

## 船用燃料——有毒混合物？

船用燃料供應鏈正面臨著新的挑戰。各港口當局已經取締了一些燃料供應商，撤銷了它們的許可證。最近，一些供應商為了讓船用燃料符合最低 ISO 規格，有意在其中混入餾分或葉岩油，這已導致許多發動機在海上發生故障，故障原因是燃料噴射閥受損或堵塞及需更換濾清器。



這一問題最初是在美國墨西哥灣地區供應的燃料中發現的，但後來擴及到巴拿馬、新加坡、香港和韓國。

這使船員面臨不該有的危險，同時可能引發環境災害，對船舶造成物理損壞，並使船東和船舶經營人蒙受收入損失。Gard 作為承保主發動機物理損壞以及租金損失險的船殼保險人，與我們的會員和被保客戶分享相關的經驗。作為保賠協會，我們承保船員風險及罰款，此外還提供綜合租船人保險，涉及就受污染燃料供應造成的損害向船東承擔責任。此外，我們的抗辯險律師經常就船東和租船人之間關於船舶補給燃料的權利和責任提供諮詢。

約占全球貿易運輸量 90% 的船東公司，正與各自的保險人共同面對監管和環境合規方面越來越大的壓力。船東需要明確地知道，它們可以隨時獲供高品質、具有經濟性的燃料。國際獨

立油輪船東協會（Intertanko）發表了一篇重要的評論文章，呼籲各國政府和監管部門採取堅定的立場，同時號召其油輪會員提供所經歷事件的案例及細節。

國際海事組織污染預防和應對（PPR）分委會正在制定指導方針，支持 2020 年限硫令的實施。作為該進程的一部分，分委會將審查關於燃料油供應商的最佳做法指南，以及成員國/沿海國家協助遵守和強制其履行職責的最佳實踐。這屬於《防汙公約》附則 VI 的內容，將於 2018 年 10 月在海洋環境保護委員會第 72 次會議上進行審議。

為了引發進一步討論，我們在下面再次發佈 Michael Grey 撰寫的文章，其中著重提到了受污染燃料的問題。他談及此類燃料在航空或汽車業內如何被認為是不可使用的，然而相關問題卻被允許在海事領域繼續存在。

### 觀點：燃料災難

*那些不起作用的問題燃料或者潤滑劑，很可能是數量驚人的事故的元兇。*

只有靠罰款、拘禁和港口國監督檢查的威懾力，才能保證劣質船用燃料不再傷害貴重的發動機。

暑假來了，公路上滿是急切的旅行者，他們的汽車滿載著燃料，以及對陽光和休閒時光的嚮往。

但是想像一下，如果您已經沿著 M4 公路行駛了好幾英里，或者剛從歐洲隧道“樂謝拖”（Le Shuttle，一種運送公路車輛的區間列車）駛下，開在從法國加來出發的高速公路上，您的汽車發動機突然開始掉鏈子了。更糟糕的是，機械部件傳來了令人生厭的金屬聲，這時儀錶盤上又出現了幾個警示燈。當您煩躁不安的家人在路邊怒火中燒時，您召喚著緊急修車服務。

專業人士的檢查簡單快速，報告言簡意賅，但葬送了您度個輕鬆假期的一切希望。問題出在受污染的燃料，可怕的污染物破壞了您的發動機。事實上，汽車大概是報廢了，因為汽缸套已經像一個被傻子用鋼絲刷刷過的不粘鍋表面一樣，被磨壞了。

“近來，老是發生這樣的事，”專業人士說，但這好像起不了什麼安慰作用。“您有沒有在加油站取樣做過化驗？”他十有八九已經知道了答案。

想像一下，當一架飛機在起飛跑道上疾馳，或者已經在長途飛行的途中，此時所有警示燈都亮起，吵鬧的警報聲預告著發動機即將因為燃油污染而停止工作。後果是不可設想的，但會有無窮無盡的預防措施來確保這樣的事永遠不會發生。

至少在先進的工業國家，我們能愉快地把車開進加油站，把燃油注入油箱，而不會有一絲顧慮，除了無聊地想著當我們不缺油的時候，為什麼石油公司推高油價時如此迅速，而降價卻如此遲緩。對於無論是出售給公路用車、飛機還是火車使用的燃油，煉油廠都堅決提供一定的品質保證。企業的聲譽和生存有賴於此。

大型船舶也曾經和如今的駕車者一樣，毫無顧慮地駛入燃油補給站，大副不會預想到，燃料中的某些髒東西可能會破壞發動機（而在現在看來，這很難令人相信）。他們可能會擔心，

有些港口的實際計量可能會有點——該怎麼委婉地來說呢——“有利於”供油一方，或者哪個粗手粗腳的三管輪可能會在轉動閥門時，動作慢得把半噸重油倒在整塊乾淨的甲板上。但是，在石油公司供應燃料的時代，品質很少會成為問題。

那麼，為什麼在首次發出有關燃料污染警告的多年之後，這個問題仍然沒有解決，而且關於罰款、化學污染物和其他破壞發動機的可怕添加劑的警告還在不時發佈？如今，這一問題並不是發生在一艘極度缺油的船舶被迫加油時會到訪的一些落後的第三世界和偏僻的港口，而是發生在世界上一些燃油輸送量巨大的最大型港口，而且供應商並不是不可靠的小作坊，而是大型公司，儘管不是石油公司的煉油廠。

### *特棒的伎倆？*

劣質燃料的加工流程有某些共性：一些自作聰明的人把一定量的葉岩油倒入船用重油儲罐內，或者認為，可以解決掉一滿罐原本以同樣的方式報廢將會代價不菲的有害化學品，是個特棒的主意。船上使用的包容一切的全能柴油燃料一定會毫無怨言地吸收它。

可悲的是，事實並非如此。“如果船東只準備付桶底積垢（通常只適合用於鋪路）的錢，他們就不該期望獲得高品質的產品”，這樣說未免有失偏頗。貿易標準難道不適用於船用燃料嗎？

人們曾經陰暗地認為，所有這些警告都是燃料檢測實驗室招徠生意的伎倆。但很可惜，污染在大多數情況下都是真實存在的，而那些沒有採取預防措施的吝嗇鬼則面臨船機毀壞的風險。我們並不知道有多少船因為“燃料問題”而停駛，也就是說，因為不起作用的問題燃油或潤滑劑而出現這種狀態，但很可能它造成的事故比您想像的要多得多。

同樣值得考慮的是，我們正在步入一個精確管理船載燃料的新時代，燃料的有害物排放指標遠比以往任何時候更嚴格。劣質燃料隨時會將海員生命和船舶安全置於危險之中，而始終應該優先考慮的船員生命和船舶安全問題，在燃料成本成為普遍關注的焦點時，被嚴重地忽視了。

考慮到油艙內燃燒不合格燃料會導致包括船舶遇險滅失在內的一系列後果，如今在港口國監督發揮作用的情況下，可以採取拘禁、罰款和其他嚴厲的財務處罰手段。也許迫於這些威懾，燃油供應商即使不提高品質，也至少會確保您購買的燃油不會損壞您的船機，這樣也許能讓輪機長不再背負巨大的壓力。

上述文章最初發表在《勞埃德船舶日報》上，經英富曼集團/勞氏日報社同意後再次發佈。相關內容僅代表作者觀點。