

【案例分析】航速索赔问题的新进展——英国高等法院 The “Divinegate”案简介

作者：刘轩昂、孙于洋



摘要：

2022 年 8 月 10 日，英国高院发布了一个判决（*Eastern Pacific Chartering Inc v Pola Maritime Ltd* [2022] EWHC 2095 (Comm)），该判决为一些业界一直未达成共识的航速索赔问题提供了指导。下面本文对案件中涉及到的重要问题进行一一介绍。另外，这个案件还涉及到其他问题，比如时效、错误扣船等，由于并非本文的主题，因此予以略去。

一、案件事实

该案船东以 NYPE 1946 格式将船舶出租给被告租船人执行一个途径波罗的海到密西西比河的航次。船舶于 2019 年 9 月 21 日在鹿特丹港交船，后空载航行至拉脱维亚 Riga 港装货，随后满载行至美国新奥尔良卸货并还船。在新奥尔良卸货后，租船人聘任检验员检查船舶污底情况，结果发现污底严重。

租船人指示船舶以经济航速和油耗航行，租船合同中相关的描述为“ABT 13.0KT ON ABT 20.5MT IFO”，条件是在“SPEED AND CONSUMPTION BASIS NO ADVERSE CURRENTS AND VALID UP TO AND INCLUDING DOUGLAS SEA STATE 3 / BEAUFORT FORCE 4”的好天气下。

这里还有必要提及一下本租约交船前该船履行的几个航次。该船于 2019 年建造，本租约交船之前，该船还履行了印度 Paradip-乌拉圭 Nueva Palmira-鹿特丹的航次。期间，该船在 Paradip 港停留了 1 个月左右的时间（6 月 9 日到 7 月 11 日）。随后，其前往斯里兰卡 Tricomalee 进行清污底工作。但是，关于清污底工作的效果有较大争议。接着，该船去乌拉圭装货，总共在那里停留了 5 天左右（8 月 22 日到 8 月 26 日）。装货完毕后，其前往鹿特丹卸货并在本租约下交船。

租船人表示船舶在满载航次的航速和油耗表现受到了严重影响，并向船东提起了航速和油耗索赔。租船人的索赔理由主要包括：

1. 根据租船合同第 15 条，租船人可以根据 “a default of master, officer or crew” 这一停租事项停租；
2. 船东违反了第 8 条规定的尽速遣航的义务（utmost despatch）；
3. 船东违反了交船时候保证船舶是 “tight, staunch, strong and in every way fitted for service” 的义务；
4. 船东违反了航速和油耗保证条款（performance warranty）。

有关本文的主题部分，法院主要分下面的几个争议焦点做出了分析和判决：

满载航次中是否有足够的好天气样本；

如果有的话，租船人是否能够证明航速索赔，特别是顺流是否能够扣除；

如果没有足够数量的好天气帮助评估，是否可以参考满载航程中船舶主机的转速（engine speed）来提出航速索赔。

二、船上日志的记载与好天气的选取

船东认为船上日志记载该船在航程中的一段时间（2019 年 10 月 22-24 日）内遭遇了顶流，因此该段时间不能算作好天气。但船东的专家承认，如果对比该船的实际航速和理论航速，计算出的实际航行距离与顶流这一记载是相矛盾的。因此，顶流的记载是不可靠的。就此，法院认为既然船东专家承认日志的记载是不可靠的，那么应该采用气导数据，该段时间可以被认为是好天气。同时，既然租船合同定义了道格拉斯浪级（Douglas Sea State）为 “a swell wave height of less than 1.25 meters”，就没有必要适用船东专家主张的平方根算法（平方根算法的大概意思是：风浪的平方+涌浪的平方等于 SIG 的平方）。

三、基于主机转速的索赔

与传统的航速索赔思路不同，在本案中，租船人采用了主机转速分析法进行索赔，租船人及船东的反驳的思路如下。

1. 轮机日志显示船舶在航程中的主机转速为 92RPMs 或者更低。这个转速根本不能使船舶达到租船合同承诺的经济航速（ABT 13.0KT，即 12.5 节）。

2. 租船人及其专家根据主机转速和螺旋桨螺距（propeller pitch）对航速进行计算。螺距是指螺旋桨旋转一周（one revolution）理论上前进的距离，与船舶遭受的阻力无关（theoretical distance a propeller moves longitudinally during the course of one revolution）。

根据船舶资料的记录，该船的螺距为 4.224 米。有了这个数据和螺旋桨转速，就能够求得船舶在给定时间内的理论航行距离进而计算出航速。具体的公式为：理论每小时航行距离（即理论航速，节）=螺距（米/圈）*转速（圈/分钟）*60（分钟/小时）/1,852（米与海里的换算数）。

3. 当然上述的理论航速并未考虑船舶在实际航行中遇到的阻力。如果考虑相关的阻力因素（比如摩擦、天气、洋流等），会使船舶产生 5-10%的空转（slip，即理论航速与实际航速的差值率）。

4. 租船人主张，如果适用 5%的最低空转，即好天气与无顶流下的一般空转率，该船要想到达租合同约定的 12.5 节的航速，主机转速需要达到 96.1RPMs。计算公式为：

$$4.224 * \text{转速} * 60 * 0.95 = 12.5。$$

5. 而根据轮机日志，该船的主机转速一直维持在 92RPMs，低于所需的 96.1RPMs。因此，即使该航程中没有好天气，船东也违反了租船合同第 8 和 15 条，租船人同样可以提出航速索赔。

6. 结合相关证据，租船人的专家还指出，船员之所以没有调高主机转速是因为船东想要节省燃油，以避免被租船人索赔燃油料消耗过量。

7. 针对上述租船人及其专家的思路，船东专家认为船舶之所以维持较低的转速，是因为航程遭遇了坏天气。

针对这个争议，法院认为如下：

1. The Didymi 以及 The Gas Enterprise 案确立的计算航速损失的方式（即先计算好天气的表现，然后拓展到整个航程）是一种传统的、简便的计算方式并且被后续判例肯定和采用（“好天气方式（good weather method）”）。但确实，并没有确定的结论说这是唯一的索赔计算方式。如果双方在合同中约定了航速保证，那么首要的计算方式就是计算出船舶在好天气下的表现然后和合同中的航速保证进行对比（即好天气方式）；任何其他的计算方式都必须被证明是可靠并且与合同明示的保证相符的。

2. 由于可以确定好天气，根据好天气方式就可以计算出相关的航速损失。船东尽速遣航的义务要结合合同双方明示的航速保证进行解释。好天气方式已经合理计算出了该船的航速损失，其中也包含了船舶是否适用了合适的主机转速的因素，因此也就没必要再去考虑基于主机转速的索赔方式，因为这种索赔方式与合同的明示保证是违背的。而且，基于主机转速的索赔方式也是不准确的，表现在：

（1）其错误地假设主机转速在 92RPMs 或者 96RPMs 的情况下船体阻力是一样的；

（2）其并未考虑到不同天气状况下需要调整主机转速的事实，其错误地假设该船在整个航程中都可以维持 96RPMs 的转速，但是显然对于横跨大西洋 6000 海里的航线，始终维持这一转速是不现实的；

（3）事实上，该船在空载航程以及 10 月 3 日的 10 个小时中达到了租船合同保证的航速。总之，租船人主张的基于主机转速的索赔方式并不可靠。

3. 另外，租船人基于船舶污底的航速索赔也未得到支持，因为好天气方式已经足以补偿租船人的航速损失。

四、顺流能否扣除问题

关于在评估船舶表现时候能否扣除顺流的影响，争议双方承认这个问题一直存在争议，并且伦敦仲裁也存在不同的裁决。

租船人认为顺流应该被扣除，因为，一方面顺流可能会极大增强船舶的表现，在空载航次中甚至会帮助提高船速到 25% 的水平；另一方面租船合同中关于航速的保证是关于交船时船壳和机器状况的保证，而不包含船舶外部因素，比如洋流等的帮助。

法院支持了船东的主张，认为顺流不应该在评估航速时候被扣除。法院认为，租船合同中船舶航速和保证条款反映的是在特定天气和海况下的航速和油耗，而并不仅仅是船舶机器的表现。判例显示保证针对的是船舶在海洋中的实际表现，而非机器的纸上数据。如果船长利用了天气和洋流，那么这构成船舶表现的一部分。同时，排除顺流因素会带来不必要的复杂。如果双方想要排除顺流因素，应该在合同中有明确的约定。

五、小结

The “Divinegate” 案阐明了航速和油耗索赔中的若干重要问题，给实务届带来很多的启示。

1. 关于船上天气海况数据和气导数据谁准确的问题。长久以来，这一问题争论不休，仲裁裁决也是五花八门。在近期的伦敦仲裁 29/22 案中，仲裁员又否认了气导报告数据的准确性，支持船上观测数据。但是，从协会经历的案件以及其他仲裁来看，相反的观点也是存在的。The “Divinegate” 案给争议双方，特别是船东提出了一个更加值得注意的地方，即船东提供的日志本身是否准确，特别是甲板日志和轮机日志是否能够对应，和实际情况是否能够对应？该案中，船上日志记载了逆流，但是实际的航行速度却比理论的航行速度还要快，因此船上日志的效力被否定。在协会经历的其他航速索赔案件中，也曾出现过甲板日志的记载与轮机日志的记载不相匹配的尴尬情况。因此，船东在提供证据时候一定要提前审核证据是否有冲突和矛盾的地方。

2. 关于索赔方式。现实中，如果能够找出好天气，好天气方式是一种简便易行并且获得广泛认可的计算方式，本案也再次肯定了这种方法。因此，如果好天气方式行得通的话（正如本案的情况），通过其他方式进行索赔就会面临困难。但是，也会出现极端的情况，即航次中找不到租船合同约定的好天气，此时租船人想要索赔就会面临巨大困难。此种情况下，基于上述主机转速法主张船东违反了尽速遣航的义务或者主张停租就成为了租船人的主要索赔方式。通过本案不难看出，简单的基于主机转速索赔方式并不被认为是可靠的，其中存在很多现实问题；另外一方面，在航次中没有好天气的情况下，好天气方式又行不通。因此，建议届时聘用专家，以更加完善地提出索赔。

3. 关于顺流的扣除。通过本案，相信有关这一问题的争议暂时会告一段落。在最近的伦敦仲裁 29/22 案中，仲裁庭的观点与本案法院的观点一致。因此，如果租船人想要扣除顺流的因素，需要在合同中有明确约定。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。