

诺亚之风

2025/06/18 刊

目录

浅谈航速和耗油量索赔的那些事.....	2
关于非洲港口的偷渡者.....	5
认识并预防海上中暑.....	9



浅谈航速和耗油量索赔的那些事

原创：李国靖

航速和耗油量索赔的法律依据

航速及耗油量索赔的依据其实并不复杂，主要来自与租约中关于航速和耗油量条款的规定或陈述，如 NYPE 46 中约定 “... fully laden, under good weather condition about XX knots on a consumption of about XX tons of fuel...” 以及其他条款，如常见的 **Weather Routing Clause**

“...excluding any voyage up to 36 hours duration, up to and including Beaufort Scale 4 and Douglas Sea State 3, with no adverse currents, and with combined wave and swell heights not exceeding 1.5m, excluding periods during reductions of speed for safety, avoiding piracy threats, congestion or reduced visibility, not exceeding summer draft, etc.

Good weather period to be 12 hours consecutive but no extrapolation to be made. About' is defined as 5% more on bunker consumption and 0.5 knots less on vessel speed. Any performance evaluation report submitted to owners must reflect all related terms agreed in vessel' s description including the off-sets and allowing for both' abouts' ...”



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>



航速和耗油量索赔的常见争议

1. 船舶航速和耗油量表现不佳（underperformance），承租人是否可以停租（off-hire）？

关于船舶表现不佳一般分为两种情况：第一种是船舶由于机械、设备发生故障或碰撞、搁浅等海难事故使得船舶带有缺陷（defects）或故障（breakdown）而减速，这种情况符合停租条款中的约定事项，可以停租；另一种是船舶并没有出现第一种情况中所述问题，船跑了一段时间，承租人认为船舶并不能达到所约定的速度，并不符合停租条款中所描述的事项，承租人并不能直接停租，但可以提出损害索赔（damage claim）。

2. 航海日志（Logbook）和承租人气导报告（Weather Routing Report）不一致，以谁为准？

实践中一般是以 Logbook 为准，但是如果有明确证据证明 Logbook 记录不实或者不完整，则可以推翻而采用气导的数据。如 2022 年英国高院判例 The Divinagate 案中推翻了 Logbook 的数据而采用了气导数据，该案中一段期间航海日志记载了逆流，但是实际的航行速度却高于理论航行速度显然不正常，因此航海日志的数据效力被法院否定了。请注意法院采用气导的数据，但并不是一定认可其结果，因为最终结果还需要结合租船合同约定的条件来综合判定。



3. 是否可以用平均速度，即航行距离除以航行时间，判定航速和油耗表现不佳？

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>



答案是否定的。如 NYPE 46 中只是约定了出租人保证好天气时的航速和耗油量，目前英国判例普遍认可的方法是好天气法（good weather method），即排除坏天气的数据后，把所有好天气时航行的距离除以好天气的时间来得到好天气的速度。在伦敦仲裁 The Didymi 和 The Gas Enterprise 案中都使用了好天气法，2022 年英国高院的判例 The Divinegate 案也支持了这种方式。值得一提的是，在英国高院判例中，承租人主张使用另一种方式转速法来验证船舶速度和耗油量表现不佳，但由于该方法缺陷太多并未被法院认可。

需注意的是如果租船合同中约定了“不允许外推（No Extrapolation）”，即使可以使用好天气法计算出船舶航速和耗油量表现不佳，但仍然不能通过好天气时船舶和耗油量表现不佳而推导全程。

4. 船舶航速表现不佳的时间损失可否对冲节省下的燃油量？

答案是可以的，但必须是损害索赔，也就是接船后发现船速达不到合同中船东的承诺时租家提出 damage claim 情况下。这也符合英国法关于损失赔偿的“复原原则”。在 The Ioanna[1985] 2 Lloyd's Rep 164 一案中英国高院支持了这种做法，即承租人不能一方面因燃油节省而获利，而另一方面却向出租人提出航速索赔，两者应当抵消。

除了以上提到的争议外，实践中出租人和承租人之间还会有很多其他的争议，总体来说处理这些争议大的原则还是基于案件事实，究竟出租人是否有违约，承租人是否有足够的证据来证明出租人违约。任何疑问，欢迎随时交流。

参考：

The Didymi [1987] 2 Lloyd's Rep 166

The Gas Enterprise [1993] 2 Lloyd's Rep 352

Eastern Pacific Chartering Inc v Pola Maritime Ltd [2022] EWHC 2095 (Comm) (10 August 2022)

The Ioanna [1985] 2 Lloyd's Rep 164

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>



关于非洲港口的偷渡者

编译：修 娟

基本情况

船东非常关心如何防止偷渡者登船，而在非洲港口登船仍是偷渡者最常用的手段之一。尽管许多西非国家已采用《国际船舶和港口设施保安规则》（ISPS Code），但该规则在防止偷渡者方面尚未发挥有效作用。

在过去的五年里，协会注意到以下情况：

- 每次企图偷渡的人数有所增加。以前偷渡者通常是单独行动或结伴而行，如今很多偷渡案件涉及数人，通常为四到五人，彼此之间并无特定联系。
- 主要的出发港口或地区往往是尼日利亚或加纳。
- 集装箱船仍是面临此类风险最大的船型。
- 偷渡者通常通过与获准在船只停靠期间登船的公司员工建立关系，在港口爬上船只。偷渡者也可能在船只离港时登船，他们使用快艇靠近，然后爬上船尾，试图打开并藏身于上层舵舱。还有偷渡者在海上时利用渔船试图登上船只。
- 偷渡者在遣返时越来越多地提出经济要求，这让人怀疑他们的真实意图。
- 特定港口的有关部门会迅速协助船东办理与遣返这些偷渡者相关的各种手续，而其他一些港口则坚决拒绝在其港口遣返任何偷渡者，声称国际海事组织的统计数据记录的是偷渡者的下船港口而非其原籍国，因此这些统计数据会损害这些港口的良好形象。
- 一些港口会处以各种罚款，而另一些港口则只要求船方支付某些费用，不收取其他费用。一些港口当局通常会基于诸如声称船舶停靠期间安保措施不到位等理由开具罚款单，例如，涉嫌疏忽记录船上访问者。
- 几内亚湾沿岸各国之间缺乏真正的协调，以遏制这种通过海上偷渡的行为。

几内亚湾某些港口的情况

下表提供了协会处理的一些港口的概要。然而，遣返偷渡者取决于当地有关部门的裁量权。



	原则上允许 下船的可能性 (A)	罚款 (B)	是否包含当 局相关费用	有足够多的 使馆代表以 获取必要的 文件 (C)	强制遣返护 送 (D)
Gabon Port Gentil -	是	是	是	是	否
Gabon Port Gentil -	否				
Cameroon Douala -	是	是	是	是	否
Cameroon Kribi -	是	是	是	否	否
Cameroon Limbe -	否				
Benin Cotonou -	是	否	是	是	是
Togo - Lome	是	否	是	是	是
Ivory Coast - Abidian	是	是	是	是	是
Ivory Coast - San Pedro	否				
Senegal Dakar -	是，如果只 在Daker上船 的话	是	是	是	否
Gambia Banjul -	是	否	是	是	是

(A) 原则上允许下船的可能性

港口当局在收到船长和代理提供的有关船舶在该港口停靠的信息时，自行决定这种可能性。还应明确的是，这种可能性仅适用于在该港口进行实际商业停靠的船舶。一些港口拒绝下船，主要是出于合理的实际原因。尽管如此，与科特迪瓦的 San Pedro 港和塞内加尔的 Daker 港（Daker 港登船

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>



的人除外)不同,自埃博拉时期以来,这些港口当局都拒绝让偷渡者下船,并决定多年来一直保持这一立场。

(B) 罚款

尽管《国际海运便利化公约》呼吁各港口当局避免开具罚款单,但一些国家已通过了有关罚款征收的具体通告。在其他国家,相关当局可能会对偷渡者的登船或下船行为处以额外罚款。还有一些国家没有专门的罚款规定,而是要求按照偷渡者人数向港口警察支付特定费用。当地法规,比如 Gabon 即将出台的法规,可能会发生变化。

(C) 有足够多的使馆代表以获取必要的文件

大多数几内亚湾沿岸的国家在几内亚湾国家都有自己的外交代表机构。然而,有时可能需从偷渡者的原籍国获取旅行/身份证明文件。

(D) 遣返护送

除科特迪瓦的遣返工作由一家垄断公司负责以及冈比亚由移民警察组织并执行护送任务外,偷渡者的护送工作通常通过保赔协会的代理进行,有时会得到警方或移民警察的协助。

预防措施

最有效的预防措施是在船舶靠港期间及靠港之后加强船上的管控。

可以将安保工作分包给具有适当资格并持有运营许可证的安全机构。没有运营许可证的机构可能会导致罚款。即使有安保公司参与,船员也应继续保持高度警觉。

可为安保人员准备一份说明,强调其在防止任何未经授权人员登船方面所起的作用,并在必要时要求他们在船舶停靠期间由一名船员陪同进行巡逻。

在船舶停靠期间,事先以书面形式确认登船的各类人员身份,并在每个班次进行核查,直至停靠结束。

船员应每天组织定期巡逻,检查舵、船舱和救生艇。

船舶离港时,可由安保公司携带经过训练的嗅探犬进行检查。

只告知相关当局该船的下一个停靠港。

船舶离港后,建议船员在驶离港口外锚地前,在锚地再进行一次彻底搜查。如果在锚地发现偷渡者,原则上遣返会更顺利且成本更低。此外,偷



渡者可能会在船舶离港后现身并从藏身之处出来，认为他们的偷渡行为已经成功。

必须始终确保按照当地规定遣返偷渡者。

不得隐瞒船上藏匿偷渡者的事实，也不得试图通过其他途径安排其下船或遣返。

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



认识并预防海上中暑

编译：李明峻

对于船员来说，暴露在极端温度下往往是他们工作的一部分。无论是在甲板上的潮湿环境和/或阳光充足的条件下工作，还是在炎热的机舱内工作，或者在通风不良的封闭空间工作，包括中暑在内的与热有关疾病的风险都是一个严重的问题。中暑是一种危及生命的疾病，当身体过热，无法再调节体温时就会发生。如果不及时治疗，它会导致器官衰竭、脑损伤甚至死亡。

什么是中暑？

中暑是最严重的热病，当身体的核心温度上升到危险水平时，通常超过 40° C。与热衰竭不同，热衰竭通常可以通过休息和补水来缓解，中暑是一种需要立即干预的医疗紧急情况。高温、潮湿和长时间暴露在高温下会破坏身体的冷却机制，导致中暑。

中暑的症状和体征

及早发现中暑症状可能意味着生与死的区别。以下迹象表明中暑，需要紧急就医：

高体温：核心温度超过 40° C

皮肤炎热或干燥：出汗可能会停止，使皮肤摸起来又干又热

混乱或迷失方向：一个人可能出现混乱、头晕或难以清晰思考

心跳和呼吸加快：身体会努力地降温，导致心率加快和呼吸急促

恶心和呕吐：感觉恶心或呕吐在中暑病例中很常见

癫痫发作或意识丧失：在严重的情况下，中暑会导致昏厥甚至癫痫发作。

如果出现任何这些症状，必须立即采取行动，快速降温，并寻求医疗援助。

预防中暑的小贴士

预防中暑远比治疗中暑容易。在高温条件下工作的船员应遵循以下基本预防措施：

1、保持水分摄入：

脱水是中暑的主要危险因素。全天多喝水，最好是水或富含电解质的饮料。在工作地点提供冷饮，以便船员在必要时补充水分。避免过量的咖啡因和酒精，因为它们会导致脱水。一个好的经验法则是在感到口渴之前就喝水。

2、计划在阴凉处休息

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>



长时间暴露在阳光直射下，尤其是在热带地区，会很快导致身体过热。在可能的情况下，避免把工作安排到一天中最热的时候。在开始工作之前，强调中暑的危险以及需要注意的警告标识。计划休息时间，让船员冷静下来并恢复体力。

3、穿适合环境的衣服

按照公司规定需要穿戴个人防护装备。然而，当一艘船经常在炎热潮湿的地方航行时，应该考虑提供由吸水材料制成的浅色、宽松的衣服，以使身体更有效地冷却。帽子和防紫外线太阳镜也有助于防止过度暴露在阳光下，在暴露区域工作之前，应将其作为任何风险评估的一部分。

4、使用冷却和保护措施

在脖子、手腕和额头上敷一块湿布，帮助降温。当在静态场所工作时，考虑临时遮阳的工具或提供风机，以帮助减少工人的暴露。

定期在暴露的皮肤上大量涂抹防晒霜。几个月没有暴露在阳光下的皮肤更容易被灼伤。

5、适应高温

密切关注新机组成员或从较冷地区返回的船员。应该给这些机组人员一些时间适应高温。几天内逐渐增加在炎热环境中的时间可以帮助身体适应。对于实习或经验不足的船员来说尤其如此。

6、识别并应对早期症状

如果你或你的同事开始表现出中暑的迹象，比如大量出汗、虚弱、头晕或恶心，立即采取行动。将此情况报告给值班人员或你的主管，在症状恶化为中暑之前转移到较冷的地方，补充水分并休息。

紧急应对中暑

中暑是最严重的热病，当身体的核心温度上升到危险水平时，通常超过 40° C。与热衰竭不同，热衰竭通常可以通过休息和补水来缓解，中暑是一种需要立即干预的医疗紧急情况。高温、潮湿和长时间暴露在高温下会破坏身体的冷却机制，导致中暑。

如果船员出现中暑迹象，应立即采取行动：

移动到凉爽的地方：找阴凉的地方，空调，或者船上凉爽的地方来帮助降低体温

迅速冷却身体：在腋窝、腹股沟和脖子上敷冰袋，或者如果可能的话，把病人浸入冷水中

有意识时补水：提供冷水或电解质饮料，但避免含咖啡因的饮料

呼叫医疗帮助：如果在船上，立即通知船上的医务人员或船长。如果在岸上，请寻求紧急医疗援助



监控你的同事： 呆在病人身边，监控他们的呼吸和意识水平，直到医疗援助到来。

船员在一些最苛刻的环境中工作，绝不应低估与热暴露相关的风险。通过识别中暑迹象，遵循预防策略，并在紧急情况下迅速作出反应，船员可以保护自己和同事免受中暑。保持警惕，定期补水和重视过热的危险是确保安全工作环境的关键。

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。

