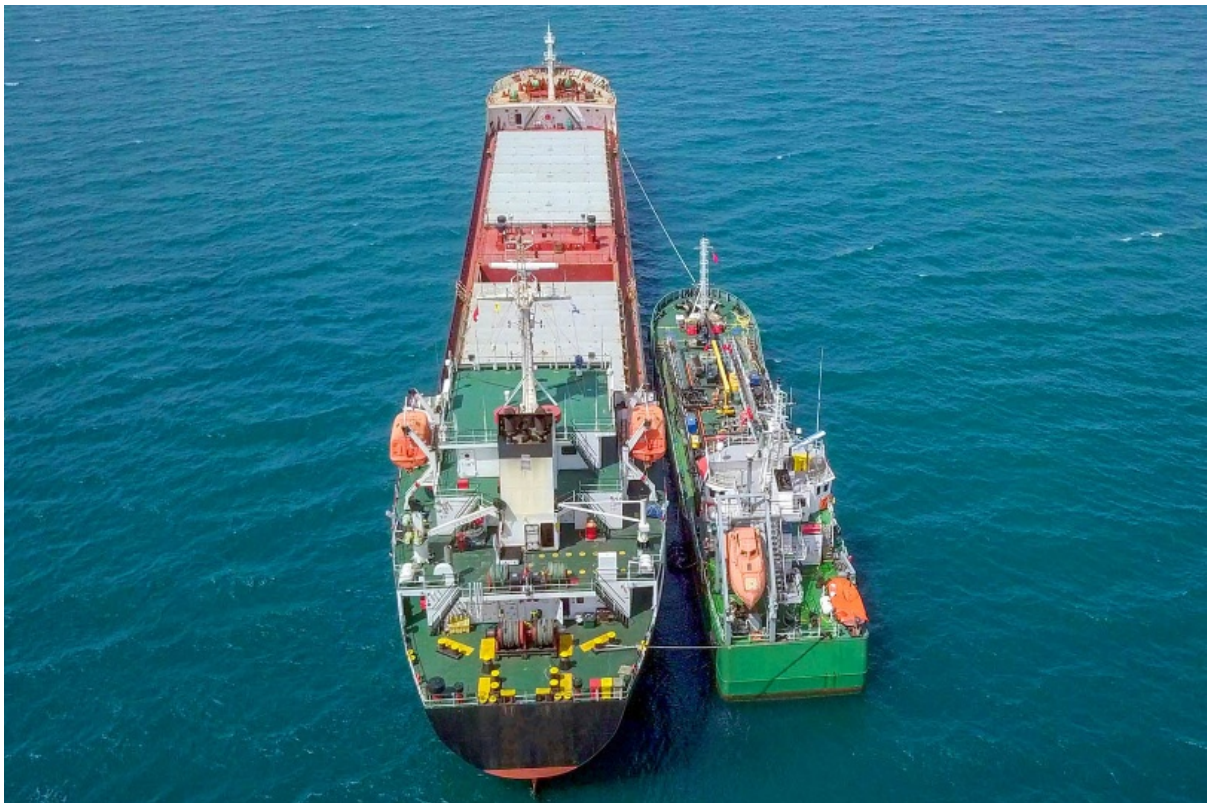


新加坡加注燃油——存在氯化烃污染情况

近期，Gard 会员和客户报告了多起可能由受污染的燃油（主要是重油 HSFO）引起的船舶运行问题，据报告这些燃油主要是 2022 年第一季度在新加坡加注。



警示

2022 年 3 月 30 日

Veritas Petroleum Services (VPS) 2022 年 3 月 11 日发布了 05/2022 号警示，报告称从新加坡交付的 HSFO 燃油样品中发现了较高含量的氯化烃化合物。虽然在此期间加注的燃油由不同的供应商提供，且符合 ISO 8217 表 2 的测试要求。但在 GC-MS 增强测试时发现存在污染物——氯化烃和有机氯化物。Gard 会员可以点击查阅 [VPS 警示报告](#)。

此类燃油污染可导致燃油泵磨损、燃油阀问题以及主机或辅机无法启动的情况。Gard 会员和客户的船舶遇到了可能与受污染燃油有关的运行问题，包括失电、失去动力、

排气温度高以及燃油系统中的油泥过多等。在某些事件中，当事船舶甚至需要被拖带至港口。这些污染物对机器的长期影响（如果有的话）尚不清楚。

除了 VPS 警示报告，Gard 还联系了其他行业组织，以了解是否存在类似情况。在起草此警示时，我们尚未收到反馈，尽管我们已经注意到一些测试机构发布了有关此问题的警示信息，证实了 VPS 的调查结果。当然，我们想强调一下，这些调查结果并不能反映新加坡供应的燃料的整体质量。

根据 Gard 接报的几起严重的主机故障案例，我们重申 VPS 警示中的一些建议以及 Gard 之前洞察文章——[《受污染的燃油问题继续蔓延》](#)（与 2018 年和 2019 年休斯顿燃油污染系列事件相关）中提到的额外测试建议。

主要建议

1. 最近在新加坡加装过 HSFO 燃油船舶的船员应意识到氯化烃化合物可能存在及其对船舶运营的潜在影响。在使用燃油之前，船东、经营人和承租人应考虑向燃油供应商寻求书面保证，即燃油已经通过氯化烃化合物测试并要求提供测试报告。目前，受影响的燃油似乎仅限于 HFSO，即为符合 MARPOL 硫排放标准而要配备脱硫塔的船舶使用的燃油。此建议不适用于分馏油。
2. 船东和管理公司应考虑在分油机前后取样进行测试，以测量主机进口处的燃油质量。这将了解到净化系统是否运行良好，并提供发动机磨损增加的早期迹象，并有助于解决燃油质量纠纷问题。
3. 关于对交付的燃油主管（manifold）样品的测试要求，船东和船管公司应考虑开展 ISO 8217 表 2 要求之外的调查分析，特别是当船舶遇到运行问题时，GC-MS 等高级测试可能有助于识别可能对主机或辅机造成损坏的污染物。
4. 船东和承租人应注意，燃油供应合同涵盖各种需及时通知燃油供应商关于燃油出现问题的通知方法以及时间限制。买方应仔细阅读燃油销售合同条款和条件，并及时通知可能与供应燃油有关的操作问题。
5. 在加装燃油之前，要与燃油供应商进行建设性对话，讨论与 HSFO 中可能存在氯化烃化合物有关的问题，这也会产生积极的结果。

6. 最后，在加注燃油时采集的燃油样品将是相关证据，可能有助于解决船东和承租人之间关于所供应燃油的合规性以及买卖双方**在燃油销售合同项下的争议**。了解更多信息，请参阅我们的[警示](#)和[海报](#)。

我们感谢 Veritas Petroleum Services 提供相关信息。