



总主编 王学锋

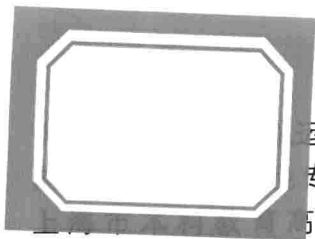
国家高等学校特色专业建设项目  
上海市本科教育高地建设项目

# 租船运输理论与实务

陈 舜 苏同江 王学锋 编著



上海交通大学出版社  
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS



运人才培养工程  
专业建设项目  
基地建设项目

# 租船运输理论与实务

陈 舜 苏同江 王学锋 编著

上海交通大学出版社

## 内 容 提 要

本书以研究国际租船运输市场和租船合同法律条款为主要内容,全面论述租船运输理论与实务操作。本书在介绍租船运输业务基础知识与租船合同业务操作程序的基础上,详细阐述了航次租船、定期租船、包运租船、航次期租以及光船租赁合同的法律条款和常用的合同范本,并且针对合同中重要条款结合具体案例加以分析,使读者对条款的理解更为具体和透彻。本书最后单独讨论了油轮租船运输合同和化学品运输航次租船合同。

本书内容全面,强调理论与实践,立足市场需求,案例丰富,同时具有理论深度。可作为国际航运、国际海事以及外贸运输类专业教材,亦可供从事租船运输实务和海事法律事务等工作的读者学习参考之用。

### 图书在版编目(CIP)数据

租船运输理论与实务/陈舜,苏同江,王学锋编著.  
—上海:上海交通大学出版社,2013  
国际航运中心高级航运人才培养工程  
ISBN 978-7-313-09728-6

I. 租... II. ①陈... ②苏... ③王... III. 租  
赁—船舶—货物运输—基本知识 IV. U695.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 103687 号

### 租船运输理论与实务

陈 舜 苏同江 王学锋 编著

上海交通大学出版社出版发行

(上海市番禺路 951 号 邮政编码 200030)

电话:64071208 出版人:韩建民

上海万卷印刷有限公司印刷 全国新华书店经销

开本:787mm×1092mm 1/16 印张:16.25 字数:317千字

2013年9月第1版 2013年9月第1次印刷

印数:1~2030

ISBN 978-7-313-09728-6/U 定价:30.00元

---

版权所有 侵权必究

告读者:如发现本书有印装质量问题请与印刷厂质量科联系  
联系电话:021-56928211

## FOREWORD

# 前 言

随着国际经济贸易与国际分工的迅速发展,作为派生市场的国际航运市场规模在迅速扩大。大宗散货除了自有船运输外,其航运业务都是通过租船运输来完成的。在租船运输市场不断发展的背景下,对租船市场特征、租船业务以及租船合同法律条款进行研究显得特别有意义。

租船业务涉及全球租船市场、租船合同的签订、租船合同执行以及后续的操作协调处理等工作,要求从业人员具有较高的理论知识与实践经验。为了有效地帮助从事或准备从事与租船业务相关的人员迅速有效地掌握租船理论与实务的专业知识,同时为高等院校有关租船运输相关专业学生提供租船理论与实务的专业教材,我们编写了本书。本书是在针对租船实践工作调研的基础上,收集大量资料编写而成,既重视法律条款基础理论,又重视实际业务内容,对租船合同中重要条款结合具体案例加以分析,不断从实践中吸收新的内容补充本书,及时反映现实租船市场和租船业务的最新发展情况。

上海海事大学王学锋教授拟定了本书写作内容大纲,上海海事大学陈舜博士撰写了本书的第一章和第二章,苏同江教授编写了第三章至第十章的内容。全书由王学锋教授负责统稿。

本书在编写过程中参考和引用了有关航运市场、航运市场经济学和租船运输法律方面的文献资料,在此谨对这些文献资料的作者表示感谢。此外,本书在编写过程中得到业界同仁的热情关心和帮助,在此一并表示衷心感谢。最后要感谢上海交通大学出版社的同志们,他们为本书的出版付出了辛勤的劳动。

由于我们水平有限,许多问题尚待进一步深入研究和探讨,书中存在的疏漏和不足之处,热忱希望广大读者和同行不吝赐教和批评指正。

# CONTENTS

# 目 录

第一章	租船市场概述 .....	1
第一节	租船市场定义 /	1
一、	狭义和广义的租船市场 /	1
二、	租船市场主体 /	2
三、	租船市场作用 /	5
四、	国际主要租船市场 /	5
第二节	租船市场业务 /	7
第三节	租船市场分类 /	9
一、	按照船型分类 /	9
二、	按照租约分类 /	9
第二章	租船市场价格波动 .....	11
第一节	租船市场运力需求 /	11
一、	世界经济 /	11
二、	海运贸易 /	13
三、	政治动荡 /	13
四、	平均运距变化 /	14
五、	运价波动 /	14
第二节	租船市场运力供给 /	15
一、	市场船队规模 /	15
二、	船队利用率 /	15
三、	市场运价水平 /	15
第三节	租船市场价格波动机制 /	16

## 2 租船运输理论与实务

- 一、价格供需曲线 / 16
- 二、市场瞬时均衡 / 19
- 三、市场短期均衡 / 20
- 四、市场长期均衡 / 21
- 五、小结 / 24

### ■ ■ ■ 第三章 租船运输业务 ..... 25

#### 第一节 租船运输业务基本知识 / 25

- 一、租船运输业务基本概念 / 25
- 二、租船运输的特点 / 25
- 三、租船货运经营方式 / 26

#### 第二节 租船合同范本 / 34

- 一、租船合同范本的概念 / 34
- 二、租船合同范本的分类 / 35
- 三、主要租船合同范本 / 35

#### 第三节 租船程序 / 38

- 一、租船询价 / 38
- 二、租船要约 / 40
- 三、租船还价 / 41
- 四、租船承诺 / 42
- 五、签订租船确认书 / 42

### ■ ■ ■ 第四章 航次租船合同 ..... 48

#### 第一节 船舶概况 / 48

- 一、船舶名称 / 48
- 二、船舶国籍 / 49
- 三、船级 / 49
- 四、船舶载重吨 / 50
- 五、船舶容积 / 50
- 六、船舶位置 / 51

#### 第二节 船舶出租人的责任 / 52

- 一、1994 年金康合同范本下船舶出租人的责任 / 52
- 二、船舶适航 / 53
- 三、绕航 / 54
- 四、受载期和解约日 / 54

#### 第三节 装卸港口和装卸费用 / 55

一、装卸港口 /	55
二、装卸费用条款 /	58
第四节 货物与运费 /	60
一、货物条款 /	60
二、运费条款 /	62
第五节 装卸时间 /	64
一、装卸时间的定义 /	65
二、装卸时间的规定方法 /	65
三、对装卸时间中“日”的理解 /	66
四、装卸时间的起算、中断和终止 /	69
五、装卸时间的计算方法 /	73
第六节 滞期费与速遣费 /	76
一、滞期费的含义 /	76
二、滞期时间的分类 /	77
三、滞期费的计算方法 /	77
四、滞留损失 /	78
五、速遣费 /	79
第七节 金康 94 合同范本 /	80
一、金康 94 合同表格栏目的填制 /	81
二、金康 94 合同条款内容 /	84



## 第五章 定期租船合同 ..... 100

第一节 船舶、港口和货物说明 /	100
一、船舶说明 /	100
二、安全港口 /	102
三、货物 /	103
第二节 合同租期和交还船 /	105
一、租期 /	105
二、交还船时间 /	106
三、交还船港口或地点 /	109
四、交还船条件 /	109
五、交还船检验 /	110
六、交还船燃油 /	111
第三节 租金和租金支付 /	111
一、租金计算 /	111
二、租金支付时间 /	112

- 三、最后租金支付 / 112
- 四、租金支付地点 / 112
- 五、租金扣减 / 112
- 六、撤船权利 / 113
- 第四节 停租条款 / 114
  - 一、停租原因 / 114
  - 二、一些术语含义 / 115
  - 三、时间损失 / 116
  - 四、起始点规则 / 116
  - 五、船舶被海盗扣押是否可被视为停租期案例 / 116
- 第五节 1993 年纽约土产合同范本 / 118
  - 一、船舶概况 / 118
  - 二、租期条款 / 120
  - 三、交还船及解约条款 / 120
  - 四、装运货物和除外货物 / 121
  - 五、双方当事人负责事项 / 121
  - 六、租金费率 / 租金支付 / 宽容期 / 撤船 / 122
  - 七、停租 / 123
  - 八、航次履行 / 124
  - 九、提单条款 / 125



**第六章 包运租船合同 ..... 126**

- 第一节 包运租船合同概述 / 126
  - 一、包运租船合同的概念 / 126
  - 二、包运租船合同的特征 / 127
  - 三、包运租船合同的法律性质 / 127
  - 四、选择包运租船合同的原因 / 128
  - 五、包运租船和航次租船合同的区别 / 128
  - 六、包运租船合同与具体履行航次合同之间的关系 / 128
- 第二节 包运租船合同主要内容 / 129
  - 一、包运租船合同的当事人 / 129
  - 二、合同期限 / 130
  - 三、总装货量和每航次装货量 / 130
  - 四、承运货物 / 131
  - 五、船舶的一般性规定 / 131
  - 六、装货港、卸货港的一般规定 / 132



- 七、装运计划 / 132
- 八、通知义务 / 132
- 九、运费和其他费用 / 133
- 十、迟延规定 / 133
- 第三节 包运租船合同范本 / 134
  - 一、栏目主要内容 / 134
  - 二、条款内容 / 135

## ■ ■ ■ 第七章 航次期租合同 ..... 139

- 第一节 航次期租合同概述 / 139
  - 一、航次期租合同的概念 / 139
  - 二、航次期租合同的基本特征 / 139
  - 三、航次期租合同产生的原因 / 140
  - 四、航次期租合同的主要内容 / 141
  - 五、航次期租合同的法律性质 / 141
  - 六、航次期租合同与航次租船合同的区别 / 141
  - 七、航次期租合同与定期租船合同的区别 / 142
- 第二节 航次期租合同操作程序 / 143
  - 一、仔细阅读租船合同、密切联系各有关方 / 143
  - 二、出租人、承租人向船长发布航次指示 / 144
  - 三、承租人委托代理 / 144
  - 四、交船时间与地点 / 144
  - 五、船舶在港作业 / 145
  - 六、还船 / 145
- 第三节 航次期租合同实务纠纷 / 145
  - 一、航次期租合同性质问题 / 145
  - 二、租期期限问题 / 147
  - 三、关于租金、油款等费用产生争议的案件 / 148

## ■ ■ ■ 第八章 光船租赁合同 ..... 150

- 第一节 光船租赁合同概述 / 150
  - 一、光船租赁合同的概念 / 150
  - 二、光船租赁合同主要内容 / 150
  - 三、光船租赁合同的性质 / 150
  - 四、光船租赁合同的特点 / 151
  - 五、光船租赁合同与定期租船合同的区别 / 151

- 六、船舶出租人的权利与义务 / 152
- 七、光船承租人的权利义务 / 153
- 第二节 光船租赁标准合同范本 / 155
  - 一、表格内容 / 155
- 第三节 光船租购合同 / 162
  - 一、光船租购合同概念 / 162
  - 二、光船租购合同特别规定 / 162
  - 三、光船租购合同与船舶融资租赁合同的区别 / 163
  - 四、“贝尔康 2001”格式关于光船租购的内容 / 164

第九章 油轮租船运输合同 ..... 165

- 第一节 油轮运输概述 / 165
  - 一、油轮种类 / 165
  - 二、世界石油运输的主要航线 / 165
  - 三、国际独立油轮船东协会 / 166
  - 四、油轮租船合同的种类 / 166
  - 五、油轮租船合同范本 / 167
- 第二节 新世界油轮(基本)费率表 / 168
  - 一、《新世界油轮(基本)费率表》形成过程 / 168
  - 二、《新世界油轮(基本)费率表》的构成 / 170
  - 三、基本费率表使用方法 / 171
- 第三节 油轮航次租船合同 / 172
  - 一、前言 / 172
  - 二、第一部分 / 172
  - 三、第二部分 / 173

第十章 化学品运输航次租船合同 ..... 181

- 一、表格内容 / 181
- 二、条款内容 / 182

- 附录一 ..... 190
- 附录二 ..... 203
- 附录三 ..... 217
- 附录四 ..... 226
- 参考文献 ..... 247

# 第一章 租船市场概述

国际航运与国际经济和国际海运贸易紧密相连,随着国际经济和海运贸易的发展,国际海上运输业在国际贸易运输中不断发挥着重要作用。国际海上运输主要以两种基本方式进行:一种是定期船运输,即班轮运输;另一种是不定期船运输。不定期船运输的营运具体是通过租船业务来开展的,但是租船业务并不等于不定期船运输业务。租船业务除了不定期船运输外,还是船东之间互相调剂船舶的途径之一。所以不定期船运输业务仅仅是全部租船业务中的一部分,租船业务形成租船市场。在班轮运输出现之前,国际航运市场主要就是租船市场,其中包括承租人为货主的以运输货物为目的的不定期船运输市场和承租人为船东的以调剂船舶为目的的租船市场。班轮运输出现后,租船市场依然存在,只是班轮运输的船舶类型也参与了租船市场的调剂,同时出现了相对独立的班轮运输市场。

## 第一节 租船市场定义

### 一、狭义和广义的租船市场

市场(Market)的概念可分为狭义和广义两种。从狭义上讲,市场是指一个场所。在该场所所有买、卖者(Buyer)在该场所想要购买某一种商品(Goods),或想得到某一种服务(Service);而卖者(Seller)在该场所出售商品或提供服务。从广义上讲,市场是某一种商品(或服务)的买者和卖者的交易关系。广义上的市场并不一定要有具体的场所。因此,市场有三个要素:买者、卖者和商品(或服务),前两者是交易的主体,第三者是交易的对象。

同样,租船市场的概念也可分为狭义和广义两种。狭义的租船市场是指设在各地的航运交易所(Shopping Exchange),是指需要船舶运力的承租人和提供船舶运力的出租人协商、洽谈租船业务,订立有关租船合同的场所,通常设在世界范围内货主和船舶所有人汇集,国际海运贸易和运输发达的地方。广义的租船市场是指一种交易关系。是以船舶运输服务或船舶的使用为对象的船东与承租人之间的交易关系。在广义的租船市场中,存在三大市场主体:船舶承租人、船舶所有人和租船经纪人。

## 二、租船市场主体

在租船市场中,船舶承租人和船舶出租人是租船运输服务的买方和卖方。由于出租业务比较复杂,所以无论是船东还是承租人,大多通过中间人来开展业务。因而租船经纪人也是租船市场不可或缺的主体之一。

### 1. 船舶承租人

租船市场交易的主体之一买者是国际航运服务的需求者,或承租人。船舶承租人(Charterer)是指根据租船合同的规定,从船舶出租人租进船舶或者船舶的部分舱位,由船舶出租人从事货物运输的人,或者由承租人从事货运经营的人。

租船运输的承租人既可能是国际贸易合同中的卖方或买方,也可能是专门从事租船业务的经营人或船公司。一些船东也可以是承租人,特别是大型石油公司,其中拥有大型自有船队运输自己的货物当需要时会租进船舶,以应对他们的额外需求。许多定期租船合同下的船舶被用来从事班轮服务。有些是用于补充班轮运输的船舶,但有些班轮经营者仅仅使用租船,而本身没有自己的船舶。在其他情况下,也可能是介于卖方和买方之间的中间人,也就是说他是第三人,为买卖双方运输需求做安排。在几乎所有运输实例中,有大量的中间人涉及租船业务可以成为承租人,诸如货运代理人、经纪人和多式联运经营人。在租船实务中,船舶承租人也常被称之为租船人或租家或租方。

### 2. 船舶出租人

交易主体之二卖者是指船舶出租人。船舶出租人是指根据租船合同的规定,向承租人出租船舶全部舱位或者船舶的部分舱位从事货物运输的人,或者将船舶出租给承租人,由承租人从事货运经营的人。

租船运输的出租人既可能是将自有船舶用于租船运输的船舶所有人,也可能是以定期租船或光船租船甚至航次租船的形式将其租用的船舶再次转租用于租船运输的船舶经营人。在租船实务中,分别将这两种出租船舶的人称作船舶所有人或二船东。船舶所有人是指将其所拥有的船舶进行出租的人,同时又经常被称作船东(Shipowner);二船东是指在以定期租船或光船租船甚至航次租船的形式租进的船舶的承租人将船舶转租,此时原租船合同中的承租人就成为新租船合同中的出租人,因而被称为二船东(Disponent Owner)。

在航运实务中,一条船可能同时涉及几个不同的租船合同。例如,A是船舶的登记人或实际的所有人。由于他只对投资于航运感兴趣,他可能与B订立光船租船合同。B将船舶以定期租船形式转租给C。B和C的关系是,B是二船东,而C是定期租船的承租人。C将船舶以航次租船形式租给D。C和D的关系是,C是二船东,而D是航次租船的承租人。

### 3. 租船经纪人

航运市场中存在着大批专门从事船舶的租赁、订舱、买卖、保险等中介业务的

航运经纪人(Shipping Broker)。租船经纪人(Chartering Broker)是指受船舶出租人或者承租人的委托,代表出租人或者承租人专门从事磋商租船业务的航运经纪人。

#### 1) 租船经纪人作用

海运租船经纪人是海运租船市场上最活跃的经营者,是实现船与货、船与船之间供需结合功能,实现市场交易运作的中间人。他们的作用是:

(1) 为委托人提供最合适、最有利的生意。因为他们有广泛的业务渠道和海运专业、租船业务与法规等专业知识,最了解船舶和货运供需情况,所以他们提供最合适的对象以供洽租。

(2) 为委托人提供市场行情和当事人资信等。因为他们掌握航运市场信息,特别是船与货、船与船之间供给与需求的大量信息,也熟悉世界各国港口情况和国外的有关法律以及租约条文的解释等,所以他们可以随时向委托人提供当事人的资信情况和各种信息。

(3) 为交易双方斡旋解决争议。由于租船过程中双方对运价或租金率和租船合同中各种条款经常要讨价还价,在执行合同过程中也会发生纠纷,有了中间人,就可以有中间人从中调解斡旋,有利于租船当事人之间背靠背谈判,以获得双方满意的解决。

(4) 为委托人办理有关事务。交易达成以后,通常由中间人根据双方同意的条件,草拟租船合同。有时,中间人在委托人授权的情况下,代表委托人在合同中签字。

#### 2) 租船经纪人分类

在租船市场上,租船经纪人通常包括以下几种类型:

(1) 船舶出租人经纪人(The Owner's Broker),是指根据船舶出租人的授权和指示,代表船舶出租人利益,在租船市场上从事船舶出租或承揽货源的人。

(2) 船舶承租人经纪人(The Charterer's Broker),是指根据船舶承租人的授权和指示,代表承租人利益,在租船市场上为承租人洽租合适船舶的人。

(3) 双方当事人经纪人(Both Parties' Broker),是指以中间人身份尽力促成船舶出租人和承租人双方达成船舶租赁交易,从中赚取佣金的人。

船舶出租人或承租人指定了租船经纪人后,则处于委托人(The Principal)的地位,拥有对租船经纪人进行任何有关租船业务指示的权利。对于这些指示,租船经纪人都必须如实照办,不得损害委托人的任何利益。租船经纪人应该保持向船舶出租人和承租人提供关于市场情况及市场的发展、装运货物的可能性和运输可行性的信息。租船经纪人应在各方面忠实地为委托人工作,仔细地进行洽谈以及其他与租约有关工作。租船经纪人应严格在授权范围内从事洽谈。除非经委托人授权,他们无权就船舶或货物询价。租船经纪人不得隐瞒任何来自委托人的信息或发错误信息给委托人。

### 3) 租船经纪人租船业务洽谈的方式

涉及租船洽谈经纪人的人数取决于各方的意愿和市场情况。一份远洋干散货合同可以涉及两个租船经纪人,一个代表船舶出租人,另一个代表承租人;或者只涉及一个租船经纪人。租船经纪人进行租船业务洽谈的方式通常有以下三种情况:

一种是由船舶出租人和承租人各自指定一个租船经纪人,由其代表各自委托人的利益进行洽谈。这时,双方租船经纪人处于代理人的地位,完全在委托人的授意下,代表其利益进行谈判,在就租船业务所及的条件共同达成一致意见后,在征得各自委托人的同意后,代表其委托人在租船合同上签字。

另一种情况是,船舶出租人和承租人共同指定一个租船经纪人进行洽谈。这时,租船经纪人就是居间人。这种情况下,船舶出租人和承租人一般在居间人在场的条件下进行面谈,租船经纪人不再代表任何一方的利益,而是利用自己的知识,协调洽谈双方的意见,促成谈判达成合约。

再一种情况是,船舶出租人或承租人的一方与他方指定的租船经纪人进行租船业务洽谈。这时,一方的租船经纪人完全在其委托人的授意下,代表其利益进行谈判,并在征得其委托人的同意后,代表其委托人在租船合同上签字。

当租船经纪人以代理人的身份出现,且代表其委托人在租船合同上签字时,必须在合同上注明其代理人身份,实际的合同当事人仍然是船舶出租人或承租人。租船经纪人超出授权范围或在没有得到授权的情况下采取的决定,其后果应有租船经纪人承担。因此,在委托人的授权范围内从事租船业务洽谈是租船经纪人的工作原则。相应的授权文件也就成为了区分责任的依据。同时,租船经纪人对委托人还具有忠实的义务,不得向委托人提供错误虚假信息,也不得向任何第三方泄漏委托人的业务机密。

### 4) 租船经纪人的佣金

在通过租船经纪人成功地签订了租船合同后,通常由船舶出租人向租船经纪人支付“经纪人佣金”。佣金的多少在国际上没有统一的标准,一般为运费或租金的1%至4%。航次租船下,一个经纪人的佣金通常为1.25%,有两个经纪人时的佣金通常为2.5%。在签订租船合同后,船舶出租人按照租船合同中佣金条款规定的时间支付经纪人的佣金。

(1) 如果合同规定“佣金在签订合同时支付(on signing the contract)”,则租船经纪人无论合同的执行情况如何,均可获得佣金。

(2) 如果合同规定“佣金在货物装运时支付(on shipment of cargo)”,则当合同于货物装运前被解除时,租船经纪人通常不能获得佣金。

(3) 如果合同规定“佣金在赚取运费时支付(on freight earned)”,则租船经纪人只能在租船合同得以履行,且船舶出租人获得运费后,方可获得佣金。

当租船业务洽谈达成协议后,因为一方当事人的过错,导致租船合同不能履行

时,为了保护租船经纪人的利益,应当在合同中载明如何处理租船经纪人的佣金问题,“金康合同 94 范本”规定,在这种情况下由过错方支付原定佣金的三分之一。

当租船业务洽谈没有达成协议时,租船实务的惯例是按照“无效果,无报酬”的原则,租船经纪人一般不能取得佣金,包括所支出的必要的费用。

### 三、租船市场作用

船舶所有人想在某个特定的时期在航运市场上寻找合适的货物以及货主想在众多的船公司中找到合适的船舶所有人并不容易,但由于世界范围内形成了许多专门的租船市场,其中又活跃着成千上万经验丰富的经纪人以使交易迅速成交。这样,租船市场起着重要作用。

(1) 专门为船舶所有人和承租人提供各种租船业务的机会,他们无需亲自谈判,只要通过租船经纪人接触,协商和办理租船事宜,最终签约。据统计分析,租船运输占世界总海运量的 70%左右,而班轮运输只占世界总海运量的 30%左右。可见租船市场的分量。

(2) 促使出租人和承租人快速有效地成交业务。租船市场拥有分布在全世界的大量船舶所有人、承租人和租船经纪人,形成一个世界范围的网络。他们采用现代化的快速通信工具,例如电脑通信网络、国际电话、传真以及电传等,快速沟通交流,互享信息资源。

(3) 调节全球航运市场。因为整个世界的货物贸易量要与船舶运力协调,世界上各个地区的船货供求又不平衡,因此通过租船市场的“微调”作用,使整个航运市场达到平衡状态。

(4) 为船东和承租人提供大量的租船市场的信息资料,如通过航运报纸杂志、市场报告等方式发布行情动态及发展趋势。

### 四、国际主要租船市场

随着租船业务的兴起和发展,长期来已在世界上形成几个公认的租船中心,即主要航运交易市场。现将世界上比较有名的如伦敦、纽约、汉堡、奥斯陆、东京、香港特区等市场的情况介绍如下:

#### 1. 伦敦市场

伦敦市场被公认为世界上历史最悠久、租船业务最多的市场,一方面有其历史原因;另一方面是由于它有一个固定的集中场所供船舶经纪人和租船代理人聚集面谈租船业务,这一场所则被称之为“波罗的海海运交易所(The Baltic Mercantile and Shipping Exchange)”。它是由咖啡馆逐渐演变成为租船中心的。起先这几家咖啡馆里经常聚集一大批有着共同兴趣的船东和贸易商人,相互传播信息并进行贸易和运输交易,其中最著名的两家是耶路撒冷咖啡馆(Jerusalem Coffee House)和弗吉尼亚·波罗的海咖啡馆(Virginia and Baltic Coffee House)。到 1810 年,由

于业务兴旺,它们搬迁至 Thread-needle 街上的一家安特卫普旅馆里,并改名为 Baltic(波罗的海)。1823 年波罗的海已成为一家拥有 300 名会员的俱乐部。1891 年,在伦敦出现了第二家海运交易所(Shipping Exchange)。但在 1899 年这两家交易所宣布合并,1900 年 1 月正式登记注册,定名为现在的“波罗的海海运交易所”。交易所大楼位于圣玛利亚街道(St·Mary Avenue)上,1903 年正式对外使用,1956 年大楼扩建。截至 2012 年,波罗的海海运交易所拥有约 550 家公司会员,包括船东、租船人、贸易商以及提供相关海运业务的公司:律师、金融家、仲裁员和保赔俱乐部。波罗的海海运交易所的主要业务包括:

(1) 租船中心。交易所给船舶经纪人和租船代理人提供聚会洽谈租船业务、互相交换信息的场所。洽谈以口头形式,双方按“言而有信”原则进行并作记录,这些备忘录其实就是口头合同,事后再正式签订书面合同。大部分干货船经纪人办公室或公司就在交易所附近,每天 12 时和 16 时分二次聚会,经纪人聚集到交易所大楼内进行交易活动。他们从大厅的公布资料中可以看出当天的租船行情、货物及船舶的种类和数量等,从中寻找合适的对象商谈。保险经纪人通常也在大厅内洽谈业务。交易所内经纪人若想与仲裁员、共同海损理算师联系也极其方便。这些因素促进了交易所的租船业务。

(2) 船舶买卖交易。在伦敦有多家经纪人事务所专门在此从事船舶买卖交易活动。在波罗的海海运交易所进行的交易基本上是公开的,其成交租约最终也被船东和租船人获悉。但在洽谈业务中,也有船东和租船人要求对洽谈内容予以保密的个别情况。该交易所的租船活动可以代表世界各地船、货供求现状,也可反映世界航运市场的状况,因此世界各地的船东和租船人都时刻密切注意着交易所的交易动态。

### 2. 纽约市场

纽约市场在第二次世界大战前还只是一个地区性市场。战后,随着美国经济的强大,纽约租船市场也随之迅速发展,在世界航运市场上的国际地位日益提高,至今已发展成为仅次于伦敦市场的国际性航运交易市场。

与伦敦市场不同,纽约市场没有专门用于进行交易磋商的场所,租船业务洽谈成交全由经纪人通过电话、电传等通信工具联系磋商和成交。

纽约市场主要货主是谷物、铁矿石、煤炭进出口商人,主要船东是希腊、挪威等国的船东。美国、加拿大、阿根廷等国都是世界上主要粮食出口国,美国还是煤炭出口大国。希腊、挪威等航运大国的船公司都是从事第三国运输的,他们都需要在纽约市场或其他市场上寻找货源。此外,澳大利亚、非洲等国向日本、美国、欧洲出口铁矿石的租船业务也都在纽约市场进行。据悉,世界上大部分石油租船合同是在纽约成交的,小部分是在伦敦波罗的海海运交易所成交。

纽约市场的发展,有一些特殊的因素起着重要作用。如纽约是世界上最大的经济中心,其金融业在世界经济体系中有着举足轻重的作用。纽约的贸易繁荣,保



险业也很发达,还有众多的货运代理公司、租船经纪人公司,贸易商人和船东都是通过他们租船订舱。另外,纽约还有许多海事律师事务所、海事仲裁组织,海事诉讼和仲裁法律体系健全。战后,在纽约市场的揽货和租船订单日益增多,由于它与伦敦市场之间时差关系,许多来不及在伦敦市场成交的订单,可以直接流向纽约市场并在那里成交。

### 3. 汉堡、奥斯陆市场

这些是地方性市场,主要是船东汇集的地方。这些市场上的船东大都从事第三国运输。如挪威等国的船东靠揽载第三国货载,所以对租船市场的依赖性很大,他们在这些市场上提供运力,寻找世界各地需要运力的租船人。

### 4. 东京市场

这也是地方性市场,是日本船东和货主汇集的地方。尽管日本海运业非常发达,但因日本国内资源贫乏,经济对外依赖性很强,本国的运力满足不了外贸进出口货物运输的需要,相当一部分货物仍要寻找国外运力。东京市场正在日益发展,正在成为国际具有巨大影响的货主市场。

### 5. 香港特区市场

香港特区市场是以船东为中心的地区性国际航运交易市场。中国的货主和船东是该市场的最大顾主。由于地理关系,香港特区市场的动态受东京市场影响较大。

## 第二节 租船市场业务

租船市场中的租船业务是指船东将船舶出租给承租人使用的一种航运业务,它是不定期船运输服务得以开展的具体方式,也是船舶经营者互相调剂船舶的途径之一。租船业务中的船舶包括各种类型的船舶。租船业务中的船东既可以是船主,也可以是二船东、三船东等。租船业务中的承租人既可以是货主,也可以是船舶经营者。

具体而言,租船业务分为航次租船、定期租船、光船租船、包运合同和航次期租五种。各种租船业务的特点将在第三章详细介绍。

### 1. 航次租船

航次租船(Voyage Charter)是一种以航次为基础的租船业务。在这种租船业务中,船东用指定的船舶在指定的港口之间用一个或数个航次为承租人运输指定的货物,并负担除货物装卸费外的一切费用;承租人按货物的实际装运数量及双方商定的费率向船东支付运费。

航次租船合同(Voyage Charter Party)中规定了船东与承租人之间所签订的航次租船中涉及的船舶、港口、货物及航次数、费率,以及装卸费用条款。

按照船东与承租人双方约定的航次数来分,航次租船又可分为单航次租船