

Soundings

新冠病毒疫情加剧浮式储油风险

近几个月来，由于新冠病毒疫情导致石油及油类产品需求锐减，使用油轮作为浮式储油库储存石油及油类产品达到了前所未有的高峰——新冠病毒疫情导致在岸存储容量迅速用尽——同时伴随着油价下跌。由于使用油轮储存石油及油类产品，并非相关租约设定的或者具体规定的使用方式，这可能会带来一系列实务上和法律上的影响。

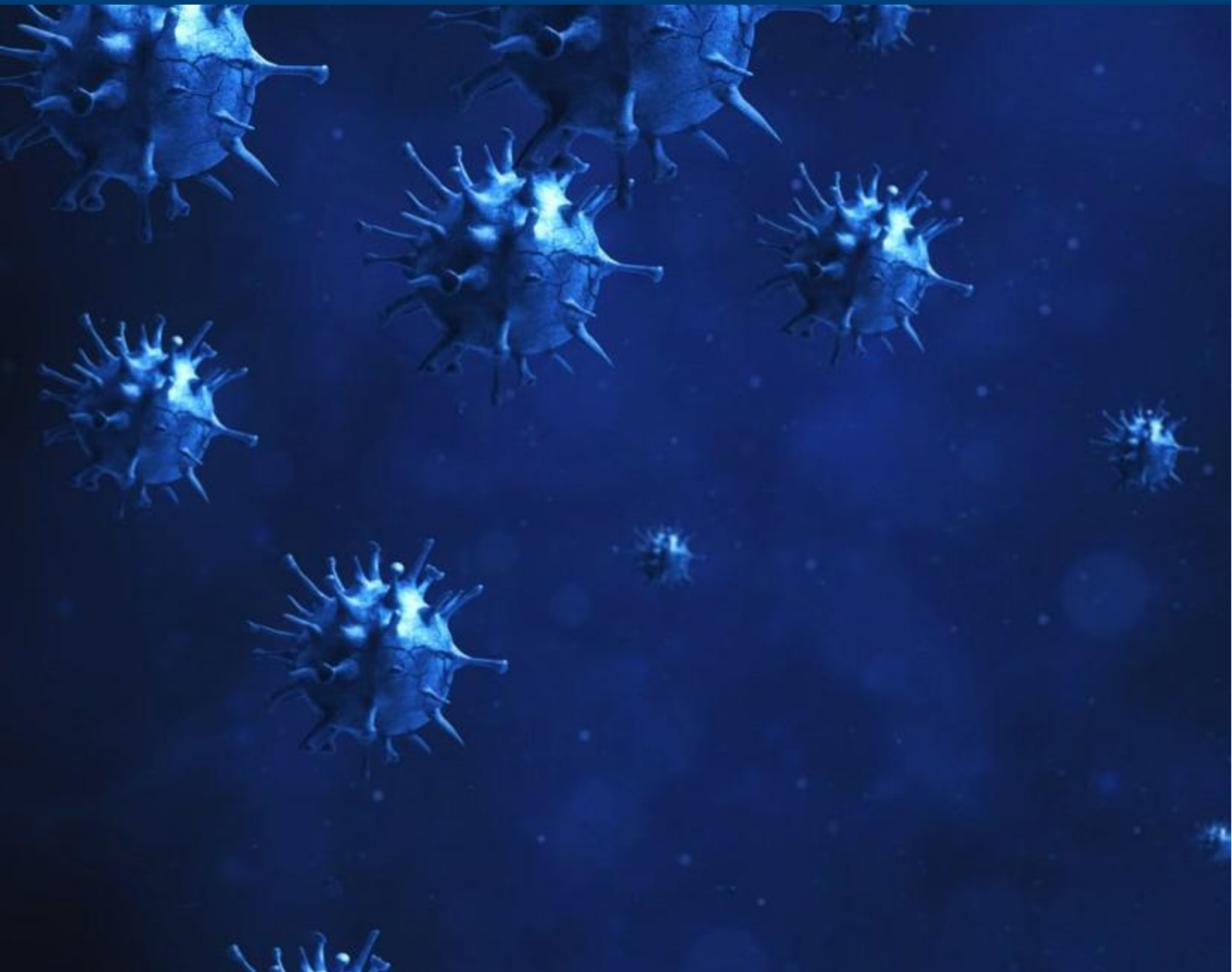
尽管封锁政策已经开始有所放松，对石油的需求也在反弹，用于浮式储油的油轮运力似乎仍在增加。根据《劳氏情报》发布的数据，截至5月底，追踪到锚泊时间在20天及以上的有239艘船舶，储存2.782亿桶石油，约占全球VLCC船队的10%。

上述因素引发了一些问题，比如港口严重拥堵、船壳污底风险因船舶长时间搁置不用而增加，这些都很有可能

会引起合同纠纷。

租约问题

标准租约格式调整的是货物在从甲地运至乙地期间通常预期可能会出现的风险的分摊问题。但当这些格式适用于海上储存这一不同行为时，租约一方或者双方可能最终会以他们料想不到的方式被要求承担风险。以下为一些很有可能出现的问题。



租家是否可以将船舶用作储油库？

租家是否有权将船舶用作储油库，将取决于具体租约的措辞。不过，一般而言，定期租船合同与航次租船合同在这一点上存在不同。

在定期租船合同下，只要支付了租金，租家一般有权以其认为合适的方式自由使用船舶。原则上，对于租家要求将船舶用作储油库的指示，船东可能很难拒绝遵从，特别是在该指示仅仅是为了在指定港口外等待卸货的情况下，尤为如此。有些油轮租约格式甚至赋予了租家将船舶用作储油库的明示权利——如 BPTIME 3 格式第 21 条——虽然大部分情况下它们只是简短规定，并不处理长期存储可能产生的很多后续问题。如果船东已经就货物签发了提单，情况将变得很复杂。停船等待的指示，可能会导致船东违反他们在运输合同项下的义务，而这可能会导致指示不合法——具体取决于租约条款的规定。

原则上，航次租船合同下的情况则大有不同。除非合同中有明确规定，否则船东很有可能有权拒绝遵从将船舶用作浮式储油库的指示。船东可以认为该指示与航次租船合同作为将货物从甲地运输到乙地的合同的基本性质不符，很可能导致船东违反其在租船合同和任何基础运输合同项下在航次中尽快速遣的义务。一些航次租船合同确实包含有赋予租家指示停船并等待进一步指示的自由权的条款，而且这些条款通常对新指示未在一定时期内给予的情况下的滞期费作出了规定——例如，参 BPVOY 4 格式第 22 条和 BPVOY 5 格式第 24 条。至于该等条款能否适用，需要认真仔细审查事实情况。此外，由于该等指示的目的在于将船舶用作储油库而非重新指示船舶前往一个新的卸货港，该等条款是否可以适用于该等指示尚不明确（例如，参“Zaliv Baikal”案（[2017] EWHC 1091）中的分析）。当然，听从该等指示并索赔



另外，关于船东在船舶被用作储油库期间保养船舶和为船舶提供补给的能力，也有一系列问题。海上锚泊或漂航可能会增大水下检验的难度。

滞期费或者船舶滞留产生的损害赔偿金，可能对船东也是有利的。

此外，一些混合形式的租约，可能也会反映出更多具有细微差别的问题。例如，在航次期租合同项下，虽然租家有权凭支付租金来使用船舶，但船东可能可以抗辩称将船舶用作浮式储油库的指示，与租约项下拟定的航次参数不符。

等待地点——安全问题

租家对于船舶被用作浮式储油库期间的等待或漂航地点的选择，可能会引发一系列实务问题。其中最为重要的问题，当属等待地点的安全性。船舶等待或漂航可能会面临更大的天气风险以及锚地质量、锚链劳损等相关风险。定期租船合同下的租家，负有确保船舶租用区间安全的表面责任。船东还将受到默示赔偿条款的保护，前提是船东并未被视为已经接受了具体风险。

租约双方可能还需考虑到（如适用）海盗风险增高的问题以及政治风险，如制裁机制改变、沿海运输权的影响、对船舶可在领水内停留的时长限制以及当地关于污染和生物附着的法律规定。这些风险可能需要额外保险保障。大部分租约本身对这些问题并没有规定，或者规定不够充分。

另外，关于船东在船舶被用作储油库期间保养船舶和为船舶提供补给的能力，也有一系列问题。海上锚泊或漂航可能会增大水下检验的难度。在偏远海域，取得淡水和供给品、更换船员，可能都非常困难。明智的做法是，租约双方提前约定好发生这些问题时双方的权利和义务，例如船东在必要时偏航的权利。

船壳污底

船舶在固定位置长时间等待，很可能发生船壳污底的问题。定期租船合同下的基本规定可能是，船东应承担清

船东现有的保险——保赔险、船壳和机械险、战争险等——都不承保船舶用作浮式储油库期间发生的风险。

理船壳的费用，且不能依赖于默示赔偿条款，即使船壳污底是因为船舶遵从租家指示长时间停留而导致的（参“*The Coral Seas*”案（[2016] EWHC 1506 (Comm)））。而且，如果船壳污底，船东之后还可能面临因船舶性能降而遭到索赔的风险。若船东未采取妥善的防污底措施，原则上还可能需对租家承担保养条款下的责任。

因此，船东会希望约定具体的条款，来处理因船舶被用作储油库，而发生的船壳污底问题和任何性能衰退的后果。这些条款可能包括，规定租家有义务支付全部或部分清理费用、中止性能保证、以及允许船舶为防止污底而间歇性航行（包括规定燃料费用的承担方）。

管货

船舶用作浮式储油库期间，船东仍应承担管货义务。其中一个突出的问题是，众所周知，石油产品会随着时间的推移而变质，轻质石油产品还会蒸发。因此，船东遭到货方提起短量或质量索赔的风险增大了。对于船东而言，谨慎的做法是提前与租家约定好各自对该等索赔的责任分摊比例。

船舶长时间用于储存石油产品会引起一系列相关问题。这些货物可能需要定期处理或加热。长时间接触某些货物可能会使船舱涂层劣化，或者货物可能会渗入船舱涂层内，或在船舱内有所残留。除了因此引起的货物污染风险外，为了使船舶恢复适货状态，可能还需要额外进

行清理或处理。船东需要仔细考虑，船舶是否适合长时间储存这类货物。另外，谨慎的船东还会考虑要求租家就船舱或船舶设备所遭受的损害做出赔偿保证，或者在租约中加入要求租家负责清理或修理的具体条款。

保险

将船舶用作浮式储油库对保险有很多影响，需要仔细考虑。船东现有的保险——保赔险、船壳和机械险、战争险等——都不承保船舶用作浮式储油库期间发生的风险。船东需要考量所需额外保险的范围，以及如需购买额外保险，需要就相关费用的承担方与租家达成协议。

结论

将油轮用作浮式储油库，会引发一系列法律上和实务上的风险。在标准租约格式中，这些风险不可能被预料到，亦不可能在船东和租家之间得到妥善分摊。考虑到目前油轮市场的高昂租金费率，如果租约未作明确规定，一些相对较小的纠纷会很快升级。船东和租家应仔细思考可能会发生哪些新风险，并针对这些风险的处理方式约定具体条款。对此，波罗的海公会（BIMCO）已经提出了一套建议条款，为如何规定可能引发的各种问题，提供了宝贵的着手点。

对于上文所讨论的问题，如需进一步意见，请与管理人联系。