

經濟部暨所屬機關因公出國人員報告書
(出國類別：洽公)

報告書

出國人：服務機關：台灣中油公司
貿易處
職務：組長 姓名：李英芬
管理師 姓名：陳映彤
出國地點：新加坡
出國期間：100年11月13日至11月19日
報告日期：101年2月8日

目次

一、出國目的.....	2
二、行程安排概要.....	3
三、新加坡行程參訪紀要.....	4-5
四、Haugen Consulting LLC 滯船費課程簡介.....	6-10
五、結論與建議.....	11

一、出國目的

鑑於本公司自有油輪已逐漸除役，目前貿易處為配合原油提運作業，每月須租傭計程油輪約 4 至 6 艘次；而未來因自有油輪已確定於 101 年 11 月底前完全除役，故預計每月須租傭之計程或計時油輪勢必增加，因此，對於滯船或偏航等費用之發生機率，恐將隨之增加。為深入了解現行國際租傭油輪相關滯船費之實務運作及審核原則，本處貿易服組相關業務承辦人員赴新加坡參加滯船費顧問公司 Haugen Consulting LLC 所舉辦之 2 天滯船費進階研討會，俾提升作業效能與維護公司之權益。

另因應業務需要，於會議前提早赴新加坡拜訪當地租傭油輪船務經紀人，藉由訪查現行市場上有關計程租傭油輪之國外船務代理行安排之實際狀況，並進而得知其由租方或船東指定之優劣，作為本公司未來業務規劃之參酌；再者，本次亦希望透過拜會相關往來之船務經紀人，建立彼此之友好關係，未來可協助我方與船東之間接溝通及協調，以利及早解決雙方滯船或偏航等相關之海事爭議。

二、行程安排概要

本次出國期間為 11 月 13 至 19 日，共計七天，行程安排如下：

11 月 13 日·····	啓程前往新加坡、會議註冊
11 月 14 日·····	拜訪當地租傭油輪船務經紀人 KPI 公司、GAC 公司
11 月 15 日·····	拜訪當地租傭油輪船務經紀人 Eastport 公司、Mcquilling 公司
11 月 16 日·····	拜訪當地租傭油輪船務經紀人 World Fuel 公司、FT&D
11 月 17 日·····	參加 Haugen Consulting LLC 舉辦之滯船費 進階研討會議
11 月 18 日·····	參加 Haugen Consulting LLC 舉辦之滯船費 進階研討會議
11 月 19 日·····	返回台北

三、新加坡行程參訪紀要

由於新加坡獨特的地理位置，吸引了許多跨國石油公司之進駐，新加坡海運服務業也因而發展蓬勃，因此為配合業務需要，利用本次出國機會，安排與租備經紀公司 Eastport、Mcquilling 及燃油供應商 KPI、GAC 與 World Fuel 會面。

針對船用燃油(以下簡稱“Bunker”)採購事宜，據供應商表示，一般業界認為中東 Fujairah 油源品質優於新加坡且多數大型 Bunker 供應商在 Fujairah 均有設點提供加油服務，但 Fujairah 近期有缺油趨勢。此外，據 Bunker 供應商表示，近來由於不同化驗方法造成數量差異的爭議時有所聞；另一方面，有部分備有燃油駁船卻不具備政府核發執照的貿易商欲從事 Bunker 交易，藉由租借執照，違法進行交易導致目前市場價格混亂，品質堪慮，甚至品質不佳的 Bunker 污損船舶引擎則屬較棘手的問題。因此本公司日後對於自有或外租油輪進塢或航行中需採購 Bunker，除了價格考量，也將更加注意供應商的供油資格及品質化驗方法與財務結構，以避免爭議的產生。

關於計程租備油輪(Voyage Charter)之國內外船務代理行(Shipping Agency)安排之實際狀況，於拜訪租備油輪船務經紀人(以下簡稱 Broker)過程中得知，在目前航運實務上，航程租備之國內外船務代理由租方指定，約占百分之七十至八十。Broker 表示，由於近年航運界大抵為租方市場，由租方指定船務代理而費用由船東支付，其優點為租方可隨時取得來自船務代理的訊息，對於該租備油輪之動態掌握如同多一雙眼睛般，在理算滯船費時較易取得真實船況，對租方助益匪淺；Broker 也建議本公司應以租家身份，指定船務代理，增加油輪動態之掌握，但同時也表示，若由租方指定船務代理情況下，租方自主性較高，但租方須事前做足準備功課，要能掌握市場行情並提供適格及合理價位之船務公司再與船東進行充分溝通以避免發生代理費超過船東所願負擔之範圍，船東因而反對租方指定的船務代理行。

目前本公司對於計程租備油輪之國內外船務代理行業務均係採由船東指定之政策，然確實偶有因船東指定船務代理所提供之訊息影響我方無法成功向船東爭取調降滯船費，造成對我方不利之狀況(如目前租備油輪 Tsugaru 因船務代理提供之資訊影響等候天亮時間之扣除)，將來是否考量由租方指定船務代理，應

值得進一步評估。

此外，受到全球金融危機之衝擊，海運市場明顯萎縮，加上近期大量的新船問世，使得船運市場運價持續低迷，部分財務狀況不佳之船東紛紛出現融資缺口。因此，相較於過去，現行船東對於滯船費、兵險費等相關費用之追討會施予較大之壓力於租方，Broker 建議租方對於滯船費的賠付應較以往積極，避免無謂的爭訟。

本次拜訪，本公司亦針對相關索賠之審理與 Broker 進行意見交換，Broker 表示租家未來勢必面對更為繁瑣的索賠案件，然而與其他油公司相比，有些中國大陸油公司對於索賠的延遲處理，已於業界惡名昭彰，本公司由於承辦人員均有相關專業素養，因此，爭議協商時，易溝通，對於索賠之審理合理且積極，所以 Broker 均樂意與本公司維持良好的合作關係。

四、Haugen Consulting LLC 滯船費課程簡介

Haugen Consulting LLC 為國際上著名的滯船費諮詢顧問公司，今年循往例於新加坡舉辦為期兩天之“Advanced Demurrage Course”，本次課程係以介紹常用之租船合約為主軸，如 ASBATANKVOY、SHELLVOY6、EXXONMOBIL VOY2005 與 BPVOY4，其間穿插實務案例講解。以下僅就較具代表性幾項議題進行介紹。

(一)早裝條款

在處理船東索賠的滯船費案子時，首先必須審核預定裝貨日(以下簡稱“laydays”)是否與租船合約規定之時間相符。若有早裝的情況，根據本公司採用的 CPC 條款，其中明確訂定，船東於取得租家允許時可進行早裝，裝貨用時(以下簡稱“laytime”)係自船舶帶纜完成的時間起算，而帶纜完成至 laydays 第一天 06:00 之間的時間，應加至總允許用時；若未得租家允許，船東逕行早裝，laytime 則由開始裝油的時間起算。觀察目前較常見的租船合約，以 ASBATANKVOY 而言，並未訂定早裝條款；SHELLVOY6 規定當船東得到租家指示進行早裝，則 laytime 自開始裝油的時間起算，而開始裝油至原約定 laydays 之中的時間必須加回至總允許用時；EXXONMOBIL VOY2005 記載當租家同意早裝時，則 laytime 自開始裝油的時間起算，但開始裝油至原約定 laydays 第一天 06:00 之間的時間要加至總允許用時；BPVOY4 的規定則與 EXXONMOBIL VOY2005 相同。

(二)Notice of Readiness(NOR)

一般來說，NOR Tendered 時間與 laytime 用時之起算有著密切關聯。本公司依據的 ASBA II 規定正常情況下 laytime 起算時間為 NOR Tendered+6 小時或帶纜完成時間，並以時間較早者作為 laytime 起算點；ASBATANKVOY 規定以帶纜完成時間作為 laytime 起始點；SHELLVOY6 規定以帶纜完成時間+6 小時開始起算；EXXONMOBIL VOY2005 係以帶纜完成且舷梯已放下時間開始計算 laytime；BPVOY4 與 EXXONMOBIL VOY2005 規定相同。

關於 NOR 有效與否之探討，首先必須區別租船合約之性質。一般租船合約規定是當船舶抵達港口時即視為船舶抵達，該種租約屬 Port Charter，

ASBATANKVOY、EXXONMOBIL VOY2005 及 BPVOY4 均為此類型之租約，其有效 NOR 意指船舶已抵達錨區且做好了裝卸貨的一切準備，並可完全聽命於 Terminal 之指示，此時船方所發之 NOR 方為有效；若船舶經船長帶船靠妥後才視為船舶抵達，則該種租約屬 Berth Charter，故船舶靠泊後遞交之 NOR 才是有效之 NOR，該類型之租約較為少見，如 SHELLVOY6，講師也於課程中提到當租船合約屬 Berth Charter 時，若船舶因可歸責於租家之責任致無法靠泊，而原船東於靠船前就發出 NOR，則該 NOR 應屬有效。

(三)合理的文件等候時間

裝油用時通常是計算至拆管結束時間，但實際上文件上船時間(Documents on Board, DOB)與拆管結束時間往往出現相距過長的情況，因此，租船合約大都允許於裝油港有 2 至 3 小時的文件等候時間，如 BPVOY4 規定可有 3 小時，SHELLVOY6 與 EXXONMOBIL VOY2005 僅給 2 小時；而業界最常利用的 ASBATANKVOY 則無此條款之規定，本公司適用之 ASBAII 與 CPC 條款均無等文件條款的規定，或許可以考量在 CP 內明訂 3 小時之等候時間，避免雙方往返爭議。目前大部分船東在我方爭取下均可接受 3 小時，只有少數船東較為強勢僅允許 2 小時。此外，講師亦補充「DOB 可允許之時間 2 至 3 小時」實際上是有法令依據，根據英國法之規定，甚至亦有判例可循，因此，雖租約中未規定，但實際上爭取是有所本的。

(四)原油洗艙

原油洗艙(Crude Oil Washing, COW)是以船舶中所載貨油中的一部分原油於正在卸貨或卸畢後透過洗艙機噴射到貨油艙清洗艙壁。由於原油洗艙作業通常是與卸貨同時進行，進而造成卸貨時間的增加，故租家會於租船合約中要求船東增加總允許用時。若以目前常見之租船合約來看，ASBATANKVOY 並無規定；SHELLVOY6 規定每一船艙之洗艙需加 0.6 小時，上限為 8 小時；EXXONMOBIL VOY2005 規定由租家與船東協議並以 10 小時為限；BPVOY4 則規定增加 25%的泵輸時間。本公司則依據 CPC 條款規定，一旦洗艙需加 10 小時至總允許用時，然而，實務上，有些船東會接受，但部分船東會強勢要求刪除該條款，因此課程中講師也提到若船東堅持刪除原油洗艙條款時，租家可試圖爭取改以比例計算，即以實際洗艙數

/船艙總數 x 原合約約定之 COW 時間。另本次學員中亦有油輪船東，私下詢問對於 COW 的態度，其表示，不可能有租家會放棄此增加用時之權益，但大抵上，他們公司所能接受之時間為 8 小時；此外，另有學員亦是租方，他表示，如果無法爭取 10 小時，大致上 8 小時沒問題，但真的有時會碰上強勢船東，所增加的用時會要求如講師所提的比例法計算，此為協商底限。以上資訊已與運籌管理組分享作為本公司洽租時之參酌。

(五) 案例解析

Laytime 用時的計算因適用不同的租船合約而產生不同的結果，茲以課程中之範例作為說明。

LAYCAN: 10/12 MAR 09

LOAD PORT: HOUSTON

CHARTERER AGREED TO LOAD EARLY/ NORT	3/9/2009 12:00
ANCHORED	3/9/2009 13:00
HOURS (WAIT COMMENCES)	3/9/2009 19:00
ANCHORS AWEIGH (WAIT CEASES)	3/9/2009 21:00
ALL FAST	3/9/2009 23:00
GANGWAY DOWN	3/10/2009 0:00
COMMENCES	3/10/2009 0:00
HOSE CONNECTED	3/10/2009 3:00
COMMENCE LOAD	3/10/2009 5:00
STOP LOAD-TERMINAL BREAKDOWN	3/10/2009 10:00
COMMENCE LOAD	3/10/2009 12:00
COMPLETED LOAD	3/11/2009 7:00
HOSE DISCONNECTED	3/11/2009 8:00
DOCUMENTS ONBOARD	3/12/2009 12:00

1. ASBATANKVOY

LAYTIME CEASES	3/11/2009 12:00	(DOCUMENTS ON BOARD)
- <u>LAYTIME COMMENCES</u>	<u>3/9/2009 23:00</u>	(ALL FAST)
TOTAL LAYTIME USED	37HRS	
- <u>TERMINAL BREAKDOWN</u>	<u>1HR[(3/10:10:00-12:00*50)]</u>	-CLAUSE.8
NET LAYTIME USED	36HRS	

2. EXXONMOBIL VOY2005

LAYTIME CEASES	3/11/2009 12:00	(DOCUMENTS ON BOARD)
- <u>LAYTIME COMMENCES</u>	<u>3/10/2009 5:00</u>	(COMMENCE LOAD)
TOTAL LAYTIME USED	31HRS	
-LOAD PRIOR LAYCAN	1HR(3/10:05:00-06:00)	-CLAUSE.13(b)
- <u>TERMINAL BREAKDOWN</u>	<u>1HR[(3/10:10:00-12:00*50)]</u>	-CLAUSE.14
- <u>DOCUMENTS ONBOARD ALLOWANCE</u>	<u>2HRS(3/11: 08:00-10:00)</u>	-CLAUSE.13(c)
NET LAYTIME USED	27HRS	

3. BPVOY4

LAYTIME CEASES	3/11/2009 12:00	(DOCUMENTS ON BOARD)
- <u>LAYTIME COMMENCES</u>	<u>3/10/2009 5:00</u>	(COMMENCE LOAD)
TOTAL LAYTIME USED	31HRS	
-LOAD PRIOR LAYCAN	1HR(3/10:05:00-06:00)	-CLAUSE.7.3.1
- <u>TERMINAL BREAKDOWN</u>	<u>1HR[(3/10:10:00-12:00*50)]</u>	-CLAUSE.17
- <u>DOCUMENTS ONBOARD ALLOWANCE</u>	<u>3HRS(3/11: 08:00-11:00)</u>	-CLAUSE.7.3.3
NET LAYTIME USED	26HRS	

4. SHELLVOY6

LAYTIME CEASES	3/11/2009 12:00	(DOCUMENTS ON BOARD)
- <u>LAYTIME COMMENCES</u>	<u>3/10/2009 5:00</u>	(COMMENCE LOAD)
TOTAL LAYTIME USED	31HRS	
-LOAD PRIOR LAYCAN	6HRS(3/10:05:00-12:00)	-CLAUSE.12(2)
- <u>TERMINAL BREAKDOWN</u>	<u>1HR[(3/10:10:00-12:00*50)]</u>	-CLAUSE.15
- <u>DOCUMENTS ONBOARD ALLOWANCE</u>	<u>2HRS(3/11: 08:00-10:00)</u>	-CLAUSE.13(b)
NET LAYTIME USED	22HRS	

5. ASBA II & CPC CLAUSES

LAYTIME CEASES 3/11/2009 12:00 (DOCUMENTS ON BOARD)
-LAYTIME COMMENCES 3/9/2009 23:00 (ALL FAST)

TOTAL LAYTIME USED	37HRS
-LOAD PRIOR LAYCAN	7HRS(3/9:23:00-3/10:0600)
-TERMINAL BREAKDOWN	1HR[(3/10:10:00-12:00*50)]
<u>-DOCUMENTS ONBOARD ALLOWANCE</u>	<u>3HRS(3/11: 08:00-11:00)</u>
NET LAYTIME USED	26HRS

五、結論與建議

由於油輪滯船費之計算考量因素常因扮演角色之不同(為買方向供應商索賠之立場或是為租方角色核付船東之滯船費)，而需考量銷售合約、租船合約、裝油港 GT&C. . 等等不同條件與規範，所核算的滯船費用差異頗為可觀。因此，對於了解當前市場之實務運作機制極其重要，藉由參加國際著名滯船費顧問公司 Haugen Consulting LLC 所舉辦之為期 2 天滯船費進階研討課程，除了有助於提升現行相關外租油輪滯船費索賠審核業務之作業效能，並能透過研討會認識業界夥伴，共同分享實務資訊，對於維繫租方與船東之良好關係實有正面之效益。

其次，透過本次拜會船務經紀人的機會，我方亦針對計程租傭油輪之國內外船務代理行的安排與船東索賠滯船費等相關費用審核事宜進行討論，從而增進彼此的了解與促進友好關係。

最後，對於計程租傭油輪(Voyage Charter)之船務代理(Shipping Agency)業務，市場上百分之七十至八十均由租方指定，船東付費，如由租方指定，則船務代理將如同租方在裝卸港之眼睛，對於租方所需之船務動態資訊提供應助益匪淺，本公司未來是否考量由我方來指定船務代理，應值得進一步研議。