

## 船用燃油供應合同——買方需要考慮的關鍵因素

船用燃油銷售條款通常由賣方準備，如果所供應的燃油發生品質或數量問題，買方權利很可能會受到銷售合同條款的限制。我們的特邀作者對先前發表的[文章](#)作出更新，指出了買方可以尋求自我保護的方法。



### 簡介

船用燃油採購可能產生重大風險/索賠，而賣方條款中通常會包含固定的賣方責任限額（通常較低），對某些類型損失（例如時間或利潤損失、間接或後果性損失）的除外責任，給買方設定較短的索賠時效，以及規定有利於賣方的證據、法律和管轄權條款。人們一直在努力制訂標準燃油購買合同，其中波羅的海國際航運公會（BIMCO）於 2015 年發佈了《BIMCO 燃油購買條款》，並於 2018 年對該等條款進行了更新。相較于典型的賣方標準條款，這些合同通常更加平衡，船東、租家和燃油公司等各方代表都參與了起草過程。

從商業談判角度來看，如果採用與一家或少數幾家賣方事先簽訂全球燃油購買框架協議，而不是更多採用臨時購買安排，可能更容易協商達成更平衡的條款。這種模式也是明智之舉，可以通過減少合同對方數量，減少合規/客戶背景調查(KYC)/制裁審查和風險。

[BIMCO《2018年燃油條款》](#)在附件 A 中提供了選擇表（Election Sheet），允許合同雙方進行簡單的定制，也提供了增加額外條款或對 BIMCO 標準文本進行修改的空間。

### 燃油供應合同——關鍵事項檢查清單

以 BIMCO 2018 年條款為起點，買方可以嘗試就下列關鍵事項進行談判：

- **對賣方的盡職調查：**考慮賣方的市場聲譽和財務狀況，著眼於財務狀況和保險狀況（見下文）以及過去曾經發生的供應問題。賣方同時也是實際供應商，還是僅是中間商？賣方如何核實所供應的燃油的品質和來源？如果買方要求，賣方如何向買方證明這一點？賣方採用怎樣的供應鏈品質管控制程序？
- **出於制裁合規目的，加大對 KYC/供應商身份審查的關注：**這涉及到妥善開展一般 KYC 合規審查和制裁合規審查。
- **有關燃油的盡職調查：**考慮需要獲得哪些有關燃油及其來源的資訊。船上燃油貯存、裝卸、處理和使用是否有任何特殊參數？是否需要在品質證明中體現特定資訊？
- **燃油規格：**合同中應該明確規定燃油的正確規格——例如，明確規定相關 ISO 規格。對於渣油（residual fuel），最廣泛使用的規格是 ISO 8217 表 2。ISO 8217 會定期進行修訂，而行業指南推薦的是最新版本 ISO 8217 2017。檢查您的燃油供應條款中指定的燃油是否符合 IMO 和 Marpol 公約的最新規定以及船舶根據所從事的運輸須遵守的任何當地法規，並確認燃油符合租船合同和主發動機製造商的要求。此外，還應該考慮增加的一點是：在合同條款中明確約定，燃油不含污染物，適合於相關用途，並且符合 Marpol 公約要求。如果買方擁有較強的議價能力，則還可以考慮在合同談判中，要求賣方回收經證明不合格的燃油。
- **取樣和品質檢測：**合同中應該規定所商定的取樣和品質檢測方法，包括針對含硫量的取樣和檢測。在理想情況下，應對每一燃油供應商/駁船和船舶的樣品進行分析，而不只是分析供應商的樣品。同樣，取樣和檢測要求需要盡可能與租船合同保持一致，以免買方面臨不同的檢測標準。在理想情況下，合同中應當詳細規定取樣過程以及雙方商定採用的分析方法。此外還應該考慮，合同中是否應該規定首選的經認證檢測實驗室（我們建議合同中應該規定）。在特定項目的品質或特性存在爭議的情況下，如果無法就檢測實驗室達成一致，這可能導致爭議複雜化以及延誤解決。
- **燃油未能交付/延遲交付：**審閱合同中的交付條款，確認其中是否約定在發生延誤的情況下買方有權解除合同/取消燃油供應。考慮在合同中約定，哪些情況構成買方可行使解約權的延誤情形（規定相關期限）。在租船費率較高的情況下，如果燃油供應尚未就緒，買方可能不希望有義務“等待”燃油供應。

- **不可抗力期間：**結合船舶從事的運輸，考慮多久的不可抗力持續期間是合理的。例如，BIMCO《2018年燃油條款》規定的期限為10天。買方可能希望選擇更短的不不可抗力期間，以盡可能減少船期延誤。
- **品質索賠時效：**合同中約定的品質索賠時效最好能為品質檢測留出足夠的時間，並充分考慮到檢測可能需要在供油地以外的其他地點的經認證實驗室進行。根據我們的經驗，燃油合同的時效期限通常過短，特別是考慮到燃油可能不會立即使用（例如，租船合同可能要求，在燃油實際使用前提供燃油測試結果），而且即便燃油立即使用，問題也可能不會立即顯現。我們曾經遇過，對供應商的索賠時效在燃油投入使用前就已屆滿的情況。建議將任何時效關聯至燃油使用後（或檢測結果出具後）至少14天，或約定更長的時效期，例如45天。
- **責任限制：**標準燃油供應合同通常會規定對雙方適用的較低責任限額（通常是發票燃油價值的一倍，或最多兩倍）。鑒於不合格燃料的加注或使用可能引發代價高昂的損失（例如可能造成船舶損壞、時間損失，供應的燃油可能毫無價值並產生卸油洗艙和處置費用），應考慮在談判時相應提高責任限額。建議責任限額至少設定為燃油價值的兩倍，並且盡可能尋求更高的責任限額。替代方案是：同時約定具體金額和所供應燃油價值的至少兩倍，以二者中較高者作為責任限額。最後，確保商定的任何限制應對雙方均適用（而不只是對賣方適用）。買方應該注意，燃油價值損失通常不是典型保單項下的承保風險，並且燃油價格較高，因此這屬於重大未投保責任。務必牢記，如果責任限額提高並且具有對等性，這將會對雙方適用！
- **“OW Bunkers 案”問題：**如果直接向實際供應商購買燃油，則風險相對較低；但如果通過經紀或中間商採購，則存在的風險是這些經紀或中間商可能未向它們的合同對方付款；如果這些經紀或中間商破產，將會出現競相要求付款的情況，買方可能面臨二次付款的風險。明智的做法是：在合同中要求賣方保證已經支付燃油貨款，並且買方在須支付賣方開具的發票前，有權要求賣方提供證據證明，其已經向第三方支付燃油貨款；如果賣方未提供證據，買方可以暫不付款/追究賣方的違約責任。

進一步的審慎做法是：在合同中約定，如果賣方破產，買方有權暫不支付燃油貨款，直至相關法院/法庭裁定賣方或實際供應商或任何第三方是否可以直接向買方/船方主張債權為止。如果存在該等裁定，合同中還可以規定，根據相關法院/法庭的裁定向除賣方以外的其他方支付燃油貨款的，應視為使相關請求權從屬於權利人，從而保障買方免于被要求為燃油向多方付款（以及多次付款！）。

還應考慮使合同適用《1979年貨物買賣法》，從而使合同成為銷售合同（由此引入該法律提供的、有關適用性和品質的保障，以及要求賣方在向買方銷售時，擁有對燃油的有效所有權）。



- **保險：**在理想情況下，賣方應該維持保險，並且被要求提供保險證明。例如，該等保險可能包括信用險、職業賠償險和產品責任險。
- **當地規章制度：**大多數標準合同將當地規章制度納入燃油供應合同。當地規章制度可能帶來雙方在訂立合同時並不瞭解的意外情況。因此，建議考慮完全排除對當地規章制度的適用，或將其適用範圍限定為僅適用於燃油取樣。
- **統一燃油供應條款：**在理想情況下，應對所有供應商一律適用相同的供應條款，從而保證風險分擔的確定性，並避免使用有利於供應商的特設條款。實際上，應該與主要供應商訂立框架協議/標準條款，其中明確排除對任何額外或替代條款的適用（例如在供油確認單或燃油供應單證中援引任何額外條款的風險），除非雙方另行達成並簽署書面協議。
- **留置權：**儘量避免在合同中給予賣方對船舶的留置權或起訴第三方的權利（例如，在租家是買方的情況下，對船東的起訴權），因為這可能在租船合同項下引起嚴重問題。事實上，最好明確約定賣方沒有該等權利。此外，還需要考慮的一點是：在合同中明確約定，如果第三方就從賣方處購買的燃油對船舶主張留置權或其他權利負擔，賣方必須向買方作出賠償並保障買方免于因此遭受損失。同樣，合同中還可以加入相關條款，由賣方保證第三方無權就燃油對買方提出索賠，也無權就燃油對船舶或任何姐妹船行使留置權、押記權、權利負擔或扣押權。最後，應考慮在合同中約定，如果仍然發生索賠，賣方應當予以配合，使確定競合權利訴訟程序得以進行。另請參見我們上文對 OW Bunkers 案問題的評述。
- **責任排除：**考慮是否希望排除對間接或後果性損失的責任（可能還包括時間損失，這取決於該條款的具體起草方式）。注意賣方定制的合同經常存在寬泛的責任排除條款。如果約定責任排除條款，請確保這些條款同時適用於合同雙方。
- **稅費：**建議要求賣方在供應前，在供油確認單中提前列明需要支付的碼頭費、駁船費或額外稅費，以避免發生意料之外、未曾預見的額外費用。
- **制裁條款：**BIMCO《2018年燃油條款》中包含的制裁條款現在已經有些過時，燃油供應合同中應該考慮對該制裁條款進行更新，包括從買方和賣方角度進行更新。燃油的來源（由於制裁）、賣方是從什麼人或實體處購買的燃油以及任一供油駁船所在的位置均是新制裁條款需要考慮的關鍵問題。此外，雙方希望確保其合同對方和任何船舶（包括受油船舶或任一供油駁船）的船東沒有受到制裁，也不處於受制裁人士或實體的直接或間接擁有或控制之下（我們認為，這是 Bimco 目前的制裁條款存在的空白地帶）。我們看到，原有制裁條款正在進行更新，以應對這些風險。
- **賣方索賠的時效限制：**買方還可以考慮，是否對賣方向買方提出的索賠設置時效限制。

- **法律和管轄權：**避免適用美國法（考慮到美國的船舶優先權），並約定採用中立的法律/管轄權（這不一定要由賣方選擇）。請記住，英國法可以與倫敦海事仲裁員協會 (LMAA)規則或者香港海事仲裁協會(HKMAG)、新加坡海事仲裁院(SCMA)等的其他仲裁制度一起適用。

這些建議來自於我們為燃油合同提供諮詢和參與燃油爭議訴訟的經驗。瞭解接受賣方條款的後果對於買方很重要，並且值得努力談判以達成更平衡的合同。即便合同條款沒有談判空間，在選定賣方前，也可以通過盡職調查降低風險。

同樣需要注意的是，無論燃油供應合同條款有何等規定，審慎的燃油加注、取樣、裝卸和使用實務操作可以降低風險。有關這些問題的詳細討論不屬於本文的範圍，但是關鍵事項是在船舶歧管處開展連續滴油取樣，在可能的情況下始終向空艙加注新燃油，以及新燃油在檢測完成前不得投入使用。

買方還應該確保維持恰當的保險，並在供應的燃油發生任何問題時，儘快通知保險公司。

## 替代燃料

作為註腳，據瞭解，BIMCO 正在制訂《液化天然氣燃料加注條款》，預計最快將於 2023 年 4 月公佈。《液化天然氣燃料加注條款》預計將在 BIMCO 2018 年條款按邏輯進行更新後的版本基礎上制訂。如果可以為液化天然氣、甲醇、氨、生物燃料等編制“通用”燃料合同，並根據不同的燃料種類，作出符合邏輯的修改，這肯定會對行業有所幫助。上文的“檢查清單”大部分可以同樣適用於這些替代燃料的供應。

## *Gard 其他資源*

[燃油取樣](#)

[燃油取樣點](#)

[燃油含硫量檢測](#)

[低硫燃油的穩定性和相容性](#)

**作者：Rory Butler（合夥人）和 Louise Lazarou（高級律師）**

夏禮文律師行，倫敦