

诺亚之风

2024/11/12 刊

目录

LAYTIME 为 CQD 时船东还有机会索赔船期损失吗?	2
案例分享-关于航速油耗约定中“about”的允差范围以及该允差是否同样适用节省燃油.....	5
高风险地区使用驾驶台应急卡片.....	9



LAYTIME 为 CQD 时船东还有机会索赔船期损失吗？

原创：刘卫东

众所周知，船舶处于程租时，对于船东而言，时间就是金钱。在安全管理，商务管理良好条件下，船舶可以不间断地营运，为船东实现最大效益。程租中船舶的营运可以分为四个阶段。第一阶段是空船从出发港航行至装货港。这一段时间内船东承担船舶的时间损失（往往涉及到恶劣天气，航行中的意外事故）。第二阶段是在装港的装货作业。这一段时间是船东给租船人免费使用船舶的时间，也是船东争取运费的时间成本之一。第三阶段是载货船舶驶往卸货港的航行途中。第四阶段是船舶在卸货港的卸货时间，也属于给租船人免费使用船舶的时间。



为了避免丧失对第二阶段和第四阶段的时间约束，租约中会约定了合理的装卸时间/Laytime。租家的装货，卸货时间超出了约定的 Laytime，属于租家的违约。船东得到的救济就是滞期费。但是，在一些程租合同中，由于市场的原因（船多货少），导致租家的谈判地位强势，这就产生了不再约定固定的装卸时间的 CQD 条件。在英国法下，CQD 的意思是“通常与习惯性时间”，也就是允许租船人的装卸货物在一个通常时间内完成，同时约束租家做到合理的速遣。在 Lyle Shipping Co v. Cardiff Corp (1900) 5 CC 397 一案中，大法官 Romer 给出的定义是，” The first question we have to consider is as to the meaning of the not uncommon provision in a charter-party as to the ship being discharged will dispatch as customary. I think it is now settled that such a provision means that the discharge shall take place with all reasonable dispatch”。

这就给船东带来了时间上的风险。因为会有好多因素不会归责于租家的“不合理勤奋”，致使法律不支持船东向租家索赔船期损失。比如装卸港设备问题，罢工，习惯，天气，泊位拥挤，当局干预，第三方行为等风险。

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

2





但是，CQD 条件下船东还是有些机会可以向租家索赔船期损失的。这种损失属于滞期损失/Damage For Detention，而不是滞期费/Demurrage。比如，船舶出发后租家迟迟不给明确的装卸港口，导致船舶的等待。或者租家因为自己的特殊原因，中途指示船舶减速或停航等待进一步指令。当租家也是 CIF, CFR 货物的卖方时，根据英国 1979 年货物买卖法《The Sale of Goods Act 1979》的 Section 44, 45 和 46，卖方被赋予了一个暂停运送的权利。这就是 Stoppage in Transit。此种情况会发生在船，货出发后，卖方/租家得知买方清盘，破产或有其他情况不能支付货款时。对于船东来说，自己不是贸易合同的当事人，如果服从卖方/租家的停航指示，会蒙受损失。法律给与的救济就是 /Damage For Detention，哪怕租约是在 CQD 条件下。

第二种机会是程租人的违约，过错行为。比如租船人在装港没有备好货物；或没有办理好货物的出口，进口批文；或货物不符合贸易合同要求与买方发生了争执，或租家同时租进数条船舶在同一港口装，卸货物，但租家故意将 CQD 下的船舶安排在后面的靠泊次序。



在 Mitchell Cotts Co v. Steel Bros & Co Ltd (1916) 22 CC 63 一案中，出口的货物没有办好批文，租家也没事先告知船东（如果事先告知了，船东也同意接受，就会是另一个结果了），导致船舶有 22 天的延误。英国法院判租家在 CQD 下仍需赔偿船东。在 The “ Dimitrios N. Rallias “ (1922) 13 Lloyd’ s Rep 196 一案中，租船人没有备妥货物，船舶不得不在装港空等。法院判租家承担滞期损失赔偿责任。在 LMLN No. 2 (1979) 仲裁案中，租家提供的小麦不符合买方的要求，导致在卸港的扯皮和谈判，货物迟迟不能卸下。法院判租船人赔偿船东。在 Rodenacker v. May and Hassell Ltd (1901) 6 CC 37 一案中，船舶货物到达了卸货港。该卸货作业有两种接卸方式。一是卸船后用驳船转运，二是卸船后用火车运走。当时租船人没有搞到车皮，也没有尽到 due diligence 去安排驳船转运，导致船期损失。法院判租船人有赔偿责任。在实务中还有一些其他情节，比如租家雇佣了不胜任的装卸工人导致作业时间的无效或延长；租家提供的货物损坏了装卸设备等都可以构成船东的抗辩。

总之，船东朋友们要有注意意识，即使接受了 CQD，如果发生了船期损失，还是应该具体分析一下 Laytime 的拖延是否含有租船人的过失或违约行为，以保护船东的合法权益。

本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085
邮箱：claim@tnzconsult.com
info@tnzconsult.com
marine@tnzconsult.com



案例分享 – 关于航速油耗约定中“about”的允差范围 以及该允差是否同样适用节省燃油

编译：李国靖

航速油耗索赔一直是租约争议中的热门话题，其中既涉及的保证的航速油耗，还涉及了燃油节省。为此笔者特意分享以下案例给诸位读者，希望能给大家带来一些收获。

案例事实：

出租人与承租人以修订过的 NYPE 格式签订了一份 3-5 个月租家有选择权的短期期租合同。该船于 1 月 2 日交付给租家的服务。该船于 1 月 30 日（在交付租家服务后 28 天）满载 146,001 吨铁矿石货物从 Tubarao 起航，并于 3 月 9 日抵达中国马迹山港。该航程中有争议，租家索赔 179,778.36 美元，包括因涉嫌损失时间和燃油超耗而损失 139,801.54 美元，以及另外 39,976.80 美元的其他争议，这里我们主要来看损失时间和燃油超耗的争议。



关于航速和履约性能表现的争议，租船合同第 29 条规定，

“SPEED/CONSUMPTION UNDER ALWAYS ABOUT AND UNDER GOOD WEATHER
CONDITIONS UP TO BES 4 AND NOT AGAINST HEAD CURRENT

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话：+86 532 82971085 | 邮箱：marine@tnzconsult.com

网址：<http://www.tnzconsult.com>

5



ABT 14.5 KN BALL ON ABT 41 MTS IFO (380 CST) + 1 MTS MDO
ABT 13.5 KN LADEN ON ABT 46 MTS IFO (380 CST) + 1 MTS MDO”

租家索赔:

租家认为该船在航行期间的表现表明船东在交付时违反了租船合同第 29 条, 即该船仅能通过 12.23 节的水保持良好的天气速度, 每日消耗 44.90 吨的 IFO 和 0.87 吨的 MDO。租家认为该船在重载航程损失了 53.09 小时, 或 2.211981 天, 每日租金为 65,500 美元, 相当于 144,884.73 美元, 并且超耗 12.71 吨的 IFO, 每吨 170 美元, 相当于 2,161.05 美元。考虑到租家和经纪佣金, 船舶表现不佳的索赔额为 139,801.54 美元。

在索赔中租家允许航速保证 $13.5\text{KN} \pm 0.5$, 但是对燃油消耗的“about”计算的允差为 3%, 即

- A. 船东的最低义务是提供一艘能够以最低 13 节速度航行的船舶, 最大消耗量为 47.38 吨 IFO 和 1.03 吨 MDO ;
- B. 船东的最大义务是提供一个能够以最快 14 节速度航行的船舶, 最小消耗量为 44.62 吨 IFO 和 0.97 吨 MDO。

租家把前述 A 作为船舶最大允许耗油的计算依据, 把前述 B 作为节省燃油的计算依据。



船东抗辩:

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼 (邮编 266061)

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>



船东认可关于航速保证 13.5KN±0.5，但是认为燃油消耗“about”允差适用范围应为 5%，即船东认为前述 A 中所述最大消耗量应为 48.3 吨 IFO 和 1.05 吨 MDO，燃油节省也应当参考该数值。

仲裁庭认为：

1. 关于时间损失还是要按照整个航程计算结果，即总航程 10900.5 海里，实际航速参考航行中 5 个好天气的航速为 12.28KN，最低保证航速为 13KN，那时间损失应为 $10900.5/12.28-10900.5/13=49.16h$ ，相当于 130,819.28 美金（包含了船东应支付给经纪的佣金等）；
2. 关于“about”允差适用范围，没有特殊情况之前的判例一直是延用 5%，本案亦应当参考之前判例为 5%。
3. 关于燃油是否过度消耗计算，仲裁庭参考了 The Al Bida [1986] 1 Lloyd's Rep 142 z 中 Evans 法官的判词 “In my judgment, the owner's construction is correct, and is justified in law by the principle or rule that a contracting party is not to be held liable in damages for failing to achieve more than the minimum obligation which he undertook by his contract...”，所以应当按照租约约定的船东最低义务来计算，即以最低 13 节速度航行的船舶最大消耗量应为 48.3 吨 IFO 和 1.05 吨 MDO。这样计算燃油消耗并未超过租约规定所承担的最低义务，没有燃油过度消耗，船东不承担赔偿责任。
4. 关于燃油是否节省，仲裁庭驳回了船东和租家的说法，理由是虽然租约中约定了“about”的允差，但是该允差应当是作为“盾”来防御来自租家的索赔，而不是作为攻击租家的“剑”来使用。正如船东不能用它来降低燃油节省的计算门槛一样，租家也不能把它用作提高计算燃油节省的门槛。

“...The margin permitted by the term “about” was clearly intended to act as a shield against claims that would otherwise be made against the owners rather than as a sword to cut down the measure of the charterers' other losses. The owners could not be heard to say that “the vessel underperformed and consumed more bunkers than described but because it did not overconsume as much as it might have done we can treat that as a saving and reduce your loss of time claim”. For that reason the tribunal would reject the owners' submission that any saving in bunker consumption should be measured by reference to its warranted consumption plus 5%.

However, just as the owners could not take the benefit of any allowance for the term “about” in order to increase the threshold for calculating bunker savings, the tribunal also

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

7



concluded that the charterers could not do so to lower that threshold...”

所以仲裁庭认为燃油节省仍然要参考约定油耗耗量 46 吨 IFO 和 1 吨 MDO 作为参考计算，所以没有燃油节省。

参考：

London Arbitration 20/07

本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085

邮箱：claim@tnzconsult.com

info@tnzconsult.com

marine@tnzconsult.com

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话：+86 532 82971085 | 邮箱：marine@tnzconsult.com

网址：<http://www.tnzconsult.com>

8



高风险地区使用驾驶台应急卡片

编译：李明峻

联合海事信息中心发布了一套最新的在中东地区可以快速参考的“驾驶台卡片”。这些卡片涵盖了该地区潜在的安全事件，可以帮助船长和船员做准备并应对突发事件。

中东地区冲突、军事活动的加剧和政治局势紧张对在该区域活动的商船构成重大风险。与此同时，海盗和武装劫匪持续在西非、东南亚和索马里海域威胁船员。鉴于这些持续存在的安全威胁，协会出版了以下的驾驶台卡片，其中涵盖这些高风险地区的各种潜在安全事件：

JMIC Bridge Emergency Reference Cards: 联合海事信息中心 (JMIC) 制作了一套供在中东区域作业的船舶使用的驾驶台卡片。这些卡片旨在补充现有的行业指南和 BMP5，于 2024 年 10 月更新，涵盖以下事件：

1. 导弹和无人机攻击 (空中/水面)；
2. 在港口或停泊的时可疑船只接近；
3. 水雷；
4. 海盗攻击/未经授权登船；
5. 高频呼叫/骚扰。

OCIMF Bridge Cards: 国际海洋论坛石油公司 (OCIMF) 海事安全委员会制作了一套驾驶台卡片，供途经几内亚湾地区的船只使用。这些卡片旨在补充现有的行业指南和西非 BMP，于 2020 年 12 月发布，涵盖以下事件：

1. 绑架船员；
2. 劫持船只；
3. 持械抢劫，以及
4. 货物盗窃

IFC Bridge Card: 信息融合中心 (IFC) 是由新加坡共和国海军主办的区域海事安全 (MARSEC) 中心。2022 年 5 月，信息融合中心发布了驾驶台卡片，为在东南亚自愿社区报告 (VCR) 地区运营的船舶提供指导。该卡片对亚洲打击海盗和武装抢劫船只区域指南提供的现有指南进行了补充。

为什么驾驶台卡片很有用

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼 (邮编 266061)

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

9



驾驶台卡片是快速参考指南，旨在帮助船员应对海盗袭击或其他安全威胁造成的紧张局势。它们以清晰、明确和易于理解的方式总结并呈现重要信息，包括报告程序、区域报告中心的联系方式、如何及早发现可疑的行为或攻击，以及在应对一些恶意活动情况时可以采取的建议行动。

虽然这些卡片是对船舶自身安全计划、BMPs 和安全海图中提供信息的补充，但它们可以成为船长和船员在通过高风险区域时遵循的有用的安全辅助备忘录。因此，协会鼓励船舶经营人和船长在其船舶可能面临安全风险的情况下，考虑上述参考驾驶台卡片所提供的指引。

上述文章仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085
邮箱：claim@tnzconsult.com
info@tnzconsult.com
marine@tnzconsult.com

[免责声明] 本文仅代表作者个人观点，与诺亚天泽保险经纪月刊无关。诺亚天泽保险经纪仅翻译、转载，免费分享给大家，其原创性以及文中陈述文字内容和图片未经本刊证实，对本文以及其中全部或者部分内容文字、图片的真实姓名、完整性、及时性本月刊不作任何保证或承诺，请读者仅做参考。如果因此而产生法律纠纷，与诺亚天泽保险经纪月刊无关。如涉及侵权等相关事宜，请联系我们会在第一时间删除。

