

Gemi Donatanları için Korkulu Rüya olan Krank Şaft Hasarlarını Önlemek Mümkün Mü?

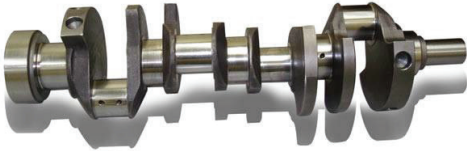
Gemilerde teknoloji ve kalite kontrol süreçlerinde önemli gelişmeler olsa da hala ciddi arızalarla karşılaşmaktadır. Tekne makine sigortacıların hasar kayıtları incelendiğinde makine hasarlarının maliyetleri yüksek olması nedeniyle tüm hasarlar içinde oranı yaklaşık %40- %50 dolaylarındadır.



Türk P ve I Sigorta A.Ş. 2016 yılının Mayıs ayı itibarıyla tekne makine sigortası teminatı sağlamaya başlamıştır. 2016 – 2018 döneminde bu teminat altında sigortalanan gemi sayısı 767’ dir. Portföyümüz gün geçtikçe genişlemektedir. Buna karşılık teminatı sağlamaya başladığımız günden bu zamana kadar yani 1.5 yıllık süreçte toplamda 128 hasar dosyası açılmış ve hasar dosyalarının toplam maliyeti 5.9 milyon dolara ulaşmıştır. 128 hasar dosyası içerisinde sadece 9 adet krank şaft hasarının tutarı yaklaşık 3.3 milyon dolardır ki bu tutar da toplam hasar ödeme tutarının %55’ i dir. Buradan anlayacağımız üzere krank şaft hasarları maliyetlidir.

Gemi yaşlarına bakıldığında krank şaft hasarı meydana gelen gemilerin 10 ila 21 yaş aralığında olduklarını söyleyebiliriz.

Peki ama neden meydana gelir?



Krank şaft hasarlarının tabii ki pek çok sebebi olabilir. Ancak karşılaştığımız hasarlara ilişkin yaptığımız teknik incelemelerimiz sonucunda belli başlı krank şaft hasarlarında en sık görülen nedenleri aşağıdaki gibi sıralayabiliriz;

- Yağlama yağının kontrolünün ve bakımının yeterli şekilde ve periyodik olarak yapılmaması
- Hepimizin bildiği gibi alarmlar sistemde bir sorunun olduğunu gösterir ve çoğu zaman makine personeli ilk (sıcaklık, yağ) alarmları çaldıktan sonra alarmı susturur ve herhangi bir önlem almayı düşünmez. Alarmlar susturulduktan sonra makinenin yeniden çalıştırılması ve bu durumun hasarın ağırlaşmasına sebep olması



Burcu BERRAK

Hasar Müdürü

+90 216 545 0300 (D.240)

+90 533 354 16 58

burcu.berrak@turkpandi.com

2000 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümünden mezun oldu. Üniversite öğrenimi sırasında 3 yıl süre ile Bora Denizcilik’ te gemi kiralama departmanında stajyer /post fixture olarak çalışmıştır. Mezuniyeti sonrasında 2000 yılında Borusan Lojistik’ te deniz nakliye uzmanı olarak kariyerine önce lojistik sektöründe konteyner ve açık yük nakliyesi alanında başladı. 2001 yılında Hollanda menşeli Frans Maas Uluslararası Lojistik firmasında deniz nakliye sorumlusu olarak çalıştı. 2003 yılında uluslararası P&I Kulüplerin Türkiye’ de muhabirliğini yapan Omur Marine Ltd. firmasında hasar uzmanı olarak çalışmaya başladı. 11 yıl süre ile bu firmada her türlü denizcilik hasarları ile ilgilendi. Ocak 2014 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine hasar müdürü olarak katıldı.



TURKP&I

- Yağ analizlerinin periyodik sürelerde yapılması
- Filtre ve arıtma elemanlarının delik, aşınmış ve yıpranmış olması nedeniyle sistemde kirli yağın dolaşması
- Vibrasyon
- Yatak ve bağlantılar arasındaki kaynak dolgularındaki çatlaklar
- Silindirlerde meydana gelen aşırı basınç

Acaba nasıl önlenir?

En önemli ve yadsınamaz gerçek gemilerin etkili ve uygulanabilir işletme sistemlerinin olmasıdır. Hasarların nedenleri incelendiğinde asıl kök nedenin insan faktörü olduğu görülmektedir. Gemi adamlarına rutin işlerini yapmaları için gerekli olan önemli bilgileri alabilecekleri, yenilikleri ve deneyimleri öğrenebilecekleri eğitim programlarının işletmenin yönetim sistemi içerisinde yer alması gerekmektedir. Buna ek olarak geminin işletmeyle bağlantısını bilgisayar destekli PMS (Planlı Bakım Sistemi) ile sağlanmasını tavsiye ediyoruz. İşletmenin kullanacağı PMS' nin yetkili otoriteler ya da kuruluşlar tarafından onaylı ve periyodik olarak denetlenebilir olmasını tavsiye ediyoruz.

Gemi donatanlarına ve işletmecilere fikir sahibi olabilmeleri ve gerekli önleyici tedbirleri alabilmeleri için aşağıda yapılması fayda sağlayacak işlerden bazılarını listeledik;

- Gemileri güvenilir yakıt ve yağlama sistemiyle donatmak
- Yakıt alımı esnasında numune almak ve numune sonuçları gemiye ulaşana kadar yeni alınan yakıtı kullanmaktan mümkün olduğunda kaçınmak
- Bildiğiniz üzere yağlama yağı makinenin can damarıdır. Yağlama yağının gemi üzerinde test edilmesinin yanı sıra belli periyodlarla yağlama yağından numuneler alarak laboratuvara göndermek
- Hem yakıt hem de yağlama yağı sisteminin filtre ve arıtmaların düzenli kontrollerini yapmak
- Karter dibindeki yağda metal döküntülerini kontrol etmek için periyodik olarak pratik bir karter kontrolü yapmak
- Çalışma esnasında yağ basıncı değişikliklerini doğru değerlendirmek. Basınç değişikliğinin sıcaklıktan mı, filtreden mi, yatakların aşınarak klerensin artması sonucu yağın by-pass olarak basıncı düşürmesinden mi olduğunu tespit etmek

• Krank şaftta tüm pistonlar ve yataklar bağlı durumdayken herhangi bir yeri/aksamı sökmeksizin, weblerin ölçülerinin değişmesinden yararlanarak krank şaftın line'ını düzenli periyodlarla kontrol etmek.

• Yağ seperatörlerinin doğru değer ve sıcaklıklarda ve devamlı çalıştırmak.

• Bakım – tutum kitapçıklarının sürekli makine personelinin elinin altında olduğundan emin olmak

• Bakım – tutum işlerinde kullanılan alet-edevatları her zaman çalışır vaziyette ve kalibre durumda tutmak

• Makinenin bakım işlemlerinin bilgisayar destekli "Planlı Bakım Sisteminin" (PMS) bir parçası olmasını sağlamak

• Önemli tamir-bakım işlerinde muhakkak yetkili servisten mühendisin katılımını sağlamak

• Makine dairesinde çalan her alarmı daima dikkate almak ve alarm sebeplerini ciddi kontrollerden geçirmek. Geminin emniyetli bir şekilde idare edilebilmesi için gemiyi kolay kullanılır alarm sistemleriyle donatmak.

Umarız bu makale emniyetli seyirler için katkı olur. Pruvanız neta olsun...

