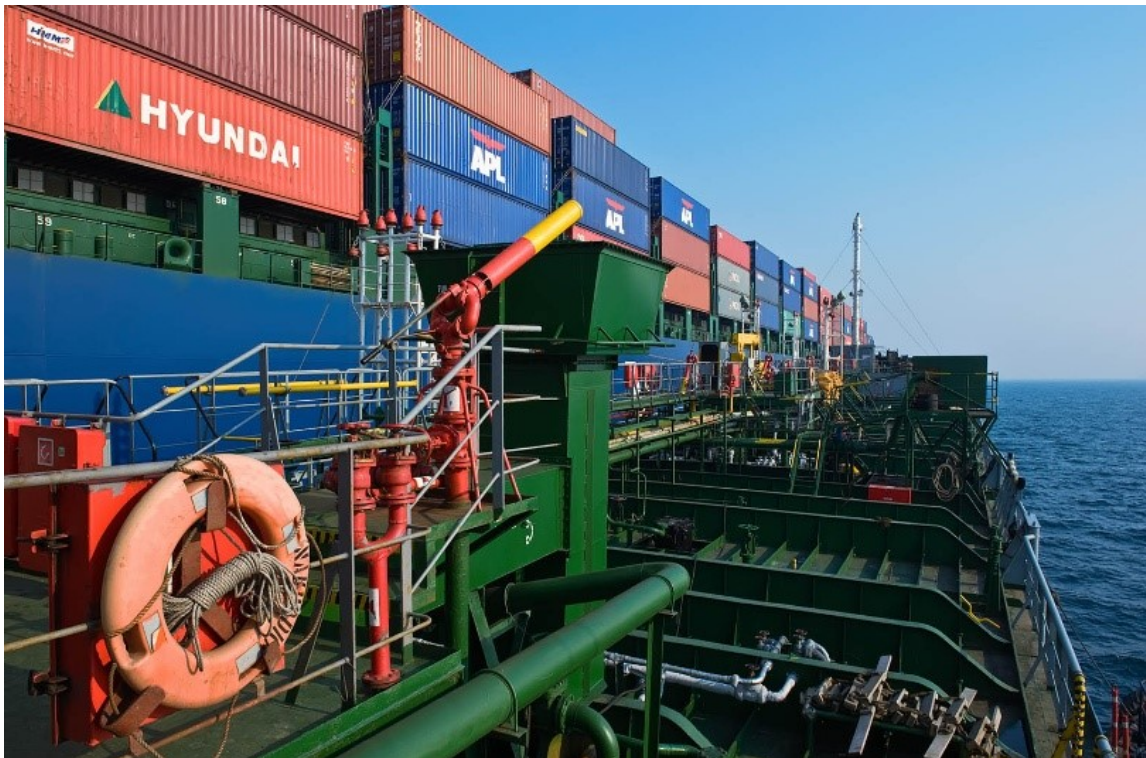


燃油受污染问题继续蔓延

近期涌现出大量因燃油质量差而引发的船机故障问题，进而导致船舶燃油系统过度磨损、堵塞及损坏。自 2018 年 1 月该问题首次浮出水面以来，究竟有多少艘船舶受到影响尚不清楚，但据估计，数量可以百计。



问题为何如此复杂？

原因主要有三：

- 污染源仍然不得而知。
- 问题存在的范围广，不仅限于某一地区或供应商。已报道的事件涉及曾在美国墨西哥湾、巴拿马、加勒比海、新加坡、马来西亚及最近在香港接收燃油补给的船舶。而且不合格燃油的批次也无法确定。
- 符合 ISO 8217 的标准测试方法无法检测到污染物/掺杂物的存在，因此会员很难知晓所补给的燃油是否受到污染。

我们对相关污染物了解多少？

到目前为止，美国海岸警卫队（USCG）是唯一就此问题发布消息的主管当局。其与[国际独立油轮船东协会（INTERTANKO）](#)均强调，当运用高级或更为严格的方法来测试燃油时，检测到了船用燃油精炼过程中通常不会存在的多种化合物。这些化合物包括酚类化合物、脂肪酸、苯甲酸、环己二醇异构体和脱氢枞酸，以及其他未知性质的粘性化合物。燃油中存在上述或类似化合物违反了 ISO 8217 标准第 5 条和《防污公约》附则 VI 第 18.3 条的规定。

谨慎行事

船东和经营人可采取的一些预防措施包括：

- 提高认识：让船员了解使用受污染燃油可能出现的问题，以确保其谨慎行事。
- 加强对船机的监控：使用新补给的燃油时，必须密切监控燃油泵和喷油器。如出现任何机械故障的迹象，必须予以调查并完整记录，并保留任何受影响的零部件。
- 改进规划：在可能的情况下，维持足够的燃油储备；当确认新补给的燃油受到污染且无法使用的，可耗用储备燃油，以使船舶能够到达最近的安全港口。
- 额外检测：建议会员和客户选择对燃油样品进行高级检测，以确定是否存在污染物。但并非所有的燃油测试实验室都提供此类服务，而且对船舶经营人而言，等待高级检测结果的时间可能较长。
- 考虑使用添加剂和稀释燃油时务必小心：如果会员和客户选择使用添加剂，来去除燃油中的某些有害污染物，应当咨询发动机和燃油喷射设备的制造商，以防对船机造成损害。在考虑稀释燃油的情况下，也请遵循类似建议，并进行兼容性检查。

补充指引

请会员和客户参见 [USCG](#) 和 [INTERTANKO](#) 就此问题发布的通函，以了解更多情况。

法律问题

当由于燃油受到污染而引发船机故障时，将产生租船合同和/或燃油供应合同项下的法律问题。

租船合同

在期租合同下，船东和租家首先需考虑的是燃油规格条款的具体规定。船东可能会考虑请求租家配合，在使用前对燃油进行额外检测，并且将发现受污染的燃油卸下船，相应的时间和费用由租家承担。如果已经耗用了不合格燃油，则需要船东提供详细证据，来证明由于消耗不合格燃油已造成的损害和/或损失。

在程租合同下，租家不会以任何方式参与燃油补给；船东将负责根据燃油供应合同来解决相关问题，并在需要时，从船上卸下不合格燃油。

燃油供应合同

程租船东和期租租家应检查加油合同所适用的管辖权条款。船东也应该知晓诉讼时效，加油合同中规定的时效可能相对较短。另一个重要建议是，可要求供油方对所供燃油进行额外检测，但如果供油方拒绝，那么购油方应声明其不同意合同中的诉讼时效条款。