

Circular From GARD

Date: 28 October 2016

## 新加坡 - 加油新规

自2017年1月1日起，船舶在新加坡加载的船用燃油数量，以加油船上质量流量计(MFM)系统记载的数据为依据，从而降低发生油量争议的可能性。

新加坡是全球加油大港之一。据报道，2015燃油销量达到4520万吨。为确保燃油交付的公平性及精确测量，提高效率，减少可能的腐败行为，自2017年1月1日起，新加坡海事及港务管理局(MPA)要求所有在新加坡港口进行的燃油加载，均需使用经批准的MFM系统。请参阅协会[2014年9月11日](#)和[2016年4月30日](#)的通函。

目前，离该措施出台还有2个月的时间，据报道，新加坡海事局有望于拟定的日期开始执行新措施。2016年2月，燃油MFM系统的技术标准参考TR48已经启用，以支持新要求。同时，该技术标准对MFM系统的完整性、验收测试、交付程序、燃油加装监控文档等都制定了具体标准，请参阅2016年新加坡海事及港务管理局[港口海事通函No.4](#)。MPA已批准一些加油船，按照新标准进行船用燃油的交付作业，并得到业界的积极反馈。与传统的使用量油尺测量的方式相比，MFM技术的应用，不仅缩短燃油交付时间，且有益于防止燃油数量争议。

### 建议

尽管加油船的船东有责任安装经审批的MFM系统，但船上船员在新加坡港口加油时，应熟悉MFM系统的要求。建议会员和客户在2017年1月1日前审查船上加油规程及检查清单，尤其应特别关注轮机长或其代表的职责：

- 在加油作业之前及之后，都需核实质量流量计铅封完好无损，铅封号码与油船上最新的铅封检验报告上的号码一致。
- 见证并记录质量流量计开始和结束时的读数；在加油作业开始前，读数调整到零位。
- 检查Bunker Metering Ticket打印件，确保信息记录正确 (加油船船名和执照号，质量流量计的唯一识别号，加油作业开始和结束的日期和时间，打印时间，加油质量)；和
- 确保Bunker Metering Ticket打印件，经双方妥善签署，并随附在燃油交付记录(BDN)报告中。

聘请燃油检验师仍非常重要，检验师作为独立的一方，见证并确保加油过程始终合规。然而，通过 MFM 系统加油，燃油检验师的职责不止这些。例如，要求检验师进行交叉检查，将铅封检验报告与 MFM 系统中的实际铅封处，进行互相校验核对。

信息来源：Gard P&I Club

Andrew Liu & Co. Ltd