

## 船速和燃料消耗索赔概述

船速和燃料消耗索赔允许承租人在一个航次中（以抵消方式）从租金扣减额外消耗的时间和燃料。然而，这种索赔并不等于船舶停租，因为两者计算方法不同，会导致不同结果。（请会员注意，只有因租约中“停租”条款所列事项致使船速下降的情况下才能停租）。

提起此类索赔之前，应首先核实以下内容：

- 租约和具体保证内容
- 证据
- 依据证据所作的计算
- 任何可能的抗辩

### 第一步：查看租约

#### 1. 是否作出相关保证？

船舶性能描述一般列明在NYPE租约第9-10行（NYPE 93第18-20行）和/或附加条款的船舶描述条款中。

如果船舶描述中存在“不保证”（“without guarantee”）的措辞，则意味着无此保证，针对船舶性能的索赔很可能不会成功。不过，这还要取决于出租人是否基于诚信做出相关陈述。除非存在一些特殊情况，例如船舶在交船之前的航次中性能一直无法达到要求，否则一般很难证明出租人存在不诚信的情况。

#### 2. 有关保证涵盖整个租约期间吗？

对于船舶性能的保证是仅对交船时

(The Al Bida [1987] 1 Lloyd's Rep.124)，还是仅对订立租约时(The Didymi)的保证，存在不一致的判决。但除非租约中使用“持续”一词，否则该保证并不能涵盖整个租约期间。

但这不影响出租人负有维持船舶，使船舶处于有效状态的义务。

#### 3. 保证是否以天气因素为条件？

保证通常以良好天气状况为条件。租约中可能会对“良好天气”作出定义，但如果没有具体定义，“良好天气”很可能被认定为风力不超过蒲福氏4级（11-16节）的天气（伦敦仲裁15/06）。

如果租约没有说明保证以“良好天气”为条件，则不存在这种默认条件，保证将同样适用于恶劣天气。

#### 4. 保证是否以“大约”（“about”）为基础？

如果保证以“大约”为基础，将允许存在一定误差。误差范围属于事实问题，取决于船舶结构、尺寸、吃水、首尾吃水差等因素(The Al Bida)。实践中，争论这些细节的费用可能会超过争议索赔额，通常理解的误差范围为0.5节和5%的燃料消耗。

#### 5. “大约”能考虑两次吗？

例如租约中约定“船舶船速约13节，燃料消耗约28.5公



吨”的情况下，出租人是否可以两次受益于“大约”一词，即是否在船速为12.5节，消耗燃料29.9公吨时，不算违反保证，对此尚无一致意见（请参见伦敦仲裁12/85 and 2/87）。

## 6. 平均船速

如果租约中保证的是平均船速，则通常以一段约定期间来计算平均船速。如果没有约定该期间，则平均船速将以单独航次来计算(The Al Bida)。

一般来说，“平均”不可以替代“大约”，不允许有0.5节船速和5%燃料消耗的误差。(伦敦仲裁 13/97)。

## 7. 是否需要考虑海流的影响？

这个问题没有明确答案。针对租约中没有明确约定时，是否应该考虑海流的影响，存在不一致的仲裁裁决。仲裁员通过解释条款来分析租约当事方的意图。考虑海流的影响较为合理(伦敦仲裁 21/04不考虑海流的影响，伦敦仲裁15/05则考虑海流的影响)。

## 第二步:审核证据

在评估船舶性能时，信息主要来源于两个途径：航海日志和气象导航报告（weather routing reports）。这些文件的证据价值将取决于租约如何约定。

### 1. 租约如何约定？

一些租约会特别约定气象导航公司出具的结论将对租约双方当事人有约束力。但多数情况下租约并无此种约定。

为达到预期效果，相关条款应仔细起草（伦敦仲裁 21/04，约定“由Ocean routes提供的数据对双方当事人

具有约束力”，仲裁裁定具有约束力的是用于计算的“原始材料”，而非计算方式本身）。

## 2. 气象导航与航海日志的对比

如果气象导航公司提供的数据和航海日志记录的数据不一致，法院通常倾向于采纳航海日志的数据。这其中的原因很简单：海员是由世界气象组织认可的受过训练的气象观察人员。此外，两者信息采集方式不同。气象导航公司使用气象浮标和卫星信息。例如，覆盖300平方米海域的气象浮标可能距离船舶实际位置很远，气象状况会有所不同。船舶航海日志则记录船舶实际遇到的天气情况。

不过，承租人也可以抗辩航海日志不可靠。任何表明航海日志中存在不准确（或者欺骗性的）记载的证据，无论其是否与索赔有关，都可能使仲裁员对航海日志的记载产生怀疑。例如，日志可能会为了表明进行过压载水置换而对压载情况作出不正确的记录。通过对航海日志和压载水记录簿及稳性电脑记录进行对比，有可能起到质疑航海日志的效果。同样，如果因未授权的绕航导致船舶性能下降，可以将航海日志记录的位置同AIS数据和ECDIS位置记录相比较。在核实船舶记录的天气状况时，应确认船舶是否为自动观测船舶。此类船舶应有更详细的天气状况报告以传送给国家气象机构，而不仅仅是航海日志中的记载。

如果本应记录的信息有时被遗漏，可加深对船长和驾驶员在航海日志记录工作上是否完全尽到谨慎义务的质疑。相关信息栏中记录的天气信息和具体描述的天气情况经常不一致。例如，记录蒲福氏浪级为3级，对应浪高在0.6米至1.0米之间。但如果描述中同时含有“中浪”的描述（蒲福氏浪高在2米至2.5米之间），则做出该记录的驾驶员作为气象观察人员的能力会受到质疑。

### 第三步：计算船舶性能

#### 1. 查看“良好天气”

法院和仲裁庭会查看“良好天气”以及船舶在此期间的性能状况。如果船舶在此期间的性能状况符合保证，则会认为船舶在整个航次中都符合保证。反之，如果船舶在良好天气下不符合保证的性能，则也会认为在整个航次中都未能符合保证。（The Didymi [1987] 2 Lloyd's Rep. 166和The Gas Enterprise [1993] 2 Lloyd's Rep. 352）。

在识别良好天气时，最好查看航海日志，而非日志摘要。实际上，航海日志对船舶性能的描述更为准确，因为在整个航次过程中，需要至少每两个小时记录一次船舶位置，至少每4个小时记录一次天气，每天中午记录前一天和目前该航次的航行距离、平均船速，在航次完成时也要做相应记录。一些船舶还可能掌握船舶对水速度（船速记录仪数据），可以与对地速度相比较，会有助于表明船舶遇到的逆流和/或潮汐情况。此外，主机记录中的高“滑流”（“slip”）值也可体现出逆流和/或潮汐情况。滑流值是指螺旋桨理论推进距离（螺距乘以转数）与同一时间相对于地面的实际推进距离之间的差值。

但气象导航公司往往不采用此种方法，而是通常在计算平均船速时将非“良好”天气期间也包含在内。然后将天气因素在整体计算中予以考虑，以评估明显的天气因素对船速的影响程度。

#### 2. 单航次船舶性能计算

在评估船舶性能时，通常针对每个单独航次都会进行评估。

### 3. 计算

#### a. 船速和燃料消耗

一个航次的船舶性能应在良好天气航程中进行测算，即用航行距离除以时间（如需要，则应根据海流情况适当调整）。这样可以计算出“良好天气船速”。如果“良好天气船速”低于租约保证船速，则通常会认定船舶在非良好天气航行中性能也同样达不到要求。船舶燃料消耗采取类似方法进行测算。

#### b. 燃料消耗：消耗降低可以用于冲抵么？

如果船速低导致一种或两种燃料消耗明显降低，出租人可以用节省的燃料冲抵时间损失索赔 (The Ioanna [1985] 2 Lloyd's Rep. 164)。

#### c. 违反保证是“损害”索赔，而非“停租”索赔

仅违反保证不构成停租。

只有因租约中“停租”条款所列事项致使船速下降的情况才可以停租。如果基于列明事项停租，承租人可以扣减额外消耗的时间和停租期间消耗的燃料。这种方式计算的金额会高于承租人基于违反船舶性能保证索赔的金额。

如果由于污底导致船速下降，尤其污底发生在租约期间内，出租人可能据此进行抗辩-请参看

<http://www.westpandi.com/globalassets/aboutus/claims/claims-guides/west-of-england-defence-guide---hull-fouling-in-a-nutshell.pdf>



### 第四步：抗辩

针对船舶性能索赔，出租人通常可以依据租约措辞中的“大约”一词允许的误差范围，以及性能保证并非持续性的保证这些理由进行抗辩。

性能下降的原因还可能是承租人供应的燃料质量低劣，或者是根据承租人的指示营运而自然产生的污底所致。这种情况下，出租人可以对承租人索赔进行抗辩-请参看

<http://www.westpandi.com/globalassets/aboutus/claims/claims-guides/west-of-england-defence-guide---hull-fouling-in-a-nutshell.pdf>

### NYPE 2015

NYPE 2015针对船速和燃油消耗问题有了新的规定（第12条）。该条与NYPE 1993相应条款之间的最显著差别在于，NYPE 2015中规定的船速和燃油消耗保证义务为持续性义务，贯穿整个租期，而非仅限于交船当时（NYPE 1993则限于交船当时）。另外，NYPE 2015的第12条还规定了船速和燃油消耗索赔处理程序。出租人需提供航海日志副本，之后租约双方应将相关争议提交给双方共同选定的独立专家或气象导航公司解决。独立专家报告对租约双方是终局性的，具有约束力。租约双方应均摊上述专家报告费用。此条款旨在为租约双方之间的船速和性能索赔提供一个高效节省的解决途径。不过，如果租约双方在选定独立专家方面无法达成一致意见，则任何一方均有权将争议提交仲裁解决。

本文由协会香港办公室的 Julien Rabeux撰写并由Smyth & Co（香港）补充完成。

本文内容仅为一般性指导，不得被视为法律意见。如有具体事项需要相关意见，请与协会联系。