

租船合同中的“装卸时间” PDF转换可能丢失图片或格式，  
建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/35/2021\\_2022\\_\\_E7\\_A7\\_9F\\_E8\\_88\\_B9\\_E5\\_90\\_88\\_E5\\_c30\\_35981.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/35/2021_2022__E7_A7_9F_E8_88_B9_E5_90_88_E5_c30_35981.htm) 必须规定确切的装卸时间，如“共5天的装货时间和卸货时间”，“按港口习惯尽速卸货”这种写法极易引起纷争。怎么样、什么时候是合同允许的装卸时间结束呢？波罗的海航运公会的建议中几次提醒，“每舱口装货××吨”的写法优于“每可工作舱口××吨”或“可用的工作舱口××吨”。按英国法关于“天气许可”和“晴天工作”例外的最新判例，在合同中应该明确指出在什么情况下“天气例外”的条款才可以适用“Grainvoy”第二部分的第9条第一款规定：“如果船舶在装货港或卸货港等待，无论何天气，时间损失计算为装卸时间，但如果船舶在装货/卸货泊位，因为天气原因而实际不能进行装卸工作的，时间损失不计为装卸时间”。在“Norgrain89”第19条第四款和“Worldwood”第9条第六款中也有类似规定：在“Nuvoy84”第27条第三款规定“天气阻拦 - 在本租船合同下，装卸工作确实因为恶劣天气而受阻的，时间损失不计算为装卸时间”。在规定装卸时间时，应该避免诸如“每可工作的班组”此类含糊不清的写法。还有另一种纠纷不断的写法是“每个最大的可工作舱口，每连续24小时晴天工作日××立方米 (...per biggest workable hatch per weather permitting day of 24 consecutive hours)”，这在运往埃及的木材运输合同中已使用多年，在实践中非常混乱：如果是这样，那么甲板上的货物怎么办？这就无法计算了。在规定装卸时间时，不要轻易答应“可调剂使用装卸时间”。原因很简单，假设在装货

港节省了2天（速遣费每天1000美元）的时间，但在卸港发生了4天的滞期（滞期费每天2000美元），如果允许可调剂使用装卸时间，则承租人只要支付2天的滞期费，共4000美元而已；如果不允许可调剂使用装卸时间，则承租人需支付4天 × 2000美元/天 - 2天 × 1000美元/天 = 6000美元的滞期费，差别是显而易见的。经常发生纠纷的还有关于大舱口的装卸时间计算问题。《1993年航次租船合同用语解释》中（如果被引用的话）规定：“一个舱口如果可以同时供二班工人工作的视为二个舱口”。如果是承租人承担装货、卸货、堆装和平舱费（FIOST）条款的租船合同，切记加入以下内容：“虽然装卸工人是由承租人、托运人、收货人或者他们的代理人指定，且在船长的指挥和控制之下，但承租人、托运人或收货人仍然无需对装卸工人在装港、卸港的行为和过失负责。有关装卸工人造成的损害索赔，在船东与装港、卸港的装卸工人之间直接解决。如有货损，船长应在损害发生后的24小时内书面通知装卸工人，否则装卸工人不负责。”

100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问

[www.100test.com](http://www.100test.com)