

燃油： 质量与数量 索赔指南



封面图片：希腊卡利利梅内斯港加油站。

引言

燃料质量是船东和承租人持续关注的一个问题。在过去约40年里，精炼工艺不断改进，致使残渣燃料油的质量下降。不幸的是，一些船用燃料也被用作接收废弃化学品和有机物质的“垃圾场”，而这些废弃化学品和有机物质似乎已经造成了严重的船舶营运问题。除此之外，2020年起全球转用低硫燃料油的做法也导致燃油严重掺混，质量问题频频发生。

每年，总会有个别事件是因供应的燃油中催化剂颗粒含量高、沉积物总量含量高和闪点低而发生的。而且，不同“可再生”成分掺混到燃油中的情况似乎正在增多。

除此之外，当多艘船舶因加注了同一地区供应的燃油而遭受类似机器损害时，常常会发生大规模燃油受污染事件。

2022年，新加坡供应的燃油中含有氯化烃（尽管此污染物的原始来源被认为是中东），导致大量船舶遭受机器损害。同年，阿姆斯特丹-鹿特丹-安特卫普地区供应的燃油似乎受到了腰果提取物的污染。

由这些问题引发的索赔通常很复杂，并且常常因燃油代表性样品、储存和消耗文件以及燃油分析报告等方面的证据不足而受挫。在使用燃油实际出现问题之前，根据船用燃油标准ISO 8217规范可能不足以检测出燃油含有异常成分。在某些情况下，燃油质量看似符合相关燃料规范，但进一步的深度检测表明燃油中存在异常污染物。建立这些异常污染物与发动机损坏之间的联系可能很困难，有时有必要对磨损或损坏的部件进行金属检测以确定受损原因。保存受损部件已变得与保存代表性燃油样品同等重要。

在本出版物中，我们列出了一些应采用的重要程序，以减少发生与燃油相关的发动机损坏和船舶停机的可能性，并在发生燃油质量索赔时提供有价值的证据。我们还强调了可以采取的措施，以尽量减少燃油数量索赔的可能性，并审查与燃油供应相关的一些关键法律原则。第24至25页列有一份有用的检查清单，它总结了加油前、加油中和加油后以及索赔时需要考虑的一些关键问题。

本出版物由Brookes Bell的Chris Fisher先生协助编写。

购买燃油

考量因素

购买燃油时，很重要的一点是指定正确的燃油等级，并在买卖协议中对将供应的燃油作出适当描述，且该等级和描述应与租船合同中约定的规格一致。最好的做法是参考国际标准ISO 8217的最新可用版本并明确该标准下需要的燃油等级，例如ISO 8217:2017 - RMG 380。时常发生的情形是，租船合同要求适用最新版本的ISO 8217，而燃油买方却接受符合ISO 8217早期版本（例如2005年版或2010年版）。在某些情况下，这可能会导致承租人无法向供应商追偿。确保燃油规格在合同链上“背靠背”规定的重要性再怎么强调也不为过。

进行采购谈判时，还应获取一份燃油质量证书副本。如有可能，燃油买方应设法将质量证书中载明的质量标准与买卖合同联系起来，以使燃油供应商对其所供应的产品的任何差异负责。

买方需充分了解供应商的条款和条件。这些条款和条件往往对供应商非常有利，通常包含较短索赔时效和责任限制条款。这些条款和条件可能还涉及样品的有效性和处理质量纠纷的程序。通常，这些条款和条件与有关租船合同中的相关约定不完全一致，这可能会导致会员购买燃油时面对合同条款不是“背靠背”而带来的复杂问题。

买方需充分了解供应商的条款和条件。



燃油交付 程序

交付前检查

需指示船舶船员根据燃油交付单和质量证书检查所供应燃油的质量。此外，船员应要求提供一份燃油质量证书副本。虽然质量证书并未提供燃油的全部分析结果，但应至少包含粘度、密度和硫含量。轮机长需检查这些指标是否满足发动机的要求。

大部分供应商的销售条款和条件规定在驳船总管处进行取样且所取样品将在发生争议时用于确定燃油的质量。并非所有的驳船均安装有滴液取样器，即使安装了，船舶船员也应核实取样器已正确安装并在整个交付过程中正确运行，这一点很重要。如果驳船并未安装滴液取样器，且样品是在驳船油舱里提取的，则轮机长应尽可能确保驳船供应的燃油来自于提取样品的油舱。如果轮机长对取样不满意，应发出抗议函，并记录在轮机日志中。如发现任何违规情形，应进行拍照，这些照片将在发生索赔时提供有用证据。

燃油交付前后，船舶应派出一名有资质的船员登上驳船，对驳船所有油舱中的燃油量进行测量并记录，包括对油舱进行测深或液位测量、测量温度、确定驳船吃水差和使用校准表确定体积。如可能，测深应包括使用试水膏来确定油舱底部的游离水量。

燃油交付单上载明的燃油密度可以用来确定燃油在标准温度下体积与重量之间的正确换算。如果这一步正确进行，则双方对于从驳船卸载的燃油数量应该不会存在争议。如果轮机长担心驳船的校准表不正确或无法对驳船的某些油舱进行测量，则应立即发出抗议函，如有必要，还应由一名独立检验员对驳船进行检查。

如果轮机长对取样不满意，应发出抗议函，并记录在轮机日志中。

交付中程序

船方应书面邀请驳船船员见证取样，并在加油完成时向他们提供一份样品。如果供应商拒绝见证取样或拒绝接收样品，轮机长应发出抗议函，并在日志中作出适当记录。

船东应尽可能避免将不同来源的燃油进行掺混。新燃油应装入空油舱中，如果不可能这么做，则船东应尽量避免按50:50的比例混合新旧燃油，因为如果这两种燃油不兼容，那么这将是糟糕的组合。将新燃油隔离存放将防止不合规新燃油污染现有燃油。装船前，轮机长需对所有燃油舱中的燃油量进行测量并记录，并在交付作业结束时重复这一步骤。

对于所有样品，应在整个加油作业过程中采用持续滴液取样的方式进行取样，且应在双方同意并进行监测的单一取样点进行取样。大部分与取样有关的争议都是因存在两个取样点而引起的——一个位于受油船舶的总管，一个位于供油驳船的总管。

在许多加油港，供油驳船上提取的样品会提供给轮机长。这通常是燃油供应合同下约定的取样程序，因此，这些样品往往在与供应商发生潜在纠纷时被视为是具有代表性的且具有约束力的样品。在这种情况下，船舶派出一名高级船员代表去驳船上确保取样程序始终恰当则变得十分重要。

另一方面，租船合同往往规定在船舶总管处提取的样品为代表性样品，如果租船合同有这样的规定，将需在上述两个取样点进行取样。在这种情况下，会存在不同批次样品的检测结果可能不一致的风险，争议可能也因此无法在合同链上实现“背靠背”。

《防止船舶污染国际公约》（“《防污公约》”）明确规定受油船舶的燃油总管为适当取样点。这一规定为ISO 13739标准2020年版采用，该标准为商业取样提供了指引。

油交付 程序

接上页

尽管ISO 13739标准此前版本允许从加油软管的任意一端提取代表性样品，最新版本则将代表性样品限制为从受油船舶总管处提取的样品。这一规定可以缩小因多处取样点而引起的争议的范畴，虽然在驳船总管处取样的商业做法可能会继续带来争议。当事方可以探讨将ISO 13739标准并入燃油供应合同和租船合同中，以强化单一取样点要求。

船东应鼓励船长在加油前向船东寻求取样程序和取样要求方面的指导。船员应知晓哪个取样点是具有约束力的取样点，并应遵守取样方法相关要求。

在整个燃油交付过程中，应对驳船和船舶上的取样进行持续监督。必要时，可能需要对滴液取样进行调整，以确保加油作业结束时提取的燃油样品约有5升。此外，还需经常检查装船速率和受油油舱中的燃油量，以避免溢油。

众所周知，驳船可能会交付少量被污染燃油，希望这些燃油不会从滴液样品中检出。轮机长应注意所有停止/启动操作，并对这些期间交付的燃油多加留意。

取样容器应在轮机长的见证下严密密封。封条应在整个加油过程中提供安全防护，防止样品受到影响和污染。每个样品必须分配一个样品编号，瓶子上的标签应包含船名、驳船或装置名称、燃油品类、装船日期/取样日期、供应商代表签名、接收方代表签名、取样方法和封条编号。加油过程中提取的所有样品的封条编号应记录在相应的燃油交付单中。

轮机长应拒绝签署加油完成前提交给他的任何样品标签。如果燃油供应商提供船方未曾见证的其他样品，则除非附加书面备注“仅为接收，来源不明”，轮机长方可接受该样品。

取样容器应在轮机长的见证下严密密封。

建议所有船东参与燃料分析方案.....

交付后程序

燃油交付完成后，需对所有驳船油舱和船舶油舱进行再次测量，以验证供应的燃油数量。驳船卸载的燃油数量和船舶接收的燃油数量均应计算和记录。

驳船的输出数据应记录在燃油交付单上（以公吨为单位），因为这将为开具发票提供信息。如果轮机长对该数据有异议，必须发出抗议函，并记录在轮机日志或油类记录簿中。油类记录簿中也应载明燃油交付前后船上所有燃油舱中的燃油量。

建议所有船东参与燃料分析方案并遵从根据该方案作出的建议。会员应委托声誉良好的燃油检测公司来验证燃油的质量。会员应立即向检测公司送交一份代表性样品。考虑到许多供应合同对于向供应商发出质量索赔通知设置了较短的时效，船东在加油后尽快对代表性样品进行检测以验证燃油的质量非常重要。仔细记录送上岸进行检测的样品的保管人、样品储存地点以及样品运输方式也非常重要。供应商有义务向船舶提供《防污公约》样品，且样品的封条编号必须与供应商分发的任何其他样品的封条编号一并记录在燃油交付单上。一些船东会提取他们自己的《防污公约》样品，但根据《防污公约》的规定，官方《防污公约》样品是指供应商分发给船舶的样品。如果轮机长不认为《防污公约》样品已经妥当提取，则应发出抗议函。

加油作业中提取的所有样品和收集的所有文件必须保管在船上安全之处，因为港口国检查官员可能会要求提供这些样品和文件，且这些样品和文件将在发生质量纠纷时提供有价值的证据。

遵守《防污公约》 附则VI及 其他地方性限令

2020年1月1日，随着《防污公约》附则VI修正案的实施，全球船用燃油硫含量上限为0.50%的规定开始生效。船东和承租人需确保其所提供和使用的燃油符合《防污公约》及其他有关硫含量的地方性法规的规定。未遵守这些规定可导致船舶被扣留和/或处以罚款。

港口国检查官员可能会在船舶挂港时登轮，要求船舶出示燃油硫含量合规的相关文件。这些文件包括燃油交付单、《防污公约》燃油样品记录以及显示合规燃油投入使用的时间的日志。在一些港口，检查官会从船舶燃油舱中取样，并检测样品中的硫含量，以判断燃油是否合规。

硫含量现行标准如下：

- 在限制区外使用的燃油的最高硫含量（全球上限）为0.50%。
- 在排放控制区内使用的燃油的最高硫含量为0.10%，适用于欧洲、波罗的海、北海、英吉利海峡、北美地区及美国加勒比海域的指定港口。

此外，排放控制区涉及众多地区，不同地区对于船舶靠泊或锚泊期间的要求也各有差异。例如，在中国，自2020年1月1日起，在内陆排放控制区（长江和西江）内营运的船舶必须使用硫含量不超过0.10%的燃油。自2022年1月1日起，海南沿海排放控制区内也适用这一限令。欧盟硫含量指令也规定了欧盟港口内船舶所使用燃油的硫含量最高不得超过0.10%。至于英国脱欧后是否选择排除欧盟指令还有待观察，在这种情况下，英国国内某些港口可能会不受0.10%上限的限制，因为这些港口既不属于《防污公约》下指定的排放控制区，也不受欧盟指令的限制。

全球的普遍趋势是地方性要求越来越严格，因此有必要密切关注适用的地方性法规变化，以免误触法规。

全球的普遍趋势是地方性要求越来越严格，因此有必要密切关注适用的地方法规变化，以免误触法规。

脱硫塔的使用

自全球实行0.50%的硫含量上限以来，一些船舶安装了废气清洁系统，也称为“脱硫塔”，通过脱硫系统将高硫燃油净化至符合要求，使船舶能够继续使用高硫燃油。

与“闭环式”脱硫塔相比，使用“开环式”脱硫塔时所产生的洗涤水可能会对当地水域造成危害。这导致许多港口出台相关法规，限制船舶使用开环式脱硫塔，或对此类清洁系统洗涤水的排放施加额外要求。为方便脱硫塔操作人员，废气清洁系统协会在其官网 (egcsa.com) 推出了可免费访问的全球海洋硫氧化物排放法规地图，通过地图链接可以查看已经核实的各地地方性法规的相关信息。



保存 证据

能否妥善提起或抗辩燃油质量或数量索赔取决于证据的质量。因此，做好记录至关重要。如果船舶保存了详细的记录、日志和燃油样品，且会员及时请协会介入，收集证词并开展适当调查，那么会员将会处于最好的地位。及时委托正确的专家极为重要，协会可以提供相关协助。如果不及时采取适当行动，关键证据可能会无法保全。

燃油纠纷中涉及到的典型文件包括船舶日志（航海日志、轮机日志及相关草本）、油类记录簿、维护保养记录、抵港前检查表、加油开始和完成时间、燃油舱燃油量记录、燃油消耗记录（包含所用燃油的品类及燃油使用时间）、燃油交付单及相应发票、历史样品检测结果、显示船舶损坏部位及油泥过多的照片、检验报告、船级社记录、轮机员证词、其他备件及费用的发票以及相关往来函件。

样品证据

大多数燃油质量纠纷的关键都集中在燃油交付期间以及交付后所提取的样品上。在样品证据方面，正确见证、取样和标记燃油样品的重要性怎么强调都不为过。如果未正确标记样品或者无法追踪样品和分析报告，就很难在燃油纠纷中与对方进行抗争。如果取样和记录工作没有做好，那么对方可以随时质疑检测结果的真实性。

抗议函

如对燃油交付的任何方面不满意，船方必须向驳船船长发出抗议函。抗议函应详细说明问题，并在船上保留一份副本备考并提交一份给燃油供应商。

能否妥善提起或抗辩燃油质量或数量索赔取决于证据的质量。

受损零部件必须留存在船上 并对堵塞过滤器和分油机 进行拍照/录像取证。

出现问题时的证据

船舶可能会遇到在收到分析结果或分析尚未开展之前就必须使用燃油的情况。船员在处理和/或燃烧燃油时可能会碰到问题，发动机可能会受损。在这种情况下，把一切情况（包括情况发生的日期和时间）都记录下来非常重要，包括首次使用该燃油的时间、使用时长、操作和处理方式、使用的油舱以及首次发生问题的时间。

受损零部件必须保留在船上，并对堵塞过滤器和分油机进行拍照/录像取证。取样时，应从燃油系统的不同位置进行取样，包括分油机前后、主机进油口及输送泵后方。过滤器和分油机中的油泥及沉淀物（如有）与排气阀和涡轮增压器的沉积物也应被一并取样并送交分析。

出现燃油问题时，证据的质量及当下所作决定对于后期成功提起或抗辩索赔至关重要。

如有可能，建议船舶在未收到分析结果之前不要燃烧任何燃油。



法律问题：

租船合同

在大多数定期租船合同下，燃油供应由承租人负责。“纽约土产”格式（1946版和1993年版）和“Shelltime 4”格式的租船合同对此规定类似，即承租人应当“提供并支付所有燃料”。

燃油的所有权

大多数情况下，交船后船上燃油即属于承租人的财产。租船合同存续期间，船东仅作为受托人占有燃油，直至还船时回购燃油，此时燃油的所有权方才回转给船东。

燃油数量

交船时，即使船上剩余燃油量低于租船合同下要求的最低数量，承租人也无权因此拒绝接受交船，但前提是船舶不会因此而不适于营运，且船上剩余燃油足够船舶安全航行到下一个加油点。当租船合同条款以“大约”的表述形容交船时船上存油数量时，一般允许存在0.5%的浮动范围。船东有义务基于合理理由诚实地提供估算数量。

至于承租人应提供的燃油数量，船东负有配合并向承租人提供所有相关信息的一般性义务，包括船舶此前及当下航程的油耗情况以及船舶的任何特性，以便承租人提供所需燃油。

还船时，如果船上剩余燃油数量不满足租船合同中要求的数量，船东虽不能因此拒绝接受还船，但有权要求损害赔偿。若租船合同对还船时的燃油数量没有相关规定，一般情况下承租人不能为从还船时更高的燃油价格中获得交易盈利等目的，而订购超出完成船舶在租船合同下约定的营运所需数量的燃油。

如果租船合同对于交船或还船时的燃油价格没有规定，则通常适用市场价格，而不考虑实际支付价格。但也有某些格式的租船合同对价格作出了明确规定，或规定了定价机制。例如，“Shelltime 4”格式（第290行）就规定了“该等价格应由已付款发票证明”。

承租人有权选择船舶在哪个港口加油。如果承租人指示船舶前往的加油地不安全，无论是直接指示还是通过其代理（包括燃油供应商）间接指示，且船舶因此遭受了损害，那么承租人很可能就要对此导致的损失负责。

燃油质量

就燃油质量而言，普遍认为承租人有绝对义务提供合理质量且适合所涉船舶使用的燃油。租船合同对燃油的品类和等级有明确要求的，承租人应当遵守。

例如，1993版“纽约土产”格式租船合同第9条(b)款明确要求承租人提供质量适合船舶主机和辅机且符合约定规格的燃油。如承租人未遵守此等租船合同条款，对于因使用该等燃油而直接导致主机遭受的任何损害，承租人可能需要负责。

交船时，即使船上剩余燃油量低于租船合同下要求的最低数量，承租人也无权因此拒绝接受交船。

法律问题：

租船合同

接上页

适用性

还有一点也很重要，那就是在英国法下，燃油符合基本合同规格要求还不够。根据经1994年《货物销售与供应法》修订的1979年《货物买卖法》规定，燃油必须满足“适用性”要求。

那么，何谓“适用性”？2004年一份未公开仲裁裁决对此进行了探讨。该案中，案涉燃油符合挪威船级社的规格要求，但因催化剂粉末含量问题，点火性能不佳。仲裁庭认为，除租船合同中明文规定的条款外，还隐含有一条默示条款，即燃油应符合其计划用途，并认为燃油的点火性能不佳导致发动机受损，因此该燃油不符合适用性要求。仲裁庭因此认定承租人违约，应对发动机损坏负责。

在该案中，案涉发动机很常规，不存在任何特性或特殊要求。但如果发动机非常规或者对燃油有特别要求，则只有当船东在承租人供应燃油之前事先告知了发动机的特殊性时，承租人才需对燃油造成的损坏负责。

应当注意的是，近期英国法院做出的一项判决可能会导致燃油供应合同不再属于《货物买卖法》下的货物买卖合同，故而《货物买卖法》中的规定可能不再适用于燃油供应合同。因此，“适用性”规则可能只适用于租船合同下的燃油纠纷，而不适用于供应合同下的燃油纠纷。

那么，何谓“适用性”？2004年一份未公开仲裁裁决对此进行了探讨。



法律问题：

租船合同

接上页

因果关系

在燃油纠纷中，必须确定船舶所遭受的损害是由燃油的质量问题造成的，还是因其他外部因素所导致的。船东负有举证责任，应证明其中的因果关系以及燃油质量与发动机所遭受的损害之间存在联系。这一举证责任十分严格，如达不到举证标准，那么很可能船东的索赔就不能得到支持。

如果船东明知燃油不适合燃烧却仍然选择燃烧该燃油，那么这一行为可能会打破因果链条，使承租人无需对因此产生的损害负责。船东还需对因其对燃油的处理或操作或因对发动机的维护不善而导致的（而非因燃油本身的质量所导致的）损害负责。因果关系问题往往是此类纠纷的关键所在。

减损

即使燃油的确不符合规格要求并且可能已经造成了或可能会造成发动机的损坏，双方还很有可能会就减损产生争议。

守约方不负有减损的“义务”；反之，当事方也不能就不合理产生的损失

（即可以合理避免的损失）向另一方要求损害赔偿。这一规则并非是向遭受损失一方施加更加繁重的义务，只是如果不采取某种行动是不合理的，而这种行动的确未被采取，那么便需要这一规则来降低损害赔偿金额水平。

可能被称之为减损措施的行为包括卸下受污染的燃油，或采取措施以某种方式处理或调整燃油使其能够安全燃烧。如果燃油系由承租人提供，那么船东应坚持设法让承租人安排卸油作业并支付相关费用。但是，如果承租人否认责任并拒绝安排卸油作业，那么船东出于减损考虑，应当考虑自行安排卸油，之后再向承租人索赔相关费用，这点在船舶有可能因为等待承租人的卸油决定而发生延误的情况下尤为重要。出售燃油有可能是一种减损措施，而且有可能是作为待净化的污水出售。但是，船东需要牢记，该等燃油属于承租人的财产。

即使燃油的确不符合规格要求并且可能已经造成了发动机的损坏，船员仍负有减损义务。

在某些情况下，燃油经过一定方式的处理或调整可能就可以燃烧，由此可以避免卸油费用。事实上，承租人承认其所提供的燃油不符合租船合同规定的规格或要求（或对此持保留态度）但向船东建议采取一定的处理或调整方式来使燃油变得可用的情况并不少见。在这种情况下，船东应当就燃油的处理或调整方式寻求专家意见，以评估该等处理或调整方式是否可能会对船舶造成损害或可能对轮机部船员造成无谓的额外负担。船东无需为了减轻因承租人违约所造成的后果而承担任何实质性的风险，虽然英国法规定了船东可以尝试追索因采取合理减损措施而产生的费用的范围。

如燃油硫含量被发现超过适用上限，承租人可能会提议通过掺混的方式来尝试降低硫含量。但是，船东对此应当持谨慎态度。这种办法不仅实际上难以确保掺混后的油品合规，而且还会引发文件上的难题——燃油交付单不再反映船上燃油的实际情况。为使燃油在掺混后仍然符合《防污公约》的要求，有必要按照《防污公约》附则VI第4.1条的规定从船舶的船旗国取得与《防污公约》附则VI第18.5条所规定的资料对等的资料。因此，在缺乏适当技术和法律指导的情况下，不应进行掺混。



法律问题： 供应合同

如果船东自行订立航次租船合同，船舶在履行航次租船合同时，船东仍需要负责提供燃油，在这种情况下船东会与燃油供应商直接签订合同。当承租人在期租合同下购买燃油时，承租人会签订燃油供应合同，并应尽可能确保供应合同条款与租船合同条款背靠背，以便其因提供不合规燃油而向船东承担的责任可以转嫁给供应商。然而，供应合同往往基于不可协商的标准条款，且可能受制于当地法律和司法管辖，而这些都可能对供应商有利。

市场上有多少家供应商，几乎就有多少种不同格式的合同条款与条件，但这些条款和条件都有一个共同之处，那就是它们对供应商极其有利。

具有优先效力的数据和具有约束力的样品

就燃油数量而言，典型的燃油供应合同一般都会试图规定以供应商记录的燃油数量为准，这就意味着供应商的数据具有决定性。

就燃油质量而言，供应商的条件可能会试图排除任何默示条款或保证。至于样品，如前所述，供应合同往往会试图规定供货商的样品具有约束力和决定性。

警惕供应合同的索赔时效条款

供应商的条款可能还会设法对索赔通知加以严苛的规定，并可能包含非常短的通知或启动法律程序的时效（有时仅为燃油交付后7天内）。供应商可能还会试图将其责任限定在燃油价值范围内，并排除任何其他间接损失。如果可以的话，船东应尽可能事先获取供应商的合同条款与条件，以便了解任何限制性条款。

船东应尽可能事先获取供应商的合同条款与条件，以便了解任何限制性条款。

.....如燃油价款未付, 船舶可能会面临被燃油供应商扣押的风险。

所有权保留

无论燃油是由航次租船合同下的船东订购还是由期租合同下的承租人订购, 如燃油价款未付, 船舶可能会面临被燃油供应商扣押的风险。燃油供应合同总是包含留置权条款或罗马尔帕 (Romalpa) /所有权保留条款, 但在不同司法辖区, 当事方的法律地位可能会有所不同。

在The Saetta [1993] 2 Lloyds Rep 268一案中, 租船合同规定, 承租人应在交船时支付船上所有的燃油, 而船东在还船时应接受并支付船上所有剩余燃油。承租人订购了燃油, 供应商供应了燃油, 但承租人并未付款。燃油供应合同包含所有权保留条款, 规定在燃油价款支付之前, 燃油的所有权不转移给买方。后因承租人未支付租金, 船东撤回船舶。

燃油供应商起诉船东, 要求船东支付燃油价款。船东试图根据《货物买卖法》条款主张其已于撤船时获得了燃油的所有权来进行抗辩。但法院驳回了船东的主张, 认为船舶被船东单方面撤回时承租人尚未“自愿”将燃油转让给船东。因此, 船东有责任因侵占燃油而向供应商作出损害赔偿。

这与最近的The Fesco Angara [2010] EWHC 619 (QB)一案形成鲜明对比。在该案中, 供应商起诉船东, 要求船东支付承租人欠付的燃油价款。该案所涉租船合同经双方相互同意终止, 船东以船上剩余燃油的价值冲抵了未付租金。法院认为, 尽管燃油供应合同包含所有权保留条款, 但通过上述冲抵, 燃油所有权已在还船时转移至船东。因此, 燃油供应商不能从船东处获得赔付。

法律问题： 供应合同

接上页

然而，法院是基于以下事实作出这一判决的：船东不知晓燃油供应合同中包含留置权条款或者燃油价款未被支付，以及在《货物买卖法》下，承租人同意向船东交付燃油是一种占有的自愿转移。

协会支持了一起判例案件上诉至英国最高法院，即PST Energy 7 Shipping LLC 诉 OW Bunker Malta Ltd (“Res Cogitans” 轮) [2016] UKSC 23。该案涉及燃油贸易商OW Bunkers (OWB公司) 破产，导致数以百计的船舶经营人面临不得不重复支付燃油价款的风险。尽管燃油买方已经向OWB公司支付了燃油价款，但OWB公司却因破产而未将该款项转给实际供应商，在很多情况下，买方也不得不向实际供应商付款，因为后者有权因船舶必需品价款未付而留置船舶。

原告寻求法院作出声明，宣布船东会员尤其是在OWB公司违约，未能根据《货物买卖法》给予燃油良好所有权的情况下，没有义务向OWB公司或其融资人支付燃油价款。然而，英国最高法院认为，《货物买卖法》不适用于燃油供应合同，燃油供应合同是在其他基础上订立的，在这种情况下，燃油所有权的问题并不相关。因此，船东有义务向OWB公司和/或其贷款人支付燃油价款，同时还面临着实际供应商主张其有权享有船舶优先权这一风险。如欲了解该案的更多细节以及对今后如何避免此类争议的建议，包括协会建议的保护性措辞，会员可参阅协会2016年5月的Soundings。



BIMCO《2018年燃油条款》试图在买卖双方利益之间找到一个公正的平衡点。

船东可通过在其租船合同中并入譬如波罗的海国际航运公会 (BIMCO) 《2014年燃油免受留置条款》等条款来保护自己免于发生此类情况。经合同双方协商, 供应合同中亦可并入保护性措辞。在可能的情况下, 买方可设法删除任何所有权保留条款, 和/或加入一项要求: 供应商必须取得转移燃油所有权给任何人的权利, 以作为买方承担任何义务或责任的先决条件。

如船长被要求代表承租人确认收到燃油, 则船长应尽可能在发票上注明以下内容:

“仅代表承租人[填入名称] (而不代表接受供油船舶或其船东) 在此确认、收到和/或订购货物和/或服务。因此不对接受供油船舶 (和/或其船东) 产生任何留置权或其他索赔权。”

标准条款

BIMCO《2018年燃油条款》试图在买卖双方利益之间找到一个公正的平衡点。例如, 取样应在双方一致同意的取样点并由双方见证进行。这一标准合同还允许船长在燃油交付单上或抗议函中对燃油数量或质量附加保留条件。此外, 该合同还设定了更为宽松的通知时效, 即自燃油交付之日起30天。



燃油检查清单 *

(一些值得考虑的关键问题)

1. 租船合同条款

- i) 租船合同中应载明详细的燃油规格要求, 包括:
 - 认可的燃油标准, 如最新版ISO 8217标准
 - 硫含量相关要求——燃油应符合《防污公约》附则VI、欧盟硫含量指令和适用的地方性法规
- ii) 燃油应适用于船舶主机/辅机
- iii) 燃油质量、涨价、硫含量条款:
 - 燃油质量和争端解决条款 (如BIMCO定期租船合同燃油质量条款)
 - 硫含量条款 (如国际独立油轮船东协会 (Intertanko) 或BIMCO定期租船合同硫含量条款)

2. 燃油供应合同

- i) 检查合同条款——是否有严苛的索赔时效条款、责任限制条款和除外条款, 是否以卖方的供应数字为准?
- ii) 燃油的所有权何时转移?

3. 免受留置

- i) 在租船合同中并入BIMCO《2014年燃油免受留置条款》或类似条款
- ii) 供应合同中应尽可能加入一项保证, 要求卖方对燃油享有所有权
- iii) 如船长被要求代表承租人确认收到燃油, 则船长应尽可能在发票上注明他的这一行为仅代表承租人:

“仅代表承租人[填入名称] (而不代表接受供油船舶或其船东) 在此确认、收到和/或订购货物和/或服务。因此不对接受供油船舶 (和/或其船东) 产生任何留置权或其他索赔权。”

*此清单仅为简要指南, 并非涵盖所有需要考虑之问题的详尽分析。

4. 取样

- i) 根据适用的合同规定, 在整个加油过程中, 在船舶总管处提取滴液样品
- ii) 在轮机长的见证下对样品容器进行密封。所有样品的封条编号均应记录在相应样品标签和燃油交付单上
- iii) 将样品 (包括《防污公约》样品) 保管在船上安全之处
- iv) 将一份代表性样品及时送交检测公司
- v) 按认可的燃油分析方案对燃油进行检测

5. 索赔

- i) 向承租人、供应商和/或承保人 (船壳险、承租人责任险) 发出通知
- ii) 发出抗议函
- iii) 由独立检测公司根据适用合同中的争议解决条款进行取样
- iv) (由承租人或供应商) 卸下不合规燃油, 如必要
- v) 保留受损的发动机部件, 并进行拍照和书面记录
- vi) 及时查看并遵守任何较短索赔时效条款



结论

劣质燃油对船舶发动机造成的损坏可能代价高昂，这不仅体现在维修费用上，还体现在卸油费用以及处理问题所耗费的时间损失上。

如前文所强调，我们可以采取一些切实步骤来尽量减少可能出现的问题。

燃油索赔往往涉及供应商就未付燃油价款提出的索赔，或是船东基于租船合同或供应合同向承租人或供应商因提供不合规燃油造成的发动机损坏和其他费用或时间损失提出的索赔。此外，还可能出现航速索赔。这几类索赔一般都在协会的承保范围之内。

一旦发生燃油索赔，协会的及早介入至关重要。协会可以及时指定适当的专家并保留所有可用证据，如此一来，不仅较短的索赔时效可以被遵守，会员也能受益于协会在处理燃油相关索赔方面上所能提供的丰富经验和专业知识。

一旦发生燃油索赔，协会的及早介入至关重要。



ukdefence.com

联合王国抗辩和诉讼协会

由托马斯米勒抗辩和诉讼有限公司转交
伦敦芬乔奇街90号, 邮编: EC3M 4ST
电话: +44 207 283 4646

联合王国抗辩和诉讼协会(欧洲)

由托马斯米勒私人有限公司塞浦路斯分公司转交
利马索尔市特拉斯利西奥蒂街37号
双子座大厦202号办公楼2楼, 邮编: CY3030
电话: +00 357 25 375020

tmDefence@thomasmiller.com
ukdefence.com

注册于英格兰, 注册号: 501877
UKDC在英国受英国金融行为监管局和审慎监管局监管
公司编号: 005018777