

Soundings

硫排放—避免和减少租船合同争议

即将生效的 MARPOL 公约附则VI中控制硫排放规则的修改, 给船东带来了技术、商业和合同订立方面的挑战。

- 哪一方负责额外费用?
- 需要对目前使用的租船合同条款进行哪些修改?
- 船东如何对现有或未来的租船合同进行修改, 来为规则变更后的还船进行准备?

时间线

《国际防止船舶造成污染公约》(MARPOL) 附则 VI “防止船舶造成空气污染”于 2005 年 5 月开始生效, 其中对船舶废气, 包括硫氧化物的排放做了规定。附则VI的修订版于2010年7月生效, 2015 年 1 月对该部分进行了进一步修订, 规定了排放控制区 (“ECAs”), 在排放控制区内硫排放上限进一步降低。

目前全球船用燃料的硫排放限制为 3.5% (质量比, 下同), 排放控制区中的限制为0.1%。从 2020 年 1 月 1 日

起, 全球排放限制将大幅降低至 0.5%, 排放控制区中限制将保持不变。关于禁止未安装脱硫设备的船舶携带高硫燃油的禁令, 也可能(目前尚不确定)自 2020 年 3 月开始生效。

拟议的载运禁令被视为是新限硫标准的重要手段。新规将由船旗国和港口国强制执行: 船舶必须获得国际空气污染防治 (IAPP) 证书; 燃油供应通知单 (Bunker Delivery Note) 中还应写明交付燃料的硫含量。

如果拟议的载运禁令于 2020 年 3 月生效, 那么没有安装洗涤器但仍携带有不合规燃油的船舶可能会面临问题。届时此类不合规燃油需要从船舶上移除, 以免受到处罚和/或扣船。

可采取的应对措施

新规则为船东带来了一些棘手的问题。通常, 船东应对船舶符合环境相关法规的要求负责。然而, 加油及对燃油质量的把控通常属于租家的职责范围。因此新规则恰好位于船东和租家传统责任范围间的边界处, 并且可能引起目前所使用的标准租船合同中未明确写明的问题。

船东面临的第一个问题是, 为了使船舶能够符合新规则的标准, 是否需要对其进行改装。这一问题取决于对多种因素详细的分析, 包括具体船舶的技术规格、剩余服役年限和可能的贸易模式。但从广义上讲, 可采取的措施分为三大类:

- 要求租家使用合规的低硫燃料。然而, 目前尚不清楚市场上是否能够以可接受的成本获得足够的低硫燃料。此外, 尽管该选项不需要初期投资, 但增加的燃料成本可能影响船舶的商业竞争力和/或盈利能力。
- 转向新兴或替代燃料, 如馏分油、天然气或液化天然气。这可能要求船舶进行改装, 并且还可能涉及清洁费等其它费用。此类替代燃料的成本和可行性目前也是不可预测的。
- 使用废气净化系统(“洗涤器”)改装船舶。MARPOL 承认此类装置是使船舶满足要求的可行方法。然而其成本和可能的停机或故障带来的时间损失, 是明显的缺点, 此外也可能存在合同问题, 例如废水排放、维护和停工所带来的成本由哪一方负责等。

适航性

在某些情况下, 未能对船舶进行变动或改装以符合新规则, 可能会导致船舶被视为不适航或不适于承租。如果在新规定生效之前签订租船合同, 可能会导致船东违反维持船舶状况的合同义务: 例如, *The Elli & The Frixos* (2008

Lloyds Law Rep) 案例中, MARPOL 关于燃油载运的新规则在船舶起租后生效, 导致其被认定为违反合同。

然而, 值得注意的是, 新的硫排放规则带来的问题可能比 *The Elli & The Frixos* 的问题更为复杂。在 *The Elli & The Frixos* 一案中, MARPOL 的新规则禁止非双壳双底船舶运输燃油, 而该船为非双壳船。因此, 该船不适合进行燃油的运输, 即不符合约定的适航条件。除非对该船舶进行改装, 否则此时对合同中义务的履行都会被认定为违法。相比之下, 某些船舶可以通过更换使用低硫油以达到新标准, 但当前我们面对的困难并非法律问题, 而是成本问题, 因为低硫油的价格更高, 而且加油也可能更为频繁。

低硫燃料的供应不足

即使船舶可以在不需要改装的情况下改用低硫油继续运营, 我们也可能需要面对另一个问题——低硫油的供应不足。在这种情况下, 承租人(负责为船舶加油)将承担船舶可能无法继续航行的直接风险, 因为难以以“没有合适的燃油”为理由认为船舶的适航性受到影响, 或认为船舶不处于承租人的有效控制下。然而, 这一情况可能也会促使船东对船舶进行改装, 以保证其长期营运的能力。在这种情况下, 各方可能会同意分担船舶的改装成本。

发动机损坏

使用低硫油(或是新型/混合燃料)导致发动机损坏带来的责任问题并不简单。尽管可以自然地认为, 由承租人添加的油品造成的损坏应当由其负责, 但承租人也可以以船舶不适航或不适于运营服务为由进行抗辩。因为船舶在没有受到损坏的情况下不能继续进行服务, 并未达到租船合同中约定的要求。因此, 最好的方法, 是在租船合同条款中写明, 此类发动机故障带来的经济与时间成本应当由哪方负责。

如果拟议的载运禁令于 2020 年 3 月生效, 那么没有安装洗涤器但仍携带有不合规燃油的船舶可能会面临问题。届时此类不合规燃油需要从船舶上移除, 以免受到处罚或扣船。



同样，由哪一方承担燃油的移除费用或接受处罚可能并不完全清楚：在大多数情况下，根据明示或暗示的追偿权，将由承租人负责此类成本。但如有可能，最好通过租船合同中明确的条款规定来解决这个问题。

现有的租船合同 – 2020年1月1日会发生什么？

“不合规”还是“不经济”，是一块考验各方责任感的“试金石”。

无需改装的船舶

如果不对船舶进行改装而继续运营，例如改用低硫燃料，则除非租船合同中明确规定使用燃油的百分比含硫量或其它类似条款，否则对于租家负责承担使用合规燃油而增加的成本（以及必要时将船上不合规燃油移除的成本），将有很大的争议。如果租船合同中已经注明（或认为双方均了解）关于硫排放的规则将要发生变化，则租船合同的订立需要特别注意。在此基础上，通常认为承租人已经预计到合同期内因使用合规燃料而增加的成本。由此，船东在租期内是否需要承担因租家使用不合规燃料而造成处罚所带来的损失，也将变得十分有争议性。

因此，有必要检查租船合同中的所有条款，以确保其阐明了所有预期风险及成本的分担。例如，如果仅在合同中明确规定燃油的硫含量，或者规定船舶的性能保证建立在使用特定型号燃油的基础上，或有其它类似的条款，则对于承租人是否有义务承担此类成本的问题，也将变得更为复杂。

假设该论点成立，通过使用合规燃油可以保证船舶正常运营（虽然成本更高），那么承租人便不会坚持要求船东对船舶进行改装（例如安装洗涤器）并承担改装费用，即便此类改装的成本可能会低于使用合规燃油的成本。然而在这种情况下，如果船东想要对船舶进行改装，则此时船东可能更容易与租家达成分担改装成本（以及在租金中对维护、运营成本做调整）的协议。在这种情况下，在对合同或附录进行

修改时，明确写清由此带来的成本（例如新设备的维护与清洁，以及相关的时间损失等）是尤为重要的。

需要改装的船舶

相反，如果船舶在未经改装的情况下无法正常运营，则可能导致的结果是船东被判定违反了租船合同（如 *The Elli & The Frixos*）。在这种情况下，船东有义务进行改装以使船舶恢复到适航条件，从而使得租船服务得以继续进行。在实践中，这可能涉及例如洗涤器的安装。同样，尽管会产生比合同签订时的预期更高的费用，但在法律层面上并不重要，因此不是船东拒绝履行的理由。船东承担着维持船舶正常状况的义务，需要负责船舶的修理与改装以保证适航，同时承担由此产生的经济与时间损失。

但是，船东的义务仅限于使船舶恢复到合同条件中所需的最低限度，因此，承租人不能要求进行特定的改装。然而，如果双方考虑建立长期关系，那么在某种程度上双方也许可以达成共识——即由承租人承担一部分的改装费用，因为这可能会在一段很长的时期内，减少其在船舶加油上的成本。

燃油条款

由于高硫和低硫油之间的价格存在差异，且其定义仍然缺乏准确性，燃油条款仍存在一些问题。如果租期跨越规则变更日期，则船舶还船时加装符合标准的油料成本，将大大超过船舶起租时（全部或部分不符合规则的）燃油的成本。

然而，与上面讨论的原则一致，增加的运营成本不是拒绝履行合同的理由，而这些额外的成本也应由付款方承担。此外，涉及交、还船的燃油条款，也可能引起关于还船交付时应加何种类型的燃油的争议。此类条款是否必须与还船交付时 MARPOL 公约的解释一致，仍是具有争议的，这种争议也并非毫无理由。比如，加装符合标准的燃油，可能会为船东带来额外的成本，甚至超过低硫油与高硫油之间的价格差。



此外，涉及交、还船的燃油条款，如果只是一般性地约定“低硫燃油”，也可能引起关于还船交付时应加何种类型燃油的争议。

更详细的条款也可能存在问题：例如，如果燃油条款明确规定了还船时船上剩余燃油的具体型号，然而此类燃油没达到 MARPOL 公约的要求；或者如果租船合同中条款写明，允许船舶在还船时可以以不合规的燃油交付，又将怎样？对于没有安装洗涤器的船舶，这可能会违反 2020 年 3 月生效的新的运输禁令。在这种情况下，合同中要求运载“非法货物”可能会导致合同落空，无法继续履行，因此双方进一步履行合同的义务都将被免除。

然而，法律上关于事后非法与合同落空的违约救助的规定十分复杂，因此这类纠纷的结果都十分难以预测。

应对此类情况的最佳方法，是对租船合同中的条款加以修订，允许最快速有效的还船交付方式。当还船时，船舶没有足够的合规燃油以航行至下一个加油港时，这样修订就显得尤为重要。

未来的租船合同

船东如果希望将符合新标准而增加的成本更多地由租家承担，新租船合同中，需要考虑：

- 明确承租人负责遵守 MARPOL 规则，规定详细的燃料规格或要求承租人使用合规燃料；
- 明确规定因违反规则而产生的费用/罚款/时间损失的赔偿；
- 确保退租条款不允许承租人就因不合规燃料的供应，洗涤器的维护、操作和使用，洗舱，分油或移除燃油造成的延误而退租；
- 必要时修改船舶性能保证条款，以确保合规燃料的使用；
- 修改交船条款，以确保还船时船上剩余燃油满足新规则要求；或船上剩余足够的合规燃油以航行至下一个加油港。

协会管理人正在起草租船合同范本，完成后可根据要求提供给会员。如果会员有疑问或需要进一步的帮助，请联系管理人。