

船用燃料——有毒混合物？

船用燃料供应链正面临着新的挑战。各港口当局已经取缔了一些燃料供应商，撤销了它们的许可证。最近，一些供应商为了让船用燃料符合最低 ISO 规格，有意在其中混入馏分或页岩油，这已导致许多发动机在海上发生故障，故障原因是燃料喷射阀受损或堵塞及需更换滤清器。



这一问题最初是在美国墨西哥湾地区供应的燃料中发现的，但后来扩大到巴拿马、新加坡、香港和韩国。

这使船员面临不该有的危险，同时可能引发环境灾害，对船舶造成物理损坏，并使船东和船舶经营人蒙受收入损失。Gard 作为承保主发动机物理损坏以及租金损失险的船壳保险人，与我们的会员和被保客户分享相关的经验。作为保赔协会，我们承保船员风险及罚款，此外还提供综合租船人保险，涉及就受污染燃料供应造成的损害向船东承担责任。此外，我们的抗辩险律师经常就船东和租船人之间关于船舶补给燃料的权利和责任提供咨询。

约占全球贸易运输量 90% 的船东公司，正与各自的保险人共同面对监管和环境合规方面越来越大的压力。船东需要明确地知道，它们可以随时获供高品质、具有经济性的燃料。国际独

立油轮船东协会（Intertanko）发表了一篇重要的评论文章，呼吁各国政府和监管部门采取坚定的立场，同时号召其油轮会员提供所经历事件的案例及细节。

国际海事组织污染预防和应对（PPR）分委会正在制定指导方针，支持 2020 年限硫令的实施。作为该进程的一部分，分委会将审查关于燃料油供应商的最佳做法指南，以及成员国/沿海国家协助遵守和强制其履行职责的最佳实践。这属于《防污公约》附则 VI 的内容，将于 2018 年 10 月在海洋环境保护委员会第 72 次会议上进行审议。

为了引发进一步讨论，我们在下面再次发布 Michael Grey 撰写的文章，其中着重提到了受污染燃料的问题。他谈及此类燃料在航空或汽车业内如何被认为是不可使用的，然而相关问题却被允许在海事领域继续存在。

观点：燃料灾难

那些不起作用的问题燃料或者润滑剂，很可能是数量惊人的事故的元凶。

只有靠罚款、拘禁和港口国监督检查的威慑力，才能保证劣质船用燃料不再伤害贵重的发动机。

暑假来了，公路上满是急切的旅行者，他们的汽车满载着燃料，以及对阳光和休闲时光的向往。

但是想象一下，如果您已经沿着 M4 公路行驶了好几英里，或者刚从欧洲隧道“乐谢拖”（Le Shuttle，一种运送公路车辆的区间列车）驶下，开在从法国加来出发的高速公路上，您的汽车发动机突然开始掉链子了。更糟糕的是，机械部件传来了令人生厌的金属声，这时仪表盘上又出现了几个警示灯。当您烦躁不安的家人在路边怒火中烧时，您召唤着紧急修车服务。

专业人士的检查简单快速，报告言简意赅，但葬送了您度个轻松假期的一切希望。问题出在受污染的燃料，可怕的污染物破坏了您的发动机。事实上，汽车大概是报废了，因为汽缸套已经像一个被傻子用钢丝刷刷过的不粘锅表面一样，被磨坏了。

“近来，老是发生这样的事，”专业人士说，但这好像起不了什么安慰作用。“您有没有在加油站取样做过化验？”他十有八九已经知道了答案。

想象一下，当一架飞机在起飞跑道上疾驰，或者已经在长途飞行的途中，此时所有警示灯都亮起，吵闹的警报声预告着发动机即将因为燃油污染而停止工作。后果是不可设想的，但会有无穷无尽的预防措施来确保这样的事永远不会发生。

至少在先进的工业国家，我们能愉快地把车开进加油站，把燃油注入油箱，而不会有一丝顾虑，除了无聊地想着当我们不缺油的时候，为什么石油公司推高油价时如此迅速，而降价却如此迟缓。对于无论是出售给公路用车、飞机还是火车使用的燃油，炼油厂都坚决提供一定的质量保证。企业的声誉和生存有赖于此。

大型船舶也曾经和如今的驾车者一样，毫无顾虑地驶入燃油补给站，大副不会预想到，燃料中的某些脏东西可能会破坏发动机（而在现在看来，这很难令人相信）。他们可能会担心，

有些港口的实际计量可能会有点——该怎么委婉地说呢——“有利于”供油一方，或者哪个粗手粗脚的三管轮可能会在转动阀门时，动作慢得把半吨重油倒在整块干净的甲板上，倒得到处都是。但是，在石油公司供应燃料的时代，质量很少会成为问题。

那么，为什么在首次发出有关燃料污染警告的多年之后，这个问题仍然没有解决，而且关于罚款、化学污染物和其他破坏发动机的可怕添加剂的警告还在不时发布？如今，这一问题并不是发生在一艘极度缺油的船舶被迫加油时会到访的一些落后的第三世界和偏僻的港口，而是发生在世界上一些燃油吞吐量巨大的最大型港口，而且供应商并不是不可靠的小作坊，而是大型公司，尽管不是石油公司的炼油厂。

特棒的伎俩？

劣质燃料的加工流程有某些共性：一些自作聪明的人把一定量的页岩油倒入船用重油储罐内，或者认为，可以解决掉一满罐原本以同样的方式报废将会代价不菲的有害化学品，是个特棒的主意。船上使用的包容一切的全能柴油燃料一定会毫无怨言地吸收它。

可悲的是，事实并非如此。“如果船东只准备付桶底积垢（通常只适合用于铺路）的钱，他们就不该期望获得高质量的产品”，这样说未免有失偏颇。贸易标准难道不适用于船用燃料吗？

人们曾经阴暗地认为，所有这些警告都是燃料检测实验室招徕生意的伎俩。但很可惜，污染在大多数情况下都是真实存在的，而那些没有采取预防措施的茶商鬼则面临船机毁坏的风险。我们并不知道有多少船因为“燃料问题”而停驶，也就是说，因为不起作用的问题燃油或润滑剂而出现这种状态，但很可能它造成的事故比您想象的要多得多。

同样值得考虑的是，我们正在步入一个精确管理船载燃料的新时代，燃料的有害物质排放指标远比以往任何时候更严格。劣质燃料随时会将海员生命和船舶安全置于危险之中，而始终应该优先考虑的船员生命和船舶安全问题，在燃料成本成为普遍关注的焦点时，被严重地忽视了。

考虑到油舱内燃烧不合格燃料会导致包括船舶遇险灭失在内的一系列后果，如今在港口国监督发挥作用的情况下，可以采取拘禁、罚款和其他严厉的财务处罚手段。也许迫于这些威慑，燃油供应商即使不提高质量，也至少会确保您购买的燃油不会损坏您的船机，这样也许能让轮机长不再背负巨大的压力。

上述文章最初发表在《劳埃德船舶日报》上，经英富曼集团/劳氏日报社同意后再次发布。相关内容仅代表作者观点。