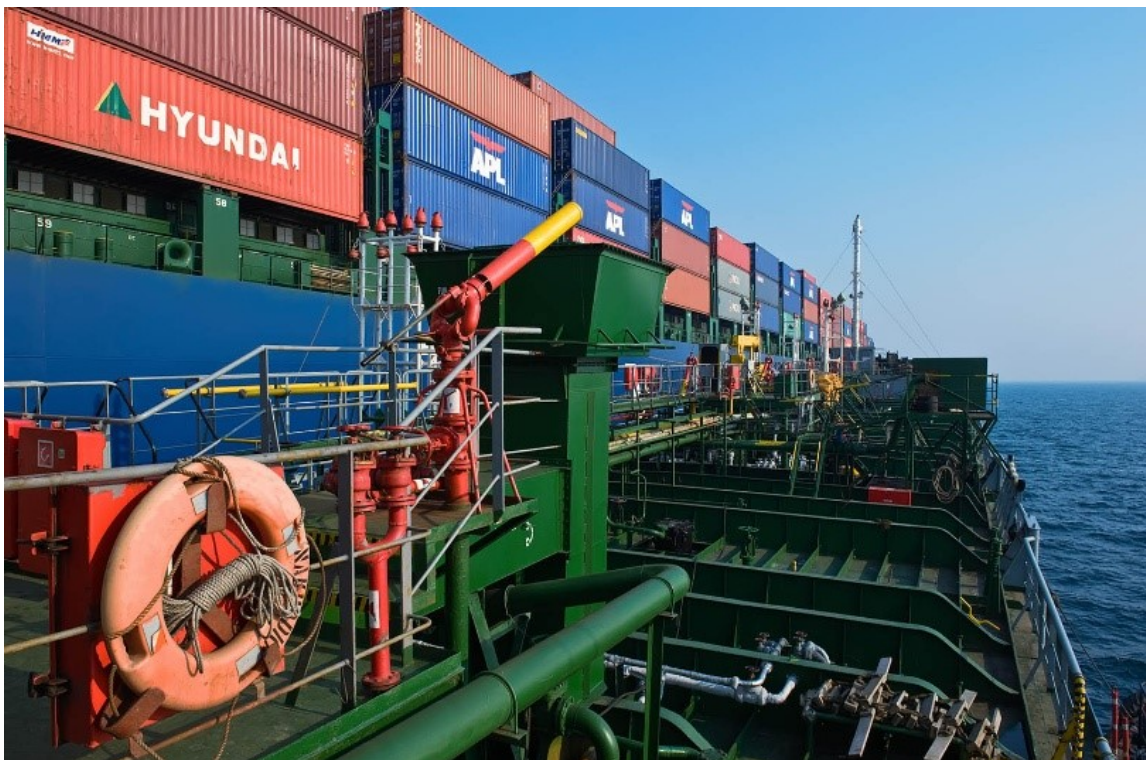


## 燃油受污染問題繼續蔓延

近期湧現出大量因燃油品質差而引發的船機故障問題，進而導致船舶燃油系統過度磨損、堵塞及損壞。自 2018 年 1 月該問題首次浮出水面以來，究竟有多少艘船舶受到影響尚不清楚，但據估計，數量可以百計。



問題為何如此複雜？

原因主要有三：

- 污染源仍然不得而知。
- 問題存在的範圍廣，不僅限於某一地區或供應商。已報導的事件涉及曾在美國墨西哥灣、巴拿馬、加勒比海、新加坡、馬來西亞及最近在香港接收燃油補給的船舶。而且不合格燃油的批次也無法確定。
- 符合 ISO 8217 的標準測試方法無法檢測到污染物/摻雜物的存在，因此會員很難知曉所補給的燃油是否受到污染。

我們對相關污染物瞭解多少？

到目前為止，美國海岸警衛隊（USCG）是唯一就此問題發佈消息的主管當局。其與國際獨立油輪船東協會（INTERTANKO）均強調，當運用高級或更為嚴格的方法來測試燃油時，檢測到了船用燃油精煉過程中通常不會存在的多種化合物。這些化合物包括酚類化合物、脂肪酸、苯甲酸、環己二醇異構體和脫氫縱酸，以及其他未知性質的粘性化合物。燃油中存在上述或類似化合物違反了 ISO 8217 標準第 5 條和《防汙公約》附則 VI 第 18.3 條的規定。

### 謹慎行事

船東和經營人可採取的一些預防措施包括：

- 提高認識：讓船員瞭解使用受污染燃油可能出現的問題，以確保其謹慎行事。
- 加強對船機的監控：使用新補給的燃油時，必須密切監控燃油泵和噴油器。如出現任何機械故障的跡象，必須予以調查並完整記錄，並保留任何受影響的零部件。
- 改進規劃：在可能的情況下，維持足夠的燃油儲備；當確認新補給的燃油受到污染且無法使用的，可耗用儲備燃油，以使船舶能夠到達最近的安全港口。
- 額外檢測：建議會員和客戶選擇對燃油樣品進行高級檢測，以確定是否存在污染物。但並非所有的燃油測試實驗室都提供此類服務，而且對船舶經營人而言，等待高級檢測結果的時間可能較長。
- 考慮使用添加劑和稀釋燃油時務必小心：如果會員和客戶選擇使用添加劑，來去除燃油中的某些有害污染物，應當諮詢發動機和燃油噴射設備的製造商，以防對船機造成損害。在考慮稀釋燃油的情況下，也請遵循類似建議，並進行相容性檢查。

### 補充指引

請會員和客戶參見 [USCG](#) 和 [INTERTANKO](#) 就此問題發佈的通函，以瞭解更多情況。

### 法律問題

當由於燃油受到污染而引發船機故障時，將產生租船合同和/或燃油供應合同項下的法律問題。

#### 租船合同

在期租合同下，船東和租家首先需考慮的是燃油規格條款的具體規定。船東可能會考慮請求租家配合，在使用前對燃油進行額外檢測，並且將發現受污染的燃油卸下船，相應的時間和費用由租家承擔。如果已經耗用了不合格燃油，則需要船東提供詳細證據，來證明由於消耗不合格燃油已造成的損害和/或損失。

在程租合同下，租家不會以任何方式參與燃油補給；船東將負責根據燃油供應合同來解決相關問題，並在需要時，從船上卸下不合格燃油。

#### 燃油供應合同

程租船東和期租租家應檢查加油合同所適用的管轄權條款。船東也應該知曉訴訟時效，加油合同中規定的時效可能相對較短。另一個重要建議是，可要求供油方對所供燃油進行額外檢測，但如果供油方拒絕，那麼購油方應聲明其不同意合同中的訴訟時效條款。