

Balast Tanklarından ve Ambar Sintine Kuyularından Kaynaklanan Yük Islaklıklarına Karşı Alınabilecek Önlemler

Türk P&I Sigorta olarak, ambar kapaklarından kaynaklanan geleneksel yük ıslaklık hadiselerinin yanında son dönemde sıkça sintine kuyularından ve balast tanklarından kaynaklanan ambar içi yük ıslaklık hadiseleriyle karşılaşmaktayız. Bu tür hasarlar, kargonun tuzlu sudan hasar görmesi durumunda genel olarak maliyetlidir ve hasarlı malların kargonun geri kalanından ayrılması gerektiğinden gecikmelere neden olmaktadır.



Buna göre sigortalılarımızı ve özellikle gemi adamlarımızı bu konuyla ilgili dikkat edilecek hususlar konusunda bilgilendirme ihtiyacı hissettik.

Balast tanklarından kaynaklanan birincil hasarlar özellikle “ Side Tank “ olarak tabir edilen ambar yan perdelerinde bulunan balast tanklarından ve dip balast tanklarından kaynaklanan hasarlar ve ıslaklık hadiseleri olarak görülmektedir. Buna sebep olan yapısal eksiklikler kabaca balast tank saclarındaki incelmeler, ambar içinde bulunan (ambar tabanında veya ambar yan duvarlarında bulunan) balast tank menhollerinin gereği şekilde kapatılmamış olması, ambar tabanında veya yan duvarlarındaki incelmeler, göçükler ve delikler sonucu limanlarda ambarda yük varken yapılan balast operasyonlarını takiben gerçekleşen ıslanma hadiseleri olarak belirtilebilir.

Bu muhtemel sorunları engelleyebilmek adına özellikle işletmelerin dikkat edeceği hususlar su şekilde sıralanabilir:

- Her yenileme ve ara survey dönemlerinde klas kurumları veya yetkili otoriteler tarafından yapılan sac kalınlık ölçüm raporlarında (UTM Report) belirtilen bölümlerdeki incelmelerin dikkatle takip edilmesi,
- Bu bölgelerdeki sac kalınlık ölçümlerinin şüpheli noktalara yaklaşması durumunda özellikle gemi kaptanı ve işletme tarafından takiplerinin sıklaştırılması,
- Balast tanklarının uygun tank içi giriş önlemleri alındıktan sonra gemi personeli tarafından sıkça iç yapısal kontrollerinin yapılması,
- Balast tank iskandillerinin günlük olarak (tercihan günde 2 kez) alınması ve güverte jurnaline islenmesi,



Kaptan Değer Pamuk

Teknik Grup Müdürü

+ 90 850 420 81 36 (D.230)
deger.pamuk@turkpandi.com

1990 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesinden mezun oldu. Türkiye'nin en büyük denizcilik firmalarından birinde yaklaşık 12 yıl boyunca zabıt ve Gemi Kaptanı, 6 yıl boyunca da sırasıyla Emniyetli Yönetim Sistemi Müdürü, Operasyon Müdürü ve Genel Müdür olmak üzere toplam 18 yıl görev yaptı. 2008 yılında Kalimbassieris Maritime firmasına katılarak özellikle risk önleme, karaya oturma, çatma/çatışma ve bazı bayrak devleti sorveylerinden sorumlu olarak hizmet verdi. Aynı firmada 2009 yılından itibaren uluslararası P&I kulüplerinin pek çoğunun temsilciliğini yaptı ve akabinde P&I Departman Müdürlüğünü üstlendi. Kaptan Değer Pamuk Ocak 2014 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Teknik Müdür olarak katıldı.



TURKP&I

- Çevre kirliliği yaratılmayacak lokasyonlarda balast tank taşıma testlerinin belirli periyodlarla gemi personeli tarafından gerçekleştirilmesi (güverte üstündeki hava fırlarlarından taşıdığı görülerek) ve taşıma sonrası ambar içlerinden kontroller yapılarak herhangi bir kacak olup olmadığının kontrol edilmesi,
- Ambar içindeki balast tank menhollerinin düzgün şekilde kapatıldığının (cıvata, somun ve lastik contaların) kontrolünün yapılması,
- Ambar içerisinden ana güverteye kadar çıkan balast tank iskandillerinin ve muhafazalarının muhtemel yapısal hasarlara karşı (yükleme/boşaltma sırasında kepçelerden, forkliftlerden kaynaklanabilecek darbelerden dolayı) kontrollerinin gerçekleştirilmesi,

İkinci konu başlığımız olan sintine kuyularından kaynaklanan genel hasarlar ise, sintine devresi üzerindeki geri döndürmez valflerin uygun şekilde çalışmaması sonucu devreden suyun geri gelmesi, gereğince temizlenmeyen ve kurutulmayan sintine kuyularındaki suların yüke karışması, aynı sintine devresi üzerinde bulunan herhangi bir ambara yönelik sorunun diğer ambar sintine kuyusunda su birikmesine yol açması, sintine kuyusu içerisindeki süzgeçlerin takılmaması veya temiz tutulmaması olarak belirtilebilir.

Buna göre sintine kuyularından kaynaklanan hasarlara yönelik alınabilecek tedbirleri de kabaca şu şekilde sınıflandırabiliriz.

- Tahliye sonrasında gemi ambarlarının yıkanması sırasında bir önceki yük kalıntılarının direk olarak sintine kuyularına süpürülmemesi ve biriken yükün önceden ambardan çıkarılması,
- Kalan ve yıkama suyuyla birlikte sintine kuyularına süpürülen eski yük kalıntılarının kuyulardan tahliye edilmesi,
- Özellikle yükleme öncesinde sintine kuyusunun temiz ve kuru olduğuna dair son kontrollerin yapılması,
- Sintine kuyusu içerisindeki emiş hattına takılıp çıkarılabilir süzgeçler takılması,
- Dökme yük yüklemeleri gerçekleştirilecekse sintine kuyu kapaklarının çuval bezle sarılması ve bu bezlerin bantlarla ambar tabanına sabitlenmesi ve bu şekilde yük parçalarının kuyu içlerine girmesinin engellenmesi,
- Yangın veya balast devrelerine iştirakli muhtemel valflerin açık durumda bırakılma ihtimaline karşılık kontrol edilmesi (sintine operasyondan bulunan tüm personel sintine devresini genel deniz suyu servis devresini/balast devrelerini/edüktörlerin sintine operasyonu bitene kadar kapalı olmasını temin etmek zorundadır),
- Tıpkı balast tank iskandilleri gibi sintine kuyu iskandillerinin de günlük olarak alınması ve güverte jurnaline kaydedilmesi,
- Ambar sintine alarmı tasarlanmış gemilerde sintine alarmlarının testlerinin periyodik olarak yapılması,
- Sintine valflerinin özellikle makine dairesinde doğru ve eksiksiz markalanması,
- Sintine iskandil borularına gemi balast kondisyonundayken güverteden basınçlı su veya hava verilerek devre içerisinde temizlik gerçekleştirilmesi,



- Son ve bizce en önemli olarak sintine pompalarına bağlı çek valflerin (non-return valves) kontrollerinin gerçekleştirilmesi ve suyun devreden tekrar ambar kuyularına ve tabanına geri gelip gelmediğinin periyodik olarak kontrol edilmesidir. Bunun için sintine pompasının çalışması sırasında pompanın geçici olarak yaklaşık 1 dakika süreyle stop edilmesi yeterlidir, suyun bu süre sonunda geri gelmemesi durumunda geri döndürmez valfin çalıştığı, ancak tersi durumda valfin aşınmış, tamamen kapanmamış, sıkışmış veya hasar görmüş olduğu düşünülebilir.

Son tahlilde bu iki konunun ortak paydası ise gemi personelinin (hangi departmandan olduğuna bakılmaksızın) balast ve sintine sistemlerinin işleyişine hâkim olması, özellikle balast tank planlarını ve devre bağlantılarını bilmesi ve devre takiplerini yapabilmesi gerektiğidir. Günün sonunda bahsettiğimiz tüm gerçekleşmiş ve muhtemel hasarların yapısal sebeplerden olduğu kadar personel hatası ve ihmalden kaynaklandığı ve kaynaklanacağı unutulmamalıdır.