

地址:上海市虹口区公平路 18 号

7号楼中船保大厦5-7层

邮编: 200082

电话: +86 21 3503 6888 传真: +86 21 6595 0216



www.chinapandi.com

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,而并非机器的纸上数据。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,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。



2022 年 9 月 总第 19 期

# 防 损 通 讯

Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编



### 引水梯,不止关乎引水员的安全

作者: 防损部 韦毓良



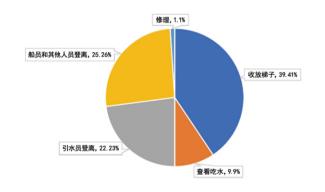
#### 摘 要

当谈及引水梯的安全时,业内首先关注的是引水员的安全,然而在每次引水员使用引水梯登离船的背后,都是船员在进行引水梯收放的危险操作。据统计,船员因收放引水梯发生的伤亡事故要远超过引水员使用引水梯上下船发生的伤亡事故。同时其他使用引水梯登离船舶的人员,发生意外坠海的事故也屡见不鲜。因此,引水梯关系到所有使用它的人员的安全。

#### 一、引水梯安全事故分析

在查阅了IMO数据库GISIS和全球主要船旗国(UKMAIB、ATSB、HKMDP、BSU等)公开的事故报告后,我们收集了96起近十年发生的引水梯安全事故,并从引水梯事故的人员分类、事故发生的情景、船员收放引水梯事故的原因、引航员和其他人员从引水梯落水原因等方面进行了统计分析,详见如下:

- 1. 在事故人员的分类中,船员的伤亡事故数量要远超过 引水员的事故数量,是引水员事故数量的 3 倍还多。另外包 括船东、公司主管、检验人、加油船船员和维修人员等也发 生了 10 起伤亡事故。
- 2. 引水梯事故发生的情景主要是在船员收放引水梯、人员登离和使用引水梯查看吃水时。其中船员在收放引水梯时发生的事故最多,共 39 起,占了总事故数量的 41%。 坠海的船员中包括 16 名水手长和 21 名水手,涉事船员既没有穿着救生衣也没有使用安全带和防坠落装置的,占到了约82%。所以事故发生的更多是取决于对安全的态度,而不是经验的缺乏。船员和其他人员登离以及引水员登离时发生的事故分别是 25 起和 22 起,各占 26% 和 23%。



3. 引水员登离船时发生坠海事故的原因。在统计的 22 起引水员登离船时发生的坠海事故中,近 50% 的原因是引水梯边绳断裂所致,这也从侧面反映了船员对引水梯的检查和保养容易疏忽。



#### 二、船员收放引水梯的防损建议

1. 收放引水梯应穿戴正确的个人 PPE, 如条件允许建议 使用防坠落器, 克服由于工作环境和内容熟悉而带来的自满、 麻痹和过度自信的心理;

- 2. 合理安排人手,应确保至少有两人在现场收放引水梯, 并保持通讯畅通,发生坠海等紧急情况时,能及时发现并采 取救援行动:
- 3. 在施放组合梯时,一定要确认舷梯钢丝、马达、扶手栏杆和立柱的状况正常后,船员才能登上梯子。同时要提前合理调平舷梯下平台的位置插销,避免梯子放下后再站上梯子进行调整。

#### 三、人员登离船看水尺的安全防范

- 1. 开展全面的风险评估,以消除或尽可能降低使用引水 梯时可能出现的风险,如人员的身体状况和个人能力、不良 的环境和天气状况、引水梯施放情况、个人防护装备的使用、 发生意外坠海的应急程序等:
- 2. 使用引水梯登离船,首先要选择状况良好的引水梯,并正确施放,如需在没有甲板开口的栏杆上悬挂引水梯,应配合舷墙梯使用;另外如攀爬高度超过9米,应施放组合梯以减少攀爬高度;
- 3. 攀爬前进行简要培训,特别是第一次使用引水梯的人员。并在现场评估和确认每个人的身体状况能胜任攀爬引水梯,如有任何问题应阻止其攀爬:
- 4. 攀爬前确认个人防护装备的使用,至少每个人应穿着 防滑鞋和救生衣,如条件允许应使用安全带来防意外坠落, 并确保船员在使用引水梯看吃水时一定要有人陪同;
- 5. 应时刻注意环境和天气状况,如遇不良环境和天气情况,应停止使用引水梯登离船舶。

#### 四、引水员登离船确保安全规范

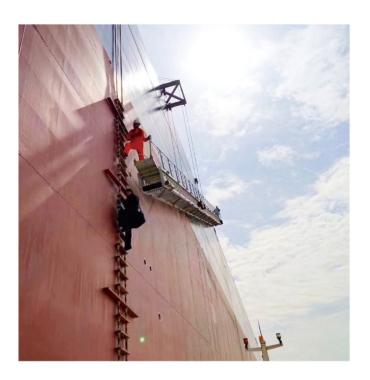
引水员使用引水梯登离船舶时的安全问题一直受到整个行业的关注,在规则、指南、标准、通函以及安全体系全覆盖的情况下,引水员使用引水梯事故仍在不断发生。尽管如此,引水梯仍然是目前海上最安全、最有效的登船方式,除了偶尔可以使用直升机外,通常没有其他选择。在无新技术的情况下,为避免或减少引水梯事故的发生,我们可能需要更关注以下方面:

- 1. 合理有效检查保养引水梯。根据 SOLAS 公约第 V/23 通则 2.1 条的规定,装置应保持干净,适当维护保养和存放并应定期检查,以确保其安全使用。但现在除了 ISO799-1 规定了 30 个月以上的引水梯必须有强度测试证书外,仍缺乏引水梯维护和检查的具体细节标准,具体保养要需要根据各船旗国和公司体系的要求来进行,标准和要求可能各异。所以为避免使用不合规的引水梯,建立合理有效的保养和检查制度,并指导船员正确开展是必要的:
- 2. 加强船员培训。现在船上针对船员如何正确施放引水 梯培训仍相对比较缺乏,通常仅通过张贴引水员登离船装置 示意图来提醒船员,然而事实证明效果不佳。只有通过对船 员更多的培训,使他们对引水梯的安全和施放要求有真实和 实际的了解,才能保证引水梯的正确施放;
- 3. 整改不符合设备装置。现有规定要求使用组合梯时 应将引水梯和舷梯都系固于船舷,但很多 2012 年 7 月 1 日

前建造的船没有该类系固装置,建议公司配备磁吸装置或改造船舷添加系固装置;有的船原先的引水梯施放位置在使用组合梯时无法满足舷梯下平台离海面最低5米的要求,需根据各吃水工况增设引水梯施放位置;也有些船的舷梯在下登乘平台上有一活板门的组合装置,引水梯和安全绳的安装应为穿过活板门并延伸至平台以上扶手的高度,但不少船舶的活板门存在大量潜在不符合情况;还有引水梯或绞车阻碍了引水员的安全登离;引水梯没有系固在绞车以外的一个强力点;引水梯绞车没有机械系固等。对于上述情况,公司和船长应及时评估并改进,以避免发生事故和/或不必要的延误。

#### 五、结束语

在船舶的实际操作中,引水梯经常用于人员的登离,只要我们平时认真维护、使用前仔细检查、使用中保持监控、施放和回收时注意细节、正确使用个人防护装备、充分理解规则/指南/通函的要求和最佳做法,引水梯安全必定有保障。



مراب المراب المراب

### 关注机器处所通风系统的 PSC 检查

作者: 防损部 程彦民

### 摘 要

船舶消防安全是港口国监督(PSC)检查的重点,在 PSC 检查中一旦船舶被滞留将会对其安全 生产造成很大影响。协会通过分析近些年 PSC 检查中引起船舶滞留的缺陷发现,机器处所的通风控制装置缺陷俨然成为引起船舶滞留的主要缺陷之一。本文尝试从船舶机器处所的通风系统控制装置的设计、常见缺陷和船舶消防安全角度进行分析,以期使会员和船舶对机器处所通风控制装置的维护引起重视并促进船舶安全。

#### 一、通风控制装置与机舱火灾

近些年来,船舶火灾的频数和财产损失及人员伤亡都呈上升趋势。据统计,船舶火灾居所有海难事故总数的第四位,而火灾所造成的损失更是排在所有海难事故之首。机舱是船舶的主要机械设备集中地,是船舶的"心脏",具有封闭空间大,结构复杂,可燃物质多,热传导性能强等特性。机舱火灾发生率相对较高,而机舱火灾又具有隐蔽性强、火势蔓延迅速、损失迅速扩大、扑救难度大等特点,其危险性和危害性都很强,很容易造成船舶巨大灾难。

从船舶机舱通风设计角度,机舱通风的设计原理是机舱 机械进风和自然排风或机械排风,即:空气由风机送入机舱 或辅锅炉舱、泵舱、轴隧等其他舱室,通过风管从上向下分 配到各个平台,供给空气消耗的设备和发热设备。其中,主 机、锅炉、辅机和空气压缩机等大型的空气消耗设备,直接 由风管供给新鲜的空气,其他的消耗设备或发热设备间接地 由输送到各区域的新鲜空气供给。空气一直被送到机舱最底 部,各个平面的空气经过消耗和带走设备热量,剩余的空气 受热后向上对流,经过机舱烟囱百叶窗等排风口排出,完成 机械进风到自然排风的全过程。同时,机舱烟囱百叶窗排风 口设置在机舱尾部最顶部区域,以便利用船舶航行时产生的 负压加强排风。

#### 二、机器处所通风装置主要缺陷

机舱通风筒和天窗应急关闭装置是机舱防火结构中的重要组成部分,是在机舱火灾期间,阻断新鲜空气进入机舱的关键设备,也对机舱大型灭火系统的灭火功效起决定性作用。这些设备如果存在缺陷,在机舱发生严重火灾需要进行封舱灭火时,就会因为封舱隔绝不完全,影响灭火效果,导致船

舶和船员人身受到威胁。因此, 机舱通风控制装置一度成为 PSC 现场检查的常规必查项目。

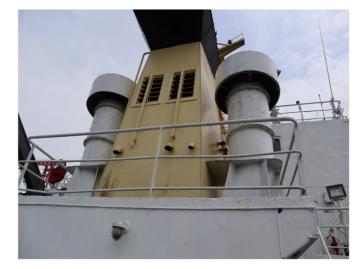
根据协会对众多滞留案例的跟踪调查发现, 正是由于部 分船舶对机器处所的通风系统的理解和检查应对不足, 才使 得机舱通风控制装置缺陷成为导致船舶滞留的主要项目。在 PSC 现场检查中常见的机器处所通风装置缺陷包括:

- 机舱通风筒自动关闭开关不灵活
- 船员对机舱烟囱顶的防水板开关不熟悉
- 机舱风筒自闭装置不活络
- 烟囱百叶窗关闭不严
- 机舱风筒开关方向标反
- · 机舱门和舵机房等防火门自闭器功能失常或用绳索、 钩子等保持常开
  - 机舱烟囱及通风筒锈穿有洞
  - 机舱通风筒挡板气缸漏气
  - 机舱风机风筒手轮不活络、开关不畅

#### 三、机器处所通风系统的维护保养

目前,世界各港口的PSC 检查呈现出越来越严厉、频繁、 细致、专业的趋势, 其检查的根本目的就是限制与排除低标 准船,保证船舶安全航行和防止船舶对海洋环境造成污染, 这是对船旗国海事主管当局履约的监督和补充。有关通风筒、 机舱烟囱百叶窗的关闭装置或防火挡板装置的有效性关乎船 舶消防和船舶人命财产安全,属于 PSC 现场检查的常规检 查项目,针对上述缺陷项目,我们建议从以下几个方面做好 维护保养和 PSC 迎检工作。

1. 船舶除严格按照国际公约和安全管理体系要求做好船 船和设备的维护保养、应急演练、人员培训等工作外,应根 据各港口的实际情况和 PSC 检查时间,提前做好 PSC 的自 查和迎检工作,特别是要对船舶曾出现的缺陷进行反复检查, 避免因同一设备或区域反复出现多项关联缺陷而被开具 ISM



缺陷。

- 2. 机器处所通风装置缺陷虽然源于船舶维护保养不当, 但很大程度上与公司管理脱节有关,公司应定期对船舶进行 监督,加强公司对船舶的管理,做好岸基对船舶的支持,有 效防止或减少包括消防类缺陷在内的滞留性缺陷的产生。
- 3. 对于在 PSC 检查中被发现的缺陷, 船舶应按照安全 管理体系规定的程序认真进行报告、分析和纠正, 按时、有 效地落实纠正措施,通过落实责任人来完善管理制度。

#### 结束语

船舶消防安全是 PSC 检查关注的重点, PSC 检查中包 括机器处所通风系统装置在内的滞留性缺陷都涉及相关公约 要求,会员公司和船舶应加强学习、理解、履行国际公约, 船岸互动开展维护和自查自纠, 保持船舶船体、设备始终处 于良好技术状况, 严格按照国际公约和安全管理体系要求做 好船船和设备的维护保养、应急演练、人员培训等工作,做 好船舶常规维护和 PSC 迎检工作, 让航行更安全。

### 从一起商渔船碰撞案看海事案件的处理

作者: 理赔二部 黄淑娟

保险实务

商渔船碰撞事故在我国沿海时有发生,尤其是近10年来,碰撞事故及损失情况与我国整体趋于向好的海上 交通安全形势存在着背离。由于商渔船体量相差较大,一旦发生碰撞,很容易造成渔船沉没及渔船船员群死群 伤的重大事故,还可能伴随着残骸和污染风险。在后续案件处理中,还会涉及到水路运输安全和海洋捕捞或养 殖等相关法律法规和安全监管,这些都使得商渔船碰撞事故的保赔处理具有很高的技术含量。

#### 一、案件回顾

2021年年初,协会某入会船自山东潍坊港卸货完成后 开往越南某港口。当船舶航经威海附近水域时,与一艘渔船 发生碰撞,并导致该渔船沉没,渔船上5人全部落水。其中 2人获救,2人死亡,1人失踪,本案构成较大等级水上交 通事故。事故发生后, 当地海事主管机关做出了事故认定, 并签发《水上交通事故结论书》,其主要内容如下:

- 1. 碰撞时渔船并没有在实施捕捞作业,渔船属于在航机 避碰规则》(以下简称"避碰规则")。
- 2. 两船是在能见度良好的开阔海域中发生碰撞事故,两 船在相互驶近致有构成碰撞危险时,均未能按照避碰规则作
- 3. 渔船在航行中疏于瞭望,并在两船相互驶近造成交叉 相遇局面时, 作为让路船, 未能按照避碰规则采取大幅度向 右转向来避让大船, 反而大幅度左转, 导致两船快速陷入紧 迫危险, 进而发生碰撞。
- 4. 大船在发现渔船左转向后, 未使用良好船艺, 采取大 幅度、容易被对方察觉的避让措施, 而是通过自动舵连续小 角度右转向对渔船进行避让,临近碰撞时才采取大角度右转 向避让措施,此时碰撞已无可避免。
- 5. 综合考虑事故双方的过失对本起事故发生所起的作用 和过错程度, 渔船应该承担主要责任, 大船承担次要责任。

#### 二、承保风险

碰撞事故主要涉及的协会保赔险项下的条款为协会条款 第三条第七款第2项:"由于碰撞所产生的对下列事项或与 下列事项有关的四分之四责任:

- (1) 油类或任何其他物质的泄露或排放(非入会船泄 露或排放),或此种威胁,但不包括对与入会船碰撞的他船 及在该他船上的财产的损害:
- (2) 任何不动产或动产或其他财产, 但不包括他船或 在该他船上的财产:
- (3) 对障碍物、残骸、货物或任何其他物体的移除或 处置:
- (4) 入会船上的货物或其他财产,或这些货物或财产 的所有人所支付的共同海损分摊、特别费用或救助费;
  - (5) 人员伤、病、亡、遣返费或替换费;
- (6) 对与入会船碰撞的他船的救助,根据"保赔协会 特别补偿条款"或其任何修订文所支付的补偿。"

结合协会的条款,不难看出,在这起事故中,可能涉及 的协会保赔险项下 cover 的主要风险有三个, 人身索赔、残 骸打捞以及打捞过程中可能出现的油污风险。由于在碰撞过 程中,以及在打捞遗体和尝试打捞沉没渔船的过程中,均未 发生漏油的情况, 因此本案最终涉及的风险主要是人身索赔 和残骸打捞。

另外, 值得一提的是, 鉴于保赔险是一种责任险, 即使 属于协会的承保风险,也不当然全部由协会承担,前提必须

是船东依法应该承担的责任。这里面包含了两层意思,首先 是船东对碰撞事故负有责任, 其次是必须按照责任的比例进 行承担。在此基础之上, 再结合协会条款的规定进行进一步 的分析和探讨。

#### 三、案件处理

#### 1. 人身索赔

本案中最主要的、所涉金额最大的索赔就是3个渔民的 动船。因此,与他船的避让行为应遵守《1972年国际海上 死亡赔偿,索赔金额总计高达六百余万人民币,且在事故发 生不久后, 渔民家属就向当地海事法院提交了起诉书, 要求 渔船船东和大船船东承担死亡赔偿责任。

人身索赔处理是本案的重点之一。 众所周知, 根据海商 出充分的估计和判断,并及早地、大幅度地采取有效避让措 法第169条的规定,"互有过失的船舶,对造成的第三人的 人身伤亡,负连带赔偿责任;一船连带支付的赔偿超过碰撞 责任比例的,有权向其他有过失的船舶追偿。"表面看来, 法律虽然明确规定了互有过失的船舶对人身伤亡承担连带责 任,但同时也赋予了超额支付赔偿的一方以追偿权,似乎超 额支付的一方并无后顾之忧。但是实践中, 在诸多碰撞渔船 的案件中,由于渔船船东多为个体户,本身的偿付能力有限, 保险安排很欠缺甚至没有,如果大船方早早的支付全部或者 大部分的人身索赔款项,特别是此案中渔船方应付主要责任, 将来追偿不着的风险是显而易见的。因此,为了避免将来追 偿不着的风险,在案件处理过程中我们顶着巨大压力,尽可 能坚持必须将渔船方(渔船船东及渔业互保协会)拉进来一 起谈,争取三方和解,希望能把追偿不着的风险扼杀在摇篮里。

#### 2. 残骸打捞

当碰撞中的一条船沉没后,由此产生的打捞费用是否当 然的就被划入残骸清除而由保赔险承保呢?答案是不一定, 这也有可能被定性为救助,继而落入船壳保险人的承保范围。 但是,在海事案件中,打捞行动的定性往往不能一蹴而就, 相反地,尤其是复杂的海事案件中,此乃兵家必争之地,它 会涉及到很多因素的考量,如是否强制打捞,能否打捞,打 捞费用的多寡,船舶残值的大小,修理费用等等,甚至于各 保险人之间的利益博弈。就本案来说,海事局签发了强制打 捞令,且沉船为二手渔船,渔船船东的购置价约65万元人民



3

币, 打捞费用大约在120万左右。综合各种因素, 我们认为 本案中沉船打捞的性质被认定为残骸的可能性更大一些。即 便如此, 鉴于渔船船东是残骸清除的第一责任人, 且渔船方 对本次碰撞事故承担主要责任,考虑到后续的追偿不着风险, 我们仍建议会员在这个问题上应当坚持渔船先付先赔,之后 再向我方追偿,并尽可能尽量避免直接签订打捞合同或者支 求,完善记录、收集保留证据(如及时存储 VDR 数据等), 付打捞费用,除非是能够体现双方责任比例的三方协议。

#### 3. 案件解决

秉承以上的处理思路,经过我方长时间多次和各方的谈 判,最终本案成功和解结案,其中就三名渔民的人身索赔我 方承担了小于50%的份额,同时以非常低的金额就沉船打 捞与渔船方达成了合意。虽然人身索赔承担了超过其责任比 例的份额,但从案件的整体效果来说,协会承担了大约39% 的和解金额, 避免了追偿不着的风险, 同时也避免了诉累。

#### 四、要点提醒

1. 通知协会,及时处理

对于海事案件来说,案件发生初期的及时反应和得当的 处理是非常重要的, 甚至有可能会影响整个事故处理的走向。

因此,一旦发生海事事故,会员应该第一时间通知协会,协 会可以结合自身的案件处理经验给会员提供建议,必要时还 可安排通代、检验师、律师、专家等予以协助。

#### 2. 证据保留, 媒体控制

事故发生后, 船长应该提醒船员按照公司体系文件的要 并及时通知船东。此外,也切记提醒船员谨慎使用社交媒体, 避免一些对船东不利的言论、照片、视频流出影响事故的处理。

#### 3. 配合调查, 慎重表态

船长和船员对于海事部门的调查应该给予配合, 但应该 慎重表态,不贸然的承认责任,并谨慎签署任何文件,如有 必要,应该及时咨询船东和协会的意见。如有第三方,如代 表租船人的检验师或者专家上船调查时,应由船员全程陪同, 减少不必要的交流,并谨慎提供船上的任何文件。

#### 4. 安全管理, 防患未然

预防永远最重要。会员应该优化船舶安全体系, 建立培 训计划,做好应急预案,加强船舶安全管理,使得安全管理 活动有章可循, 有规可依, 从而尽最大程度避免不该发生的 安全事故,或减轻无可避免的事故带来的伤害和损失。

## 航速索赔问题的新进展——英国高等法院 The "Divinegate" 案简介

作者:特险部 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)),关于租约下的航速索赔,法院主要从足够的好天气样本、航速索赔的举证和主机转速 计算航速索赔三个方面做出了分析和判决。该判决为航运界尚未达成共识的有关航速索赔的一些问题提供了指 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

涉案船舶于 2019 年建造,以 NYPE 1946 格式出租给被 告租船人执行一个途径波罗的海到密西西比河的航次。本租 约交船之前,该船还履行了印度至乌拉圭到荷兰的航次。期 间,该船在印度 Paradip 港停留了1个月左右的时间。随后, 前往斯里兰卡进行清污底工作。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。装货完毕后,其前往鹿特丹卸货并在本租约下 交船。

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

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
- 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) 。

#### 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,租船人认为: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)。租船人及其专家根据主机转速和螺旋桨螺距对航 速进行计算。螺距是指螺旋桨旋转一周理论上前进的距离, 与船舶遭受的阻力无关。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: 理论航速 = 螺距 (米/圈) x 转速 (圈/分钟) x 60 (分 钟 / 小时) ÷ 1852 (米与海里的换算数)。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)。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,该船要想到达租船合同约定的12.5节的航速,主机转 速需要达到 12.5 x 1852 ÷ 4.224 x 60 x (1-5%) = 96.1RPMs。 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。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。

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 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 在好天气下的表现后,与合同中的航速保证进行对比;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
- 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

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