

2012年11月23日 星期五

## 公告856號-燃油更換程序-歐洲

協會提請各會員注意自 2010 年 1 月 1 日起生效的歐盟法令 2005/33/EC。依該法令之規定，凡停靠歐盟港口船舶，其燃油含硫量不得超過 0.1% m/m 的最高限值。

法令第 4b 條的詳細內容如下：

*駛抵船舶應在抵達港口後儘早更換燃油；離港船舶則應在盡可能接近離港時更換燃油（前提是保證船員有充足的時間更換燃油）。*

*燃油更換的時間應記載于船舶日誌中。*

協會風險評估人員在登臨停靠荷蘭及比利時的船舶檢查時發現，許多船舶在接引航員上船前或前往錨位途中將船上輔助設備（發電機及鍋爐）使用的重油換成含硫量小於 0.1% 的燃油（如：船用輕柴油）。離港時，則在離開錨位後更換燃油。

協會最新的題為“**關注風險：消失的動力**”的增刊指出，在進行關鍵性船舶操作時出現主機及發電機故障的事故明顯增加，此類故障可能給船舶及船上財物帶來毀滅性損害。

同時還提到，遵守歐洲及美洲的排放控制法規是造成此類故障的可能因素之一。

“**關注風險：消失的動力**”還指出，船舶在更換重油時，當船用輕柴油進入燃油系統時，其將起到溶解劑的作用，釋放出瀝青質，此類物質會積聚在燃油過濾器，並可能阻塞過濾器，最後導致發電機故障及斷電事故。

將溫度較低的船用輕柴油注入溫度較高的燃油系統還可能導致其他問題（比如：燃油中產生氣泡、產生熱應力等）。同時還可能出現燃油泵洩漏、油泵卡塞及功率下降等問題。

兩種不同燃油的更換程序中存在一定程度的風險，且可能導致發電機故障，發生斷電事故。如果燃油的更換是在船舶安全進入港口後，而非在船舶航行於擁擠/管制水域時進行，則前述風險可大大降低。

相關規則並未要求船舶在停靠前更換燃油（這種做法不僅會增加潛在風險，還會增加燃油成本），而只是要求船舶在“抵港後儘快更換燃油，並盡可能在接近船舶離港時更換燃油”。

為實用之目的，“抵港後”應指“停車”命令下達後。離港時間應依船引擎首次啓動為準，且允許合理延遲。燃油更換時間應記錄于船舶日誌中，並由船長或輪機長簽名確認。

更多指引可參詳勞氏船級社刊物《關於“停靠”要求的常見問題》：  
[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)

協會刊物《**關注風險：消失的動力**》可參閱以下網址：  
<http://www.ukpandi.com/loss-prevention/article/risk-focuse-loss-of-power-5550/>

資訊來源： C.Eng Antony Watson  
UK P&I Club  
[antony.watson@thomasmiller.com](mailto:antony.watson@thomasmiller.com)