



船用燃油质量纠纷（第2部分）：法律和索赔处理注意事项



简介

燃用不合格燃油的后果可能相当严重，可致使船舶设备发生故障。即便不合格燃油并未造成故障，为添加新燃油而确需卸载或分离不合格燃油，由此也可能产生巨额的时间和费用损失。

不合格燃油可能引发船壳险承保范围的索赔，也可能引起保赔险承保范围的索赔，比如因燃用不合格燃油致使迟延交付货物，又或者该种迟延进一步导致货物变质，既可能属于抗辩险（FD&D）承保范围（向期租承租人或燃油供应商提起索赔），也可能是通常P&I险的承保范围。此外，承租人也可能因所供燃油不合格而对出租人承担责任。

在本篇指导中，“燃油质量纠纷（第1部分）：实务性和技术性措施”主要提供一些为避免不合格燃油纠纷而应被考虑到的具体措施，而第2部分（详见下文），则列举了当发生不合格燃油纠纷时，应当采取哪些法律和索赔处理步骤。

第2部分：法律和索赔处理注意事项

1) 期租租约下的合同义务：

a) 期租承租人的一般义务

英国法下，常以标准期租租约格式（例如NYPE、Shelltime 4或Balttime）签订租约，普遍认为，根据租约燃油条款的规定提供燃油为一项绝对义务，所供燃油应符合合理的质量要求并适于在船舶主机和设备中燃用。但是，承租人并无义务去满足关于主机的任何非常规要求，如果这些要求超出承租人对租约约定的主机类型的预期，除非出租人已事先将此种要求向承租人进行了提示。英国法下，关于上述义务是否为一项绝对义务的问题，尚未得到法庭的最终结论。然而，通常认为此种义务为一项“绝对”义务，这意味着仅仅使用可信赖的供货商（提供不合格燃油者）不足以构成对该义务的充分履行。承租人需提供适当质量的燃油。



b) 推荐采用的期租租约条款

经查证，即便做好预防措施，若能在租约中并入明确的条款，当被指令交付或实际交付的燃油质量不合格时，出租人从燃油供应商或承租人处成功获赔的可能性将得以增加。波罗的海国际航运公会（BIMCO）制定的燃油供应条款包含此种规定，建议出租人和承租人尽可能采用这些条款。例如：

BIMCO加油作业和取样条款

(a) 在加油过程中，轮机长应配合承租人的加油代理人和燃油供应商。此种配合应当包括将软管与船舶的输油总管进行连接/断开，参加取样，在加油之前、加油过程中和/或加油作业结束后对测量仪器、仪表进行读数或测试深度。

(b) 在加油过程中，应当根据国际海事组织海上环境保护委员会第182（59）号一（经修订的MARPOL73/78附则VI的燃油取样导则（MEPC.182（59））及其后续的修订版本，对不同等级的燃油采取原始样本。每一份原始样本应当被分成7组及以上；并根据MARPOL的要求，在船上保留不同等级的燃油样本各一份，并将剩余的不同等级的样本在出租人、承租人以及燃油供应商之间进行分配。

(c) 承租人需保证由其选用的任何燃油供应商，均将按照上述第（b）项对船舶进行加油。

(d) 应当将不同等级、规格以及不同供应商提供的燃油添加到不同的油柜中去，以实现隔离目的。若燃料舱容量因前述隔离而受到限制，出租人不负责任。

BIMCO期租租约燃油质量控制条款

(1) 承租人提供的燃油质量，应适合在船舶的主机和辅机中燃用，并符合本租约下双方一致约定的规格要求。

(2) 在交船时，出租人应当将船舶置于承租人的支配之下，并在船上保留燃油交付通知以及任何与燃油有关的样本。

(3) 在租约存续期间，承租人应当确保在交付燃油时，会对船舶提示加油单，且在加油过程中，从船舶的输油总管中采集代表性样本，并在承租人和船方的适格代表均在场的情况下进行封存。

(4) 船舶应当在燃油被交付之日起90天内或任何必要的期间内保留燃油样本，当发生关于燃油是否符合约

定规格的纠纷或其他纠纷时，应当通过（注意：双方应当在此处插入一致认同的燃油分析员姓名）或双方一致认同的其他燃油分析员对样本进行分析从而解决纠纷，前述人员的分析结果为解决燃油规格是否符合约定的决定性证据。

(5) 出租人保留向承租人索赔任何因使用不适当的燃油或不符合约定规格的燃油而使主机或辅机受损的权利。此外，如果供应的燃油与双方约定的规格不符，或者被证实不适合在主机或辅机中燃用，出租人将不对船速减慢和/或燃油消耗量增加以及任何时间损失和其他后果承担责任。

详细信息请参见[BIMCO期租租约燃油条款](#)。

C) 燃油供应合同条款款

供应合同应当明确：

- 船舶作出的与燃油产品质量相关的指示应当符合主机制造商的建议，并应至少符合ISO 8217标准中的要求。
- 如何采集样本以及如何利益相关方之间进行样本分配。例如，在加油期间用两个经鉴定的、密封的、防篡改的燃油代表样本对供应的不同等级的燃油进行连续采样，继而在双方间进行分配，并保留一段时间，以备后续阶段必要的检测所用。
- 在交付之前，燃油供应商应当出示一份精确记载了燃油参数且经签字确认的文件，并确认所供燃油符合船舶要求的规格。
- 在交付之后，燃油供应商出示燃油交付收据，以展示燃油的粘性、密度、含硫量、燃点及输送温度以及，可能的话，含钒量，灰度，水分含量和流点。然后，船方代表应当在交付收据上签字，仅以此表示对收据的认可（而非对所提供数据的认同）。加油单（BDN）和交付收据可为两份独立的文件也可为同一份文件。在后一种情况下，收据应当符合MARPOL中关于BDN上应呈现的信息的要求。

[BIMCO标准燃油合同](#)包含了上述所有要点，因此推荐使用该版本。BIMCO标准燃油合同副本被附于本篇索赔指导之后。

然而需承认的是，包括法律和管辖权条款在内的燃油供应合同条款，通常会采用燃油供应商提供的格式条款。此种格式条款往往更有利于燃油供应商，例如，能够向燃油供应商提起索赔的时限可能仅有7天，甚至更短，然而BIMCO标准燃油合同的规定对燃油购买者

而言更加宽松，索赔时限为自燃油被供应之日起30天。

当燃油供应商违约时，其提供的格式合同通常会排除间接性或从属性损失和/或损坏责任。然而，若燃油供应合同适用英国法，则当免责条款不明确或不足以涵盖索赔的损失或损坏时，将本着不利于此种免责条款的受益人（即不利于燃油供应商）的原则进行解释。

2) 处理不合格燃油索赔：

a) 当怀疑燃油质量不合格时，出租人应遵循如下步骤：

若会员遇到与租约项下所供燃油有关的问题而需要法律意见或预期会发生纠纷时，应当联系协会管理人，并应提交相关租约、燃油供应合同、任何所采取的常规分析的结论、所遇问题、船上是否载有货物以及是否存在使船舶偏航的意图的详细情况。

此外，若船上设备已经或可能已经发生有形损害，则作为会员的出租人应联系各自的船壳险保险人以及船舶加入的船级社。依所涉问题本质不同，有时可能需要通知主管部门，尤其当船舶安全可能被危及时。

b) 证据：证明文件

英国法下，原告需要对其主张承担举证责任。因此，精确并完善地准备文件是为支持索赔的一项必要工作。

不仅应在船舶燃用不合格燃油期间，而且应在燃用之前及之后，保留下述文件，因为这将有助于证明船舶的主机和设备在燃用此种不合格燃油之前以及停止燃用之后，是否均能正常运行：

- 航海日志（甲板部、轮机部以及总的航海日志）
- 机舱报警日志
- 油类记录簿
- 计划维护体系（PMS）记录
- 抵达前检查表
- 开航前检查表
- 燃油舱测深和测量结果
- 燃油消耗记录
- BDN和燃油收据

- 第三方针对陈油出具的燃油分析结论
- 主机润滑油分析结果
- 有形损害的照片（任何被移除或被替换的受损部件均应被保留）
- 检验报告

c) 证据：检验人员出席情况和燃油样本分析结果

应当立即指派一位检验人员上船，对案件情况展开调查并提交调查报告。此外，应当邀请承租人和/或燃油供应商参加调查，并见证取样和分析过程。如若可能，应考虑任何在BIMCO燃油质量控制条款第4条（若使用）中已经达成的协议，双方应当约定由同一实验室针对一个或多个燃油样本进行的分析的方法。

为确定燃油样本是否合格，可能需要指示一个经ISO 17025认证的实验室实施进一步的燃油测定，并邀请承租人和/或燃油供应商对采用约定方法进行的共同分析进行见证。为得知样本不合格的原因，可能需要采取包括气相色谱或色谱质谱在内的分析方法实施进一步的测定，从而确定污染原因或来源以及相应的责任归属。实验室应当特别注意，确保样本标签纸和塑料标签上书写的密封号具有唯一性，以便在分析报告中对此种号码予以记载。为此，将不会产生与样本有效性相关的问题。有时在船上进行燃油样本联合采集之后，若存在燃油在被交付之后发生污染或燃油规格改变的可能性，则可能需要再进行一次联合检验。需使用专用设备从燃油舱中采集样本，并应遵循此种设备的正确使用使用方法，以确保燃油样本的充分代表性且未在采集过程中受到污染。

常规的第三方分析报告可能会揭示燃油的不合格情况。然而，问题可能并不严重。明显的不合格问题可能是因肮脏的取样设备造成的样本污染，或因实验室采取了不同的测定方法或测量误差的解释方法所致。

d) 分析结果的“再现性”

关于测量方法误差，当实验室在为出租人进行常规分析时，可能发现某一燃油样本显著不合格。然而，若在其他实验室采用相同的测验方法对油样进行测定，所得结果却可能在允许的误差范围内。此种可接受的误差被称作“再现性”误差，ISO 8217燃油测定标准中有关于这一问题的详述。因此，有些燃油可能在某些方面表现为不合格，但却仍可能符合供应合同中的要求。二次测定结果可能显示燃油质量为合格，若新结



果属于再现性允许误差范围之内。

含硫量在这方面可能为一个特殊问题。如果发现燃油的含硫量略高于MARPOL中的强制标准，所供燃油仍可能属于ISO8754“石油产品 - 硫含量的测定”以及ISO4259“石油产品 - 精密数据的测定与应用”中所允许的再现性误差范围之内。因此，所供燃油可能满足合同标准，但却不符合强制性的硫含量限制，并且燃油的使用可能与MARPOL中的要求相抵触。

3) 常见的针对不合格燃油索赔而提出的主张及抗辩

a) 从索赔方角度

当索赔由出租人向承租人提起或者由出租人或承租人向燃油供应商提起时：

英国法采用“谁主张，谁举证”的举证原则。因此，若索赔方想要在针对承租人和/或燃油供应商提起的索赔中胜诉，则必须证明其遭受的损失/损坏是因所供燃油不合格导致。相反，被告方承租人或燃油供应商为击败索赔，仅需对一项或多项抗辩进行证明。索赔方与被告方的证明均需达到盖然性标准。

经验表明，想要成功证明所供燃油不满足合同规定是一件很困难的事，尤其当污染源无法被识别时。此外，如果实验室在对燃油进行分析时未能保留正确的记录，作为被告方的承租人或燃油供应商则可能有充分理由怀疑分析报告，此种怀疑程度足以使原告无法完成其所负担的举证责任。

b) 从被告方角度

当承租人针对出租人的索赔进行抗辩时，又或者当燃油供应商针对出租人或承租人的索赔进行抗辩时：

如果索赔方能够证明燃油质量为不合格，那么作为被告方的承租人或燃油供应商可能提起的抗辩如下：

- 船舶主机/设备问题是因船舶维修不善所致；
- 船舶主机/设备问题是由前次租约下所供燃油造成的；
- 如果船上采用了更为严谨的燃油管理程序，比如在燃用之前对燃油进行隔离和分析，所争议的损失/损坏则会被避免。然而，在这种情况下，作为被告方的承租人/燃油供应商人仍可能对迟延、费用以及任何可能发生责任承担初步责任，例如，分离不合格燃油以便接收新燃油，以及在一些情况下，需要

卸载船上载有的燃油。

- 如果采取了诸如混合燃油和/或在不合格燃油中注入添加剂之类的预防措施，所争议的损失/损坏将会被避免。

c) 针对燃油供应商提起的索赔

承租人有时可能既需要对出租人因不合格燃油所致的主机损坏而提出的索赔进行抗辩，又需要向其燃油供应商进行追偿。又或者，若船舶未以期租形式被出租，船东可直接起诉燃油供应商。

如上所述，燃油供应合同中约定的索赔时限通常很短，即便在时限内提起索赔，对间接损失的责任也可能被燃油供应合同所排除。燃油供应合同中约定的法律和管辖权条款也可能与租约约定（若有）迥然不同。此外，燃油供应合同中通常包含繁杂的责任限制/免责条款。这些规定致使出租人或承租人即便有可能从燃油供应商处获得高于适度损失的赔付，也远不及其实际遭受的损失。

另一个需要考虑的问题是燃油供应合同中可能会约定：当争议发生时，应当对某一特定的燃油样本进行分析，并且相关分析结果具有约束力。若可能，合同双方应当达成由相同的实验室对相同的样本进行分析的协议。此外，还需对分析的范围进行约定。

任何样本，不论其是否存有潜在缺陷，均可能成为上述两类诉讼中至关重要的证据。请注意，若租约中包含BIMCO加油作业和取样条款（见上文），承租人应当拥有一份燃油样本。否则，燃油供应商可能对所供燃油的质量信心十足且乐于合作并允许进入输送终端，供油船船长的法庭言论也将会被采纳。然而，如果供油商拒绝协助，承租人应当注意，即便其向供油商索取燃油样本，他们也难以和出租人加入到相同的诉讼程序，因为供油合同和租约往往受不同的法律和管辖权管制。因此，若承租人未拥有燃油样本，则应当向其它在涉案船舶受油之前或之后立即使用相同的供油船加油的船舶进行询问，并通过这些船舶的所有人获取燃油样本。

d) 减损义务 - 当所供燃油质量不合格时，出租人负担的义务

若出租人能够成功证明向船舶提供的燃油质量为不合格，进而导致船舶设备发生故障或造成延误，为从燃油供应商或承租人处获得赔付，出租人必须尽到减损义务，即便所采用的减损方法将产生费用。因果关系

链也可能因此被打破，例如，船员持续燃用不合格燃油，导致或加重主机损坏。

出租人仍有责任维持船舶的正常运转，并确保船舶在任何货运合同或租约项下的适航性。因此，若出租人未能劝说承租人或燃油供应商采取措施处理不合格燃油，出租人仍需自行采取相应对策。

如所供燃油被认定为质量不合格，依具体情况不同，有如下几种解决方法可供选择：

- 为确保安全使用，按照第三方实验室的指示燃用燃油。这可能是最简单且最经济有效的解决方法；
- 将不合格燃油与其他具备必要特性的燃油进行混合，以生产出合格燃油。然而，此种方法需要更多的燃油并且耗费时间。此外，如果船舶的燃油存储空间有限，那么此种方法非切实可行。实践中，通常无法轻易的将船上燃油进行充分有效的混合；
- 对船上燃油进行再加工，例如向燃油中加入添加剂，尽管此种方法也会耗费一定时间；
- 卸载燃油，为此可能需要分离并更换燃油，由此将耗费额外的时间和花费，随后出租人将需要向承租人主张赔付前述时间和费用损失。

为决定最适宜的解决方法，通常需要寻求技术方面和法律方面的专家意见。

e) 争议解决

租约或燃油供应合同应当包含法律和管辖权条款，比如约定适用英国法和伦敦仲裁或英国高等法院管辖。然而应当注意确认索赔权利受保护的时效期间，建议采用替代性的争议解决方法，比如共同指定燃油分析师作出具有约束力的或不具有约束力的裁决（详见上文BIMCO期租租约燃油质量控制条款）。

4) 结论

燃油质量索赔需要对相关合同问题、技术问题以及证据问题予以详细考虑，通常很难达到索赔目的而且花费昂贵。会员在通过诉讼或仲裁方式（视情况而定）主张赔付时，还应当考虑是否有机会达成和解协议并寻求替代性争议解决方法。（协会已经成功的将一个案例呈递于不具有约束力的专家裁决，最终以和解方式解决。）

如果怀疑所供燃油质量不合格，应当尽快联系包括协会在内的保险人。

会员如需进一步指导，请联系协会管理人。

2016年9月

本文由协会抗辩险部门的副主任Nicola Cox 撰写，并由 [Tatham Macinnes](#) 补充完成。

before send



2015年BIMCO标准燃油合同

前言

除非卖方明确在确认通知中另行规定，下述一般性条款和条件将适用于所有供货合同。每一交付行为将构成一个独立的合同。

1. 定义

除非另有约定，本合同采用如下定义：

“银行日”是指买卖双方营业地以及纽约（当以美元汇款时）或所用货币所属国（当非以美元汇款时）的银行开放日。

“BDN”是指加油单或燃油交付收据。

“供油船”是指向船舶供应船用燃油的燃料补给船或油轮或油罐车。

“买方”是指签订购买合同、接受船用燃油并为之付款一方。

“确认通知”是指卖方的书面确认。

“合同”是指本买卖合同并且船用燃油是依双方之间约定的条款而被交付。

“天（数）”是指公历日，除非另有约定。

“船用燃油”是指确认通知中描述的产品。

“双方”是指买卖双方的统称。

“一方”是指卖方或买方。

“卖方”是指缔结合同出售并安排交付船用燃油一方。

“船舶”是由买方指派的受油船。

2. 规格/等级/质量

(a) 买方应当对适于船舶燃用的船用燃油的规格和等级的指定承担全部责任。

(b) 卖方应当保证所供的船用燃油性质均匀且稳定并符合买方指定的规格和等级。除非确认通知中另有规定，所供的船用燃油应当全面符合确认通知上所载日期当时最新版本的ISO标准8217。

3. 数量/测量

(a) 根据下述第6(c)项和第9条（索赔）的规定，应当通过官方测量仪器、人工测深或交付燃油的供油船油舱深度决定船用燃油的数量，有时也可能根据码头交货价，肖氏测量仪或类似的仪器进行决定。

(b) 卖方应当邀请买方或其代表人对仪器测量、人工测深或读取深度以及对供油船上所有燃料舱中装载的燃油测定温度的全过程进行见证，并且应向其提供充分的信息并授权其获取官方测量或人工测深结果，或供油船油舱深度，或肖氏测量仪读数及相关文件，以便核实燃油交付量。

(c) 应当根据ISO-ASTM-API-IP石油计量表对本合同下交付的船用燃油进行测量。

4. 取样

(a) 卖方应当邀请买方或其代表人见证船用燃油的取样过程。在加油过程中，应在买卖双方或其各自的代表人之间一致同意的采集点采取原始样本，约定的采集点应为受油船输油总管最邻近点，或者按照MEPC.182（59）及其后续修订版本中规定的程序进行选定。应当对样本进行充分混合并仔细分成不少于5组的相同样本，并根据MARPOL的要求，在船上保留不同等级的船用燃油样本各一份。买方或其代表人的缺席不会影响所采样本的有效性。如果当地燃油规则及规章强制适用，那么这些规章将优先于本条(a)项。

(b) 应当对本条（a）项中提及的燃油样本进行严格密封并贴加标签，以展示船名、交付设备、品名、交付日期及地点、样本采集点以及封条号，并加盖受油船印章且由卖方的代表人和船长或船长授权的代表人进行签字认证。

(c) 在向受油船交付船用燃油之后，卖方应至少在45天内保留2份燃油样本，以备买方书面请求时所用，只要买方的此种要求合理，此外，受油船应保留3份燃油样本（其中一份是为满足MARPOL公约所用。）

(d) 若不止一艘供油船进行燃油交付作业，则应重复本条规定的样本采集程序。

5. 交付

- (a) 船用燃油的交付作业应当在交付港口或地点开展，不分昼夜，并包括双休日和假期在内，且应一直遵守上述港口或地点的习惯。
- (b) 买方，或其交付港口或地点的代理人，应当向卖方或其交付港口或地点的代理人发出72小时以及48小时的预计船舶到达通知和24小时的确切船舶到达通知，并告知交付地点和交付时间。
- (c) 卖方应当：
 - (i) 持有所有需要的许可证，以符合所有在交付港口或地点适用于船用燃油交付作业的相关法规；并
 - (ii) 按照当地法律，提供所有可能被合理要求必要协助，以便将输送软管与受油船舶输油总管进行连接/断开。
- (d) 买方负担将输送软管与受油船舶输油总管进行连接/断开的义务，并在交付作业开始前，确认输送软管已与受油船舶的输油总管正确相连。
- (e) 买方应当确保受油船持有所有需要的许可证，以符合所有在交付港口或地点适用于船用燃油交付作业的相关法规，受油船船长应当：
 - (i) 在输送之前，书面告知卖方所允许的最大泵送率和压强，并与其约定通讯方式和紧急应急程序；
 - (ii) 在交付之前，将与船舶有关的任何特殊情况、问题、特性、缺陷或不足以书面形式告知卖方，尤其当这些情形可能会严重影响到船用燃油的交付作业时，以及；
 - (iii) 提供无阻碍的一侧船舷，以便接收船用燃油，并尽量提供所有可能被合理要求的，与供油船系/解缆作业相关的必要协助。

6. 文件

- (a) 在交付作业开始前，卖方应当出示受油船船长或其授权的代表人出具的书面确认书、燃油预交付单或类似的文件，并由卖方或其授权的代表人进行签字，上述单证中应包含将要交付的燃油数量以及所有ISO 13739及其后续修订版本中要求的信息，尤其应当包含以下规格指标：粘度、密度、含硫量、燃点和输送温度信息。此外，如果可能，还应提供含钒量、灰分、水分含量以及倾点信息。若当地的燃油规则和规章强制适用，则这些规章的效力将优先于本条(a)项。
- (b) 一旦完成交付作业并已测定燃油数量，受油船船长或其授权的代表人应当在BDN上签字并盖章，

而后归还于卖方或其授权的代表人，此种行为仅是对实际体积和实际输送温度的一种认可，受油船船长应当保留一份副本。收据中应至少包含下列由卖方保证的信息：交付数量（体积计）、密度（千克/立方米，15℃，根据ISO 3675）；输送温度、燃点、含硫量（%m/m，根据ISO 8754）以及粘度。

- (c) 若受油船船长对样本，数量或其他与船用燃油有关的任何事宜或和交付行为不满时，船长应当在交付行为结束时：
 - (i) 在BDN上加以批注，说明不满情况和/或另行出具一份抗议书；或者
 - (ii) 若不允许在BDN上加以批注，则需签发一份单独的抗议书。上述两类文件的收据均应获得卖方代表人的书面认可。

7. 价格

- (a) 应当按照确认通知中规定的单位价款和货币支付燃油款项，针对向船舶油柜输送的不同等级的船用燃油，此种款项可能为目的地交货价或码头交货价，视确认通知中的描述而定。当价款以体积单位计时，应当转换成60°F或15℃时的标准体积。
- (b) 应当在卖方的报价单和确认通知中对任何由卖方引起的，最终将由买方负担的额外费用予以说明，此种费用包括但不限于：
 - (i) 码头费、驳运费或其他类似费用；
 - (ii) 系缆费或港口税费，以及；
 - (iii) 关税、税费、手续费或其他在交付行为履行国内发生的费用。

8. 付款

- (a) 除非另有约定，买方应当在交付作业完成后的30天内或者在确认通知中规定的天数内付款。若买方先于交付行为付款，则应根据实际交付的船用燃油数量对所付款数进行调整，并在交付行为完成后7天内返还多付部分或补足少付部分。
- (b) 应当全额支付燃油款，并不可抵销、反诉、减免或打折，且不包括银行手续费。
- (c) 付款行为自款项贷记于卖方指定的银行账户时视为完成。
- (d) 如果付款截止日为非银行工作日，那么应不迟于到期日前的最后一个银行工作日付款。



- (e) 若一方迟延付款和/或退款，另一方则有权请求支付逾期利息，除非确认通知中另有约定，以月利率2%计提逾期利息。
- (f) 当没有付款或没有退款时，无过错方保留通过依法享有的救济方式索要应得款项的权利。

9. 索赔

(a) 数量

- (i) 若对交付的燃油质量存有争议，应当根据第6(c)项的规定在交付时提起。若买方未能在交付之日起14天内以书面形式向卖方表示其对燃油质量存有的疑虑，则应当视其已放弃并被禁止提出此种索赔。
- (ii) 若卖方能够证明，因买方未能接受定购的全部数量的船用燃油，使其产生额外费用，则其有权向买方索要。
- (iii) 若买方能够证明，因卖方未能交付确认通知中约定数量的船用燃油，使其产生额外费用，那么其有权向卖方索要，除非受油船船长以书面形式对燃油数量进行了修改。

(b) 质量/规格

- (i) 应当在发现引起船用燃油质量或规格索赔的情形后，立即以书面形式发出通知。如果买方未能在交付之日起30日内向卖方发出索赔通知，则视其已放弃并被禁止提出此种索赔。
- (ii) 当根据第9(b)(i)项提起索赔时，双方应当将燃油交于一致认可的、有资质的独立实验室进行质量分析。买方有权要求进行ISO 8217分析。卖方应当向实验室提供一份由其根据第4(c)项所保留的燃油样本。应当根据ISO 8217和ISO 4259及其后续修订版本中规定的测定方法建立分析报告。除非另有约定，应当由分析结果显示主张错误的一方负担分析费用。

(c) 延误

当延误是因下列原因造成时：

- (i) 买方未能发出正确的通知和/或未能按照第5(b)项的规定发出通知和/或受油船无法在第5(e)(i)项约定的泵送率和压强环境下接受船用燃油，或者；
- (ii) 若买方通知的交付时间符合第5(b)项的规定并获得卖方的书面确认，而卖方却未能按照买方的要求立即开始交付作业，和/或卖方未能按照确认通知

中规定的每小时最低泵送率和压强输送燃油，那么，因延误而遭受损失的一方有权向另一方索赔因此种延误而引起的作业损失。

(d) 除外责任

除上述情况外，买卖双方均不对下列情况负责：

- (i) 任何利益损失、效用损失、产量损失，无论是否因履行或不履行本合同，以及无论是否因某一方或其雇员或代理人的疏忽或过错而直接或间接引发的，或者
 - (ii) 不论基于何种原因而产生的间接性损失或损坏，同样，不论此种损失是否因违约、某一方或其雇员或代理人的疏忽或过错所致。
- ### (e) 索赔时效

除第9(a)(i)项和第9(b)(i)项规定的索赔情形外，在任何情况下，买方需在燃油交付之日起，或在确认通知中规定的交付时间起算日起12个月内，按照第22条（争议解决）约定的仲裁程序提出索赔，否则，买方的索赔权利将不受索赔时效保护。

10. 风险/所有权

- (a) 一旦船用燃油已经越过卖方与受油船输油总管相连的法兰，船用燃油相关风险则转移至买方。
- (b) 当已根据第8条（付款）的规定付清所交付的船用燃油的价款，买方将取得相关所有权。在付清燃油价款以前，买方同意其和受油船仅以卖方保管人的身份占有船用燃油。即使在付款以前，卖方的船用燃油与船上载有的其他船用燃油相混同，卖方仍保留对所交付数量的船用燃油的所有权。以上规定不影响因买方或受油船未付燃油款，卖方根据准据法所享有权利。

11. 遵守法律法规

买卖双方不可/不被允许实施任何可能违反或侵犯船旗国、船舶交易地或受油地法律法规的行为。

12. 遵守制裁条款

- (a) 本合同下，当存在针对任何特定的人员、实体或机构，包括联合国决议、贸易或经济制裁、欧盟或美国的法律法规所指定的任何特定船舶，而实施的任何制裁、禁止或限制措施时，应当适用下列条款。

- (b) 自签订本合同时起，直至燃油被交付且买方付清全部燃油款项时止，买卖双方均应保证在此期间内：
- (i) 双方均不受任何使其在本合同下的履行行为被禁止或无效的制裁、禁止或限制措施的管制，且不是本条(a)项所指的特定对象；
- (ii) 卖方和买方均以委托人的身份，而非作为交易活动被本条(a)项所禁止或限制的人员的代理人、受托人或代名人，分别从事出售和购买船用燃油的行为。
- (iii) 买方需进一步保证受油船非指定船舶，并且承租船舶的实体或船舶运载的货物不会违反本条(a)项所指的禁止或限制措施。
- (iv) 卖方需进一步保证船用燃油的原产地或出口国并未受到任何本条(a)项所指的制裁、禁止或限制措施的约束，且未被指定。
- (c) 在本合同履行期间，任何一方意识到另一方违背了上述保证，非违约方应当按照其或受油船所属国法规，并遵循任何可能由监督或行政机关作出的指令或指示，强迫违约方遵守上述保证。若不存在此种指令、指示、法律或法规，非违约方可能需要立刻解除本合同。
- (d) 即便违反本条款，也不可要求买卖双方实施与各自所属国的法律和法规相抵触的行为。
- (e) 因一方违反了上述保证和本合同的规定，致使另一方遭受损失，损失方有权向违约方索赔，包括请求返还价款、赔付损失、损坏以及所产生的花费和罚款。

13. 赔偿

- (a) 在不影响本合同项下或与本合同有关的任何其他索赔，且不论第9(d)项规定的情况下，如果在双方的责任期间或为了履行本合同义务，任何一方因遵守另一方的指示而遭受直接损失或引发责任，那么受损方有权请求另一方对相关损失或责任进行赔付；除非此种损失或责任是因受损方的疏忽行为或不作为所致。
- (b) 当根据第9(c)项和第13(a)项进行索赔时，应当参照根据第9(c)项可获得的赔付数额，对能够根据第13(a)项获得的索赔数额进行估算。

14. 不可抗力

因在交付港口发生下列不可抗力事件和/或情形，致使援引不可抗力条款的一方当事人在本合同下的履行义务全部或部分受阻，若其能够证明已采取一切合理措施，仍无法避免、减小或阻止此类事件和/或情形的后果，那么任何一方当事人均不对由此引发的损失、损坏或延误承担责任：

- (a) 天灾；
- (b) 政府的征用、扣留、干预、要求或干涉行为；
- (c) 因战争、威胁发动战争或类似战争行为、恐怖行为、海盗破坏引发的事件及其后果；
- (d) 暴乱、内乱、封锁或禁运；
- (e) 检疫限制；
- (f) 地震、山崩、洪水或其他异常天气情况；
- (g) 罢工、停工或其他劳工行动，除非一方当事人因雇员劳动力受限而故意引发不可抗力；
- (h) 火灾、事故、爆炸，除非此种事故系为援引不可抗力条款的一方当事人疏忽所致；
- (i) 其他任何一方无法合理控制的类似原因。

欲援引不可抗力条款的一方当事人应当在上述事件/情形发生后2日内书面通知另一方当事人。

15. 解除

在不影响本合同下权利的情况下，有下列情形之一的，任何一方当事人均有权解除本合同：

- (a) 已申请或受理，或法院已裁定或裁判：
- (i) 任何一方当事人解散、清算或破产（非以重组或合并为目的）或指派接管人或管理人，或者若一方中止付款，停止营业或与其债权人签订和解协议或重组协议；或者
- (ii) 针对另一方当事人的全部或大量财产指定接管人、清算人、托管人、管理人、行政接管人或其他具有类似功能的人员（非以重组或合并为目的）；或者
- (b) 根据准据法，发生或产生与上述任一行为或事件具有实质性相同后果的行为或事件；或者
- (c) 任何一方当事人违反了本合同第12条（遵守制裁条款）的规定；或者
- (d) 如果第14条（不可抗力）定义的不可抗力事件，在通知未迟延发出时，自实际构成阻碍之日起，若迟



延发出通知，则自通知到达另一方当事人起，已连续10日阻止或妨碍了本合同的履行行为。

16. 污染

- (a) 在加油作业的任何阶段，若燃油泄漏（就本条款而言，是指船用燃油的任何渗漏、漏出、泄漏或溢出）致使或可能致使污染，无论哪一方为责任方，买卖双方均应立即共同采取能够产生清理效果的合理必要措施，此种措施的采取应当符合可能强制适用的地方性法律和法规。
- (b) 若船用燃油的交付港口或地点的法律强制要求卖方应当拥有自己的燃油泄漏应急计划，则卖方应确保前述燃油泄漏应急计划的有效性。
- (c) 若在向/从船舶的输油总管直接或间接地输送船用燃油时发生泄漏，根据任何国家、国内或国际的燃油污染法律，使得买方因此而遭受索赔、损失、损坏、费用、惩罚或其他责任，卖方应当保证向买方付款并赔付，使买方不受损害，若买方对此种泄漏存在过错，则卖方在其过错程度内免责。同理，若在船用燃油的风险已转移至买方后发生泄漏，买方应当向卖方进行赔付，且买方有权在卖方的过错程度内免于负担赔偿责任。
- (d) 卖方应尽最大努力确保供油船的所有人已足额投保法规或规章中要求的漏油责任险。若供油船所有人未投保或未投保此类险种，卖方需自行投保此类险种并独自承担赔付责任。无论前述保险是由燃油供应公司或卖方所投保，均应在买方要求查看其投保证据和保险情况时，尽可能在实际条件允许的情况下向买方提供。

17. 药品和酒精政策

- (a) 每一方当事人均应在受油船和供油船上实施一项公司药品和酒精政策，并且，对卖方而言，还应在船舶设备上实施此种政策。
- (b) 此种公司药品和酒精政策应当达到或超过经修正的1978年船员培训值班发证标准公约中规定的标准。
- (c) 当买方工作人员在卖方设备之中或供油船上时，应当遵守卖方的政策，同理，当卖方的工作人员在受油船上时，应当遵守买方的政策。
- (d) 双方均认可并同意禁止贩卖、占有、配送、使用非医用酒精、其他管制物品或危险药品，且禁止受到前述物品的影响。

18. 保密条款

- (a) 禁止任何一方当事人向第三方披露任何与先合同讨论内容和/或本合同条款及条件有关的保密信息，除非此种披露已事先获得另一方当事人的书面同意，或在法律要求的范围内，又或者依政府或其代理人要求而披露。
- (b) 双方应采取合理的预防措施，从而确保不存在未经批准而披露保密信息的情形。
- (c) 如果一方当事人（可能为买方也可能为卖方）不确定某一信息是否具有保密性，则应当向另一方进行咨询。
- (d) 当任何一方当事人因法律要求而披露保密信息时，披露方需要通知另一方当事人，并应当在满足法律要求的情况下，最低限度的披露保密信息。
- (e) 本条所指的保密信息不包括一方当事人先于另一方当事人的告知而掌握的信息，非因一方当事人违约而使公众可获得的信息，以及从第三方处合法获取的信息。
- (f) 本条款不因本合同的解除而失效。

19. 第三人权利

第三人不可实施本合同条款。

20. 转让条款

未经另一方当事人的书面同意，任何一方当事人均不可转让其在本合同下的权利。无正当理由，被通知方不可以保留或迟延作出同意。

21. 部分有效

若根据相关法律或管辖权的规定，本合同中的某些条款为或变为或被认定为违法、无效或履行不能条款，则应当视这些条款在避免违法、无效或不能履行的必要程度上被修改，或者，如果此种修改不切实际，那么应视此种条款在其违法、无效或不能履行的程度范围内从本合同中被删除，剩余条款仍充分有效并未受到任何影响或损坏。

22. 2015争议解决条款

- (a) 本合同受英国法律管辖并依英国法律进行解释，由本合同引起或与本合同有关的任何争议，均应根据

Claims Guides

英国1996年仲裁法及其任何与本仲裁条款内容有关的生效修订或重新制定的法规，于伦敦提交仲裁。仲裁应按照在仲裁程序启动时有效的伦敦海事仲裁委员会（LMAA）规则进行。应当指定三名仲裁员进行仲裁，希望将争议提交仲裁解决的一方应当自行指派一名仲裁员，并应将此种指定以书面形式向另一方发出通知，要求另一方在收到通知之日起14天内指定自己的仲裁员，并告知对方除非其指定了自己的仲裁员，并在14天内发出指定通知，否则单方指定的仲裁员将作为独任仲裁员。若另一方未指定自己的仲裁员且在14天内发出通知，告知未指定情况，提请仲裁的一方当事人无需再向另一方发出任何预先通知，其单方指定的仲裁员将为独任仲裁员并据此通知另一方当事人。独任仲裁员的裁决对双方均具有约束力，如同其由双方协议指定一般。本项规定并不阻止双方当事人之间达成书面协议，修改与任命独立仲裁员有关的条款。当索赔数额和反索赔数额均未超过100,000美元（或双方约定的其他数额）时，仲裁应当按照仲裁程序启动时最新版本的LMAA小额索赔程序规则进行。

- (b) 本合同受美国法典第9卷和美国海商法管辖并依美国法典第9卷和美国海商法进行解释。由本合同引起或与本合同有关的任何争议均应在纽约交由三人裁决。其中每方当事人各自指定一名，再由选定的这两名共同指定第三名；他们作出的决定或他们当中任何两人作出的决定将成为终局裁决，为执行任何裁决，可申请任何具有管辖权的法院作出裁定。该仲裁将按照海事仲裁员协会规则进行。

当索赔数额和反索赔数额均未超过100,000美元（或双方约定的其他数额）时，仲裁应按照海事仲裁员协会的简易仲裁程序进行

- (c) 本合同受新加坡/英国法律管辖并依新加坡/英国法律进行解释。

由本合同引起或与本合同有关的任何争议，包括任何与本合同存在、有效性、解除相关的问题，均应按照新加坡国际仲裁法（第143A章）及其任何与本仲裁条款内容有关的生效修订或重新制定的法规，于新加坡提交仲裁，该仲裁裁决具有终局性。

仲裁应当按照仲裁程序启动时有效的新加坡海事仲裁委员会（SCMA）仲裁规则进行。

根据本条款提请仲裁解决纠纷时，应当交由3名仲裁员裁决。希望将争议提交仲裁解决的一方应当自行指派一名仲裁员，并应将此种指定以书面形

式向另一方发出通知，要求另一方在收到通知之日起14天内指定自己的仲裁员，并告知对方除非其指定了自己的仲裁员，并在14天内发出指定通知，否则单方指定的仲裁员将作为独任仲裁员。若另一方未指定自己的仲裁员且在14天内发出通知，告知未指定情况，提请仲裁的一方当事人无需再向另一方发出任何预先通知，其单方指定的仲裁员将为独任仲裁员并据此通知另一方当事人。独任仲裁员的裁决对双方均具有约束力，如同其由双方协议指定一般。

本项规定并不阻止双方当事人之间达成书面协议，修改与任命独立仲裁员有关的条款。

当索赔数额和反索赔数额均未超过75,000美元（或双方约定的其他数额）时，仲裁应当由独任仲裁员按照仲裁程序启动时有效的SCMA小额索赔程序进行。

- (d) 本合同受双方协议选择地法律管辖并依协议选择地法律进行解释，由本合同引起或与本合同相关的任何争议均应在协议选择地，按当地适用的程序进行仲裁。
- (e) 尽管存在上述(a)、(b)、(c)、(d)四项规定，在任何时间，双方均可约定将由本合同引起或与本合同相关的任何争执和/或争议提交调解。当针对某一争议，已开始上述(a)、(b)、(c)、(d)四项规定的仲裁程序，应当适用下列条款：
- (i) 任何一方当事人均有权在任何时候并随时选择通过向对方当事人送达书面通知，请求对方同意调解，从而将全部或部分争议提交调解解决。
- (ii) 被通知方应当在收到调解通知之日起14天内确认是否同意，若同意，双方应当在14天内共同约定一个调解员，若未能达成一致约定，依任何一方当事人申请，仲裁庭应当立即指派一名调解员，或者，仲裁庭也可不依申请而主动指派一名调解员。调解行为应当在双方约定的地点，按照约定程序和约定条款进行，若双方无法达成一致意见，则由调解员确定。
- (iii) 若另一方当事人不同意调解，仲裁庭可能会注意到该事实，并且在双方当事人之间分配仲裁费用时，也会对此予以考虑。
- (iv) 调解不应影响任何一方当事人寻求其认为系保护其利益而必须采取的救济措施或程序。
- (v) 任何一方当事人均可向仲裁庭告知双方已同意调解的事实，在进行调解时，应继续仲裁程序，但仲裁庭在制定仲裁程序时间表时，可能会对调解

时间表予以考虑。

- (vi) 除非另有约定或调解协议中另有规定，双方应当自担调解费用，并均摊调解员的花费和费用。
- (vii) 调解程序应当不受影响并保密进行，并且不应将在调解程序中披露的信息或文件向仲裁庭披露，除非此种披露属于仲裁适用的法律和程序允许的披露范围。

（注意：双方当事人应当知晓，调解程序并不一定会中断诉讼时效）

上述(a)、(b)、(c)、(d)四项规定任选其一；若在将本条款并入到本合同时，并未从上述(a)、(b)、(c)、(d)四项规定中明确选择法律和仲裁地，那么将适用本条(a)项的规定。本条(e)项的规定在所有情况下均适用。

新加坡法律和英国法律任选其一，若选择本条(c)项，则可能表明选择了新加坡法律或英国法律。若均未选择或均被选择，那么将默认适用英国法。

23. 通知

任何一方当事人在根据本合同发出通知时，应确保发出行为有效，且应认为在收件人的办公时间内收到此通知。如非在收件人的办公时间内发出通知，则应认为收件人在其下一个工作日收到通知。

24. 完整协议

- (a) 本合同的书面条款包含了所有在买卖双方之间达成的与船用燃油购销有关的协议，并取代所有在买卖双方之间先前达成的与此相关的协议，无论口头形式或书面形式。
- (b) 任何一方当事人均承认，在签订本合同时，并未依赖非本合同中明确约定的任何声明、陈述、确信或保证（无论在作出保证时是否存在疏忽），且并不享有非本合同中明确规定的权利或救济措施。
- (c) 若根据准据法，默示认为某些条款为本合同的一部分，则将在合法限度内将此类条款从本合同中予以排除。本合同条款不可以限制或排除任何欺诈责任。

25. 英国货物买卖法

英国1979年货物买卖法适用于本合同。