

中石化浙江舟山石油有限公司
船用燃油销售合同一般条款
(2021年1月修订)

序

除买卖双方另有明示约定外，本一般条款适用于所有船用燃油买卖合同。

1. 定义

在本合同中除通过上下文显示其有另外含义外，以下定义适用于合同全文：

“船用燃油”指从原油中分离出来的，供船舶使用的，各品类相关产品。

“卖方”指合同中负责出售和供应船用燃油的一方。

“买方”指合同中负责采购、接收船用燃油并支付货款的一方。

“驳船”指给受油船供应船用燃油的驳船或罐车。

“受油船”指被买方指定接收船用燃油的船舶。

“抵港”指受油船抵达合同约定的港口或地点，按地方政府要求完成加油作业审批手续，并在各个方面均处于随时可以接受加油的状态。

“BDN”指的是船用燃油供应票据或船用燃油供应收据。

“日”除另有说明外，指日历日。

“合同”指本一般条款及销售合同正文。

“一般条款”指本船用燃油销售合同一般条款（2021年1月修订）。

“各方”指卖方、买方或特定第三方。

2. 品种/质量

(a) 买方单方负责确保询单中的船用燃油选用适用于受油船。卖方没有义务检查船用燃油的品种是否适合受油船。对于买方订购的船用燃油，其质量应与在交付的时间、地点市场上出售的同品号船用燃油质量整体相符。

(b) 除双方另有约定外，卖方保证所供船用燃油在任何方面均符合在合同订立时最新版本的ISO 8217标准。

(c) 买方负责将交付的船用燃油与船上的其它船用燃油隔离。若卖方的产品与受油船上的任何其他产品混合，卖方在任何情况下均不对所交付船用燃料的质量和兼容性负责。对于船用燃油与其他油品混合造成的所有损失，包括船用燃油可能对船上其他产品造成的任何损害，买方自行承担全部责任。

3. 数量/计量

(a) 所供的油品数量以在驳船上用官方认可的量具或流量计计量的数字为准；码头交货的，以岸罐计量数为准；未尽事宜参阅下文条款 6 (c) 及条款 9。受油船上检尺或流量计读数不作为加油数量的计量依据。

(b) 买方或其代表有权在场见证前后尺计量，见证流量计读数，见证油温测量，并有权获得足够的与驳船或岸罐计量中所使用的官方认证量具或流量计相关的信息以及相关的文件资料，相关费用由买方自行承担。买方或其代表不在场并不影响加油数量计量的有效性。若地方政府对加油有强制性规范，该规范优先于条款3 (a) 和3 (b) 款的规定。

(c) 合同中的船用燃油须按最新版ISO-ASTM-API-IP 石油计量表或在合同成立之时的等价标准计量和计算。

4. 取样

(a) 卖方负责在加油作业中对每个所加油品进行全程滴样，所取得的油样在充分摇匀之后等分成5份，各品种油样的其中一份留在受油船上以供 MARPOL 检查使用。买方或其代表有权见证取样过程，但买方或其代表不在场并不影响所取油样的有效性。

(b) 除地方法规另有要求外，在受油船的受油总管处用取样器连续滴定取样。在各方协商一致的前提下，也可在驳船发货总管处取样。

(c) 取样设备须妥善安装，保护其完好，并加以铅封，确保在整个货物交接过程中油样及取样设备不被动手脚。

(d) 条款 4 (a) 所提及的油样须妥善铅封并且贴上油样标签；油样标签内容包括：受油船船名、加油设备、油品名称、加油地点和日期、取样点、铅封号；油样标签上须加盖受油船船章，并由卖方代表、受油船船长或其授权代表签字。

(e) 在加油完成后，2 份油样由卖方保存至少 60 日；或根据买方的书面申请，卖方将油样保管至其要求的合理期限；另外 3 份油样由受油船保管（其中1份油样供 MARPOL 检查使用）。

(f) 若同一订单由多条驳船配送，须重复条款 4 中的取样流程。

5. 配送

(a) 船用燃油供应不分昼夜，全年无休，同时遵从加油港口或地点操作惯例。

(b) 除卖方另有要求外，买方或其是在加油地的代理，须分别在受油船抵港前 72 小时、48 小时，告知卖方或其是在加油地的代表受油船抵港的大概时间、停泊地点以及需要加油的时间；在受油船抵港前 24 小时，告知准确的抵港时间、停泊地点以及需要加油的时间。如果买方未能及时告知，则卖方应在不损害其商业利益的前提下，尽最大努力安排加油，同时卖方亦有权终止合同，并不承担任何责任。

(c) 若双方约定了加油时间，卖方须在以下2个时点中较晚的一个后的6个小时内开始加油：(i) 约定的加油时间；(ii) 受油船抵港时间。

(d) 买方须负责连接和拆分受油船的受油总管和加油软管，并确保加油软管在加油之前已妥当地连接在受油船的受油总管上。

(e) 买方须确保外轮取得所有相关证书，以满足加油港口或地点所有与船用燃油供应相关的法规要求。受油船船长或其授权代表须：

(i) 在加油之前书面告知卖方最大许可泵速、泵压，并就沟通方式、应急停止程序与驳船代表达成一致；

(ii) 在加油之前书面告知卖方关于受油船的任何可能会对船用燃油供应作业造成不利影响的特殊情况、困难、不足或缺陷；

(iii) 为接收燃油提供空位，对驳船的靠泊和离泊作业给予所有必要的协助。

(f) 买方若要求早于合同约定的加油日，或者受油船实际抵港时间晚于合同约定的加油日 3 日及以上的，卖方应在不损害卖方商业利益的前提下尽最大努力加油，同时卖方亦有权终止合同，并不承担任何责任。

(g) 操作容差：除非双方另有书面约定，如下情形，均视作加油作业执行完毕：

(i) 约定加油数量少于或等于 700 吨时，实际加油数量与合同或者请购单上的约定数量的偏差在±5%以内；

(ii) 约定加油数量大于 700 吨时，实际加油数量与合同或者请购单上的约定数量的偏差在±35吨以内。

(h) 除双方另有约定外，卖方有权由第三方供应商供应船用燃油。

(i) 若卖方根据条款5 (b) 或条款5 (f) 选择终止合同，或买方或受油船未在指定的时间和地点足量接收油品，则

(i) 买方应对卖方遭受的所有损失承担责任，包括但不限于：驳船费用、燃油重新入仓的费用，以及货物的跌价损失（由卖方在以下两种跌价损失中选择一种：①合同价格与合同约定交付时间和地点的市场价的差价；②合同价格与买方或受油船明确拒收油品时的市场价的价差）。

(ii) 卖方有权主张500美元的违约金，而无需提供任何损失证明。

6. 单据文书

(a) 在加油作业开始之前，卖方或其授权代表与受油船船长或其授权代表共同签署《请购单》或类似单据，该单据应包含需要供应油品的数量以及所有相关信息。

(b) 一旦加油结束且计量完成，受油船船长或其授权代表应在BDN上签字并盖章，并交于卖方或其代表。卖方或其代表保留BDN正本，外轮船长保留副本，作为实际加油数量及加油温度的确认凭据。卖方应确保签收单上至少有以下内容：

-加油体积

-按照合同签订时最新版IS03675标准15℃下的密度 (kg/m³)

-加油温度

-闪点

-按照合同签订时最新版IS08754标准下的硫含量 (% m/m)

-粘度

(c) 受油船船长或其授权代表若对取样、数量、质量或其它任何与船用燃油及其供应过程有关的事项存有异议，应立即出具独立的抗议书。

7. 价格

(a) 合同中每一品种的船用燃油计价货币和计价单位须在合同中明示，若以体积单位计价的，须将实测体积换算成 60 华氏度或者15摄氏度下的标准体积。

(b) 如有任何附加费用，须在卖方的报价单以及销售合同中列明，内容包括但不限于：

(i) 码头费，驳运费或者其他类似的费用；

(ii) 卖方替买方垫付的锚泊费或者停泊费；

(iii) 在加油地所在国发生的由卖方垫付但应由买方承担的各类税费。

8. 付款

(a) 买方须在加油结束后 30日内付款，若销售合同中另有约定，买方须在约定付款期限内付款。若约定加油前预付款的，买方或卖方须在加油完成后的 30 日内支付或退还按实际加油量计算的货款总额与预付款之间的差额；若销售合同中另有约定，支付或退还差额的期限从其约定。

(b) 买方须全额付款，不得因索赔、折扣、银行费用而少付货款。

(c) 卖方指定银行收到货款之日视为实际付款日。若付款到期日为非工作日，买方须于到期日前、后最近的工作日支付货款或者提前付款；若到期日前、后工作日离到期日的天数相等，则买方须于到期日之前的工作日支付货款或提前付款。

(d) 任何一方逾期付款或者退款，另一方有权按月息 2%收取利息。

(e) 买方支付给卖方的款项应按下列顺序清偿：(1) 利息；(2) 法律费用和执行费用；(3) 按时间先后顺序的发票票面金额。

(f) 出现以下情况，本合同项下(以及买卖双方之间的任何其他合同项下)买方应付给卖方的所有款项视为立即到期，并应立即支付：

(i) 买方破产、买方中止清偿到期债务(以及出现条款17(a)中所述的情形)或类似情况；

(ii) 卖方认为对买方财务状况产生不利影响的任何其他情形。在这些情形下，卖方有权选择：

- (1) 要求买方履行合同义务；
- (2) 要求提供足额担保；
- (3) 暂停加油。

(g) 若在付款到期日前单价尚不能最终确定的，买方须按双方事先约定的暂估价格按期付款。卖方在付款到期日前开具暂估价发票，并在最终价格确定后的7个工作日内开具最终发票。除双方另有约定外，买方或卖方须在收到最终发票后立即支付或退还差额。

(h) 除合同中另有约定外，买方付款银行账户名称须与销售合同中的买方名称一致。若买方付款银行账户名称与合同不一致，买方须按卖方要求提供以下材料：1) 付款委托书；2) 买方与付款人之间资产关系证明。仅当卖方书面认可以上材料后，付款方的款项才能视为买方付款。

(i) 买方应安排付款至卖方在发票中指定的银行账户。在卖方尚未收到买方支付的款项前，买方在本合同项下的支付义务不应被解除。

9. 争议

(a) (i) 加油数量争议须在加油时按照 6 (c) 条款要求出具抗议书说明情况。当短量争议发生时，买方须立即（在拆管前）以电话和书面形式将争议情况通知销售合同中约定的卖方联系人或事先指定的卖方售后服务人员，并在加油后 14日内提供完整的数量争议或索赔的支持文件，否则将视作买方放弃索赔权力。

(ii) 任何一方均应允许（若受油船或驳船不被买方或卖方所有、租赁、控制或占有时，买方或卖方应取得必要授权）另一方代表登船充分调查争议事宜，调查包括但不限于：(1) 检查和复印航海日志、相关文件和书面记录(包括但不限于机舱日志、甲板日志和维修文件)，以及任何一方认为调查所需的文件和记录。(2) 进入和检查舱室(包括但不限于机舱)。(3) 与各级别船员和人员会谈并记录。

(b) (i) 任何有关燃油质量的索赔须按照第6(c)条款要求在该争议情形被发现时立即以书面形式提出；若买方在加油结束后三十(30)日内没有提出或未提供其相关支持文件，将视作买方放弃索赔权力。

(ii) 一旦索赔按照条款 9 (b) (i) 被提出,除双方另有约定外，双方应共同委托具有相应资质的独立检验机构对油品质量进行化验。卖方须向检验机构提供按 4 (e) 条款要求保管的油样一份。若对所供油品约定了 ISO 规格，油品化验须按照在合同签订时最新版本的 ISO 8217标准和ISO 4295 标准执行；除另有约定外，权益主张与化验结果不一致的一方承担化验

费用。

(iii) 买方应采取一切合理措施（包括按照卖方的指导保存或使用船用燃料）减轻与不合格或疑似不合格油品相关的损失。

(c) 任何滞期履行或未履行合同义务的索赔应由买方或卖方在交货或应当交货之日起十五(15)日内以书面形式提出，否则视为放弃索赔权力。

(d) 虽有第9(a)，(b)和(c)款的规定，除非当事人在船用燃油交付之日或应交付之日起12个月内根据条款24启动仲裁程序，任何一方所主张的权利均视为失效。

10. 风险和物权

风险在船用燃油通过受油船的受油总管法兰处时从卖方转移给买方；或在码头交货的情形下，在船用燃油通过岸罐出口法兰处时，转移至买方。买方按照条款8全额支付货款后，物权由卖方转移至买方。在完成付款之前，买方以及受油船方仅作为卖方所有的船用燃油的代保管人。付款前，卖方所供船用燃油若与受油船上其他油料混合，卖方对所供数量的船用燃油保留物权。

11. 遵守法律法规

双方将不会发生也不被允许发生任何可能导致违反船旗国、卖方所在国家或地区、合同货物交接地的法律法规的行为。

12. 制裁合规条款

(a) “制裁法规”是指联合国、欧盟、英国、或美国施加的任何制裁性质的禁止或限制，包括但不限于美国财政部海外资产控制办公室（“OFAC”），美国国务院出台的制裁性法规。OFAC的制裁性法规包括“特别指定国民和禁止人员名单”（SDN）。

(b) 买方和卖方均保证，自合同签订之日起，至买卖双方完成货物交付和货款结算止：

(i) 双方在履行本合同义务时，均不会触犯条款12(a)所涉制裁法规；

(ii) 买卖双方作为当事人购买或出售船用燃油，而不能作为被条款12(a)所涉制裁法规限制或禁止交易的人的代理人或受托人；

(iii) 买方进一步承诺，受油船不属条款12(a)所涉制裁法规限制交易的船舶，也不会出租给任何被制裁法规限制或禁止交易的实体，不承运上述实体的货物；

(iv) 卖方进一步承诺，船用燃油不是产自或源自条款12(a)所涉制裁法规限制的地区。

(c) 若在合同履行期间，任何一方意识到另一方违反了上述约定，未违反的一方应遵守该方或受油船所属政府的法律法规，服从并遵守监管机构或行政机构可能发出的命令或指示。在没有任何此类命令、指示、法律或法规的情况下，未违反的一方可以立即终止合同。

(d) 即便可能导致条款冲突，买方和卖方也均不应被要求做任何违反其所属国家的法律法规的行为。

(e) 如一方违背前文所述承诺或约定，对另一方造成损失的，应负赔偿责任，包括：已支付款项、损失、损坏、已支付费用和罚款等。

13. 反腐败条款

(a) 在履行合同时，双方应：

(i) 始终遵守所有适用的反腐败法律，并据其所知和所信，制定适当的反腐败程序，以防止其组织的任何成员、任何为其服务的人、或其代表人触犯反腐败法律；并且

(ii) 制作并保留包含了合理交易细节的账簿和记录，以准确而公正地反映与本合同有关的所有交易。

(b) 若任何官员、承包商、分包商或其他相关人员向任何一方索取钱款、货物或其他有价物品，而满足该索取会违反适用的反腐败法规，则受到索取的一方应在可行的情况下尽快通知另一方，并且双方应合作采取合理行动来抵制索取。

(c) 若任何一方未遵守适用的反腐败法规，则应为另一方辩护并赔偿由此违规引起的对另一方的罚款、刑罚、责任、损失、损害以及任何相关费用（包括但不限于诉讼费和律师费）。

(d) 在不损害合同中的任何其他权利的情况下，任何一方均可在以下情形下终止合同并不对另一方承担任何责任：

(i) 在任何时候，另一方或其组织中的任何成员违反了与合同相关的适用反腐败法规；并且

(ii) 此违规行为将导致未违约方违反适用的反腐败法规。

该终止合同的权力须在合理期限内执行。

(e) 各方声明并保证，在合同谈判时，其或其组织的任何成员均不违反适用的反腐败法规。一方若违反条款13(e)，另一方将有权终止合同，并不承担任何责任。

14. 赔偿

(a) 在不损害本合同下其它相关争议诉求的前提下，若任何一方遭受的损失或负担的责任是出于遵照另一方指令行事所致的直接后果，受损一方可就损失和负担要求另一方予以赔偿。

(b) 船用燃油的供应不仅取决于买方的信誉，而且还取决于受油船方的诚意和信誉。买方同意并保证，就本协议项下产生的任何索赔，卖方有权向受油船主张海事留置权；卖方还可就本协议下所产生的任何到期权益和费用向该受油船、买方所有或控制的其它船舶或资产、受油船的注册所有者、实际所有人、光租人采取类似行动或程序。卖方接受的任何其它附加担保的行为均不视为放弃上述权力。

(c) 卖方对船舶享有的海事留置权不受任何约束、限制或禁止。特别是，在BDN或任何其它文件上所写的任何通知或加盖的任何印章均不能使卖方失去对受油船的海事留置权。

15. 责任

(a) 除非销售合同里另有特别明示，任何一方均不对另一方由于履行或不履行合同而引起的任何间接损失负责，无论另一方及其雇员或其代理人是否存在违约、疏忽或过错。

(b) 本一般条款中虽有其他相关规定，任何一方以任何方式对另一方造成的损失的责任（不包括利息、法律费用和执行成本）均不超过船用燃油的发票的票面价值。

16. 不可抗力

若出现不在其中一方直接或合理控制范围之内的情形，使其无法按时、充分地履行合同或兑现承诺，由此导致对另一方的损失、损坏、成本、费用、或延误，该方均不负赔偿责任，包括但不限于：

(a) 天灾；

(b) 任何政府的征用、控制、干预、要求、干扰、命令、请求、管制、函件或通知；

(c) 因战争、受到战争威胁而产生的行为或类似战争的行动、恐怖主义行为、蓄意破坏或海盗行为或其后果引起的任何情况；

(d) 骚乱、内乱、封锁或禁运；

(e) 流行病或瘟疫；

(f) 地震、山体滑坡、洪水或其他异常天气状况；

(g) 罢工、停工或其他劳工行动，但若这些行动的范围仅限于主张方的雇员内部的除外；

(h) 火灾、事故、爆炸，但若是由于主张方的原因而引起的除外；

(i) 任何超出卖方合理控制范围的其他类似原因。

17. 合同终止

(a) 在不损害既有权益的前提下，若出现以下情形，任何一方均有权终止合同：

(i) 就以下事项，相关申请被提出，相关程序开始进行，或法院给出了判决或命令：

(1) 任何一方清盘、解散、清算、或破产（以公司重组、合并为目的的除外），指定了接管人或管理人，中止付款、暂停业务，与其债权人达成了和解或任何特殊协议；

(2) 对于另一方的全部或主要财产指定破产接管人、清算人、受托人、管理人、行政接管人或类似公职人员（以公司重组、合并为目的的除外）；

(ii) 在适用法律框架下，与上述措施、事件有实质性类似效果的措施被实施或事件发生；

(iii) 任何一方违反合同的任何实质条款。

(b) 依据卖方判断，若出现威胁卖方或买方（或其代表）的人身及其财产安全的情形（包括但不限于恶劣的天气或海况），卖方有权立即暂停或终止正在进行的加油作业，各方各自承担因作业中断造成的损失（如有）。

(c) 若在约定交货日时，本合同下（或任何其他合同下）买方存在对卖方的逾期应付账款，则卖方有权暂停或终止履行合同。

18. 防污染

(a) 在加油作业的任何阶段，一旦发生或有可能发生可能导致污染的溢油或漏油（在本条款里指任何船用燃油的渗漏、跑冒、泄漏、溢油），无论是买方或卖方的责任，双方都应共同立即采取必要合理且符合当地法律法规强制性要求的清理措施。

(b) 若溢油或漏油是由于任何一方在履行合同过程中所造成的，该方保证偿付或同意赔偿另一方，确保另一方不受因此导致的索赔、损失、损坏、费用、罚款、或其他责任的损害（包括但不限于由任何国家、地区、或国际油污法规所引起的责任）。如果这种溢油或漏油是同时由双方的过失引起或造成的，则每一方应就其过失的程度对另一方进行赔偿。

19. 毒品和酒精控制政策

(a) 每一当事方均应在受油船上、驳船上以及卖方的其它供油设备场所中执行公司的毒品和酒精控制政策。

(b) 此类毒品和酒精控制政策的标准须满足或超过1978年版《国际海员培训、发证、和值班标准国际公约》（以及后续有效的修正案）。

(c) 在卖方供油设施中或在驳船上时，买方人员应遵守卖方的政策；在受油船上，卖方人员应遵守买方的政策。

(d) 双方理解并认可，除医学处方用药外，任何管制药品或危险药品的出售、持有、分销、使用或受其影响均是被禁止的。

20. 保密

(a) 除另一方事先同意外，任何一方均不得向第三方披露与合同谈判细节或合同条款有关的任何秘密信息。但若法律要求，或政府或其代理机构要求，或参与合同执行的任何其他方要求获取上述信息，任何一方无正当理由，不得拒绝。

(b) 双方应采取合理的预防措施，以确保未经授权不泄露与本合同相关的秘密信息。

(c) 若法律要求任何一方披露信息，则披露方在允许的情况下通知另一方，并仅披露满足法律要求所需的尽少的秘密信息。

(d) 若信息是一方在另一方告知之前就已经获取的，或是可通过公开渠道获取的，或是以合法方式从第三方处得到，则该信息不属于秘密。

(e) 本条款在合同终止后仍然有效。

21. 第三方权利

本合同条款不直接作用于任何第三方。

22. 权利转让

未经另一方的事先书面同意，任何一方均不得转让其在合同中的任何权利；但该书面同意不

得被无理由地拒绝或延期。

23. 部分有效性

根据相关法律或司法裁判，若本合同的部分条款被裁定为非法、无效或无法执行的，则应对相关条款内容进行必要修改，以避免上述条款出现非法、无效或无法执行。若无法修改，则应将非法、无效或无法执行的条款视同删除，同时其余条款应保留并充分发挥效力，并且其作用和效力不因此受到任何影响或削弱。

24. 争议解决条款

(a) 若买方的营业地点或公司注册地位于中国大陆，则合同受中国法律管辖。任何因合同引起的或与合同有关的争议，包括任何关于合同的成立、生效或终止的问题，如有必要，均应根据中国仲裁法及后续修订版在中国通过仲裁解决。仲裁应按仲裁程序开始时中国海事仲裁委员会（CMAC）现行的仲裁规则进行。

(b) 若买方的营业地点或公司注册地位于中国大陆之外，则合同受新加坡法律管辖。任何因合同引起的或与合同有关的争议，包括任何关于合同的成立、生效或终止的问题，如有必要，均应根据新加坡国际仲裁法（第143 A章）及后续修订版在新加坡通过仲裁解决。仲裁应按照仲裁程序开始时新加坡海事仲裁庭（SCMA）现行的仲裁规则进行。

(c) 本条款涉及的争议仲裁应有三名仲裁员。欲将争端提交仲裁的一方应任命其仲裁员，并将此任命以书面形式通知另一方，要求另一方任命其仲裁员，通知其须在通知发出后十四

(14) 日内完成任命，同时说明若另一方未在十四（14）日内完成任命并通知己方，自己任命的仲裁员将成为独任仲裁员。若另一方未在指定的十四（14）日内发出通知，则欲将争端提交仲裁的一方可将争端提交仲裁，而无需事先通知另一方，并可指定其仲裁员为独任仲裁员，并应据此告知另一方。正如仲裁员是通过协议任命的一样，独任仲裁员的裁决对双方均具有约束力。当事双方亦可书面同意更改上述规定，指定独任仲裁员。

如果索赔或反索赔的标的额均不超过150,000美元（或双方达成一致的其他金额），仲裁应根据仲裁程序开始时的SCMA或CMAC小额争议仲裁程序由独任仲裁员做出裁决。

25. 通知

任何一方均须确保与本合同相关的通知被有效发出，并且此类通知仅在接收方办公时间内到达视为收到。若此类通知是在收件方的办公时间外发出的，则视为接收方在下一个工作日收到。

26. 完整性和条款优先级

(a) 书面合同条款包含买卖双方之间有关船用燃油买卖协议的全部内容，并优先于双方先前以口头或书面形式达成的所有船用燃油买卖协议。除非双方书面同意，否则不得对本合

同进行任何修改。

(b) 若本一般条款规定与销售合同正文之间存在冲突，则以销售合同正文为准。

27. 新型冠状病毒（COVID-19）疫情期间特殊操作条款

(a) “受影响区域”指任何存在以下2种风险之一的港口和地区：1. 使受油船船员或船上其他人员暴露在新型冠状病毒（COVID-19）中；2. 由于与新型冠状病毒（COVID-19）疫情相关的原因，而被隔离或遭受任何其他强制限制措施。

(b) 若交付地点在受影响的区域，或受油船在过去30日内到达过受影响区域，则适用于本条款。若前述条款与本条款有任何冲突，应以本条款为准。

(c) 加油作业前防疫准备：卖方和买方应确保自身及其代表、代理商、分包商或雇员（包括但不限于受油船和驳船的船员）

(i) 遵守加油港口所有防疫相关法律法规，充分配合地方政府防疫工作；

(ii) 根据加油港口的法律法规，向地方政府报告受油船和驳船上船员的健康状况；

(iii) 在开始加油前，受油船和驳船之间交换船上船员的健康状况；

(iv) 向受油船船员和驳船船员提供必要的个人防护用品，至少包括口罩、手套、护目镜和防护服。

(d) 无病例操作：如果在加油开始之前，受油船船员和驳船船员均未发现感染病例，则本条款适用。

(i) 双方应采用“无接触供油”模式，即驳船船员不登受油船，受油船船员不登驳船。

(ii) 驳船代表和受油船代表应建立稳定而有效的沟通方式，确认供油操作模式，并确保在整个操作过程中沟通顺畅。

(iii) 受油船应该并有权独立完成以下工作：加油作业前的安全检查，接管和拆管，安排人员在受油总管和供油管的连接处监控整个作业过程，检查作业管线；酌情使用视频或照片记录每个工作步骤。

(iv) 驳船应该并有权独立完成以下步骤：加油作业前的安全检查，进行前后尺计量，数量计算，按条款4要求从驳船的出油总管处取样，安排人员监控整个作业过程；酌情使用视频或照片记录每个工作步骤。

(v) 若“无接触供油”模式不可行或无法实施，则允许受油船船员（包括商检）登上驳船，并允许驳船船员（包括商检）登上受油船，但要做到：

(1) 应严格控制登上另一艘船的人数（“登船人员”），并将其控制到最少；

(2) 登船人员应遵守两船的防疫政策，并始终穿戴和使用个人防护用品；

(3) 登船人员应尽量避免进入并尽可能远离另一艘船的居住区域，并在甲板上完成相关工作，另一方应配合并提供必要的协助；

(4) 登船人员应迅速工作，并与他人保持至少1米的安全距离。

(e) 发现疑似或确诊病例后的操作：若在加油开始前发现受油船船员中存在疑似或确诊病

例，则所有作业立即暂停，直至完成以下步骤：

(i) 所有疑似或确诊病例已被转移到岸上进行集中隔离；

(ii) 受油船全面消毒并通风；

(iii) 加油操作已获得地方政府的批准。

若恢复操作，则按条款27 (d) 安排作业。

(f) 若在加油前发现受油船船员中存在疑似或确诊病例，该情况将被视为不可抗力，任何一方均有权立即暂停履行或终止合同。