

SHIPBUILDING CONTRACT SHIPBUILDING CONTRACT

航运实务丛谈

第十三册

造船合约

杨良宜 著

大连海事大学出版社

航运实务丛谈

第十三册

造船合约

SHIPBUILDING CONTRACT

杨良宜 著

大连海事大学出版社

© 杨良宜 2008

图书在版编目(CIP)数据

造船合约 / 杨良宜著. —大连: 大连海事大学出版社, 2008. 10
(航运实务丛谈)

ISBN 978-7-5632-2246-9

I. 造… II. 杨… III. 造船—经济合同—研究—中国 IV. D923.64

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 165115 号

大连海事大学出版社出版

地址: 大连市凌海路 1 号 邮编: 116026 电话: 0411-84728394 传真: 0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连天正华延彩色印刷有限公司印装 大连海事大学出版社发行

2008 年 10 月第 1 版 2008 年 10 月第 1 次印刷

幅面尺寸: 170 mm × 230 mm 印张: 53.5

字数: 1016 千 印数: 1 ~ 3000 册

责任编辑: 王桂云

责任校对: 艺霖

封面设计: 晴阳

版式设计: 艺晓

ISBN 978-7-5632-2246-9

定价: 96.00 元

序

随着近年来世界航运业的蓬勃发展,造船工业的相应发展也是一日千里,中国内地造船业的发展表现得更为卓越。根据最近的调查数据显示中国在新造船吨位方面已经超越日本和韩国而成为世界造船业的领军国家。这固然是喜讯也是发展中遇到的良好机遇,但笔者在高兴之余,也对中国船厂在软科学方面(如订立一份保护自己的合约,懂得合理利用法律保护自己,合约的履行与管理等)有很大的忧虑。这在笔者的眼中主要显示在中国船厂近年来大量被外国船东起诉,并索赔会是高达天文数字的金额,而且不少还是败诉。要知道,掌握软科学所需要的时间要比掌握硬科学所需的时间长得多。但中国船厂一天不掌握软科学,笔者这种可能是多虑的人总会担心中国造船工业目前的兴旺无法变为千秋基业。

笔者一直强调特别在国际上的交往,去订立一份对自己有利的合约是至关重要的。但是在现实中,笔者多次见到中国的船厂因为对合约法的不了解而屡屡签下如同“卖身契”一样的造船合约。这导致了在一些案件中,会是光去订立一个合约,什么工程也没有开始,就已经要去赔偿外国船东上千万美元的损失,因为判是中国船厂毁约,这令人痛心疾首。要知道,现在还是造船业极其兴旺的日子与造船厂拥有强大的谈判力量,竟然也会是如此被动与蒙受不必要的损失。换了是造船业不景气的时候(这肯定迟早会来临),造船厂要去哀求与吸引外国船东前来造船,情况肯定会是更加被动。

当今世界上(尤其是英国)关于造船合约方面的法律发展又是极为迅速的,大量案例不断涌现。新的造船标准合约格式也频频出现,这在一定的程度上是好事,因为它们能够更完整与准确地针对一个造船合约中会产生各种问题,令订约双方可以避免遗漏。此外,它可以去大大缩短双方谈判合约的时间。但正如所有的标准合约格式一样,它们都有自己的偏向与缺点,而且十分隐蔽,不是一些对合约法外行的人可以觉察的。再说,任何合约都不会对订约双方一样有利与做出同等的保护,变了“公平合理”的这句话很难说得准。比如说船厂谈判力量很强的时候,他去争取把一些看来是对双方利益不平衡的条文,只是保护船厂,这在当时的大环境下来看是没有什么不公道,这与船厂要求的船价高昂的道理完全一样。毕竟最后谈得拢的话还是你情我愿,而能够争取却不去这样争取的船厂就是一个傻瓜。因为倒过来在外国船东谈判力量强大的时候,他也会毫不犹豫地这样做。再说,能够争取更好的条文但不争取岂不是根本不需要谈判这个阶段了吗?而且,能够争取更好的合约条文与船厂争取更高的船价是没有本质上区别的,因为几乎每一条合约条文最后都可以量化为金钱。

笔者见过部分中国船厂在自己拥有很强谈判力量的情况下仍然签订了很多对自己不利的合约,在许多时候更是外国船东拟定的合约被船厂拿来就签。这可以看出,最终能否订立一份对自己有利的合约关键还是看订约方对于合约与法律的知识水平,而不是在谈判力量的强弱(特别是针对中国船厂而言)。

近年来,国际上有了好几份标准的造船合约格式。相比以前使用的合约格式,它们是完整与明确得多了。许多以前使用的合约格式没有针对的地方现在都有所针对,例如在 BIMCO 在 2007 年所拟定的 Standard Newbuilding Contract 或简称 NEWBUILDCON,就有了一条全新的第 4 条文,名为 IMO Hazardous Materials Inventory,内容就是根据联合国国际海事组织(International Maritime Organization 或简称 IMO)在危险品运输方面订下的指引,针对新造船舶所使用的物料与设备去列明所有对环境与人体有危害性的物品,并去尽量减少使用。但 NEWBUILDCON 也有许多隐蔽之处,不论是船东或船厂去使用必须要了解。其中有不少隐蔽之处笔者在本书有介绍。总的说,相对在亚洲十分普遍被使用与被视为是偏袒船厂利益的日本造船厂协会(Shipbuilders Association of Japan 或简称 SAJ)在 1974 年所拟定的标准造船合约格式,NEWBUILDCON 被视为是比较平衡了船厂与船东之间的利益,这对船东是一件好事。据说是 NEWBUILDCON 已经首先在中国的船厂被使用,第一次是用在德国船东 John T Essberger 与中国船厂 Dingheng (Jiangsu) Shipbuilding Co 之间。

除了上述的 NEWBUILDCON,其他近年来的标准造船合约格式有西欧造船厂协会(Association of Western European Shipbuilder 或简称 AWES)的合约格式与挪威船东协会(Norwegian Shipowners Association)与挪威造船厂协会(Norwegian Shipbuilders Association)所谈判后同意的标准合约格式。估计这些标准合约格式恐怕对中国造船业会是陌生,而只是适用在欧洲造船业,而欧洲造船业目前主要还是建造一些昂贵与结构复杂的船舶,如旅游船或液化天然气(LNG)型船舶。美国商务部的 Maritime Administration 也有一个标准合约格式名为 MARAD Form,但由于美国在国际造船业的式微而很少见到了。SAJ 标准格式合约除了偏袒船厂的利益外,今天看来有许多不完整或有所遗漏的地方,例如它没有针对设计风险(design risks)的责任归属,也没有针对造船厂倒闭(insolvency)的情况或十分重要的还款担保(refund guarantee)。

但标准合约并不代表一切,因为有订约自由,所以即使是使用 SAJ 或 NEWBUILDCON 的标准格式,也经常被订约的船厂与船东去作出各种修改或增加。除非这些修改或增加是约定得十分清楚与能够在整个合约与其他合约条文协调,就往往会带来争议,这也是为什么不断有新的争议与案例出现。这种做法在 The “Seta Maru”(2000) 1 Lloyd’s Rep. 367 先例中,Thomas 大法官有提到如下:

“However, although these contracts followed the general format to be found in most shipbuilding contracts and employed wording that is commonly to be found in shipbuilding contracts, it is a feature of shipbuilding contracts that there are often detailed variations in the wording. These come about in the course of negotiations between the legal representatives of the builders and the buyers or sometimes because builders or their legal advisors have their ‘house styles’; the principal disputes in this appeal result from such variations to the SAJ standard form. Thus although the structure of this contract followed the broad standard form, effect must be given to the wording of this particular contract, even if that wording had achieved a result which might not, at first sight, accord with the general purpose of the standard form. A striking example is the decision of Mr. Justice Ackner in *Harland & Woolf Ltd. v. Lakeport Navigation Co. Panama SA* [1974] 1 Lloyd’s Rep. 301.”

这表示中国船东或船厂去参与国际谈判与订立造船合约,非要了解合同法不可,而由于国际上的造船合约绝大部分是去伦敦(少数现在也来香港)仲裁,这表示要了解的是英国合同法。笔者在本书就借此机会去多介绍一些针对造船合约非常重要的合同法概念,但刻意去减少谈及技术上的问题,因为中国船厂在硬科学方面不需要太担心,而且笔者自己也应该知道去藏拙。

由于本书赶着要在一个期限前出版,加上笔者刚好在近期非常繁忙,所以就没有太好地校对。笔者相信这本书的错误会比其他近期出版的书较多,希望读者见谅。

最后,笔者要感谢一些作出帮助的朋友,如梁永强先生(他给了一个岸上工程如何去计算延误的例子),刘国庆先生(他提供了一些有关船舶建造保险的资料),与笔者的三位助手司嘉女士、陈淑玲女士与余君逸先生等的大量工作。最后笔者感谢大连海事大学出版社,特别是王桂云女士。

杨良宜

2008年9月

在此书已经写完但在出版之前,造船市场蓬勃的形势在一个月內突然急转直下,令本书的部分内容显得好像有些不合时宜。但笔者无意去重写,毕竟知识本身是不会因为市场而有所改变。只希望在现在严峻的形势下,鼓励大家看得长远,对那些可以捱过这个严冬的人来说,能够从这个痛苦的经验中学习与对国际合同法充分了解(这也是本书想去针对的),就会令他们将来在好景再临的时候更加壮大与持久。

目 录

第一章 造船合约的订立	(1)
§ 1 概述	(1)
§ 2 合约订立第一个阶段:谈判	(2)
2.1 双方可以追求自己最大的利益并承担谈判失败导致的损失与 花费	(2)
2.2 谈判失败能否可以侵权或其他衡平法的救济向对方索赔?	(2)
2.3 谈判最后会达成的结果视为是太不肯定而不会有救济	(5)
§ 3 合约订立第二个阶段:双方有合约关系的约束	(9)
§ 4 客观去看是否有合约的订立	(10)
§ 5 保留准确与全面谈判证据的重要性	(11)
§ 6 不同角度的客观解释	(12)
§ 7 一致的订约意愿 (meeting of minds/consensus <i>ad idem</i>)	(13)
§ 8 双方的约定必须全面与肯定才会有合约关系	(16)
8.1 合约的全面	(16)
8.1.1 重要的内容必须双方明确同意	(19)
8.1.2 合约如果被履行	(20)
8.2 合约的肯定	(21)
8.2.1 价格不肯定	(21)
8.2.2 货物数量不肯定	(25)
8.2.3 合并的标准格式或标准条文不肯定	(26)
§ 9 双方有意图去产生法律关系	(27)
§ 10 发盘	(30)
§ 11 邀盘 (invitation to treat)	(32)
§ 12 接受或受盘	(33)
§ 13 合约格式斗争	(36)
§ 14 善意 (good faith)	(37)
§ 15 造船合约有否达成协议的案例之一: Okura & Co Ltd v. Navara Shipping Corporation SA	(41)
§ 16 造船合约有否达成协议的案例之二: Covington Marine Corp v. Xiamen Shipbuilding Industry Co	(45)

第二章 船舶描述与船级 (Description and Class)	(50)
§1 SAJ 与 NEWBUILDCON 的有关条文	(50)
§2 船级社在造船的聘用	(51)
§3 船级社对船厂的要求是否属于修改?	(52)
§4 船级社在技术争议作为仲裁员的考虑	(53)
§5 专家判断与仲裁的区别	(54)
§6 调解与仲裁的区别	(60)
§7 造船合约中约定的规范说明与符合船级社/有关权力机构的要求	(60)
§8 分包工程与分包商名单	(61)
§9 船东直接向分包商索赔的可能性	(62)
§10 造船合约要求符合新的国际公约如危险性物料的目录等	(64)
第三章 船价与支付办法	(65)
§1 SAJ 与 NEWBUILDCON 的有关条文	(65)
§2 概述	(68)
§3 通货膨胀	(71)
3.1 法律地位	(71)
3.2 重新谈判船价	(72)
3.3 哀求	(75)
3.4 通货膨胀条文的例子	(76)
§4 人民币升值	(78)
§5 船厂在交船时有权调整船价的条文	(79)
§6 船厂给予船东最优惠待遇的情况	(82)
§7 分期付款	(84)
7.1 保证金与分期付款的区别	(84)
7.2 保证金	(84)
7.3 分期付款	(86)
7.4 船价分期付款的支付办法	(87)
§8 造船合约是纯货物买卖合同还是建造合约之争	(88)
8.1 在买卖合同得不到约因/对价要退还预付货价	(89)
8.2 上述理论不适用在建造合约	(91)
8.3 债务与损失的区别	(92)
8.4 有关案例之一: Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. v. Papadopoulos, (H. L.)	(92)
8.5 有关案例之二: Stocznia v. Latvian Shipping	(94)

8.6 中国造船合约的有关条文	(96)
§9 对冲(set off)与扣减(abatement)的理论	(97)
9.1 最后一期的分期付款明示允许的对冲或扣减	(99)
9.2 允许在最后一期船价作出对冲或扣减的条文	(100)
9.3 船东与船厂对最后一期船价有争议的情况	(101)
§10 造船的资金来源	(102)
10.1 船厂的资金来源	(102)
10.2 船东的资金来源	(103)
10.2.1 向商业银行融资	(103)
10.2.2 船厂融资	(104)
10.2.3 政府的资助	(106)
10.2.3.1 国家支持与资助船厂的原因	(106)
10.2.3.2 国际经合组织去阻止造船国家之间恶性竞争的努力	(107)
10.2.3.3 船厂欺骗政府以取得资助	(108)
10.2.3.4 其他可能构成欺骗的造船合约	(110)
第四章 议定赔偿(liquidated damage)	(112)
§1 SAJ有关条文	(112)
§2 议定赔偿的介绍	(115)
§3 议定赔偿的好处	(117)
§4 议定赔偿金额的考虑	(117)
§5 针对议定赔偿的抗辩或争议	(118)
5.1 议定赔偿是否惩罚性条文	(118)
5.1.1 怎样去区分是否属于惩罚性条文	(119)
5.1.1.1 区分原则之一:条文的标题并不重要	(119)
5.1.1.2 区分原则之二:约定的金额比真正损失大为的是去威吓 一方当事人不敢去违约	(120)
5.1.1.3 区分原则之三:判断是否惩罚性条文是去看订约一刻的 情况	(122)
5.1.1.4 区分原则之四:其他帮助区分的考虑	(122)
5.1.1.4.1 将来可能发生的违约最大的损失也低于约定的金额	(122)
5.1.1.4.2 对纯金钱债务约定比债务更高的赔偿金额	(123)
5.1.1.4.3 对于大小及严重程度不一的多种违约约定一个单一的 赔偿金额	(124)
5.1.1.4.4 真正损失很难估计的情况	(127)

5.1.1.4.5 一连串合约中的中间方 (party in between)	(127)
5.1.1.4.6 针对同一种违约有不同金额的议定赔偿	(128)
5.2 议定赔偿是全部与唯一的赔偿	(129)
§ 6 造船合约的船价与议定赔偿订得低如何去利用作为谈判筹码的	
例子	(129)
§ 7 有关交船延误的议定赔偿条文	(131)
7.1 SAJ 标准格式合约	(131)
§ 8 有关船速的议定赔偿条文	(133)
§ 9 有关耗油量的议定赔偿条文	(133)
§ 10 其他有关的议定赔偿	(135)
§ 11 有关议定赔偿支付的时间	(136)
第五章 设计船舶的风险与船东批准图纸	(137)
§ 1 NEWBUILDCON 与 SAJ 在这方面的比较	(137)
§ 2 设计不妥的定义	(137)
§ 3 设计不妥与潜在缺陷的区别	(139)
§ 4 船舶是由谁设计的	(140)
§ 5 法律的默示地位	(141)
§ 6 造船合约下担保期内或以后发现的设计不妥	(143)
§ 7 设计/图纸的批准	(144)
§ 8 船厂的设计过程	(146)
§ 9 有关设计不妥的部分例子	(148)
9.1 例子之一	(148)
9.2 例子之二	(148)
9.3 例子之三	(149)
9.4 例子之四	(149)
9.5 例子之五	(149)
9.6 例子之六	(150)
§ 10 船东批准图纸	(150)
10.1 SAJ 与 NEWBUILDCON 的有关条文	(150)
10.2 两者的比较	(152)
第六章 船舶修改	(154)
§ 1 SAJ 与 NEWBUILDCON 的有关条文	(154)
§ 2 概述	(157)
§ 3 船东的修改要求被接受的先决条件	(158)
§ 4 船厂没有与船东谈妥相关条文的更改就应船东要求作出修改的	

后果	(158)
4.1 标准格式在这方面的比较	(160)
4.2 针对交船日期延误的普通法地位	(161)
§5 修改的费用如何支付或保证	(162)
§6 允许船东任意作出修改的考虑与保障	(163)
§7 NEWBUILDCON 的有关规定做法	(165)
§8 船厂的修改要求	(167)
§9 有关修改费用争议的案例	(168)
第七章 测试与试航(Trials and Sea Trials)	(170)
§1 SAJ 与 NEWBUILDCON 标准格式的有关条文	(170)
§2 测试与试航的原因及它与英国 1979 年《货物销售法》的关系	(175)
§3 测试(trials)包括些什么	(177)
§4 试航(Sea Trial)包括些什么	(178)
§5 预先的通知	(178)
§6 试航的天气状况与地点	(179)
§7 物权与风险谁属?	(179)
§8 试航中物料的供应	(181)
§9 试航的技术方面	(182)
§10 试航完结后的船东接收或者不接收	(184)
10.1 航运市场不景气的情况	(184)
10.2 航运市场高涨的情况	(185)
10.3 NEWBUILDCON 的有关交船时船舶有轻微缺陷的条文	(185)
10.4 AWES 的有关交船时船舶有轻微缺陷的条文	(187)
10.5 普通法的地位	(188)
10.5.1 条件条文、保证条文还是中间条文之争	(188)
10.5.2 交船时船舶如果有缺陷是条件条文、保证条文还是中间条文?	(190)
§10.6 试航后的接受	(195)
10.6.1 提供试航结果	(195)
10.6.2 船东的考虑	(195)
10.6.3 接受的结果	(195)
10.7 试航后的不接受	(197)
10.7.1 船厂同意缺陷清单	(198)
10.7.2 船厂不同意缺陷清单	(199)
10.7.3 合法与非法拒绝接收船舶的后果	(201)

10.7.3.1	合法拒绝接收船舶	(201)
10.7.3.2	非法拒绝接收船舶	(202)
10.7.4	1979 年和 1994 年《货物销售法》下的默示条件	(204)
10.7.4.1	默示条件之一:符合订约时的描述	(205)
10.7.4.2	默示条件之二:满意质量	(207)
10.7.4.3	默示条件之三:合理适合有关的用途	(208)
10.7.5	总结船东可去以船舶质量缺陷拒绝接收的合法理由	(210)
第八章	交船(Delivery)	(212)
§1	SAJ 与 NEWBUILDCON 的有关条文	(212)
§2	什么是交船	(215)
2.1	交船地点	(216)
2.2	交船日期	(217)
§3	交船文件	(219)
§4	船舶的所有权转移	(222)
4.1	船舶所有权转移有明示规定	(223)
4.2	船舶所有权转移没有明示规定	(227)
4.3	船舶所有权转移明示约定在交接船舶之前	(230)
4.3.1	船厂倒闭时船舶大部分已经完工	(231)
4.3.2	船厂倒闭时船舶还是在初步的建造阶段	(232)
4.3.3	船厂倒闭时供应或安装在船舶上的机器、设备与物料被供应 商保留货权	(232)
4.3.4	船厂倒闭时所转移给船东的所有权是否包括还没有安装在 船舶的机器、设备与物料	(232)
4.3.5	船厂倒闭时在建造船舶的价值与船东预付的船价不成比例	(234)
4.3.6	船东行使权力去中断造船合约的困境	(234)
4.3.7	船厂的留置权	(234)
§5	船舶的风险转移	(235)
§6	船厂的选择去当作交船(deemed delivery)	(237)
§7	船东要在合理或约定的时间内把船舶移离船厂	(238)
第九章	不可抗力事件下允许延长交船日期	(242)
§1	允许延长交船日期的不可抗力的事件	(242)
§2	船厂承诺交船日期是一个严格责任	(245)
§3	合约受阻	(247)
§4	不可抗力事件	(248)

§ 5	依赖不可抗力的一方不能有过错的默示地位	(250)
§ 6	一旦滞期永远滞期的同样道理与明示条文的变化	(253)
§ 7	依赖不可抗力的一方是应该可以合理避免的默示地位	(255)
§ 8	不可抗力事件介绍	(258)
8.1	不可抗力事件之一:天意(Acts of God)	(258)
8.2	不可抗力事件之二:战争或其他敌对情况(War or other hostility or preparation thereof)	(258)
8.2.1	战争	(258)
8.2.2	敌对情况	(259)
8.3	不可抗力事件之三:革命(revolution)	(261)
8.4	不可抗力事件之四:起义(insurrections)	(261)
8.5	不可抗力事件之五:内战(civil war)	(261)
8.6	不可抗力事件之六:民众骚乱(civil commotion)与暴动(riot)	(262)
8.7	不可抗力事件之七:封锁(blockade)	(263)
8.8	不可抗力事件之八:阴谋破坏(sabotage)	(263)
8.9	不可抗力事件之九:恶意破坏(vandalism)	(263)
8.10	不可抗力事件之十:恐怖分子行为(terrorism)	(263)
8.11	不可抗力事件之十一:罢工/资方停工(strike/lockout)与工人 的干扰(labour disturbance)	(264)
8.12	不可抗力事件之十二:工人短缺(labour shortage)或物料、机器 或设备短缺.....延误供应(shortage of materials, machinery or equipment... delays in delivery, etc.)	(266)
8.13	不可抗力事件之十三:瘟疫与流行病(plague and epidemic)	(268)
8.14	不可抗力事件之十四:洪水、台风、飓风、风暴或其他没有在正常 计划中的天气情况(flood, typhoons, hurricanes, storms or other weather conditions not included in normal planning)	(268)
8.15	不可抗力事件之十五:火灾与爆炸(fires and explosions)	(269)
8.16	不可抗力事件之十六:碰撞与搁浅(collisions and strandings)	(270)
8.17	不可抗力事件之十七:长时间的电力、燃油或者天然气供应中断、 短缺或者限制(prolonged failure, shortage or restriction of electric current, oil or gas)	(271)
8.18	不可抗力事件之十八:由于船级社或其他要发出文件的机构引	

起的延误(delay caused by the Classification Society or other bodies whose documents are required)	(271)
8.19 不可抗力事件之十九:船厂在其他义务的履行发生延误,原因是来自本条文所针对的事件,从而导致船舶建造工程的延误(Delays in the BUILDER's other commitments resulting from any causes herein described which in turn delay construction of the VESSEL)	(271)
8.20 不可抗力事件之二十:其他在船厂、其分包商或供应商控制以外的原因或意外,无论是否被上述事件所列明(other causes or accidents beyond the control of the BUILDER, its subcontractors or suppliers ... whether or not indicated by the foregoing words)	(272)
§ 9 不可抗力事件引起的延误怎样计算	(277)
§ 10 延误是指不可抗力事件的持续时间还是它带来造船进度的延误?	(277)
§ 11 关键路径延误的分析(critical path analysis)	(278)
11.1 关键路径延误分析的实例	(280)
11.2 造船合约会去约定里程碑日期的例子与严重后果	(281)
§ 12 同时有多个造成延误的原因,其中只有一个是不不可抗力事件	(283)
§ 13 针对同时发生事件造成同一个后果的不同针对	(284)
13.1 针对办法之一:同时发生事件之一属于违约,违约方就要承担延误的后果	(285)
13.2 针对办法之二:找出造成延误的主要原因	(285)
13.3 针对办法之三:要求延长完工时间就有举证责任证明时间损失	(286)
13.4 英国法律针对工程合约目前的地位	(287)
§ 14 对整个工程延误去作出分摊(apportionment)	(287)
§ 15 发生延误的通知	(292)
15.1 通知是否是交船日期延长的先决条件?	(292)
15.2 某些不可抗力事件是否要去给通知的争议	(298)
15.3 通知给船东带来什么好处?	(298)
15.4 通知需要有什么内容?	(299)
15.5 对通知的弃权/禁止翻供	(301)
§ 16 “允许延误”的定义	(305)

§ 17 因超时延误而中断合约的权利	(305)
17.1 SAJ 标准格式条文的解释	(306)
17.2 NEWBUILDCON 标准格式条文的不同之处	(308)
17.3 SAJ 与 NEWBUILDCON 在这方面的比较	(309)
17.4 有关先例的介绍	(310)
17.5 死亡日期届临的做法	(312)
17.6 船东可否在死亡日期尚未届临就去中断造船合约	(312)
§ 18 这方面争议案件的简介	(313)
第十章 质量担保	(314)
§ 1 SAJ 与 NEWBUILDCON 的有关条文	(314)
§ 2 担保的范围	(318)
§ 3 担保的是一些什么缺陷?	(319)
§ 4 针对船底的缺陷或更换机器/配件	(320)
4.1 船底的缺陷	(320)
4.2 担保期内替换了的机器/配件的担保期	(321)
4.3 担保修理超出 30 天的情况	(322)
4.4 抛老锚或船东自己的原因造成在港口长期滞留	(322)
4.5 分包商/供应商提供给船厂的担保	(322)
§ 5 担保期内的通知	(324)
§ 6 担保期内发现缺陷的修理办法	(327)
6.1 船厂自己修理或是在船厂以外其他地方修理	(327)
6.1.1 船东选择船厂以外的修理地点会出现的利益冲突	(327)
6.1.2 无法让船厂自己进行修理的情况	(328)
6.2 替换配件或物料	(330)
6.3 船东在船厂以外其他地方修理必须通知船厂	(331)
6.4 船厂只负责担保的修理费用	(333)
6.5 担保缺陷修理所带来的其他问题	(334)
6.6 担保缺陷如果不能修妥的救济	(335)
6.6.1 改装期间的时间与利润损失	(336)
6.6.2 修理复原/重建的费用与价值下跌的抉择	(336)
§ 7 交船前已经发现的船舶缺陷	(339)
§ 8 针对担保修理的保险	(341)
§ 9 针对担保缺陷与修理以外的责任	(342)
§ 10 NEWBUILDCON 在船厂担保条文所承担的额外责任	(347)
§ 11 船厂的担保工程师(guarantee engineer)	(347)

§ 12 船厂经济发生问题	(348)
§ 13 造船行业以外的同样做法	(349)
第十一章 违约救济与赔偿	(352)
§ 1 法律对违约的救济	(352)
§ 2 违约救济的局限	(354)
2.1 局限之一:因果关系	(355)
2.2 局限之二:订约时能否合理预见与损失是否遥远	(356)
2.3 局限之三:无辜方有义务去减少损失	(356)
§ 3 以金钱作为损失赔偿的种类	(357)
3.1 期待损失/交易损失 (expectation or loss of bargain)	(357)
3.2 依赖损失/浪费的花费 (reliance or wasted expenditure)	(360)
3.3 复原/不当得利 (restitution/unjust enrichment)	(363)
§ 4 造船合约会面对的各种损失	(365)
4.1 造船合约有明示规定与法律默示地位之间的关系	(365)
4.2 明示条文只有部分去针对某一类的违约	(366)
4.3 明示条文没有针对的违约/毁约	(366)
4.4 议定赔偿所针对的违约	(367)
4.5 违约当天计算损失的规则 (Breach Date Rule)	(367)
4.5.1 损失以违约当天的市场价格作出计算,不去管将来会发生的事情的说法	(367)
4.5.1.1 货物(包括船舶)买卖的立法	(367)
4.5.1.2 Breach Date Rule 作为损失计算的表面计算规则 (prima facie rule) 的好处与局限	(368)
4.5.1.3 普通法有同样的说法	(373)
4.5.1.4 在期租合约下延迟还船的情况,根据租约计算最后日子至实际还船日子这段时间的市场差价	(374)
4.5.1.5 简单计算的好处	(376)
4.5.2 不适用 Breach Date Rule 情况	(378)
4.5.2.1 不适用 Breach Date Rule 情况之一:特别制造的货物	(378)
4.5.2.2 不适用 Breach Date Rule 情况之二:分销合约带来的真正损失	(379)
4.5.2.3 不适用 Breach Date Rule 情况之三:违约太晚导致可供买卖的市场欠缺	(384)
4.5.2.3.1 案例之一:Contigroup Companies, Inc v. Glencore A. G.	(384)

4.5.2.3.2 案例之二:Coastal (Bermuda) v. VTT	(385)
4.5.2.4 不适用 Breach Date Rule 情况之四:有缺陷货物带来的损失 要在缺陷真正被发现的时候才能知道	(387)
4.5.3 Breach Date Rule 所带来的争议	(388)
4.5.3.1 一般性违约与预期毁约计算上的区别	(389)
4.5.3.2 到底有没有可供买卖的市场?	(390)
4.5.3.2.1 时间上(temporal)的考虑	(390)
4.5.3.2.1.1 例子一:The “Baltic Surveyor”	(391)
4.5.3.2.1.2 例子二:Petrotrade v. Stinnes	(393)
4.5.3.2.1.3 例子三:Kaines v. Ostereichische	(396)
4.5.3.2.1.4 例子四:Kwei Tek Chao v British Traders and Shippers Ltd.	(397)
4.5.3.2.2 以合约条文固定哪一天的市场价格计算损失的例子	(399)
4.5.3.2.2.1 案件之一	(399)
4.5.3.2.2.2 案件之二	(401)
4.5.3.2.3 造船合约以合约条文固定市场价格的考虑	(402)
4.5.3.2.4 地域上(geographical)的考虑	(403)
第十二章 船东违约的救济	(404)
§1 SAJ 与 NEWBUILDCON 的有关条文	(404)
§2 概述	(408)
§3 合约规定的时间/时限是保证条文还是条件条文?	(409)
§4 合约规定的时间/时限如果是保证或中间条文可否去把它提升为 条件条文?	(412)
§5 SAJ 标准格式合约有关条文的解释	(416)
5.1 船东要支付利息	(416)
5.2 船东要支付所有的收费与使费	(416)
5.3 交船日期的延长	(416)
5.4 违约超过 15 天船厂可以去中断造船合约	(417)
5.5 船厂作出信贷	(418)
5.6 船厂中断造船合约后出售船舶与损失计算	(420)
§6 NEWBUILDCON 标准格式合约有关条文的解释	(421)
§7 SAJ 标准格式合约是否必须要出售船舶后才能计算损失	(422)
§8 索赔船价与损失的区别	(422)
§9 Stocznia v. Latvian 先例介绍	(423)