

2012年11月23日 星期五

## 公告856号-燃油更换程序-欧洲

协会提请各会员注意自2010年1月1日起生效的欧盟法令2005/33/EC。依该法令之规定，凡停靠欧盟港口船舶，其燃油含硫量不得超过0.1% m/m的最高限值。

法令第4b条的详细内容如下：

*驶抵船舶应在抵达港口后尽早更换燃油；离港船舶则应在尽可能接近离港时更换燃油（前提是保证船员有充足的时间更换燃油）。*

*燃油更换的时间应记载于船舶日志中。*

协会风险评估人员在登临停靠荷兰及比利时的船舶检查时发现，许多船舶在接引航员上船前或前往锚位途中将船上辅助设备（发电机及锅炉）使用的重油换成含硫量小于0.1%的燃油（如：船用轻柴油）。离港时，则在离开锚位后更换燃油。

协会最新的题为“**关注风险：消失的动力**”的增刊指出，在进行关键性船舶操作时出现主机及发电机故障的事故明显增加，此类故障可能给船舶及船上财物带来毁灭性损害。

同时还提到，遵守欧洲及美洲的排放控制法规是造成此类故障的可能因素之一。

“**关注风险：消失的动力**”还指出，船舶在更换重油时，当船用轻柴油进入燃油系统时，其将起到溶解剂的作用，释放出沥青质，此类物质会积聚在燃油过滤器，并可能阻塞过滤器，最后导致发电机故障及断电事故。

将温度较低的船用轻柴油注入温度较高的燃油系统还可能导致其它问题（比如：燃油中产生气泡、产生热应力等）。同时还可能出现燃油泵泄漏、油泵卡塞及功率下降等问题。

两种不同燃油的更换程序中存在一定程度的风险，且可能导致发电机故障，发生断电事故。如果燃油的更换是在船舶安全进入港口后，而非在船舶航行于拥挤/管制水域时进行，则前述风险可大大降低。

相关规则并未要求船舶在停靠前更换燃油（这种做法不仅会增加潜在风险，还会增加燃油成本），而只是要求船舶在“抵港后尽快更换燃油，并尽可能在接近船舶离港时更换燃油”。

为实用之目的，“抵港后”应指“停车”命令下达后。离港时间应依船引擎首次启动为准，且允许合理延迟。燃油更换时间应记录于船舶日志中，并由船长或轮机长签名确认。

更多指引可参详劳氏船级社刊物《关于“停靠”要求的常见问题》：  
[http://www.lr.org/Images/At%20berth%20FAQ%20Final\\_V2a\\_tcm155-175157.pdf](http://www.lr.org/Images/At%20berth%20FAQ%20Final_V2a_tcm155-175157.pdf)

协会刊物《*关注风险：消失的动力*》可参阅以下网址：  
<http://www.ukpandi.com/loss-prevention/article/risk-focuse-loss-of-power-5550/>

信息来源： C.Eng Antony Watson  
UK P&I Club  
[antony.watson@thomasmiller.com](mailto:antony.watson@thomasmiller.com)