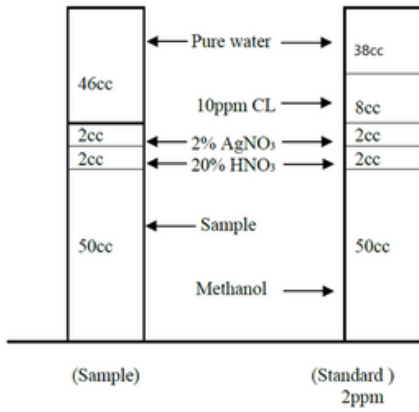
SOLÜSYON VE TEST ÖRNEKLERİ

a- Klorür ve Hidrokarbon Testinde ppm oranına göre referans solüsyonlar:

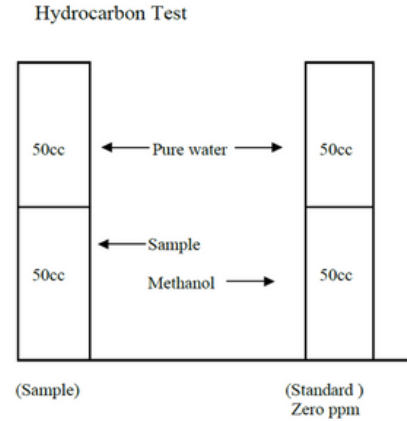
(Standard Solutions for each ppm)

ppm	Methanol	20% HNO_3	2% $AgNO_3$	10ppm standard CL	Distilled water	Total
2 ppm	50 cc	2 cc	2 cc	8 cc	38 cc	100 cc
1 ppm	50 cc	2 cc	2 cc	4 cc	42 cc	100 cc
0.5 ppm	50 cc	2 cc	2 cc	2 cc	44 cc	100 cc
0.25 ppm	50 cc	2 cc	2 cc	1 cc	45 cc	100 cc

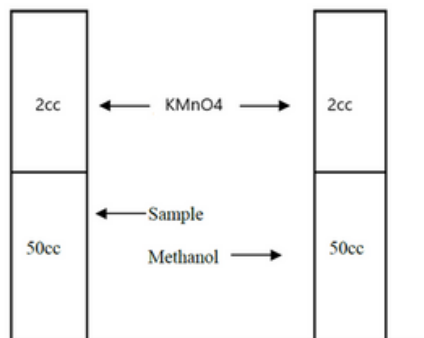
b- Klorür testi 2ppm :



c- Hidrokarbon Testi 0 ppm :



d- Permanganat Zaman Testi :



LAB GRADE D.I. WATER :

a- Methanol için Hidrokarbon Testinde numune ile karışım elde etmek için distile su kullanılmaktadır.(60 ml karışım için 15ml methanol + 45 distile su bu oran testin katılık oranına göre değişebilir.)

b- Permanganat zaman zaman testinde çözelti elde etmek için kullanılır.(0,1 mg Potasyum Permanganat + 0,5 lt distile su)

c- Klorür testinde referans solüsyon oluşturmak için kullanılır. (99ml distile su+0,1 ml chloride standart solution)



POTASSIUM PERMANGANATE CRYSTAL:

a- Tank içerisinden alınan numuneyi test etmek için oluşturulan çözeltide kullanılır.(0,1 mg toz Potasyum Permanganatı 0,5 lt suya karıştırarak çözelti elde edilir.)



CHLORIDE STANDART SOLUTION:

a- Klorür testinde hazırlanan test tüpü ile karşılaştırmak için bir referans solüsyon hazırlamakta kullanılır.



HYDROCHLORIC ACID :

a- Permanganat zaman testi sonunda numune silindirini temizlemek için kullanılır.(Silindir musluk suyu ile yıkandıktan sonra hidroklorik asit ile doldurulur.



SILVER NITRATE SOLUTION:

a- Klorür ve Hidrokarbon testinde numune ve referans solüsyonu hazırlarken istenilen ppm oranına göre farklı miktarlarda kullanılır.



NITRIC ACID SOLUTION:

a- Klorür ve Hidrokarbon testinde numune ve referans solüsyonu hazırlarken istenilen ppm'e ulaşmak için oransal olarak kullanılır.



SULPHURIC ACID CONCENTRATE :

a- Asit testinde numune ile karıştırılarak çözelti elde etmek için kullanılır. (7ml sülfürik asit+ 21 ml wallwash numunesi(Toluene))



MED ARCTIC Personeli Tarafından Raporlanan Best Practice Uygulaması:

BAD PRACTICE

Gemiyi terk talimi sonrasında serbest düşmeli filikanın kemerlerinin acil duruma uygun pozisyonda bırakılmadığı fark edilmiştir. Aynı zamanda, LSA kodun 4. bölümüne göre "Filikanın alabora olması halinde kişi başı 100 kg ağırlığı kaldırabilecek şekilde dizayn edilmiş ve koltuk ile kontrast oluşturarak kolay bir şekilde ayırt edilebilecek renkte kemer bulundurulması gerekmektedir."



GOOD PRACTICE

LSA kodun bu kuralı doğrultusunda can filikasında bulunan kemerler gün ışığında kolayca ayırt edilebilmeleri açısından koltuklardan farklı renklerde seçilmiş ve gece kolay bir şekilde bulunabilmeleri içinse üzerlerine reflektör eklenmiştir.



GEMİLERİMİZDEN GELEN LESSONS LEARNED UYGULAMALARI

MED PAKİZE Personeli Tarafından Raporlanan Lessons Learned:

OLAY:

14.01.2023 tarihinde yapılan yangın talimi esnasında (International Shore Connection) ISC'nin sahil tarafına verilip verilmemesi gerektiği hakkında kafa karışıklığı yaşandığı fark edilmiştir. Solas Training Manual'in içerisine bakıldığında da konu hakkında herhangi bir bilgi bulunamamıştır. Bu sebeple yaşanan bu kafa karışıklığının gerçek bir acil durum esnasında hem gemi personeli hem de geminin kendisi için büyük tehlike oluşturabileceği fark edilmiştir.

Yangın ve benzeri acil durumlar esnasında personelin ivedilikle aksiyon alması ve yapması gerekenleri iyi bilmesi büyük önem arz etmektedir.

Bu bağlamda konu hakkında detaylı bir prosedür hazırlanarak Solas Training Manual'in içerisine eklenmiş ve gemi personeline gerekli bilgilendirme yapılmıştır.

KÖK NEDENLER:

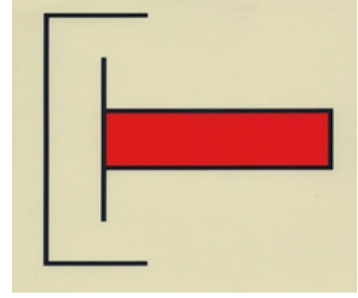
- Durumsal Farkındalık Eksikliği
- Yetersiz Bilgilendirme
- Kafa Karıştırmacı Bilgi
- Kuralları Takip Etmede Hata



ALINACAK DERSLER:

ULUSLARARASI SAHİL BAĞLANTISI İÇİN ÖZEL GEREKSİNİMLER

Gemide bulunan en önemli yangınla mücadele ekipmanlarından birisi de (ISC) International Shore Connection yani Uluslararası Sahil Bağlantısıdır. Küçük fakat oldukça işlevsel olan bu ekipman "VIP" yani "Very Important Purpose" kademesinde yer alıyor diyebiliriz.



Uluslararası Sahil Bağlantısı, sahilin hidrantlarını geminin ana yangın devresine bağlamayı sağlayan standartlaştırılmış boyutlarda bir kaplıdır. Normal koşullarda kaplinlerinin birbirleriyle uyuşmama olasılığı bulunan iki ayrı sistemi birbirine bağlamayı sağlar. Burada bahsedilen sistemler geminin ana yangın devresi ve terminalin hidrantlarıdır.

YANGIN HORTUMU BAĞLANTILARI

Gemide yedekler de olmak üzere birçok sayıda yangın hortumu bulunmaktadır. Gemide bulunan yangınla mücadele ekipmanları FSS koda göre kullanılmakta, bakım tutumu yapılmakta ve ikmal edilmektedir. Fakat birçok farklı kaplin tipi bulunmaktadır.

Different hose couplings used onboard



ULUSLARARASI SAHİL BAĞLANTISINI NEDEN KULLANIRIZ?

SOLAS gereği geminin her iki tarafında ana yangın sistemine bağlı, dışarıdan yardım gerektiği durumlarda kullanılmak üzere, en az bir Uluslararası Sahil Bağlantısı bulunmak zorundadır. Bu bağlantı ulaşılabilir bir yerde bulundurulmalı ve kontrol valfleriyle donatılmış olmalıdır. Uluslararası Sahil Bağlantıları dünyanın birçok liman ve terminalinde bulunan standart donatıma bağlanmayı sağlamaktadırlar. Bu bağlantılar sayesinde gemi personeli herhangi bir limanda bulunan sahil donanımının veya sahil/liman itfaiyesinin pompalama kuvvetinden yararlanma şansına sahip olur.



Two Different Couplings with International Shore Connection

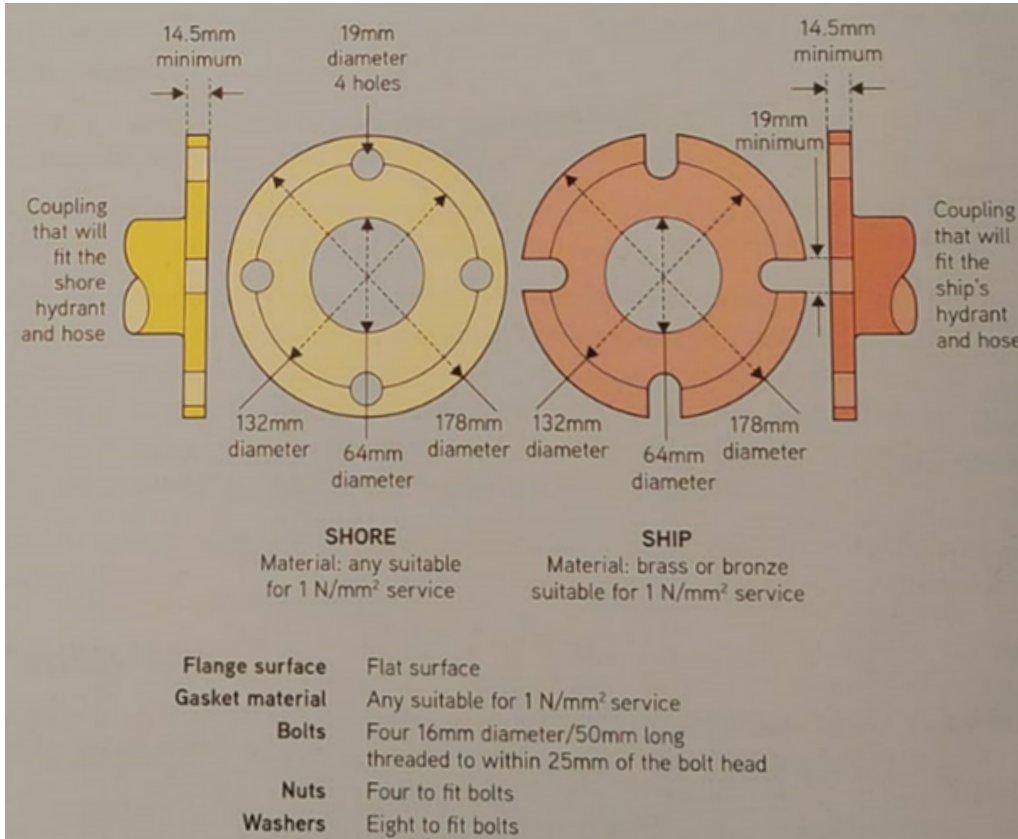
ISC, geminin ana yangın devresine sahilden yeterli basınçta su temini sağlayabilir. Akış şartlarının sürdürülebilmesi için yeterli basıncın sağlanması ve bu basıncın geminin ana yangın devresinin dayanabileceği sınırları aşmaması önemlidir. Gemi ana yangın devresinin aşılması gereken basınç sınırı, ISC bağlantı flenci üzerinde yazılmış olarak asılı durmalıdır.

ISC NASIL KULLANILIR?

- 1- Bağlantının daha hızlı yapılabilmesi gemi tarafından ve sahil tarafından en az ikişer kişi gerekmektedir. Gemi personeli terminalin ISC'si hakkında bilgi sahibi olamayabileceği için yanlarında sahilden birisinin de bulunması gerekir.
- 2- Geminin yangın hortumu yakın bir hidranta bağlanır. Yangın hortumunun diğer ucu ise Sahil ISC'sinin bulunduğu kısma verilir.
- 3- Geminin ISC seti alınır. Bu setin içerisinde bir adet Uluslararası Sahil Bağlantısı Kaplini, 4 cıvata, 4 somun, en az 4 yada 8 rondela, gasket ve en az 2 adet M16 kombine anahtar bulunmalıdır.
- 4- Yangın hortumunun kısa kalması durumunda, uzunluğun doğru boyutta olması sağlanacak şekilde ucuca eklemeler yapılarak uzatılabilir.
- 5- Geminin bulunan ISC sahile verilerak terminalin ISC'sine bağlanır. Bu bağlantının yapılabilmesi için flençler cıvataları ile beraber hizalanır, rondelalar iki tarafa da takıldıktan sonra sıkılır.
- 6- Somun ve cıvataların sıkılması tamamlandıktan sonra geminin yangın hortumu bağlanır ve geminin hidrantları açılır. Bu aşamada sahil ile gemi bağlantısının ne zaman açılacağına dair teyit beklenmelidir.

ISC SOLAS GEREKLİLİKLERİ

SOLAS'a göre 500 GRT ve üzeri bütün gemilerde en az bir adet Uluslararası Sahil Bağlantısı bulunmalıdır. ISC'nin (FSS) Fire Safety Systems Code'a uygun olması gerekmektedir.



ISGOTT Figür 5.1 'e göre ISC'nin standart boyutları

OLAY RAPORU

MED NORDIC ANA MAKİNE SPEED SENSÖR HATASI OLAY RAPORU

01.01.2023 tarihli Deccal limanı tahliyesi sonrası kargo dokümanları imzalanmış ve pilot saati belirlenmişti. Saat 2340 LT sularında makinenin çakılmasının ardından RPM hesaplaması yapan Speed Sensörünün hata vermekte olduğu görüldü. 0001 LT sıralarında gemiye gelen pilot kısa bir süre sorunun çözülmesini bekledi. Bu esnada sensör kontrol edildi ve temizlendi. Fakat tüm bu çabalara rağmen sensör maalesef hata vermeye devam etmekteydi. 0048 LT'de pilot gemiden ayrıldı.

Ardından hata veren sensör gemide bulunan yedeğiyle değiştirildi. Ana makine çakıldı ve test edildi. Testlerin ardından tüm sistemlerin düzgün bir şekilde çalıştığı gözlemlendi.

Olayın öncesinde Speed Sensörünün 3 aylık test ve kontrolleri 18/11/2022 tarihinde tamamlanmış ve herhangi bir anormal duruma rastlanmamıştır.

Kök Nedenler

- Materyal / Ekipman hatası

Düzeltilici Eylemler

- Bozulmuş olan Speed Sensörü gemi üzerinde hali hazırda bulunan yedeğiyle değiştirildi.

Önleyici Eylemler

- Speed Sensörün değişiminin ardından, ana makine bir saat boyunca test edildi. Testlerin ardından tüm sistemlerin düzgün çalıştığı görüldü.
- Herhangi bir acil duruma karşın gemide bulunması adına ana makine speed sensör yedeği isteği yapıldı.
- Olay raporu tüm filo gemileriyle paylaşılmış ve gemilere aylık olarak filtre ve sensör kontrollerini yapmaları gerektiği iletilmiştir.



OLAY RAPORU

MED NORDIC CARGO TANK OVERFILL ALARM OLAY RAPORU

04.01.2023 tarihli Huelva tahliyesi esnasında CT 1 overfill alarmı aktive oldu. Alarmın gelmesinin ardından ikinci kaptan hemen cargo tankı seviyesini manuel olarak kontrol etti ve alarm gelen tankın boş olduğunu gördü. Tüm kargo alarmları 03.01.2023 tarihinde kargo operasyonu öncesi test edilmiş ve düzgün bir şekilde çalıştıkları görülmüştü.

Ardından elektrik zabitanın CCR'da bulunan elektrik panosunun içindeki HL/Overfill alarmı kontrolü sonrası da anormal bir duruma rastlanmadı. Bunun ardında alarmın güvertede bulunan cable connection box sebebiyle gelebileceği düşünüldü.

Yükleme operasyonunun devam edebilmesi için risk assessment hazırlandı ve 1 numaralı sancak kargo tankının %95 seviyesinin altında yüklenmesi kararı alındı. Bahsi geçen tank için tank radar iskandil alarmları high level ve overfill değerlerine göre düzenlendi ve yükleme esnasında personel tarafından UTI ile kontroller sağlandı. 1 numaralı sancak kargo tankının yüklemesi tamamlandıktan sonra tüm devreler ve valfler tamamen segrege edildi.

Yükleme operasyonunun bitmesinin ardından gemi limandan kalktı ve seyir sırasında güvertede bulunan HL/Overfill alarmlarının kablo bağlantısını bulunduran kablo panosunun içi açıldı.



Pano içerisinde nem sebebiyle su damlacıklarının oluştuğu ve bazı kablolarda aşınma oluşmasına sebep olduğu gözlemlendi. Bu sebeple sistemde kısa devre oluştuğu kanaatine varıldı. Yandaki resimde de görüleceği üzere hasarlı parçalar değiştirildi ve temizlendi. High level ve Overfill alarmları tekrar test edildi ve düzgün çalıştıkları görüldü.



Kök Nedenler

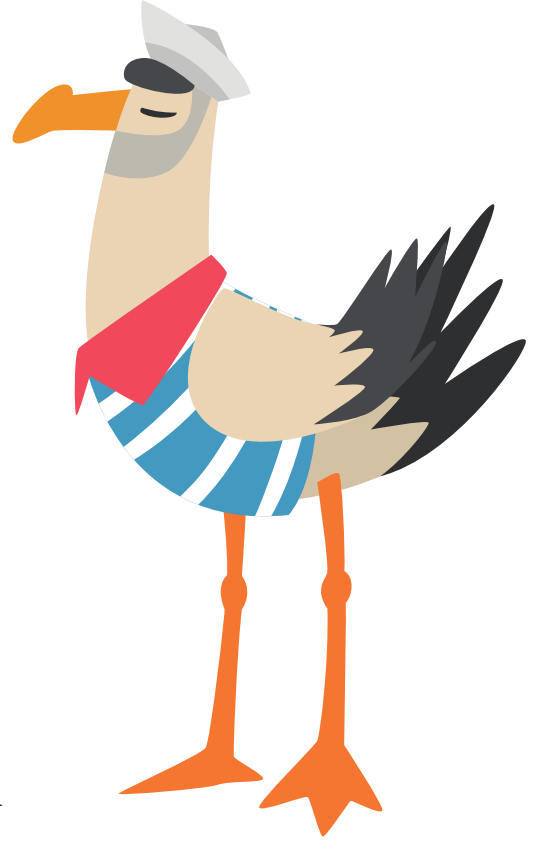
- Kötü hava/deniz şartlarına maruz kalma
- Ekipman hatası

Düzeltilici Eylemler

- Güvertede bulunan kablo panosunun içerisindeki hasarlı kablolar değiştirildi, panonun içerisi ve kablolar temizlendi.
- Değişimlerin ardından 1 numaralı sancak kargo tankının High level ve Overfill alarmları test edildi ve düzgün bir şekilde çalıştıkları gözlemlendi.

Önleyici Eylemler

- Nemin tekrar oluşmasını engellemek adına kablo panosunun içerisine nemden koruyucu ve kurutucu silica jel konuldu.
- Diğer tüm kargo tanklarının HL/Overfill alarm kablo panoları kontrol edildi ve hiçbirinde benzeri bir soruna rastlanmadı.
- Olay raporu, diğer filo gemilerinde de benzeri bir durumun yaşanmasını önlemek adına tüm gemilerle paylaşıldı.



GEMİLERDE SİBER GÜVENLİK

Günümüzde gemilerin dijital platformlardan ve otomasyonlardan git gide daha çok faydalanmaları siber güvenlik risklerini de öne çıkarmaktadır.

Teknolojinin de sürekli gelişmesiyle beraber bu gelişme gemilere de ulaşmakta ve internet bağlantısı artık neredeyse bütün gemilerde bulunmaktadır.

Bilinçsiz internet erişimi veya kullanımı gemi ağlarına ve sistemine kötü niyetli kişilerce saldırı düzenlenebilmesine şans vermektedir.

Gemilerin siber saldırılara karşı bir koruma duvarı olmaması geminin emniyetine ve ticari hayatına büyük zarar verebilir.

Ana Hatlar

Gemilerin siber saldırılara karşı korunmasında izlenmesi gereken adımlar BIMCO'nun son yayınladığı Cyber Security Onboard Ships'e göre aşağıdaki şekildedir.

1. Tehlikelerin Saptanması
2. Hassas Noktaların Saptanması
3. Riske Maruz Kalma Şansı
4. Tespit Etme ve Tehlikeden Korunma Yolları
5. Acil Durum Planı Oluşturulması
6. Siber Güvenlik Vakalarına Müdahale Etme ve Vakayı Atlatma



Tehlikelerin Saptanması

Siber riskler şirkete, gemiye ve/veya operasyona göre spesifik olarak değişiklik gösterebilmektedir. Diğer sektörlerde başarılı olan siber saldırılar sonucu firmaların oldukça büyük maddi kayıplara, itibar kaybına ve hatta can kaybına uğradıkları görülmüştür.

Bu tarz saldırıları düzenleyen organizasyonların kendi motiflerine göre firmalar seçtikleri görülmektedir.

Bunlara aktivist bir grubun itibar kaybı yaratmak ve gemi operasyonlarını sekteye uğratmak amacıyla verilerine zarar vermesi, hassas verilerini yayması örnek verilebilir.

Bir diğer örnek ise suçluların finansal kazanç sağlamak, sanayi casusluğu ve/veya ticari casusluk yapmak amacıyla geminin verilerini çalması, çalınan verileri şantaj için kullanması, gemide bulunan kargonun hileli ulaşımını sağlamaya çalışması olabilir.



Siber Saldırı Türleri

Siber riskler şirkete, gemiye ve/veya operasyona göre spesifik olarak değişiklik gösterebilmektedir. Diğer sektörlerde başarılı olan siber saldırılar sonucu firmaların oldukça büyük maddi kayıplara, itibar kaybına ve hatta can kaybına uğradıkları görülmüştür.

Suçlular siber saldırıları birçok farklı şekilde gerçekleştirebilmektedirler. Bu gruplar kötü niyetli yazılımlar kullanarak, "Phishing" denilen dolandırıcılık yoluyla birçok mail adresine sahte websitesi linkleri göndererek ve bunlara benzer daha birçok farklı yol ile datalara erişim sağlayabilmektedir.



Hassas Noktaların Saptanması

Siber saldırılardan korunmanın yollarından biri öncelikle sisteminizin zayıf yönlerini saptamaktır. Diğer her alanda olduğu gibi bu konuda da "Human Factor" göz ardı edilmemelidir.

Gemilerde bulunan ve dikkat edilmesi gereken sistemlere örnek olarak şunlar sıralanabilir:

- Cargo Management System: Kargo manifestosunun verilerinin çalınması riskini barındırmaktadır.
- Köprüüstü Sistemleri: Seyir için kullanılan sistemlerin artık birçoğunun dijital olması ile beraber ECDIS,GNSS, AIS, VDR ve RADAR gibi sistemler de risk altındadır.
- Giriş Kontrol Sistemleri: Gemilerde bulunan ve güvenliği sağlamak amaçlı kullanılan kamera ve benzeri araçların sistemlerine erişilmesi durumu da risk yaratmaktadır.



NE YAPILMALI?



SALDIRILARDAN KORUNMA YÖNTEMLERİ GELİŞTİRME

İnternet yoluyla erişilebilecek sitelerin kısıtlanması, sadece kullanılması istenilen belirli sitelerin beyaz listeye alınması, güvenlik duvarları veya programları kurulması sistemlerinizi siber saldırılara karşı korumanın başlıca yollarıdır.

Yazılımsal önlemler dışında aynı zamanda sistemlerin fiziksel olarak da güvenliği sağlanmalıdır. Bu açıdan gemilerde bulunan USB Locker oldukça büyük önem arz etmektedir. ECDIS ve gemi bilgisayarları gibi USB girişi bulunduran cihazlara yabancı kişiler tarafından fiziksel erişimi engellemek amacıyla USB Locker yerleştirilmelidir.



Aynı zamanda gemide bulunan kablosuz ağ bağlantısının da sadece yetkili profillerin giriş yapabileceği şifreli bir ağ üzerinden yönetildiğine emin olunmalıdır.

Diğer tüm tehlikeler ve risklerde de olduğu gibi gemi ve ofis personelinin konu hakkında eğitilmesi ve farkındalık sahibi olması bir numaralı öncelik olmalıdır. Unutulmamalıdır ki siber riskler her daim bulunmaktadır ve kesinlikle gözardı edilmemelidir. Bu aşamada gemi ev ofis personeli hem "OT" yani Operasyonel Teknoloji ve "IT" yani Bilgi Teknolojisi güvenliği açısından önemli rol oynamaktadır.

Personelin genel olarak bilgi sahibi olması gereken konular; mail aracılığıyla yayılabilecek kötü niyetli yazılımlar, verilerin yoğun şekilde depolandığı siteler ve sosyal medya ağları başta olmak üzere yapılan internet kullanımı, anti-virüs programı olmayan kişisel cihazların kullanımı, şifrelerin bilgisayarlarda depolanmasını önlemek gibi konulardır.

OTOMATİK ŞİFRE TAMAMLAMA ÖZELLİĞİ

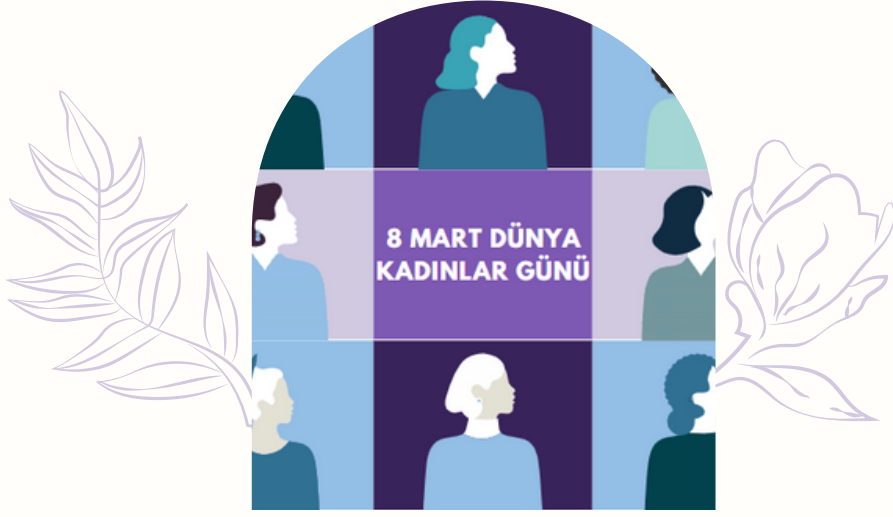
Gemi bilgisayarlarında kullanılan PMS sistemi gibi önemli bilgilerin bulunduğu sistemlerde otomatik şifre doldurma özelliğinin kullanılmaması gerekmektedir.

SİSTEMDE SORUN OLDUĞU NASIL ANLAŞILIR?

Siber saldırı düzenlenmesi sonucu bilgisayar sistemlerinde oluşan bir takım yan etkiler vardır. Bu etkiler şu şekilde sıralanabilir;

- Sistemin komut alamayacak ölçüde yavaşlaması
- Beklenmedik şifre değişimleri veya kullanılan hesapların bloke olması
- Kullanılan programlarda beklenmedik yavaşlamalar veya başlatma hataları görülmesi
- Bilgisayar hafızasında ani ve beklenmedik artışların görülmesi
- İzinler de dahil tarayıcı ve yazılım bilgilerinde ve ayarlarında beklenmedik değişimler oluşması





8 mart Dünya Kadınlar Günü

Hayatın her alanında kazandıkları sayısız başarıyla birlikte mücadele ruhundan hiçbir zaman ödün vermeyen kadınlarımızın günü kutlu olsun!

Başarıları ve kendilerine güvenleriyle zorlu denizlere göğüs geren tüm denizci kadınlarımızla gurur duyuyor ve 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nü en içten dileklerimizle kutluyoruz.

Filo gemilerimizde ve ofisimizde görev yapmakta olan bütün kadın çalışanlarımıza en içten sevgilerimizle!



Med Serhat / 3. Zabit Ceyda Selvi



Med Tuncer / 1. Zabit Merve Mutlu

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

5. Bölüm- Cargo Operations

- 5.4.1: Tüm kargo elleçleme ekipmanlarının durumunun kontrol edilmesi
- 5.5.38: Su analizi yapılmasını sağlayan spektrofotometre cihazının kontrolü

SIRE

4. Bölüm- Navigation and Communications

- 4.8: Seyir fenerlerinin kontrol edilmesi
- 4.9: Standart Manyetik ve GYRO Pusulaların kontrolünün yapılması

5. Bölüm- Safety Management

- 5.23: Gaz detektörlerinin testlerinin düzenli yapılması
- 5.46: MSDS formlarının düzgün tutulması
- 5.48: Yük ve yakıt numunelerinin kontrollü olarak muhafaza edilmesi

6. Bölüm- Pollution Prevention

- 6.20: Gemi çöpünün doğru bir şekilde ayrıştırılması
- 6.22: BWTS bakımlarının düzenli bir şekilde yapılması

8. Bölüm- Cargo and Ballast Systems

- 8.10: Kargo pompası emergency stop sisteminin düzenli test edilmesi ve düzenli test yapıldığına dair kayıtlı kanıtların bulundurulması
- 8.24: İnert gaz arızası durumunda alınacak aksiyonlar konusunda bilinçli olunması

SAĞLIK : ZİHİNSEL YORGUNLUK

ZİHİNSEL YORGUNLUK NEDİR?

Mental yorgunluk uzun süreli ve dikkat isteyen aktiviteler sonrasında zihnin negatif olarak etkilenmesine sebep olan bir fizyobiyojik durumdur. Uykusuzluk sebebiyle oluşan yorgunluktan farklı olarak iyi bir uyku çektikten sonra geçmeyebilir.

Tıpkı uzun süreli ağır fiziksel aktivitelerin vücudu yorduğu gibi uzun süreli ağır mental aktiviteler de zihinsel yorgunluk oluşturmaktadır. Kısaca beynin dinlenme olmaksızın sürekli uyarılması sonucu oluşur.

Mental Yorgunluk;

- Uzun saatler ara vermeden çalışıldığında,
- Her gün büyük sorumluluk gerektiren işlerle uğraşıldığında,
- Sık sık sorunlar, problemler veya diğer stres kaynakları hakkında düşünüldüğünde yoğun olarak ortaya çıkabilmektedir.

Zaman zaman zihinsel yorgunluk hissetmek sıra dışı bir durum değildir. Günümüz şartlarında özellikle gemi ortamında zihinsel yorgunluk yaşamak oldukça beklenen bir durumdur. Fakat bu durumun düşünme yetinizi, problem çözme becerinizi ve duygularınızı nasıl yönetmeniz gerektiğini etkileyebileceğini unutmamak gerekir. Uzun süreli mental yorgunluk iş hayatınızda ve kişisel ilişkilerinizde problemler yaşamanıza neden olabilir. Bu problemler sonucunda oluşabilecek dikkatsizlikler sebebiyle gemi ve gemi personeli büyük zararlar görebilir.



ZİHİNSEL YORGUNLUĞU AZALTMANIN YOLLARI

Denizcilerin hem fiziksel hem de zihinsel olarak oldukça yıpratıcı ve yorucu bir ortamda çalıştıkları herkes tarafından bilinen bir gerçek. İyi haber ise stresle mücadele etmenin birçok yolu bulunmakta.

Zihinsel yorgunluğu azaltmanın yollarından bazıları olarak aşağıdaki maddeler sıralanabilir.

- Fazla enerjiye sahip olduğunuzu hissettiğinizde önemli işlerinize öncelik verebilirsiniz.
- Günlük en az 5-10 dakikanızı meditasyona veya zihninizi dinlendirecek aktivitelere ayırabilirsiniz.
- Düzenli aralıklarla mola verebilirsiniz.
- Anlamlı hobiler edinerek zihninizi güzel etkinliklerle meşgul edebilirsiniz.
- Çalışma / dinlenme saatleri kurallarına uyarak yeterli uyku almalısınız.

MENTAL YORGUNLUK NASIL ANLAŞILIR?

Zihinsel yorgunluğun en büyük belirtilerinden birisi normale oranla daha az tetikte hissetmek ve günlük rutininize dahil olan işleri yaparken zorlanmak / odaklanamamaktır.

Diğer sık görülen belirtiler ise;

- Sık sık endişe yaşamak
- Motive olamamak veya olmak istememek
- Konsantre olmakta zorlanmak
- Detayları / bilgileri hatırlayamamak
- Düşünceleri bir araya getirmekte zorlanmak
- Umursamazlık hissi

Zihinsel yorgunluk aynı zamanda insan hatası kaynaklı birçok kazanın oluşmasına sebep olabilmektedir. Bu tarz riskleri minimuma indirmek adına konu hakkında gerekli özenin gösterilmesi önem arz etmektedir.



Gemide Emniyetli Hareket

Gemi ortamında beklenmedik birçok ani durum oluşabilmekte ve bu da kazalara / yaralanmalara sebep olabilmektedir.

Güvertede emniyetli çalışma koşullarının sağlanması adına alınacak ek önlemler olarak aşağıdakiler örnek verilebilir;

- Güvertede bulunan herhangi bir engel ve başın çarpabileceği alçaklıktaki engeller parlak ve göze çarpan renge boyanmalıdır.
- Gereken yerlere uyarı notları asılmalıdır.
- Başın çarpabileceği alçak yerler yastıklanabilir.



Geçiş ve Yürüyüş Yolları

Tüm geçiş alanları, yürüyüş yolları ve merdivenlerin bakım tutumu düzenli yapılmalı kaygan olan maddelerden arındırılmalıdır. Güvertede bulunan yürüyüş yollarının boyalı hatlarla veya uygun işaretlerle taslağı çizilmelidir. Geçiş veya yürüyüş yolunun yanında bulunan donanımların laşingi (bağlantıları) yapılarak gemi hareketlerine karşı neta edilmelidir.

Aydınlatmalar

Aydınlatmanın yetersiz olması düşme / yaralanma ve hatta ölüm gibi birçok olaya sebep olabilir. Yükleme / Tahliye yapılan alanlar ve transit bölgelerde uygun ve yeterli aydınlatma yapılmalıdır. Kırılmış veya hasarlı aydınlatmalar rapor edilmeli ve değiştirilmelidir.





Kişisel Koruyucu Ekipman

Personeli, yaralanma ve ölüm risklerine karşı korumada birinci katman olan kişisel koruyucu ekipmanlardır. Denizcilik sektöründe gerekli olduğu halde bu ekipmanı kullanmadığı için hayati kazalar yaşayan, yaralanan, sakat kalan ve hatta ölen birçok denizci olmuştur. Gemi personeli, şirket PPE matriksine (P 11) göre hangi iş sırasında hangi ekipmanın kullanılması gerektiğini bilmeli ve bu ekipmanları mutlaka donanmalıdır. Bu ekipmanlara örnek olarak baret, safety shoes, eldivenler, koruyucu gözlükler, gürültü önleyici kulaklıklar verilebilir.

Halatlar ve Manevralar

Yanaşma ve kalkış manevraları sırasında kullanılan ekipmanlar personel için oldukça büyük tehlikeler oluşturabilmektedir. Üzerlerine büyük yükler binen halatlar / bosalar kopabilmekte ve sonucunda çok büyük yaralanma veya ölümlere sebep olabilmektedir. Herhangi bir kazaya mahal vermemek için halatların Geri Tepme Alanlarına (Snap Back Zone) büyük önem gösterilmeli ve manevra sırasında bu alanlarda bulunmaktan kaçınılmalıdır. Aynı zamanda manevra öncesinde, tüm manevra sahası gereksiz ekipmandan neta edilmelidir.



YMN Tanker PPE Matrix

PERSONEL PROTECTIVE EQUIPMENT		PLACE / TYPE OF WORK																								
		1. SAFETY HELMET/ BARET	2. OVERALL SUITS/ TULUM	3. CHEMICAL GOGGLES/ KİMYASAL GÖZLÜK	4. SAFETY SHOES or BOOTS/ A YAKIRABI YALDI BOT	5. SAFETY GLOVES/ ELDİVEN	6. EAR PROTECTION/ KULAKLIK	7. FACE SHIELD / YÜZ MASKESİ	8. CHEMICAL SPLASH SUITS/ KİMYASAL KORUMA ELBİSE	9. CHEMICAL GLOVES / KİMYASAL ELDİVEN	10. PERS-GAS MONITORING EQUIP/ TAŞINABİLİR GAZ ÖLÇÜMÜ CİHAZI	11. SAFETY HARDNESS OF FALL ARRESTERS / EMİYET KEMERİ DÜŞME ÖNLEYİCİ CİHAZI	12. BREATHING APPARATUS / SOLUNUM CİHAZI	13. LIFE LINE/ CAN HALATI	14. APPROVED LAMP/ ONAYLI LAMBA	15. EEBD (to be kept nearby)/ EEBD (yakaında hazır olacak)	16. COLD/ICE PROTECTIVE CLOTHES /NİS/BUZ KORUYUCU ELBİSE	17. LIFE JACKET/ CAN YELEĞİ	18. MEAT CUTTING GLOVES / ET KESME FİDİVENİ	19. HOT WORK (PPE) / SICAK ÇALIŞMA (PPE)	20. APRON / APRON		21. INSULATION GLOVES / ELEKTRİK ELDİVEN	22. CHEMICAL BOOTS / KİMYASAL BOT	23. LEATHER GLOVES / DERİ ELDİVEN	23. FULL PROTECTIVE CHEM. SUIT / TAM KORUMA KİMYASAL ELDİVEN
1	WORK AT ENGINE ROOM (Inc. WORKSHOP) MAKİNE DAİRESİNDE ÇALIŞMA	X	X	X	X	X	X																			1
2	WORK AT ENCLOSED SPACE (not contain Chemical/Oil residue) / KAPALI MEKANDA ÇALIŞMA(KİMYASAL VE YAG İÇERMEYEN)	X	X	X	X	X					X	X	X				X									2
3	WORK AT ENCLOSED SPACE (contain Chem./Oil residue-gas free) KAPALI MEKANDA ÇALIŞMA(KİMYASAL VE YAG İÇEREN)	X	X	X	X						X	X	X	X			X									3
4	WORK AT DECK / GÜVERTEDE ÇALIŞMA	X	X	X	X	X					X						X									4
5	WORK AT DECK DURING HEAVY WEATHER (in an emergency) AĞIR HAVADA GÜVERTEDE ÇALIŞMA (Acil Durumda)	X	X	X	X	X						X		X	X											5
6	WORK AT CARGO or BALLAST PUMPROOM KARGO VEYA BALLAST POMPA DAİRESİNDE ÇALIŞMA	X	X	X	X		X			X	X		X			X	X									6
7	WORK AT ACCOMMODATION YAŞAM MAHALİNDE ÇALIŞMA	X	X	X	X	X																				7
8	WORK AT PAINT STORE BOYALIKTA ÇALIŞMA	X	X	X	X			X		X	X											X				8
9	WORK AT CHEMICAL STORE KİMYASAL STORDA ÇALIŞMA	X	X	X	X			X		X	X											X				9
10	WORK AT MEAT ROOM ETLİKTE ÇALIŞMA				X	X											X									10
11	WORK AT GALLEY MUTFAKTA ÇALIŞMA				X														X							11
12	WORK AT BATTERY ROOM BATARYA ODASINDA ÇALIŞMA	X	X	X	X					X												X				12
13	WORK AT CO2 ROOM CO2 ODASINDA ÇALIŞMA	X	X	X	X	X					X															13
14	WORK AT SEPERATOR ROOM SEPERATOR ODASINDA ÇALIŞMA	X	X	X	X		X			X																14
15	HOT WORK SICAK ÇALIŞMA	X	X	X	X	X		X			X										X					15
16	MOORING OPERATION HATALT OPERASYONU	X	X	X	X	X										X										16
17	ANCHORING OPERATION DEMİRLEME OPERASYONU	X	X	X	X	X										X										17
18	BUNKERING OPERATION YAKIT ALIM OPERASYONU	X	X	X	X	X				X	X															18
19	WORKING AT COLD WEATHER (rain / snow / ice) SOĞUK HAVADA ÇALIŞMA (YAĞMUR/KAR/BUZ)	X	X	X	X	X											X									19
20	WORKING AT HOT WEATHER SICAK HAVADA ÇALIŞMA	X	X	X	X	X																				20
21	CHIPPING AND PAINTING RASPA VE BOYA	X	X	X	X	X	X																			21
22	WELDING AT WORKSHOP ATELYEDE SICAK ÇALIŞMA	X	X	X	X	X	X	X			X										X					22
23	WORKING WITH GRINDER AT WORKSHOP ATELYEDE TAŞ MOTURU İLE ÇALIŞMA	X	X	X	X		X	X																		23
24	WORKING WITH ANGLE GRINDER SEYYAR TAŞ MOTORLU İLE ÇALIŞMA	X	X	X	X		X	X																X		24
25	WORKING AT POWER LATHE TORNADA ÇALIŞMA	X	X	X	X		X	X																		25
26	WORKING WITH FUEL NOZZLE TEST KIT YAKIT NOZUL TEST KİTİ İLE ÇALIŞMA	X	X	X	X		X	X	X																	26
27	WORKING ON ELECTRICAL EQUIPMENT ELEKTRİK EKİPMANLARI İLE ÇALIŞMA	X	X	X	X																	X				27
28	WORKING AT BILGES SİNTİNDE ÇALIŞMA	X	X	X	X		X			X						X										28
29	WORKING ON BOILERS KAZANDA ÇALIŞMA	X	X	X	X	X	X																			29
30	WORKING AT IGS/MZ GENERATOR AND COW SYSTEM N2/IGS JENERATOR VE COW SİSTEMİNDE ÇALIŞMA	X	X	X	X			X		X	X															30
31	WORKING AT HEATERS or/and COOLERS HEETER VE/VEYA COOLER'DE ÇALIŞMA	X	X	X	X					X																31
32	WORKING ON PIPE LINES BORU DEVRESİNDE ÇALIŞMA	X	X	X	X					X	X															32
33	WORKING AT ALOFT YÜKSEKTE ÇALIŞMA	X	X	X	X	X						X		X												33
34	WORKING OVER BOARD BORDA DA ÇALIŞMA	X	X	X	X	X						X		X				X								34
35	WORKING ON ACCOMODATION LADDERS BORDA MERDİVENİNDE ÇALIŞMA	X	X	X	X	X						X		X				X								35
36	WORKING ON CRANES KREYNDE ÇALIŞMA	X	X	X	X	X						X		X												36
37	WORKING WITH CHAIN HOISTS GAYRASKAL İLE ÇALIŞMA	X	X	X	X	X																				37
38	WORKING WITH POWER & HAND TOOL ELEKTRİKLİ VE EL ALETLERİ İLE ÇALIŞMA	X	X	X	X	X	X	X	X																	38
39	WORKING AT LIFEBOAT CAN SALINDA ÇALIŞMA	X	X	X	X	X					X															39

AKDENİZ'DE ÇÖP TOPLAYACAK ROBOTLAR GELİŞTİRİLİYOR

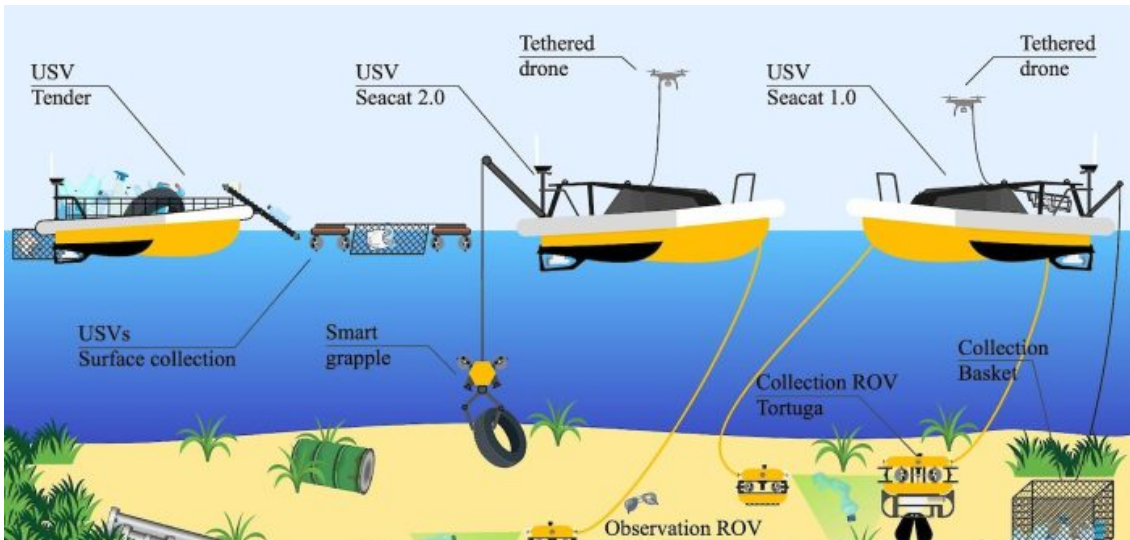


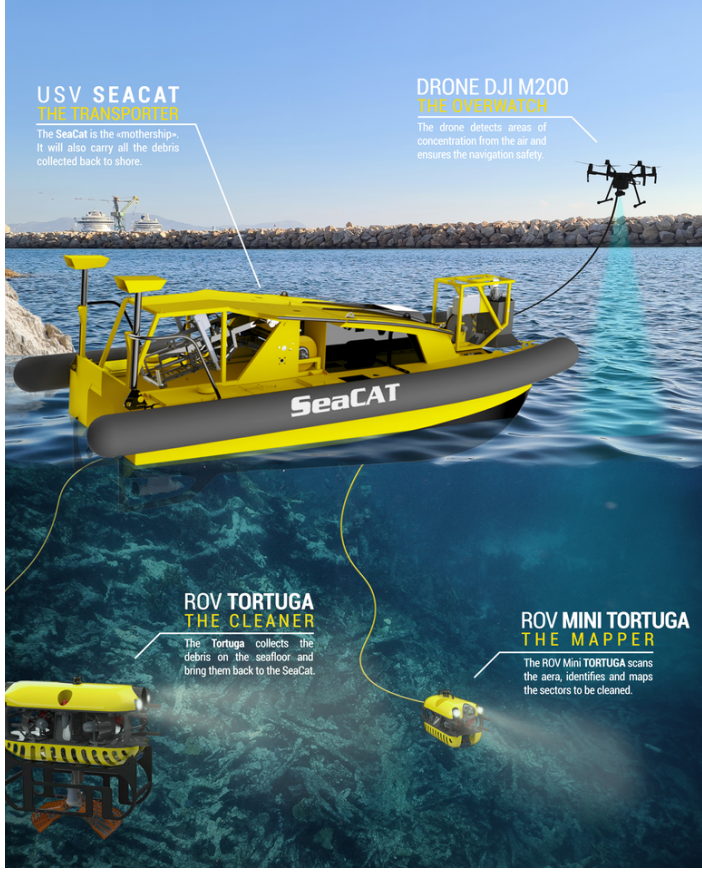
Günümüzde okyanuslarda 26-66 milyon ton arası çöp bulunuyor ve bu çöplerin yaklaşık %94'ü denizin tabanında yer alıyor. Günümüze dek denizi bu çöplerden arındırmak için verilen çabalar genellikle hep suyun yüzeyindeki kirliliğe yönelik oldu.

Deniz tabanındaki çöpleri bulmak ve toplamak amacıyla geliştirilen ilk insansız robotik sistemin başarıyla test edilmesinin ardından Avrupalı araştırmacılar birliği tarafından Akdeniz bölgesinde çöp toplayacak robotlar için ilk adımlar atılmaya başlandı.

Horizon 2020 SeaClear projesinden de sorumlu olan araştırmacılar birçok yatırımcının da projeye destek olmasının ardından deniz kirliliğinin önüne geçmek ve denizi temizlemek amacıyla çalışmalarını ilerletme kararı aldılar.

Avrupa Birliği tarafından desteklenen bu proje kapsamında deniz tabanı ve yüzeyinde bulunan çöpleri temizleyecek bir robot filosu oluşturulması planlanıyor.





Filo dronelar, su altı roverları, otonom gemiler ve özel üretilen çöp toplama ekipmanlarından oluşacak. Yapay zekanın kullanıldığı bu proje sayesinde robotlar otonom olarak çöplerin yerlerini saptayıp toplayabilecek. Projenin bu aşamasında yüksek çözünürlüklü sonarlar, mikroplastik ve elektromanyetik sensörler geliştirilmekte.

Bu kapsamda otonom filo için geliştirmesi planlanan yüksek manevra kabiliyetine sahip kancalı kışkaçlar sayesinde bisiklet parçaları, borular ve lastikler gibi daha büyük çöp parçaları da kavranabilecek.

Toplanan büyük boyutlu ve ağır çöpler için farklı çöp fraksiyonlarını ayırtmak adına esnek bölmeler dizayn edilmesi planlanmakta.

Avrupa sularına her yıl yaklaşık yarım milyar ton plastik çöp atılmakta. Otonom gemiler sayesinde bu kirliliğin azaltılması ve sosyal faaliyetler düzenlenerek insanların da konu hakkında bilinçlendirilmesi istenmekte. Çalışmaların tamamlanmasının ardından projenin Akdeniz'de yapılması planlanan 3 adet deneme testi bulunmaktaydı.

27 Şubat - 3 Mart 2023 tarihleri arasında SeaClear projesinin final testleri tamamlandı. Güncellenen parçaların ayrı ayrı ve birbirleriyle kombinasyon halinde çalışma koşulları test edildi. Projenin önümüzdeki tarihlerde daha da geliştirilip hayata geçirilmesi planlanıyor.



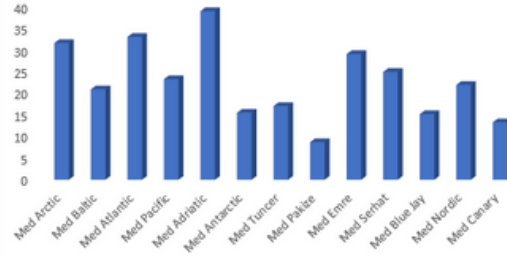
2023 YILI 1. ÇEYREĞİ YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Garbage

Garbage Generated Total 1st quarter: 291,92 cbm

Med Arctic: 31,45 cbm
Med Baltic: 20,80 cbm
Med Atlantic: 32,86 cbm
Med Pacific: 23,15 cbm
Med Adriatic: 38,79 cbm
Med Antarctic: 15,42 cbm
Med Tuncer: 16,96 cbm
Med Pakize: 8,65 cbm
Med Emre: 28,91 cbm
Med Serhat: 24,8 cbm
Med Blue Jay: 15,09 cbm
Med Nordic: 21,81 cbm
Med Canary: 13,23 cbm

Garbage Consumption Analysis for Fleet Vessels

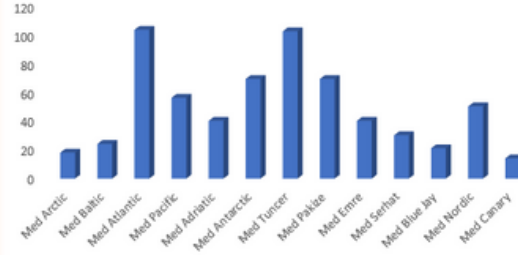


Battery

Battery Consumption Total 1st quarter: 636 pcs

Med Arctic: 18 pcs
Med Baltic: 24 pcs
Med Atlantic: 103 pcs
Med Pacific: 56 pcs
Med Adriatic: 40 pcs
Med Antarctic: 69 pcs
Med Tuncer: 102 pcs
Med Pakize: 69 pcs
Med Emre: 40 pcs
Med Serhat: 30 pcs
Med Blue Jay: 21 pcs
Med Nordic: 50 pcs
Med Canary: 14 pcs

Battery Consumption Analysis for Fleet Vessels

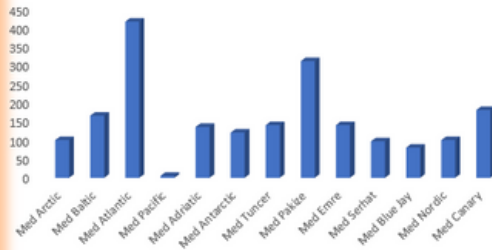


Paint Consumption

Paint Consumption Total 1st quarter: 1987 ltrs

Med Arctic: 100 ltrs
Med Baltic: 165 ltrs
Med Atlantic: 415 ltrs
Med Pacific: 5 ltrs
Med Adriatic: 135 ltrs
Med Antarctic: 120 ltrs
Med Tuncer: 140 ltrs
Med Pakize: 310 ltrs
Med Emre: 140 ltrs
Med Serhat: 97 ltrs
Med Blue Jay: 80 ltrs
Med Nordic: 100 ltrs
Med Canary: 180 ltrs

Paint Consumption Analysis for Fleet Vessels



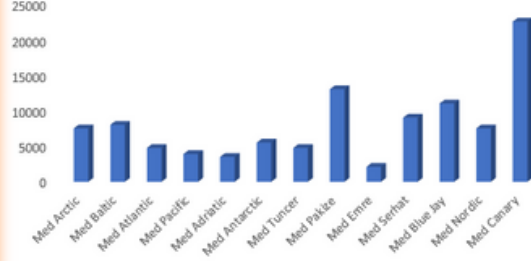
2023 YILI 1. ÇEYREĞİ YMN TANKER GEMİLERİNİN KULLANIM/ÜRETİM İSTATİSTİKLERİ

Paper Consumption

Paper Consumption Total 1st quarter: 103000 pcs

Med Arctic: 7500 pcs
Med Baltic: 8000 pcs
Med Atlantic: 4750 pcs
Med Pacific: 3900 pcs
Med Adriatic: 3500 pcs
Med Antarctic: 5500 pcs
Med Tuncer: 4750 pcs
Med Pakize: 13000 pcs
Med Emre: 2100 pcs
Med Serhat: 9000 pcs
Med Blue Jay: 11000 pcs
Med Nordic: 7500 pcs
Med Canary: 22500 pcs

Paper Consumption Analysis for Fleet Vessels

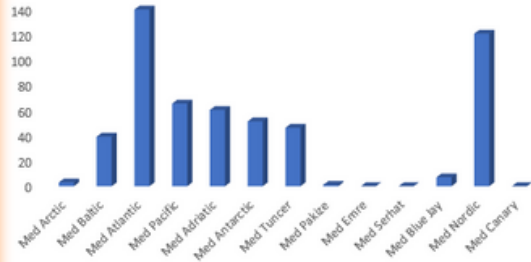


Fluorescent

Fluorescent Consumption Total 1st quarter: 531 pcs

Med Arctic: 3 pcs
Med Baltic: 39 pcs
Med Atlantic: 139 pcs
Med Pacific: 65 pcs
Med Adriatic: 60 pcs
Med Antarctic: 51 pcs
Med Tuncer: 46 pcs
Med Pakize: 1 pcs
Med Emre: 0 pcs
Med Serhat: 0 pcs
Med Blue Jay: 7 pcs
Med Nordic: 120 pcs
Med Canary: 0 pcs

Fluorescent Consumption Analysis for Fleet Vessels

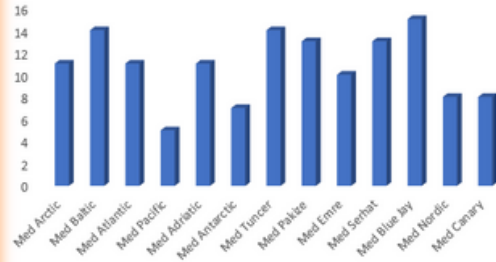


Printer Cartridge

Printer Cartridge Consumption Total 1st quarter: 140 pcs

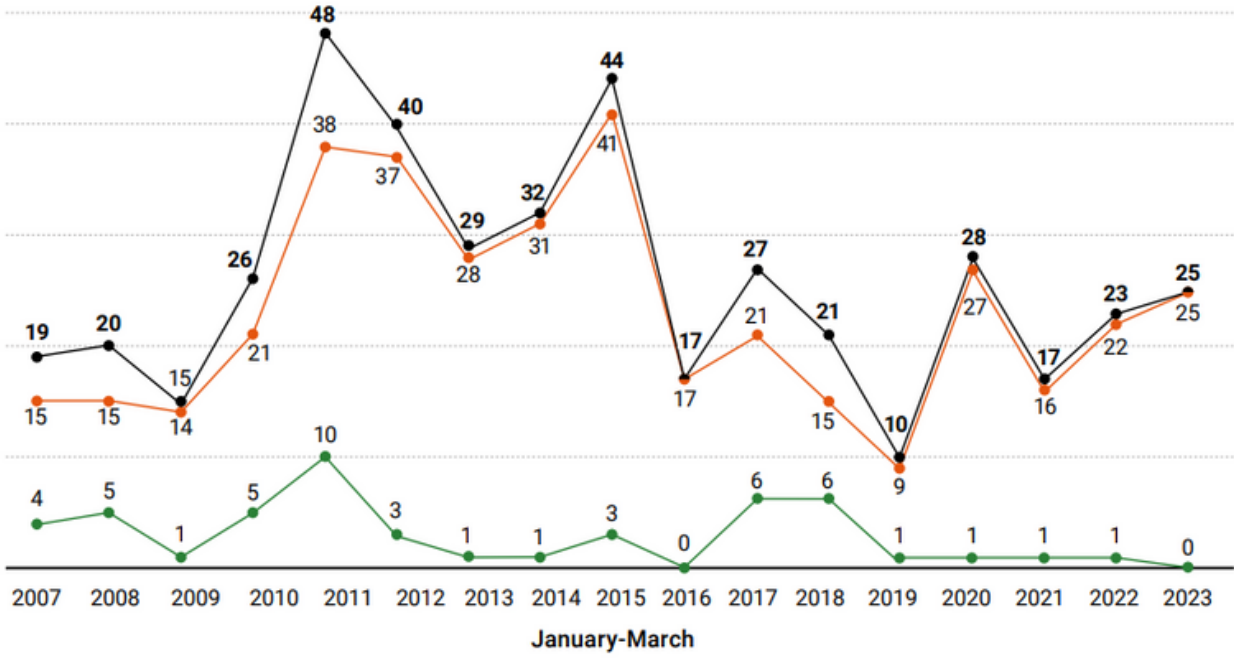
Med Arctic: 11 pcs
Med Baltic: 14 pcs
Med Atlantic: 11 pcs
Med Pacific: 5 pcs
Med Adriatic: 11 pcs
Med Antarctic: 7 pcs
Med Tuncer: 14 pcs
Med Pakize: 13 pcs
Med Emre: 10 pcs
Med Serhat: 13 pcs
Med Blue Jay: 15 pcs
Med Nordic: 8 pcs
Med Canary: 8 pcs

Printer Cartridge Consumption Analysis for Fleet Vessels



RECAAP 2023 1. ÇEYREK RAPORU

2023 yılı 1. çeyreğinde Asya'da gemilere yönelik toplam 25 silahlı soygun ve korsanlık olayı bildirildi. Yaşanan olayların her biri maalesef teşebbüsle kalmayıp filli olarak gerçekleşti. Verilere bakıldığı zaman 2022 senesinin aynı dönemine kıyasla %9 oranında bir artış olduğu görülmektedir.



Graph 1 - Number of incidents (January-March of 2007-2023)

● Total ● Actual ● Attempted

2023 yılı 1. çeyreğinde yaşanan olaylar 2022 yılının aynı çeyreğiyle kıyaslandığında aşağıda belirtilen konularda artış yaşandığı görüldü:

1. Endonezya

2023 yılının birinci çeyreğinde Endonezya'da toplam 3 olay bildirilirken 2022 yılının birinci çeyreğinde rapor sayısının 2 olduğu gözlemlendi.

2. Filipinler

2023 yılının birinci çeyreğinde Filipinlerde toplam 2 olay bildirilirken 2022 yılının birinci çeyreğinde hiç olay bildirilmemişti.

3. Malakka Boğazı ve Singapur

2023 yılının birinci çeyreğinde Filipinlerde toplam 19 olay bildirilirken 2022 yılının birinci çeyreğinde 18 olay raporlanmıştı.

2023 yılında raporlanan 25 olaydan 6 tanesi (%24) gemiler demirde veya limandayken yaşandı. Yandaki grafik gemiler demirde veya limandayken yaşanan olayları ve konumlarını göstermektedir.

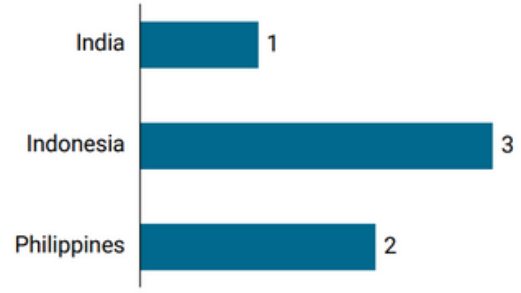


Chart 3 - Incidents on board ships at anchor / berth (January-March 2023)

Yaşanan diğer 19 (%76) olay ise gemiler seyirdeyken oldu. Yandaki grafik gemiler seyir halindeyken yaşanan olayları ve konumlarını göstermektedir.



Chart 4 - Incidents on board ships while underway (January-March 2023)

January-March																				
	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					1		1					3								
Sub-total					1		1					3								
South Asia																				
Bangladesh	3		2				5		3				2				1			
Bay of Bengal	2																			
India	2		2		10		1		1	1			6		1		2		1	
Sub-total	7		4		10		6		4	1			8		1		3		1	
Southeast Asia																				
Indian Ocean		1																		
Indonesia	14		5		3		6	2	7	2	2	1	5	1	5		2			3
Malaysia			1				1													
Philippines				1			4		1		2		4		1	1				2
South China Sea	1		3	1					1											
SOMS	9		20	1			1		2	2		9		7		17	1		19	
Sulu-Celebes Seas					1		3	3		1			1							
Thailand			1																	
Vietnam			7		2				2						2					
Sub-total	24	1	37	3	6		14	6	11	5	6	1	19	1	15	1	19	1	24	
Overall total	31	1	41	3	17		21	6	15	6	9	1	27	1	16	1	22	1	25	

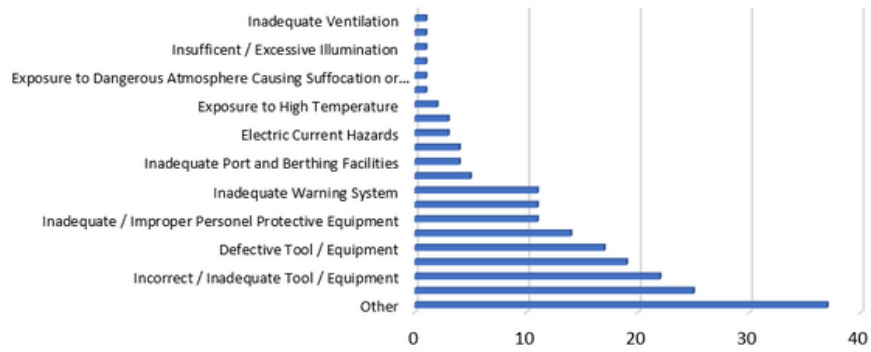
Table 1 - Location of incidents (January-March of 2014-2023)

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

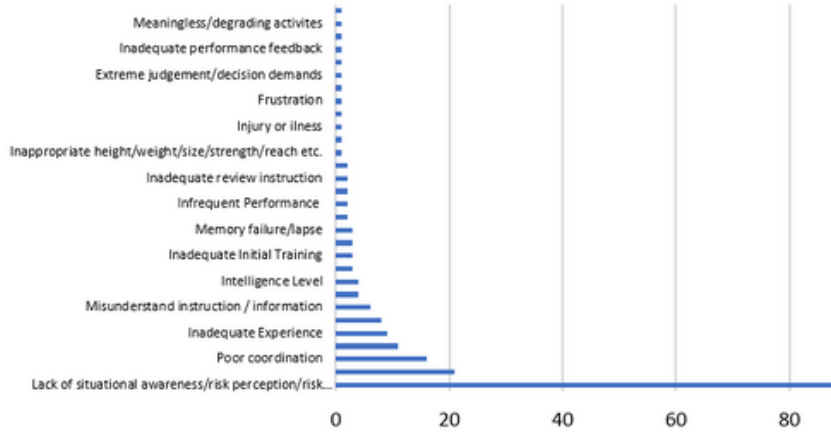
SUBSTANDARD ACTS



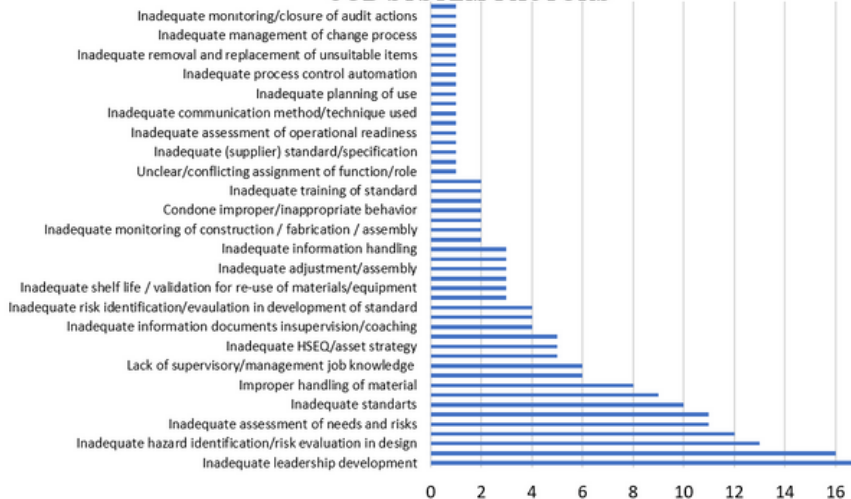
SUBSTANDARD CONDITIONS



PERSONAL FACTORS



JOB SYSTEM FACTORS

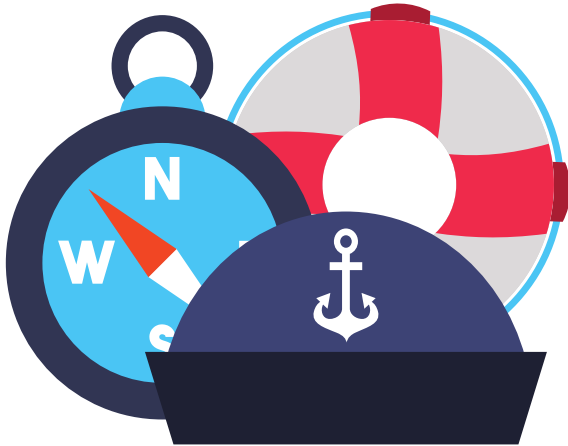


EMNİYET ÖDÜLLERİ

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 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
Günay Süleymanoğlu	15 Adet
Yasin Şentürk	7 Adet
Abdullah Çakır	6 Adet

Emniyet & Gemi Performans Ödülü

1. Çeyreğin Birincileri

2023 yılı birinci çeyreğinde en fazla raporlamayı yapan ve çeyreklik gemi puanlama tablosunda da birinci olan gemi MED ARCTIC olup, en fazla raporlamayı yapan personelimiz 15 adet raporlamayla Günay Süleymanoğlu olmuştur.

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



2023 YILI 1. ÇEYREK EMNİYET ÖDÜLÜ

GÜNAY SÜLEYMANOĞLU

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

SAFETY DEPARTMANI

Günay Süleymanoğlu - 15 Adet Raporlama

1. çeyrek sonunda en çok raporlama yapan personelimiz Baş Mühendis Günay Süleymanoğlu'na Turkish Airlines Corporate Club kartı hediye edilmiştir.



2023 YILI 1. ÇEYREK EMNİYET ÖDÜLÜ

MED ARCTIC

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

SAFETY DEPARTMANI

Kampanya bazında MED ARCTIC gemimiz filo birincisi olmuş ve 5 gb internet 3 aylık süreyle kullanılmak üzere gemiye tanımlanmıştır.

MED ARCTIC- 29 Adet Raporlama

BEST PRACTICE & LESSON LEARNED RAPORLAMALARI İÇİN TEŞEKKÜR NOTU

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

2023 Yılı birinci çeyreğinde toplam 1 adet Lessons Learned ve 3 adet Best Practice yayınlanmıştır.

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

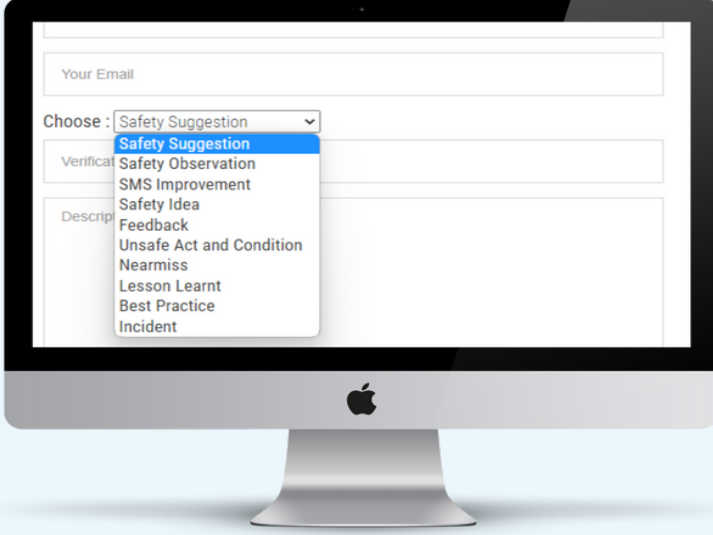
<i>İSİM</i>	<i>TOPLAM RAPOR</i>
Cem Alkan	1 Adet
İbrahim Satuk Buğra Kaba	1 Adet
Emre Gülyüz	1 Adet

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

<i>GEMİ ADI</i>	<i>TOPLAM RAPOR</i>
Med Arctic	2 Adet
Med Baltic	1 Adet
Med Pakize	1 Adet

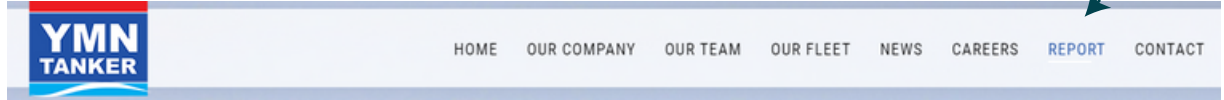


ŞİKAYET VE İSTEK



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,
ISTANBUL - 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 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



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

YMN TANKER