

Gemilerde Planlı Bakımın Önemi

Gemide yapılan bakımın kalıcılığı ve başarısı, gemi işletmecisinin düzenli kontrol/bakım disiplinine ve mevcut kaynaklara bağlı olarak değişecektir, sınırlı fon ve işgücünün olduğu dönemlerde, bakım performansını her zaman tatmin edici bir seviyede tutmak gemi işletmecilerini çok zorlayabilir...



Bu bakımdan, geminin işleyişi için kritik olan malzeme ve teknik sistemlerin güvenilirliğini arttırmayı amaçlayan prosedürlere, önlemlere ve düzeltici bakımlara öncelik vermek önemlidir. Teknik arızalar, mürettebatın, çevrenin ve geminin güvenliği için ciddi sonuçlara yol açabilir, aynı zamanda geminin bu gibi hatalardan kaynaklanan zaman kayıpları veya Bayrak/Liman Devleti makamları tarafından kontrolleri neticesinde tutulması da geminin ticari faaliyetlerini sürdürmesi açısından bir kayıp olacaktır. İlave olarak unutulmamalıdır ki Bayrak/Liman Devleti kontrolleri sırasında ortaya çıkan eksiklikleri/sorunları gidermek için mevcut ticari faaliyetleri aksayan gemi normalden çok daha fazla zaman kaybı yaşayacaktır.

Teknik bir hasarın fiili onarım maliyeti her zaman yüksek olmasa da, deneyimlerimiz toplam onarım, off-hire, tekne-makine poliçesindeki mevcut muafiyetler ve ilgili diğer tüm maliyetler toplandığında, hasar masraflarının oldukça yükselme eğiliminde olduğunu ve gemi işletmecilerine büyük sıkıntılar yarattığını göstermektedir. En basit anlatımı ile bu işletme giderlerinin artmasıdır.

Bu gibi hasarların kök nedeni gemilerde düzenli planlı bakımın yapılmamasıdır ve biz Türk P&I olarak, zaman zaman gerek sirkülerlerimiz ile gerekse sigortalı gemilerimizde yapmış olduğumuz kondüsyon sörveyleri neticesinde sigortalılarımıza yetersiz bakımdan kaynaklanan zarar veya ziyanın sigorta teminatlarını zedeleyebileceğini hatırlatmaktayız . Sigorta teminatı haricinde, bu gibi hasarların devamında oluşacak zaman ve iş kayıpları, gemi sahiplerinin ticari itibarlarını da etkileyecektir.



Kaptan Kaan Özerk

Grup Hasar Müdürü

+90 216 545 0300 (D.233)

+90 533 643 98 35

kaan.ozerk@turkpandi.com

1991 yılında İTÜ Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden mezun oldu. 1998 yılına kadar Zodiac Maritime, London denizcilik şirketinde büyük tonajlı yük gemileri ve tankerlerde güverte zabiti ve 2.Kaptan olarak çalıştı. 2017 yılı sonuna kadar Arkas Holding bünyesindeki konteyner gemilerinde 2. Kaptan, Gemi Kaptanı ve sonrasında karada sırası ile Güverte Enspektörü ve Deniz Sigortaları Müdürü olarak görev yaptı. Şubat 2018 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Hasar Grup Müdürü olarak katıldı.



TURKP&I

Bu nedenlerden ötürü, bu sirküleri yayınlama amacımız; gemi işletmecilerimize, zor ekonomik dönemlerde bile, planlı ve etkili bir bakım rejiminin, gemileri için iyi bir yatırım olacağını hatırlatmaktır.

Bugüne kadar tarafımıza ihbar edilen çoğu hasardaki ortak sorun, makine üreticilerinin bakım aralıklarıyla ilgili özel tavsiyelerinin takip edilmemesi veya yanlış takip edilmesidir. Zorlu ekonomik dönemlerde, bakımın asgari düzeyde tutulduğunu ve/veya klas ve bayrak devleti zorunlulukları ile sınırlı kaldığını görmekteyiz. Bakım genellikle havuz dönemlerine ertelenmekte, havuzlama esnasında da işler bütçe kısıtlamaları nedeniyle asgaride tutulmaktadır. Oysa ki ertelenen ve/veya geçici bakımlar, sefer esnasında oluşabilecek yüksek risk içeren hasarlara sebebiyet vermeden, uygun bir planlama ile çok daha güvenli ve hesaplı bir şekilde tersanede yapılabilir. Ayrıca, sefer esnasında geminin ticari faaliyetlerini aksatmamak adına zorunlu olarak kullanılan ikinci el yedek parçalar, orijinalleri ile tersane süresi esnasında yenilenerek ileride oluşabilecek yüksek risklerin önüne geçilmiş olur.

Geminin makine ve ekipmanı ile ilgili deneyim eksikliği, özellikle geminin kıdemli zabıtlarının özensizliği ve genelde seferde olması sebebi ile gemi işletmesinin gemi ile irtibatının kısıtlı olması hasarların oluşumuna katkıda bulunan faktörlerdir. Ayrıca kıdemli zabıtların sık sık değiştirildiğinde, özellikle aynı gemiye/şirkete tekrar katılmayacağı durumlarda, siparişi verilen yedek parçaların ve yapılan işlerin düzenli yerine gelen zabıtlarce takip edilmediği ve müteakip seferlerde gemiye getirilen yedek parçaların kontrol ve/veya herhangi bir itiraz olmadan kabul edildiğini görmekteyiz. Elbette, kıdemli zabıtların gemide kalış süreleri kısa olabilir, bu gibi durumlarda gemide yüksek standartlarda bir bakımın sürdürülmesinde için gemi işletmesinin, gemi ile irtibatının çok güçlü olması gerekmektedir.

Tecrübelerimizi örneklendirmek gerekirse; gemi personeli tarafından yapılan tamirler

sırasında ana makine x numaralı silindir piston kol (krankpin) yatağını açmadan gözle ve elle kontrol etmeleri, sağlam olduğuna kanaat getirmeleri ve işletmeciyi yanlış yönlendirmeleri neticesinde aslında ilk hasar anında muhtemelen sarmış olan yatağı tespit edemedikleri dolayısı ile ana makineyi tekrar çalıştırarak zaten sarmış olan yatağın üzerinde ana makineyi yaklaşık 1 saat daha çalıştırdıkları, normal koşullar altında piston, segman, layner ve kol yatağı değiştirilerek giderilebilecek olan hasarın hasarlı yatağın krankşafta zarar vermesi neticesinde ciddi şekilde arttığı ve hasarın büyüdüğü görüşüne varılmıştır.

Başka bir hasarda ise ana makine krankşaft web ağırlığını krankşafta bağlayan 2 saplamanın kopması neticesinde, web ağırlığının yerinden çıkarak, hızla bedpleyt tabanına vurması ile, döküm olan tabanı kırdığı tespit edilmiştir. Söz konusu saplamalar hareketli krankşaft üzerinde web ağırlıklarını bağlamak için kullanılan sabit parçalar olduğu için saplamalar üzerinde aşınma meydana gelmesi mümkün değildir. Saplamaların sadece moleküler yapısındaki bozulmaya bağlı olarak metal yorgunluğundan bahsedilebilir. Sonuç olarak Krankşaft web ağırlık saplamaları düzenli bir bakım olmadığından ötürü kontrol edilmediği için web ağırlığının kopması ve silindir bloğuna ve krankşafta zarar vermesi kaçınılmaz olmuştur.

Yine bir başka hasarda, aşınan parçaların zaman içinde kullanılmaya devam edilmesine ve daha az aşınan parçalar ile parça değişimi yapıldığı tespit edilmiştir. Üreticinin maksimum kabul edilebilir limitleri ve kabul kriterleri dışındayken, birkaç gömlek ve piston kolu kullanılmış gibi görünmektedir.

Son olarak, çalışmayan/körlenmiş ve/veya devrinde çalıştırılmayan separatörler nedeniyle yağlama yağı sistemini temizlemeden makinenin aylarca çalıştığı bir dosyada, yağlama yağı pompası aşınmış ve bu da makine yağlanmasının yetersiz olmasına ve yatakların parçalanmasına ve krankshaftın zarar görmesine neden olmuştur.



Yukarıda belirtilen dosyaların hepsi, zayıf bakım planlaması, yanlış yapılan bakım ve/veya gemide mevcut uygun yedek parça eksikliği ile ilgili olabilecek yüksek hasar onarım maliyetleri doğuran örneklerdir. İlave olarak bu örnek dosyaların hepsinde hasar maliyetleri USD500.000 üzeri olmuş ve gemiler ticari faaliyetlerine en az iki ay ara vermek zorunda kalmışlardır.

Öneri olarak; Gemideki bakımları optimize etmek ve limit dışı kullanım sürelerine yol açan hasar riskini en aza indirmek ve bu nedenle gelir kaybını azaltmak için, gemi sahipleri ve işletmeciler mevcut risk değerlendirme prosedürleri hazırlamalı ve bunları düzenli olarak gözden geçirilmelidir. Kontrol, denetim ve kayıt tutma dahil olmak üzere bu tür makine, ekipman veya sistemlerin güvenilirliğini arttırmayı amaçlayan önlemlere ve düzeltici faaliyetlere öncelik verilmelidir.

Özetle - kağıt üzerinde- her şey yolunda demek yerine, kaynaklar sınırlı ve bütçe kısıtlamaları olsa dahi, hasarları ve hasara yol açabilecek aksaklıklarının önüne geçebilmek adına planı bakım düzen ve disiplin içerisinde geminin vazgeçilmezi olmalıdır.