

# 油轮运输在中国卸港的滞期情况分析

杨晓莉（中国国际石油化工联合有限责任公司，北京 100728）

**摘要：**滞期是航次租船合同中的常见争议点，是原油采购成本中的一项，其在实际操作过程中具有重要意义。本文综合航次租船合同和中国原油港口的具体情况进行了分析，旨在为油轮在航次租船情形下优化船舶在港时间提出对策。

**关键词：**油轮；租约；装卸时间；滞期；在港时间

## 0 引言

油轮为原油海运贸易提供运输服务，在原油海运运输中，航次租船合同占履约方式的大部分。原油在运输合同项下产生运费、运杂费、滞期费等费用。滞期费在以年度为单位的时间范围内，数额可达成千万美金。滞期费作为运输费用的一部分，被企业作为成本管控的项目，而常常被因字面义被误认为是因失误造成的成本项，船舶在港时间与滞期的产生有密切关系。

本文将借助油轮航次租船合同，对油轮在中国卸港的在港时间进行分析、并为优化在港时间提出对策。

## 1 原油油轮情况

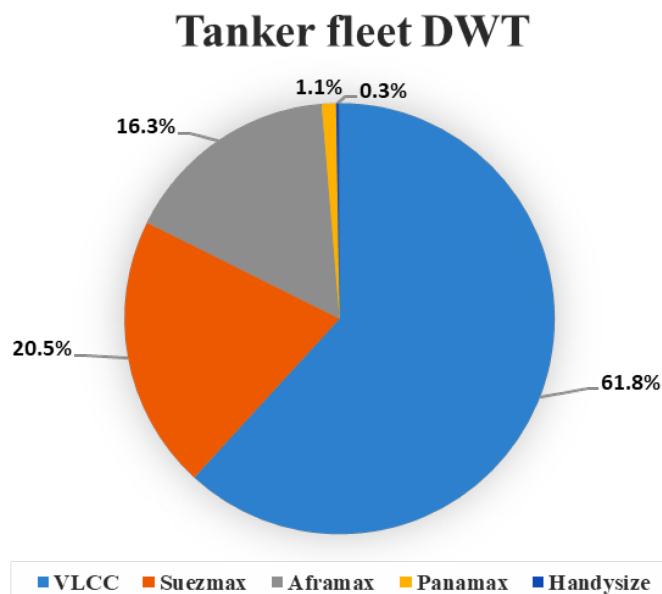


图1 油轮船队载重吨分布

原油油轮主力船型包括VLCC（Very Large Crude Carrier，20-30万载重吨）、Suezmax型（12.5-20万载重吨）、Aframax型（8.5-12万载重吨）及Panamax

型（6-8万t载重吨）。VLCC主要服务长航线、大货量运输，进而可以分摊成本。

截至2023年5月，全球原油油轮船队共计2,281艘，合计4.49亿载重吨。其中，VLCC型油轮共计有901艘，合计2.77亿载重吨，其载重吨占油轮总船队运力的62%；Suezmax型油轮587艘，合计0.92亿载重吨，其载重吨占油轮总船队运力的20.5%；Aframax型油轮666艘，合计0.73亿载重吨，其重吨占油轮总船队运力的16.3%；还有1%的Panamax型油轮。

根据Clarkson Research 2023年5月份最新数据显示，全球VLCC油轮的平均船龄为11年。10年内船龄的VLCC型油轮占全球VLCC油轮总艘次的42%，10-15年船龄的VLCC型油轮占全球VLCC油轮总艘次的32.4%，15年以上船龄占比为25.6%。虽然平均船龄较大，但随着经济回暖、新造船市场也逐渐复苏，年轻船龄的VLCC占比较大，看似利好租家在租船市场上容易获得优势油轮。在实际租船活动中，能够完美匹配到原油流向又能有优势运价的船次却不是很容易获得的。

## 2 油轮航次租船合同项下滞期费计算

### 2.1 滞期费计算的基本原则

VLCC是原油运输市场上的主力船型，其在租船市场上绝大多数是以航次租船合同成交。在航次租船合同中，合同签订双方（即出租人和承租人）会约定好装卸货时间（laytime），用于出租人来完成装卸货。但在实际操作过程中，往往会因为各种原因，造成实际装卸货时间会超过约定的装卸货时间。滞期费（demurrage）是指约定的装卸时间（wlaytime）用尽后，扣除船东原因造成的时间延误及双方约定的部分可扣减项（deduction）后，由承租人付给船东的费用，需按天或不足一天的按比例计算。因此，滞期费从本质上是运费的延伸。

装卸货的起算需要满足三个条件<sup>[1]</sup>：船舶准备就

绪、船舶到达合同约定的指定地点、船舶递交 NOR (NORTICE OF READINESS, 准备就绪通知书)。

船舶准备就绪有两种含义,一是地理意义上,即船舶抵达习惯性锚地或合同约定的其他地点;二是法律意义上的准备就绪,即船舶进港装卸的文件准备好,和事实上的准备就绪,即船舶的装卸货设施具备作业条件。

对于装卸货起算时间,Asbatankvoy 约定,“Upon arrival at customary anchorage at each port of loading or discharge,the Master or his agent shall give the Charterer …the Vessel is ready to load or discharge cargo,berth or no berth,and laytime… shall commence upon the expiration of six (6) hours after receipt of such notice,or upon the Vessel's arrival in berth whichever first occurs.”即船舶在抵达装卸港的习惯性锚地时需向租家递交 NOR,装卸起始时间会以 NOR 递交 6h 后与系泊完毕,两者取早。在信息技术发展迅猛的今日,船东的 NOR 是通过邮件方式向租家递交,NOR 的递交时间和接收时间一般无差。在 Asbatankvoy 中规定装卸结束时间为,“Laytime shall continue until the hoses have been disconnected.”即取拆管(hose disconnected)时间。

根据双方签订的航次租船合同,往往还会约定免责事项,比如移泊时间、船方原因、坏天气、等潮水、等引航员、等天亮时间、日落条款等。在 Asbatankvoy 中规定了靠泊移泊的免责事项,“Time consumed by the vessel in moving from loading or discharge port anchorage to her loading or discharge berth…will not count as used laytime.”船舶在从装卸港锚地向装卸货泊位靠泊时使用的时不纳入实际装卸时间的计算。另外,油轮租船合同中常被引用到 Asbatankvoy 的 Conoco Weather Clause 对坏天气进行了规定,“Delays in berthing for loading or discharging and any delays after berthing which are due to weather conditions shall count as one half laytime or,if on demurrage,at on half demurrage rate”。在装卸货港进行靠泊过程中或在泊作业时因天气条件造成的延误,可以记作一半的实际装卸时间,或者如果已经滞期,则按一半滞期费率计算。

## 2.2 滞期理赔的常见争议

合同签订双方在航次租船合同时,尽可能地将条款阐述清晰。但在实际操作中,常常双方因对条款理解、港口情况、船舶在港情况的认知有差异,在理赔过程中需要反复协商,有时更会诉诸法律手段。

### 2.2.1 案例一“船舶一经抵达即可靠泊”规定与免责条款的矛盾与协调<sup>[2]</sup>

The “Laura Prima” (1982) 1 Lloyd's Rep.1 是油轮中一个重要的贵族院先例,是基于 Asbatankvoy 的 Clause 6 和 Clause 9 关于等待可靠泊泊位与免责条款的矛盾与协调的判例。涉及到的相关的条款是:

Clause 6 “NOTICE OF READINESS… However, where delay is caused to Vessel getting into berth after giving notice of readiness for any reason whatsoever which Charterer has no control,such delay shall not count as used laytime.”条款 6 准备就绪通知书…船舶递交装卸准备就绪通知书后,如果任何承租人无法控制的原因延误了本船靠泊,以此造成的时间耽误都不应计入实际装卸时间。

Clause 9 SAFE BERTHING-SHIFTING “The vessel shall load and discharge at any safe place or wharf …reachable on her arrival,which shall be designated and procured by the Charterer…”即条款 9 安全靠泊-移泊,船舶应在在一经抵达即可靠泊的安全地点或码头上进行装卸货作业,这个安全地点或码头是由承租人指定并获得的。

实际在原油港口的分布中,私人拥有的码头是少数的,大多数的原油码头是公共使用的,如果按照条款 6,那如果港口调度安排承租人的油轮抵港后,需排队等待靠泊,那因非承租人的船舶占用码头造成的延误,可以免责,即不计入实际装卸时间。但根据条款 9,承租人是需要在船舶一经抵达就靠泊指定好的泊位。那如果承租人无法让船舶实现直靠,但因泊位被占用造成的延误,确实是承租人无法控制的,那承租人是否依然可以按照条款 6 免责呢?鉴于 Asbatankvoy 的两个条款的争议,历经了多轮审判,最终判为条款 6 和条款 9 需要协调起来解释,即承租人要先完成指定一个一经抵达即可靠泊的泊位,那后续在靠泊过程中遇到的承租人无法控制的延误则可以免责。

租约条款需要根据实际操作中遇到的情况不断完善,在港口排队靠泊的情况下,“reachable on arrival”是对承租人在卸港船舶调度的极大考验,也是现实中难以实现的情形。

### 2.2.2 案例二“船舶一经抵达即可靠泊”规定与附加“Conoco Weather Clause”的矛盾与协调<sup>[2]</sup>

在油轮航次租船合同中常常会在租约内附加 Conoco

Weather Clause, 该条款也需与 Asbatankvoy 中规定的“reachable on arrival (船舶一抵达即可马上挂靠泊位)”协调来看。Conoco Weather Clause 指因坏天气导致的船舶无法实现马上靠泊, 船东与承租人要共同分摊所耽误的时间。但还需要根据具体情况去协调看。比如, LMLN No.452 (1997) 的纽约仲裁, 该判例中 Asbatankvoy 中合并了 Conoco Weather Clause, 合同签订双方对装港滞期费有争议, 承租人主张适用于 Conoco Weather Clause, 相应的争议滞期费应该双方共同分摊; 但船东认为承租人在 Asbatankvoy 下未能先去履行指定“一个可以已经抵达即可靠泊”的泊位的约定, Conoco Weather Clause 并不能保障承租人违约。仲裁庭裁定了坏天气确实影响了该船, 但是 Conoco Weather Clause 并不能保护承租人。

但 1997 年伦敦仲裁的一个判例, 也是 Asbatankvoy 合并了 Conoco Weather Clause, 该船在等待靠泊过程中经历了泊位拥挤带来的延误和坏天气带来的延误。仲裁庭厘清了延误的三种情形: Conoco Weather Clause 与 Asbatankvoy 租约是不存在冲突的, 而且可以去协调处理; Conoco Weather Clause 是针对本船在靠泊泊位时面临的延误, 而非其他挂靠泊位船舶面临的延误; Conoco Weather Clause 所使用的延误仅指该船舶位列第一顺序挂靠时, 因坏天气影响了该船靠泊或者前船因坏天气无法离泊。

### 3 油轮在港时间分析

#### 3.1 中国原油卸港基本情况

中国原油码头是炼化企业接收进口原油的大型枢纽中心, 涵盖了原油接卸设施、输油管道、油库罐区等。中国原油卸港的码头大致可以分为公共码头和企业自有码头, 公共码头是多家企业共同使用接卸的。中国原油码头主要分布在三个区域: 环渤海地区、长三角地区、珠三角地区。

其中环渤海地区是以大连、天津、曹妃甸、青岛、日照为主; 长三角地区以宁波舟山港为主, 上海、南京为辅; 珠三角地区包括了水东、湛江、洋浦、泉州等港口。原油抵达中国卸港后, 通过泵浦、管线输往港口的油库罐区中, 再经过输油管道的输转送往炼厂企业, 供其日常生产使用。

前述原油港口, 基本都拥有可以接卸 VLCC、Suezmax、Aframax 等船型相配套的设施, 但受水文条件, 大部分原油卸港都需要乘高潮进港。但受日出日落、潮起潮落影响, 原油卸港在一年中大概有 50-90 天会受

“两头潮”的影响。船舶在卸港进行靠离泊、卸货作业中都需要遵照船东的技术要求及港口的安全规定进行, 大风、大雾都是影响作业安排的重要因素。

#### 3.2 影响油轮在港时间的常见原因分析

根据国家统计局数据, 原油加工量也呈逐月上升趋势, 原油相应的需求也将稳步上升, 抵港的船舶数量增多, 将会增加港口泊位拥挤程度。实际影响油轮在港时间的因素也会致使滞期产生, 在此仅针对中国卸港的在港时间进行分析。

常见的影响船舶在港时间的原因有:

①卸港港口的接卸条件有限, 包括油库罐容问题、输油管道的输转能力等, 会造成油轮抵港后的卸率难以达到船岸的设计速率;

②大风、大雾等坏天气的频发、“两头潮”、渔船开航等条件会造成封港, 油轮会面临抵港后等待开港或者加剧排队等待情况;

③油轮运输受原油装期安排调遣, 集中到港情况频发, 进而导致港口泊位拥挤。除上述提到的原因, 港口、海关等政策的变动也会直接影响船舶在港靠泊、装卸货、锚泊、检验检疫等情况, 从而也会影响油轮在港时间。

针对中国卸港的情况, 承租人或收货人为优化油轮在港时间, 建议:

①有计划维修、更新油库罐区的存储能力, 硬件设施的提升有助于提高输转效率;

②从源头优化到港情况, 原油货物流采购时尽可能协调船舶抵港时间;

③关注恶劣天气、“两头潮”等时间, 提前调整油轮到港时间。

滞期是船舶在港时间超出约定装卸时间的费用体现, 也是运费的一种延申, 并非是某一方失误或者有意所为。船舶在港时间的延长会导致滞期产生, 但影响在港时间的原因有多种, 并非某一种措施就能将滞期归零, 要多方的共同配合与协调。优化船舶在港时间是一个长期且复杂的系统工程, 需要逐步优化各个作业环节。

#### 参考文献:

- [1] 徐超. 国际油轮航次租约中装卸时间、滞期费纠纷的法律规定——解析 Asbatankvoy 租约有关装卸时间、滞期费的条款 [J]. 国际石油经济, 2004, 12(5): 4.
- [2] 杨良宜. 装卸时间与滞期费 [M]. 大连: 大连海事大学出版社, 2006.