

參加租船裝卸用時與滯船費研討會出國報告書

一、前言

由於滯船時間在整個油輪航次操作時中佔有極為重要的地位，其所衍生的滯船費用極為可觀，對於裝卸港用時等滯船時間之計算，雖然吾人可從購油買賣合約(GENERAL TERM CONTRACT)或租船合約(CHARTER PARTY)之條款規定以為依循，然而實務上常常在與船東或供應商間，雙方對於條款文字之解釋或認知有所差異，致亦有爭議不下，雙方無法妥協甚或需訴諸仲裁之情形發生，不但曠日廢時，且須支付巨額仲裁費，殊為不貲；相對於本公司執行審核滯船費相關人員，長久以來，其秉持之原則在業界已有一定的認知，當然依靠的是據理力爭，參酌實務判例，廣納最新市場資訊，我們才有嚴謹的本錢與對方達成協議解決，而今能有機會參加倫敦海運研究機構 CAMBRIDGE ACADEMY TRANSPORTATION 所舉辦的用時與滯船費的研討會(LAYTIME AND DEMURRAGE)殊覺可貴，藉以吸收業界具有精闢資歷的專業人員提供的寶貴經驗，咸信對於日後在這方面業務的審議執行將會有莫大的幫助。

二、課程內容摘要

1、 用時和滯船的相關法律(THE LAW RELATING TO LAYTIME AND DEMURRAGE)

講師：MR. PAUL HERRING ,PARTNER,INCE & CO.

內容：理論上在裝卸港的操作 DELAY 所造成船東的時間損失，船東均經由 DEMURRAGE 中來補償，因此雙方規範上即以簡明易懂的條文 CLAUSE 加以規定，以前稱為 FREEDOM OF CONTRACT，基本上 LAYTIME 計算是一種很務實的東西，但在雙方執行中仍會發生些許法律爭議，因此講師舉出實際的例子，建議訂約時即要規範清楚，免生爭議，如 LAYTIME 的計時起點，操作中的停止因素，時間及算法，用時的除外等，因為海事案件的爭議在海牙公約國家中目前並無規範，所以最重要的是蒐集各種 CHARTER PARTY 合約最新的發展資料，做為訂約的參考。

2、 用時起算 (COMMENCEMENT OF LAYTIME)

講師 MS. ANNE LIVERSEGE, THOMAS COOPER & STIBBARD, LONDON

容：本課程講師舉幾個實務的判例來釐清用時應以何點為起始點，

原則上，以下三點厥為必備的條件

I、 必須抵達租約所規定的目的地

THE VESSEL MUST HAVE REACHED THE
DESTINATION ; AND

II、 船方皆已備妥足夠可以開始裝卸貨的各種準備

SHE MUST BE READY IN ALL RESPECT TO
LOAD/DISCHARGE THE ENTIRE CARGO ;

III、必需發出備妥通知與租方或其代理行

NOTICE OF READINESS MUST BE TENDERED AFTER(II)
ABOVE TO CHARTERERS OR THEIR AGENTS.

3、 用時定義及計程租約用時之闡釋及除外條款

LAYTIME DEFINITIONS,THE VOYLAY RULES AND AN
INTRODUCTION TO EXCEPTION

講師：MR.STEPHEN KIRKPATRICK,PARTNER,RICHARDS
BUTLER.

內容：為配合油輪的實務操作需要，由 CMI,BIMCO 及 GCBS 等公司在著名的專業航運律師 MR.BILL WILSON 之主導下，於 1977 年開始著手研訂計程租約條款中有關用時條款專用術語定義之整編工程，並於 1980 年完成 CHARTER PARTY LAYTIME DEFINITION 1980(亦即熟知之 RIO LAYTIME DEFINITION)，幾年後再根據一些實際仲裁判例整修完成 VOYAGE CHARTER PARTY INTERPRETATION RULES 1993 簡稱”VOYLAY RULES 93”，本課程即對”VOYLAY RULES 93”共 28 條之條文內容再舉以判例作一概括性的介紹。

4、 用時的除外(LAYTIME EXCEPTION)

講師：MR. MICHAEL COX,THE WEST OF ENGLAND SHIP

OWNERS INSURANCE SERVICES LTD.

內容：在裝卸港口之裝卸作業中，常有許多情形在 LAYTIME 中會中止用時的計算，如船東過失，假日、移船時間、罷工、停工、壞天氣、設備故障....等，本課程對除外用時作廣泛的說明，如船長在卸油港須看到提單(BILL OF LADING)才可以卸油。否則應計用時，但依租約規定船長應可接受 LOI(LETTER OF INDEMINITY)代替提單而不能拒卸，否則租方可不計用時。

5、 實務上的用時問題(PRACTICAL LAYTIME PROBLEMS)

講師：MR.JRFFREY BLUM,DIRECTOR.INTERLINK
INTERNATIONAL TRADING(UK)LTD,MARINTIME
COMMERCIAL CLAIMS CONSULTANT & ARBITRATOR.

內容：本課程主要介紹對於各種造成影響用時的計時，一般來說，用時的計算係以租約條款為基礎，然實務上有些狀況並未涵蓋於租約的條款中或語意不清，易生爭議，因此租約中文字的清釐釐定或用特殊條款的規定(SPECIFIC CLAUSE)至為重要，如：

SPECIFIC CLAUSES FOR SPECIFIC PORTS

FOR MANY PORTS THERE ARE NOW PRINTED CLAUSE WHICH CAN BE INCORPORATED TO REGULATE THE POSITION BETWEEN OWNERS AND CHARTERERS FROM THE TIME WHEN A VESSEL REACHES A SPECIFIC POINT.SUCH CLAUSES ARE EFFECTIVE EVEN THOUGH A VESSEL DOES NOT BECOME AN ARRIVED SHIP AT THAT POINT.

6、 租約用時條款研析(CHARTER PARTY LAYTIME CLAUSE ANALYSED)

講師：MR.IAIN THORPE,SENIOR ASSISTANT WATSON FAIRLEY
&
WILLIAMS,LONDON .

內容：本課程主要以 CASE STUDY 採實例的方式，就租約中各個條款影響用時的計算加以研討，茲將各種 CHARTER PARTY 合約中，對於”TIME STARTS””TIME ENDS”“EARLY ARRIVAL”之界定方式，說明如下：

TIME STARTS

ASBATANKVOY – NOR+6HRS OR ALL FAST WHICHEVER

FIRST

EXXONMOBIL VOY2000 – NOR+6HRS OR ALL FAST WITH GANGWAY,WHICHEVER FIRST

BPVOY4 – NOR+6HRS OR COMMENCE CARGO WHICHEVER FIRST

SHELLVOY5 – NOR+6HRS OR COMMENCE CARGO BUT WATCH’ACCESSIBILITY”

TIME ENDS

ASBATANKVOY – HOSES OFF – NO MENTION OF DOCUMENTS DELAY

VITOL CLAUSE 34 – WILL COUNT DOCS DELAY AFTER 3HRS
EXXONMOBIL VOY2000 – HOSES OFF – RESUMES AFTER 2HRS IF DOCUMENTS DELAYED

BPVOY4 – HOSES OFF – RESUMES AFTER 3HRS IF DOCUMENTS DELAYED

SHELLVOY5 – HOSES OFF – IF DOCS DELAYED BY 1HR OR MORE WILL PAY ALL TIME

EARLY ARRIVAL

MANY CHARTERERS NOW INCORPORATE EARLY LOADING PROVISIONS

PERIOD LOADED EARLY CLAWED BACK BY CHARTERERS

BOTH PARTIES CAN WIN !

7、租約仲介人所應扮演的角色 (THE BROKERS ROLE)

講師：MR.MIKE BEAVINGTON,DIRECTOR,J O PLOWRIGHT & CO
(TANKERS) LTD

內容：早期的 AGENT 除從事船隻進出港結關，物料等補給外，亦有擔任 CHARTERING BROKER 的任務，演變至今，現今的 BROKER 已完全專職於公司型態經營的 CHARTERING ACTIVITY 的業務上面，一個稱職的 BROKER 除了應履行其所應盡的義務之外，更應積極主動的協助雙方有關滯船案件爭議的解決，避免雙方興訟，以及滯船 TIME BAR DUE DATE 的提醒；即使一個 BROKER 雖與船方或租方均有著良好的特殊關係，然亦合理的遵循下列四點，方可稱為一稱職的 BROKER。

- 1、 THAT THE BROKER MUST BE SEEN TO BE APPLYING HIS PROFESSIONAL KNOWLEDGE OF CHARTERING AND CHARTER PARTIES WHEN IT COMES TO QUESTIONS OF INTERPRETATION OF THE LAYTIME AND DEMURRAGE TERMS,
- 2、 THAT IF REQUESTED TO DO SO BY EITHER PARTY,THE BROKER MUST GIVE A FAIR AND UNBIASED ASSESSMENT OF THE CLAIM,
- 3、 THAT THE BROKER MUST COMPLY WITH ALL REQUESTS FROM THE SHIP OWNER TO PURSUE THE CHARTERER FOR SETTLEMENT,ON THE CONTRARY ,IT IS SAME AS THE ROLE OF THE CHARTER BROKER.
- 4、 THAT THE BROKER MUST NOT BE SEEN TO BE TRYING TO BOOST THE AMOUNT OF DEMURRAGE EARNED IN ORDER TO BOOST HIS OWN COMMISSION.

8、 實例演練(PRACTICAL LAYTIME CALCULATING)

講師：MR.PHIL STALLEY,BP OIL TRADING

INTERNATIONAL(TANKER)

MR.RAY DUNKLEY,INDEPENDENT OIL INDUSTRY LAYTIME AND DEMURRAGE CONSULATANT(TANKER)

內容：由講師提供一些實例試算演練，對 ”ARRIVED SHIP” 的銓釋，

大家踴躍發言探討，對爾後處理類似滯船問題將會更為得心應

手。各種釋例中，講師提出了每一個 DELAY 發生所致生的權責

歸屬，厥為滯船費計算中，最為重要的一環；茲將常易發生的

DELAY 因素條列如下，以為執行參考：

FACTORS OF DELAY

AWAITING TUGS AWAITING PILOT AWAITING TIDE
 AWAITING DAYLIGHT PILOT/TUGS ON STRIKE
 MOVING IN (FROM ANCHORAGE TO FIRST BERTH)
 DEBALLASTING TANK CLEANING
 STRIKE ON VESSEL US COAST GUARD INSPECTION
 BREAKDOWN OF EQUIPMENT ON BOARD VESSEL
 AWAITING BERTH – CARGO NOT READY
 AWAITING BERTH – BERTH OCCUPIED
 AWAITING BERTH – PREVIOUS V/L ON BERTH BROKEN
 DOWN
 SHIFTING BERTH(E.G.IN CASE OF TWO BERTH DISCHARGE)
 DISCONNECTING HOSES AWAITING CARGO
 DOCUMENTS
 CARGO OFF-SPEC IN SHORE TANK
 FIRE OR EXPLOSION ASHORE BAD WEATHER
 SHORE STRIKE SHORE BREAKDOWN

9、 經驗交換

滯船費的計算上，雙方常對用時起算(COMMENCEMENT OF LAYTIME)及等候貨油文件(AWAITING CARGO DOCUMENT)易生爭議，經與會人員大家相互討論後得到以下的看法：

(1)、 用時起算：

起算用時，主要依到港的認定 (ARRIVED SHIP)及備妥通知之有效性來加以詮釋。

ARRIVED SHIP：應以抵達目的地 DESTINATION 且完成隨時可以進港裝卸為前提，可不必拘泥於下錨與否為必要條

件，此與本公司有時亦獲船東的同意以下錨時間為抵達起算一樣，但講師認為只要兩造雙方同意即可，實務上無法絕對的認定對錯；至於 NOR 的有效性，則須符合前述的 DESTINATION 及 READY IN ALL RESPECT 至於 TERMINAL 是否有效 RECEIVE，則並不重要。

(2)等候貨油文件(AWAITING CARGO DOCUMENT)

市場上慣例已容許一 FREE PERIOD 給租方作為等候文件上船的時間，如有些標準制式的 CHARTER PARTY(如 BIMCHEMVOY ,INTERTANKVOY 76)就允許 LAYTIME 等至文件上船時間，一般說來如不按照船東所認知的做法，則船東均不願意引用此一條款於 CHARTER PARTY 當中，但如租方預知有些港口等候文件上船所需時間需要特長的話，則不妨擬具特殊條款 (SPECIFIC CLAUSE)予以規範，作為雙方執行依據。

三、拜訪油輪經紀商 GALBRAITH

GALBRAITH 公司是本公司在倫敦的三個經紀商之一，此次順道前往拜訪，經查該公司營運範圍除承作油輪仲介外亦涉足散裝貨輪之操作，其油門部門負責人 MR.CHARLES A.FOWLE(DIRECTOR)即為目

前倫敦 LTBP(LONDON TANK BROKER PANEL)的成員之一，目前該公司承作之本公司油輪主要以西非航線之提油為主，約二個月一到二船，雙方合作良好，今年以來由於油輪市場運費的起伏變化很大，而本公司西非地區的提油量亦呈穩定，經初步交換意見該公司願為配合本公司能夠順利掌握船況需求，渠表示將積極探詢與其關係密切且信譽良好有興趣之船東與本公司洽商簽訂赴該地區提油之保證運量合約即，COA(CONTRACT OF AFFREIGHTMENT)

四、感想及結語

此次參加此一課程研討會，瞭解到市場上對滯船索賠問題確有很多公司都視為公司業務上非常重要的一環，有些公司甚或有一 GROUP 的人在處理，課堂上能接觸到這麼多學養具豐的專家一同切磋，擴展了視野領域，收穫良多；基本上，滯船問題在協商談判時不預設立場，爭取最大妥協空間，萬不得已不提付仲裁創造雙贏機會。亦瞭解到處理滯船的不二法門，即忠於合約，而合約的制定如能事前作到防患未然，洞燭機先，則有賴不斷的學習與經驗的傳承，這些認知將為我從事船務工作之作業人員更臻一步的目標。