

厦门大学海洋法与中国东南海疆研究中心
厦门大学南海研究院海洋事务系列丛书

傅岷成◎主编

租船业务与术语

王肖卿◎著



厦门大学出版社
XIAMEN UNIVERSITY PRESS

国家一级出版社
全国百佳图书出版单位

厦门大学海洋法与中国东南海疆研究中心
厦门大学南海研究院海洋事务系列丛书

傅岷成◎主编

租船业务与术语

王肖卿◎著



厦门大学出版社
XIAMEN UNIVERSITY PRESS

国家一级出版社
全国百佳图书出版单位

图书在版编目(CIP)数据

租船业务与术语/王肖卿著. —厦门:厦门大学出版社, 2013. 12

(厦门大学南海研究院海洋事务系列丛书/傅崐成主编)

ISBN 978-7-5615-4223-1

I. ①租… II. ①王… III. ①租赁-船舶-基本知识 ②租赁-船舶-术语

IV. ①U695.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 312071 号

厦门大学出版社出版发行

(地址:厦门市软件园二期望海路 39 号 邮编:361008)

<http://www.xmupress.com>

xmup@xmupress.com

厦门市明亮彩印有限公司印刷

2013 年 12 月第 1 版 2013 年 12 月第 1 次印刷

开本:720×970 1/16 印张:6.25 插页:2

字数:77 千字 印数:1~1 500 册

定价:20.00 元

如有印装质量问题请与承印厂调换

自 序

这本书早该写了,却由于疏懒,延宕至今。

在航运公司退休前,笔者一直负责租船业务,后来有一阵子负责航运保险。升成主管之后两者皆管,与这两个业务接触至少 30 年以上。

之前写的论文大多与提单或国际私法有关,写过一本海上保险条款的书,一直没有时间兼顾租船。

兴起再写书,一受中正大学罗俊玮教授提醒,也许只是信口一句“你是懂租船又教书的人,应该找个地方开这门课”,让笔者深有感触,“是啊! 写书应该比教书嘉惠更多人吧”。次因今年海商法面临修改,看到精通航运法规的人对租船却陌生,因此想写出来,让一般人能懂这项业务。于是,终于静下心来写书。

租船业务不需要多人经管,一个人管好几十条船是常事,有租船业务经验的人本来就少,有时间愿意写书的人更少。但租船多半是班轮运输的经营起点,很多公司是先经营散装航次租船,再经营班轮。作为班轮公司班轮来源的租船,则多视为公司的商业机密,由总部直辖的企划部门办理。

租船取代造船或买船已经是国际趋势,使租船大为风

行。班轮现在减少靠港、节省港口支出,也使班轮公司间的互换舱位、舱位租用成为趋势。租船与租舱是一个道理,因此了解租船是有必要的。

一般谈租船的书很少探讨业务,外文书偏谈租船市场,以学位论文方式写租船,大多搭上现在研究很难躲开的计量方法,由此让平铺直叙即可了解的租船常识,变成艰涩难懂。这也是笔者排除万难,让这本书面世的理由。

租船纠纷大多交付仲裁,多数仲裁当事人却不喜仲裁在台湾地区办理,仲裁与司法诉讼的最大区别,在于后者须根据法条,前者则可根据惯例与法理判断,若干租约维持“仲裁人曾从事业务”(Arbitrators must be commercial men)的道理就在这里。仲裁摒除专业,光厘清真相就很困难,此地仲裁案件少见租船案,也是本书作成理由之一。

本书不纠缠案例、避开长篇论述、少谈个案,除非引用说明或辅助说明;本书也减少引注、不附录文献与附件,解释简明,袖珍出版,压低价格,方便推广这项专门常识。由于发行两岸,台湾地区“海商法”又没有租船专有名词,因此说明时与台湾地区的口语混用,如光船租船、定期论时、航次论程等,方便两岸读者了解。

除分段标题粗体字代表租船专用词的说明,说明中之加着重线者,亦为专用租船术语,分段解释更易了解术语用法。

本书作成蒙诸多学生及老友协助:讯拓陈东海、东森谢承宏、台航梅家礼、吕忠信、长荣邱重盛、宏铭罗百合、台

湾运保杨瑞如、黄智子、柯秉辉等,或惠提数据,或协助看稿,方能顺利完成,大连海事大学司前校长鼓励、厦大南海研究院热心协助,并入南海研究院丛书中出版,在此一并致谢。

王肖卿谨志

2013年8月

目 录

第一章 租船业务	1
第一节 绪论——概述租船	1
第二节 租船的历史与趋势	3
第三节 租船的种类	6
第四节 航次论程租船与班轮运输	11
第五节 三种租船方式之比较	14
第六节 海商法之租船与其他法律很难兼容	19
第二章 租船合同	25
第一节 租船合同之种类	25
第二节 租船合同之签订	28
第三节 租船合同的当事人	52
第四节 租船合同与船东及营运人责任保险	53
第三章 运费与租金	60
第一节 租船成本的负担	60
第二节 航次论程租船的运费	62
第三节 期租合同中的租金	64
第四章 租船合同中重要的细节条件	68
第一节 光船租船与定期论时租船合同中的重要细节	69
第二节 航次论程租船合同中的重要细节	82
第五章 结论	87
第一节 租船经营与班轮经营	87
第二节 海商租船与国家竞争力	89

表目录

表一	2013 年网站公布国际前 20 大集装箱船公司	5
表二	班轮运输与航次论程租船之比较	13
表三	航次论程租船与定期论时租船之比较	14
表四	航次论程租船与光船租船之比较	16
表五	三种租船之比较	18
表六	延滞费与快速费的计算公式	48

第一章 租船业务

第一节 绪论——概述租船

航运经营主要分班轮运输(liner service)与非班轮运输(non-liner service or tramp)两种,非班轮运输的主要业务就是租船(ship chartering)。其他业务的变通,诸如买卖船舶赚差价、船舶租购等方式。船舶租购一样是租船,只是收取较高租金,若干时间(年)之后,船舶归租船人所有。船舶租购与买卖船舶赚差价等方式,是造船公司或少数航运公司之经营方式。严格说来,比较不属于航运业的营运。

提到租船,一般人肯定有个想法,租船就是把船租出去,因此不能算经营,只能算是租给别人经营。但是航运之租船却不等同于一般的财产出租,租船不仅需要专业知识与租船过程中不断的判断,还须负责船员的雇用与调遣、船况的维护与修缮、船体财产险与经营者责任险的安排等。一般的不动产租赁,租出去就几乎没事了,而租船属于经营,只是经营的技术与班轮运输不太相同而已。

租船赚取租金收益,一样需要经营技术,这些技术包括:观察市场的能力、预估市场的技术、哪个时间出租、租多久、租多少最为有利、租金多寡的算计与离租条件的拟定等,都需要专业常识才能办得到。租船条件的商议也有赖于经营技术,了解船舶性能。为争取最佳租金,必须清楚市场与租船当时的竞争条件与环境。选择最佳

的交船时间与交船地点交船,订定有利的还船地点,也就是根据市场,能马上找到回头货的地点,这需要专业知识的配合。除了商定最佳的租船条件外,租期中纠纷的处理、租约内容及条款的解释,都需要在租期中,不断地运用专业知识,化解争议与纠纷。把船租给一个可靠的大货主租船人,装载完全满载(full and down)的货物^①,争取市场上较高的运费及最佳付款条件,订定完整且无缺失的装、卸条件,订定装、卸港口的延滞与快速费等,则是航次租船的专业知识。这些都与经营技术有关,既有技术因素,而非坐享其成的收租,好比擅攻与擅守,都属于战术运用,因此将租船归类为一种经营方式,并不为过。

非班轮运输的经营主要就是租船。依国际航运惯例,租船分成光船租船(bareboat charter or charter by demise^②,简称“BC”)、定期论时租船(time charter,简称“TC”)、航次论程租船(Voyage Charter,简称“VC”)等三种。光船与定期论时租船其实都是就时间长短,按日计算租金(daily hire)。按日计算也是一种国际惯例,早 20 世纪五六十年代还有按船舶夏季载重吨(deadweight of summer load-line)按月、按吨计算租金的方式,因为计算方法比较困难,现在市场上已经不见,按日计租则已成趋势。光船租船与定期论时租船的差别,仅在光船租船之船东未配置船员,定期论时之船东已经配置船员,因此定期论时租船的租金较光船为高。但也同时因为船员由船东配置,装、卸责任在定期论时租船时,船东要负一半装、卸造成的货损责任,还要对货物的运送及照料负责,并对货物在运送途中的毁损、灭失负一半责任,而相对于光船租船时,货物装、卸则是完全由光船租船人负担,责任也由光船租船人独自担负。航次论程

① 完全满载指船舶装载容积与载重吨位都达到满载,是最佳的船舶利用,因以获得最有利的运费。

② 大陆海商法称光船租赁。台湾口语亦称租赁,租赁为台湾民法用语,海商法却未赋予定义。

租船又与两者不同,由于该种方式是按装货量计算运费的,因此租船人多半就是大批量货的货主:可能是出口商,也可能是进口商。航次论程租船的航运成本完全由船东负责,与光船租船正好相反,定期论时租船则介乎两者之间,航运成本是船东与租船人各负担一半:船东负责固定成本、租船人负责变动成本(变动成本或称营运成本,英文都是“operating cost”)。

新的国际公约——鹿特丹规则,将租船定义成包括为使用船舶或舱位^①的合同,就这一点来说,光船租船与定期论时租船都属于这种,但是定期论时租船中,却有一种是由货主自行租船的情形,货主自行租船就不是为使用船舶或舱位,而是装自己的货。这类货主了解定期论时租船,相较于支付运费的航次论程租船,只要支付相对少的租金,便可自行装货,比航次论程租船便宜得多。

另外,因应经营趋势,在定期论时租船中有种航次计时(time charter, trip),不订定租船时间,而是以航程完成时间,作为定期论时的时间长短标准,简称“TCT”。虽然船东仍是以按日计酬将船舶出租,但通常此种论时方式的租期较定期论时租船的时间为短。

航次论程租船亦有以整船支付整付运费,而不以装货量订定每吨运费的方式,称为整付运费(lumpsum charter),是航次论程租船的另一种租船方式。

第二节 租船的历史与趋势

租船之历史不确知起自何时,但应用租船的方式应从航次论程租船开始,航次论程租船应该是最早的船舶营运方式。古时船东与货主都是同一人,贸易与航运仅为一物之两面,因贸易之需要而须

^① 《鹿特丹规则》Article 6,1(a) & (b).

买船运送货物,那时候的船长与船东应该也是同一人或同一群体,欧洲童话中的辛巴达、金银岛、中国历史上的镜花缘,都是见证。即至今日,海上保险单之承保风险条款中,仍有“船长即使持有船舶股份,亦不被视为船东”(Master, Officers, Crew or Pilots not to be considered owners within the meaning of this Clause should they hold shares in the vessel),以厘清船长或船员犯错,不等同被保险人之船东犯错,保险仍旧承保之意^①。因此先有租船,后有班轮运输之经营方式,应为历史事实。

用租船取代买船及造船经营班轮运输:包括光船与定期论时方式,应该历史较晚,是后来才有的,但就个人经历的航运历史所知,班轮运输的船东应该都是先自有船舶,再作经营。即至今日,台湾法规(航业法)依然不允许没有自有船的船东,登记为船舶运送业。这种作法看似稳当,然而比诸航运先进国早已以全数租用船舶经营航运之做法,可说阻挠进步、落后多矣!

尽管国人性格保守,不论目前高居全世界箱量第4名的长荣海运、第5名的中国远洋(COSCO)、第9名的中海集装箱运输(CSCL)、第11名的中国航运、第14名的阳明海运,仍维持不超过三分之一或不过半的船舶经由外租,他国的航运公司,早已有六到八成船舶外租而来。国际财务管理公司主动寻觅并联系的租船业务,显然使光船租船成为全球化的国际趋势。目前趋势这种情形多见于班轮公司。非班轮的航线还是维持原来自有船的原貌,这可能是因为班轮财力较大、经营有年、国际名声较着,让国际财务管理公司比较放心的缘故。由表一可了解各公司的自有船与租船比例。

^① 用于今日,船长、船员可能因公司股票公开上市,而船长、船员可能持有股份时,反而依然适用。

表一 2013 年网站公布国际前 20 大集装箱船公司

排名	经营者 (Operator)	总集装箱数 (Total TEU)	总船 船数	自有 集装箱	自有 船舶	租箱	租船
1	APM-Maersk (Denmark)	2,578,347	582	1,343,838	239	1,234,509	343
2	Mediterranean Shg Co (Switzerland)	2,329,882	479	1,042,255	190	1,287,627	289
3	CMA CGM Group (France)	1,470,906	422	532,274	87	938,632	335
4	Evergreen Line (Taiwan)	767,241	195	416,283	97	350,958	98
5	COSCO Container Line (Singapore)	748,459	165	402,849	106	345,610	59
6	Hapag-Lloyd (Germany)	711,248	150	387,528	68	323,720	82
7	Hanjin Shipping (Korea)	631,758	117	298,360	44	333,398	73
8	APL (Singapore)	622,773	124	279,912	43	342,861	81
9	CSCL (China)	601,779	142	410,607	77	191,172	65
10	MOL	532,851	111	240,926	40	291,925	71
11	OOCL (Hongkong)	474,620	96	314,648	49	159,972	47
12	NYK Line (Nippon Yusen) (Japan)	432,003	100	300,513	54	131,490	46

续表

排名	经营者 (Operator)	总集装箱数 (Total TEU)	总船 艘数	自有 集装箱	自有 船舶	租箱	租船
13	Hamburg Sud Group (Germany)	410,583	100	218,048	44	192,535	56
14	Yangming Marine Transport Group	378,109	86	238,897	50	139,212	36
15	K Line (Japan)	361,616	71	127,352	21	234,264	50
16	PIL (Pacific International Line) (Singapore)	348,145	164	210,301	106	137,844	58
17	Zim Integrated Ship- ping Services (Israel)	339,247	89	142,558	29	196,689	60
18	Hyundai M. M. (Korea)	333,900	55	100,646	17	233,254	38
19	United Arab Shipping Company, UASC (six share holding Arab States)	263,116	45	198,164	26	64,952	19
20	CSAV Group(Chile)	246,234	51	48,178	10	198,056	41

数据源: <http://www.alphaliner.com/top100/index.php>

注:该网站公布国际前 100 大集装箱船公司,本书仅撷取之前 20 大集装箱船运公司

第三节 租船的种类

租船的种类国际上一直维持三大类:即航次论程租船、定期论时租船,以及光船租船三种。因应需要,航次论程租船有按吨计收

运费的传统,以及后来发展出来的整船收一个整付运费的整付租船(lumpsum charter),都属于航次论程租船。定期论时租船亦订有租期、按日计租的传统论时,以及后来发展出来,多由大宗货主直接以定期论时方式租船,运载自有货物的航次论时租船^①,后者之租期,以航次完成作为租期标准,但有预估多长时间的订定,如一个单大约50~60日(one trip, about 50~60 days)。定期论时租船,在台湾地区一般书本上称为佣船,以航次为主的航次论程租船在台湾地区也称为佣船,但佣船一词,其实来自日本,作者对此一分类,不以为有什么意义。三种租船方式分述如下:

一、光船租船

以未配置船员的光船出租营利,就租期长短,按日计费,大都采用格式化合同,实务有成规或惯例来补足合同之解释,租船费用、经营成本与运送责任均由租船人承担,大陆海商法有“船舶租用合同”章及“光船租赁合同”节,定义“光船租赁合同,是指船舶出租人向承租人提供不配备船员的船舶,在约定的期间内由承租人占有、使用和营运,并向出租人支付租金的合同”^②已完整说明这种租船模式^③。台湾的海商法对光船租船没有定义,甚至有人以为海商法第三章以“运送”为章名,光船租船根本不以运送为目的,因此光船租船不在海商法的规范之内,光船租船只能适用民法的说法,确系其来有自。

案例解释“船舶租赁人就船舶上权利义务与船东一样。就船长与其他船员所加于其他人之损害,船舶承租人应为之赔偿,不得对

① 许多书籍将航次论时归属于论程租船与现况有出入,说论时租船一定要半年以上也与现况有出入,因为这种租船是短期论时的一种,期间最短有十天左右就结束,一样是论日计收租金。

② 大陆《海商法》第144条。台湾海商法未有定义所以借用大陆海商法的定义说明。

③ 刘宗荣:《海上运送与货物保险论文选集——附定型化合同条款效力评释六则》,1991年版,第22、26页。

于被害人以租赁关系为借口主张卸责”^①,说明此种租船系由租船人全程负运送责任之意义。另有案例解释“船舶租赁合同与佣船合同不同,前者以船舶移归承租人占有为用益,承租人关于船舶之利用,对于第三人与船东有同一之权益”^②说明光船租船与定期论时租船、航次论程租船方式不同。大陆海商法条文中另有“关于出租人和承租人之间权利、义务之规定,仅在船舶租用合同没有约定或者没有不同约定时适用”^③,当可反映尊重合同自由原则的精神,台湾海商法则没有类似条文(规定)。

在租船期间,租船人实际控制、占有与管理船舶,聘用船长、海员,负担船舶因营运发生之费用及责任。船员非船东雇用,营运又由租船人控制,故以往仅发生于船东与租船人关系特殊,如母公司与子公司、同一管理公司、公司有多年交谊,或造船厂因订造人宣告破产,接收未完工船舶,只好寻觅可靠之客户以光船方式出租,否则鲜少用这种方式租船。由于以上局限,这类租船当时不多,定期论时租船则在当时大行其道。

时移事异,由于欧洲传统海运国之鼓励造船政策,非航运业者之高所得收入者,在节税政策的鼓励下造船,交由国际财务管理公司经营,其经营方式为在市场寻觅有信誉之公司,如国际股票上市、海外发行公司债之国际公司,以光船方式将船舶长期出租,交给班轮公司经营,使光船租船空前繁荣。长期之定期论时此时已多被光船取代,使定期论时租船走向短期性。

国际股票上市、海外发行公司债之国际公司既以光船租船方式取得船舶,使光船租船最终以班轮运输为营业。光船虽仍有转租为定期论时或航次论程情形,但前述透过国际财务管理公司之光船租

① 刘宗荣:《海上运送与货物保险论文选集》,第22页。

② “最高法院”1980年度台上字第412号民事判决。杨仁寿:《海商法修正评释》,第196页。

③ 大陆《海商法》第127条。

船则少见转租,因财务管理公司经营船舶以稳健可靠为主,转租有损于船舶保养维修,亦不符长期经营之理想,这是光船租船之现况。

二、定期论时租船

以配置船员之船舶出租营利,按租期长短、按日收租之方式租船,即订定期间若干的论时租船。亦有以航程期间作为租期,谓之航次论时租船。

定期论时租船已配置船员,租金较光船租船高。光船租船之成规、惯例与论时租船仍有少许差异,定期论时之运送责任由船东与租船人共同承担,光船则仅由租船人负责。定期论时之租船成本由船东与租船人共同承担,光船除折旧、利息之全部,以及保险得以另外商议外,其他成本亦都由租船人负责。

大陆海商法在“船舶租用合同”章中有“定期租船合同”节,以“船舶出租人向承运人提供约定的由出租人配备船员的船舶,由承租人在约定的期间内按照约定的用途使用,并支付租金的合同”^①作为定期(论时)租船之定义。同时亦有“关于出租人和承租人之权利、义务的规定,仅在船舶租用合同没有约定或者没有不同约定时适用”^②,同样反映尊重合同自由原则的精神。

在定期论时租船情形下,除船员起居空间外,船舶舱位之营运使用都属租船人权利(the whole reach and burden of the vessel, including lawful deck capacity to be at Charterers' disposal),租金实务上仅余按日计租一种,其租金计算虽与光船租船相同,但因配置船员、成本较高,因此正常情形下,同一时间之租金高于光船出租;航运惯例上租船人有权主张更换船长及高级船员,但实务上倒不常见。因市场变化,长期的定期论时租船已多数为光船租船所取代,

① 大陆《海商法》第129条。台湾海商法未有定义所以借用大陆海商法的定义说明。

② 大陆《海商法》第144条。台湾海商法未有定义所以借用大陆海商法的定义说明。