

シンガポールが燃料管理を義務化



シンガポールでは 2017 年 1 月 1 日以降、すべての船舶用燃料のバンカリングにおいて質量流量計測システム（Mass Flow Metering [MFM] System）の使用が義務化されます。

こちらは、英文記事「[Gard Alert: Singapore adopts mandatory bunker control](#)」（2014 年 9 月 11 日付）の和訳です。

はじめに

シンガポールの海洋港湾管理局（Maritime and Port Authority [MPA]）は、バンカリング時に、その質量を直接測定しなければならないという制度を導入しようとしています。こうした測定が義務づけられるのは、世界の港湾で初めてです。MPA は、Port Marine Circular No.08-14 の中で、「Singapore Standard Code of Practice for Bunkering（シンガポール・バンカリング業務標準規定）」（SS 600）が改正過程にあることと、港湾内で作業するすべてのバンカー船に MPA 認可済みの質量流量計測システムの設置が要求されるようになることを発表しました。

新システムの実施日程は、次のとおりです。

- 2014年12月31日 - ホバークラフト（バンカー船）認可を申請する新規のバンカー船
- 2016年12月31日 - 既存のバンカー船

MPAによれば、10月中旬の2014 Singapore International Bunkering Conference（2014年シンガポール国際バンカリング会議）においてSS 600の改正版が発表される予定です。

経緯

船舶用燃料油取引上の問題点の一つは、船上での容積測定は計深棒や測鉛を用いて手作業で行われるのに、費用請求は供給した燃料の質量に基づいて行われていることです。手作業での測定は、時間がかかる上に、取引相手から見た場合、不透明感が残ります。従来の方法による容積測定の精度は、天候・海・船舶の状態、燃料タンクトリム、燃料温度によって大きく左右され、さらに、容積測定結果を手作業で質量へ変換するという工程を含むため、質量に関する争いにつながるような、人的ミスを起こしやすくなります。このほかの問題点として、よく知られていますが、シンガポールでは、バンカーバージが燃料に空気を送り込むことから、実際の供給量よりも測定結果が大きくなってしまいう「カプチャーノバンカー」の発生がたびたび報告されています。

シンガポールは、2013年には4270万メトリックトンの燃料売上を記録した、世界有数の給油港であり（出典：MPA Annual Report 2013）、それゆえ、MPAにとっては、質の高い給油サービスを確実に提供することが極めて重要です。MFM システムの使用義務化により、バンカリングにおける透明性と、作業効率の向上、業界全体の生産性の向上、そして何よりも、違法なバンカリングの減少が期待されています。

船上のバンカリング手順への影響

新しい制度の実施において業界を支援するため、MPA は、「Frequently Asked Questions on Mass Flow Metering (MFM) for Bunkering (海上バンカリングの質量流量計測 (MFM) に関するよくある質問)」および「Generic MFM Procedure (MFM の包括的手順)」という文書を発行しています。認可済みの MFM システムを設置することはバージ船所有者の責務ですが、シンガポールの港湾内でバンカリングを行う船舶の乗組員も新システムの要求事項を十分に理解しておく必要があります。

ぜひとも、MPA の「Generic MFM Procedure (MFM の包括的手順)」の内容を十分確認し、必要に応じて船上でのバンカリング手順をそれに対応させるようにしてください。

新しい MFM システムの使用に関連しては、次のことに注意してください。

- 独立した立場で給油作業に立ち会い、法令の順守を確認するバンカーサーベイヤーの役割に変更は無いため、その関与は引き続き重要である。
- 燃料契約で燃料供給量の決定方法を定めることはめずらしいことではない。MFMを拘束力のある取決めとすることに加えて、機関長(またはSMSに基づく代行者)とバンカーサーベイヤーが、給油の前後に、バンカーバージと自船の両方で燃料の検査を実施することが望ましい。同検査には、空気混入やその他違法行為の兆候の監視を含めることが望ましい。売主と買主の間で、測鉛により燃料の量を測定することが合意されている場合、MPAは、2017年1月1日までは、そうした取決めに反対しないと思われる。しかし、MPAは、(使用可能な状態にある) MFMシステムはそのまま運用を続けることが望ましいとの立場から、MFMに記録された情報は捜査で使用される可能性があることを示している。
- 機関長(およびバンカーサーベイヤーの関与がある場合はそれも含む)は、バンカリング後に計測器の数値の確認と記録を行うだけでなく、作業開始前に(リセット可能な油量表示計の)数値がゼロに設定されていることも確認しておくが強く推奨される。
- 測定作業の完全性を担保するには、(計測器だけではなく)給油システム全体を完全に機能させるとともに、バンカーバージから供給する燃料が計測器をバイパスしてしまう可能性を封じることが重要である。機関長(およびバンカーサーベイヤーの関与がある場合はそれも含む)は、バンカリング作業の開始前と終了後にすべてのシーリングポイントに損傷がなく、その番号がバンカーバージの最新の「Seal Verification Report (シール証明報告書)」に記録された番号と一致することを入念に点検・確認すべきである。

以下の資料類は MPA からダウンロード入手可能です。

- 2014年7月29日付 [Port Marine Circular No.08-14](#)
- [MPA Frequently Asked Questions on Mass Flow Metering \(MFM\) for Bunkering](#) (海上給油の質量流量計測 (MFM) に関するMPAへのよくある質問)
- [Generic MFM Procedure](#) (MFMの包括的手順)

Singapore Standard Code of Practice for Bunkering (シンガポール海上給油業務標準規定) (SS 600) については、[こちら](#)にて購入可能なようです。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。