



DTO
WEB PORTALI GÜNCEL HABERLER TAKİP FORMU

Haber Tarihi: 13.08.2014
Yayından Kaldırılma Tarihi: 25.08.2014

Haber Başlığı: **Ağır Yakıtlarda Kirleticiler-ISO 8217:2010'un Etkin Olmadığı Yerlerde Marpol Ek- VI'den Nasıl Yardım Alınacağı Hk.**

Viswa Lab TÜRKİYE' nin, "Ağır Yakıtlarda Kirleticiler-ISO 8217:2010'un Etkin Olmadığı Yerlerde Marpol Ek-VI'den Nasıl Yardım Alınacağı" ile ilgili 241 No'lu Bülteni Ek'te yer almaktadır.

EKLER:

EK-1: 241 No'lu Bülten

Koor: D.BAYKAL
Hazırlayan: H.DEMİROĞLU

Onay: Hüseyin ERTAN

TEKNİK GÜNCELLEME : 2012/5/7**Ağır Yakıtlarda Kirleticiler- ISO 8217:2010'un Etkin Olmadığı Yerlerde Marpol Ek VI den Nasıl Yardım Alacağız?**

Lütfen aşağıda belirtilenleri dikkate alınız. Yaygın ekipman ve ya boru hattı kullanımı sebebiyle, çeşitli seviyelerdeki kirleticilerin yakıt içinde bulunduğu bilinen bir gerçektir. Buna ek olarak, kimyasal atıkların ve diğer maddelerin gemi yakıtı içine boşaltılması sebebiyle kirletilme olasılığı da bulunmaktadır. Bu kirleticilerin bazıları zararlı olabilir ve belirli seviyenin üzerine çıktığı zaman büyük bir olasılıkla makine hasarına sebep olurlar. Standart ISO 8217 (hem önceki hem mevcut sürümleri) tablo 1 ve tablo 2'ye göre test edildiğinde; potansiyel olarak tehlikeli duruma yol açan bu kirleticilerin bir çoğunu algılamaz.

Örneğin, ISO 8217:2010 biyo türetilmiş ürünler ve Fatty Acid Methyl Esters (FAME) için Ek A 2.3'ü belirtir: DMB durumunda, temiz ve parlak değilse ve tüm atık yakıt kategorilerinde; resmi duyarlılık açıklaması içeren test yöntemi olmadığı için önemsiz olarak, sayısal terimlerle ifade edilemez. Bu yüzden,tedarik zinciri sisteminde kirletici gibi düşünülmemelidir.

Viswa Laboratuvarları GCMS testi uygulayarak atık yakıtın içindeki FAME içeriğini tespit edip, miktarını belirleyebilir. Miktar belirtme mümkün olsa da; üst seviyelerdeki FAME varlığının sebep olduğu makine problemleri standardında rehberlik yoktur. Viswa Laboratuvarları tarafından alınan ampirik veriler gösterirki; içerik 300 ppm'i aşarsa filtre tıkanması problemleri yaşanabilir.

ISO 8217-2010 ayrıca belirtir ki; "Yakıt üreticileri ve tedarikçileri yeterli kontrollerin yerinde yapıldığını ve böylece atık yağ teslim edildiğinde bu uluslararası standardın 5. klozu gereksinimleri ile uyumlu olduğunu garantiye almalıdır."

Paragraf 5 için yapılan yukarıdaki referans yorumlanırken karışıklığa sebep olabilir. Paragraf 5.5 özellikle belirtir ki;

Yakıt,

- Gemiye tehlikeye atacak, makine performansını ters yönde etkileyecek ve ya;
- Personel için zararlı ve ya;
- Hava kirliliğine neden olabilecek,yakıtta kullanılan konsantrasyonda herhangi bir katkı maddesi veya kimyasal atık içermemelidir.

NOT: EK B'ye bakınız

Bu güncelleştirmedeki daha sonra belirtilecek olan Ek B içeriğinin, kloz 5 yorumlamasında daha fazla karışıklığa yol açması olasıdır.

Bazı müşterilerimiz bunu; yakıtta kullanılan konsantrasyonda herhangi bir katkı maddesi,herhangi bir cisim ve ya kimyasal atık olmadığını kanıtlamadıkça, bu yakıtı kullanırken makine performansı ters yönde etkilense bile şikayetçi olamayacakları yönünde yorumlamışlardır.

Paragraf 5.5 için diğer yorumlama ise; eğer kullanılan yakıt makine performansını ters yönde etkiliyorsa yakıt kullanıcısının standart dışı yakıt için iddia öne sürme ve beyan etme hakkı vardır. Yakıt kullanıcısı, yakıt içerisinde hangi ek maddelerin ve ya kimyasal atıkların bulunduğunu bilmez. Tedarikçi,sattığı yakıtın içinde hangi maddelerin bulunduğunu bilmek durumundadır.

Amaca uygunluk için İngiliz Kanunlarını şunu belirtir ki; dizayn edilme amacındaki görevini yerine getirebilen bir şey amacına uygundur.Tedarik edilen herhangi bir yakıt, makul şekilde satın alınabilir kaliteye sahip olmalı,kullanılacağı gemi makine tipleri ile uyumlu olmalı ve tasarlanma amacına uygun olmalıdır. Kuşkusuz ki; yakıt alıcısı, yakıtı, makine problemlerine yol açması için ve ya makine performansını olumsuz etkilemesi için satın almayacaktır.Eğer böyle bir durum gerçekleşirse; yakıtın tasarlanma amacına uygun iş yapmadığı ve dolayısıyla spesifikasyon dışı düşünülmesi sonucuna ulaşılacaktır.

Yukarıdaki bilgilere rağmen, bazı tedarikçiler problemlı yakıt tedarikinde sorumluluğu inkar etmek için para 5.5 ve Ek B'den alıntı yapabilirler.

Burada, dikkatinizi Marpol Ek VI'nın çok önemli olan diğer bir kısmına çekmek istiyoruz. Yakıt tedarik sözleşmesi ile ilgili her yakıt bilgi formu (bunker delivery note), tedarikçiye aşağıda belirtilmiş olan Marpol Ek VI kural 18'e uyma zorunluluğu getirir.

"Akaryakıt Yağı Kalitesi

1. Yanma amacıyla gemilere dağıtılan ve gemilerde kullanılan f.oil, aşağıda belirtilen şartları karşılamak zorundadır:

a) Alt paragraf b'de belirtilenler hariç :

- i. F.oil,petrol rafinerisinden türetilen hidrokarbon karışımı olmalıdır.Bu durum, performansın bazı yönlerini geliştirmek için amaçlanmış katkı maddelerinin küçük miktarlarının birleşmesini engellemez;
- ii. F.oil, inorganik asitlerden arındırılmış olmalıdır;
- iii. F.oil, herhangi bir katkı maddesi veya kimyasal atık içermemelidir.

Bu bağlamda,

1. Gemiye tehlikeye atmamalı, makine performansını ters yönde etkilememeli ve ya;
2. Personel için zararlı olmamalı ve ya;
3. Hava kirliliğine neden olmamalıdır.

b) Yanma amacıyla, petrol rafine yönteminden farklı bir yöntemle türetilmiş yakıt;

- i. Bu ekin 14. kuralında belirtilmiş olan sülfür miktarını aşmamalı;
- ii. Makinenin, kuralda belirtilmiş olan NO_x emisyon limitini aşmasına sebep olmamalıdır."

Ek B zararlı materyallerin korunması ,Kural 18 tarafından sağlanan kaplama ve ya koruma sebebiyle inkar edilebilir.

Ek B

(Bilgilendirici)

Zararlı Materyaller

Bu uluslararası standart, Klot 5'de şart koşulmuş zararlı materyallerin birleşimini engellemektedir. Bu gibi materyaller deniz yakıtlarında bulunmamalı, karıştırılmamalı, harmanlanmamalıdır. Aşağıdaki maddeleri göz önüne aldığımızda, materyal ve ya cisimlerin zarar seviyesini doğrudan belirlemek zordur:

- Her yakıt kendine özgü ve kompleks hidrokarbon türü karışımından oluşmaktadır.
- Farklı kaynaklardan geniş bir materyal yelpazesi; üretim,elleçleme ve taşıma sistemleri sırasında tedarik zincirinin içine girebilir.
- Rafinerilerde, yakıt terminallerinde ve ya diğer tedarik tesislerinde ekipmanların ve ya boru hatlarının yaygın kullanımı sebebiyle;yakıt içinde çeşitli seviyelerde kirlilik olabilir.
- Standart olmayan yaklaşımla çeşitli analitik teknikler kullanılarak bu kirleticilerin ve spesifik kimyasal türlerinin tespiti yapılmaktadır.
- Çoğu durumda, belirli bir kirleticinin etkilerine nazaran elverişli data mevcut olmayabilir veya personel ve çevresel kombinasyonlar yüzünden , servisteki marin makine sistemlerinin çeşitliliğinde bulunmayabilir.

Bu nedenle, Uluslararası Standartlardaki listelenmiş gereksinimler den öte her gönderilen yakıt için detaylı kimyasal analiz gerekmemektedir. Bunun yerine rafineri ve yakıt terminali yada herhangi bir yakıt terminali, tedarik barçlar içeren ve akaryakıt taşıyan kamyonlar ile taşımış, değişen işletme prosedürlerini garantiye almak adına yeterli kalite ve güvene sahip, sağlığa zararlı maddelerden ayrılmış, Uluslararası Standardın Klot 5 in gereksinimleri ile son yakıt uyumludur.

Çarter parti anlaşmaları ve yakıt tedarik sözleşmelerinde; klotun özellikle bunkerların Marpol Ek VI Kural 18'de belirtilen gereklilikleri karşılmasını sağlamak için, tedarikçilere zorunluluk getirmek üzere eklenmesi şiddetle tavsiye edilir.Böylece, tedarikçinin sorumluluğu tamamlanmış olacak ve tedarikçi, Ek B tarafından sağlanan korumayı içeren ISO 8217:2010 Para 5.5 maddesine sığınamayacaktır.

Lütfen bir sorun olduğunda bizlerle iletişim kurmaktan çekinmeyiniz.

Her türlü sorunuzda bizlerle iletişime geçmekten çekinmeyiniz.

Saygılarımızla

ILKFER 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	
--	--

