

Circular From GARD

Date: 11 April 2023

船用燃油供应合同——买方需要考虑的关键因素

背景

船用燃油销售条款通常由卖方准备，如果所供应的燃油发生质量或数量问题，买方权利很可能会受到销售合同条款的限制。Gard 保赔协会的特邀作者对先前发表的[文章](#)作出更新，指出了买方可以寻求自我保护的方法。

简介

船用燃油采购可能产生重大风险/索赔，而卖方条款中通常会包含固定的卖方责任限额（通常较低），对某些类型损失（例如时间或利润损失、间接或后果性损失）的除外责任，给买方设定较短的索赔时效，以及规定有利于卖方的证据、法律和管辖权条款。人们一直在努力制订标准燃油购买合同，其中波罗的海国际航运公会（BIMCO）于 2015 年发布了《BIMCO 燃油购买条款》，并于 2018 年对该等条款进行了更新。相较于典型的卖方标准条款，这些合同通常更加平衡，船东、租家和燃油公司等各方代表都参与了起草过程。

从商业谈判角度来看，如果采用与一家或少数几家卖方事先签订全球燃油购买框架协议，而不是更多采用临时购买安排，可能更容易协商达成更平衡的条款。这种模式也是明智之举，可以通过减少合同相对方数量，减少合规/客户背景调查(KYC)/制裁审查和风险。

[BIMCO《2018 年燃油条款》](#)在附件 A 中提供了选择表（Election Sheet），允许合同双方进行简单的定制，也提供了增加额外条款或对 BIMCO 标准文本进行修改的空间。

燃油供应合同——关键事项检查清单

以 BIMCO 2018 年条款为起点，买方可以尝试就下列关键事项进行谈判：

- **对卖方的尽职调查：**考虑卖方的市场声誉和财务状况，着眼于财务状况和保险状况（见下文）以及过去曾经发生的供应问题。卖方同时也是实际供应商，还是仅是中间商？卖方如何核实所供应的燃油的质量和来源？如果买方要求，卖方如何向买方证明这一点？卖方采用怎样的供应链质量管理程序？
- **出于制裁合规目的，加大对 KYC/供应商身份审查的关注：**这涉及到妥善开展一般 KYC 合规审查和制裁合规审查。
- **有关燃油的尽职调查：**考虑需要获得哪些有关燃油及其来源的信息。船上燃油贮存、装卸、处理和使用是否有任何特殊参数？是否需要在质量证明中体现特定信息？
- **燃油规格：**合同中应该明确规定燃油的正确规格——例如，明确规定相关 ISO 规格。对于渣油（residual fuel），最广泛使用的规格是 ISO 8217 表 2。ISO 8217 会定期进行修订，而行业指南推荐的是最新版本 ISO 8217 2017。检查您的燃油供应条款中指定的燃油是否符合 IMO 和 Marpol 公约的最新规定以及船舶根据所从事的运输须遵守的任何当地法规，并确认燃油符合租船合同和主发动机制造商的要求。此外，还应该考虑增加的一点是：在合同条款中明确约定，燃油不含污染物，适合于相关用途，并且符合 Marpol 公约要求。如果买方拥有较强的议价能力，则还可以考虑在合同谈判中，要求卖方回收经证明不合格的燃油。
- **取样和质量检测：**合同中应该规定所商定的取样和质量检测方法，包括针对含硫量的取样和检测。在理想情况下，应对每一燃油供应商/驳船和船舶的样品进行分析，而不只是分析供应商的样品。同样，取样和检测要求需要尽可能与租船合同保持一致，以免买方面临不同的检测标准。在理想情况下，合同中应当详细规定取样过程以及双方商定采用的分析方法。此外还应该考虑，合同中是否应该规定首选的经认证检测实验室（我们建议合同中应该规定）。在特定项目的质量或特性存在争议的情况下，如果无法就检测实验室达成一致，这可能导致争议复杂化以及延误解决。
- **燃油未能交付/延迟交付：**审阅合同中的交付条款，确认其中是否约定在发生延误的情况下买方有权解除合同/取消燃油供应。考虑在合同中约定，哪些情况构成买方可行使解约权的延误情形（规定相关期限）。在租船费率较高的情况下，如果燃油供应尚未就绪，买方可能不希望有义务“等待”燃油供应。
- **不可抗力期间：**结合船舶从事的运输，考虑多久的不可抗力持续期间是合理的。例如，

BIMCO《2018年燃油条款》规定的期限为10天。买方可能希望选择更短的不可抗力期间，以尽可能减少船期延误。

- **质量索赔时效：**合同中约定的质量索赔时效最好能为质量检测留出足够的时间，并充分考虑到检测可能需要在供油地以外的其他地点的经认证实验室进行。根据我们的经验，燃油合同的时效期限通常过短，特别是考虑到燃油可能不会立即使用（例如，租船合同可能要求，在燃油实际使用前提供燃油测试结果），而且即便燃油立即使用，问题也可能不会立即显现。我们曾经遇过，对供应商的索赔时效在燃油投入使用前就已届满的情况。建议将任何时效关联至燃油使用后（或检测结果出具后）至少14天，或约定更长的时效期，例如45天。
- **责任限制：**标准燃油供应合同通常会规定对双方适用的较低责任限额（通常是发票燃油价值的一倍，或最多两倍）。鉴于不合格燃料的加注或使用可能引发代价高昂的损失（例如可能造成船舶损坏、时间损失，供应的燃油可能毫无价值并产生卸油洗舱和处置费用），应考虑在谈判时相应提高责任限额。建议责任限额至少设定为燃油价值的两倍，并且尽可能寻求更高的责任限额。替代方案是：同时约定具体金额和所供应燃油价值的至少两倍，以二者中较高者作为责任限额。最后，确保商定的任何限制应对双方均适用（而不只是对卖方适用）。买方应该注意，燃油价值损失通常不是典型保单项下的承保风险，并且燃油价格较高，因此这属于重大未投保责任。务必牢记，如果责任限额提高并且具有对等性，这将会对双方适用！
- **“OW Bunkers 案”问题：**如果直接向实际供应商购买燃油，则风险相对较低；但如果通过经纪或中间商采购，则存在的风险是这些经纪或中间商可能未向它们的合同对方付款；如果这些经纪或中间商破产，将会出现竞相要求付款的情况，买方可能面临二次付款的风险。明智的做法是：在合同中要求卖方保证已经支付燃油货款，并且买方在须支付卖方开具的发票前，有权要求卖方提供证据证明，其已经向第三方支付燃油货款；如果卖方未提供证据，买方可以暂不付款/追究卖方的违约责任。

进一步的审慎做法是：在合同中约定，如果卖方破产，买方有权暂不支付燃油货款，直至相关法院/法庭裁定卖方或实际供应商或任何第三方是否可以直接向买方/船方主张债权为止。如果存在该等裁定，合同中还可以规定，根据相关法院/法庭的裁定向除卖方以外的其他方支付燃油货款的，应视为使相关请求权从属于权利人，从而保障买方免于被要求为燃油向多方付款（以及多次付款！）。

还应考虑使合同适用《1979年货物买卖法》，从而使合同成为销售合同（从引入该法律提供的、有关适用性和质量的保障，以及要求卖方在向买方销售时，拥有对燃油的有效所有权）。

- **保险：**在理想情况下，卖方应该维持保险，并且被要求提供保险证明。例如，该等保险可能包括信用险、职业责任赔偿险和产品责任险。
- **当地规章制度：**大多数标准合同将当地规章制度纳入燃油供应合同。当地规章制度可能带来双方在订立合同时并不了解的意外情况。因此，建议考虑完全排除对当地规章制度的适用，或其适用范围限定为仅适用于燃油取样。
- **统一燃油供应条款：**在理想情况下，应对所有供应商一律适用相同的供应条款，从而保证风险分担的确定性，并避免使用有利于供应商的特设条款。实际上，应该与主要供应商订立框架协议/标准条款，其中明确排除对任何额外或替代条款的适用（例如在供油确认单或燃油供应单证中援引任何额外条款的风险），除非双方另行达成并签署书面协议。
- **留置权：**尽量避免在合同中给予卖方对船舶的留置权或起诉第三方的权利（例如，在租家是买方的情况下，对船东的起诉权），因为这可能在租船合同项下引起严重问题。事实上，最好明确约定卖方没有该等权利。此外，还需要考虑的一点是：在合同中明确约定，如果第三方就从卖方处购买的燃油对船舶主张留置权或其他权利负担，卖方必须向买方作出赔偿并保障买方免于因此遭受损失。同样，合同中还可以加入相关条款，由卖方保证第三方无权就燃油对买方提出索赔，也无权就燃油对船舶或任何姐妹船行使留置权、押记权、权利负担或扣押权。最后，应考虑在合同中约定，如果仍然发生索赔，卖方应当予以配合，使确定竞合权利诉讼程序得以进行。另请参见我们上文对 OW Bunkers 案问题的评述。
- **责任排除：**考虑是否希望排除对间接或后果性损失的责任（可能还包括时间损失，这取决于该条款的具体起草方式）。注意卖方定制的合同经常存在宽泛的责任排除条款。如果约定责任排除条款，请确保这些条款同时适用于合同双方。
- **税费：**建议要求卖方在供应前，在供油确认单中提前列明需要支付的码头费、驳船费或额外税费，以避免发生意料之外、未曾预见的额外费用。
- **制裁条款：**BIMCO《2018 年燃油条款》中包含的制裁条款现在已经有些过时，燃油供应合同中应该考虑对该制裁条款进行更新，包括从买方和卖方角度进行更新。燃油的来源（由于制裁）、卖方是从什么人或实体处购买的燃油以及任一供油驳船所在的位置均是新制裁条款需要考虑的关键问题。此外，双方希望确保其合同对方和任何船舶（包括受油船舶或任一供油驳船）的船东没有受到制裁，也不处于受制裁人士或实体的直接或间接拥有或控制之下（我们认为，这是 Bimco 目前的制裁条款存在的空白地带）。我们看到，原有制裁条款正在进行更新，以应对这些风险。
- **卖方索赔的时效限制：**买方还可以考虑，是否对卖方向买方提出的索赔设置时效限制。
- **法律和管辖权：**避免适用美国法（考虑到美国的船舶优先权），并约定采用中立的法律/管辖权（这不一定要由卖方选择）。请记住，英国法可以与伦敦海事仲裁员协会(LMAA)规则或者香港海事仲裁协会(HKMAG)、新加坡海事仲裁院(SCMA)等的其他仲裁制度一起适用。

这些建议来自于协会为燃油合同提供咨询和参与燃油争议诉讼的经验。了解接受卖方条款的后果对于买方很重要，并且值得努力谈判以达成更平衡的合同。即便合同条款没有谈判空间，在选定卖方前，也可以通过尽职调查降低风险。

同样需要注意的是，无论燃油供应合同条款有何等规定，审慎的燃油加注、取样、装卸和使用实务操作可以降低风险。有关这些问题的详细讨论不属于本文的范围，但是关键事项是在船舶歧管处开展连续滴油取样，在可能的情况下始终向空舱加注新燃油，以及新燃油在检测完成前不得投入使用。

买方还应该确保维持恰当的保险，并在供应的燃油发生任何问题时，尽快通知保险公司。

替代燃料

作为脚注，据了解，BIMCO 正在制订《液化天然气燃料加注条款》，预计最快将于 2023 年 4 月公布。《液化天然气燃料加注条款》预计将在 BIMCO 2018 年条款按逻辑进行更新后的版本基础上制订。如果可以为液化天然气、甲醇、氨、生物燃料等编制“通用”燃料合同，并根据不同的燃料种类，作出符合逻辑的修改，这肯定会对行业有所帮助。上文的“检查清单”大部分可以同样适用于这些替代燃料的供应。

信息来源：The Gard P&I Club