

船舶燃料油と船舶潤滑油

船舶用に使用する燃料油や潤滑油であり、船舶の機関には必要な機材ですが、船会社の中では、勘定科目が違っていて、取扱にも違いが出てきます。

一般的に、船会社の経費には、船舶を運航するのに必要な運航費と船舶を保有するのに必要な船舶経費があります。

燃料油の方は、運航費であり、船舶を運航する会社（運航者：オペレーターと称され、船舶を保有する会社とは別のことが多い）が負担する費用になります。

当然のことながら、オペレーターが問題のない安価な燃料油の供給に当たります。荷物によって寄港地を決めるわけですから、燃料油の補油港も決めることになり、燃料の購入を行います。燃料油はマーケット商品であり、寄港地や供給者によって、品質や価格が異なるので、選択によって燃料油の費用も変わってきます。また、どの寄港地でも補油できるというわけではありません。港付近に供給設備が必要になります。どの港でどの位の補油をするかは、価格やその港の補油事情を勘案して決められます。粗悪油を補油した場合には、オーナーの要請に従い、損傷機器の部品代を供給者に請求し、費用を支払うこともあります。粗悪油の判定をするためや MARPOL 条約（環境汚染防止）対応用に、本船には、補油時の燃料油のシールサンプル（リテインドサンプル）が保存されるようになっています。これらは後日の検査又は係争時に分析用として使用されます。

一方、潤滑油は、小修理費などと同じ船舶経費の分類になり、船舶を保有する会社（船主：オーナーと称される）が負担する費用になります。

オペレーターは船舶を借り入れた期間を効率的に運航することを目指します。オーナーは船舶をメンテナンスし、有効に長期間運用することを目指します。

潤滑油は、機関の運転時間などによって、定常的な補給が行われており、どの航路を航行してもそれほど使用量は変わりません。ただし、厳密には、減速航海の有無によって使用量が異なったり、潤滑油の積み込み港や供給者によって品質や価格が異なっては来ますが、それは、オーナーの選択と責任になります。船舶に使用される潤滑油の種類は多く、シリンドー油、システム油など、一船で 20 種類程度が機器に応じて使用されています。

潤滑油は、タンクローリーやバージが使用出来れば、どの寄港地でも積み込めます。油社によって潤滑油には夫々特徴がありますが、同油種では原則的には混合して使用できるものとして、販売されています。

オーナーや船舶には、オペレーターから **Sailing Instruction** が届けられ、それによって寄港地を知り、航海計画を立てて、必要な機材を準備することになります。

このように、安全運航を目指すには、燃料油と潤滑油は両者とも重要な品目ですが、費用負担からは、夫々の視点が違うことになります。（BY T.T）