

# Cam Yüğü Taşımalarında Meydana Gelen Hasarların Önlenmesi

• KONU · CAM YÜKÜ

**Son dönemde cam yüğü (float / düz cam, levha cam) taşıyan gemilerde meydana gelen yük hasarlarında artış gözlemlenmektedir.** Cam, niteliğı gereğı kırılğan ve hassas bir yüktür; uygunsuz ambalaj, hatalı istif veya yetersiz bağlama (lashing) halinde kısa sürede yüksek tutarlı taleplere dönüşebilmektedir. Bu sirküler, cam taşımalarında kırılma riskini azaltmak ve olası bir hasar halinde sigortalılarımızın hukuki pozisyonunu güçlendirmek amacıyla hazırlanmıştır.

## 01 Riskin Niteliğı

Cam genellikle sağlam ahşap kasa / sandık içinde veya A-frame (sehpa) tipi taşıyıcılarda, dik konumda taşınır. Kırılmanın pratikteki başlıca sebepleri ambalaj yetersizliğı (kasanın bükülmesi, içte yeterli sabitlemenin yapılmaması), hatalı istif (camın yatık istiflenmesi, nokta yüklemesi, yetersiz dunnage kullanımı), uygunsuz veya kontrol edilmeyen lashing ve ağır havada yükün hareket etmesidir. Bu unsurların çoğı, yükleme öncesinde ve sırasında alınacak basit kontrollerle önenebilir niteliktedir.

## 02 Yükleme Öncesi

Cam yükünün ambalajı, yükleme öncesinde dikkatle kontrol edilmelidir. Kasaların elleçleme ve sapanlama sırasında bükülmeyecek sağlamlıkta olması beklenir; özellikle büyük boy levhalarda kasanın yeterince takviyeli olması kritiktir. Forklift ile taşınan kasalarda, çatalların kasaya ve içeriğe zarar vermemesi için alt kısmın sert ahşap lata / kuşak (batten) ile desteklenmiş olması tercih edilir. Cam, kasa içinde hareket etmeyecek şekilde wood wool, strafor veya benzeri dolgu malzemeleriyle sıkıca sabitlenmiş olmalı; bu dolgunun ani darbe veya düşme halinde aşırı sıkışmayacak nitelikte olması gerekir.

Camın kasa içinde ayakları üzerinde (dik) paketlenmiş olduğu, büyük levhaların kenarları üzerinden elleçlenip sapanlandığı doğrulanmalıdır. Ambalajı yetersiz, hasarlı veya nemli görülen partiler için yükleme reddedilmeli ya da durum fotoğrafla belgelenip ilgili çekinceler mate's receipt ile konişmentoya düşülmelidir. Kıymetli ve hacimli cam partilerinde, mümkün olduğunca yükleme öncesi bağımsız bir survey (pre-loading survey) yaptırılması; yükün, ambalajın ve adetin kayıt altına alınması güçlü bir koruma sağlar.

## 03 İstif

Cam daima dik konumda istiflenmeli, hiçbir koşulda yatık bırakılmamalıdır; yatık istif, üzerine binen ağırlık nedeniyle kırılmanın en sık sebeplerindendir. Kasaların ambar sacı üzerindeki ağırlığı dengeli dağıtılmalı, pad / skid altında yük belirli noktalarda yoğunlaşmamalı (nokta yüklemesinden kaçınılmalı) ve gerektiğinde yük yüzeye yayılacak şekilde desteklenmelidir. Partiler arasında ve yük ile gemi yapısı arasında yeterli dunnage ve separasyon kullanılarak temas ve sürtünme önlenmelidir.

Üst üste istifte ağır kasaların hafif kasaların üzerine konulmaması, istif yüksekliği ve yük sınırlarının aşılması gerekir. İstif sırasında oluşan boşluklar, yükün seferde çalışmasını önlemek amacıyla uygun şekilde takozlanmalıdır (chocking). Tüm istif düzeni, geminin onaylı Cargo Securing Manual'ına (CSM) uygun planlanmalıdır. Cam güvertede taşınacaksa, deniz, serpinti ve hava koşullarına maruziyet nedeniyle ek koruma ve daha güçlü bir emniyet düzeni öngörülmelidir.

## 04 Bağlama (Lashing) ve Sefer Esnasında Kontrol

Bağlama düzeni, yükün ağırlığına, karakteristiğine ve sefer boyunca makul olarak beklenebilecek deniz koşullarına göre yeterli mukavemette kurulmalı ve CSM kriterlerini karşılamalıdır. Bu amaçla yeterli sayıda, uygun tipte ve sağlam durumda bağlama ekipmanı kullanılmalı; yük hem yanal hem boyuna kaymaya karşı emniyete alınmalı ve takoz / dunnage ile desteklenmelidir. Bağlamalar sefer boyunca periyodik olarak kontrol edilmeli, gevşeyenler zamanında yeniden sıkılmalı ve yapılan kontroller jurnal / kayıt ile belgelenmelidir. Ağır hava beklentisinde, rota ve hız yönetimi dahil ek önlemler değerlendirilmelidir.

### KİLİT İLKE

Yükün, sefer boyunca makul olarak karşılaşılabilecek deniz koşullarına dayanabilecek şekilde uygun biçimde istiflenmemiş veya emniyete alınmamış olması halinde, ağır hava şartlarının meydana gelmiş olması tek başına sigortacı açısından bir savunma teşkil etmez. Bu gibi durumlarda hasarın 'deniz tehlikeleri' (perils of the sea) kapsamında değerlendirilmesi de güçleşmektedir.

## 05 Belgeleme ve Çekince

Cam taşımalarında belgeleme, kırılmanın kendisi kadar önemlidir. Yükleme sırasında ambalaj ve görünür durum kontrol edilmeli; uygunsuzluklar fotoğrafla kayda alınmalı ve gerekli çekinceler zamanında mate's receipt ile konişmentoya işlenmelidir. Temiz konişmento verilmeden önce yükün görünür durumundan emin olunmalıdır.

## 06 Sözleşmesel Önlemler

Charter party (CP) düzenlemelerinde, istif / yükleme sorumluluğunun yük ilgililerine devri (FIOST tipi klotlar) ve paketleme yetersizliğine ilişkin korumalar değerlendirilmelidir.

### EMSAL KARAR · EEMS SOLAR (2013)

M/V EEMS SOLAR kararı bu klotların etkisini ortaya koyar: istif sorumluluğunu yük ilgililerine devreden charter party hükümlerinin koniştirmeyle ilgili geçerli sayılmış, armatör hatalı istiften (locking coil eksikliği) doğan hasardan sorumlu tutulmamış ve karar bu yönüyle Jordan II içtihadını daha da ileri taşımıştır.

Bununla birlikte bu koruma sözleşme lafzına sıkı sıkıya bağlıdır; geminin bağlama ekipmanı bakımından elverişliliği (Lahey Kuralları md. III/1) ile **kaptanın emniyet gerektiren hâllerde müdahale yükümlülüğü devredilemez**. Bu nedenle uygun sözleşme klotları önemli olmakla birlikte, asıl korumayı yine fiili istif denetimi, yeterli bağlama donanımı ve doğru belgeleme sağlar. Karşı taraf seçiminde, ulaşılabilir ve taleplere cevap verebilen (“traceable and responsive”) çartererlerle çalışılması da olası bir rücu sürecinde önemli bir risk azaltma unsurudur.

### CHECKLIST Yükleme Öncesi Kontrol Listesi

<input type="checkbox"/> Ambalaj / kasa sağlam ve bükülmeye dayanıklı mı? İç sabitleme (wood wool / strafor) yeterli mi?	<input type="checkbox"/> Uygunsuzluklar mate's receipt ve koniştirmeyle ilgili olarak işlendi mi?
<input type="checkbox"/> Yük dik konumda mı? (Yatık istif kesinlikle olmamalı.)	<input type="checkbox"/> Ambalaj / yük durumu fotoğraflandı mı?
<input type="checkbox"/> Nokta yüklemesi (point loading) var mı? Ağırlık dengeli dağıtılmış, dunnage yeterli mi?	<input type="checkbox"/> CP'de istif sorumluluğu / paketleme yetersizliği korumaları mevcut mu?
<input type="checkbox"/> İstif CSM'e uygun planlandı mı?	<input type="checkbox"/> Yükleme öncesi survey gerekli mi?
<input type="checkbox"/> Bağlama yeterli mukavemette ve CSM'e uygun mu? Seyir esnası için kontrol planı var mı?	