

## **YENİ YAKIT STANDARDI İLE İLGİLİ ÖNEMLİ ÖN YORUMLAR ISO 8217: 2017**

Viswa Lab, bu konuyu zaten o zaman mevcut olan taslak Standart temel alınarak 2016/1/3 Teknik Güncellemelerinde kapsamlı bir şekilde ele almıştı. 17 Mart 2017'de yayınlanan sürüm, son versiyonudur ve yorumlarımızı içerir.

Viswa Lab'ın bu Standardı gözden geçirme yaklaşımının, Yakıt alıcısı / yakıt kullanıcısının çıkarlarının yeterince sağlanmadığı durumlardaki alanları tanımlamak olduğunu açıkça belirtmek isteriz. Bu da yeni Standarttaki zayıflığı göstermektedir. Ayrıca, Viswa Lab bununla birlikte yakıt kullanıcılarını daha fazla koruma sağlamak istemiştir.

### **BULUTLANMA NOKTASI (CP) VE SOĞUK FİLTRE TIKANMA NOKTASI (CFPP)**

Yukarıdakilere örnek olarak, deniz distile yakıtları Bulutlanma Noktası (CP) ve Soğuk Filtre Tıkanma Noktası (CFPP) için test edilmelidir. Bu, sadece dökme noktasını rapor etmenin önceki gereksinimine göre bir gelişmedir. Bilindiği gibi, damıtılmış yakıt soğurken, oluşacak ilk durum, numunenin bulutlanmasıdır. Bu nedenle bulutlanma noktası ilk değerdir.

Yakıt daha da soğutulduğundan, Soğuk Filtre Tıkanma Noktası (CFPP), filtreyi tıkanma eğilimi gösteren küçük balmumu formu oluştuğunda ortaya çıkmaktadır. Damıtılmış yakıt daha da soğutulduğunda, en düşük noktada, dökme noktası, damıtılmış yakıtın tamamı katılaştığında gerçekleşir. CP ve CFPP değerlerini bilmek, daha fazla parafinik damıtılmış yakıtlar kullanıldığında, yakıt kullanıcılarını balmumu birikimiyle ilgili bu problemlerden kurtarabilirler.

### **MADDE 5 VE EK B**

Standardın yeni 5. maddesi, Standardın daha önceki sürümlerinin 5. maddesini tamamen değiştirmiştir. İlk bakışta değişiklikleri yararlı ve zararsız görünüyor. Ancak, daha derinlemesine bakıldığında bu aşağıdakileri ortaya koymaktadır.

Madde 5.2, "Yakıt, Madde 1'e uygun olarak kullanılması için yakıtın kabul edilemez olmasına neden olan konsantrasyonda herhangi bir materyalden arındırılmış olacaktır." olarak belirlenmiştir. Kabul edilebilir kaynaklardan birinin "yenilenebilir ham maddesinin rafinerilerde petrol hammaddesi ile birlikte işlenmesinden" kaynaklandığı söyleniyor.

Styrene, Indene, DCPD ve benzeri polimerik maddelerin filtrenin tıkanmasına neden olabileceği bilinmektedir, yakıt pompalarının ölçülerinin ve seperatörlerin şoklarında problemlere ayrıca neden olduğu bilinmektedir.. Yukarıda belirtilen madde bu tür maddelerin varlığını muaf mı tutar? Bazı tedarikçiler bu maddeleri etilen kraker tabanlarından alıp yakıtlara ekler. Rotterdam Limanı, bu tür polimerleri yakıtlarda bulunmaması gereken, yasaklanmış maddelerden biri olarak listeliyor. Lütfen 2015/1/6 numaralı Teknik Güncelleştirmemize bakın.

Bir başka önemli nokta. Zararlı maddelerin yakıt içinde bulunmaması gerektiğini kabul ederken ne yazık ki Standart, zararlı maddeyi kapsayan Ek B'ye Not yoluyla tedarikçinin sorumluluğundan feragat etmeye devam ediyor. İstisna ifadesi aynı kalmıştır "Bu doküman, herhangi bir materyalin

konsantrasyona karışmasını, Madde 5 te konu edildiği gibi yakıtın kullanımını kabul edilemez hale getirmesini men eder. Bununla birlikte, Ek B'nin C ve D Bölümleri aşağıdaki gibi belirtmektedir;

C) Standartlaştırılmış olmayan özel kimyasal türleri tespit etmek için çeşitli analitik teknikler kullanılır,

D) Çoğu durumda, hizmet esnasındaki marine engine sistemleri, personel ya da çevre üzerindeki herhangi bir özel maddenin ya da bunların kombinasyonlarının etkileri bakımından yeterli veri mevcut değildir.

Ek B, "Bu nedenle her bir yakıt numunesi için Tablo 1 veya Tablo 2'deki gerekliliklerin dışında ayrıntılı kimyasal analiz yapılmasını istemek pratik değildir" demektedir.

Viswa Lab, 8217 taslak taslağı yayınlandığında ve daha önce ISO 8217: 2010'da Ek B Zararlı Maddeler çıkarıldığında bunu vurgulamıştı. Önemli nokta, analitik teknikler var ve bunlar 2013'ten beri varlığını sürdürüyor. ASTM D7845 " Çok Boyutlu GCMS ile Kimyasal Türler ve Deniz Akaryakıtları "2013 yılında yayınlandı. Bu iyi biliniyor ve Viswa Lab bunu defalarca belirtti. Bununla birlikte, Standart, "Deniz endüstrisi, belirli kimyasal türlerin ve kullarındaki deniz yakıtlarının operasyonel özellikleri üzerinde zararlı etkiler gözlemlenen ilgili kritik konsantrasyonların etkileri konusundaki anlayışını geliştirmeye devam ediyor" şeklinde devam ediyor.

Ek ayrıca şunları söylemeye devam ediyor: " Bir arıtma, yakıt terminali veya barge lar dahil olmak üzere diğer arz tesisleri ve kamyon sevkiyatları için kalite güvencesi ve değişen prosedürlerin yönetimi yeterli olmalıdır ki elde edilen yakıt Madde 5'in gerekliliklerini sağlasın." Bu gerçekten bir şaka. Bilindiği gibi, bu maddeler tedarikçinin bilgisi dahilinde, marjlarını artırmak için, yakıt içine katılmaktadır. LÜTFEN BİZİM TÜM TEDARİKÇİLERİ SUÇLAMADIĞIMIZI DİKKATE ALINIZ. YORUMLARIMIZ, SADECE BUNU YAPMAKTAN KEYİF ALAN AZINLIK TEDARİKÇİLEREDİR.

Viswa Lab, kontaminantların veya kirletici grupların makine problemlerine ve hasar görme düzeylerine sahip oldukları ampirik verilere defalarca değinmiştir. Hem ampirik veriler hem de ASTM onaylı bir test yöntemi mevcut olmasına rağmen, neden yeni Standart kontamine yakıt tedarik edenler için kaçış maddeleri sağlar?

## **MADDE 8 - ISO 4259**

Madde 8, sonuçların yorumlanmasında ISO 4259'un kabul edilmesini kapsar. Bu netlik getirirken, Al + Si ile ilgili olarak mevcut 60 ppm'in korunduğunu ve ISO 4259'a izin verilen bu sınırın 72 ppm'e kadar çıkabileceğini belirtmek gerekir. Burada yine genel katalizör ortalaması 22 ppm iken neden 60 ppm sınırı ve daha sonra ISO 4259'un bir parçası olarak bir başka 12 ppm daha sağlıyoruz ve tedarikçinin yakıttan spesifikasyona girmeden 72 ppm'e kadar catfines temin etme avantajını veriyoruz? Bu, tedarikçiler için özel olarak verilen gereksiz bir imtiyazdır. Mevcut yakıtta ortalama catfine değerinin daha yüksek olduğu belirli alanlar varsa, birkaç istisna yapılmasına izin verilebilir. Catfine sorunu daha da önem kazanmıştır ve motor üreticileri motora giren yakıtta 15 ppm'den 8 ppm'e kadar olan catfine içerik sınırını gerçekten daraltmıştır. Bu ikilik, gemide bulunan arıtma tesislerine catfine içeriğini 72 ppm'den 15 ppm'e kadar getirme yükünü getiriyor. Bu, arıtma verimliliği de değiştiği ve motora giren yakıtın catfine içeriğini ölçmek için gemide mevcut olan herhangi bir olanak olmadığı için kolay değildir.

Yeni yakıt Standartının birçok diğer ayrıntısını size çok popöler olan tablomuzla birlikte gönderiyoruz.

Yakıt Standartları ile ilgili tavsiyeler aşağıda belirtilmiştir. ISO 8217: 2005'ten bu yana 12 yıl geçti ve o zamandan beri iki yeni versiyon da piyasaya sürülmesine rağmen, test ettiğimiz yakıtların % 85'i, yakıt alıcısına / yakıt kullanıcısına çok güçlü bir koruma sağlayan 2005 Standartlarına uygundur. Belki de bu eğilim 2017'den sonra da devam edebilir, çünkü yeni Standartta ağır yakıt ile yakıt kullanıcıları için faydalanabilecek herhangi bir yarar yoktur.

Öte yandan, damıtık yakıtlar için, bulutlanma noktası ve soğuk filtre tıkanma noktası girişi kesin bir iyileşme ve bu sizin dikkatinizi hak ediyor.

Sorularınız için bizimle iletişime geçmekten çekinmeyin.