

UNISERVICE/TÜRKİYE
VISWA LAB. FUEL ANALYSIS
BULTEN # 128

TEKNİK GÜNCELLEME: 02.02.2008

EN SON SÜLFÜR LİMİTLERİ VE İLGİLİ KONULAR

IMO Bulk Liquids and Gases (BLG) alt komitesi şu an için emisyon ticareti ile ilgili bir kararı erteledi. BLG alt komitesi IMO Deniz Çevresi Koruma Komitesi'ne (MEPC) 3 seçenek iletti. Seçenekler aşağıdaki gibidir.

- 1) Global olarak kullanılan yakıtlardaki sülfür limitlerini düşürmek
 - 1% yakıt standardı global olarak 2012'de uygulanacak
 - %0,5 yakıt standardı global olarak 2015'de uygulanacak
- 2) Yakıtlar için bölgesel ve global olarak sülfür limitini düşürmek
 - Global üst limit %4,5'de değişmemiş olarak kalacak
 - 2012'de SECA limiti %0,1 olacak
- 3) Yakıtlar için bölgesel ve global olarak sülfür limitini düşürürken SECA rejimlerini sıkılaştırmak ve daha sıkı olan, duyarlı kıyı bölgelerine yakın mini SECA'lara izin vermek.
 - Global üst limit 2012'de %3'e indirilecek
 - SECA 2010'da %1'e ve 2015'de %0,5'e düşürecek
 - Mikro SECA bölgeleri esas alınan çizgiden itibaren 24 mile kadar %0,10 olacak

Tarihlerden bahsedilmiş olmasına rağmen, BLG alt komitesi toplantılarında uygulama günü hakkında oybirliğine varamamıştır.

En önemlisi, tavsiye edilen bu opsiyonlar bu konu üzerindeki müzakerelere engel olmayacak veya kısıtlamayacaktır.

Lütfen yukarıdaki teklifleri inceleyiniz. Ayrıca, problemlili ve düşük sülfürlü yakıtlar üzerine Viswa Lab. tarafından hazırlanmış çeşitli sayıdaki teknik güncellemeyi de dikkate alınız. Tavsiye ettiğimiz, denizlerde kullanılan yakıtların distile edilmiş yakıtlara değiştirilmesi konusundaki müzakerelerin devam etmesidir. Sizden bu konuya biraz zaman harcayıp, çaba sarfedip önerilerde bulunmanızı rica ediyoruz. Önerilerinizi uygun otoriteye iletacağız. Sağlıklı bir müzakere için, gemilerin her bölümü katılmalıdır. Birçok teknik güncellemede de belirtildiği gibi, yakıt kullanıcıları bu konu üzerinde ufak bir rol oynamaktadır. Bunun nedenini anlayabilmekteyiz.

Gemi sahipleri, yakıtı kendileri satın almadıklarından yakıt kalitesi hakkında söyleyecekleri hiçbir şey yoktur. Yakıtı satın alan kiracılarıdır ve onlar da Charter Party'de tanımlanan standartları karşılayan en ucuz yakıtı satın almaya bakarlar. Bu yüzden, kiracıların kaliteli yakıt temin etme gibi bir isteği bulunmamaktadır.

Makine yapanlar makinelerinin kötü yakıtla çalışabileceğini iddia ettiklerinden, kötü yakıttan şikayet etmemektedirler. Yakıt tedarikçileri şimdiki durumdan memnundurlar ve durumun devam etmesini istemektedirler.

Yakıt kullanıcıları ana makine problemleri ile yakıt nedeni ile sık sık karşılaşır, fakat bunları suçluyu bulmak için takip etmezler. Bu süreç çok uzun zaman alacaktır, ve sonucunda çekilen problemler için tamir edici bir iyileştirme garantisi yoktur.

İkinci olarak, sigorta talepleri, makine problemlerinin sorumluluğu gemiyi kullanan personelin üzerine yıkılırsa daha kolay dosyalanır. Bu yolla, sigorta firmalarından daha kolay bir şekilde kayıp telafi edilir. Bildiğiniz gibi, bu sigorta firmaları aslında neler olduğunu bilmekte ama daha iyi bir yakıt kullanımında ısrar etmemektedirler. Bu konu ciddi bir şekilde ele alınmadıkça, daha iyi yakıt kullanımı hak ettiği önceliği alamayacaktır.

Lütfen, sesinizi duyurun ve bizlere değerli fikirlerinizi gönderiniz. Bir sonraki teknik güncellememizde, konular ve muhtemel çözümler cetvel halinde dikkatinize sunulacaktır.

Saygılarımla,

Dr. Vis.

<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>	
--	--