

一笔巨额滞期费的教训

费 振 芳

近几年
来，由于工
农业生产的
不断发展，
内外贸易两
旺，物资交
流频繁，因
此造成港口
吞吐能力不
适应工农业

生产增长的矛盾更为突出，产生了港口压船现象，因压船而引起的滞期罚款也日趋严重。船舶滞期而遭到罚款损失的主要原因虽然来自客观上的因素——港口堵塞，但也不乏由于我们工作中的失误，加重了这些损失。《国际贸易消息》于1981年7月23日，在它的第四版刊登了一篇以“港口压船期长”延迟罚款损失严重》为题的通讯报导，就是由于工作失误而加重损失的一个典型例子。现将滞期情况择要摘录如下：

“××进出口总公司从某国一公司购进一批货物，国外派船。某轮今年装13,600公吨货物于1月28日抵长江口锚地，船长当日上午即以电报方式递交装卸备妥通知书（又名准备就绪通知书NOTICE OF READINESS）。该轮在锚地抛锚35天后于3月5日进卸货泊位，并于当日开卸。但因发现四个舱温车(WINCHES)损坏而停卸，并离泊赴锚地修理，3月12日修复后又等泊到3月31日才进泊位继续卸货。4月20日全船卸毕。

装卸时间的起算是自船长递交装卸备妥通知书后的下一个工作日；该轮允许装卸时间为13.6天，按规定于2月20日就进入延迟期了，按贸易合同需付延迟费32万美元左右，按租船合约需付22万美元左右……”

以通讯报导的“于2月20日就进入延迟期”作依据编制了下列装卸时间表，表上所表示的滞期天数为52天13小时36分。

装 卸 时 间 表

卸货数量：13,600公吨

按日卸货率为每一天气工作日1,000公吨；允许使用卸货时间为13天14小时24分。

1981年1月28日上午递交准备就绪通知书，4月20日卸货完毕，星期日、节假日、坏天气等除外。

日 期		允许使用时间 日时分	滞 期 日时分
星期四1月29日	0800起算	- 16 -	
星期五1月30日至星期六1月31日	星期六卸货时间算至1200	1 12 -	
星期日2月1日至星期三2月4日	星期一卸货时间自0800起算	2 4 -	
星期四2月5日至星期六2月7日	春节	- - -	
星期日2月8日至星期四2月19日		8 20 -	
星期五2月20日	于1024期满	- 10 24	- 13 36
星期六2月21日至星期六2月28日			8 - -

星期日3月1日至星期三3月4日		4 - -
星期四3月5日至星期三3月11日	移泊修理温车	- - -
星期四3月12日至星期一3月30日	等泊待卸	19 - -
星期二3月31日至星期一4月20日	开始卸货至全船卸毕	21 - -
	13 14 24	52 13 36

滞期罚款按贸易合同每日为6,000美元应支付315,360美元;如按租船合约每日为4,000美元则需付210,240美元。

某轮在上海港停留近三个月而被罚滞期费几十万美元在滞期史上是罕见的。如此严重的经济损失从装卸时间表所列的滞期天数来分析也有我们工作中失误的责任。它的主要错误在于不应该由货方负担的船期损失也承担下来了,并将它算在滞期时间了。

哪些船期损失不能算延迟期?我个人认为可从下列二个方面的理由中的任何一个向船方提出交涉:

一、1月29日晨8点不能作卸货起算时间

装卸时间(LAYTIME)应在什么时候开始起算是根据租船合约的规定,一般是自船长递交准备就绪通知书后开始的。但是,凡递交了准备就绪通知书的船舶并不等于都可以开始计算装卸时间,它还需要具备“抵达船舶”(ARRIVED SHIP)的条件,方可起算装卸时间。按照国际惯例,船舶一经符合下列条件便称为“抵达船舶”。

1. 该船须已到达租船合同中规定的装货或卸货港口;
2. 该船须已在各方面作好装卸货准备;
3. 正式的书面准备就绪通知书已递交托运人或收货人。

第一条中“港口”一词的涵义是指船舶可以进行装货、卸货工作或经常等候装货、卸货泊位的港区内的某一部分。“港口”的区域范围也可按装货港或卸货港的港口习惯而定。

某轮在1月28日上午是否成为一艘“抵达船舶”,从它温车损坏以及使用电报方式递交准备就绪通知书等情况来分析,它在当时还不具备“抵达船舶”的条件。

首先,某轮3月5日进入卸货泊位,当日开卸即发现四个货舱的温车皆损坏而停止工作,这一点不符合“抵达船舶”条件中的第二条;其次,按照我国政府有关部门的规定:进入我港口的外籍船舶,一律禁止使用船上的电台等通讯设备。某轮既能以电报方式递交准备就绪通知书就可证明它是一艘尚未进入我港口的船只。因此,这一点不符合“抵达船舶”条件中的第一条。某轮唯一符合“抵达船舶”条件的是第三条,即已递交了准备就绪通知书。

准备就绪通知书实质上仅起到通知的作用。它告诉收货人或托运人,一是可以装卸货了;二是可以开始起算装卸时间了。准备就绪通知书对货主真正能起制约作用只有船舶具备了“抵达船舶”条件中的第一和第二条件时,才产生法律上的效用。准备就绪通知书的有效性,我们还可从下列的国际判例找到论证:

“××轮受租自“瓦尔纳”港载运玉米,租约规定准备就绪通知书在当地办公时间内上午递交,装卸时间则下午2点起计算;下午工作时间内递交则下一工作日上午8点起算,并允许船长以电报拍发准备就绪通知书。

××轮于1970年11月22日抵“瓦尔纳”港锚地并于上午10时递交准备就绪通知书。该轮当时无泊位在锚地等泊,但因货舱有鼠疫于11月30日熏舱。船舶所有人声称从11月22日下午2点起算装卸时间,承租人不同意船方提出的时间而诉之于法院。

上诉法庭认为对准备就绪通知书有效性来说应以船长在递交准备就绪通知书前必须使货舱和各方面适于装载谷物为前提，然而这一前提直至熏舱工作完成前尚未做到，因此货舱一事已使准备就绪通知书归于无效，概括而言，当11月22日递交准备就绪通知书时，该轮并未在各方面作好装货准备从而作出有利于承租人的判决”。(引自《租船与航运用语》)

由此可见，某轮 1 月 28 日上午递交的装卸准备就绪通知书也因温车损坏一事而失去其法律上的效力。某轮只有在 3 月 12 日温车修复可以进行工作时才能被视为已在各方面做好卸货的准备工作，才能开始起算装卸时间。货方可以据此声称从 3 月 12 日上午起算卸货时间并编制了下面的卸货时间表向船方提出交涉。

装 卸 时 间 表

1981年 1 月 28 日上午递交准备就绪通知书，1981年 3 月 12 日上午 0800 起算装卸时间，1981年 4 月 20 日卸货完毕。

日 期		允许使用时期	滞 期
		日时分	日时分
星期四 3 月 12 日	0800起算	- 16 -	
星期五 3 月 13 日至星期一 3 月 30 日		12 20 -	
星期二 3 月 31 日	0224期满	- 2 24	- 21 36
星期三 4 月 1 日至星期一 4 月 20 日	卸毕		20 - -
		13 14 24	20 21 36

从上述装卸时间表上所表示的滞期天数为 20 天 21 小时 36 分。这比原来船方编制的 52 天 13 小时 36 分减少了 31 天 16 小时，从而使某轮在上海港的滞期费的损失降低到最小限度，如按每日 6,000 美元的费率计算滞期罚款可以使国家少受损失 190,000 美元；如按每日 4,000 美元计算则少损失 126,667 美元。

什么时候具备了“抵达船舶”条件，什么时候就可以起算装卸时间。因此，“抵达船舶”条件对船东和租船人的利害关系是一个至为重要的问题，也是船东和承租人之间经常发生争论的问题，故我们接到船方编制的装卸时间表决不能掉以轻心，应认真核对，发现问题应据理力争，以维护我方利益。

二、温车修复后的 19 天等泊时间不应算在延迟时间内

从船方编制装卸时间表中所表示滞期 50 多天来看，船方将从 3 月 12 日至 31 日的 19 天候泊时间也编入了延迟时间内。这第二次等泊的性质不同于该轮 1 月 28 日进长江口因无卸货泊位的第一次等泊。第二次候泊是船舶在开卸后因温车损坏不能进行卸货而移泊修理温车后所引起的，假如温车当时是处于良好工作状态，某轮在 3 月 5 日靠泊开卸后就毫不延迟地进行卸货工作直至全船货物卸完为止，中间就不会存在第二次等泊。因此，温车损坏是造成船舶第二次等泊的唯一原因。温车损坏的责任既然在于船方，因温车损坏而引起的等泊责任应由船方来担负是理所当然的了。为此，这 19 天的船期损失不能强加在货方，应从滞期内扣除。扣除了 19 天，就成了下面装卸时间表所列的滞期天数

装 卸 时 间 表

允许使用时间 滞 期

		日时分	日时分
-----		---	
星期五2月20日	1024期满	- 10 24	- 13 26
星期六2月21日至星期三3月4日			12 --
星期四3月5日至星期三3月11日	移泊修理温车		-- --
星期四3月12日至星期一3月30日	等泊待卸		-- --
星期二3月31日至星期一4月20日	开始卸货至全船卸毕		21 --
		13 14 24	33 13 36

减少了 19 天的滞期时间,如果按照每日罚金 6,000 美元计算可使国家少损失 114,000 美元;若照每日罚金4,000美元计算则少付76,000美元。

某轮的滞期罚款被船方多算滞期天数的事件从现象上看,似乎我们未能抓住船舶温车损坏的有利条件,对船方编制的装卸时间表没有提出异议所致,但是,究其根源还在于我们缺乏外贸运输基础知识,察觉不出问题发生在哪里,其结果只能听任船方摆布,使国家遭受不应有的损失。

前事不忘,后事之师。在我们付出沉重代价后,需及时总结教训。这个事件的教训从另一个侧面反映了外贸运输是外贸业务工作中的一个薄弱环节。这个薄弱环节是我们长期来重外销轻运输,在外贸运输队伍中没有配备足够懂行的专业人才所造成的。

现在是应该重视智力投资的时候了。我们应采取措施挖掘人才,并通过各种渠道轮训和培育外贸运输专业人才,提高运输专业人员的素质。只有这样才能从根本上消除原可避免的不该发生的经济损失;只有这样才能适应四化需要,才能适应日益发展的繁重的、复杂的外贸运输工作。



(上接第59页)

盲目签订进入新市场的代理协议,结果遇到困难,执行不了协议,反而缚住了我们的手脚,断送了扩大新市场的销路。

3. 有关部门对成功进入香港市场的有特色的、经济效益较好的新产品,采取保护措施不得力。芭蕾珍珠膏进入香港市场后一、两年内,内地其他口岸和台湾省也相继出口各种牌号的珍珠膏,在香港化妆品市场上形成了中国珍珠膏自相竞争的局面,加上

芭蕾牌珍珠膏又有水货,造成在销售上处于极其困难的境地。当香港报纸刊出珍珠膏含汞危害人体的消息后,港英当局官方化验证明,只有芭蕾牌含汞成份极微,无害于人体,在这种情况下,芭蕾珍珠膏才在广大消费者中保住了自己的地位。但是,国内有关部门并未抓住这个有利时机,采取得力措施,保护芭蕾珍珠膏的销售专营权,把这个初步成功的商品扶上全省甚至全国的“拳头”或“名牌”商品地位。这是很可惜的。