

航运实务丛谈

第四册

滞期费

杨良宜 编著

大连海事大学出版社

DEMURRAGE DEMURRAGE DEMURRAGE

96
F55-62
1
2:4

航运实务丛谈

第四册

滞期费

杨良宜 编著

XA205/06



3 0108 4568 7



大连海事大学出版社

C

239859

(辽)新登字 11 号

图书在版编目(CIP)数据

航运实务丛谈 第四册:滞期费/杨良宜编著. —大连:
大连海事大学出版社, 1995. 6

ISBN 7-5632-0868-2

I. 航… II. 杨… III. 水路运输-法规 IV. U692.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(95)第 04891 号

大连海事大学出版社出版

(大连)

大连海事大学出版社印刷厂印刷 大连海事大学出版社发行

1995 年 6 月第 1 版 1995 年 6 月第 1 次印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 12.25

字数: 307 千 印数: 00001~11000

定价: 16.00 元

内 容 提 要

本书是作者编著的新版《航运实务丛谈》中继《提单》、《外贸及海运诈骗、货物索赔新发展》和《租约》之后又一力作,由中文正文和二十个英文附录组成。正文部分简明扼要,阐述了滞期费这一重要而又复杂法律问题的各个方面,包括装卸时间和滞期费的基本概念,装卸时间的起算、中断、计算、结束,滞期费的结算和索赔,对买卖双方、船东、承租人和收货人等各有关方在装卸时间和滞期费问题上所处的法律地位都有准确、实用的分析。附录部分旨在为读者提供截止 1995 年 4 月完整的英美法权威资料和相关原始资料,并有完整的索引。因此,本书可以作为工具书来使用。

作者自序

中国是一个发展中国家,航运对国计民生影响尤为深远,为要加速我国航业发展,迫切需要培养大批业务专才。

在多年讲学及工作实践中,深感中文专业理论书刊为数不多,经不住朋友们多次催促鼓励,现将近年教学讲稿尝试编译成中文印发同业参考,祈能抛砖引玉互相交流,更长航业学术之风。因水平所限,文中肤浅谬误之处在所难免,祈希同业先进不吝赐教。

得几位青年朋友热心周张筹措,将讲稿整理编译,顺致谢意!

杨良宜

目 录

引言.....	(1)
第一节 装卸时间.....	(6)
一、装卸时间的基本精神	(6)
二、装卸时间的基本概念	(7)
1. 风险线概念.....	(7)
2. 船东风险—CQD 条款	(8)
3. 定期装卸时间的概念.....	(9)
第二节 装卸时间的起算	(12)
一、到达.....	(12)
1. 港口租约	(12)
2. 泊位或码头租约	(16)
二、准备就绪.....	(24)
1. 法律上的准备就绪	(25)
2. 实质上的准备就绪	(27)
三、准备就绪通知书.....	(30)
1. 普通法的规定	(31)
2. 递交准备就绪通知书	(32)
3. The “Mexico I”(1990)一案的影响	(35)
4. 自由时间	(36)
第三节 装卸时间的中断	(39)
一、船东、船长的过错	(40)
二、除外条款.....	(40)

1. 除外条款一般所管的作业	(42)
2. 一般免责条款的效力	(43)
3. 对船东危险的除外	(44)
4. 租家有过错能否享受除外条款	(46)
5. 除外作为近因	(48)
6. 单方面事先知悉除外的存在	(48)
第四节 装卸时间的计算	(51)
一、固定装卸时间	(51)
二、工作日	(51)
三、晴天工作日	(54)
四、天气许可	(58)
五、装卸率与实际货量、亏舱费	(59)
六、可工作舱口	(60)
七、部分受阻	(62)
八、减载	(63)
九、转载	(65)
十、装卸时间的三种计算方法	(65)
第五节 装卸时间的结束	(68)
一、发货人/收货人延误船期	(69)
二、船舶在装卸港未完成作业而离开	(71)
三、滞期费与滞期损失的区别	(72)
第六节 滞期费的结算与索赔	(76)
一、滞期费的支付时间	(76)
二、剩余运费的结算时间	(78)
三、速遣费	(79)
四、责任终止和留置权条款	(80)
五、时效	(84)
附录一 When Has a Ship Arrived?	(87)

附录二	“Reachable on Her Arrival”	(105)
附录三	Time Lost in Waiting for Berth to Count	(116)
附录四	The Kyzikos [1989] —Meaning for WIBON	(128)
附录五	When Is a Ship Ready?	(137)
	Free pratique	(140)
	Enter custom house/customs clearance	(144)
	Physical readiness	(150)
	Inspection delay	(154)
	Cargo gears	(160)
	Lightening at discharge port	(165)
	Overstowage	(169)
附录六	The Mexico I [1990]—The Need for a Second NOR	(174)
附录七	Counting of Laytime—Fault of Owners	(189)
	Fault of the owners	(190)
	Fault being excused in the C/P	(191)
	Removal of vessel for owner’s purpose	(193)
	Proof of time lost	(194)
	Stevedore’s strike and/or fault	(197)
	Delay due to damaged cargo	(200)
附录八	Counting of Laytime—Exceptions Clause	(202)
附录九	Counting of Laytime—Weather Working Days	(213)
	Weather in an exceptions clause	(216)
	Weather of which location matters?	(220)
	What weather and what cargo matters?	(221)
	Fear of weather	(222)
	Alternative ways	(224)

Actual application if interrupted by adverse weather	(228)
附录十 Counting of Laytime—To Fix Laytime	(230)
Laytime based on the cargo handled	(231)
Laytime based on a rate per hatch or per hook	(234)
Laytime based on a rate per workable/ working/available hatch or hold	(237)
Laytime based on a daily overall rate, vessel to provide minimum number of hatches/holds	(247)
Averaging and reversing	(251)
Multiple charters in one shipment	(253)
附录十一 Counting of Laytime—Port Congestion	(258)
WIBON, WIPON	(259)
Charterers' fault in port congestion	(260)
Degree of charterers' diligence and Custom Quick Despatch	(264)
Owners denied the commencement of laytime	(265)
Dangerous exceptions clause	(271)
Conflict with other provisions in a wide exceptions clause	(274)
In regular turn	(277)
附录十二 Demurrage or Damage for Detention	(279)
Damages in addition to demurrage	(280)
Position in English law—additional breach causing detention	(282)
Position in American law	(288)
Detention by shippers and/or consignees	(290)
附录十三 Time Bar on Demurrage Claim	(295)

附录十四	Cesser and Lien Clause	(311)
	Co-existence principle	(316)
	Type of liabilities ceased	(319)
	Which C/P is referred to	(325)
	Clauses to override the cesser clause	(330)
附录十五	Gencon Strike Clause	(334)
	Definition of strike	(345)
附录十六	Voylayrules 93	(347)
附录十七	装卸滞期费条款格式.....	(360)
附录十八	装卸时间事实记录表.....	(371)
附录十九	装卸时间计算表.....	(375)
附录二十	装卸准备就绪通知书.....	(379)

引 言

滞期费的计算可以说是不定期船营运业务中最繁琐、最复杂的一环,从经办人员对滞期费法律认识的多少就可以看出该船公司的业务水平。这个课题对国际买卖双方亦同样重要,在买卖合同中总有一条或多条有关的条文,不少著名的滞期费案例是买卖双方打的官司。关于滞期费的争议历来非常多,而且到现在仍在不断地打官司。据英国仲裁员介绍,现在滞期费案仍占其仲裁案件的20%~30%。中国海事仲裁委员会编印的《仲裁裁决书(二)》收集了1984~1988年北京仲裁的42个仲裁案,其中就有25个是关于滞期费的。由此可见,滞期费在“吵架”中占的比例是很高很高的。但只要我们掌握了计算滞期费的规律和有关的法律知识就可以胸有成竹地解释和处理大部分的争议,而剩下不能解决的可能是法庭、仲裁庭亦感头痛的难题。更重要的是,以后知道如何用适当的条文做法来保障自己的利益。

滞期费的计算对船东或买卖双方来说是很重要的。有些船东轻视滞期费的计算,以为只是加减乘除的四则运算,甚至将此交由会计部门计算,这不仅是对航运业务专门知识的一种侮辱,也是一种危险的做法。对于滞期费,即使是最精明的律师也不敢说对此精通,更何况不懂航运业务的会计员呢。对租家不利的计算,精明租家是决不会善罢干休的,而对其有利的错算,精明租家自然会掩着嘴偷乐而不会声张。有时涉及的是几十万美元的款项,但如果业务水平不够高,让对方左扣右扣,应算的不算,这笔巨额收入就会不知不觉地从业务员手中漏走。这种损失是无形而又巨大的。再者,现代繁忙的海上运输使世界上很多发展中国家的港口拥挤问题日

益突出,而严重时船舶可能要等上一个月、两个月甚至半年。如果业务员对港口情况不熟悉,对滞期费法律不了解,在订约时让租方在租约内加入一条并不明显但结果是等候泊位时间不能计算装卸时间的话,那该船在拥挤港口等上几个月的泊位,却收不到一分钱的滞期费。试想一下,一艘船如果几个月没有租金收入已很严重,更何况滞期费一般是比租金高的,而就因为一个小小的疏忽错误,几十万美元的损失就造成了。每年从一些不精明的船东手上流失的这些无形的损失是无法统计的,而遗憾的是这些船东总以为发生如此大的损失是偶然的,类似的偶然一而再、再而三地发生,但船东仍漠然不知或归究于无关的原因。总之,在这个弱肉强食的国际贸易交往之中,业务强者深知自己为什么能生存,而业务弱者则始终不明白自己为什么会被淘汰。

滞期费对船东固然重要,外贸买卖双方对此也不应忽视。它的重要可以用以下三种关系表明。

第一,在 CIF 或 C&F 价格条件下的卖方,或 FOB 价格条件下的买方都是要自己租船,他马上就面临着和船东谈租约的问题。其它各条款相对而言还是比较容易的,讲得最多、麻烦最多的是滞期费。这样,如果租家不了解滞期费,就无法和船东争,就无法保护自己的利益,在实践中就要吃亏。比如,一个 C&F 买家在买卖合同中,说明是“C&F, FO (Free Out) CQD”,这明显是与租约下的装卸时间和滞期费无关。照说,卖家在租船时应以 CQD 租入。但如果做不到,或没有去做,船东在卸港用留置货去强加在买家身上租约下该付的滞期费,因提单已并入租约条文,买家也可事后根据买卖合同去向卖家要回,因为买卖合同是 CQD,也没有“*As per C/P*”,完全是独立计算的。

当然,对买家更妥当方便的方法是在信用证中说明提单要注明“*Freight Pre-paid*”及“*FO, CQD*”。这一来,船东再也不能去强加租约滞期费在买家(收货人)身上,因并入条文即使是有矛盾亦不

能去超越提单表面上明确注明的内容。

现实中,也常遇到不懂的租家(是 CIF 卖方或 FOB 买方),向他追偿滞期费时,他回答:还要付什么钱?运费不是已付了吗?迫使船东非去告租家不可,当然最后仍是要租家掏钱,加上律师费。

第二,即使是 CIF 的买方,不必去租船,也往往会给船东在卸港利用留置货物来迫使付出装卸港滞期费。至于船东为何要如此做,这往往关系到他与 CIF 卖方(也是租家)的租约中往往有一条责任中止和留置条款(cesser and lien clause)迫使船东非要如此做不可。况且在买卖合约中,也会有一条文来配合这做法,比方说明:“装卸滞期费由买方负责并与船方直接结算。”(参见 The “Tropware” (1981)一案)。这方面问题,附录十四有详细介绍。至于 CIF 买方与船东的滞期费如何计算,这要根据他们之间的唯一合约——提单。大致上,提单如何说就如何办。一般的租约提单是会并入某一程租合同,往往会是船东自己的第一程租合同。这一来,装卸时间与滞期费的计算该以此租约为准。但有时,提单上会另有规定,特别是用班轮提单格式如 Conlinebill。这一来,会以该格式为准,而不少班轮提单没有允许的装卸时间或滞期费率,所以不存在船东要用他“私下”在租约中所能赚取的滞期费去“强加在”提单合约下的收货人身上。

第三,在买卖合约中,买方与卖方往往会订入一个完整的滞期费装卸时间条款,或有时则是“依照租约”(As per C/P)。各种各样的买卖合约条款,附录十七有介绍。很明显,对 FOB 买方来说,他要租一条船去装货,就不想卖方延误以致买方将来要面对船东巨大的滞期费索赔。即使是 CIF 的买方,也不想卖方租一条船,在租约中同意太短的卸货时间和过高的滞期费率,将来被船东强加在他身上。

在买卖合约中,装卸时间和滞期费条款可分二大类。一种是“独立”性质的,即不管租约如何说,卖方买方仍以合约所订来结

算。这与租约所订往往会不一样,比方:买卖合同说明是卸货 4 天,滞期费每天 1 万美元。但 CIF 的卖方后来租入一条船是 CQD 或是卸货 6 天,滞期费只是每天 5000 美元。加上,另有附加条文说明船东卸货后一个月向租家(CIF 卖方)索取滞期费,因此去否定船东留置货物。这一来,卖方与船东结算后,甚至没有结算,因为是 CQD,可以买卖合同条文规定再算一次去向买方追讨,从而可以赚取差额。这种独立的条款,重要的是不能将买卖合同引进租约。如 *Houlder Brother v. Commissioners of Public Works* (1908) 一案。

另一种是“赔偿”性质的,即买卖合同只是说“依照租约”(As per C/P)。这一来,如以上一例,买家只要卖方的确在租约下必须要付船东多少滞期费作出赔偿即可,不存在让卖方可以从中获利(当然也可以赔钱的)。有时,这种条款也会有一个最高装卸时间或装卸率和滞期费率,但同时这条款仍是 As per C/P。这一来,该最高规定只会被视为去局限租船的一方不能随意在租约中让步给船东,比如 CIF 买方去局限卖方不得同意船东过短的卸货时间或过高的滞期费。但它的“赔偿”性质不变,不该是去允许对方“独立”计算来赚差额的。如 *Suzuki & Co. v. Companhia Mercantile Internacional* (1921) 一案。

有时候,滞期费的问题更会带来意想不到的严重后果。比方,FOB 买家或 CIF 卖家以租家身份去租了一条船。该船去了装港或去装港途中,租家发现没法提供足够的货物或提供任何货物。这种情况常常发生,而造成该情况的原因也有很多种。比方说,原因是车皮失控或有意外,没法把货拖来码头。这往往在一条广泛的除外条款中,如在附录八的文章所提到的 C(ORE)7 和 STEMMOR 租约格式的第 5 条,规定可以不算装卸时间或滞期时间的。但在 GENCON 租约格式或任何其他租约和 Fixture Note 中如果没有一条广泛的除外条款,则所有因意外事故没法提供货物,装卸和滞

期时间都还是要算在租家头上。

在因此种意外事故延误了一、二个月的情况下，往往不足以造成合约受阻。加上有租家的错，租家没法提供货物，又没有除外免责，更不会使合约受阻。其后果会是：如果租约中没有广泛的装卸时间/滞期费除外条款，租家就要付出一大笔滞期费给船东。或是，赔一大笔钱去取消合约，因为在装港延误多久不肯定，不知道会要付多少滞期费才会有货装。

但是，如果有一条广泛的除外条款，租家就可找船东说：“船不必再开去装港了，因为出了意外事故而没法提供货物。”船东肯定是大力抗议。租家就可说下去：“你要去装港就去吧，反正在第几条的除外条款，已清楚说明在等货时间，装卸滞期不算，船会待上一、二个月没有分文的滞期费进帐。现在，如果船东要租家同意中止租约，要赔偿我租家五万十万等。”可见，这区别非常巨大。

所以，不论是船东还是贸易方（租家），对滞期费有一个清楚的认识都是很必要的。

第一节 装卸时间(Laytime)

一、装卸时间的基本精神

装卸时间的英美法基本精神可以用几句话来概括：装卸时间的规定是从船东的利益出发而由租家作出的保证，它通过规定和同意一段固定时间或计算该时间的方法，或允许一段合理时间，来限定允许租家用来装卸货的时间；若租家超出了这段期限，则需赔偿或支付滞期费。这种义务是绝对的(absolute)，除非此种延误是船东的过错所致(近因变了是船东自己延误)：可参阅 *Budgett v. Binnington* (1891) 1. Q. B. 35，或已包括在租约的除外规定中(根据订约自由精神)，或因根据装卸地法船舶作业成为非法而造成的(这很少会发生)。

在航次租约下，时间损失一般是由船东承担的，毕竟运费并不会因航次拖长了而增加。因此对船东而言，时间就是金钱。当然，由于航次中的大部分时间船舶不在租船人的控制之下，船东承担时间损失的风险是公平的。但在整个航程之中，首尾的装卸是在租家的控制之下，如 FIO 装卸条件下由租家安排装卸。即使是在班轮条款(Liner Terms)下，货源的组织调度也完全是由租家安排的。如果租家在装卸过程中不予合作，那船东的损失就大了。因此，为求公平起见，在航次租约中往往对租家可以用来装卸货物的时间加以限定，这就是所谓“装卸时间”(Laytime)的规定。这种规定是属于合约的保证项目(Warranty)。租家使用船舶装卸货超过了准许的装卸时间即违反了保证，对由此造成的时间损失就应负赔偿责任。但它只是保证项目，不是条件(Condition)，所以不存在一

发生滞期费,或已有多天的滞期,船东可以去终止租约,把船开走。同时为了避免日后在计算延误损害赔偿数额上的争议和麻烦,合同双方也往往在租约中约定一个滞期费率(demurrage rate),作为今后计算的基础。因此,在英国法中,滞期费是一种约定的延误损害赔偿(Liquidated damage for detention)。这样只要知道船舶在许可的装卸时间完结之后被延滞了多少天,然后用此天数乘以滞期费率即可得出租家应赔偿的数额。因此,对船东来说,把滞期费率订得比市场运价高,永远是一个好的政策(good policy)。毕竟产生滞期的机会高,费率订得稍高才使船东有充分保障。

在程租下,船东的愿望是争取船舶的快速运转;而确定装卸时间,规定滞期费、速遣费的目的和作用就在于惩罚拖拉装卸和奖励快速作业。

二、装卸时间的基本概念

1. 风险线概念(Risk line concept)

“风险线”的含义为:虽然装卸工作很多都是在租家控制之下,但装卸过程是很多项工作的组合,其中有相当部分是船东和船员负责做的,如码头间的移泊(shifting)、开关舱盖、绑扎和固定货物等等。装卸时间的计算应仅限于租家负责执行的那一部分工作,而不包括船东的工作。换言之,谁用时间谁掏钱。在此种概念下计算装卸时间,必须把装卸过程分成许多阶段,然后看是算在租家头上还是算在船东头上。这种计算十分麻烦,而且混乱,易产生争议,一些时间既不是船东也不是租家使用的更是难以计算。因此这个概念并不普遍,只在德国、挪威等少数大陆法国家使用。

中国的法律比较接近大陆法,那么它对装卸时间的看法如何呢?依我看来,北京仲裁是接受英美法律的概念,即装卸时间算在租家头上是绝对的;租家只有举证船东的过错或援引合同中的除