

《船用燃料油加油检验操作规范》

团体标准编制说明

标准起草组

二〇二三年六月

《船用燃料油加油检验操作规范》 标准编制说明

一、背景简况及任务来源

目前全球多数货物贸易仍然是通过海运完成，世界海运贸易量占全球贸易总量的84%。在世界最繁忙的10个港口中，中国占据7个。繁忙的海洋货物运输带来巨大的船舶燃料使用需求。同时，近年船舶故障统计资料表明，由于船用燃油品质问题而导致船舶故障事例不断增加，严重影响了船舶的正常安全航行，给航运公司及海洋环境保护造成极大的损失和风险；不断上涨的船用燃油价格，也容易产生各利益相关方的道德风险。

对于航运公司，足量合格高品质的燃油将提高船舶设备运行可靠性，减少零部件的更换和维修成本，从而提升航运效率及航运安全。对于燃油供应商，品质稳定的燃油能在市场上赢得口碑，提高客户信任度，带来更多更可靠的订单。而这些都对第三方检验检测机构在船舶燃油加油检验过程中提出了更高的要求。

为制定一套符合国际通用规则的船用燃油加油检验操作规范，由中理检验有限公司牵头起草《船用燃料油加油检验操作规范》标准。该标准主要对第三方检验检测机构从事船舶燃油加油数量鉴定、燃油取样及检测等应具备的资质、能力、应遵循的操作规范等进行具体规定。

二、标准编制原则和标准核心技术内容

（一）标准编制原则

1、规范检验人员在船舶燃油加油检验各环节操作标准，不断提升检验人员的职业技能。

2、尽量采用相关的国际通用规则，内外贸加油检验都能适用，满足国际航行船舶在中国区域加油的需要。

3、检验人员按标准操作，确保检验结果客观公正、真实、准确、可溯源，保证供油方、船公司的公平贸易。

4、同时标准在实际操作过程，能达到科学性、统一性、可操作性、前瞻性的要求。

（二）标准核心技术内容

1. 燃油检验员应当独立、客观、公正履行其第三方职责。在检验过程除了防范外部环境、健康等安全风险外，还需具备较高的职业素养，防范道德风险。

2. 在加油前的准备过程中，第三方检验人员除了自身检验的准备工作外还需要与供受油双方沟通，对船舶状况、供油计划、取样方式、地点、数量及要求等内容进行核对，保证油样能在加油过程中获取，并具有代表性。

3. 手工检尺计量需注意事项

3.1 油舱布置与提供的舱容表检查一致。油舱的参照高度应当永久性明显标注在测深管周围，并与舱容表的数据保持一致。

3.2 对供/受油船的所有油舱在加油前后都进行计量。

3.3 现场检查供油中是否有气泡现象。供油结束后需等管线处理后、油舱内液面稳定、基本无泡沫方可进行检尺。计量柴油前，应保证柴油舱静置超过 30min；计量燃料油前应保证燃油舱静置超过 60min。

4. 流量计计量需注意事项

4.1 加油前，检查流量计及影响计量结果的全部铅封点是否有检定部门完好的铅封，并检查流量计最后一次校验日期及校验证书的有效期。

4.2 使用质量流量计需尽可能减少通过流量计的含气量，检验员应当检查质量流量计在运行期间的充气限度（Aeration Limit），一旦管线充满燃料油，充气限度应当减少并小于 100%。如果充气限度值高于 100%且不减少，则受油方应立即采取措施提高流量计下游背压。如果提高背压后充气限度值仍高于 100%，应当要求供方人员立即采取措施消除夹气。

5. “0”位核查

5.1 如果供油船油舱测深高度为 0 时舱容表仍显示有体积，则该体积应用于数量计算。

5.2 如果供油船货油舱容显示为 0 时，应打开该货油舱舱口盖进行检查。

6. 规范取样要求，完善取样标签及封条的记录，样品的分配和保存。

7. 标准中加强了现场记录和报告的完整性的要求，可以通过电子记录、音视频资料的保留，对原始记录、过程、结果都有可追溯性。

三、如果是修订标准，应增列新旧标准水平的对比

不是修订标准

四、是否填补标准空白

是

五、采用国际标准的程度

(1) ISO 8217 石油产品 燃料 (F 级) 船用燃料油规范
(Petroleum products-Fuels (class F) -Specifications of
marine fuels)

(2) ISO 13739:2020 石油产品 船舶供受燃油程序
(Petroleum products-Procedures for the transfer of
bunkers to vessels)

六、与有关的现行法律、法规的关系；

至本标准编制之日尚未发现与计划编制标准相冲突的现行
法律、法规和强制性国家标准。

七、技术要求不低于强制性国家标准相关要求的说明；

至本标准编制之日尚未发现相关强制性国家标准。

八、技术要求高于推荐性标准相关要求的情况；

至本标准编制之日尚未发现相关推荐性国家标准。

九、其他应予说明的事项。

无