

Ambar Kapaklarından Kaynaklanan Yük Islaklıkları

Deniz sigortacılığında kuru yük ve dökme yük gemilerinde en sıklıkla karşılaştığımız hasar kalemlerinden biri hiç kuskusuz yük ıslaklıkları konusudur. Toplam P&I hasarlarının 3'te 1'ine denk gelen yüke yönelik hasarlar içerisinde ilk sırada yük eksikliği/yük kalitesiyle ilgili kalemler bulunur, hemen ardından ise yük ıslaklıkları gelir, ancak hasarların maddi karşılıkları söz konusu olduğunda en yüksek meblağlı hasarlar büyük farkla yük ıslaklıkları hasarları olmaktadır. Ve hiç şüphesiz bu hasarların en büyük sebebi ambar kapaklarının sızdırmazlık konusundaki deformasyonlarıdır.



Aslında konuyla ilgili armatör/işletme ve hatta personel bazında yaşanan temel düşünce farklılığı, geminin herhangi bir klas kurumu ya da yerel otorite tarafından "Denize Elverişli" kabul edilmesiyle geminin "Yüke Elverişli" olması arasındaki ayrımın farklı algılanmasıdır. Otorite tarafından sertifikalandırılan ve Load Line Sertifikasına sahip bir geminin aslında "ticarete uygun olduğunun" düşünülmesi karşılaşılan en büyük yanlışlardan biri olmaktadır.

Çünkü yüke elverişlilik denizcilik içerisindeki farklı otoritelerin hemen tamamının regülasyonlar ve uygulamalar anlamında en uzak kaldığı konu başlığıdır, ister istemez burada sigorta şirketleri konuyla ilgili en detaylı uygulamaları gerçekleştiren taraf olmak zorunda kalmaktadır.

Buradaki en önemli referans da doğal olarak ambar kapaklarının sızdırmazlık anlamında yeterli olup olmadığıdır. Bunlar için temel anlamda talep ettiğimiz ve tercih edilen test ultrasonik sızdırmazlık testleridir. Çünkü bilinen diğer tüm metotların gösterdiği veriler farklı sonuçları gösterir, örneğin tebeşir testi kapakların daha çok tamir ya da tersane periyodu sonrasındaki hizalanmalarını görebilmek için yapılır. Su basınç testi daha çok kapak lastiklerinin lastik kanallarla ya da



Kapt. Değer PAMUK

Teknik Müdür

+90 216 545 0300 (D.230)

+90 533 795 54 02

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

mezernalarla kontağını görmek maksatlıdır ama nihayetinde ultrasonik testi sızdırmazlıktan daha ileri seviyede yeterli kompresyonu ve baskıyı görmek için yapılan testlerdir, hiç kuskusuz en güvenilir olandır da diyebiliriz. Unutulmamalıdır ki uluslararası konvansiyonlar, kuruluşlar, klas otoriteleri bir geminin ambar kapaklarının “su geçirmez” değil “hava geçirmez” olmasını talep eder.

Ancak bu testler sigortalı her gemiye uygulanamaz, maalesef zaman ve lojistik anlamda bu mümkün değildir. Bu sebeple birkaç yılda bir sadece bir kez ve Kondisyon Surveyi sırasında uygulanan testin sonucunun geminin ticaretine devam ettiği diğer zamanlarda uygulandığında muhtemelen aynı olamayacağı da bir gerçektir. Bu sebeple kısa da olsa ambar kapaklarından kaynaklanan yük ıslaklıklarıyla ilgili tavsiye/bilgi paylaşımı olarak bazı hususları sizlerle paylaşmak istiyoruz.

Gemi ambarları bilindiği şekliyle ambar kapaklarıyla kapatılsa dahi, istisnai olarak üstüne branda serilen kapak tipleri de mevcuttur, burada yükü esas koruyan madde olan brandalarla ilgili çeşitli önlemler alınabilir. Örneğin bunların en bilinenleri kapak üstünde en az iki kat branda kullanılması, bunlardan daha yeni ve sağlam olanının mutlak surette altta yer alması, tercihan bir set hiç kullanılmamış brandanın gemide tutulması ve son kat branda üzerine bir ilave tel serilmesi gerekliliği olarak sayılabilir.

Bilinen tip kapaklardaki en önemli ıslaklık sebep noktaları ise istatistiksel olarak kapak lastikleridir. Bu lastiklerin içinde buldukları kanallardan daha büyük ya da küçük olmaları, aşırı baskı sebebiyle işlevsiz kalmaları, panellerdeki yapısal düzensizlikler sebebiyle mezerna üzerindeki kanallara düzensiz oturması, parça halinde kopmuş veya aralıklı halde olması, özellikle köşe noktalarda orijinaline uygun olmayan ve 1 metreden küçük kesilmiş son parça ilaveleriyle sonlanması klasik problemlerdir.

Bu problemlere karşı kalıcı tamir çözümlerinin anlık olarak olmadığı durumlarda genelde “get lastiği” tabir edilen ince lastik ilaveleri en bilinen yoldur. Bunların ancak kısa süreli ve geçici çözümler olduğu unutulmamalıdır, buna rağmen bir uygulama yapılacaksa 5-10 mm aralığından fazla olmayan ilav lastiklerin mutlak surette mevcut lastikle lastik kanalları arasına konması tavsiye edilen bir durumdur.

Kapak lastiklerinin yenilenmesi için mutlaka ciddi deformasyonların görülmesi beklenmemelidir, özellikle yapısal olarak lastik kalınlığının maksimum yüzde 25’ine kadar olması tercih edilir, ancak baskıya maruz kalmış ve yüzde 50 oranında çökmüş bir lastik mutlaka yenilenmelidir, unutulmamalıdır ki aşırı kompresyon sonucunda oturmuş bir kapak hareket edemeyecek konuma gelebilir. Tıpkı ambar kapak lastikleri gibi yük ıslaklık risklerinin özellikle güverte üzerindeki ambar menhol girişlerinde olabileceği de göz önünde bulundurulmalıdır, bu lastiklerde maksimum 5 mm’lik baskı kayıpları değişim için yeterli limitlerdir.

Bazı gemi armatörlerinin ambar kapaklarında köpük uygulaması yaptığı herkesçe bilinen bir durumdur. Bu uygulamalar kapaklar üzerinde uygulandığında “koruyucu ilave önlem” olarak kabul edilebilir ancak asla kalıcı çözüm olarak düşünülmemelidir. Unutulmamalıdır ki yüksek denizler ve kuvvetli rüzgârda bu köpükler kifayetsiz kalabilir, kopabilir, bunun yanında özellikle kış mezerna köşelerinde bulunan dreyn kanallarını tıkayabilir.

Ambar kapak mekanizması kaynaklı ıslaklık problemlerinden bir diğeri de kapakların üzerine oturduğu mezernalardan kaynaklı yapısal problemlerdir. Özellikle köşe noktalarından başlayan sac incelmeleri ve delikler ilerleyerek çatlaklar haline dönüşebilir, sadece kapak bakım tutumuna odaklanan personelin bu bölgeleri gözden kaçırdığı durumlarla sıkça karşılaşmaktadır.



Ambar kapak sızdırmazlığına yönelik donanımlardan biri de dreyn valfleridir. Bu kanalların içlerindeki topların bulunmaması veya yangın hortumu tarzı uzatmaların kısa tutulması bu bölgeden ıslaklık riskini arttırabilir. Bunun yanında özellikle yangın tapalarının bulunmaması da olası bir ambar içi yangınında oksijen kontağının devamına sebep olup mevcut yük/yangın riskini arttırabilir, bunun yanında yükleme sonrası yapılan yük ilaçlamalarını kifayetsiz kılabilir.

Sabit donanımlar dışında bulunan hareketli ambar kapak ekipmanlarından bazıları da baskı sigilleri ve emniyet pimleri gibi sabitleme mekanizmalarıdır. Bunların mümkün mertebe orijinallerinin ve aynı ölçüde olanlarının kullanılması önem taşır, bu durum kapağın eşit derecede baskılanmasını ve mezerna üzerine eşit oturmasını sağlar, özellikle yan baskıların lastik contalarının eşit sayıda olması da önemli konulardan biridir. Üst baskı sigillerinin muz formatına gelmesi, içinde bulunduğu yuvalarda sıkışmış durumda ya da tamamen boşta kalması ve komsu kapakların üst taban saclarına yapısal zararlar vermeyecek durumda olması önem taşır.

Unutulmamalıdır ki ambar kapakları operasyonel olarak sıkça kullanılmaları sebebiyle gemiden daha hızlı yaslanan mekanizmalardır. Bu sebeple gemiler herhangi bir klas kuruluşunun kontrolü altında veya bir ISM sistemi içerisinde olsun ya da olmasın, tüm gemi sahiplerinin bir ambar kapak bakım tutum programını hayata geçirmeleri gerektiğine inanmaktayız.