

中国船东互保协会文件

中船保赔字[2014]17号

关于丹麦宝运石油公司（OW）破产的警示通函

各会员公司：

丹麦宝运石油公司（OW Bunker，以下简称“OW”）是全球最大船用燃料油经销商之一(据称占有 7%的市场份额)。因风险控制机制失控和子公司造假事件，该公司于 2014 年 11 月 7 日突然申请破产。OW 的破产对航运界产生重大影响，全球的船东和租船人目前都面对一系列相关问题，例如船舶被扣押的风险以及面临多方索赔时应向哪一方支付账款等问题。在此我们总结了以下最新进展及常见问题解答(FAQ)，请各会员公司参考。

一、最新进展

OW 旗下公司已经陆续在丹麦、德国、新加坡和美国申请破产或就此采取相应措施，这些公司包括 OW Bunker A/S（其母公司），OW Bunker & Trading, OW Bunker Supply & Trading, OW Bunker Far East 以及 Dynamic Oil Trading，并且可能进一步波及全球超过 40 家的 OW 旗下公司或相关的分支机构以及使用其它不同名称的公司。因此，接下来在不同的管辖地可能都会

有相关进展，各会员公司应持续保持关注。

二、受到影响的各方

以下各方有可能直接受到影响：

- 1、通过 OW 或其关联公司给船舶加油的船东；
- 2、订购或接收了有关燃油的船舶期租人；
- 3、安排供应燃油的经纪人和贸易商；
- 4、事实上的燃油供应商；
- 5、燃油是由 OW 或其关联公司提供的加油驳船的船东和租船人。

三、宣布破产的影响

当母公司或者特定的下属或关联公司进入破产程序时，需注意以下几点：

- 1、一个公司的破产不代表其它公司也将立即破产；
- 2、处于不同管辖权下不同独立法人的破产将根据当地的法律规定进行，因此不存在所谓的“全球”破产，但不排除某些司法体系对于其他国家或地区的司法审判予以认可；
- 3、一个公司有可能在某个破产程序中是债权人，但同时在另一个破产程序中又变成了债务人；
- 4、一个公司进入破产程序不代表其合同地位立即或者必然终止，也不代表其已构成实质性违约；

5、破产会使该公司在特定管辖权下的诉讼行为中止。

因此，各会员公司需注意，这时并没有一个可以适用于所有情形下的法律建议或者解决办法。

四、会员可能面临的索赔

通过 OW 旗下或其附属公司接收燃油的船东或者租船人，需要查询是否有独立的履约供应商参与其中，以及该公司有无收到货款。如果没有收到货款这些实际供应商可能会针对船舶采取法律行动，即便船东通过 OW 旗下或其附属公司加油时并不知道这些公司是否已经实际收到货款。此时，以下各方都可能提出交叉索赔：

- 1、实际的燃油供应商；
- 2、燃油贸易商；
- 3、OW 的破产管理人/接收人；
- 4、OW 的受让人（协会获悉至少有一家银行获得 OW 的权益转让）。

这些索赔可能基于不同的法律依据，提出部分索赔取决于供应合同中规定的或诉讼所在地的法律及惯例。

五、双重索赔

目前对于同一燃油可能会有不止一家公司要求船东付款，并可能出现船东已经将油款付给 OW 但是 OW 并未将油款付给燃油供应商的情况。但是

最终是否会有双重索赔的风险还将取决于包括法律、管辖地以及管辖地的 OW 公司是否已进入破产程序等一系列因素，而且也不排除多方一起协商来寻找各方都能接受的和解的可能性。

会员可尝试尽早与索赔人或者已经进入破产程序的特定的 OW 公司的受让人进行协商，毕竟一旦开始法律程序各方很可能都不会满意。

六、仍有未履行的合同时应当如何做

如前文所述，一个公司的破产清算并不一定意味着与该公司有关的合同将自动终止。只有通过合同适用的法律或者破产受让人作出的决定，才能确定合同是否将继续有效或者被终止。从法律上分析，如果操之过急或者过早地拒绝履行合同是危险的，有可能被认为是实质性毁约。在采取任何措施以前应当进行谨慎的法律分析。

很明显，当燃油是由 OW 供应或者通过 OW 或其附属公司供应时，最重要的是尽快确定整个过程中是否有第三方参与其中。

七、注意事项

可能会有很多种情况的索赔出现，有可能是由于 OW 是债务人，也有可能是由于 OW 是债权人。如果目前与 OW 或者其旗下的任何公司仍然有业务往来，建议各会员公司务必谨慎，并尽快就潜在责任进行法律分析。

此外需要注意下列事项：

- 1、在任何一份合同项下确认具体是哪一家 OW 公司以及相应的管辖权；
- 2、审查合同是否仍然有效；
- 3、确认在任何情形下应属债权人还是债务人；
- 4、确认所涉特定的 OW 公司是否已经进入破产程序；
- 5、向法律顾问咨询特定的司法管辖下的情形；
- 6、确认有关账单是否已经支付；
- 7、核实是否有第三方参与其中；
- 8、尽早与第三方取得联系，确认他们是否已收到货款；
- 9、如第三方确认他们尚未收到货款，可尽早尝试协商解决，而不是等待对方采取法律行动。

八、进一步的消息

很明显无论是已经进入破产程序的 OW 公司还是尚未进入破产程序的 OW 公司，此事都将有进一步的发展，协会也会持续保持关注。后续进展如何很难预测，请各会员公司参考上述内容及以下常见问题解答（FAQ）进行处理。

常见问题解答（FAQ）

一、OW 集团各公司是否都受影响？

OW 旗下的 2 家公司 OW Bunker and Trading AS 和 OW Supply and Trading AS 已正式申请破产，鉴于新加坡子公司 1.25 亿美元的欺诈损失和 1.5 亿美元的风控损失，将来形势可能更加恶劣。OW 集团余下公司很可能会相继提出破产申请。

二、OW 是作为一个实际供应商还是中间商？

在某些情况下，OW 是作为燃油的实际供应商。但在其它一些情形下，燃油是由第三方实际供应的，OW 只是作为一个中间商/合同供应商。

三、第三方供应商对燃油和/或船舶是否有留置权？

这要取决于申请留置地的法律规定，以及船东所签订供应合同的条款。即使与船东之间没有任何合同关系，燃油供应商因供应船舶必需品也可能具有留置权。如果面临扣船的风险，船东应当与管理人取得联系，提供包括燃油供应合同、发票、租船合同以及往来信件等资料。

四、OW 最近提供的燃油，我们是否需要改变 on-board 程序？

不需要。目前有关抽样与检验的程序应当继续实施。OW 集团财政困难意味着任何针对他们提出的索赔都较为困难，比如机损、抽油费用、清理费用、时间损失等。事先防止任何污染物质进入船舶燃油系统是最好的解决方

法。

五、我们与 OW 公司签订了供应燃油的合同，是否该继续履行？

合同义务将取决于合同条款的规定及合同双方的法律地位。目前，并非所有的 OW 公司都已经宣布破产。合同如何解释应按照当地法律和管辖权条款而定。错误终止合同很可能导致对方索赔，应当谨慎对待。因此，在确定一个涉及 OW 公司的合同是否受阻或是否可以终止时，都需要参考当地律师的法律意见。

六、OW 与其他实际供应商具有分包合同，现在实际供应商要求直接将货款支付给他们。我们面临着 OW 和实际供应商的双重索赔。该怎么办？

如果向 OW 直接付款，就不得不考虑实际供应商扣押该船或者姐妹船的风险。实际供应商会认为他们在特定的司法管辖区域内供应船舶必需品，应享有留置权，即有权根据物权保留条款对燃油实施占有。这是目前船东与 OW 签订燃油供应合同却未支付给实际供应商相关账款可能面临的最大风险。如果面临上述风险，船东可以考虑以下几种办法：

(1) 与 OW 和实际供应商三方协商，期望达成一个具体应该向谁支付的协议。但考虑到目前 OW 所处的情形来看，似乎不太容易。但值得一试。

(2) 在等待 OW 与实际供应商解决争议期间，将相关账款支付到第三方保管账户。

(3) 将资金支付给法院（如同英国法下的“交互诉讼”）。法院考虑到船东面临双重索赔的处境，会决定谁有权获得这笔资金。除英国外，其他地方也可能存在“交互诉讼”的规定，比如纽约。但这将是一个复杂而昂贵的选择。所以，比较而言，支付给第三方保管账户会更为实际。

如果不向第三方供应商付款，船东将面临被扣船的风险，向实际供应商付款似乎是最迫不得已却最为实际的办法。支付完以后，船东可以要求返还完整的收据和调解书，这样可以事后抗辩或者拒绝来自 OW 利益方的赔偿请求。

1、正如前文所述，OW 似乎在邮件中同意直接支付给实际供应商。我们可以直接支付吗？

不确定。应当严格审核合同条款，核实 OW 公司及其分包商的法律地位。OW 旗下某公司同意直接付款给第三方的保证，并不能约束处于同一燃油供应合同链下的其他 OW 公司或者非 OW 公司的合同供应商。

如果向第三方供应商直接付款，要想消灭 OW 及相关利益方的索赔权，则必须在与 OW 公司所达成的协议中作清楚而明确的规定。

2、如果需要向第三方供应商付款，应该支付多少？

如果实践中，与 OW 之间的合同价格和 OW 与实际供应商之间约定的数额一致，那么应当支付全部账款。通常而言，OW 的价格一般会比实际供

应商的价格更高。如果支付给实际供应商的数额与应当支付给 OW 的数额存在一定差额，那么差额部分应当支付给 OW（或者其破产管理人）。

七、如果面临实际供应商扣押船舶的威胁时，船东应采取什么措施？

许多实际燃油供应商非常积极追讨燃油账款，甚至直接与定期租船人取得联系。在某些司法管辖区域内，能否对船舶实施扣押主要取决于当地的法律和相关合同约定。在英国法下（即使船东并非合同当事一方），解除船舶扣押威胁的妥善做法，就是向伦敦仲裁庭和高等法院提供相应的担保。根据英国法的合同相对原则，实际供应商与船东并无直接合同关系，因而无法获得法院或仲裁庭就该问题对船东所作出的判决或裁定。然而，问题是船东是否有权或者应当有权获知在实际供应合同中包含有物权留置条款。

在面临 OW 和实际供应商的双重索赔的情况下，船东可以考虑向 OW 和实际供应商作以下通知：

Owners have received competing demands for payment for the supply of [] metric tonnes of [] at [] to the vessel [].

You will both appreciate that this puts the Owners in a position where they cannot pay one party or the other without risking a claim for payment by the other party. Owners therefore ask that OW and [] enter into an immediate discussion so as to reach an agreement as to the party to whom payment is to be made by Owners. In the event that no agreement can be reached, Owners reserve the right either to pay the funds into escrow or to interplead before a relevant

Court in order for the Court to decide as to the proper recipient of the monies due.

八、船东和 OW 之间的合同适用什么样的条款？

这将取决于哪些条款已经合法的被并入合同之中。在某些情形下，如果条款是在合同订立或者履行完毕以后才被提及，根据英国法，该条款可能会被认为并入太迟而不能适用。

同时，在特定的情况下，OW 合同的条款可能允许变更，以确保与 OW 和实际供应商之间的合同条款保持一致。同时应当适当考虑船东与 OW 之间的合同中所并入的条款是否有效。应当明确的是，实际供应商的合同条款并入到船东与 OW 之间的合同中，并不意味着是对船东与 OW 之间合同的一种替代。根据英国的法律，船东的权利与义务根据与 OW 之间所签订的合同而定。因此，在任何情形下，所有条款都应被严格审查，并明确所适用的法律条款、管辖权、以及时间限制。

九、定期租船人计划添加 OW 提供的燃油，船东能否拒绝？

在定期租船下，船东必须遵循承租人合法的指示。承租人应当支付燃油费。同时，如何安排和选择（比如是直接与实际供应商联系还是通过其他方联系）也是承租人的事情。但是，船东即使知道燃油由 OW 供应很可能会导致实际供应商事后的扣船，也并不能说明船东有权拒绝添加此类燃油。

如果船舶事后遭到扣押，那么船东将有权根据定期租船合同中“租船人有义务支付补充船舶燃油的费用”的条款向承租人进行追偿，不论其事实上是否已经支付给 OW。

实践中比较困难的是，除非承租人已经准备为避免扣船提供担保，否则需要船东先提供相应的担保。事后再根据租约进行追偿。此种情况下，租船人的财务状况显然非常重要。

十、如果船东收到定期租船人要求从 OW 供应燃油的通知时，该采取什么预防措施？

在某些司法管辖范围内，事先向实际燃油供应商发布通知，可能会保障船东在未支付给 OW 油款的情况下免遭船舶被扣押。

尽管必须承认，在某些司法管辖区域该条款并不能够有效并入。但目前已有船东为解决该问题，在燃油实际供应之前采用以下条款：

We hereby put you on notice that the bunkers to be supplied to the vessel [] at [] are supplied under a contract between the vessel's Time Charterers [] and [], a contract to which Owners are not a party. These bunkers are not supplied on the faith and credit of the Owners, their servants, agents or subcontractors, or the vessel, none of whom will have any responsibility for payment for them. No lien or other encumbrance whatsoever will be created by the supply of bunkers to the vessel [].

十一、定期租船人没有支付油款给 OW，而实际供应商要求支付，可能会产生什么后果？

承租人此种行为可能已经违反租船合同的规定，因此船东应当适当通知租船人以确保承租人履行合同义务。涉事方的权利与义务都应该根据租船合同的相关条款而确定。

事实上，尽管船东没有参与签订任何供油合同，根据某些地方的法律，实际燃油供应商对船舶也享有物权留置的权利。承租人未能支付油款给实际燃油供应商，并不能够成为船东在此种情形下的抗辩理由。

特此通函。



中国船东互保协会

二〇一四年十二月二十六日

主题词：中船保、OW、破产、通函

抄送：大连办事处、上海办事处

中国船东互保协会

2014 年 12 月 26 日印发