

YAKIT NUMULERINDE ILAVE PARAMETRELERIN ANALIZI

Dr. Vis ile bir roportajdan alintidir;

S.1: Yakıt numune analizlerinde ilave bazı parametrelere bakmak, bunların varlığını araştırmak hakkında bir görüş ayrılığı var mı?

ViswaLab her zaman daha fazla parametrelerin analiz edilmesi görüşünü savunmuştur. Su anda bile, ISO 8217 'ye göre 12 parametrenin analiz edilmesi gereklidir. Ancak buna karşın ViswaLab ve diğer bazı laboratuvarların çoğu da ilave olarak 14 parametreyi araştırmaktadırlar. ViswaLab tüm bunlara ek olarak (EFN-Engine Friendliness Number) Makine Uygunluk Katsayısı'ni da tespit etmektedir ki bu kıstas,

bir acidan yakıtın makineye olan uyumuna, diğer bir deyişle makinede yol açabileceği yıpranma ve asınmaya işaret eder.

S.2: Bu parametreler nelerdir?

- Uygunluk / stabilite, Tutuşma-Yanma
- Bunlara ek olarak aşağıda bahsedilen maddelerin varlığı da test edilmeli:

TAN(Toplam Asit Sayısı), polipropilen, asfaltan,organik klor,metil esterler, naftalin ve yüksek oranlı solventler.

S.3: Bu parametreler neden araştırılmalıdır?

Yukarıda saydığımız tüm bu maddeler makine arızalarına yol açabilen unsurlardır. Hangi seviyelere ulaştıklarında zararlı olmaya başladıkları pratik olarak saptanamamıştır.

Ancak biz kesin olarak belirli oranlara sahip bu yabancı maddelerin makinelerde zararlara yol açtıklarını belirlemiş durumdayız. Bu konuda ViswaLab çok sayıda yakıt kirliliği ve makine hasarı bildirimlerini rapor aldığından oldukça geniş alanda araştırma ve inceleme yapma şansına sahiptir.

S.4: Bu yabancı maddeler hangi yollarla yakıtta karışırlar?

Bazen hatalardan oturu bazen ise seyrek olmamak kaydıyla kasıtlı şekilde karıştırılıyor.

MPA Singapur tarafından yapılan incelemeler yabancı maddelerin karıştırıldığının kasti olduğunu açığa çıkarmıştır.

S.5: Nicin kirlilik ekleme veya yabancı madde katılması kasıtlı yapilsin?

Yanlışlıkla olduğunda, ki bunun kazaen gerçekleştiği bellidir, ne var ki kasten olduğunda kar amacı güdüldüğü açıktır. Gemilerin kirli yağ atıklarını sahildeki tesislere boşalttıklarını hatırlatmak istiyorum. Su, kir vb., maddelerinden arındırma gibi asamalardan oluşan düşük maliyetli bir arıtma işlemi

sonrasında yakıtlarda kullanılarak bir anlamda yeniden donusumu sağlanabilir pek tabii. Bunun yanı sıra çeşitli atık yağ ürünleri, tamirhanelerde kullanılan motor yağları, değişik yollarla yakıtlarda kullanılarak kar elde edilebilir. Yakıt ikmal zincirinin herhangi bir noktasında bu sahtecilik gerçekleştirilebilir. Singapur'da yaşanan vakada yabancı maddelerin, ikmal yapan teknelerde katıldığı iddia edilmisti.

S.6: Siz analiz işlerinizin çoğalması açısından daha fazla test aşaması gerekliliğini savunmuyor musunuz?

Yakıtlardan kaynaklanan hasarlara ilişkin en ilginç nokta, yakıtların mevcut regülasyonlarla uygunluk tasımasıdır. ViswaLab ilave testlerin yapılması gerektiğini ve başka parametrelere de bakılması gerektiğini sadece son altı yıldır savunmakta. Oysa ki bunun firmamıza ek bir faydası olmamıştır. İnsanlar artık herhangi bir suçlamaya maruz kalmadan iyi niyetle herhangi bir öneride bulunamazlar mı?

ViswaLab bundan birkaç yıl önce organik klorun etkilerinden söz ettiğinde, kar amaçlı olarak piyasa kısırttığımızı öne sürülmüştü.

Oysa ki şimdi organik klorun sektörde faaliyet gösteren firmaların tümü tarafından yakıtta sorunlara yol açan en önemli bileşen olduğu kabul edilmektedir. ViswaLab bu noktada hiç değilse iyi bir söz hak ediyor.

S.7: Son dönemlerde gözlemlenen Fujairah ikmali yakıtlar hakkında sizin yorumunuz nedir?

Burada göze çarpan şey yine organik klor varlığı, bu maddenin makine hasarlarına yol açtığı düşünüldüğünde ViswaLab olarak biz buna inanmaktayız (rafinerilerle ve petrol boru hattı firmalarıyla yapılan çalışmalarımız sonucunda) bu parametrenin 5 ppm den fazla olmaması gerekmektedir. Fujairah vakalarında yaşanan hasarlara ise çok daha yüksek oranlı organik klor varlığının yol açtığı laboratuvarımızca belirlenmiştir ki bu da normal bir sonuctur. Organik kloru çok düşük seviyelerde tespit edebilmek ve oranını hesaplayabilmek için biz 1997'den beri GC/MS metodunu kullanmaktayız ve bunun faydalarını da halen savunmaktayız. Bu cihazın hassas ölçümü mümkün kılan teknoloji Fujairah vakalarında olduğu gibi benzer vakalarda da yarar sağlayacaktır.

FT/IR ise bazı maddeleri belli bir yüzdenin üzerinde olduklarında saptayabilir, diğer bir deyişle oldukça sınırlı bir göstergelerdir.

S.8: Size göre uluslararası düzenlemeler ve kriterler ilave parametrelerin testini zorunlu kılabilir mi? Eğer bu konuda değilseniz, bu ilave testlerin ne şekilde yapılmasını tavsiye ediyorsunuz?

Uluslararası parametre ya da kriterler uzun sürelerin sonucunda kabul edilir ve aynı zamanda da sektörün eğilim ve taleplerini yansıtır. Yeni düzenlemelerin ilave parametre testleri ile *de facto* bir durum haline gelmesi, uluslararası regülasyon ve düzenlemeler ile hukuki görüş haline gelmelerinden daha yararlı olmuştur. Çoğu yenilikçi armatörler de ilave ölçümlere başvurmakta artık.

S.9: Size göre bu yeni parametreler incelenmeye başladığında tüm sorunlar da çözülecek mi?

Bu yaklaşım, yabancı maddelerin kaynağının çok çeşitli olduğu göz önünde bulundurulduğunda, çok fazla beklenti içinde olmak anlamına gelir. Ancak, yabancı madde katılması genelde bilinen yöntemlerle ve belli safhalardan geçilirken yapılmakta. Bu durumda, biz, bu gerçeği testlerimiz sayesinde yeterli oranda lanse edersek, kısmen kontrol altında tutulmasını sağlayabiliriz.

S.10: Bir gemi sahibi acısından ilave parametrelere bakılması standart test bedeline oranla nasıl bir maliyet getirir?

ViswaLab ile bu analizler, içeriğine göre 50 USD ile 1000 USD arasında değişen fiyat aralığında olup bu rakam standart test ücretini kapsamamaktadır.

S.11: ViswaLab olarak siz, yakıt hakkında genel bir değerlendirme verebilen Gerçek Değer İndeksi (TWI-True Worth Index)'ni açıklamaktasınız. Bir yakıtın TWI'ni saptarken ne tür testler yapılmaktadır ve bunun maliyeti ile standart test ücreti arasındaki fark nedir?

TWI, Standart Test ile Tutuşma-Yanma testlerinden yola çıkarak hazırlanan bir veridir. Bu işlemin toplam maliyeti ise 750 USD'dir.

Saygılarımla,

Dr. Vis