

LAYTIME & DEMURRAGE LAYTIME & DEMURRAGE

航运实务丛谈

第十一册

# 装卸时间与滞期费

杨良宜 著

大连海事大学出版社

© 杨良宜 2006

图书在版编目(CIP)数据

装卸时间与滞期费 = LAYTIME & DEMURRAGE / 杨良宜著. —大连 :  
大连海事大学出版社, 2006. 11(航运实务丛谈)

ISBN 7-5632-2008-9

I. 装… II. 杨… III. ①国际运输:海上运输:货物运输—装卸—汉、英  
②国际运输:海上运输:货物运输—滞留—港口使费—汉、英 IV. F551.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 137739 号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路 1 号 邮编:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连天正华延彩色印刷有限公司印装 大连海事大学出版社发行

2006 年 11 月第 1 版 2006 年 11 月第 1 次印刷

幅面尺寸:170 mm×230 mm 印张:45

字数:854 千字 印数:1~3000 册

责任编辑:王桂云

责任校对:金以铨

封面设计:王 艳

版式设计:艺 晓

定价:80.00 元

## 序

有关装卸时间与滞期费的课题,笔者在1995年曾经在大连海事大学出版社出版过一本非常简陋的书。显然,这一本书已经是没有任何实用价值。但这个课题的重要性在国际航运与外贸领域这些年来并没有降低,反而随着航运市场的高涨而导致船舶延误带来的滞期费索赔是更加高昂了,动不动就可以听到或者见到好几十万美元的滞期费案件,这对中国大陆作为一个主要的散装货进出口国家,影响可以说是十分巨大的。科学一点的看法也的确是如果中国的航运与外贸人士不去好好掌握这一方面的知识达至一个能够与西方船东与国际贸易商平起平坐的水平,怎会令这一个不利的现象消失?这一本详尽的书籍希望能够为国内的业内人士提供一个学习的方向与渠道。

对在国际航运市场而言,近年来期租好像是比程租多得多。即使只针对一个航次,也会是以“一个航次的期租”(time-charter-trip)的方式去进行。但对FOB或者CIF等的国际买卖,买卖双方是无法像航运以期租替代程租去进行。所以,每一次国际买卖的交易中,都有可能出现有关装卸时间与滞期费的争议。如果买卖双方对这个课题掌握不好,根本就不是微薄的从货价差额赚取的利润可以填补的。

这个课题的争议之多,也可以从笔者作为全职仲裁员所处理的案件数量去感受到。例如在过去三个月所作出的裁决书,总共大概是15份,而其中一半左右是涉及这个课题,虽然它们是会来自程租租约或者是买卖合同。

比起1995年的同一课题的书籍,笔者是增加了非常大量与最新的内容。举例说其中加进了针对油轮的装卸时间与滞期费课题,这是去考虑到中国在近年来进口大量的原油与石油产品,而这个趋势还会是不断提高。但据闻85%的进口石油是由外轮运输的,这一来,中国的进口商就无法逃避去与西方精明的船东与卖方打交道。据笔者所知悉,其中吃最大亏的就是在卸货时间与滞期费的结算。在国际石油贸易,滞期费是一个非常重要的课题。

本书从开始写到交给大连海事大学出版社只有5个月(5月到10月),而出版社的工作效率也十分高,故在此必须感谢王桂云女士的大力协助。另外也要感谢司嘉、余君逸和陈淑玲三位同学帮助打印、整理与校对。看来,经过了这样的经历,他们也应该国际级的滞期费专家了。最后,笔者去夸下海口,就是如果读者能够在一两年之间去把本书熟读并掌握,笔者是可以保证在世界的层面能够与一般的西方船东或者国际贸易商在滞期费的领域抗衡。如果这个保证不能兑现,笔者愿意以十倍的书价退还受影响的读者。

杨良宜

2006年10月

## 目 录

|                                                                       |      |
|-----------------------------------------------------------------------|------|
| 第一章 装卸时间与滞期费的概述.....                                                  | (1)  |
| §1 程租的四个阶段 .....                                                      | (1)  |
| §2 航次计算 .....                                                         | (2)  |
| 2.1 航次计算实例 .....                                                      | (3)  |
| 2.2 航次计算与滞期费的关系 .....                                                 | (9)  |
| §3 从第一阶段到第二阶段的法律默示要求.....                                             | (10) |
| §4 从第二阶段到第三阶段的法律默示要求.....                                             | (12) |
| §5 从第三阶段到第四阶段的法律默示要求.....                                             | (12) |
| §6 从第四阶段到航次的结束.....                                                   | (13) |
| §7 总结.....                                                            | (13) |
| 第二章 国际货物买卖合同下的装卸时间计算与滞期费 .....                                        | (14) |
| §1 国际货物买卖合同中的装卸时间与滞期费条文之一:补偿性质 ..                                     | (15) |
| 1.1 补偿性质(indemnity code)条文例子 .....                                    | (15) |
| 1.2 尚未存在的租约可否去合并.....                                                 | (16) |
| 1.3 合并范围是包括什么的租约或者标准格式条文.....                                         | (17) |
| 1.3.1 例子一:合并条文如果不合理,不应该是双方订约意愿,不该被<br>合并进主合约.....                     | (18) |
| 1.3.2 例子二:主合约如果与合并条文有矛盾,前者超越后者,但应该<br>尽量去全面协调.....                    | (20) |
| 1.3.3 例子三:泛泛的合并条文不应去包括辅助性条文 .....                                     | (22) |
| 1.3.4 例子四:合并条文不包括一些不合理、不寻常并与基本合约责<br>任起冲突的条文.....                     | (24) |
| 1.3.5 例子五:合并另一份文件或者合约是去把它所有的条文都搬<br>过来,除非其中有条文与主合约明示条文起冲突 .....       | (26) |
| 1.4 补偿条文的大前提是承租人必须在租约有支付滞期费的责任<br>.....                               | (26) |
| §2 国际货物买卖合同中的装卸时间与滞期费条文之二:独立性质 ..                                     | (28) |
| 2.1 独立性质(independent and free-standing code)的装卸时间计算与<br>滞期费条文的利弊..... | (29) |
| 2.2 独立性质条文例子.....                                                     | (29) |
| 2.3 装卸时间计算与滞期费条文,前者是独立后者是补充的情况 ..                                     | (32) |

|                                                            |      |
|------------------------------------------------------------|------|
| 2.4 独立性质装卸时间计算与滞期费条文也独立于其他的分买卖合同                           | (33) |
| 2.5 买卖合同简陋的独立性质装卸时间计算条文的风险:港口拥挤                            | (34) |
| 2.6 非派船买方/卖方有错的情况                                          | (36) |
| 2.6.1 FOB 卖方或者 CIF 买方是否有“默示责任”(implied term)<br>去尽早指定装/卸泊位 | (36) |
| 2.6.2 FOB 卖方或者 CIF 买方是否有“默示责任”(implied term)<br>去尽早装/卸货    | (38) |
| 2.6.3 FOB 卖方没有装货责任的特殊情况                                    | (39) |
| 2.6.4 CIF 买方无法卸货的特殊情况                                      | (39) |
| §3 总结买卖双方要注意的有关滞期费问题                                       | (40) |
| §4 买卖双方滞期费的担保、结算与推卸责任                                      | (42) |
| 4.1 FOB 买卖针对装港所产生滞期费的结算与担保                                 | (42) |
| 4.2 CIF 买卖针对卸港所产生滞期费的结算与担保                                 | (45) |
| §5 如果买卖双方想去直接结算与支付买卖合同滞期费的做法                               | (45) |
| §6 CIF 买方对提单合约的滞期费责任与应对                                    | (46) |
| §7 著名国际贸易商与中国买卖方订立有利滞期费条文赚取差额的实例                           | (48) |
| 7.1 实例之一                                                   | (48) |
| 7.2 实例之二                                                   | (50) |
| 7.3 实例之三                                                   | (51) |
| §8 买卖合同与滞期费的例子之一: CIF 卖方成功抗拒船东滞期费索赔,但成功向 CIF 买方索赔滞期费       | (52) |
| §9 买卖合同与滞期费的例子之二: FOB 买卖的装港装货时间是从开出有效信用证才起算                | (52) |
| §10 买卖合同与滞期费的例子之三: 解释 FOB 买卖合约的 Laycan 与装货/滞期费条文           | (53) |
| §11 买卖合同与滞期费的例子之四: DES 买卖下买方会否要承担港口拥挤与航行风险导致的延误            | (56) |
| 第三章 装卸时间开始计算的先决条件之一: 船舶抵达                                  | (69) |
| §1 船舶地理上抵达租约约定的装卸地点                                        | (69) |
| §2 “泊位租约”(berth charter)                                   | (71) |
| §3 “港口租约”(port charter)                                    | (72) |
| 3.1 港口范围之一: “商业地区”(commercial area)                        | (72) |

|                                                                                 |       |
|---------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 3.1.1 先例之一: Leonis v. Rank .....                                                | (73)  |
| 3.1.2 先例之二: The "Aello" .....                                                   | (74)  |
| 3.1.3 先例之三: The "Delian Spirit" .....                                           | (76)  |
| 3.2 港口范围之二: 进入港区 .....                                                          | (79)  |
| 3.2.1 先例之一: The "Johanna Oldendorff" .....                                      | (79)  |
| 3.2.2 案件之二: The "Agamenmnnon" 的伦敦仲裁 .....                                       | (82)  |
| 3.2.3 案件之三: The "Polyfreedom" 的纽约仲裁 .....                                       | (84)  |
| 3.2.4 先例之四: The "Maratha Envoy" .....                                           | (84)  |
| 3.2.4.1 案情 .....                                                                | (84)  |
| 3.2.4.2 上诉庭的判决 .....                                                            | (85)  |
| 3.2.4.3 贵族院有关 "Reid Test" 的判决与不肯去改变的四大理由<br>.....                               | (86)  |
| 3.2.4.4 贵族院有关 "默示责任" (implied duty) 的判决 .....                                   | (88)  |
| 3.3 适用 The "Johanna Oldendorff" 先例中 "Reid Test" 的伦敦仲裁的<br>介绍 .....              | (90)  |
| 3.3.1 伦敦仲裁之一: The "Anco Elias" (1977) .....                                     | (90)  |
| 3.3.2 伦敦仲裁之二: The "Torm Estrid" (1978) .....                                    | (91)  |
| 3.3.3 伦敦仲裁之三: The "Gundulic" (1980) .....                                       | (91)  |
| 3.3.4 伦敦仲裁之四: LMLN No. 143 (1985) .....                                         | (92)  |
| 3.3.5 伦敦仲裁之五: LMLN No. 274 (1990) .....                                         | (92)  |
| 3.3.6 伦敦仲裁之六: LMLN No. 409 (1993) .....                                         | (93)  |
| § 4 结论 .....                                                                    | (93)  |
| <b>第四章 明示条文去提前装卸时间的计算</b> .....                                                 | (95)  |
| § 1 介绍 .....                                                                    | (95)  |
| § 2 明示条文提前递交通知书 .....                                                           | (96)  |
| 2.1 例子之一: 德国威悉河的 Weser Lightship Clause 与其他类似的<br>条文 .....                      | (96)  |
| 2.2 例子之二: 印度加尔各答的 Sandheads Clause 与其他类似的条文<br>.....                            | (96)  |
| 2.3 例子之三: Norgrain 标准租约格式的等待泊位条文 .....                                          | (97)  |
| 2.4 例子之四: Baltic Conference General Waiting for Berth Clause<br>(Genwait) ..... | (100) |
| 2.5 例子之五: 金康 1994 的装卸时间计算条文 .....                                               | (102) |
| 2.6 例子之六: "不论靠泊与否" (whether in berth or not 或简称<br>WIBON) .....                 | (102) |

|            |                                                          |              |
|------------|----------------------------------------------------------|--------------|
| 2.6.1      | WIBON 是否令泊位租约变为港口租约之争 .....                              | (103)        |
| 2.7        | 例子之七:“不论进港与否”(whether in port or not 或简称 WIPON) .....    | (107)        |
| 2.8        | 例子之八:Asbatankvoy 的“习惯性锚地”(customary anchorage) .....     | (109)        |
| 2.9        | 例子之九:当事人特定附加条文去提前起算装卸时间之一 .....                          | (111)        |
| 2.10       | 例子之十:当事人特定附加条文去提前起算装卸时间之二 .....                          | (113)        |
| § 3        | 明示条文说明等待泊位的时间是要由承租人承担 .....                              | (114)        |
| § 4        | 明示条文去约定等待泊位的时间要承租人支付一定的金额 .....                          | (114)        |
| § 5        | 油轮租约的相关条文 .....                                          | (115)        |
| <b>第五章</b> | <b>待泊时间照算装卸时间</b> .....                                  | <b>(119)</b> |
| § 1        | 介绍 .....                                                 | (119)        |
| § 2        | 案例一:The “Radnor”——上诉庭给予这一句独立于装卸时间计算的解释 .....             | (120)        |
| § 3        | 案例二:The “Vastric”——周日时间计算在“Time Lost Code” .....         | (122)        |
| § 4        | 案例三:The “Lucas N”——Centrocon 罢工条文与待泊时间照算装卸时间的矛盾与协调 ..... | (123)        |
| § 5        | 案例四:The “Darrah”——贵族院推翻以往不公平的先例 .....                    | (125)        |
| § 6        | 明示条文说明待泊时间“全部”照算装卸时间的解释 .....                            | (127)        |
| § 7        | 待泊时间照算装卸时间仍有的优点之一:部分货物与压载的情况 .....                       | (128)        |
| 7.1        | 案例之一:The “Agios Stylianos” .....                         | (129)        |
| 7.2        | 案件之二:LMLN No. 71 (1982)的伦敦仲裁 .....                       | (130)        |
| 7.3        | 案件之三:LMLN No. 351 (1993)的伦敦仲裁 .....                      | (131)        |
| § 8        | 待泊时间照算装卸时间仍有的优点之二:不会被其他不利的装卸时间条文所超越 .....                | (131)        |
| § 9        | 待泊时间照算装卸时间仍有的优点之三:不受事后发觉船舱不清洁的影响 .....                   | (132)        |
| § 10       | 待泊时间照算装卸时间仍有的疑点 .....                                    | (133)        |
| § 11       | 针对装卸时间的定义或者规则(Laytime Definitions or Rules) .....        | (134)        |
| § 12       | 待泊时间照算装卸时间是一直算还是加在装卸时间后面 .....                           | (135)        |
| 12.1       | 去加在装卸时间后面的说法 .....                                       | (135)        |
| 12.2       | 一直不停算的说法 .....                                           | (136)        |

|                                                                |       |
|----------------------------------------------------------------|-------|
| 12.3 计算的例子                                                     | (137) |
| 12.4 伦敦仲裁员的判法                                                  | (138) |
| 12.5 不同写法会带来不同后果                                               | (138) |
| § 13 1994 年金康租约已没有“待泊时间照算装卸时间”这一句了                             | (139) |
| § 14 有关这方面笔者的伦敦仲裁介绍                                            | (140) |
| 第六章 船舶一抵达即可马上挂靠泊位/泊位任何时间可进出                                    | (149) |
| § 1 介绍                                                         | (149) |
| § 2 案例一:The “Angelos Lusis”——泊位被占用的情况                          | (150) |
| § 3 案例二:The “President Brand”——船舶等待高潮与同时等待可挂靠泊位                | (151) |
| § 4 案例三:The “Delian Spirit”——等待可挂靠泊位与装卸时间已经开始计算之矛盾与协调          | (153) |
| § 5 案例四:The “Laura Prima”——等待可挂靠泊位与免责条文的矛盾与协调                  | (155) |
| § 6 案例五:The “Johs Stove”——罢工与泊位拥挤的区分及相互免责条文的适用                 | (157) |
| § 7 案例六:The “Sea Queen”——有空泊位,但没有拖轮协助挂靠                        | (159) |
| § 8 案例七:The “Fjordass”——有空泊位,但不准夜航,等待领航员与拖轮                    | (161) |
| § 9 总结有关先例                                                     | (162) |
| § 10 仲裁案件之一:泊位被占用与船舶取不到 Gas Free Certificate 导致通知书无效           | (162) |
| § 11 仲裁案件之二:泊位有空,但拖轮罢工可否去依赖对滞期费的免责条文                           | (163) |
| § 12 仲裁案件之三:泊位有空,但船舶锚机损坏导致在锚地无法起锚去靠泊的延误                        | (164) |
| § 13 仲裁案件之四:“船舶一抵达即可马上挂靠泊位”约定与租约其他附加条文的协调                      | (165) |
| § 14 仲裁案件之五:“船舶一抵达即可马上挂靠泊位”约定与租约其他附加条文的协调                      | (166) |
| § 15 仲裁案件之六:“船舶一抵达即可马上挂靠泊位”约定与租约内附加的 Conoco Weather Clause 的协调 | (167) |
| § 16 “泊位任何时间可进出”可能与“船舶一抵达即可马上挂靠泊位”作不同解释之处——离开泊位的延误             | (170) |

|                                                                                        |       |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| § 17 “船舶一抵达即可马上挂靠泊位”(berth reachable on her arrival)<br>所带来的其他想法·····                  | (172) |
| § 18 承租人对“船舶一抵达即可马上挂靠泊位”(berth reachable on her<br>arrival)违约带来的延误可否以省下的装卸时间去对冲? ····· | (173) |
| 18.1 The “Delian Spirit”先例的说法与针对:有效递交通知书与承<br>租人违约同时发生的情况·····                         | (173) |
| 18.2 The “Delian Spirit”先例没有针对在有效递交通知书之前发<br>生的承租人违约的延误·····                           | (174) |
| 18.3 The “Mass Glory”先例明确针对在有效递交通知书之前发生<br>的承租人违约的延误·····                              | (174) |
| 18.4 目前法律地位的遗憾之处·····                                                                  | (175) |
| § 19 “船舶一抵达即可马上挂靠泊位”与船东违约的情况·····                                                      | (176) |
| § 20 总结“船舶一抵达即可马上挂靠泊位”·····                                                            | (177) |
| § 21 与“船舶一抵达即可马上挂靠泊位”类同的承租人独立违约其他<br>明示条文·····                                         | (180) |
| <b>第七章 装卸时间开始计算的先决条件之二:船舶备妥装卸</b> ·····                                                | (182) |
| § 1 序言 ·····                                                                           | (182) |
| § 2 实质备妥之一:船舶的“装货地方”(cargo spaces)·····                                                | (182) |
| 2.1 先例之一:The “Tres Flores” ·····                                                       | (184) |
| 2.2 先例之二:有关以明示条文去减轻对船舱清洁备妥的严格要求<br>·····                                               | (188) |
| 2.3 先例之三:有关以明示条文去减轻对船舱清洁备妥的严格要求<br>·····                                               | (189) |
| 2.4 伦敦仲裁:船长不善意地递交无效通知书·····                                                            | (190) |
| 2.5 美国装散粮的 NCB/USDA 检查 ·····                                                           | (192) |
| 2.6 伦敦仲裁:琐碎( <i>de minimis</i> )原则的适用 ·····                                            | (197) |
| 2.7 伦敦仲裁:两港装货变为一港装货而造成部分船舱/油柜尚未<br>备妥 ·····                                            | (198) |
| 2.8 伦敦仲裁:船舱/油柜的清洁先要承租人/发货人满意的先决条件<br>·····                                             | (199) |
| § 3 实质备妥之二:需要去熏蒸货物杀虫是否算备妥卸货? ·····                                                     | (201) |
| § 4 实质备妥之三:卸货的船舱备妥与“货物压载”(overstowage)<br>·····                                        | (203) |
| § 5 实质备妥之四:船舶在其他实质方面的备妥装卸·····                                                         | (203) |
| 5.1 不影响有效通知书的“例行手续”(idle formality 或 routine                                           |       |

|                                                                                           |       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| formality) .....                                                                          | (203) |
| 5.2 船上食水不足的严格先例 .....                                                                     | (204) |
| 5.3 “散粮防动板”(shifting board)没有备妥的严格先例 .....                                                | (207) |
| 5.4 “船舵或者锚机”(steering gear and winless)不妥的情况 .....                                        | (208) |
| 5.5 船上其他“设备”(equipments)不妥导致无法进港的情况 .....                                                 | (208) |
| 5.6 船舶“吃水过深”(over draft)无法挂靠泊位,但可以很快调节的情况 .....                                           | (210) |
| 5.7 装卸作业的“吊杆与绞盘”(derricks and winches)不妥的情况 .....                                         | (211) |
| 5.8 岸上没有提供给船舶卸货工具(vacuator) .....                                                         | (213) |
| 5.9 油轮的“压舱水”(water ballast) .....                                                         | (214) |
| 5.10 油轮的“原油洗舱装置”(crude oil washing 或简称 COW)与<br>“惰性气体装置”(inert gas system 或简称为 IGS) ..... | (215) |
| § 6 法律备妥装卸 .....                                                                          | (217) |
| 6.1 “检疫”(free pratique) .....                                                             | (217) |
| 6.2 “清关”(custom clearance) .....                                                          | (222) |
| 6.2.1 明示条文约定报关/清关为有效通知书的先决条件 .....                                                        | (222) |
| 6.2.2 根据有关港口本地法律去判断什么是报关的案例 .....                                                         | (223) |
| 6.3 中国港口的联检 .....                                                                         | (226) |
| 6.4 美国海岸巡逻队的油轮检查信函 .....                                                                  | (226) |
| 6.5 “亚洲舞毒蛾”(Asian gypsy moth) .....                                                       | (227) |
| 6.6 “灭鼠证书”(deratisation certificate) .....                                                | (228) |
| 6.7 散粮船的“稳定性计算与装货手册”(stability calculations and<br>loading manual) .....                  | (229) |
| 6.8 其他例行手续 .....                                                                          | (229) |
| 第八章 装卸时间开始计算的先决条件之三:递交准备就绪通知书 .....                                                       | (231) |
| § 1 普通法地位 .....                                                                           | (231) |
| 1.1 只要要在第一次装港给通知 .....                                                                    | (232) |
| 1.2 通知书不拘形式,可以口头 .....                                                                    | (233) |
| 1.3 承租人/发货人通过其他渠道获得通知也会足够 .....                                                           | (234) |
| 1.4 文书通知书的递交做法 .....                                                                      | (235) |
| 1.5 什么时候可去递交通知书 .....                                                                     | (238) |
| 1.6 通知书应该递交给谁 .....                                                                       | (240) |
| 1.7 通知书的内容 .....                                                                          | (241) |
| 1.8 通知书只针对船舶的实际情况,与船东其他可能的违约/过错                                                           |       |

|                                                        |              |
|--------------------------------------------------------|--------------|
| 无关 .....                                               | (241)        |
| § 2 租约明示条文对递交通知书的约定 .....                              | (242)        |
| 2.1 租约明示条文如何改变/超越普通法的默示地位 .....                        | (242)        |
| 2.1.1 例子之一 .....                                       | (242)        |
| 2.1.2 例子之二 .....                                       | (244)        |
| 2.1.3 例子之三:金康租约的明示条文 .....                             | (245)        |
| 2.1.4 例子之四:明示条文约定有效通知书的先决条件 .....                      | (247)        |
| § 3 如果明示条文约定在办公时间去递交通知书的各种争议 .....                     | (249)        |
| 3.1 伦敦仲裁之一:LMLN No. 15 (1980) .....                    | (249)        |
| 3.2 伦敦仲裁之二:LMLN No. 44 (1981) .....                    | (249)        |
| 3.3 伦敦仲裁之三:LMLN No. 594 (2002) .....                   | (250)        |
| § 4 如果约定办公时间递交通知书,但船长在非办公时间递交的后果 .....                 | (251)        |
| § 5 “通知时间”(notice time) .....                          | (254)        |
| 5.1 装卸时间的免责条文与计算方法是否也适用在通知时间 .....                     | (254)        |
| 5.2 条文不清楚下的通知时间条文如何解释实例之一 .....                        | (256)        |
| 5.3 条文不清楚下的通知时间条文如何解释实例之二 .....                        | (256)        |
| 5.4 如果承租人在通知时间工作会否要计算 .....                            | (257)        |
| 5.5 条文不清楚下的通知时间用作装卸的实例 .....                           | (258)        |
| 5.6 油轮租约通常有清楚的条文去针对这一方面 .....                          | (259)        |
| 5.6.1 争议之一:伦敦仲裁 .....                                  | (259)        |
| 5.6.2 争议之二:英国法院判决 .....                                | (260)        |
| <b>第九章 无效通知书被无条件接受与弃权/禁止翻供的争议 .....</b>                | <b>(263)</b> |
| § 1 现实中有太多无效通知书的情况 .....                               | (263)        |
| § 2 “行为上的禁止翻供”(estoppel by convention)的定义 .....        | (264)        |
| § 3 有关不应去接受而应去拒绝无效文件的重要先例 .....                        | (265)        |
| § 4 现实中有太多接受而不去拒绝无效通知书的情况 .....                        | (267)        |
| § 5 谁能代表承租人去接受或者拒绝通知书 .....                            | (268)        |
| § 6 无条件的接受、递交与收到通知书的区别 .....                           | (269)        |
| § 7 有关先例之一:The “North King” .....                      | (271)        |
| § 8 有关先例之二:The “Helle Skou” .....                      | (273)        |
| § 9 有关先例之三:The “Shackleford” .....                     | (275)        |
| § 10 The “Shackleford”先例之后的有关伦敦仲裁裁决 .....              | (278)        |
| 10.1 伦敦仲裁之一:The “Achillet” / LMLN No. 180 (1986) ..... | (278)        |
| 10.2 伦敦仲裁之二:LMLN No. 206 (1987) .....                  | (279)        |

|                                                       |       |
|-------------------------------------------------------|-------|
| 10.3 伦敦仲裁之三:LMLN No. 266 (1990) .....                 | (280) |
| § 11 有关先例之四:The “Mexico 1” .....                      | (280) |
| § 12 有关先例之五:The “Happy Day” .....                     | (284) |
| § 13 通知时间是否适用的问题 .....                                | (287) |
| § 14 笔者一个伦敦仲裁的介绍 .....                                | (288) |
| § 15 结论与建议 .....                                      | (299) |
| 第十章 无效通知书作为初步通知的争议 .....                              | (301) |
| § 1 无效通知书可以在稍后条件成熟了自动变为有效通知书的说法 .....                 | (301) |
| § 2 以往对初步通知是否符合法律原则的争议 .....                          | (302) |
| § 3 支持初步通知的先例:The “Massalia” .....                    | (303) |
| § 4 否定初步通知的先例:The “Mexico 1” .....                    | (304) |
| § 5 结论 .....                                          | (306) |
| 第十一章 特定情况 .....                                       | (309) |
| § 1 情况之一:“船舶与港口安全规定”(ISPS Code) .....                 | (309) |
| § 2 情况之二:卸港没有正本提单(no original bills of lading) .....  | (311) |
| § 3 情况之三:卸港船东要留置货物(lien on cargo) .....               | (314) |
| 3.1 为欠下滞期费留置货物之 The “Boral Gas” .....                 | (316) |
| 3.2 为共同海损分摊而留置货物之 Gills & Duffus v. Rionda .....      | (316) |
| 3.3 如何去合法与合理进行留置货物 .....                              | (317) |
| § 4 情况之四:船舶吃水过深与需要“轻载”(lightening) .....              | (319) |
| 4.1 轻载与卸货时间计算与否的有关大原则 .....                           | (320) |
| 4.1.1 船舶在轻载前已经递交了有效通知书 .....                          | (320) |
| 4.1.2 船舶在轻载前无法递交有效通知书 .....                           | (320) |
| 4.1.3 租约是否是列名卸港或/与卸货泊位 .....                          | (321) |
| 4.1.4 租约有条文针对承租人保证卸港水深或者船东保证船舶抵达吃水 .....              | (321) |
| 4.1.5 租约有明示条文针对卸货的责任与卸货时间的计算 .....                    | (322) |
| 4.2 轻载与靠泊卸货是两个阶段之先例一:The “Savvas” .....               | (322) |
| 4.3 轻载与靠泊卸货是两个阶段之先例二:The “Apollon” .....              | (323) |
| 4.4 轻载与靠泊卸货是两个阶段之先例三:The “Petros Hadjikyriakos” ..... | (324) |
| 4.5 伦敦仲裁之一:轻微船舶吃水过深与可以很快调整的情况 .....                   | (324) |
| 4.6 伦敦仲裁之二:什么是 <i>de minimis</i> 的幅度 .....            | (325) |
| 4.7 伦敦仲裁之三:起争议的轻载条文 .....                             | (326) |

|                                                            |       |
|------------------------------------------------------------|-------|
| 4.8 伦敦仲裁之四:承租人保证卸港水深.....                                  | (327) |
| 4.9 伦敦仲裁之五:轻载遇上坏天气是否计算.....                                | (328) |
| § 5 情况之五:预计抵达时间(ETA) .....                                 | (329) |
| 5.1 ETA 不准确的法律责任先例之一:The “Myrtos” .....                    | (329) |
| 5.2 ETA 不准确的法律责任先例之二:The “Azur Gaz” .....                  | (329) |
| 5.3 伦敦仲裁之一:是否诚实与合理 ETA 的计算 .....                           | (330) |
| 5.4 伦敦仲裁之二:明示条文约定船长不给 ETA 通知,承租人可去<br>增加固定装卸时间 .....       | (332) |
| 5.5 伦敦仲裁之三:承租人指称船东没有作出 ETA 通知而造成挂<br>靠卸货泊位的延误与滞期费 .....    | (332) |
| § 6 情况之六:船舶抵达/备妥与否与租约销约期之间的关系(cance-<br>llation day) ..... | (333) |
| 6.1 船舶在地理上的抵达 .....                                        | (333) |
| 6.2 船舶在实质上的备妥 .....                                        | (335) |
| 6.3 明示条文去把通知书与销约期串在一起 .....                                | (336) |
| § 7 情况之七:船舶在航次中的延误导致卸港的延误(delay in voyage)<br>.....        | (337) |
| § 8 情况之八:船舶在航次中不合理绕航的后果(unlawful deviation)<br>.....       | (337) |
| § 9 情况之九:船舶在装港被扣船是否影响通知书的递交.....                           | (340) |
| 第十二章 合约中固定装卸时间的表述与计算.....                                  | (342) |
| § 1 租约/买卖合同约定了固定装卸时间的法律地位 .....                            | (342) |
| 1.1 在固定装卸时间后延误船舶的后果 .....                                  | (343) |
| 1.2 Jupiter 条文的重要性 .....                                   | (343) |
| § 2 如何厘定固定装卸时间? .....                                      | (344) |
| 2.1 装卸时间与买卖合约的配合 .....                                     | (344) |
| § 3 解释装卸时间的“天” .....                                       | (345) |
| 3.1 “日历天”(calendar days).....                              | (345) |
| 3.2 “传统天”(conventional days) .....                         | (346) |
| 3.3 “连续天”(running days) .....                              | (346) |
| 3.4 “工作天”(working days).....                               | (348) |
| 3.4.1 定义 .....                                             | (348) |
| 3.4.2 是否受每天工作小时的影响 .....                                   | (349) |
| 3.4.3 周六是否是工作天 .....                                       | (350) |
| 3.4.4 “假日”(holiday) .....                                  | (351) |

|                                                                                         |       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 3.4.4.1 根据港口的规定或者法律 .....                                                               | (352) |
| 3.4.4.2 习惯或者一般做法 .....                                                                  | (353) |
| 3.4.4.3 假日与工作天是否对立 .....                                                                | (353) |
| 3.4.4.4 有否半天或者部分的假日 .....                                                               | (354) |
| 3.4.4.5 BIMCO 假日日历 .....                                                                | (355) |
| 3.5 “连续工作天”(running working day) .....                                                  | (355) |
| 3.6 “24 小时的工作天”(working days of 24 hours) .....                                         | (355) |
| 3.7 “连续 24 小时工作天”(Working days of 24 consecutive hours)<br>.....                        | (356) |
| 3.8 “好天气工作天”(weather working days) .....                                                | (357) |
| 3.8.1 何谓好天气 .....                                                                       | (357) |
| 3.8.2 害怕坏天气的情况 .....                                                                    | (358) |
| 3.8.3 以哪里天气为准 .....                                                                     | (358) |
| 3.8.4 坏天气只影响两种之中一种作业情况 .....                                                            | (360) |
| 3.8.5 承租人根本未计划装卸可否享受非好天气工作天 .....                                                       | (360) |
| 3.8.6 间断性的坏天气如何计算 .....                                                                 | (361) |
| 3.8.7 对坏天气事实记录的争议 .....                                                                 | (363) |
| 3.8.8 总结 .....                                                                          | (364) |
| 3.9 “连续 24 小时好天气工作天”(weather working days of 24 consecutive hours) .....                | (364) |
| 3.10 “连续 24 小时工作天,天气允许”(working days of 24 consecutive hours, weather permitting) ..... | (366) |
| 3.11 “好天气工作天,天气允许”(weather working day, weather permitting) .....                       | (368) |
| § 4 装卸时间以实装实卸货量除以约定装卸率来厘定 .....                                                         | (368) |
| 4.1 轻载的情况 .....                                                                         | (369) |
| 4.2 亏舱费的情况 .....                                                                        | (370) |
| 4.3 有多个装港或者多个卸港是否以个别港口装卸数量来厘定 ..                                                        | (370) |
| § 5 其他厘定装卸时间方法之一:根据“船舱”(hold)或者“舱口”(hatch)<br>.....                                     | (374) |
| § 6 其他厘定装卸时间方法之二:“可工作舱口”(working or available workable hatch) .....                     | (376) |
| 6.1 定义 .....                                                                            | (376) |
| 6.2 “Sandgate 公式” .....                                                                 | (377) |
| 6.3 租约/买卖合同要去以此麻烦公式去厘定装卸时间的原因 .....                                                     | (379) |

|       |                                                                       |       |
|-------|-----------------------------------------------------------------------|-------|
| 6.4   | 解释固定装卸时间计算公式的大原则 .....                                                | (380) |
| 6.5   | 多过一个装港/卸港的复杂情况 .....                                                  | (381) |
| 6.5.1 | FOB 卖方的厘定 .....                                                       | (381) |
| 6.5.2 | FOB 买方的厘定 .....                                                       | (381) |
| 6.5.3 | 仲裁庭的厘定 .....                                                          | (381) |
| 6.5.4 | 法院对仲裁庭厘定的批评 .....                                                     | (382) |
| 6.5.5 | 法院的厘定 .....                                                           | (385) |
| 6.6   | 船舱结构与“可工作舱口”的关系 .....                                                 | (386) |
| § 7   | 其他厘定装卸时间方法之三:每天的装卸货率,但约定必须有一<br>定数目的可工作舱口 .....                       | (387) |
| § 8   | 其他厘定装卸时间方法之四:根据船舶“吊钩”(hook) .....                                     | (389) |
| § 9   | 装卸是“总的一个固定时间”(total laytime/All Told)或者说明是<br>“可调剂”(reversible) ..... | (390) |
| 9.1   | 可调剂的定义 .....                                                          | (390) |
| 9.2   | 可调剂的计算 .....                                                          | (391) |
| 9.3   | 可调剂装卸时间下船东与承租人结算速遣费/滞期费的恰当时间<br>.....                                 | (392) |
| 9.4   | 可调剂是否是一个选择权 .....                                                     | (392) |
| § 10  | “均算”(average) .....                                                   | (393) |
| 第十三章  | 租约中没有固定装卸时间约定的法律地位或者约定是 CQD<br>.....                                  | (395) |
| § 1   | 完全不提固定装卸时间 .....                                                      | (395) |
| § 2   | 约定是 CQD (Customary Quick Dispatch) .....                              | (396) |
| § 3   | 约定是 Liner Terms .....                                                 | (397) |
| § 4   | 何谓合理时间 .....                                                          | (397) |
| § 5   | 合理时间是以个别案件实际的情况或者是有关港口一般性情况<br>的合理性为准 .....                           | (398) |
| § 6   | 什么是“习惯性”(customary) .....                                             | (400) |
| 6.1   | 如果有两种以上的习惯性装卸办法 .....                                                 | (401) |
| 6.2   | 承租人选了一个习惯的做法是否需要遇上困难而去更改 .....                                        | (401) |
| 6.3   | 习惯性装卸办法必须合理 .....                                                     | (403) |
| 6.4   | 非习惯性装卸的后果 .....                                                       | (403) |
| § 7   | 承租人(发货人/收货人)没有约定固定装卸时间或者 CQD 的责任<br>之一:提供码头让船舶靠泊 .....                | (403) |
| 7.1   | 承租人的责任只要是合理勤奋 .....                                                   | (403) |

|                                                                   |              |
|-------------------------------------------------------------------|--------------|
| 7.2 承租人“正常业务”(normal course of business)的例外 .....                 | (404)        |
| 7.3 双方订约时应该知道或者确实知道的例外 .....                                      | (407)        |
| § 8 承租人(发货人/收货人)没有约定固定装卸时间或者 CQD 的责任<br>之二:备妥货物 .....             | (408)        |
| § 9 承租人(发货人/收货人)没有约定固定装卸时间或者 CQD 的责任<br>之三:有缺陷的货物 .....           | (408)        |
| § 10 时间损失的风险在船东之一:港口拥挤 .....                                      | (409)        |
| § 11 时间损失的风险在船东之二:罢工 .....                                        | (409)        |
| § 12 时间损失的风险在船东之三:港口当局干预 .....                                    | (410)        |
| § 13 损失的风险在船东之四:第三方行为或过错引起的延误 .....                               | (410)        |
| § 14 时间损失的风险在船东之五:天气等自然原因 .....                                   | (410)        |
| § 15 时间损失风险唯一可归承租人的情况,承租人违约、过错与行为<br>.....                        | (411)        |
| § 16 对合约没有订明装卸时间的总结 .....                                         | (411)        |
| § 17 合约中订明固定装卸时间的法律地位 .....                                       | (412)        |
| <b>第十四章 停止装卸时间计算或与滞期费的情况之一:船东有过错或者<br/>为了自己事情/利益/方便撤走船舶 .....</b> | <b>(414)</b> |
| § 1 装卸时间的停算 .....                                                 | (414)        |
| § 2 船东有过错、有责任的情况 .....                                            | (414)        |
| § 3 船东有过错的明确例子 .....                                              | (415)        |
| 3.1 千变万化例子的部分介绍 .....                                             | (415)        |
| 3.2 吊杆/吊车的故障 .....                                                | (415)        |
| § 4 船东有过错、有责任,但可去免责例子 .....                                       | (416)        |
| § 5 船东没有过错,但有合约转移责任的例子 .....                                      | (418)        |
| § 6 船东没有过错,但承租人不必要负责的第三者提出要求而延误装<br>卸时间 .....                     | (419)        |
| § 7 船东谈不上有过错,但因自己的事情/利益/方便去花费了装卸时间<br>.....                       | (420)        |
| 7.1 何谓船东自己事情/利益/方便应严格解释 .....                                     | (420)        |
| 7.2 船东自己事情/利益/方便但没有造成承租人在装卸时间上任何<br>损失 .....                      | (421)        |
| 7.2.1 先例之一:Ropner Shipping v. Cleaves Western Valleys .....       | (421)        |
| 7.2.2 先例之二:The “Fontevivo” .....                                  | (423)        |
| 7.2.3 先例之三:The “Shackleford” .....                                | (424)        |
| 7.2.4 先例之四:The “Tassos N” .....                                   | (425)        |

|                                                             |       |
|-------------------------------------------------------------|-------|
| 7.2.5 先例之五:The “Leftthero” .....                            | (426) |
| 7.2.6 先例之六:The “Stolt Spur” .....                           | (428) |
| 7.3 重要书籍对船东为自己事情/利益/方便但没有带来时间损失<br>的不明朗说法 .....             | (430) |
| § 8 香港仲裁的一些例子 .....                                         | (432) |
| § 9 货损货差导致延误 .....                                          | (433) |
| 9.1 简单的原则介绍 .....                                           | (433) |
| 9.2 船东没有过错或原因不明的货损货差 .....                                  | (433) |
| 9.3 船东对货损有责任,但由于承租人的原因造成严重的延误 .....                         | (434) |
| <b>第十五章 停止装卸时间计算或/与滞期费的情况之二:明示与针对性的<br/>免责条文</b> .....      | (436) |
| § 1 序言 .....                                                | (436) |
| § 2 部分标准租约格式之免责条文介绍 .....                                   | (436) |
| § 3 解释免责/停算装卸时间条文的法律大原则 .....                               | (438) |
| 3.1 免责条文的种类 .....                                           | (438) |
| 3.2 免责条文的解释规则之一:一般性大原则 .....                                | (439) |
| 3.3 免责条文的解释规则之二:条文一定要去针对特定的事项 .....                         | (439) |
| 3.4 免责条文的解释规则之三:“同类规则”(Ejusdem Generis) .....               | (440) |
| 3.4.1 同类规则适用之(一) .....                                      | (441) |
| 3.4.2 同类规则(二)的不适用的情况 .....                                  | (442) |
| 3.4.3 同类规则(三)的不适用的情况 .....                                  | (443) |
| 3.4.4 总结 .....                                              | (445) |
| 3.5 免责条文的解释规则之四:免责/停算装卸时间条文的内容是<br>不能与合约的主要目的相违 .....       | (445) |
| 3.6 免责条文的解释规则之五:作不利于能够从条文中受益人的解释<br>.....                   | (446) |
| 3.7 免责条文的解释规则之六:免责条文一般是不保护依赖免责条<br>文一方疏忽/过错所导致,除非明确写明 ..... | (447) |
| 3.8 免责条文的解释规则之七:怎样明确写明针对疏忽 .....                            | (448) |
| 3.9 免责条文的解释规则之八:如果承租人故意违约不一定影响免<br>责条文 .....                | (448) |
| 3.10 免责条文的解释规则之九:举证责任 .....                                 | (449) |
| 3.11 免责条文的解释规则之十:已经有了明确法律定义的文字/措辞<br>.....                  | (450) |
| § 4 相互免责条文无论如何广泛不足以停算装卸时间或滞期费 .....                         | (450) |