

UNISERVICE/TÜRKİYE
VISWA LAB. FUEL ANALYSIS
BULTEN # 127

TEKNİK GÜNCELLEME: 01.01.2008

YAKIT KULLANICILARI 2008'DE SESLERİNİ YÜKSELTMELİDİR

Viswa Lab sizlere mutlu, sağlıklı, ve başarılı bir 2008 diler. Umarız bu yıl da denizcilik endüstrisindeki büyümeler devam eder ve sizlerin yararına olur.

Bu bültende, yakıtlar ile ilgili 2008 yılına ait çok önemli düşünceler bulacaksınız. Lütfen bu güncellemeyi iyice okuyun ve uygun önlemleri en kısa zamanda alınız. Yakıt endüstrisi ile ilişkide olan herkes yakıt kalitesinin özellikle düşük sülfür yakıtlarında düştüğüne katılmaktadır. 2007 yılında Viswa Lab tarafından analiz edilen problemlili yakıtların istatistikleri alarm vermektedir.

- 1) Yakıt içinde yüksek asfaltin (% 16,7'ye kadar)'e sahip olan 33'den fazla olayda ana makine piston ringlerinin kırılması gözlemlenmiştir. (Ana makine piston ringlerinin kırılması ana makinenin durmasına, geminin açık denizde rastgele sürüklenmesine ve ağır pistonun dışarı alınmasına ve ringlerin değiştirilmesine neden olur) Bu bir kabustur, ve tabi ki büyük bir tehlikedir. Birçok piston ring kırılması rapor edilmemiştir, çünkü birçok gemi operatörü ringlerin kırılması ile yakıt kalitesi arasında ilişki kuramaz.
- 2) 30'dan fazla olayda ana makine yakıtı pompaları yapışmış tortular nedeni ile tutukluk yapmıştır. Bunu sebebi, yakıtın içinde belli bir seviyenin üstünde styrene ve DCPD'nin varlığıdır. Ana makine ağır denizlerde seyir yaparken defalarca durma noktasına gelir. Bu da büyük bir tehlikedir.
- 3) St. Petesburg'da meydana gelen 33 olayda, iddiaya göre asidik olan yakıt, yakıt pompalarını harap etmiştir.

Asıl garip olan bu problemlili yakıtların çoğunun ISO 8217:2005 standartlarını sağlıyor olmasıdır. Açıkça görülüyor ki bu ISO spesifikasyonu yakıt kullanımının taleplerini karşılamamaktadır. Düşük sülfürlü yakıtlar için olan şu anki talep ile oluşan büyük değişiklikleri kesinlikle karşılamamaktadır. Kötü yakıtlar hakkında şikayet etmek bir çözüm değildir. Bu mum yakmadan karanlığı lanetlemeye benzer. Yakıt kullanıcılarının korkuları ve çaresizliği anlaşılabilir. Fakat, yakıt kullanıcılarının standartların belirlenmesinde aktif rol almadığı sürece şikayet etmeye hakkı yoktur.

İşte aşağıda sistemin nasıl çalıştığını bulabilirsiniz. CIMAC bir endüstri standarttır. Çoğunlukla makine yapanlar, tedarikçiler ve test yapan laboratuvarlar tarafından formüle edilir. Yaklaşık 25 üyeden oluşan bir komite içinde yalnızca 1 gemi sahibi bulunmaktadır. Tedarikçilerin planı altüst etmek istemeyeceklerini söylemek gereksizdir. Onlar şimdiki durum ile mutludurlar. Makine yapanlar makinelerinin kötü hatta çok kötü yakıtla da iyi çalışacağını beyan etmek için birbirleri ile yarış halindedir. Fakat, kullanım kılavuzlarına ISO standartlarından çok daha sıkı olan yakıt kalite parametrelerini koyarlar. Örnek olarak, makineye girmek için, makine yapanlar 15 ile 20 ppm kaftin'den fazla istemezlerken ISO standartları 80 ppm'e kadar kaftin'e izin verir. Bunun yanı sıra, kötü kalitede yakıtın neden olduğu zarar yüzünden daha fazla yedek parça satılırsa, bu bir problem değildir.

ISO esas olarak yakıt tüketicisi için kurulmuştur ve aynı zamanda global yakıt eğitimi ve kullanımına birlik getirmeyi amaçlamıştır. CIMAC'tan daha az teknik uzmanı olan ISO, CIMAC'ın önerilen standartlarını uyumlu olmak adına genellikle herhangi değişiklik yapmadan kabul eder. IMO daha çok kural koyma yetkisine sahip bir çeşit kanuni mümessildir ve şu aralar yakıt kalitesi konularına girmeye çalışmaktadır.

Yakıt konusundaki diğer husus da şu: yakıtlar Charter Party içinde bulunan spesifikasyonları karşılayan en düşük maliyetli yakıt kullanmayı tercih eden charterer 'lar tarafından satın alınırlar. Makinenin durumu, aşınma, çatlama ve MTBO ile yakından ilgilenen gemi sahibi ve yöneticisinin yakıt seçiminde çok az sesleri duyulur. Sadece gemilerin nerede sahiplenildiği, aynı organizasyon tarafından işletilmesi, yakıt kalitesinin tüm etkisi, yakıt tüketimi, aşınma, çatlama vb gibi konular dikkat çekmektedir.

Şu anki durumda yakıtın zayıf kalitesi seyir halinde iken ana makinenin tamir edilme zorunluluğunu, filtrelerin ve purifier'ların sürekli olarak temizlenmesi zorunluluğunu ortaya koyar. Bu olayların her biri olacak bir felaketi temsil eder. Uçakta olabilecek herhangi bir kazanın bir felaket olduğu söylenir. Peki ya gemiler? Viswa Lab 100'den fazla kullanılan yakıtla bağlı ciddi ana makine problemleri rapor etmiştir. Gemilerin kaza yapması kabul edilebilir bir şey midir? Buna kim karar veriyor? Bunun nedeni gemi çalışanlarının çoğunun gelişmekte olan ülkelerden geliyor olması mıdır?

Sonuç olarak, yakıt kullanıcılarının seslerinin duyulduğundan emin olmaları için görev ve sorumlulukları bulunmaktadır. Bu sorumluluklar yerine getirilmeden gerçek bir gelişme sağlanamaz. Yakıt kullanıcıların sesleri CIMAC, ISO komitelerinde ve IMO'da duyulmalıdır.

Bu bülten bu işle alakalı herkesin dikkatini çekmek içindir. Böylece gemiler ve gemileri kullanan insanlar dünyanın her yerinde güvenilir ve emniyetli yakıtlar kullanır. Umarız 2008 yılı bu gerekli değişikliklerin öncüsü olur.

Saygılarımızla,

Saygılarımızla,

| | |
|--|--|
| <p>İLKFER DENİZCİLİK SAN. ve TİC. LTD. ŞTİ. Batı Sahil Yolu Cad. No.: 38 34903 Güzelyalı – Pendik / İSTANBUL Tel.: (0216) 4983 09 62 (Pbx) Fax: (0 216) 493 09 69 URL : http://www.uniservice.com.tr E-mail : uniservice@uniservice.com.tr</p> | |
|--|--|