

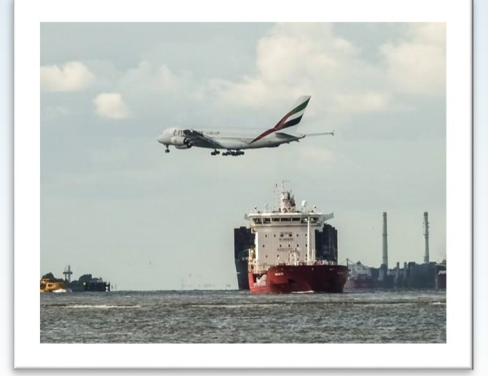
**YMN
TANKER**

ARALIK 2019 - SAYI 2

HSSEQ BULLETIN

Altunizade Mah. Ord. Prof. Fahrettin Kerim Gökay
Cad. Denizciler İş Merkezi, A Blok No:18/1 34662
Üsküdar, İSTANBUL - TURKEY
+90 (216) 562 13 20
www.ymntankers.com.tr
info@ymntankers.com.tr

BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER	4
GEMİYE KATILIŞ VE GEMİDEN AYRILIŞ DONANIMLARI	6
LESSONS LEARNT	10
KARGO HORTUMLARI	15



RESCUE BOAT KILL CORD	19
ÇEVRE SAYFASI (DÜŞÜK KÜKÜRTLÜ YAKITLARA GEÇİŞ)	22
MOORING EQUIPMENT GUIDELINES 4	28
SAĞLIK SAYFASI	34

ACCIDENT & INCIDENT	36
DİKKATİN DAĞILMASI	38
COMPANY SHORE BASED SEMINAR	41
CEO & SENIOR MANAGER VISIT	43
ŞİRKET HSSEQ KAMPANYASI	44



8400 DWT KİMYASAL TANKER MED EMRE FİLOMUZA KATILDI



Türkiye'nin önde gelen römorkör operatörü ve gemi yapımcısı Med Marine, başarılı yeni inşaat projeleri, gemi satışları ve teslimatlarıyla gemi yapım endüstrisindeki yerini kanıtlamaya devam ediyor.

Med Marine grubunun sahip olduğu Ereğli Tersanesi tarafından yeni inşa edilen 8400 DWT kimyasal/petrol tanker Med Emre, 30 Eylül 2019'da YMN Tanker işletmeciliğine katıldı.

M/T Med Emre, Med Marine'in bugüne kadar inşa etmiş olduğu 8400 DWT gemi kategorisinde 9. ve tüm DWT kategorisinde 21. sıradadır.



8400 DWT KİMYASAL TANKER MED EMRE FİLOMUZA KATILDI

MED EMRE PERSONELİ

Kaptan	Erhan Çolak
2. Kaptan	Uğur Ergin
3. Kaptan	Sermin Eker
4. Kaptan	Alan Fırat Üzel
Baş Mühendis	Nuri Keskin
2. Mühendis	Gökhan Dok
3. Mühendis	Aslı Ceren Yılmaz
Elektrik Zabiti	Hüseyin Şahinkaya
Güverte Lostromosu	Mustafa Çelik
Pompacı Yardımcısı	Recep Gülşen
Usta Gemici	Abdullah Ataman
Usta Gemici	Vedat Kızıl
Usta Gemici	Zekeriya Deniz
Makine Lostromosu	Menduh Uzunboy
Yağcı	Fatih Yılmaz
Aşçı	Murat Özşahin
Kamarot	Hakan Çolak
Güverte Stajyeri	Süleyman Bozkurt



GEMİLERİMİZDEN GELEN

BAD/GOOD PRACTICE UYGULAMALARI İLE İLGİLİ ÖRNEKLER

MED Pacific Personeli tarafından raporlanan Best Practice uygulaması:



BAD PRACTICE !!!



Tank washing chemicals on board should not be kept outside the specified areas.

Gemide bulunan tank yıkama kimyasalları, belirtilmiş alanlar dışında bulundurulmamalıdır.

GOOD PRACTICE !!!



Chemical detergents should be kept and stored together with MSDS in specially designated areas.

Kimyasal deterjanlar, özel olarak dizayn edilmiş alanlarda MSDS'leri ile birlikte bulundurulmalı ve muhafaza edilmelidir.



MED Adriatic Personeli tarafından raporlanan Best Practice uygulaması:

BAD PRACTICE !



Yangına müdahale ekipmanlarının her zaman kullanıma hazır olması ve kolay erişilebilir olması gerekmektedir. Bu yangın dolabının kapağının tam açılmaması nedeniyle yangın hortumuna erişim zordu.

GOOD PRACTICE !



Yangın dolabı 10 cm kadar sağ tarafa kaydırılıp yeniden monte edilerek dolap kapağının tam açılması sağlandı. Böylece yangın hortumuna erişim kolaylaştı.



Borda İskelesi ve Gangway'le İlgili Düzenlemeler

- ◆ SOLAS reg. III/3.13'e göre borda iskele alt platformu; maksimum eğim açısında, en hafif deniz koşullarında su hattından en fazla 600 mm uzaklıkta olmalıdır.
- ◆ Güvertesinin su hattından yüksekliği 30 m üzerinde olan gemilere güvenli ulaşımı sağlamak için, borda iskele alt platformuna kadar ek merdiven düzenlenmelidir.
- ◆ Borda iskelesi ve gangwayin alt ve üst platformlarına güvenli çalışma ve yükleme limitleri markalanmalıdır. Ayrıca maksimum çalışma limitinin dizayn limitinden daha az olduğu yerlere de gerekli markalamanın yapılması gerekmektedir.
- ◆ Gangway'ler 30°'den fazla yatay eğim açısıyla kullanılmamalıdır. Borda iskeleleri de 55°'den fazla eğim açısıyla kullanılmamalıdır. Eğer dizayn limitleri bu açılardan fazla ise, borda iskelesi üzerine gerekli markalamalar yapılarak o limitlerde kullanılabilir.

Başlıca yaşanan borda iskelesi kazaları

Borda iskeleleri eğer doğru donatılmamış, uygunsuz şekilde meyil etmiş ya da bakımları yetersiz yapılmışsa tehlikeli olabilir.

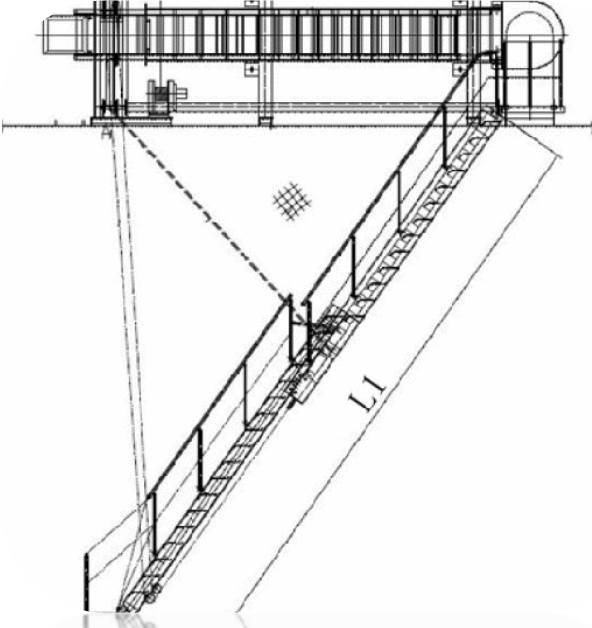
- ◆ Başlıca yaşanan borda iskelesi kazaları bakımların tam yapılmamasından kaynaklı iskeleyi rıhtıma mayna ederken yarıda havada kalarak devrilmesi, kırılması veya fazla mayna edip rıhtımdan gelen tepkiyle kırılması durumlarıdır.



- ◆ Yine puntellerin eksik konulması, emniyet ağının çekilmemesi, punteller arasında emniyet için olması gereken koruyucu halatların geçirilmemesi gemiye giriş çıkışlarda personel ve/veya gelen misafirlerin dengelerini kaybedip düşmelerine ve ağır şekilde yaralanmalarına neden olabilir.

GEMİ

YE KATILIŞ DEN AYRILIŞ DONANIMLARI



◆ Borda iskelesi rıhtıma konulurken doğru açıyla konulmalı üzerine çok fazla yük bindirilmemelidir. Ayrıca rıhtımdaki babalar, manevrada verilecek halatların geçiş yolları, rıhtımdaki diğer engeller borda iskelesi rıhtıma verilirken göz önüne alınmalıdır.

◆ Geminin rıhtımla olan mesafesinin yükleme tahliye işlemlerinden, balast operasyonlarından, gidilen limana bağlı olarak gel-git olaylarından etkilenerek sürekli bir değişim içinde olacağı unutulmamalıdır. Yaşanan bu değişim lumbarağzı vardiyasındaki gemiciye hatırlatılmalı vardiyası boyunca halatlarla beraber borda iskelesinin de sürekli izlenmesi ve duruma göre mayna vira edilmesi gerekmektedir.

Borda İskelesinin Donatılması

Borda iskeleleri ağır ve kullanışsız ekipmanlardır. Kullanma talimatlarının borda iskelelerinin ve iskele ekipmanlarının buldukları alanların yakınında olması gerekir. Olası yanlış ve tehlikeli sonuçlara karşın borda iskelesinin donatılmasının ve rıhtıma verme alma operasyonunun tecrübeli bir kişi tarafından yapılması gerekir. Eğer çok aşına olmayan bir kişi tarafından yapılıyorsa yine yanında ona komut verecek ve yönlendirecek birisi olmalıdır.

Gemi sörveylerindeki borda iskeleleri ile ilgili bulunan hatalardan biri de emniyet ağlarıyla ilgilidir. Emniyet ağı borda iskelesinin altına ve yanlarına gerekli emniyet payı bırakılarak gerilmelidir. Eğer sadece iskelenin boyu kadar ve kenarlardan emniyet payı bırakılmadan gerilirse düşen kazazedeyi yakalayamayacak ve kullanışsız bir prosedür olmaktan ileriye gidemeyecektir.

Puntellerdeki halkaların içinden geçirilen halatın, korkulukların etkin bir koruma sağlaması için gergin konumlandırılması gerekir. Ayrıca bütün puntellerin doğru yere oturtulmuş ve emniyetli bir biçimde sabitlenmiş olması gerekmektedir.

Basamaklar, küpeşteler ve platform kontrol edilmelidir. Bunların üzerinde emniyeti tehlikeye atacak yağ, gres, buz gibi kaygan maddelerin olmamasına, var ise temizlenmesine dikkat edilmelidir. Bunun haricinde borda iskele vincinin kollarıyla basamaklar arasındaki mesafenin baş mesafesinden fazla olmasına ve yine kollardaki çelik halatların baş için tehlike oluşturulmasına dikkat edilmelidir.

GEMİ YE KATILİŞ DEN AYRILIŞ DONANIMLARI

Uygulanabildiği ölçüde hem rıhtım tarafından hem de gemiden borda iskelesine yaklaşırken bu alanlarda tehlikelerin ve engelleyici maddelerin olmamasına dikkat edilmelidir. Yükleme, tahliye veya rıhtımın durumuna göre gemi borda iskelesinin rıhtıma göre konumunu tam ayarlamak mümkün olmayabilir. Böyle durumlarda iskelenin çıkış platformu ile rıhtım arasına tahta benzeri malzeme koyarak daha sabit ve emniyetli hale getirmek veya platformu rıhtımda tehlike oluşturmayacak bir yere bağlayıp sallanmasını önlemek gibi pratik çözümler üretilebilir.

Borda iskelesi donatılırken dikkat edilecek hususlar:



1. Puntellerdeki deliklerden geçirilen ve korkuluk vazifesi gören el incesinin gergin ve aşınmamış olmasına dikkat edin.
2. Puntellerin sağlam ve bağlantı yerlerine emniyetle oturduğuna emin olun.
3. Emniyet ağını zarar görmeden gemi ile iskele arasına gerin.
4. Vincin kolları ve çelik halatın emniyetli baş mesafesini engellememesini sağlayın.
5. Basamaklarda kaygan madde varsa temizleyin.
6. Platformların sağlam olduğundan emin olun.
7. Borda iskelesinin tümünü etkili bir şekilde aydınlatın.
8. Giriş çıkışlarda herhangi bir engel olmadığından emin olun.
9. Lumbarağzında kendinden yanar ışıklı ve el inceli bir can simidi bulundurun.

Geceleri gemi giriş çıkış noktaları ve borda iskeleleri boylu boyunca aydınlatılmalıdır. Eğer sabit aydınlatmayla bu sağlanamıyorsa portatif aydınlatmalar da bu iş için kullanılabilir. Bunun dışında kendiliğinden yanan aydınlatmalı bir can simidi de emniyet için lumbarağzına konulabilir.

Lumbarağzında borda iskelesinin yanında acil durumlar ve müdahaleler için yangın planı, mürettebat listesi, tehlikeli madde listesi gibi bilgilerin bulunduğu kutu içindeki bilgiler güncel tutulmalıdır.

Borda İskelesinin Bakımı:

Borda iskelesinin bakımlarının periyodik olarak yürütülmesi SOLAS kapsamındaki gerekliliklerdendir. Aylık inceleme ve bakımları "Emniyetli Yönetim Sistemi" (SMS) kapsamında yer alan planlı bakım sistemi içinde detaylı şekilde yer almalıdır. Bu bakımlar üretici firmanın talimatları doğrultusunda periyodik olarak aksatılmadan yapılmalıdır.

Bu planlı bakım ve kontrollerin dışında bunlara ek olarak borda iskelesi her donatıldığında herhangi bir hasar belirtisi, bir bozukluk veya ileri düzeyde bir paslanma olup olmadığı kontrol edilmelidir.

Borda iskelesinin yapısında çatlaklık, yamukluk, hasar ve korozyon gibi hasarların oluşmaması ve oluştuğunda acil müdahale edilmesi için düzenli olarak kontrol edilmelidir. Eğer alüminyum borda iskelesinin hafif metal yapıda bağlantıları varsa bunlar çok iyi bir şekilde gözden geçirilmelidir. Bu iki farklı metalin teması sonucu korozyon çok daha hızlı şekilde gerçekleşebilir. Böyle bir durumda materyallerin birbirinden ayrılması muhtemelen borda iskelesinin yapısını oldukça zayıflatacaktır.

GEMİ

YE KATILIŞ DEN AYRILIŞ DONANIMLARI

Bükülmüş/ eğrilmiş destekler değiştirilmeli. Koruyucu halat ise aşınma ve yıpranmaya karşı dikkatlice incelenmeli ve gerekirse yenisi ile değiştirilmelidir. Makaralar gibi döner aksamların rahat çalışması için gerekli bakım ve yağlama yapılmalı, serbest dönüş yaptığından emin olunmalıdır. Gerektiği zaman çelik halatlar greslenmelidir. Yine gerekli görülürse pivot pinleri yağlanmalıdır.

Kaldırma-indirme ekipmanı kontrol ve test edilmelidir. Özellikle kullanılan telin kondisyonuna dikkat edilmelidir. Kullanılan teller gerektiğinde yağlanmalı, yıpranmış olanlar yenilenmelidir.

Borda iskelesi ve gangwaylerin inspection tarihleri ve tellerin değişim tarihleri uygun şekilde markalanmalıdır.

Emniyet ağları, güneş ışınları ve ısıdan kaynaklı aşınmaya ve hasarlara karşı kontrol edilmelidir. Ayrıca emniyet ağları üzerine gres, boya ve kimyasal gibi maddeler dökülmüşse, emniyet ağı bu maddeleri emerek deforme olabilir. Böyle bir durumda taşıma kuvvetinin oldukça düşeceği unutulmamalıdır.

Borda iskelesinin vinci periyodik ve planlanmış aralıklarla incelenmeli ve yüke karşı test edilmelidir. Çelik halatlarda aşınma, kol atma, yıpranma gibi durumlar varsa değiştirilmelidir. Çelik halatlar incelenirken en çok dikkat edilmesi gereken yer makaraların etrafıdır. Ayrıca belirli sürelerle çelik halatlar ters yüz edilebilir.

Kontrol mekanizması, elektrik motorunun çalışırılığı, kumandası, limit sviç gibi hususlarda kontrol edilecek hususlar arasında yer almalıdır. Kullanım talimatlarının ve bayrak devleti gereğince öngörülen toplam ağırlık, emniyetli çalışma yükü gibi bilgilerin borda iskelesi üzerine açıkça markalandığından emin olunmalıdır.



HEATHER

Personeli tarafından raporlanan Lessons Learnt:

MOB Foundation

OLAY:



İskele tarafta bulunan Mob şamandırası Hamburg – Tarragona seyri sırasında, foundation'da oluşan çatlak ve kırık nedeniyle kendi kendine aktive olmuştur. Vibrasyon ve ağır hava koşullarından kaynaklı, Man Overboard' ların koyulduğu yerlerde demir çatlağı ve kırıklar oluşmaktadır. Bu gibi olayların önüne geçmek için foundation aralarına lastik conta atılması MOB' un hem vibrasyondan hemde ağır hava şartlarından etkilenmesini minimum seviyeye indirir.

KÖK NEDENLER:

- ◆ Yetersiz düşünce ve dikkat
- ◆ Yetersiz bakım - tutum
- ◆ İnsan faktörü
- ◆ Deniz koşulları
- ◆ Aşırı vibrasyon



ALINACAK DERSLER:

- ◆ Gemi ve deniz koşullarından kaynaklı her ekipmanın zamanla aşınabileceği unutulmamalıdır.
- ◆ Ekipman kontrolleri düzenli aralıklarla yapılmalıdır.
- ◆ Kontroller sırasında görülen herhangi bir kusur ve uygunsuzluğa anında müdahale edilmelidir.

MED ATLANTIC

Personeli tarafından raporlanan Lessons Learnt:

Galley Air Grill Exhaust

OLAY:

Kuzine hava çıkış damperimiz gemimizin yaşam mahalinde sancak tarafta bulunmaktadır.

Kuzinemizin ana egzoz çıkışı olarak bu sistem kullanılmaktadır. Gemi emniyet kontrolleri ve emniyetli yönetim sistemleri (SMS) 3804 nolu formun 9 nolu kontrol bölümüne göre aylık olarak kontrol edilebilen bir alandır. Görsel kontroller yapılmasına rağmen egzoz iç kısımlarının temiz olduğunu anlamamızın yolu yoktur. Bu sebeple en iyi gözlem adına egzoz kapağı sökülmüştür. Egzoz kapağının

alınmasından sonra iç kısımların tamamen zamanla birikmiş doymuş yağlarla kaplı olduğu gözlemlenmiştir. Katı yakıt artıklarına benzer bir durumları vardı. Bu durum aslında ciddi bir yangın tehlikesi ile karşılaşabileceğini ortaya çıkarmaktadır. Egzoz sisteminin iç kısımları ve kapak kısmı uygun temizlik malzemeleri ile temizlenerek ve tekrar gemi personeli tarafından monte edilerek sistem sorunsuz olarak çalıştırılmıştır.

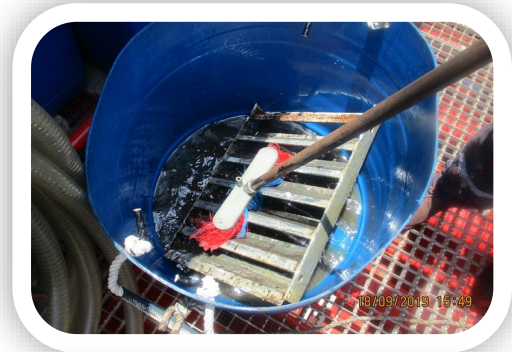


KÖK NEDENLER:

- ◆ Dikkat eksikliği
- ◆ Bilgi eksikliği
- ◆ Yetersiz denetim mekanizması

ALINACAK DERSLER:

- ◆ Eksoz fanının temizliğinden ve denetlemesinden sorumlu personel egzoz içinde biriken doymuş yağın büyük bir yangın tehlikesi yarattığının farkında olmalıdır.
- ◆ Aylık pms ve ilgili kontrol formu dikkatlice takip edilmelidir.
- ◆ PMS de egzoz ve iç tünel bölümü için daha detaylı bir iş açılmalıdır. Önerimiz üç/altı aylık periyotlarda yapılması beklenen ve fotoğraflarla gösterimi sağlanan bir işin oluşturulmasıdır.



MED ATLANTIC

Personeli tarafından raporlanan Lessons Learnt:

Life Jacket's Releasable Buoyant Line

OLAY:

Aylık kontroller sırasında, bazı can yeleklerinde serbest bırakılabilir yüzer halat olmadığı görülmüştür. SOLAS 2010 değişikliklerine göre, kural 2.2.1.16' da bahsedildiği üzere; Bir can yeleği, sudaki başka bir kişi tarafından giyilen bir can yeleğine sabitlemek için serbest bırakılabilir bir yüzer halatla donatılmalıdır.

Bu nedenle, gemide bulunan bütün can yelekleri serbest bırakılabilir yüzer halatla donatılmıştır.

KÖK NEDENLER:

- ◆ Dikkat eksikliği
- ◆ Kuralların yetersiz takibi

ALINACAK DERSLER:

Suda ki bir başka kişiyi kurtarmak için, can yelekleri serbest bırakılabilir yüzer halatlarla donatılmalıdır. Gemimizde bulunan can yeleklerinden yalnızca 3 tanesi bu özellikteydi. Bu bilgiler ışığında, fotoğraflarda da görüldüğü üzere bütün can yelekleri serbest bırakılabilir yüzer halatla donatılmaya başlandı.



**BEFORE CONDITION WITHOUT
RELEASABLE BUOYANT LINE**

AFTER CONDITION DONNING RELEASABLE LINE WITH LIGHT CARBINE HOOK



MED ANTARCTIC

Personeli tarafından raporlanan Lessons Learnt:

BW Hatch Cover

OLAY:

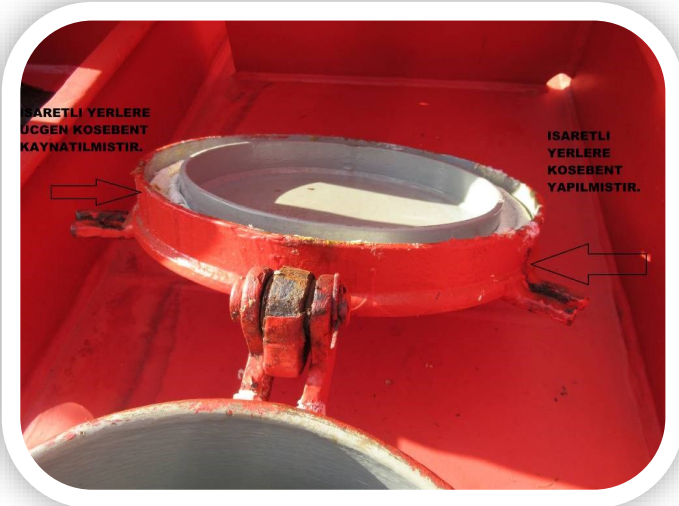
Kargo tankları inertlendikten sonra basınçlarında azalma olduğu gözlemleniyordu. Yapılan kontrollerde BW kapaklarının tam sıkma sağlayamadığından dolayı tank içi basınç kaybına sebep olduğu tespit edilmiştir.

KÖK NEDENLER:

- ◆ Yetersiz dizayn
- ◆ Yetersiz kontrol

ALINACAK DERSLER:

- ◆ Gemi bünyesinde kargo tank sızdırmazlık testlerinin düzenli aralıklarla ISM formu 3510'a göre yapılması gerekmektedir.



Lessons Learnt:

Gangway'in Maksimum Operasyonel Yükleme Kapasitesinin Aşımı

OLAY:

Gemi, Psachna terminalindeyken, gemi gangway'i sahile indirilmiş, ağırları donatılmış ve emniyete alınmıştı. 3. Zabit yaşam mahaline giriş için olan emniyetli yürüme yolunu oluştururken, 3 Surveyor, Loading Master ve Acente'nin aynı anda Gangwayle gemiye çıkmaya çalıştıklarını farketti. Hemen onları Gangway'in sahil tarafındaki plakasının üstünde de markalanmış olan maksimum 4 kişi ve SWL'si ile alakalı uyardı.

KÖK NEDENLER:

- ◆ Sahil personelinin Gangway kullanımı hakkında bilgi eksikliği
- ◆ Gangway'lerin Emniyetli Kullanım limitlerinin farkında olunmaması.

ALINACAK DERSLER:

- ◆ Gemiye girişlerin izlenmesinin önemi.
- ◆ Tüm gemi ve terminal personelinin emniyeti ve talimatları hiçe saydığı durumlarda uyarılması gerekmektedir.
- ◆ Emniyet kuralları ve talimatları kesinlikle uygulanmalıdır.

PREVENTIVE ACTIONS / ÖNLEYİCİ FAALİYETLER

- ◆ Bu durum bütün gemilerde yaygın bir sorun olduğu için, tüm filo gemilerine sirküle edilmesi yararlı olacaktır.
- ◆ Hiçkimsenin, kıyı personeli olsa dahi emniyet talimatlarına uymamasına izin verilmemelidir.
- ◆ Tüm ekipmanlar uygun kullanım limitlerinde kullanılmalıdır.
- ◆ Emniyetli Kullanım limitleri, maksimum açı ve maksimum kişi taşıma uyarıları gangway üstüne daha belirgin markalanmalıdır.

KARGO HORTUMLARI

Kaynak: Exxon Collective Learning for Incident Prevention Circular about Cargo Hoses

Kargo hortumları, kargo transfer işlemlerinde zayıf halkadır. “Bir zincir sadece en zayıf halkası kadar güçlüdür” sözü ile benzer bir şekilde, kargo boru sistemleri de en zayıf halkası kadar güvenilirdir.

Hortum sistemleri, ham petrolerin ve petrol ürünlerinin yüklenmesi veya tahliyesi için iskele borularının tankerlere bağlanması için en yaygın ve en temel kargo transfer sistemleridir.

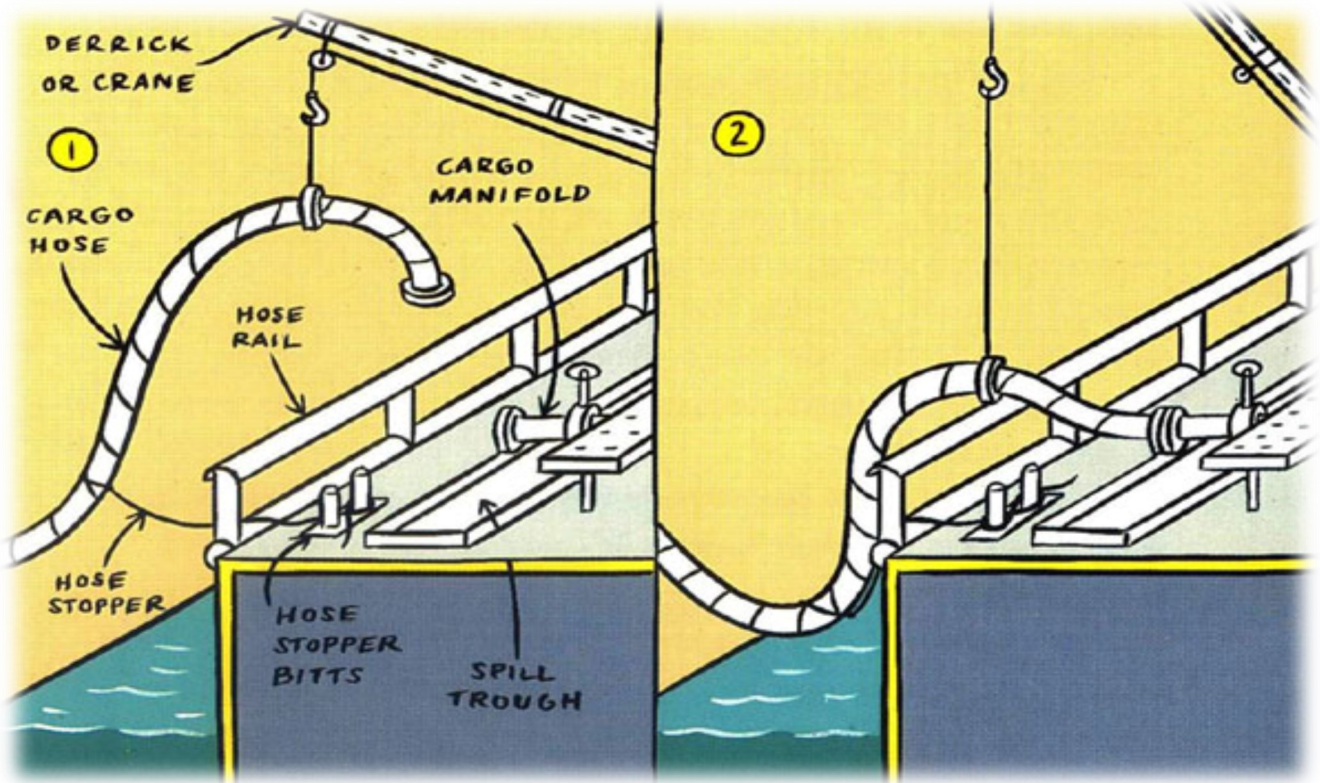
Beklenmeyen bir hortum arızası, can kaybına, çevreye onarılamaz bir hasara ve değişen şiddette bu gibi diğer felaketlere neden olabilir. Gemiler tarafından kullanılan tüm hortumlar düzenli bir kontrol ve bakım- tutum rejimine tabi tutulmalıdır.

Beklenmedik bir hortum arızası nedeniyle oluşan kaza örnekleri:

Örnek 1- Gemi bitumen yükünü tahliye etmek için iki adet kargo hortumu kullanıyordu. Yaklaşık 12 saatlik bir tahliye operasyonundan sonra, bir kargo hortumu yükü sızdırdı.

Örnek 2- Yakıt operasyonunun tamamlanması üzerine vanalar kapatıldı, ancak drain ve hortum bağlantısının kesilmesi gecikti. Bu süreçte, ortam sıcaklığındaki artış, manifold bağlantılarında aşırı basınç oluşmasına neden oldu ve conta arızasına yol açtı.

Örnek 3- İki gemi arasında bir STS (Ship to ship) kargo transfer işlemi sırasında, STS servis sağlayıcısının sağladığı kargo hortumu yükü sızdıracak şekilde kırıldı.



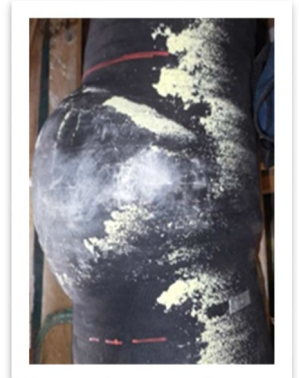
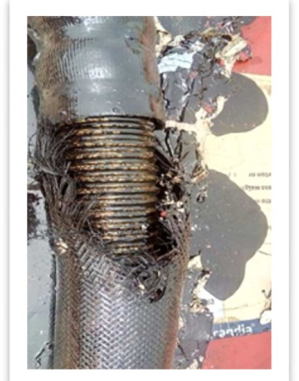
KARGO HORTUMLARI

Kauçuk hortumlarda meydana gelen hasarlar

- Çok yüksek bir çalışma basıncına veya uzun bir süre boyunca aşırı gerilim basıncına maruz kalması nedeniyle hortum duvarında yırtılma meydana gelir.
- İç duvarın zarar görmesi nedeniyle kabarcıkların görünmesi, orta katmanın iç ve dış duvar arasında basınç altında kalmasına neden olur.
- Hortumun çok yüksek atmosferik sıcaklıklara maruz kalmasından veya maksimum tasarım sıcaklığını aşan yüklerin taşınmasından dolayı hortum büküldüğünde hortumun dış duvarında çatlaklar oluşur.
- Hortumun çok düşük atmosferik sıcaklıklara maruz kalması veya asgari tasarım sıcaklığından daha düşük bir sıcaklıktaki yüklerin taşınması nedeniyle hortumun iç ve dış duvarında derin yırtıklar ve çatlaklar oluşur.
- Aşındırıcı bir yüzeyde yapılan tekrarlayıcı hareketler nedeniyle sürtünme / aşınma meydana gelir.
- Isı, ozon, hortum yaşı veya yük teması nedeniyle renk bozulması meydana gelebilir.
- Hortumu minimum bükülme yarıçapından daha yüksek bir yarıçapta bükmek hortumun kırılmasına, yırtılmasına neden olur.
- Hortumun aşırı basıncı nedeniyle, hortum bağlantısı kopabilir.

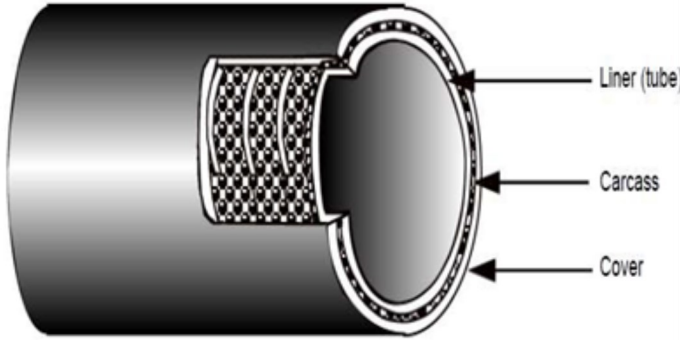
Kompozit hortumlarda meydana gelen hasarlar

- Hortum gövdesinin herhangi bir noktada bükülmesi, ezilmesi veya takılması
- Dış tel helezonunun hortum boyunca herhangi bir noktada aşınması
- İç veya dış tel helezonunun yer değiştirmesi
- Dış kılıfta ve alttaki takviye kumaşında hasar
- Hortum bağlantısının orijinal konumundan kayması
- Flanşların hasar görmesi veya bozulması
- Dış yüzeylerin solması

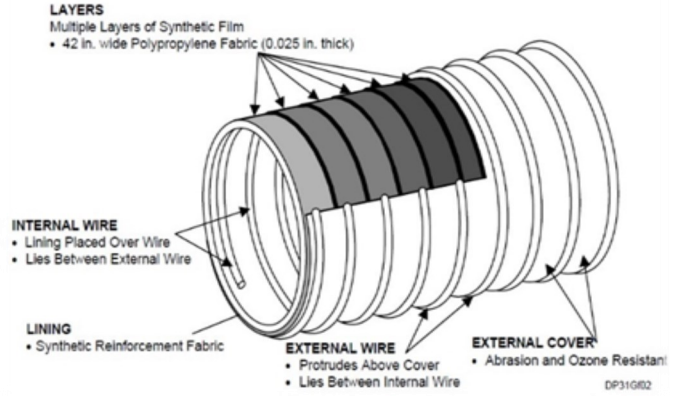


KARGO HORTUMLARI

RUBBER HOSE CONSTRUCTION



COMPOSITE HOSE CONSTRUCTION



Endüstrideki Best Practice Uygulamaları

- Hortumlar orijinal tip onay sertifikasına ve EN standardına uygun bir rutin test sertifikasına sahip olmalıdır. (Örnek: Rubber cargo hoses BS EN 1765; Composite cargo hoses BS EN 13765; Asphalt / Bitumen and Molten Sulphur vessels: BS EN 13482, BS 6130)

- Hortumlar tasarlandığı amaca ve çevreye uygun olarak kullanılmalıdır.

- Gemideki her kargo hortumu tipi, kargo hortumu üreticisine danışılarak tanımlanmış bir son kullanma tarihine sahiptir. Gemideki kargo hortumu, belirlenen son kullanma tarihi geldiğinde hizmetten çekilir, ancak bu son kullanma tarihi kauçuk kargo hortumları için 6 yıl ve kompozit kargo hortumları için 4 yıldan fazla olamaz.

- Son kullanma tarihi, görsel muayene ve yıllık testlerden bağımsız olarak izin verilen maksimum değerdir. Bununla birlikte, bir hortum son kullanma tarihi gelmeden önce görsel muayeneyi veya yıllık testi geçemezse, son kullanma tarihinden önce onu hizmetten çıkarmak düşünülmelidir.

- Arıza oluşmadan önce, olası problemleri belirleme amacıyla periyodik inceleme yapılmalıdır.

- Muayene ve test kayıtları tutulmalıdır.

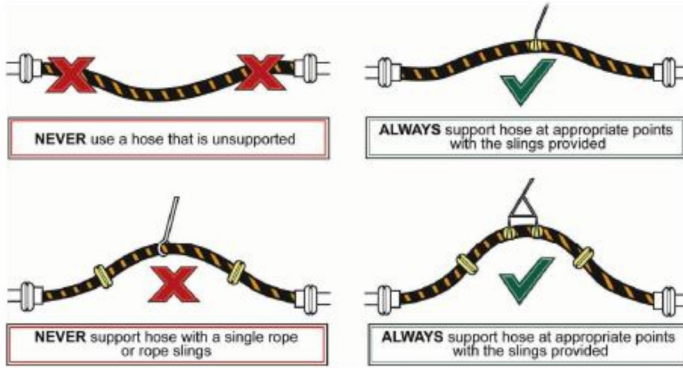
- Hidrostatik testleri, önceden belirlenmiş olan bir aralıkta (en az yılda bir kez) veya hortumlar sık kullanılmıyorsa kullanılmadan önce yapılmalıdır. Hortumların geçici ve kalıcı uzama sonuçları, üreticinin belirtilen azami sınırıyla karşılaştırılmalıdır.

KARGO HORTUMLARI

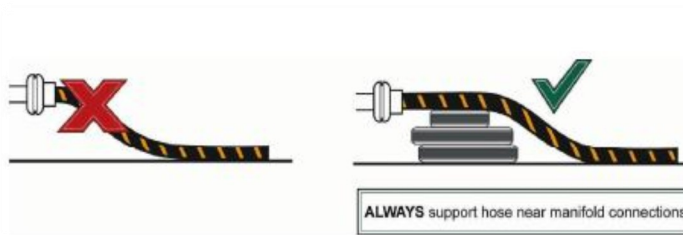
Endüstrideki Best Practice Uygulamaları

- Üretici tarafından sağlanan bakım ve depolama kılavuzları saklanmalı ve bunlara uyulmalıdır. Hortum uçları korunmalı ve bükülmelerden kaçınmak için hortumlar depolama alanına düzgün yerleştirilmelidir. Hortum kızakları ve hortum rafları keskin kıvrımları önlemek için kullanılırlar.

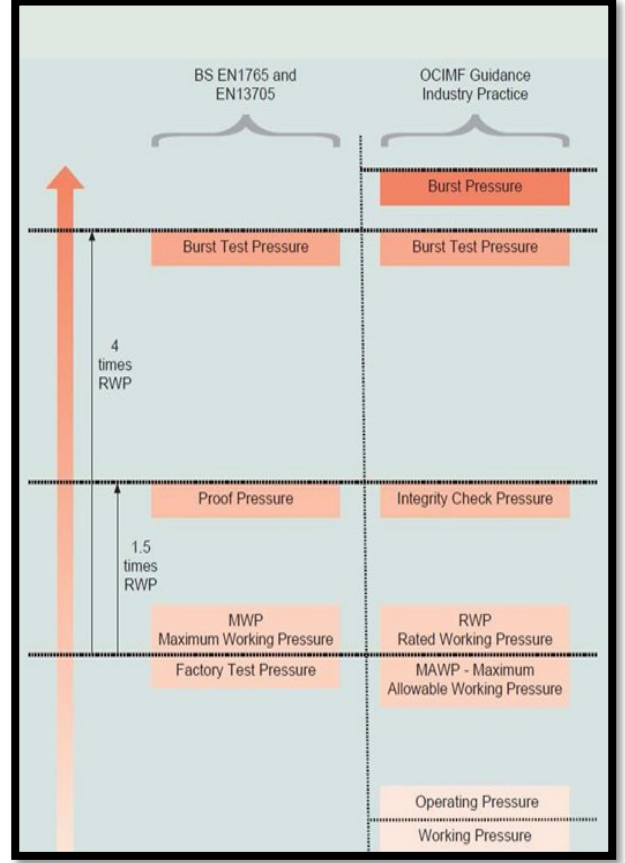
- Operasyonlar sırasında, bir şeylerin yanlış gitmesi durumunda hızlı bir yanıt alınmasını sağlamak için hortum durumu, konumlandırma, bağlantılar vb. konularda yeterli gözetim sağlanmalı. Standart olmayan kargo hortumu operasyonları sırasında risk değerlendirmeleri tamamlanmış ve gözden geçirilmiş olmalıdır.



Ship to ship transfer operation



Kargo hortumu desteği



Kullanımdayken, hortumun aşırı bükülmesini veya manifold bağlantısına aşırı ağırlığın binmesini önlemek için, kargo hortumu uygun şekilde desteklenmelidir. Gelgit veya draft değişimleri gemi ve kıyı manifoldlarının bağlı yüksekliklerinin büyük ölçüde değişmesine neden olduğundan hortum desteğinin sıklıkla ayarlanması özellikle önemlidir.

Bir hortum yukarıdan desteklendiğinde, yükü yaymak için köprü ve eyerler kullanılmalıdır ve birden fazla destek noktası olması gerekir. Kargo hortumunu ortasından desteklemek için tek bir tel kayış kullanılmamalıdır. Sürtünmenin olabileceği noktalar için koruma sağlanmalıdır.

RESCUE BOAT KILL CORD

Kill Cord Nedir ?

Kill cord veya “motor emniyet kapatma anahtarı” şeklinde adlandırılan mekanizma, serdümenin rescue boat kontrol paneline uzakta olması durumunda motoru durdurmak için kullanılır.

Bir kablo veya plastik telden oluşan kill cord direkt olarak motorun durdurma anahtarına ya da kontrol paneline bağlıdır.

Kill cord’un bir ucunda, anahtarı açık tutmak için plastik bir bilezik varken, diğeri üzerinde doğrudan serdümenin can yeleşine takılabilen bir klips veya serdümenin el veya ayak bileğinin etrafından geçebilecek bir halka bulunur.

Serdümen, büyük bir dalğanın çarpması veya ani bir manevra ile koltuğundan düşerse, serdümene bağlı olan kill cord’un bir diğeri ucu motorun durdurma anahtarına ya da kontrol paneline bağlı olduğu için otomatik çekilir ve rescue boat motoru durdurulmuş olur. Böylece olası bir yaralanma durumunun önüne geçilmiş olacaktır.

Kill Cord Neden Çok Önemlidir ?

5 Mayıs 2013'te Padstow/ Cornwall'de iki insanın ölmesine, iki insanın da ağır yaralanmasına neden olan trajik bir kaza yüzünden önemi daha çok anlaşılmaya başlanmıştır.

Tekneleriyle denize açılan altı kişilik bir ailenin bütün fertleri teknelerinden denize düştü. Sonrasında teknenin motorunun çalışır durumda olması ve pervanenin de dönmeye devam etmesi nedeniyle, baba ve sekiz yaşındaki kızı ölürken, anne ve dört yaşındaki oğlu ağır yaralandı.

Deniz Kazaları Araştırma Şubesi (MAIB) kaza hakkındaki raporunu yayınlamadan önce, kaza sırasında teknenin kill cord mekanizmasının takılı olmadığını teyit eden ve dört maddelik bir eylem planı içeren bülten yayınladı.



MAIB' in Hazırladığı Bültende Yer Alan Eylem Planı Maddeleri Şu Şekildeydi:

1. Kill cord mekanizması çekildiğinde motorun durduğundan emin olmak için, düzenli aralıklarla kill cord mekanizmasını test edin.
2. Kill cord'un iyi durumda olduğundan emin olun.
3. Motorun çalıştırılmasından önce, ancak kesinlikle rescue boat vitese alınmadan önce, kill cord'un daima serdümene bağlı olduğundan emin olun.
4. Kill cord'u başka bir serdümene aktarmadan önce motorun çalışmadığından emin olun.

Kill Cord Nasıl Çalışır ?

Motorun kontağını kontrol eden, elektrik devresini tamamlayarak motorun durmasını sağlayan, geçiş anahtarı veya yaylı bir düğmeden oluşan çok basit bir mekanizmadır.

Stand-by konumunda, anahtar kapalıdır ve motor kontağını kontrol eden elektrik devresi kesilmiştir. Böylece anahtar uygun kill cord tarafından açık tutulmadığı sürece motor çalışmaz.

Her Teknede bir Kill Cord Olması Gerekir mi?

Kurtarma Botu operasyonlarının doğası gereği, motor durdurma kablolarının (kill-cord) kullanılması genellikle tavsiye edilmekle birlikte, kullanımları isteğe bağlı olacaktır. Kill cord kullanımını belirlemek için bir risk değerlendirmesi yapılması gerekmektedir.

Aşağıdaki riskler, olasılık ve sonuç bakımından ele alınmalıdır:

- Kill cord'un (motor durdurma kablosu) dümenci tarafından kaybedilmesi yada takılmaması teknenin kontrol dışı kalmasına neden olur.
- Motor durdurma kablosu yanlışlıkla çekilirse, motorun kritik bir anda kapanmasına neden olur.



Kill Cord Nasıl Kullanılır ?

Deniz Kazaları Araştırma Şubesi (MAIB) güvenlik bültenine ek olarak şunları da tavsiye ediyor:

- ◆ Kill cord'un direksiyon veya vites koluna dolanmaması için, bileğiniz yerine bacağınızın etrafına bağlayabilirsiniz.
- ◆ Kill cord'u serdümeden bağımsız yada sökülüp kopabilecek bir giysi veya can yeleşine klipslememelisiniz.
- ◆ Teknenin içinde daha fazla hareket serbestliği sağlamak için, kill cord kablosunu uzatmaya çalışmamanız gerekir.
- ◆ Aşırı sıcaklık ve UV ışınları uzun vadede kill cord'a zarar verebileceği için, kill cord bu gibi dış etkenlerden uzak tutulmalıdır.

Bu Gibi Kazalar Ne Kadar Sıklıkta Oluyor ?

İngiltere'de bu gibi ölümcül kazalar nispeten nadirdir.

Deniz Kazaları Araştırma Şubesi (MAIB) 2005-2013 yılları arasında kill cord takmadan tekneden düşen ve motorun çalışır durumda olması nedeniyle meydana gelen kazada toplam yedi kişinin hayatını kaybettiğini belirtmiştir.

Serdümenin kill cord takması durumunda bu gibi ölümcül kazaların önüne geçilecektir.

Aynı durum nedeniyle 11 kişi de yaralanmıştır. Kill cord kullanılmaması ya da kill cord' un yanlış kullanılması nedeniyle toplam 19 kişinin hayatını etkileyen kaza olayları yaşanmıştır.

Bununla birlikte, bu sayının buzdağının tepesi olması muhtemeldir. Çünkü ticari olmayan gemilerin bu tür olayları bildirmesi için bir gereklilik yoktur ve küçük ticari gemiler için de sınırlı gereklilikler vardır.



ÇEVRE

Kükürt: Simgesi S, atom sayısı 16, atom ağırlığı 32,064 olan, 12,08 santigrat derecede ergiyen, doğada saf olarak ya da başka cisimlerle bileşik durumda bulunan, kokusuz ve tatsız, limon sarısı renkte, pek geniş bir kullanım alanı olan katı bir element.

Ham petrol içerisinde %5' e kadar doğal olarak bulunan kükürt (S):

Yakıtta yağlayıcılık özelliği katar. Pompa ve enjektörler bu nedenle daha az aşınırlar.

Kükürtün (S) yanma işlemleri esnasında SO₂, SO₃ vb. bileşenler oluşur. Ortamdaki su buharı ile reaksiyona girdiği takdirde H₂SO₃ ve H₂SO₄ gibi oldukça asidik bileşenler çevreye ve insan sağlığına zarar verirler.

IMO Ek VI kapsamında yanma kaynaklı SO_x emisyonlarını azaltmak için aşamalı olarak yakıt içerisindeki kükürt içeriğini kısıtlamıştır.

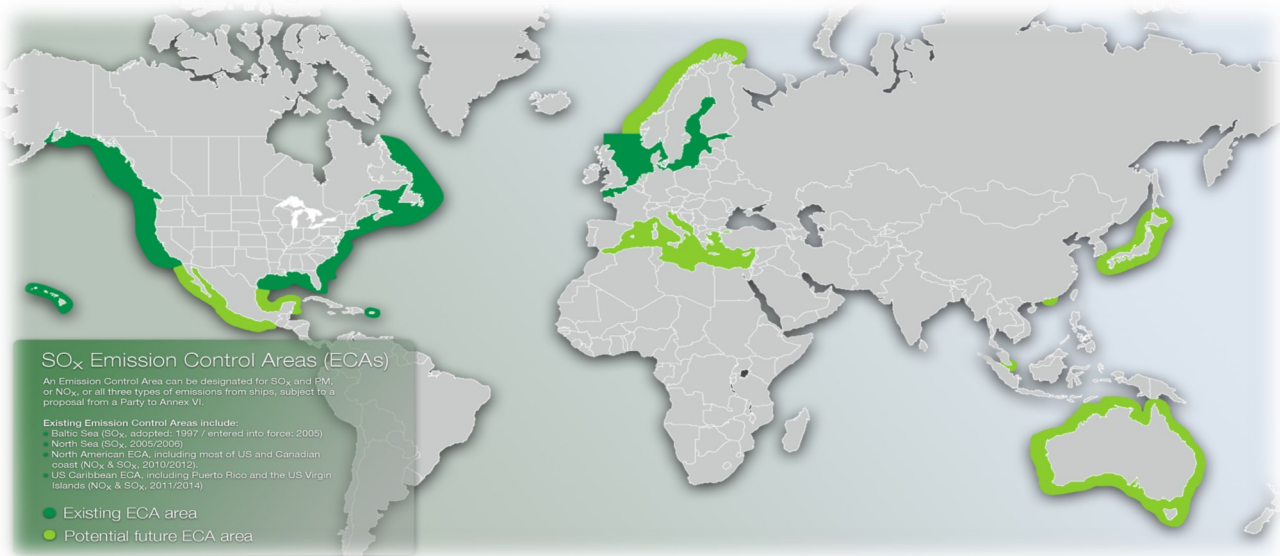
Genel olarak dizel motorlarda yakılan HFO' dan yayılan PM (Partikül Madde: karbon dumanının mikrometre boyutunda ki partikülleri anlamına gelir ve yanmamış yakıt ve sülfatların bir karışımıdır.)

DÜŞÜK KÜKÜRTLÜ YAKITLARA GEÇİŞ

esas olarak yakıttaki kükürt içeriğinden ortaya çıkan sülfatlardan oluşur. Bu nedenle akaryakıtın içerisindeki sülfür içeriğinin azaltılması, havadaki PM miktarının azaltılması için etkili bir yöntem olarak gözükmektedir. Bu nedenle MEPC 58 'de kabul edilen revize edilmiş Ek VI da, 14 başlık "sülfür"(SO_x) den "SO_x ve PM" olarak değiştirildi.

IMO Kükürt Limitleri

- ◆ ECA Bölgelerinde limit aşamalı olarak %1.5' ten %1.0' e (2010) ve son olarak %0.1'e (2015) düşürülmüştür.
- ◆ 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren global ölçekte müsaade edilen kükürt miktarı MARPOL Ek VI' ya göre %3.5'ten %0.5'e düşecektir.
- ◆ The global limit scrubber kullanılması durumunda %3.5 (2020).
- ◆ 1 MART 2020 Tarihinden itibaren scrubber kullanılmaması durumunda gemi üzerinde HSFO (non-complaint) bulundurulamaz.



ÇEVRE

1 Ocak 2020'den Sonra Yakıt İsimleri

1 Ocak 2020 tarihinden sonra yakıt terminolojisi değişmektedir. Bu terminolojide yakıtlar ısıtılıp ısıtılmadığına ve kükürt içeriğine göre kategorize edilmektedir.

- ◆ HFO: Heavy Fuel Oil
- ◆ MGO: Marine Gas Oil
- ◆ DM: Distilate Marine (fuel that does not need heating)
- ◆ RM: Residual Marine (fuel that needs heating)
- ◆ MDO: Marine Diesel Oil
- ◆ ULSFO: Ultra Low Sulphur Fuel Oil
- ◆ VLSFO: Very Low Sulphur Fuel Oil
- ◆ HSFO: High Sulphur Fuel Oil

DÜŞÜK KÜKÜRTLÜ YAKITLARA GEÇİŞ

2020 İtibariyle Gemilerde Kullanılabilecek Yakıt Türleri

- a) Marine Gas Oil (Low Sulfur Distillate Fuel)
- b) 0.1 % Heavy Fuel Oil (ECA Fuel)
- c) 0.5 % Heavy Fuel Oil (Global Fuel) (Karışım olabilir, spesifikasyonlar bilinmiyor)
- d) Exhaust Gas Cleaning System (EGCS) with Heavy Fuel Oil
- e) LNG
- f) LPG, Etanol, Metanol, Biodizel, Güneş enerjisi, Yakıt Hücresi vb.

* Sadece Scrubber kullanan gemiler için müsaade edilmektedir. Bu çalışmamızda daha önce yürürlüğe girmiş olan ULSFO veya ULSDM uygulamaları zaten bilindiğinden konu edilmemiştir.

Sulphur Content	HFO (RM- grades)	MDO (DMB, DFB)	MGO (DMA, DFA, DMZ, DFZ)
S ≤ %0.10	ULSFO RM		ULSFO DM
%0.10 < S ≤ %0.50	VLSFO RM		VLSFO DM
%0.50 < S	HSFO RM*		HSFO DM

Yeni VLSFO Yakıtların İşletmede Etkili Olan Parametreleri

Yeni VLSFO farklı yakıtların karışımından oluşacaktır. Bu karışımda yüksek oranda parafinik özellik bulunacaktır. Parafinik içerik VLSFO in işletme esnasında bir takım sorunlara neden olabilecektir.

İşletme açısından önemli olan yakıt özellikleri :

- ◆ Uyumluluk ve/veya stabilite
- ◆ Viskozite
- ◆ Soğuk akış özellikleri
- ◆ Hesaplanmış Karbon Aromatikleşme İndeksi (CCAI)
- ◆ Katalizör madde konsantrasyonu (Al+Si)

Uyumluluk ve / veya Stabilite

Üretim proseslerine bağlı olarak VLSFO ağırlıklı olarak aromatik ve parafinik özellikli olacaktır. ISO 8217:2017 standartlarına uygunluk gösterse bile bu durum uyumluluk problemlerine yol açacaktır.

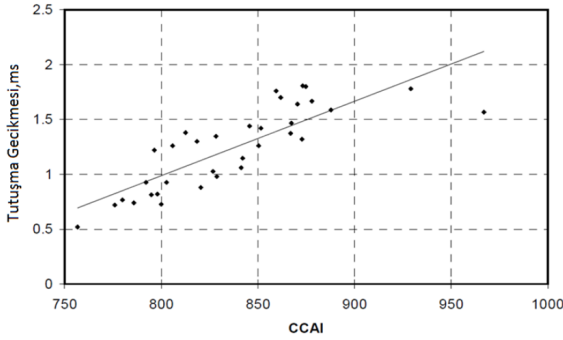
Aromatik ve parafinik yakıtların gemide karıştırılması durumunda (tanklarda) başlangıçta kararlı olsalar bile çamur oluşumuna (slaç) neden olabilir.

Yakıt uyumsuzluğu neticesinde çökeltme olduğunda filtre ve seperatörler hızlı bir şekilde tıkanıkları gibi yakıt pompası ve enjektörlerde tutma olayları ile karşılaşılır. Ayrıca enjektör memesi, egzoz valfleri ve türbin kanatlarında depozit oluşumu da hızlanır.

ÇEVRE

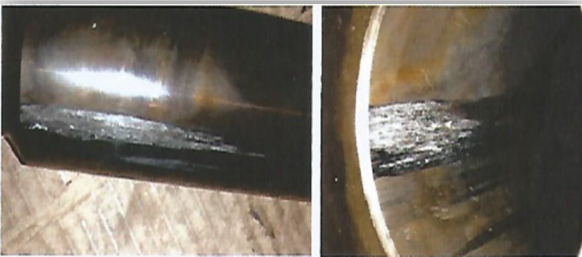
Hesaplanmış karbon aromatikleşme indeksi/Calculated Carbon Aromaticity Index (CCAI)

The CCAI Yakıt yoğunluk ve viskozitesine göre hesaplanan yakıtın tutuşma özelliklerinin (tutuşma gecikmesi) bir göstergesidir. VLSFO yoğunluk ve viskozitesi geniş ölçüde değişebilen yakıtlar olduğundan yanma sorunlarıyla karşılaşılabilir. Yeni parafinik veya aromatik yakıtlar da bu değer 800-870 arasında olduğu hesaplanmaktadır.



Problem örneği 1

Ana Makina yakıt pompası planger ve barrel üzerindeki çizikler.



Problem örneği 2

Ana Makina yakıt pompası planger ve barrel üzerindeki anormal aşınma.

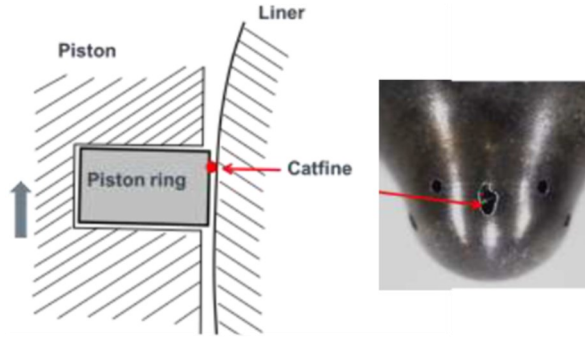


DÜŞÜK KÜKÜRTLÜ YAKITLARA GEÇİŞ

Katalitik partiküller/ Catalytic fines (cat fines)

Katalitik partiküller kraking işlemleri esnasında katalizör olarak kullanılan aşındırıcı partiküllerin yakıttan ayrıştırılmayan kısmını ifade etmektedir. Yakıt seperasyon, filtre ve tank temizliğine dikkat edilmesi gerekir.

Yüksek katalitik partikül makine elemanlarının ömürlerini yarı yarıya düşürecektir.



Soğuk akış özellikleri/Cold flow properties

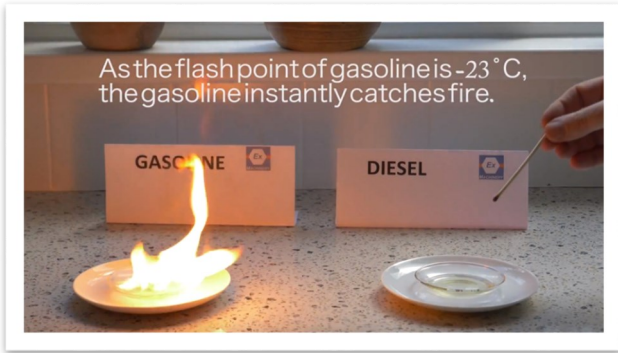
Yüksek oranda parafinik bileşen içeren VLSFO düşük sıcaklıkta tutuldukları takdirde wax (vernik, sakızlaşma) oluşumuna neden olabilirler. Bu durum filtrelerin hızla tıkanmasına neden olur. Yakıt sıcaklığının, akma noktasının 15°C üzerinde tutulması gerekir.



ÇEVRE

Parlama Noktası / Flash Point

Parlama noktası, yangın güvenliği açısından sorun oluşturabilir. SOLAS ve ISO 8217 ye göre yakıtın parlama noktası 60 °C den daha yüksek olmalıdır. Alınacak yakıtlarda, yangın riskine karşı bu özelliğe dikkat etmek gerekir.



YAKIT ÖZELLİKLERİ

%0.5 HEAVY FUEL OIL (VLSHFO)

Uyumsuzluk	Farklı bölgelerden alınan yakıtların özellikleri farklılık gösterir. Yakıt alımının özellikleri iyi bilinen bölgelerden alınacak şekilde bir planlanması bu riski azaltabilir.
Kararlılık	Yakıtlar karıştırılırken dikkat edilmelidir.
Katalitik madde	Normal değer üzerinde olma riski, toplam seperasyon veriminin (tanklar, filtreler ve seperatör) yüksek olması gerekir.
Yanma özellikleri	CCAI yüksek olması yanma performansını kötüleştirir.
Parlama noktası	<60°C olmamasına dikkat edilmelidir. Yangın riski oluşur.
Akma	Çok yüksek olması risktir. (Filtre tıkanma sorunu)

DÜŞÜK KÜKÜRTLÜ YAKITLARA GEÇİŞ

2020 Kükürt Sınırlamaları için Alınabilecek Önlemler

- ◆ Gemi işletenlerin farklı yakıtların depolanması konusunda uygun bir planı olmalıdır. Farklı yakıtların storage, settling ve servis tanlarında karıştırılmasından sakınılmalıdır. Her alınan yakıt ayrı bir storage tankında depolanmalıdır.
- ◆ Uyumsuzluk sorununu önlemek için karıştırmadan önce uyumluluk testi yapılmalıdır (compability test).
- ◆ Parafinik bileşenleri yüksek yakıtların uyumsuzluk riski daima daha yüksektir.
- ◆ Yeni yakıtın viskoziteleri RMG ve RMK yakıtlarından düşük ama DMA ve MGO yakıtlarından yüksek olacaktır. Seperatörler için, üreticileriyle irtibata geçilerek uygun çözüm talep edilmelidir.
- ◆ Genel olarak storage tanklarında bulunan yakıtlarda wax oluşumunun önüne geçmek için bulutlanma noktası sıcaklığının 10-15 °C üzerinde bir sıcaklıkta tutulması gerekir.
- ◆ VLSFO yoğunluğunun klasik ağır yakıtlardan düşük olması beklenmektedir. Seperatörler buna göre düzenlenmelidir (gravite diski).
- ◆ Cat fine miktarını azaltmak için seperatörler maksimum debisinin altında çalıştırılmalıdır.
- ◆ Yeni yakıtları tankta depolarken ısıtmak gerekebilir. Yakıtın akma noktası yüksek ise wax oluşumunun önüne geçmek için bu gereklidir.
- ◆ Seperatörlerin, yeni yakıtların viskozite değerine göre yüksek verimli ayırma için yeniden ayarlanması gerekir.

ÇEVRE

- ◆ Hızlı tıkanma riski nedeniyle filtre kontrol sıklığının artırılması gerekir.
- ◆ Yakıtın makine öncesi istenilen viskoziteye ulaşması için yakıt sıcaklığının uygun değere getirilmesi gerekecektir. Bu nedenle viskozimetrenin doğru çalışması yada kalibrasyonunun yapılması önemlidir.
- ◆ Tek settling tankı bulunan gemilerde yeni 0.5% yakıt alınmadan önce seperatörün stop edilerek mevcut tankın taşıntı tankına (overflow tk.) boşaltılması düşünülebilir.
- ◆ 2 servis tankı ve 2 settling tankı olan gemilerde yakıt alımından önce yakıt alınacak tankın dreyn edilmesi kullanımdan önce incelenmesi işletmeciye büyük esneklik sağlayacaktır.
- ◆ Yeni yakıtların makine giriş sıcaklıkları yakıtın yağlama özelliğinin kaybolmaması için (makine spekleri içinde olmak koşuluyla) seperasyon sıcaklığının altında olmalıdır. 75°C yağlama için uygun olabilir. Sıcaklığın 70 °C'nin altına da düşürülmemesi gerekir.

Verimli Seperatör Etkinliği İçin

- ◆ Seperasyon sıcaklığını olabildiğince yüksek tutmak,
- ◆ Debiyi olabildiğinde düşük tutmak,
- ◆ Tankları belirli aralıklarla temizlemek gerekir.
- ◆ Yakıt sağlayıcılarla irtibata geçilerek yeni yakıtların temini sorunuyla karşılaşmamak için önceden sipariş verilmelidir.
- ◆ Tank temizliklerinin belirtilen tarihten önce yapılması gerekir.

DÜŞÜK KÜKÜRTLÜ YAKITLARA GEÇİŞ

- ◆ Yakıt sistemi üzerinde muhtemel kaçak bölgelerinin gözden geçirilmesi ve önlemlerin alınması yangın riskini önlemek açısından önemlidir.

Yakıt Ayrıştırma / Fuel Oil Treatment

- ◆ Yakıt alımlarında BDN kayıtlarına bakılarak yağunluk, su ve catfine değerlerinin standartlar içerisinde olup olmadığı kontrol edilmelidir.
- ◆ Gravite diski yeni yakıtın yoğunluğuna göre yeniden ayarlanmalıdır.
- ◆ Yakıt ayrıştırma sisteminin (tank dreyni, filtre temizliği, kimyasal madde kullanımı ve seperatör verimliliği) makine girişindeki catfine miktarının müsaade edilen sınıır altında olacak şekilde düzenlenmesi.

Bir yakıt yönetim prosedürü hazırlanırken (mevcut gemiye göre) farklı yakıtların karışımı minimum seviyede tutulmalıdır. Bunun için:

- ◆ Settling tanka yeni yakıt alırken tankın boş olduğundan emin olunmalıdır.
- ◆ Yeni yakıt alınırken tankta yakıt var ise çamur oluşumunu kontrol etmek için tank sık sık dreyn edilmelidir (Maksimum %20 dolu olacak şekilde).
- ◆ Servis tankına yeni yakıt alırken tankın boş olması sağlanmalıdır.
- ◆ Şayet tankın tamamen boşaltılması mümkün değilse tankta kalacak önceki yakıt miktarının minimum seviyede olmasına dikkat edilmelidir (Maksimum %20 dolu).

ÇEVRE

- ◆ Yakıt sıcaklığı kesinlikle kontrol edilmelidir. Çünkü yakıtın viskozitesi büyük ölçüde sıcaklığa bağlıdır. Yakıtın akma noktası, gerçek çalışma sıcaklığından 10 °C veya daha düşükse, ayrıca potansiyel parafin oluşma riski düşükse, yakıt sıcaklığını en düşük seviyede tutmak için bir referans olabilir.
- ◆ Makina girişinde üreticinin tavsiye ettiği viskoziteyi güvence altına almak için, yakıt sıcaklığını daima kontrol altında tutun. (Bazı üreticiler >2 cSt olarak minimum viskozite önermektedir.)

Filo Gemilerimizdeki Durum ve Uygulamalar

Hybrid yakıtlar Med Atlantic ve Med Pacific gemilerinde Ana makine, Jeneratör ve Kazanlarda kullanılabilir olup, Med Arctic, Med Nordic, Med Baltic, Med Adriatic, Med Antarctic, Med Tuncer ve Heather gemilerinin Diesel Jeneratörlerinde **kesinlikle kullanılmamalıdır.**

DÜŞÜK KÜKÜRTLÜ YAKITLARA GEÇİŞ

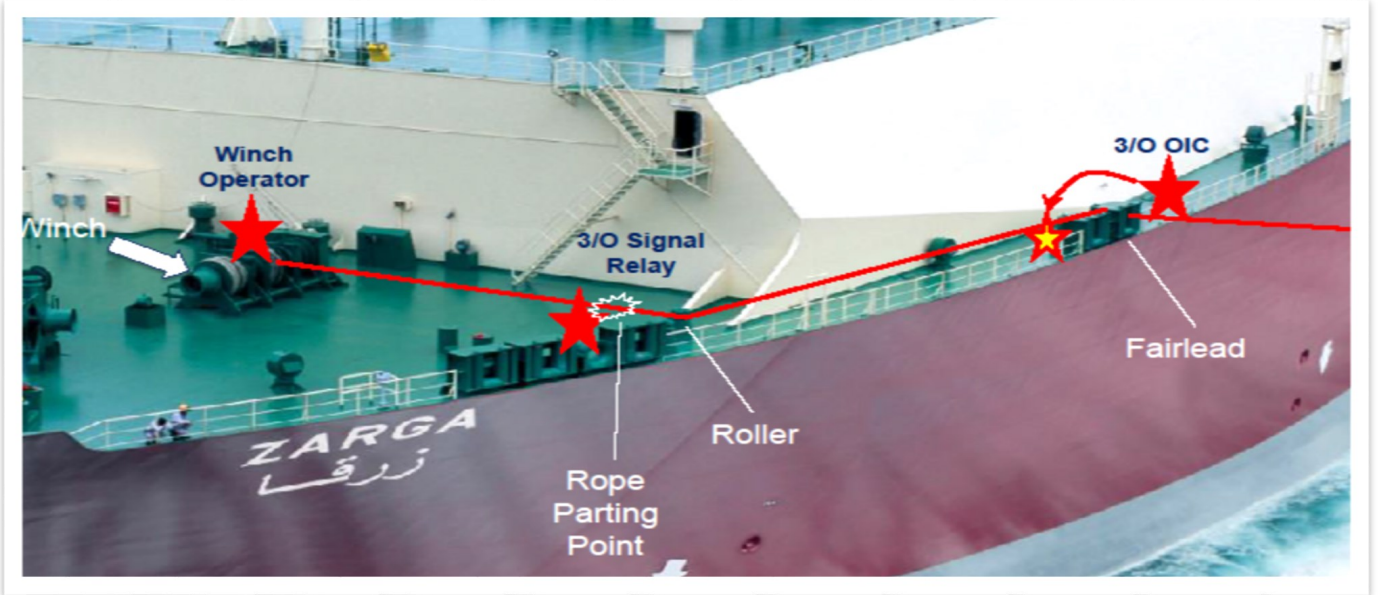
Ayrıca tüm filo gemilerinde, Emergency D/G, IGG gibi ekipmanlarda **kesinlikle kullanılmamalıdır.** Düşük sulphur değeri nedeniyle Ana Makine ve Jeneratör sistem yağı low BN (15-25) olarak seçilmelidir.

Yukarıda sözü edilen, risklerin ve önlemlerin çözümleri her gemi için farklı özellikler taşıyabilir. Bu nedenle yakıtın sipariş edilmesinden, yakılarak bacadan atılışına kadar bilinçli bir şekilde takip edilmeye ihtiyaç vardır.

Geçmiş dönemlerde makine arızası diye tanımlanan bir çok arızanın yakıtın özelliklerinin veya uygun hazırlanmamasının sebep olduğu unutulmamalıdır.

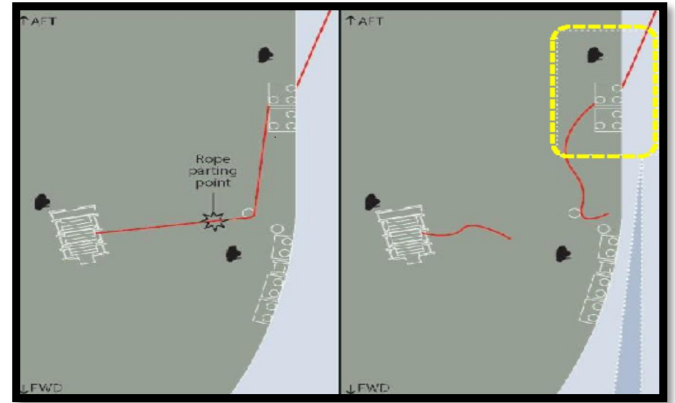


MOORING EQUIPMENT GUIDELINES (MEG 4)



Yapılan araştırma sonucunda, kopan ve bir kişinin yaralanmasına neden olan bu halatın;

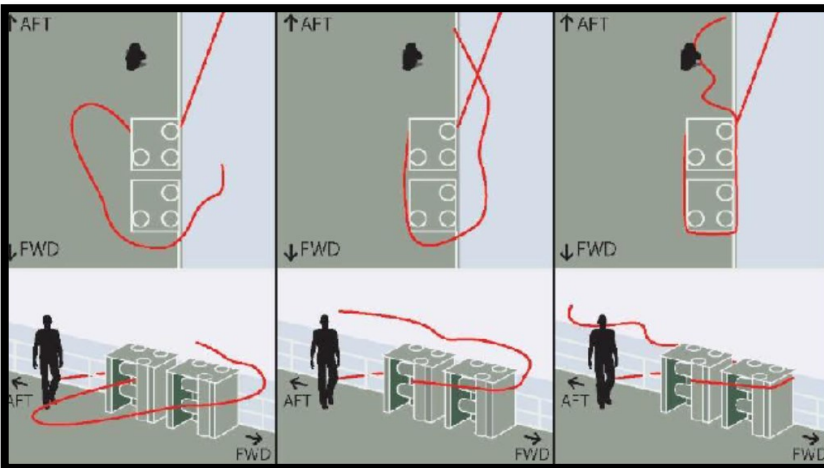
- Toplam 1342 saat operasyonda kullanıldığı,
- Halatın 5 yıldır kullanıldığı,
- 8 yıl önce üretildiği,
- Son yapılan halat kontrolünde halat kondisyonun iyi olduğu kayıt edilmiştir.
- Çevresel faktörlerinde incelenmesi için Geminin 20 bağlama hattının her biri için çalışmış olduğu dönemdeki (liman sürecinde) hava sıcaklıkları ve yerel hava koşulları araştırılmıştır.



- “Close fitting Jacketed Synthetic Fibre Halat” tipi, normal çalışma koşullarında diğer halat tiplerinden daha fazla bozulmaya yatkın olduğundan yukarıdaki maddelere ek olarak bu halattaki

yıpranmaya neden olan bir diğer etkinin de gemi dizaynına göre halat tercihinin yanlış yapılmış olmasıdır.

- Mevcut bu halatın MBL değeri 137 ton iken yukarıdaki nedenlerden ötürü kazanın olduğu anda bu değer 24 ton'a kadar düştüğü görülmüştür.



MOORING EQUIPMENT GUIDELINES (MEG 4)

Yeni Terminoloji

- MEG3'te MBL (Minimum Breaking Line), manufacuturer tarafından beyan edilen yeni bir kuru bağlama halatının veya zincirinin minimum kopma yükü olarak tanımlanmıştır. Ancak endüstri, MBL'yi, halat kopma kuvvetini belirlemek için test ve hesaplama yöntemlerini de kullandı. Bu, halat kullanıcıları ve imalatçılar arasındaki karışıklığa ve bağlama halatı performansı arasındaki farklılıklara yol açmıştır.
 - Minimum Kırılma Yükü (MBL) teriminin kullanılmasından dolayı, birçok palamar halatı kullanıcısı, halatlarının MBL değerlerine uygun olarak kullanılması durumunda hiçbir arıza veya bozulmanın olmayacağı konusunda yanlış bir kanıya kapıldılar. Halbuki durum böyle değildi ve bağlama halatı güvenlik marjlarının deniz çalışanları tarafından öneminin anlaşılması gerekiyordu.
 - Bu karışıklığı çözmek için, bağlama halatlarını tasarlarken, belirlerken, test ederken ve çalıştırırken, hem halat kullanıcıları hem de üreticiler tarafından tutarlı bir şekilde kullanılabilen terimler aşağıda tanımlanmıştır.
- Ship Design Minimum Breaking Load
Gemi Tasarımı Minimum Kırılma Yükü
 - Line Design Break Force (LDBF)
Halat Tasarım Kırılma Yükü
 - Working Load Limit (WLL)
Çalışma Yükü Limiti
 - Design Basis Load (DBL)
Tasarım Baz Yükü
 - Line Management Plan –LMP
Halat Yönetim Planı
 - Mooring System Management Plan -MSMP
Bağlama Sistemi Yönetim Planı

Ship Design Minimum Breaking Load / Gemi Tasarımı Minimum Kırılma Yükü

OCIMF standart çevre kriterleri kısıtlama gereksinimlerini karşılamak için bir geminin bağlama sisteminin tasarlandığı yeni, kuru bağlama halatlarının minimum kopma yüküdür. Gemi tasarımı MBL'si, bir geminin bağlama sisteminin diğer tüm bileşenlerinin boyutlandırılmış ve tanımlı toleranslarla tasarlandığı temel parametredir.

Naylon (polyamid) bağlama halatlarına, ıslak olarak minimum kırılma yükü testi yapıldığı belirtilmelidir. Çünkü naylon halatlar suya maruz kaldıklarında mukavemet özelliklerini değiştirirler ve genellikle orijinal yapıdaki kuruluşuna tam olarak dönemezler.

Line Design Break Force – LDBF / Halat Tasarım Kırılma Kuvveti

LDBF, yeni, kuru, birleştirilmiş bir bağlama halatının, ek B'ye göre test edildiğinde kırılacağı minimum kuvvettir. Bu, ıslak ve birleştirilmiş olarak test edilen naylon halatlar hariç tüm bağlama halatı ve kuyruk halatları için geçerlidir. Bu değer üretici tarafından her bir halatın bağlama halatı sertifikasında beyan edilir ve üreticinin halat özellikleri sayfasında belirtilmiştir. MEG4'de belirtildiği gibi, halatlar seçildiğinde, bir halatın LDBF'si, gemi tasarımının MBL'sinin% 100-% 105'i olacaktır.

Naylon (poliamid) bağlama halatları için LDBF hesaplanırken, ıslak olarak test edildiği belirtilmelidir, çünkü naylon halatlar suya maruz kaldıklarında mukavemet özelliklerini değiştirirler ve genellikle orijinal yapıdaki kuruluşuna tam olarak dönemezler.

MOORING EQUIPMENT GUIDELINES (MEG 4)

Working Load Limit- WLL / Çalışma Yüğü Limiti

Standart çevre kriterlerinde, bir bağlama halatının operasyonel kullanıma tabi tutulması gereken maksimum yük. WLL, gemi tasarım MBL'sinin bir yüzdesi olarak ifade edilir ve hem gemi tasarımı hem de operasyonel bağlama analizlerinde sınırlayıcı bir değer olarak kullanılır. Operasyon sırasında WLL aşılmamalıdır.

SWL'nin sabit ekipman için bir limit değeri olduğu gibi, WLL değeri de standart çevre kriterleri ve bağlama düzeninde bağlama sistemi tasarımlarının oluşturulmasında sınır olarak kullanılır. Çelik tel halatların, gemi tasarım MBL'sinin% 55'ine sahip bir WLL'si ve diğer tüm halatların da (sentetik), gemi tasarım MBL'sinin% 50'sine sahip bir WLL'si vardır.

Design Basis Load- DBL / Tasarım Baz Yüğü

Geometrik Faktör (GF) tarafından gemi tasarım MBL'sinin çarpılmasıyla hesaplanan bir bağlantı parçasındaki tasarım yükü.

Line Management Plan - LMP / Halat Yönetim Planı

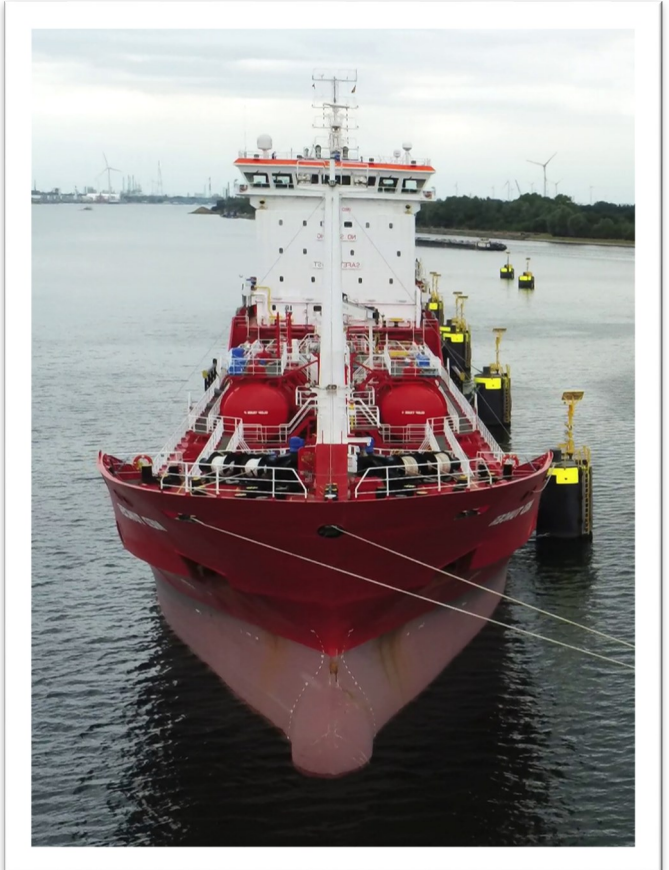
LMP bağlama halat ve kuyruklarının, geminin doküman kontrol sistemine entegre edilerek gelecekteki gemi personeli ve operatörleri için eksiksiz bir geçmişin kurulmasını sağlamak amacıyla oluşturulmuş bir plandır. Şirket'in SMS sistemine göre yönetim kontrollerini yapar ve vakti geldiğinde halatı değiştirmek zorundadır.

LMP operator, gemi tipi ve çalışma alanlarına göre özel olarak yapılır.

Mooring System Management Plan- MSMP/ Bağlama Sistemi Yönetim Planı

Bağlama Sistemi Yönetim Planı (MSMP), geminin bağlama sisteminin düzgün bir şekilde denetlenmesini ve bakımlarının güvenli bir şekilde ve orijinal tasarım esasına göre yapılmasını sağlamaya yardımcı olmak için oluşturulmuştur.

Bu Planın amacı, değerlendirilen tüm risklerin, bağlama sisteminin tasarımı ve çalışması yoluyla etkin bir şekilde yönetilmesini sağlamaktır. Bağlama operasyonları sırasında gemi veya terminal personeline herhangi bir zarar verilmemesi ya da gemi ve terminalin zarar görmemesini ve bağlama sisteminin yürürlükteki düzenlemelere, kodlara ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olmasını sağlamaktır.



MOORING EQUIPMENT GUIDELINES (MEG 4)



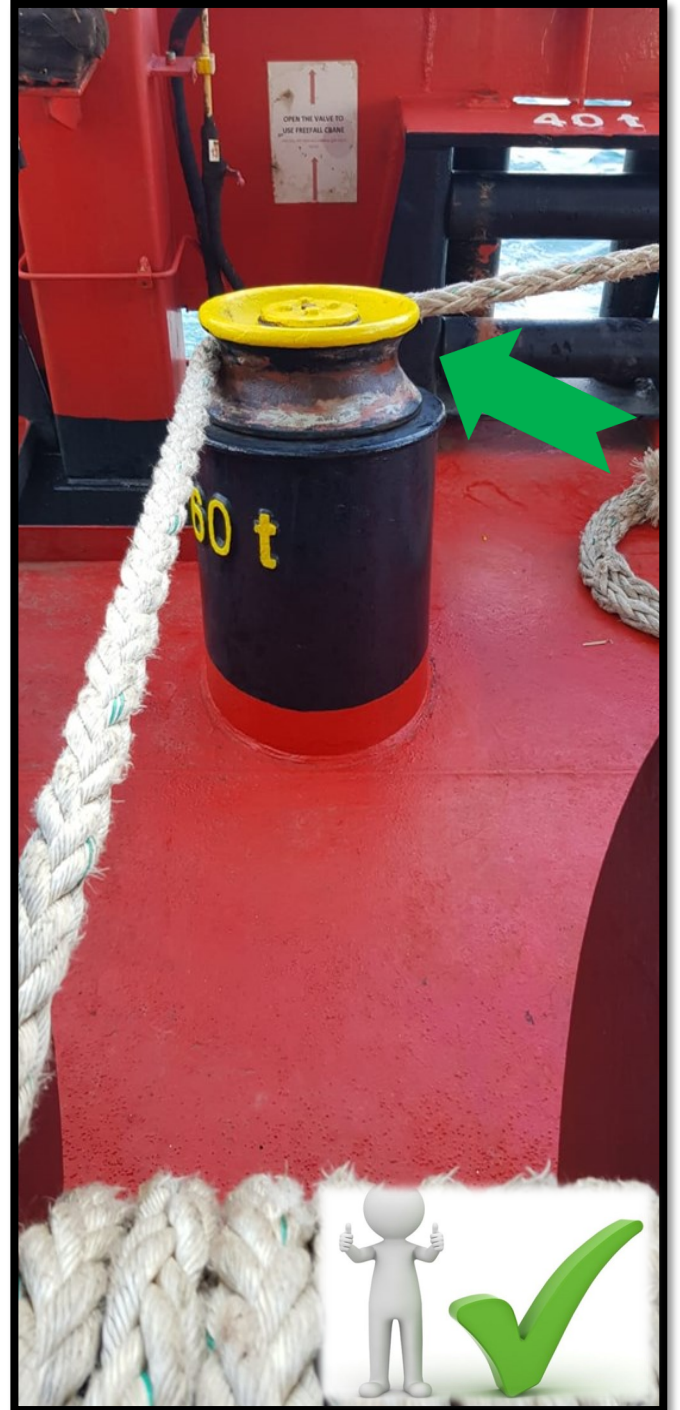
Bu bolleme sarılan halatin tur sayisi MEG 4 talimatları gereği minimum 8 tur olacaktır. Fakat bu tur sayisi üreticinin tavsiyesine (Low Friction ise 10-12 high friction ise 5-6 tur) olarak değişebilmektedir.



MOORING EQUIPMENT GUIDELINES (MEG 4)

Firdöndüler aracılığı ile yönlendirilen halatların bu şekilde kullanılması halata ve firdöndüye bindireceği kuvvetten oturu yasaktır.

Firdöndüler aracılığı ile yönlendirilen halatlar mümkün olduğunca geniş açı ile yönlendirilmesi ekipmana ve sürtünmeden ötürü halata vereceği zararı minimize edecektir

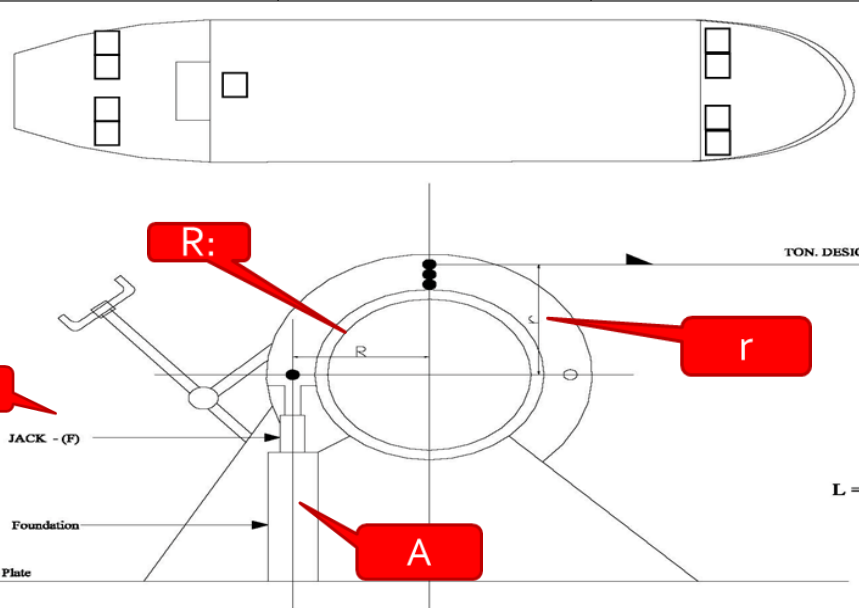


MOORING EQUIPMENT GUIDELINES (MEG 4)

	WINCH BRAKE HOLDING CAPACITY TEST REPORT VİNÇ FREN TUTMA KAPASİTE TEST RAPORU	Form No	3413
		Date	01.05.2019
		Revision	2
		Page	1 of 1

Owner/Armatör:		Vessel/Gemi:	
Winch Maker/ Yapımcı firma:	Type/Tipi:	Date of Test / Test Tarihi:	

MEASURING UNIT IN MM
 IN IN



CALCULATIONS FOR MOORING WINCHES - BHC

Ship Design MBL : 284.0 kN

Mooring Winch

Rope Dia : Rope Dia on Drum

r: Pitch Radius (ilk sarım halatın merkezinin drum merkezine olan mesafe)

R: Jack Distance (pistonun bastığı yerin drum merkezine olan mesafe)

A: Jack Piston Area (piston üst bastığı alan) – Bu değer BHC test cihazında piston için hesaplanmış değer geminizde mevcut olabilir veya piston çapı üzerinde hesaplanır.

P : Jack Pressure (pistonda görünecek basınç)

MBL: Max. Breaking Load of Rope on Drum

F: Required Force

L: BHC and Rendering value

$P = 197.55 \text{ KG} / \text{CM}^2 = 194 \text{ Bars}$

Not: 1 kg/cm² = 0.980665 bar eder

Mooring Winch Type-

Rope Dia: 44 mm

Drum Radius: 185 mm

r: 207 mm (Drum radius + rope radius)

R : 702 mm

A: 254,34cm² (Test piston çapı ile hesaplanır; Örneğin; piston 180 mm (18 cm) olsun,

$A = \pi r^2 = 3.14 (9 \times 9) = 254,34 \text{ cm}^2$

Ship Design MBL: 284 kN

L: Ship Design MBL x .06 = 284 x 0.6 = 170.4 t (170400 kg)

$L = (F \times R) / r$

$F = [L \times r] / R =$

$[170400 \text{ kg} \times 20,7 \text{ CM}] / 70.2 \text{ CM} = 50246 \text{ kg}$

$P = F / A = 50246 \text{ kg} / 254,34 \text{ cm}^2 =$

197,55 KG / CM²

SAĞLIK

Cilt Mantarı

Vücuttaki mantar hastalığı bir deri enfeksiyonudur. Bulaşıcı olan bu deri hastalığı mutlaka tedavi edilmelidir. Neden oluştuğuna dair kesin bir sonuç bulunamayan cilt mantarı çok yaygın bir deri hastalığıdır.

Nedenine bakıldığı zaman birçok şekilde oluşum gösterebilir. Bazı kişilerde ortaya çıkışı fark edilemeyecek boyutlarda olur. Bazı vakalarda ise oluştuğu alanda, ağrı, kızarıklık, kaşıntı, sertleşme gibi semptomlar ile fark edilebilir.

Cilt mantarı hangi durumlarda ortaya çıkar?

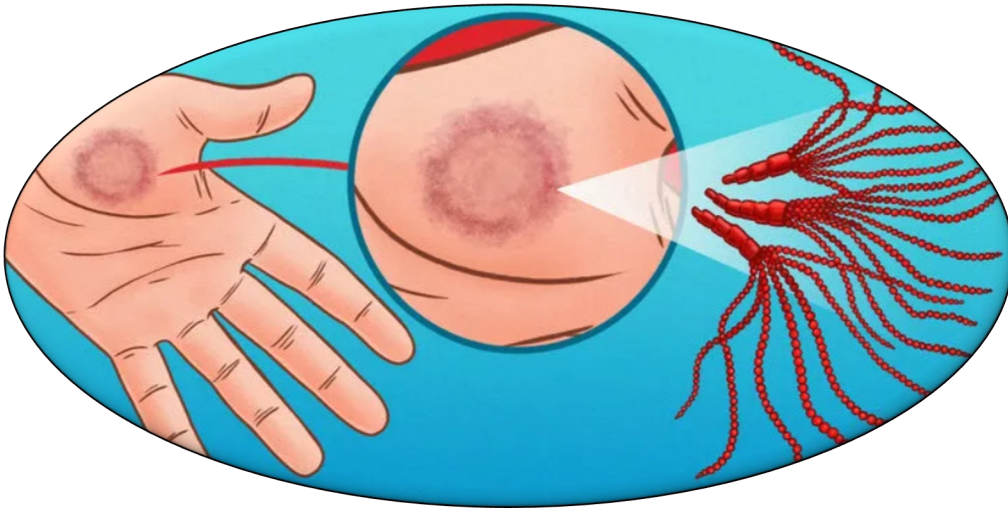
- ◆ El ve ayağı sürekli ıslak kalan kişilerde ortaya çıkar. Eller ve ayaklar yıkandıktan sonra mutlaka kurulanmalıdır.
- ◆ Aşırı ter sorunu yaşayanlarda cilt mantarı olma riski çok yüksektir.

◆ Sıkı ayakkabı giyenlerde ayak mantarı olma riski çok yüksektir. Ayakkabı tercih ederken biraz bol olması ayak sağlığı için önemlidir. Ayak mantarı oluşmaması için sıkı ayakkabı tercih edilmemelidir.

◆ Bağışıklık sistemi güçsüz olanlarda cilt mantarı olma riski çok yüksektir. Bağışıklık sistemi vücudun dışarıdan gelen enfeksiyonlarla savaşma sistemidir. Bu sistem zayıfladığında mantar virüsü vücuda girer ve cilt mantarı oluşur.

Nasıl tedavi edilir?

Cilt mantarı gelişmiş teknolojinin sayesinde günümüzde oldukça basit bir şekilde yapılabilmektedir. Antifungal olarak adlandırılan haplar ya da kremler mantar enfeksiyonlarına karşı üretilmiş çeşitli ve etkili ilaçlardır. Mantarların yerleştiği alana ya da türlerine göre tedavinin türü ve süreci farklılık gösterebilir. Mantar hastalıklarının bulaşıcı özellikleri olduğundan dolayı mutlaka bir uzman dermatolog tarafından tedavi edilmelidir.



SAĞLIK

Uyuz Hastalığı

Uyuz hastalığı (Skabies); kaşıntılı döküntülerle seyreden, insandan insana bulaşmanın da olabileceği, toplu yaşam alanlarında daha çok kış aylarında yaygın görülen parazitik bir hastalıktır.

Hastalık kimlerde görülür?

Kadın, erkek ayırımı yapmadan her iki cinsten, tüm yaş gruplarında, tüm etnik gruplarda, tüm sosyoekonomik düzeylerde görülebilir.

Ciddi salgınlar yapabilmesi nedeniyle özellikle toplu yaşanan yerlerde daha sık görülür. Vücut savunma mekanizması iyi olmayan kişilerde ağır bir seyir gösterebilir.

Hastalık bulaşıcı mıdır?

Kişiden kişiye genellikle 15-20 dakikalık bir sürede bile yakın temasla (diğer kişinin kullanmış olduğu havlu, nevresim gibi eşyaların kullanılması, tokalaşma gibi durumlarda) bulaşabilir.

Hastalığın belirtileri nelerdir?

Parazit kişiye geçtikten sonra ortalama 3-6 hafta gibi bir süreden sonra şikayet oluşturmaya başlar. Özellikle geceleri artan, sıcak banyo ve duş ile şiddetlenen kaşıntı en önemli klinik bulgusudur. El parmak araları, el bileğinin iç yüzü, koltuk altları, kulak arkaları, bel bölgesi, ayak bilekleri, ayaklar, kalçalar, kadınlarda meme uçları ve erkeklerde genital bölge kaşıntı ve lezyonların görülebileceği vücut bölgeleridir. En belirgin lezyonu parmaklar arasında dalgalı kirli bir çizgi halinde görülen, parazitin içinde yaşadığı, gri beyaz renkli, 1-10 mm uzunluğundaki tünel yapılarıdır.

Bunun dışında deride küçük kabarıklıklar ve sertlikler, su toplamaları ve kepekli - kabuklu lezyonlar yapabilir.

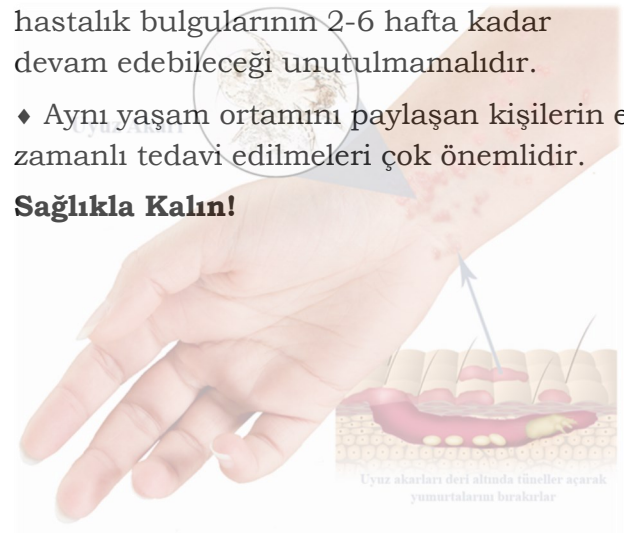
Nasıl tedavi edilir?

Tedavi kişinin yaşına, bağışıklık sisteminin durumuna göre değişkenlik gösterir. Aynı yaşam ortamını paylaşan bireylerin, o anda aktif şikayetleri olmasa bile aynı anda tedavi edilmesi gerekliliği unutulmamalıdır.

Tedavi esnasında nelere dikkat edilmelidir?

- ◆ Tedavide değişik ilaçlar kullanılabilmeyle birlikte, hangi ilaç kullanılırsa kullanılsın uyulması gereken bazı kurallar vardır.
- ◆ Yerel tedavi ajanları kullanıldığında ilacın tüm vücut bölgelerine uygulanmasına dikkat edilmelidir.
- ◆ Kullanılan çamaşır ve çarşafın 60 derecede yıkanması ve ütülenmesi gereklidir.
- ◆ Yıkanamayacak eşyaların ağzı bağlı olan bir poşet içerisinde ortalama üç gün saklanması yeterli olacaktır.
- ◆ Başarılı bir tedavi sonrasında dahi hastalık bulgularının 2-6 hafta kadar devam edebileceği unutulmamalıdır.
- ◆ Aynı yaşam ortamını paylaşan kişilerin eş zamanlı tedavi edilmeleri çok önemlidir.

Sağlıkla Kalın!



AC IN CIDENT

Accident

Meydana gelerek yaralanmalara, hastalıklara veya mülk hasarına **neden olan kazaları** ifade eder.

Accident (kaza), gemide aşağıda belirtilen durumların oluşması anlamına gelir.

◆ Kişi ya da kişilerin:

- gemide bulunma,
- gemiden ayrılan kısımlar dahil olmak üzere, geminin herhangi bir kısmıyla doğrudan temas etme,
- iki gemi arasındaki etkileşim,
- herhangi bir geminin kurtarılması sürecine dahil olması nedeniyle ciddi şekilde zarar görmesi.

◆ Geminin:

- yapısal dayanıklılığını, performansını veya denize elverişliliğini olumsuz yönde etkileyen,
- etkilenen kısımlarının büyük ölçüde onarılmasını veya değiştirilmesini gerektiren,
- üzerinde bulunan kişilerin güvenliğini tehdit eden,
- denize elverişliliğini etkileyen makine veya teçhizatın tamamen veya kısmen arızalanması nedeniyle hasara veya yapısal bozukluğa uğraması.

◆ Gemi ve diğer gemilere risk oluşturacak şekilde yük kaybı, yükün hasar görmesi, yükün hareket etmesi ya da yük durumunun değişmesi.

- ◆ Kayıp veya hasarın iki gemi arasındaki bir etkileşimden kaynaklanıp kaynaklanmadığına bakılmaksızın, mülkün (gemi tarafından taşınan kargo olmamak üzere) ya da herhangi bir şahsın (gemide olsun ya da olmasın) mülkiyeti üzerinde önemli bir zarar veya önemli bir hasarın meydana gelmesi.



- ◆ Denizde bir kişinin kaybolması (daha sonra bulunup bulunmadığına bakılmaksızın).
- ◆ Geminin alabora olması, terk edilmesi, kaybolması, çatışması ya da gemide büyük bir yangının çıkması.
- ◆ Herhangi bir madde veya şeyin kaybı veya kaçışı nedeniyle:
 - herhangi bir kişinin ciddi şekilde zarar görmesi.
 - gemiye veya diğer gemilere zarar verebilecek bir riskin oluşması.
 - herhangi bir mülkiyete zarar verebilecek bir riskin oluşması.

AC IN CIDENT

Mishap

Mishap (aksilik), herhangi bir kimsenin zarar görmesine neden olan veya farklı durumlarda, herhangi bir kişinin zarar görmesine neden olmuş durumlardır.

Harm

Hastalık, yaralanma veya her ikisi de.

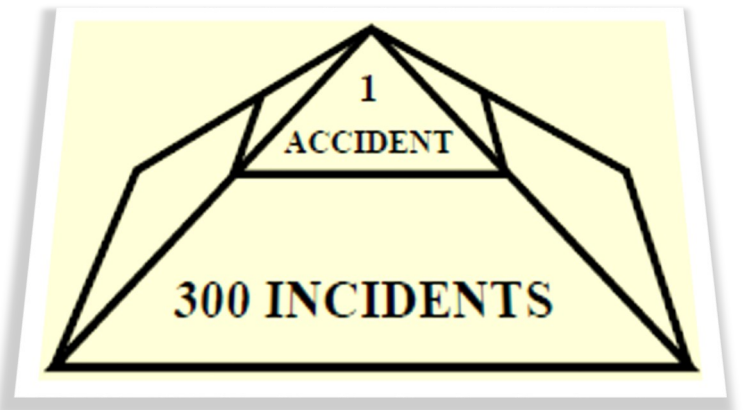
Serious Harm

- ◆ Ölüm,
- ◆ Aşağıdaki durumlar nedeniyle kişinin geçici veya kalıcı bedensel fonksiyon kaybına uğraması:
 - solunum yolları rahatsızlığı,
 - gürültü kaynaklı işitme kaybı,
 - nörolojik hastalık,
 - kanser,
 - dermatolojik hastalık,
 - bulaşıcı hastalık,
 - kas ve iskelet sistemi hastalığı,
 - enfekte maddeye maruz kalmanın neden olduğu hastalık,
 - dekompresyon hastalığı,
 - zehirlenme,
 - görme bozukluğu,
 - kimyasal veya sıcak metal nedeniyle oluşan göz yanması,
 - göz yarası,
 - kemik kırığı,
 - kesik,
 - çarpma,

- vücut kısmının amputasyonu - parmağın bir kısmı dahil,
- kliniğe sevk gerektiren yanıklar,
- oksijen eksikliğinden kaynaklanan bilinç kaybı,
- herhangi bir maddenin emilimi, solunması veya yutulması nedeniyle tedavi gerektiren bilinç kaybı veya akut hastalık,
- kişinin zararın meydana gelmesinden sonraki 7 gün içinde başlayarak 48 saat veya daha uzun süre hastanede kalmasına neden olan herhangi bir zarar.

Incident

Geminin operasyonu ile bağlantılı olan ve operasyon güvenliğini etkileyen veya etkileyebilecek kaza dışındaki herhangi bir olay anlamına gelir.



Piramit bize ne anlatıyor ?

‘ Bir kazayı anlamamız için 300 olay meydana geldi ya da, bir kazayı önlememiz için 300 şans kaybettiniz !’

DİKKATİN DAĞILMASI

Gemi operasyonları ile ilgili olarak, güvenli seyir yönelik köprüüstü takım yaklaşımı, risk yönetimi ve güvenli gemi operasyonları için temel bir unsurdur. Güvenli seyir yönelik ekip yaklaşımı, geminin güvenli bir şekilde işletilmesine bağlı olarak tüm ekip üyeleri arasında açık, sık ve doğru bilgi alışverişini gerektirir. Kargo tahliyesi, yakıt alımı gibi durumlarda, zayıfların veya kirlenme olaylarının önlenmesi için ilgili herkes tarafından büyük bir dikkat gösterilmesi gerekmektedir. Ayrıca, denizciler tek başlarına seyir vardiyası tutarken veya tek başlarına çalışırken, yaptıkları işle ilgisi olmayan telefon veya diğer cihazları kullanmaları, kişilerin dikkatini dağıtarak hayati önem taşıyan operasyonel bilgilerin değişimini engelleyebilir, reaksiyon süresini geciktirebilir, yaralanma, ölüm, maddi hasar ve çevresel etkiye yol açan çok ciddi sonuçlar veya istenmeyen durumların ortaya çıkmasına neden olabilir.

Yapılan araştırmalara göre, cep telefonu ve diğer kablosuz cihaz kullanımının performansı düşürebildiği, yanıt verme sürelerini yavaşlattığı ve güvenlik açısından hassas konumdaki kişilerin dikkatini azalttığı görüldü.

Vardiya Zabiti (OOW), Kaptan tarafından onaylandığı şekilde önceden tanımlanmış bir Seyir Planına dayanarak geminin güvenli bir şekilde seyrini sağlamak için köprüüstü vardiyası tutmaktan sorumludur. Bu bakımdan, nihai kararlar doğrudan geminin emniyetini yansıttığı için karar verme süreci çok önemlidir.



COLREG' in aşağıdaki düzenlemeleri bu konu için geçerlidir:

Kural 5 (Gözcülük): İçinde bulunulan durum ve koşullarda, durumun ve çatışma tehlikesinin tamamen değerlendirilmesini sağlamak üzere, elde mevcut tüm uygun araçların yanısıra her tekne her zaman tam bir görme ve işitme gözcülüğü de yapacaktır.

Kural 7 (Çatışma Tehlikesi): Her tekne çatışma tehlikesi olup olmadığını saptamak için, içinde bulunduğu durum ve koşullara uygun olan elde mevcut araçların tümünü kullanacaktır. Herhangi bir tereddüt mevcut olduğu takdirde, böyle bir tehlike varsayılacaktır.

Kural 8 (Çatışmayı Önleme Hareketi): Çatışmadan kaçınmaya yönelik her türlü önlem bu bölümün kurallarına uygun şekilde alınacaktır ve eğer durumun yarattığı koşullar elveriyorsa olumlu olacak, geniş zamanda ve iyi denizcilik kuralları gereğince dikkate alınarak gerçekleştirilecektir.

DİKKATİN DAĞILMASI



Kurallar göz önüne alındığında, Vardiya Zabitinin cep telefonu ile konuşması ve başka işlerle dikkatini dağıtması aşağıdaki gibi birçok risk içerir:

Kural 5: Vardiya Zabiti dikkati dağıldığı için uygun gözcülük yapamaz.

Kural 7: Elde mevcut olan araçlar, sorumlu kişinin diğer görevleri yerine getirmekle meşgul olması nedeniyle çatışmadan kaçınmak için kullanılamaz.

Kural 8: Yukarıdakilerin hepsi düşünüldüğünde, iyi bir denizcilik ve yeterli sürede çatışmadan kaçınmaya yönelik her türlü önlemin alınmadığını gösterir.

Seyir vardiyası sırasında gemide cep telefonu veya diğer dikkat dağıtıcı araçları (geminin donanımının bir parçası değil) kullanmanın en riskli dönemleri:

- Pilotaj sularında veya limana yanaşırken ya da limandan ayrılırken.
- Liman veya demir bölgelerinin yakınında seyrederken.
- Platform ve benzeri yapıların yakınında seyrederken.
- Kısıtlı görüşte.
- Trafik yoğunluğu yüksek olan bölgelerde.
- Vardiyada yalnızca bir seyir zabiti olduğunda.

Köprüüstünde ve Kargo Kontrol Odasında dikkat dağıtıcı ya da gerekli olmayan işlerin yapılmaması önemlidir. Bu nedenlerden dolayı Köprüüstünde aşağıdakilerin kullanılmasına izin verilmez:

- Radyolar, televizyonlar,
- Bilgisayarlar veya diğer elektronik eğlence donanımları,
- Gazete veya dergiler veya diğer materyaller,
- Cep telefonu kullanımı, personel interneti,
- Kaptan tarafından belirlenen dikkat dağıtıcı sayılabilecek diğer herşey.

**THE BRIDGE SHOULD BE FREE FROM DISTRACTIONS
AND ALL NON-ESSENTIAL ACTIVITY SHOULD BE
AVOIDED.**

29 EKİM 1923

Cumhuriyet Bayramımız Kutlu Olsun !

96. yılını kutladığımız Cumhuriyet Bayramı 1923'te ilk Meclis'in Cumhuriyet'i ilan etmesiyle başladı.

Mustafa Kemal Atatürk, Cumhuriyet'i çok zor şartlarda kurdu. 1923 yılında Türkiye perişan, millet sefalet içindeydi. Yıllarca süren savaş yüzünden memleket baştan sona harap olmuştu. Her taraf viraneydi, hiçbir uygar kurum yoktu. Atatürk, yalnızca Türkiye'nin değil, tüm dünyanın saygı duyduğu büyük bir liderdir. Nesiller geçse de bu millet için yaptıkları asla unutulmayacaktır.

29 Ekim 1923 Türk halkının tarihinde çok önemli bir yere sahiptir. Mustafa Kemal Atatürk 10. yıl nutkunda bugünün en büyük bayram olduğunu belirtmiştir. 628 sayılı kanun ile 29 Ekim, 1925'ten itibaren ülke içinde ve dış temsilciliklerde bayram olarak kutlanmaya başlanmıştır.

İşte Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün Cumhuriyet ile ilgili özlü sözleri...

- ◆ Ey yükselen yeni nesil! İstikbal sizsiniz. Cumhuriyeti biz kurduk, onu yükseltecek ve yaşatacak sizlersiniz.
- ◆ Türk milletinin karakterine ve adetlerine en uygun olan idare, Cumhuriyet idaresidir.
- ◆ Cumhuriyetimiz öyle zannolunduğu gibi zayıf değildir. Cumhuriyet bedava da kazanılmış değildir. Bunu elde etmek için kan döktük. Her tarafta kırmızı kanımızı akıttık. İcabında müesseselerimizi müdafaa için lâzım olanı yapmağa hazırız.



YMN TANKER COMPANY SHORE BASED SEMINAR



YMN Tanker 2019 senesi yıllık semineri 16 -17 Ekim tarihlerinde, Gemi Kaptanları, Baş Mühendisler, Zabitan ve Personelin katılımı ile gerçekleşti. Seminer Altunizade Mercure Hotel'de düzenlendi.

Gemi çalışanlarının, kendi aralarında ve Şirket Enspektörleri, Departman Müdürleri, DPA, Filo Müdürü ve Genel Müdür ile buluşma fırsatı bulduğu verimli bir organizasyon oldu. Şirket Politika ve Prosedürlerinin yanısıra birçok konu üzerinde duruldu.



Katılımcılara aşağıdaki konularda bilgilendirmeler yapıldı:

- ◆ 2019 Management Review
- ◆ MEG 4'ün gemide uygulanması
- ◆ Düşük kükürtlü yakıtlara geçiş
- ◆ MTR Eğitim Modüllerinin uygulanması
- ◆ Davranış odaklı emniyet ve emniyet kültürü
- ◆ Aktif Eğitim (Reflective Learning)

- ◆ Shell Implementations
- ◆ Resilience
- ◆ Kazalardan Ders Alma - LET (Learning Engagement Tools)
- ◆ Liderlik, takım çalışması, iletişim



YMN TANKER COMPANY SHORE BASED SEMINAR

Seminer YMN Tanker Genel Müdürü Sn. Filiz Omur' un açılış konuşması ile başladı ve Filo Müdürü Kaptan İbrahim Gürses' in 2019 yılı şirket performans ve değerlendirmesini içeren konuşması ile devam etti. Kaptan İbrahim Gürses konuşmasında, şirketin vizyon ve misyonu, kısa ve uzun vadedeki hedefleri ve şirketteki son gelişmelerden bahsetti.



Şirket enspektörlerimiz Kaptan Muhsin Demir ve Baş Mühendis Serkant Turan tarafından gemilerde MEG 4 uygulaması ve düşük kükürtlü yakıtlara geçiş hakkında bilgiler verildi.



MTR (Maritime Trainer) ekibi Seminer'e konuşmacı olarak katıldı. MTR Eğitim modüllerinin uygulanması, davranış odaklı emniyet, emniyet kültürü, aktif eğitim konuları üzerinde duruldu. MTR' nin sanal gerçeklik gözlüğü ile hazırlamış oldukları acil durum jeneratörünün çalıştırılması, makine dairesi yangını için karbondioksit tüplerinin patlatılması, demir manevrası gibi spesifik konuları içeren uygulamalar yapılarak interaktif bir eğitim gerçekleştirildi.

Seminerin sonunda katılımcılar tarafından seminer ile ilgili eleştiri ve görüşlerini içeren "Seminer Değerlendirme Formları" dolduruldu. Bu anketle gelecek seminerleri daha iyi bir hale getirmek için katılımcıların görüşlerinin alınması planlanmıştır. Seminer, 17 Ekim'de katılımcılara sertifikalarının imzalanarak dağıtılması ile sona erdi.

CEO & SENIOR MANAGER VISITS



Gemilerimize, şirket üst düzey yöneticileri tarafından ziyaretler yapılmaktadır. CEO ziyaretleri Genel Müdürümüz tarafından yapılırken, Senior Manager ziyaretleri Filo Müdürü, DPA, Teknik Müdür tarafından gerçekleştirilmektedir.

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

Yapılan ziyaretler sırasında, geminin genel kondisyonu, emniyet ve güvenlik standartları ve gemi hakkında bilgi edinmek amacıyla gemi gezilmektedir. Mümkün olduğunca personelimizin istirahat saatlerine dikkat edilmektedir. Rastgele seçilen personellerle görüşülerek çevresel konular, şirket KPI'ları, görev ve sorumluluk bilinci, HSSEQ mükemmelliyeti gibi konularda personelin düşünceleri alınmaktadır.

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



ŞİRKET HSSEQ KAMPANYASI

KÜRESEL İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ VE ÜLKEMİZE ETKİLERİ

Bireysel çevre bilincinin geliştirilmesi ve küresel iklim değişikliğine dikkat çekmek amaçlı "Çevre kampanyası" düzenlenmiş olup kampanya kapsamında tüm gemi personelinin kampanyaya katılımı teşvik edilmiştir.

Küresel İklim Değişikliği

İnsanlar tarafından atmosfere salınan gazların sera etkisi yaratması sonucunda dünya yüzeyinde sıcaklığın artması küresel ısınma olarak tanımlanır.

Son dönemlerde fosil yakıtların yakılması, ormansızlaşma, hızlı nüfus artışı ve toplumlardaki tüketim eğiliminin artması gibi nedenlerle karbondioksit, metan ve diazot monoksit gazların atmosferdeki yığılması artış gösterdi. Bilimadamlarına göre işte bu artış küresel ısınmaya neden oluyor.

Küresel ısınmaya bağlı olarak, diğer iklim elemanlarının da (nem, yağış, hava hareketleri) değişmesi sürecine küresel iklim değişikliği denir.

Dünya iklim sisteminde değişikliklere neden olan küresel ısınmanın etkileri en yüksek zirvelerden, okyanus derinliklerine, ekvatoran kutuplara kadar dünyanın her yerinde hissediliyor.

◆ Kutuplardaki buzullar eriyor, deniz suyu seviyesi yükseliyor ve kıyı kesimlerde toprak kayıpları artıyor.

◆ Dünyanın bazı bölgelerinde kasırgalar, seller ve taşkınların şiddeti ve sıklığı artıyor.

◆ Bazı bölgelerde ise uzun süreli, şiddetli kuraklıklar ve çölleşme etkili oluyor.

◆ Kışın sıcaklıklar artıyor, ilk bahar erken geliyor, sonbahar gecikiyor, hayvanların göç dönemleri değişiyor. Yani iklimler değişiyor.

◆ Küresel ısınma sonucu yağışların azalması, sıcaklık ortalamalarının yükselmesi, kuraklık şiddetinin artması hem orman yangınlarını tetikliyor hem de mevcut orman alanlarının yayılışını ve kendini yenilemesini kısıtlıyor.

◆ Ormanlar içerisindeki biyolojik çeşitliliği olumsuz etkilenen bu canlılar bir noktadan sonra yaşam alanlarını ya terk etmek zorunda kalıyor ya da kaybediyor. Orman yangınlarının artması dünyadaki oksijen dengesi üzerinde ters etki yapıyor bu da canlılar için çeşitli hastalıklara sebep oluyor. Değişikliklere dayanamayan bitki ve hayvan türleri de ya azalıyor ya da tamamen yok oluyor.

"Türkiye, küresel ısınmanın özellikle su kaynaklarının zayıflaması, orman yangınları, kuraklık ve çölleşme ile bunlara bağlı ekolojik bozulmalar gibi öngörülen olumsuz yönlerinden etkilenecektir ve küresel ısınmanın potansiyel etkileri açısından risk grubu ülkeler arasındadır."

*Kampanya dahilinde personelimiz tarafından değerli katılımlar olmuştur. Katılım yapan herkese teşekkür ederiz. Bu katılımlar içinden Med Arctic **Güverte Stajyeri Arda Çaygara**'nın "İklim değişikliği nasıl durdurulabilir?" konulu kompozisyonu diğerlerinden bir adım öne çıkarak kampanyanın kazananı olmuştur ve sizlerle bu bültende paylaşılmıştır;*

ŞİRKET HSSEQ KAMPANYASI

KÜRESEL İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ VE ÜLKEMİZE ETKİLERİ

Med Arctic

Güverte Stajyeri Arda Çaygara'nın

"İklim değişikliği nasıl durdurulabilir?" sorusuna cevabı:

Globalleşen dünyamızda iklim değişikliklerinin getirisi olarak küresel ısınma önemli derecede hayatımızı ve dünyamızı tehdit etmekte ve halen önüne geçilememektedir. Bu nedenle çocuklarımıza yaşanabilir bir dünya bırakma hayalimize engel olmaktadır. Satış pazarında söz sahibi olan büyük firmalar, sanayiler küresel ısınma için gerekli hassasiyeti göstermeyip tek amaçları olan kar marjını genişletme hedeflerine veya en iyisi olma emellerine hiçkimseyi ve dünyanın geleceğini düşünmeden emin adımlarla devam etmektedir. Durumun böyle olmasından mütevellit dünyamızın parça parça yok olmasına göz yummamak adına çocuklarımızın van kedilerini yine sevebilmesi, manyas kuş cennetinin güzel manzarasını tekrar görebilmesi, tarımın kalbi Kızılırmak'ın kurumaması için en büyük görev bizlere düşüyor.

Tek başıma birey olarak ben ne yapabilirim ?

Bir çok alanda küresel ısınma tehditine hassasiyet ile yaklaşabilme olanağımız var. Evimizde kullandığımız elektrik harcamını düşürebilir, kullandığımız ampulleri çevre dostu seçebiliriz veya yapabiliyorsak kendi enerjimizi güneş enerjisinden karşılayabiliriz. Kendi çöp yönetimimizi uygulayıp geri dönüşüme katkıda bulunabiliriz çevreyi koruma ve küresel ısınma karşıtı organizasyonların oluşturduğu kampanyalara katılabiliriz. Örneğin son zamanlarda çevre koruma örgütlerinin gereksiz ambalaj yapımına karşı çıkan kampanyasına aldığımız diş macunumuzu kutusuz seçerek destek olmakla başlayabiliriz. Küresel ısınmanın en büyük tehditlerinden biri de ürünlere gereksiz ambalaj yapımıdır. Araçlardan salınan gazlar atmosferimizi ve dünyamızı tehdit etmekte bu nedenle toplu taşıma veya bisiklet kullanımına destek olmalıyız veya araç alırken tercihlerimizi elektrikli araçlardan yana kullanmalıyız. Kişisel bakımımızda deodorant kullanımını azaltabilir su harcamasına dikkat edebiliriz. TEMA Vakfının düzenlediği fidan dikim kampanyalarına katılıp dünyamızı daha yeşil bir yere dönüştürmeye katkıda bulunabiliriz.

Biz denizciler çalıştığımız süre içinde gemide neler yapabiliriz ?

Gemiye istek yaparken taleplerimizi çevre dostu ürünlerden yana kullanmaya dikkat edebiliriz. Örneğin domestic ve food çöp atıkları için plastik çöp poşeti istemek yerine tercihimizi kağıt olanlardan yana kullanabiliriz. Akşamları salonlardan ayrılırken kullanılmayan yerlerdeki aydınlatmaları kapatarak enerji tasarrufuna katkıda bulunabiliriz. Çöp yönetimini iyi şekilde bilip tam anlamıyla uygulamalıyız. Çöp kategorizasyonuna tam anlamıyla önem verip hayatımızın bir parçası haline getirmeliyiz. Çalıştığımız gemide incinerator kullanımını desteklemeliyiz, böylelikle sahile verilecek çöp miktarını azaltabilir çevre kirliliğine karşı destek olabiliriz. İçme suyu ihtiyacımızı ters ozmoz metodu ile deniz suyundan sağlayabilir böylelikle plastik şişede aldığımız su sayısını azaltıp, su tasarrufuna ve çevre kirliliğinin önlenmesine katkıda bulunabiliriz.

Bu duyarlılığı bir sorumluluğa çevirebilirsek dünyamızı koruyabilir küresel ısınma ve iklim değişikliğine dur diyebiliriz. Çevreye karşı sorumluluğumuzu, alışkanlık haline getirmeliyiz. Unutulmamalıdır ki birey olarak yaptığımız her duyarlı davranış gelecek nesillere verebileceğimiz en güzel hediyedir.

ŞİRKET HSSEQ KAMPANYASI

KÜRESEL İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ VE ÜLKEMİZE ETKİLERİ

Kampanya Katılımcılarının Göze Çarpan Yorumları



Med Antarctic - 2.Mühendis Günay Süleymanoğlu & 3.Mühendis Esat Topçu

“Gemi üzerinde yakıt ile çalışan tüm makinalarda düşük sülfürlü yakıtın kullanılması CO2 emisyonlarını azaltır. ISM formlarının tamamen nozzle üzerinden yapılması yazıcı, kartuş ve kağıt kullanımını azaltacaktır. Pervanelere uygulanan özel kaplamalar yılda % 4-5 yakıt tasarrufu sağlamaktadır. Yapılan araştırmalara göre gemi hızının %10 azaltılması, gemi emisyonlarında çok büyük oranda azalmaya yol açacaktır.”

Med Antarctic - Yağcı Nuri Göktaş

“Özellikle kamaralarda, prizlerin açma-kapama bölümlerine “Kullanmıyorsan kapat !” uyarısı yazılabilir. Evlerde, günümüz enerji sistemlerinden olan güneş enerjisi kullanılarak basit cihazlar bu enerji ile çalıştırılarak tasarruf edilebilir. Gemilerimizde tüm pillerin şarjlı pil olarak seçilmesi ile enerji tasarrufu elde edilebilir. Bireysel farkındalığın artırılarak elimizdeki kaynakların bilinçli olarak kullanılması sağlanabilir.”



Med Arctic Usta Gemici Ferdi Yıldız

“Günümüzde aşırı sanayileşmenin doğaya etkisi fazla. Ağaçlar kesilirken hem oksijenimiz kayboluyor hemde ağaçların kesildiği yerlere fabrikalar kuruluyor. Bacalardan çıkan her türlü zehirli ve zararlı gazlar sonucunda bir tek nefes insanoğluna, birçok canlıya ve bunların bütünü olan güzel dünyamıza zarar veriyor. Ama bu insanlar açısından gelişim gibi görülerek geleceğimizi emanet ettiğimiz çocuklarımıza aşılanmaktadır. Deodorantların yaygınlaşması, arabaların gazları vb. küresel ısınmayı tetikler.”

Med Arctic - Usta Gemici Kerim Çölmekçi

“İklim değişikliği küresel bir çevre sorunu olsa da günlük hayatımızda bazı alışkanlıklarımızı değiştirerek iklim değişikliğini önleme konusunda olumlu yönde katkı sağlayabiliriz. Ayrıca bu sayede enerji ve para tasarrufu yaparken bir yandan da küresel ısınmayla mücadele edebiliriz. Kullanmadığımız elektrikli aletleri fişten çekelim. Aydınlatma için enerji tasarruflu ampul kullanalım. Düşük enerji tüketimi ile yüksek verim sağlayan ürünler kullanalım. Evimizin ısı yalıtımını güçlendirelim.”



Med Arctic - Usta Gemici Murat Gürçapa

“Şık bir lamba mı satın aldınız? Onu verimli ampullerle kullanın. Çamaşırlarınızı asarak kurutun. Kıyafetlerinizin sıcak suyla yıkandığında çekmesinden endişe duyuyor musunuz? Soğuk suyla çamaşır yıkamanız için bir başka neden daha. Su ısıtıcısını kullanmayacak olmanız daha az sera gazı emisyonu üretilmesini sağlayacaktır. Aracınızdan kurtulmak, iklim değişikliğiyle mücadele etmek için yapabileceğiniz ikinci en etkili eylem. Hem bisiklet kullanmak formunuzu korumanıza da yardımcı olur!”

ŞİRKET HSSEQ KAMPANYASI

KÜRESEL İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ VE ÜLKEMİZE ETKİLERİ

Kampanya Katılımcılarının Göze Çarpan Yorumları



Med Tuncer - Usta Gemici Yakup Akçagöz

“Son ağaç kuruyup, son nehrin suyu çekildiğinde ve son balık tutulduğu zaman işte o zaman anlayacağız paranın ne kadar işe yaramaz olduğunu. Bir şaman öğretisi şöyle der;
Doğada hiçbir şey kendisi için yaşamaz,
Nehirler kendi suyunu içemez,
Ağaçlar kendi meyvelerini yiyemez,
Güneş kendisi için ısıtmaz,
Ay kendisi için parlamaz,
Çiçekler kendileri için kokmazlar,
Toprak kendisi için doğuramaz,
Rüzgar kendisi için esmez,
Bulutlar kendi yağmurlarından ıslanmaz,
Doğanın anayasasında ilk madde şöyledir,
Her şey birbiri için yaşar!
Birbiri için yaşamak doğanın kanunudur.
Eski çağlarda yürürlükte olan bir anlayıştı bu.
Bütünlüğü anlatırdı, özü iki cümleydi,
Ben, biz olduğumuz zaman ben olurum
Ben, ben olduğum için sen, sensin.”

Med Pacific - Aşçıbaşı Murat Sayın

“Şirketimizin iklim değişikliği konusundaki vizyonunu beğendim. İklim değişikliği ve küresel ısınmanın engellenmesi konusuna ilk olarak şirketimizin inanması ve uygulaması çok önemlidir. İnsanlar iklim değişikliğini önleme konusunda doğruları biliyor ama inanmak ve yapmak zor geliyor. Yaptıklarımızın sonuçları ve gerçekler karşımıza çıktığında o zaman anlıyoruz ama geç kalmış oluyoruz. Toprakların tarıma açılarak kurak yerlerin ağaçlandırılması lazım. İNSANLARIN CİĞERLERİ AĞAÇLARDIR! Dünya evimiz. Dünyaya sen ne verirsen onu sana geri verir.”



NEARMISS RAPORLAMALARI

Nearmiss Raporlaması için Teşekkür Notu

2019 yılı için oluşmamış kaza, güvenli olmayan hareket ve güvenli olmayan durum raporlaması hususunda gerekli özeni gösteren tüm gemi kaptanlarımız ve personelimize teşekkür ederiz.

2019 yılı için en fazla raporlamayı yapan personelimizin listesi aşağıdaki gibidir:

İsim	Toplam Rapor
Mert Sarı	12
Alper Arslan	11
Barış Yıldırım	11
Yusuf Ziya Dede	9
Hazer Sarı	8
Mehmet Küçük	7
Yavuz Selim Duran	7

Göreve göre yapılan en fazla raporlama sayısı da aşağıdaki gibidir:

Görev	Toplam Rapor
3. Kaptan	32
4. Kaptan	29
Güverte Stajyeri	19
2. Kaptan	16
Usta Gemici	12
Pompacı Yardımcısı	10



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

Oluşmamış kazaların, güvenli olmayan durum ve hareketlerin rapor edilmesi, gelecekte meydana gelebilecek olan kazaların ve yaralanmaların önlenmesine yardımcı olacaktır. Çalıştığımız ortamda genel güvenlik kültürünün oluşması ile kendimizin ve çevremizdekilerin güvenlik farkındalığının arttırılmasını sağlayabiliriz. Böylece yaralanma, kayıp ve hasara neden olabilecek kazaların önüne geçilebilir.

YMN Tanker Marine Management SA

HSSEQ Excellence:

The company is committed to achieving excellence in Health, Safety, Security, Environmental, Energy and Quality standards (HSSEQ excellence) which it defines as constantly meeting or exceeding the goals identified in the Safety Management System (SMS), Regulatory demands and Customer requirements.

Achievement of HSSEQ excellence is through:

- Establishing company policies which prioritise HSSEQ
- Setting high level goals for Health, Safety, Security Environment and Quality (HSSEQ)
- Implementing, maintaining and communicating our Policy and objectives to all our employees and other interested parties.
- Ensuring compliance with mandatory rules and regulations and taking into account all applicable Codes, resolutions and standards recommended by the IMO, relevant Flag Administrations, Classification Societies and Maritime industry organizations.
- Implementing procedures based on industry best practices.
- Monitoring of performance by reviews and audits using KPIs and associated objectives.
- Full commitment to a process of continuous improvement.
- Ensuring full preparedness for emergency situations.

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 in 2017 with an additional 4 vessels. There are 10 Chemical/Oil tankers under management at the moment. 5 newbuilding projects are under construction and will be joined YMN Tanker's fleet.

The Company is focused on technical and crew Management and Chartering of vessels in the Specialty/Chemical tanker segment. The Company plans to strategically expand the fleet by continuing to offer quality ship management services to third party owners. Our primary objective is to manage and operate the fleet in a safe, responsible manner thereby maximizing returns to our stakeholders as freight rates fluctuate through the shipping cycle. The Company will continually develop as a provider of safe, efficient and reliable transportation which meets or exceeds customers' expectations by delivering safe and reliable performance.

