



**UNISERVICE/TÜRKİYE
VISWA LAB. FUEL ANALYSIS
BULTEN #181**

TEKNİK GÜNCELLEME: 14.03.2010

“ISO 8217 2010 SON TASLAK İLE İLGİLİ ÇEŞİTLİ ÜLKELERDEN YORUMLAR”

Saygıdeğer dostlarımız,

ISO 8217:2010' a ait özellikleri tekrardan gözden geçirmenizi istiyoruz. Bu teknik bülten siz yakıt kullanıcılarını destek amaçlı ve sizleri birazda olsa harekete geçirebilmek umudu ile yazıldı.

ISO 8217:2010 standartlarının oylamasına sadece 34 ülke katıldı. Bunlardan 24' ü kabul oyu, 6' sı ret oyu, 4' ü de çekimser oy kullandı.

Standartlarla ilgili yapılan çalışmalarda ki ağırlıklı izlenimimiz; yapılan revizyonların amacının tedarikçileri işini görmek olduğundan yanadır. Bu kurallar sayesinde tedarikçinin şu anki standartlara göre tedarik edemediği yakıtı standartları değiştirerek tedarik edebilmesini sağlamak amacıyla standartların ve kalitenin düşürülmesini amaçlamaktadır. Dünya genelinde denizcilik camiasının tedarikçiyi sıkıştırdığını ve kalitesinin ISO 8217 de belirtilen şartlara göre ölçülendiremediği için tecrit edilmiş limanlar ve firmalar olduğunu kabul etmekteyiz. Bu gibi yerler çok az miktardadır ve özel tavsiyelerde bulunularak ikmal edilirken zorluk yaşayıp izole edilen bu gibi ikmalcilere karşı dikkat edilmelidir aksi takdirde tüm endüstride kalite çitası düşecektir.

Tedarikçiden yana olan bu yeni kurallar sayesinde ikinci olumsuz etkisi; kalite yönünde oldu. İçerisinde kirletici madde bulunduran ve bozulmuş yakıt ikmal eden ikmalci bu durumda sorumlu tutulamamaktadır. Görünürdeki sebep; test metodlarının herhangi bir standardının bulunmamasıdır. Bu, laboratuvar da mevcut olan büyük bir deneysel bilgiyi yok saymaktadır. Bu deneysel bilgi ile yakıt içindeki kirletici maddeler ile gemilerden gelen hasar raporları arasında bir ilişki kurabilir. ISO komitesi gerçek anlamda sorumlu tutulamamaktadır. Çeşitli ülkelerden gelen üyelerden oluşan kuvvetli çoğunluk tarafından baskı altına alınmışlardır. Nitekim-gerçekte, münferit ülkeler tarafından ISO komitesine yapılan yorum ve önerilerin çoğunda standartların ilave olarak hafifletilmesi, temiz yakıtlara diğer yakıtların karıştırılması, H2S limitlerinin kaldırılması, hidrojene nebati yağ gibi biodiesel katkıların kullanımına izin verilmesi, hydrogenated sentetik yakıtların kullanılmasına izin verilmesi ve ISO 8217 nin 5. paragrafını daha pratik bir hale getirmek gibi önerilerde bulunmuşlardır.

Aşağıda ne olup bittiği ile ilgili tipik bir örneği görebilirsiniz. Çok baskın bir ülke olan ABD toplamda 3 kişi ile temsil edilmektedir. Bunlardan 2 tanesi yakıt tedarikçisi diğer 1 tanesi de bunker yakıtlarla yapacak çok fazla bir şeyi olmayan bir denizcidir. İlgili taraflar, toplamda 28 kişiden oluşan ve bunlardan 25' e yakını yakıt tedarikçisinden 2 kişide yakıt kullanıcılarından oluşan ASTM ile diyalog içindedir. İlginç olan şey ise, ABD' li grup, 2009 Eylül ayında sunulan taslağı kabul etmedi ve oylamada karşı oy kullandı. Bu kabul etmeyişi kaliteyi arttırmadı fakat kalite standartlarını daha da hafifletmek istedi! Bu söylediklerimizi onaylayan bazı yorum ve teklifleri aşağıda belirtilmiştir.

1. H2S limiti kaldırılınsın
2. Yağlama özelliği şartını kaldırın
3. Asit sayısını tablodan kaldırın ve Ek kısmına koyun

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





4. Marine sınıfı şartnamelerde Al+Si miktarını indirmeyin (80 ppm de koruyunuz)
5. Şartnamelerde ki ULO limitini değiştirmeyiniz (Ca, P ve Zn nin bir arada nadir bulunduğu zaman. Yeni standart Ca+P ve Ca+ZnN arasındaki gereksinimi kaldırıyor)
6. CCAI içermesin.
7. Hydrotreat bitkisel yakıtlar ve Fischer – Tropsch işlem sonrası yakıtlarda, diesel yakıtlarda sıvı tip gazlar dahil parafine bulunmalıdır.
8. Distille yakıtlarda değiştiremez bir şart koymayınız.
9. ISO 4259 şartlarını tedarikçilere ISO 4259 un şartlarını değiştirmeye izin verecek şekilde değiştiriniz.

Tedarikçilerin hep beraber takınmış oldukları muhalif duruşa göre kıyaslandığında, ISO komitesine yakıt kullanıcılarının menfaatlerin düşündürecek tek bir madde dahi yoktur. Viswa Lab olarak, yorumlarımızın ve önerilerimizin bulunduğu bir çok dokümanı, ISO' ya gönderdik (yakıt kullanıcılarının menfaatlerini korumak için). Bu gönderdiğimiz bilgilerin ISO komitesine ulaşip ulaşmadığı konusunda herhangi bir bilginiz yok. ISO komitesine neyin ulaşip neyin ulaşmayacağını ulusal camia belirliyor, eğer ki prosedür bu şekilde ise, bizim önerilerimiz hiçbir zaman gün ışığı görmeyecektir. USA' de kendini direkt olarak çöp kutusuna atılmış bir halde bulacaktır. Şunu biliyoruz ki, teknik bültenlerimizi alan müşterilerimizin çoğu kendi ulusal komitelere yorumlarını göndermektedirler. Fakat şunu gördük ki bunlar hiçbir yerde gösterilmemektedir.

Bütün bunlarla ilgili üzgün ve bütünsel görüşümüz şu şekildedir. Tedarikçi açısından 150 milyarlık bir ticari faaliyettir. Bu onların ekmek ve tereyağıdır. Şimdiki durumu korumak için dış tırnak kavga edecekler yada durumu kendileri için kolaylaştıracaklar böylece ticari hakları korunmuş olacaktır. Diğer bir yandan, birbirinden tamamen farklı olan diğer grup olan yakıt kullanıcılarının ortak bir amacı yoktur. Gemi sahipleri gemiyi kiraya vermekte ve gemisinde kullanılan yakıtın kalitesini kiracıya bırakmaktadır. Kiracılarda daha fazla kar etmek için kullanabilecekleri en düşük fiyatta yakıtı tercih etmektedir. Gemiden sorumlu müdür yakıtın kalitesi ile ilgili herhangi bir şey söylememektedir. Bütün bu prosesler esnasında işletmeci/yakıt kullanıcılarını düşünmekte ve olacak sorunlarına ilgi göstermemektedir. Aldığınız yakıtın kalitesinden kaynaklanan geminizde birçok problemle karşılaşınca kimse üzülmesin ve kızmasın. Çünkü bunlar tamamen bir kandırmaca üründür.

ISO 8217:2010 son taslak ile ilgili gönderilen son sekiz teknik güncellemede belirtilen kötü durumu tekrardan gözden geçiriniz. Bu teknik güncellemelerin hepsi konuyu analiz etmekte ve bunker yakıtın kalite durumunun nasıl kötüleştirildiğini açık bir şekilde göstermektedir.

Hala ülkenizdeki temsilci ile irtibata geçebilir ve ISO komitesinin düşünce ve fikirlerinizi bilmesini sağlayabilirsiniz.

Yukarıda belirtilen kızgın bir ruh halinden çok üzgün bir ruh haliyle yazılmıştır. Tek başına bir laboratuvar bunlarla ilgili en fazla ne yapabilir? Bu soru şu şekilde de sorulabilir; diğer laboratuvarlar neden bu kadar telaşlanmıyor. Cevap çok basit. Viswa Lab sadece yakıt kullanıcılarına HİZMET VERMEKTEDİR. Diğer laboratuvarlar ise hem yakıt kullanıcılarına hem de yakıt tedarikçilerine hizmet vermektedir.

Bütün sorularınız için çekinmeden bizimle iletişime geçebilirsiniz.

Saygılarımızla,

Dr. Vis

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

