

P&I ve Tekne Makine Kondisyon Sörveylerinde Gerçekleştirilemeyen İncelemelerle İlgili Kayıtların ve İbraz Edilemeyen Dökümanların Sigortalı Tarafından Temini

TPI Sigorta olarak kuruluşumuzdan bu yana geçen yaklaşık 7,5 yıllık süre içerisinde 900`den fazla geminin P&I ve H&M Kondisyon Sörveylerini gerçekleştirmiş durumdayız. Ulaştığımız bu sayı ve edindiğimiz tecrübelerle birlikte bu sörveyler sırasında karşılaştığımız eksikliklerin sınıflandırmalarını yaparak sayısal analizlerini gerçekleştirebiliyoruz.



Bu analizler sonucunda da üretim, risk önleme ve hasar yönetimi anlamında kriterlerimizi yeniden gözden geçirme fırsatı bulabiliyor, bunun yanında hem sigortalılarımızı hem de sörveyörlerimizi uygulamalardaki aksaklıklar konusunda bilgilendirmeye çalışıyoruz.

Ancak bu sörveyler sırasında karşılaşılan eksiklikler kadar, sörveyler esnasında çeşitli sebeplerle gerçekleştirilemeyen testler/incelemeler ve bunun yanında gemi personeli ve/veya işletme tarafından sörveyörlere ibraz edilemeyen raporlar/dökümanlar da önemli bir yer tutuyor. Bu yazımızda, sörvey sonrası ilk uygun fırsatta gemi personeli tarafından gerçekleştirilebilecek bu test/incelemeler konusundaki prosedürlerimizi anlatmaya ve bunun yanında eksik rapor ve dokümantasyon konusundaki beklentilerimizi mevcut/muhtemel sigortalılarımızla paylaşmaya çalışacağız.

1. Fiziksel Test ve İncelemeler

Ambar Kapak Ultrasonik Sızdırmazlık Testleri:

Bilindiği üzere ağırlıklı olarak kuru yük gemilerinde ve ro-ro gemilerinde ambar kapaklarının sızdırmazlık seviyesini görmek amacıyla gerçekleştirilen bu testin (spesifik olarak ambar kapaklarında muşamba kullanılmak üzere dizayn edilmiş gemiler dışında) herhangi bir sebeple gerçekleştirilememesi durumunda, geminin poliçe teminatı üzerine “yük ıslaklıklarından kaynaklanabilecek muhtemel hasarların teminat kapsamı altında bulundurulmayacağı” şeklinde teminat kapsamını daraltıcı bir rezervasyon Akonulmaktadır.



Kaptan Değer Pamuk
Teknik Müdür

+ 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 sörveylerinden 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

Bu rezervasyonun herhangi bir doküman beyanıyla kaldırılması söz konusu olmadığı için ancak sigortacı tarafından onaylanmış bir sörvey firmasının gerçekleştireceği ikinci bir ambar kapak US testi yaptırılması gerektiği unutulmamalıdır.

Yük Ambarları/Tankları İç İncelemeleri:

Gemi ambarlarının yüklü olması, ambar kapaklarının hava şartları sebebiyle açılmaması veya gazdan arındırılmamış olması gibi durumlar sonucu ambarların/tankların iç incelemelerinin yapılamaması durumunda, bu maddeyle ilgili olarak gemi personeli tarafından ambarlar içerisinden alınmış ve iç elemanları gösteren (ambar mezernaları , postalar, braketter, iskandil boruları, muhafazaları, sintine kuyuları, ambar taban sacları, varsa hareketli perdeler gibi) yaklaşık 18-20 kadar resmin tarafımızla paylaşılması durumunda gerekli değerlendirmeler yapılabilir.

Gemi tipine bağlı olarak gazdan arındırılmanın mümkün olmadığı durumlarda, bahse konu yük tanklarının yakın tarihte (tercihan son 2,5 yıl içinde ve/veya yenileme/ara surveyler sırasında gerçekleştirilmiş) klas sörveyörleri tarafından görüldüğünü gösteren klas raporları yeterli bulunabilir.

Ambar Sintine Kuyuları Çektirme Testleri:

Bu testin çevre kirliliği endişesi veya mevcut yük durumu gibi sebeplerden gerçekleştirilememesi durumunda, ambarlara ait tüm sintine kuyularından alınacak kuyu başına 1-2 dakikalık bir video kaydı yeterli olabilir. Bu videoda, öncelikle bahse konu sintine kuyusunun tamamen dolu olduğu görülmeli ve akabinde çektirme operasyonu tamamlanıp kuyudaki suyun sonuna kadar çektirildiği gözlemlenebilmelidir.

Balast Tank İç İncelemeleri:

Tankların mevcut balast durumu sebebiyle incelenememesi durumunda, uygun olan ilk fırsatta gemi personeli tarafından minimum 3 balast tankından (biri Baş Pik Tankı ve diğerleri de tercihan iki farklı dip tankından olmak şartıyla) tank başına yaklaşık 6-7 resmin tarafımıza gönderilmesi sonrasında gerekli incelemeler gerçekleştirilebilir.

Bunun yanında balast tanklarının iç kontrollerinin geminin klas otoritesi tarafından gerçekleştirildiğine dair bilgilerin yer aldığı "Klas Durum Raporunun" ibraz edilmesi (tercihan son 2,5 yıl içinde ve/veya yenileme/ara surveyler sırasında gerçekleştirilmiş) de yine tankların kondisyonuyla ilgili bilgi sahibi olunmasına yardımcı olabilir.

Balast Tank Taşıırma Testleri:

Bu testin mevcut balast durumu veya çevre kirliliği riski sebebiyle gerçekleştirilememesi durumunda, gemi personeli tarafından mümkün olan ilk fırsatta (tercihan köprü üstünden ya da ambar kapak üstlerinden çekilmiş) 1-2 dakikalık genel bir video kaydının ulaştırılması yeterli olabilir. Bu video içerisinde tüm tankların hava fırarlarından taşıırıldığı görülebilmesi önemlidir. Bu videonun yanında, bahse konu testin yapıldığı günün güverte jurnal sayfasına "tüm tankların taşıırma testlerinin gerçekleştirildiği ve komsu kompartımanlara (tanklara, ambara veya borda sacından dışarıya) herhangi bir kaçak olmadığına" dair gemi kaptanı tarafından düşülen notun olduğu sayfanın bir kopyasının da sigortacıya ulaştırılması gerekmektedir.

Acil Durum Yangın Pompası Testleri:

Testin teknik bir sorun, yetersiz su çekimi/basıncı veya çevre kirliliği endişesi sebebiyle gerçekleştirilememesi durumunda yine mümkün olan ilk fırsatta tercihan 1-2 dakikalık bir video kaydının gönderilmesi gerekmektedir. Bu videoda sırasıyla yangın pompasının, pompa göstergelerinin, pesinden devreye bağlı olarak döşenmiş hortumların ve son olarak da yeterli basıncın olduğu su çıkışının nozuldan görülebilmesi önemlidir.

2. Eksik Rapor ve Dokümanlar

Son Klas Survey Durum Raporu:

Klaslı gemilerin klas sertifikaları geçerliliklerini sürdürüyor olsa da geminin son klas sörvey tarihlerini, gelecek klas sörvey tarih aralıklarını ve hepsinden önemlisi en son klas sörvey sonrasında herhangi bir klas tavsiyesi ya da uygunsuzluğu bulunup bulunmadığını gösteren “Son Klas Sörvey Durum Raporunun” sağlanması önemlidir. Bu raporun geminin yıllık/ara/yenileme sörveyleri arasından en son yapılan sörvey sonrasında düzenlenmiş bir rapor olması yeterlidir.

Sac Kalınlık Ölçüm Raporu:

Sörveyler sırasında geminin ara ve yenileme sörvey periyotlarında gerçekleştirilen bu ölçüm raporlarının temininde güçlük yaşanmaktadır. Hem bir üstteki maddede belirtilen son klas durum raporunun hem de sac kalınlık ölçüm raporunun aynı anda ibraz edilmemesi teminatın devamı konusunda ciddi sorunlar yaratmaktadır. Bu sebeple sörvey sırasında temin edilemeyen bu raporun “klas onaylı tam kopyasının” PDF formatında tarafımıza gönderilmesi gerekmektedir. Dokümanın tamamı yerine sadece kapak sayfalarının gönderilmesi maalesef yeterli bulunmamaktadır.

Ana ve Yardımcı Makineler Yağ Analiz Raporları:

Özellikle ana makine basta olmak üzere, yardımcı makineler, dümen donanımı, stern tüp, hidrolik ambar kapakları gibi ekipmanlarda kullanılan yağlama yağı ve hidrolik yağların belirli periyotlarda (tercihan 6 ay içinde ya da Emniyetli Yönetim Sistemi içerisinde belirtilen aralıklarda) analizlerinin gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Zaman zaman sigortalılarımız tarafından sistem içerisine yeni konulan yağların analiz raporu gerektirmeyeceği düşünülse de bu analizlerin esas amacının yağların sistem içerisinde sorunsuzca dolaşım dolaşmadığının ve herhangi bir kontaminasyona maruz kalıp kalmadığının anlaşılması olduğu unutulmamalıdır.

Ana Makine Performans Raporu:

Tekne Makine Kondisyon Sörveyleri kapsamında özellikle geminin tamir ve tersane periyotlarında talep edilen bu doküman, ana makinenin farklı devirlerde farklı deniz/hava koşullardaki performansı ile ilgili gerekli verileri göstermesi açısından (sıcaklıklar, basınçlar, yakıt harcamaları gibi) önemlidir ve sörvey sırasında ibraz edilememesi durumunda sörveyi takiben mümkün ilk fırsatta hazırlanarak sigorta şirketine ulaştırılabilir.

Ana ve Yardımcı Makine Bakım Raporları:

Özellikle gemilerin tersane/tamir periyotları döneminde bazen özel firmalar bazen de gemi personeli tarafından gerçekleştirilen bakım tutum çalışmalarını gösteren bu raporlar ekipmanların son durumları ve gereken bakım tutumların yapılıp yapılmadığı konusunda önemli referanslar vermektedir. Bu raporların mümkün olan en detaylı bilgileri içerecek şekilde tarafımıza ulaştırılması gerekmektedir.

Çeşitli Ölçüm Raporları:

Ana makine krank şaft deflekşin, silindir layner, piston ring, krank pin, megger test ölçümleri gibi özellikle pek çoğu tersane/tamir periyotları sonrasında gerçekleştirilen ölçüm raporlarının sörveyler sırasında olmasa da mümkün olan en kısa zamanda temin edilmesi sigortacı için önem arz etmektedir. Bu bilgiler özellikle bahsedilen makine parçalarındaki muhtemel aşınmaların görülebilmesi, bu aşınmaların ve yapılan muhtemel tamirlerin (taşıma gibi) klas/üretici firmalar tarafından kabul edilebilen limitler içerisinde olup olmadığının anlaşılabilmesi açısından fikir vermektedir.

Sonuç itibarıyla, yukarıda kısaca özetlemeye çalıştığımız bu destekleyici çalışmaların gerçekleştirilmesi, uygun rapor/resim/video/belgelerin sağlanması ve şirketimizle paylaşılması önem arz etmektedir.

Bu detaylı bilgiler doğru kullanıldığında, can ve mal emniyeti açısından hem gemi personeli hem işletmeler hem de bizler için risk önleme anlamında hiç şüphesiz önemli bir rehber olacaktır.