

Cappuccino Effect & Cappuccino Coffee (卡布奇諾效應與咖啡)

文：藍帆

古色古香的咖啡廳裡，鋼琴奏著悠揚的古典音樂，令人沉醉！三兩業界好友歡聚一塊兒，品嚐著美味的Cappuccino Coffee，天南地北的聊著聊著不亦樂乎，渾然忘我！漂洋過海身處萬里之外的異鄉情景一時也淡忘了；三句話不離本行，話題聊到Cappuccino Effect時大夥眼睛一亮，這是一個非常有意義的話題，這件事讓人氣得牙癢癢的，很多C/E身受其害……

船上加油，油量不足(偷油)是數十年來一直存在的事實，尤其是石油危機後，石油價格大漲之際偷油之風更是囂張，船員任其宰割投訴無門，盡管寫了抗議書他們沒再怕，即使抗議成功也是輸了，輸了還是輸了，如抗告成功了不起就是再駁油，盡是駁一些艙底污泥渣或水或灌空氣以充其量。

職於2015年底在新加坡加油時碰到Cappuccino Effect的情況，茲將過程及處理經過提供參考如下：

(一)加油時一切按照SOP作業程序，請船長加油時不要催促(因為公司希望加完油馬上開船)，機艙保持S/B加完油只要油量無誤，馬上就可以開航，現場請注意三

件事：**a.IOPP** (防止油污染)；**b.**特別注意加油過程中是否有異樣；**c.**配合開船時間；代理行告知在加坡加油可以停泊24小時，在規定時間內開航即可，如果加油量不足，不可急慢慢協商，沉著應對。

(二)請加油船要配合船上所要求的額定壓力來調整，剛開始用較低壓力加油，待油壓穩定後油壓逐漸調升，壓力穩定後即可計算出每小時的加油量，若船上的油壓表壓力忽高、忽低，或者管路內有聲音及震動，那就要特別小心了；如果加油船調高了壓力但一直不穩定，猜測極可能灌空氣進去，此時可在油尺上看出沾燃油部份會含著小油珠或可在人孔蓋觀察，但不易看出因為持續加油中，油一直衝擊，油本身就會有產生泡沫，不易判斷是人為或自然現象；必須用數個異常現象比對，方能判斷是那個問題。

(三)加油快完成時，比照船上加油計畫，是否已經加到預定各油櫃、油位的高度，確認加油量是否足夠，加完油後，用空氣吹除管內存油，等待10~20分鐘以後待

油位回穩，再測量油位比較準確。

(四)當加油船告知油已經加完了，計算後發現與預計加油量不足約30餘公噸，加油停止後約15分鐘從觀察孔仔細觀察液面，當時看到許多綿綿密密的小氣泡，因光線不足且黑漆漆的；所以觀察時需用足夠亮度的手電筒才能看得清楚，請輪機員再仔細量油，油尺上果然發現有許多油珠，判斷此為異常現象，我們很有耐心的蹲在觀測孔查看，約20分鐘後終於看到大氣泡，直徑約20餘公分像湧泉般往上冒出來，它是由無數的小氣泡集結而成，此時已確認加油時有灌入空氣，加油中觀察到的異常狀況，均依依呈現了；這就是Capuccino-Effect。

(五)緊接著善後的問題才令人頭疼，時鐘已經走到凌晨五點，機艙全員通宵未眠，約過了30分鐘再量油，艙容八百公噸的容積居然又少了十餘公噸，帶領Cargo Office 到觀測孔查看，等了約十餘分鐘終於看到大氣泡，總算看到物證了，這下子我們就硬起來囉！他們承認灌空氣進入油品內，至於到底加多少油到船上，他們說的數據絕不可信，約再過了20分鐘再量油又少十餘公噸，此時已是七點鐘了無法

確認加油量，BDN(加油簽收單)我拒絕簽收，加油單的數量與船上算出結果共少了五十餘公噸，油艙液面隨泡沫化逐漸降低中，真的不知道到底加多少油？與加油船根本無交集，油船有意再駁油上船，我拒絕了。因為加油船對我們而言，已無任何誠信可言，如再駁油只是充其量而已，熬到了約九點鐘，再量油此時液面已經變化不大，加三個油艙短少共約六十餘公噸左右，該是簽收的時候了，油船計算好之後告知少駁六十公噸，理論上是符合了，其實油船心知肚明實際上加多少油他們是知道的，我直接下殺100噸，他們堅持不肯，而我們被灌入的空氣混淆了，氣泡消失後到底會減少多少油量？BDN單據寫明加2000公噸加油量，我堅持1900公噸，雙方僵持不下，最後以1910公噸簽結，還有BDN簽妥後馬上要傳真給公司，記得向公司報告減少加油的原因；我是向公司報告加多少油實收實簽，此際我們已經疲憊不堪了。他們肯退讓的原因為：1.加油前雙方確認存油量，加油後亦共同確認加油量。2.灌入空氣是事實。3.我們意志堅定不妥協、堅持立場。開航後小心翼翼逐艙用油，待用完油最後估計油量未短少；新加坡加油十次

有八九次都是通霄加油的，他們趁著船員疲憊及趕著開船無暇理論的狀況下，行其偷油苟當。

新加坡這個港口，它是亞洲油料最便宜的國家之一；油價可以上網在 **Cappuccino Effect** 上查到，憑藉地理之便及油價便宜，無論回遠東或遠赴印度洋、大西洋的遠航船隻幾乎都在此加滿油再開往目的港，加那麼多的油，他們認為誤差在3%是公認的數據，變成是偷油的有力藉口，似是而非！公司再三告誡輪機長加油時要特別小心，事前須做好應變準備，公司亦請 **Bunker Surveyor** 來幫忙，還備妥 **Protest Form** 等防範被偷油，這個壓力C/E必須默默承受，但仍然蒙受其害因為：

(一)**Bunker Surveyor** 跟駁油船是同一掛的，請鬼取藥單無效，除非是跨國的大租家，他們有長期配合的 **Bunker Surveyor** 這就厲害了，公正過頭！一併把船上的口袋油挖的一滴不剩。

(二)趕船期不管是要到裝貨港或卸貨港，自營船或承租、出租船，為了爭取時間加完油後都是即時起錨開航，他們看準了這個弱點，知道我們沒時間跟他們耗，他們有恃無恐吃定了。

(三)2012年任職於某公司 **Cape-Size** 散裝船，當時公司發通告 (**circular**) 所屬輪於新加坡加油開航後發現加油量嚴重不足，而

卸貨港是中國，卸完貨後將 **Off-Hire**(解約)，必須結油帳；船上確認少了數十公噸重油，勢必造成公司損失，C/E得知後煩惱不已，自行設法將淡水駁入油艙中，後經查覺被公司炒魷魚，真為這位同仁叫屈，且喪失工作權，更是無奈！

以下是職數年來加油工作的經驗，提供同業先進參考：

(一)遇見租家所雇的 **Bunker Surveyor** 那就要用些心思了，立場及公正性是竭力維護租家的權益！所以出租船不要留口袋油，免得到時候又被挖去，那又何苦呢？也就是起租時租方沒有上船量油，依 **Log-Book** 存油量起租，解約時再來量油；他們都知道船上或多或少一定有口袋油，解約時那些油被 **Bunker Surveyor** 挖出來後，平白的送給租方，公司就蒙受損失。除非一開始起租就請 **Bunker Surveyor** 公證，經過測量後的存油量一定會比 **Log-Book** 多，此時將 **Log-Book** 存油量更正 (**Revised**) 即可，但 **Surveyor** 還是不會依照算出的實際油量起租，因為與 **Log-Book** 存油量不吻合，又須再跟 **Surveyor** 協商；出租船不須留口袋油，但要預留安全存油量，一般長航程安全存油量約一周以上或加

20%，申請加油量時要特別注意。

(二)公司或加油船所雇之**Bunker Surveyor**都是與油駁互相認識的，沒有公正性可言，做好心理準備孤軍奮鬥吧！

把握兩個要點 第一.加油前船上同仁量油時，算出準確的存油量，與**Surveyor** 雙方同意確認；第二.加完油後再與**Surveyor**再確認存油量即可，礙於立場此後**Surveyor**不會表示任何意見，加油量符合最好，如加油量不夠時；**Bunker Surveyor**已與我船確認加油前、後數量無誤，那就是我們據理力爭的有力證據。我們可根據實際加油量註明於**BDN**上，當然油船是不會同意的，此時**Surveyor**不會表示立場，雙方爭論是必然的，他們絕對不會承認油量不足，爭論到最後我告訴他們，我們不要爭吵了，再吵下去毫無結果；干脆交給雙方老闆決定裁決？一般而言走到此地步，他們態度會改變的，因為**BDN**沒簽結，油料已經在我們船上。

(三)加油分爲三個階段：**A.**加油的前置工作；**B.**加油中；**C.**加油完成後；

A.加油前置工作非常重要：**a.**加油前各員職責要分配好；**b.**抵港前公司會告知預定加油時間、油品

名、數量，船上必須先做好加油計劃，盡可能將該加油艙用完抽乾，如此方可更準確算出加油量，又可避免混油；**c.**預先估算出實際各油艙的加油量，記錄加油前、後吃水差亦預先推算出加油後油櫃內存油量，當加完油後馬上得知加油量是否足夠；**d.**在測深管邊用粉筆寫上預定加完油尺的深度，按計畫進行可避免差錯。

B.加油中：**a.**注意加油管法蘭接頭是否上緊，加油總管另一邊端蓋要上緊，**b.**油壓要保持穩定，可計算出每小時的加油量，亦可預測加油完成的時間及數量；**c.**注意加油油壓不可太高避免安全閥跳開；**d.**在船上加油總管取油樣品，用滴入樣品瓶的方式取樣。

C.加油完成後：**a.**迅速算出加油量；**b.****C/E**船章要保存好避免被偷蓋；**c.**油樣品標籤要簽名；**d.**重油一般公司要求寄往新加坡化驗；**e.**簽收後將**BDN**正本**Copy**，一般油駁船給船上的**BDN**都是複印的有時不清晰；**f.****BDN**待加油完成計算後再簽收，千萬不可先簽收**g.**加完油後要確認各閥開關位置，避免開航後有誤，確保航安。以上爲個人在職心得提供同仁作爲參考，尚請先賢、前輩不吝指教，感恩！