

**SAYGIDEĞER DOSTLARIMIZ;
SİZLERE DAHA FAZLA BİLGİ SUNABİLMEK AMACIYLA DAHA ÖNCE
İNGİLİZCE OLARAK GÖNDERMİŞ OLDUĞUMUZ BAZI BÜLTENLERİ,TÜRKÇE
OLARAK YENİDEN YAYINLIYORUZ:**

**UNISERVICE/TURKIYE
VISWA LAB.FUEL ANALYSIS
BULTEN 08**

**EĞER MAKİNANIN YAKITLA İLGİLİ OLARAK ZARAR GÖRDÜĞÜNDEN
ŞÜPHELENİYORSANIZ:**

AS&M deneyimlerine dayanarak,yakıt kaynaklı hasarların arttığını söyleyebiliriz.Yakıtla ilgili hasarların artmasının sebepleri:

- 1)Rafinerilerden gelen yakıtlarda katalitik kırılım yöntemine başvurulmasındaki artış.
- 2)Yakıt sağlayıcıların maliyeti düşürmek için çeşitli kaynaklardan yakıtı giren atık yağın ,yeni metodlarla giderilmesi.

Çevresel kurallar her geçen gün tüm dünyada daha sıkı hale gelmektedir.Atık yağ içeren atık maddelerin arıtımı belli bir maliyeti gerektirir.Yakıt siyah,yoğun ve içerisine atılan materyali kolayca kaplayabilen özelliindedir.Bunların yanında bazı parametreler sadece yakıtın şartnamelere uygunluğunu test etmek için yapılır.Makineye zarar verebilecek içeriklerden kontrol edilmeyen hiçbirisi yoktur.Çünkü limitli testler yakıtın içeriğini ve etkisini asla tam olarak belirleyemez.

Yıllardır ,makine hasarları hiç tahmin edilemeyecek nedenlerden ortaya çıkar.Pekçok denizcilik firmaları bunun için “fantom hasar”veya “gizli yakıt” deyimini kullanırlar.Zararın gerçekten nereden kaynaklandığının tesbit edilmesi kolay değildir.Kimse, teknik personel de dahil olmak üzere gerçekten ne olduğunu bilemez.Bu hasarlar hergün karşılaşılan bir problemler serisidir.Yakıt sağlayıcıları kolaylıkla,şartname parametre limitlerinde olduğunu savunarak bu mesuliyetten kaçabilir.Yakıt sağlayıcı yakıtta neyin eksik olduğunu bilemez.Belki yakıtın kaynağında aykırı olan bir nedenden mağdur durumda kalabilir.

Yakıt sağlayıcıların yakınlarda yaptıkları toplantıda bu problemin altı çizilmiştir,konuşulanlar “anecdotal” ve “kayda alınmamıştır”Bu gibi ciddi problemler ile ilgili ciddi önlemler alınmalıdır.Makine hasarları ile ilgili diğer hikayelerin tümü “hikaye” olarak kalmakta ve hiçbir değişme ve ciddi önlem alınmamaktadır.

Bu sebeple,yakıt kaynaklı hasarlardan şüpheleniyorsanız,bir hasar raporunun yazılması zaruridir.Bu rapor yakıtlarla ilgili tüm bilgileri ve hasarla ilgili tahmin ettiğiniz nedenin ne olduğunu içermelidir.Eğer numuneyi ve imzalı raporu CIMAC veya ISO-8217 yakıt grubuna gönderirseniz,çok büyük bir yardım sağlayacaktır.Veya Intertanko veya Intercargo üyesiyseniz,raporu onlara da gönderebilirsiniz.Bu sizler için “fantom hasar” ve “gizli yakıt” probleminin çözülmesi için son derece değerli bir yardım olacaktır.Sorunların tesbit edilmesi ve çözümlerinin bulunması gerekmektedir.