

造船合同

杨良宜 著



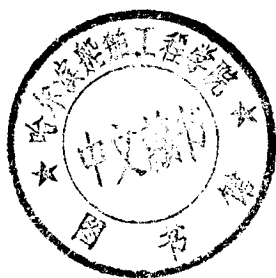
中国政法大学出版社

Y20

416395

造船合约

杨良宜 著



00416305

中国政法大学出版社

1998年·北京

图书在版编目(CIP)数据

造船合约/杨良宜著. - 北京:中国政法大学出版社,1998.9

ISBN 7-5620-1715-8

I. 造… II. 杨… III. 造船-经济合同 IV. D923.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字(98)第 26598 号

责任编辑 丁小宣
出版发行 中国政法大学出版社
经 销 全国各地新华书店
承 印 国家统计局印刷厂

开本 850×1168 1/32 13 印张 字数 338 千字
1998 年 9 月第 1 版 1998 年 9 月第 1 次印刷
印数: 0, 001-8, 000 册 定价: 24.00 元

社 址: 北京市海淀区西土城路 25 号
邮 编: 100088 **电 话:** 62229803 或 62228801
版权所有 侵权必究。

前 言

中国的造船工业近年有很大发展。但随之而来的各种问题，也会愈来愈多。很多是在技术方面——做为一个外行，我完全没有发言权，但面对愈来愈多的如狼似虎的外国船东，我愿意将自己的一些感受和 Experience 与中国造船业的同行们进行交流。

记得早在 1983 年，我已有过这样的一个经历。这是一家挪威船东向成立不久的中国船舶工业总公司订造 6 艘加 6 艘的供应船（兼作操纵锚链船和拖船）。据报导，该船的主机（德国的 MAK 型 6,000 马力）与船用设备都是德国与挪威进口，而且占船价的 60—70%。这比例看来是相当高，一般船舶的造价中，55—60% 左右在船用设备与安装，25—30% 在钢材，10—20% 在工资。所以，这高比例的船用设备会是船厂要非常小心处理的。如果是由船厂供应，随着建造的进展去进口，会有外币升值，涨价，迟交货等等风险。如果一开始就去进口，又会带来庞大的经济负担（利息）。

如果这些船用设备是由船厂自己决定，即外国船东订购一艘标准设计的船舶，这问题会小得多。但如果是外国船东坚持要使用及提供他特定的船用设备（主机，装卸设备，导航仪器等等），只是要船厂在进口后去保管及届时去协助安装在建造的船舶上，船厂可要小心。

照说，这些船用设备的价格已应算在造价中，但风险仍是明显存在，如事后的外币升值、涨价等，但另一危险是在外国船东去大规模使用或提供他特定的船用设备，因为这所须的一大笔钱，可称为“买方补助”（Buyer's Allowance），会是原来造价的一部分。这一来，原来对船的贷款，也包括这一部分。而做法上会是以一份“另

协议” (Side Letter) 去让外国船东随时提取来购买船用设备。而最后在提取了多少钱, 也会在造价调整。这种安排可去看 *Helmsing v. Malta Drydocks* (1977) 2 Lloyd's Rep. 444 一先例。

再回去谈中国船舶工业总公司的经历, 当时我在协助一位香港船东在向该挪威船东追一大笔的欠债。我对该公司了解颇深, 并知道他除了是家皮包公司外, 还在做法上有不正之处。所以, 在报纸上看了这个吹嘘的报导——看来是一宗很大的买卖——不免有点担心。结果, 在香港船东允许下, 通过渠道向中国船舶工业总公司提出小心的警告。总公司的几位领导飞来香港与我及香港船东的客户见面。果然不出所料, 该挪威船东的订购并没有提供任何好象银行出的“交船前担保” (pre-delivery guarantee), 而只有他老板个人的担保 (如在 *Mitsubishi Corporation v. Aristidis I. Alafouzou* (1988) 1 Lloyd's Rep. 191 的安排)。这样一来, 如果老板实是光棍, 这担保的价值便是零。但当时中国船舶工业总公司造船合约已成立, 而且舍不得放弃建造这几条颇为复杂船舶的宝贵经验, 知悉事后去把船舶的只数减少至 6 艘。每条造价是 1400 万美元。

在建造开始后不久, 该挪威船东利用“买方补助”的款项, 大量进口船用设备。而且, 事后据悉, 挪威船东从中自西德与挪威的设备厂方得到每艘船高达二三百万美元的回扣。至于船舶的造价, 好象是支付了第一期之后再也不支付。细节我虽不知道, 但象 Lloyd's List 在 1985 年 2 月 4 号有广泛报导中国武汉船厂向该挪威船东追讨 4 条供应船的 3800 万美元。也据知道这索赔最后也是一场空, 因为连我的客户一早已在索赔也只能成功追讨回很小一部分的欠债。

从上一例可见, 中国造船工业与外国船东交手的软科学是一个日益严重的课题。这软科学主要是对合同法 (尤其是英国合同法)、专业知识及谈判技巧等的结合。这课题如果不能解决, 会带来致命打击。我本人已见过只是由于造船合约中的几个关键文字而导致上千万美元的赔偿。今天仍在伦敦进行的一个仲裁, 名为 *Solitaire*, 是

一欧洲船东控告新加坡一著名船厂，涉及一艘铺海底管道船舶的改装，更在索赔金额高达7亿英镑之巨。而争议之处，实只是纯在改装合约的条文解释。

可见，这课题实在是非同小可。在本书，希望以我在这方面非常有限的经验，能够抛砖引玉，祈望带来中国造船工业在不远的将来不论在硬科学或软科学均能立足世界前列，成为万世基业。

在我出版了最重要的一本书：《国际商务游戏规则——英国合同法》后，我发现撰写所有专业方面的书籍是容易得多了。这不不论是《租约》，《信用证》，《造船合约》，《货物买卖合同（FOB与CIF）》，等等。因为万变不离其宗，而“宗”就是英国合同法。造船合约也是一样，只要再加一点专业知识，其余一切是英国合同法，即可成书。所以，本书会多处提到如何去解释合约（construction of contract），“毁约（repudiation）”，“胁迫”（duress），“非法”（illegality），“议定赔偿”与（liquidate damage）“罚款”（penalty）的区别，*force majeure*条款，“条件条款”（condition）与“保证条款”（warranty），等等，但只是轻轻带过，请读者去看《国际商务游戏规则——英国合同法》一书的相关内容，即可以完全明白来龙去脉；而本书也可不必多讲，但也不会有严重遗漏或没有说清楚之处。

目 录

前言	(1)
第一章 造船合约	(1)
§ 1 造船合约是否货物销售合约?	(1)
1.1 日本与德国法律	(1)
1.2 英国法律	(2)
§ 2 1979 年货物销售法的影响简介	(3)
2.1 所有权的转移	(3)
2.2 默示条件	(5)
2.2.1 船舶必须符合规格	(6)
2.2.2 可以买卖的与满意质量的船舶	(8)
2.2.3 合理适用在该买方用途。	(9)
2.2.3.1 一般标准设计船舶无关	(9)
2.2.3.2 专门用途船舶会有关	(10)
2.2.3.3 去依赖船厂作出判断是否合理公平?	(10)
2.2.3.4 1994 年货物销售法的修改	(11)
2.2.4 对默示质量条件的明示局限或豁免	(11)
§ 3 意向书 (letter of intent)	(13)
§ 4 过档合约 (bridging contracts)	(14)
§ 5 造船合约的格式	(14)
第二章 序言	(15)
§ 1 序言的作用	(15)
§ 2 设计上的风险	(16)

2.1	船舶标准设计	(17)
2.2	船东自己的设计与提供船用设备	(18)
2.3	船东事前批准设计船图的影响	(18)
2.4	设计不妥会带来严重后果	(19)
第三章	船舶规格与船级	(20)
§ 1	船舶序号	(21)
§ 2	船舶规格与特征	(22)
§ 3	船级社	(23)
3.1	船级社的选用	(23)
3.2	船厂去符合规定及要求的相关日子	(23)
3.3	船级社对船东的责任	(24)
3.4	其他管制组织 (other regulatory bodies)	(24)
3.5	SOLAS 国际公约	(26)
§ 4	分批工程 (subcontracting)	(28)
§ 5	船旗国注册	(29)
第四章	造船价格与支付办法	(30)
§ 1	船厂资金来源	(32)
1.1	船东支付/预付	(32)
1.2	船厂额外资金来源	(35)
§ 2	船东资金来源	(38)
2.1	船东自己贷款 (buyer's credit)	(38)
2.2	船厂信贷 (builder's credit)	(41)
§ 3	国家资助造船工业	(43)
3.1	1981 年 OECD Guidelines (经合组织指引)	(43)
3.2	1994 年 OECD Agreement	(49)
§ 4	SAJ 标准格式的有关条款解释	(50)
4.1	造船价格	(50)
4.2	船价的货币	(51)

4.3	分期付款	(51)
4.4	付款的减扣与对冲	(52)
第五章	造船价格的调整	(54)
§ 1	议定赔偿与罚款	(58)
§ 2	交船日期	(59)
§ 3	船速	(61)
§ 4	耗油	(61)
§ 5	载重	(62)
§ 6	中断合约不必支付议定赔偿与赔偿上限	(62)
第六章	船图批准与建造中的检查	(63)
§ 1	船东为何要批准及检查	(67)
§ 2	船图批准	(67)
§ 3	船东代表的检查监督	(69)
§ 4	发现缺陷及时通知船厂责任	(71)
4.1	船东代表忘了通知会如何?	(71)
§ 5	船东代表通知后但船厂不同意的情况	(72)
第七章	修改	(74)
§ 1	船东在建造期间提出修改要求原因	(76)
§ 2	SAJ 格式的写法	(77)
§ 3	船级社及有关当局或管制组织提出修改要求	(78)
§ 4	船厂提出修改要求	(79)
第八章	试车; 试航	(80)
§ 1	试车的作用与做法	(83)
1.1	海上试车地点	(85)
1.2	天气情况	(85)
1.3	船员与风险	(85)
1.4	燃油, 润滑油	(86)
§ 2	对船东的试车通知	(86)

§ 3 试车后的“接受”	(87)
3.1 提供试车结果	(87)
3.2 船东的考虑	(87)
3.3 接受的结果	(88)
§ 4 试车后的“不接受”	(89)
4.1 船厂同意缺陷清单	(89)
4.2 船厂不同意缺陷清单	(90)
4.3 船厂何时可去交船?	(91)
4.4 条件条款, 中间条款及保证条款的分别	(91)
4.5 1979年+1994年货物销售法的默示条件	(93)
4.6 总结船东可去以船舶质量缺陷拒绝接收的合法理由	(96)
§ 5 拒绝接受船舶后果	(96)
第九章 交船	(98)
§ 1 何谓交船?	(101)
1.1 交船地点	(101)
1.2 交船时期	(101)
1.3 交船文件	(102)
1.4 其他文件	(103)
§ 2 所有权的转移	(105)
§ 3 船东接收船舶前后的风险谁属?	(107)
§ 4 船东接收船舶后何时须开航?	(109)
第十章 交船日期展期的 <i>force majeure</i> 事件	(110)
§ 1 英国法律的严格合约责任	(113)
§ 2 <i>force majeure</i> 条款的本质	(113)
§ 3 SAJ 格式所包括的 <i>force majeure</i> 事件	(116)
3.1 天意 (Act of God)	(116)
3.2 战争或其他故意等行为	(117)

3.3	罢工或其他工人的问题	(117)
3.4	物料, 机器或船用设备供应延误或短缺	(119)
3.5	船厂其他工程带来延误	(119)
3.6	所有其他船厂, 小包工或供应商无法控制的原因或 事故	(120)
§ 4	SAJ 格式的 <i>force majeure</i> 所能去起的保障	(121)
4.1	只针对交船日期的延误, 不针对无法交船	(121)
4.2	如何计算 <i>force majeure</i> 事件的延误?	(123)
§ 5	<i>force majeure</i> 事件船厂必须发出的通知	(124)
§ 6	太长延迟导致船东有权中断合约	(124)
第十一章	质量保证	(127)
§ 1	本条款对船厂的作用	(130)
§ 2	交船前已发现毛病但未去修妥的情况	(131)
§ 3	保证期	(132)
3.1	范围	(132)
3.2	书面通知船厂	(133)
3.3	船厂工程师	(133)
§ 4	船厂对保证期发生毛病的合约责任	(134)
4.1	修理或更换的责任	(134)
4.2	对船厂的免责或限制责任条款	(135)
4.2.1	受害者侵权诉讼	(136)
4.2.2	合约去豁免间接或特殊损失不足之处	(136)
4.2.3	无法修复的情况	(137)
第十二章	船东合约下中断造船合约	(139)
§ 1	本条款所针对的中断造船合约	(140)
1.1	造船合约允许中断的情况	(140)
1.2	造船合约中断后的问题	(141)
1.2.1	退还所有船东预付的船价	(141)

1.2.2	船东供应的物料或船用设备	(142)
1.2.3	船东其他损失自负与保险	(142)
§ 2	非造船合约允许中断的情况	(143)
2.1	违约的定义	(143)
2.2	毁约中断合约下船东可去索赔所有损失	(144)
2.3	船舶质量方面一般不会构成毁约	(144)
2.4	对船厂的履行指令	(145)
第十三章	船东的违约	(146)
§ 1	船东会有的违约	(148)
§ 2	船东违约的后果	(149)
2.1	利息的支付	(149)
2.2	自动延迟交船日期	(150)
2.3	船厂可去中断造船合约	(150)
§ 3	船厂中断造船合约的后果	(151)
3.1	船东供应的物料或船用设备	(151)
3.2	船厂可去保留已预付的船价	(152)
3.3	船厂可完成建造拍卖船舶与最后损失计算	(153)
3.4	船东的履约担保	(153)
第十四章	保险	(156)
§ 1	船舶建造中的各种风险	(158)
§ 2	SAJ 格式所针对的保险	(159)
2.1	要求投保的原因	(159)
2.2	谁是投保人?	(160)
2.3	保单条款与范围	(160)
2.3.1	英国学会保单属一切险	(161)
2.3.2	内在缺陷与设计不妥的情况	(162)
2.3.3	不保的范围	(163)
§ 3	船厂发生重大意外/事故导致无法建造或完成建造的	

风险	(164)
§ 4 延迟交船, 导致租金损失或错过租约销约期的风险	(165)
§ 5 罢工等风险	(168)
§ 6 互保协会与 F. D. D	(168)
§ 7 船厂问题的风险	(168)
§ 8 船价超值风险	(169)
§ 9 船厂工程师的风险	(169)
第十五章 仲裁	(170)
§ 1 造船合约的仲裁	(172)
第十六章 转让	(173)
§ 1 转让的法律	(173)
§ 2 合约写明不准转让	(173)
§ 3 造船合约经常须要转让	(174)
第十七章 税金	(176)
§ 1 造船合约税金的分摊	(176)
第十八章 专利与版权	(178)
§ 1 专利或版权条款的必要与针对	(179)
第十九章 船东供应的物料或船用设备	(181)
§ 1 船东供应的总结	(183)
第二十章 通知	(185)
§ 1 通知条款的作用	(185)
第二十一章 合约生效日期	(187)
§ 1 合约生效日期条款的作用	(187)
1.1 造船合约有后续条件的后果	(188)
1.2 船厂有错或自己行为能否去享受后续条件?	(189)
第二十二章 解释	(191)
§ 1 适用法律	(192)

§ 2 有关文件的差异与优先解释	(192)
§ 3 一切以合约为准与为终的条款	(193)
附录 1	(195)
附录 2	(239)
附录 3	(242)
附录 4	(244)
附录 5	(247)
附录 6	(342)
附录 7	(367)
附录 8	(387)
案例索引	(396)

第一章 造船合约

造船合约与其他合约一样，都是以一般的合约法来针对，例如它的成立，条款的解释，受阻，违约与毁约，非法，错误，赔偿的计算等等。要去掌握这方面的游戏规则，请去看笔者的《国际商务游戏规则——英国合约法》一书（中国政法大学出版）。在本书只是去讲关于造船合约本身独特之处。

首先是去讲它到底是怎样的合约。

§ 1 造船合约是否货物销售合约？

这一点要去搅清楚看来有点吹毛求疵，反正是合约就好了。但其实是有必要，因为如果造船合约实是货物销售合约，它在英国是受 1979 年的货物销售法 (Sale of Goods Act) 管制，内中会有影响重大的立法规定，这会后详。

当然，如果它不是货物销售合约，又会是什么呢？这只要去看日本与德国的法律好了。

1.1 日本与德国法律

在日本，Comite Maritime International (CMI) 所出的报告“Shipbuilding Contracts”一书的 12 页说：

“The question is not answered by legislation; however, the prevailing view is that the shipbuilding contract must be characterised as a contract for work and materials, unless, when the contract is made, work has already commenced. The question is academic

because, according to Article 559 of the civil code, the rules of law relating to contracts of sale apply also to contracts for work and materials. It is in the civil code that one finds basic rules of law for shipbuilding contracts.”

而在德国，该书也说：

“The shipbuilding contract is characterised as a contract to carry out work and then to deliver that work to the customer (Werklieferungsvertrag), governed in particular by Article 651 of the civil code; this code is the source of basic rules for shipbuilding contracts.”

看来在这两国（及其他一些国家法律，如意大利）是把造船合约视为工程合约多于货物买卖合同。

1.2 英国法律

在英国法律，看来已是非常明确造船合约（与提供船用设备合约）是货物买卖合同。这在 Reid v. Macbeth & Gray (1904) AC 223, Davey 勋爵已说：“There is only one contract — a contract for the purchase of the ship.”

而在 McDougall v. Aeromarine of Emsworth Ltd. (1958) 2 Lloyd's Rep. 345, Diplock 大法官说：

“... it seems well settled by authority that, although a shipbuilding contract is, in form, a contract for the construction of the vessel, it is in law a contract for the sale of goods...”

当然，这“货物”的买卖是“将来” (future goods)，因为订约时，该要去建造的船舶仍未存在。而将来的货物可以先以规格 (description) 或样本 (sample) 来进行。造船合约不象商品买卖，不会以样本来进行。它总是以规格为准，所以造船合约总是厚厚的一份，象一本书，而很大部分合约内容实是将来建造船舶的“规范”

(Specifications)。

所以去总结，英国法律下造船合约实是买卖合同，标的是将来的货物，以规格为准：Sale of future goods by description。

§ 2 1979 年货物销售法的影响简介

造船合约既是货物买卖，所以去依照英国法律，1979 年的立法自然会适用。这立法一适用，会在各方面带来重大影响，例如，自动有了几个加在船厂的默示条件（后详）。这是一个工程合约不会有，虽然，在 1982 年的 Supply of Goods and Services Act 生效后，这货物买卖合同与工程合约的分别已是减少。但也不必去多谈这种枝节，反正造船合约已是明确的货物买卖。

1979 年立法是不反对订约自由，即双方可去以合约明示条款去改变或否定任何的默示条款与条件。但随着 1977 年的“不公平合约法”（Unfair Contract Terms Act 1977），已去禁止针对消费者的买卖合同去不合理的“自由”订约。但这 1977 年的立法也是说明不适用在国际买卖。这一切是说在一个造船合约，它受 1979 年货物销售法管制。虽它会不能去以订约自由去不合理的改变或否定一些默示条件：如建造的一条游艇，买方是一位消费者。但它也会可以去自由订约，没有合理不合理的考虑：如在中国为外国船东建造一条船舶，合约去适用英国法。

现在可去对 1979 年货物销售法如何影响造船合约作一个简介。

2.1 所有权的转移

在 1979 年的立法，针对以规格进行的将来货物买卖，它在 Section 18 Rule 5 (i) 是说：

“Where there is a contract for the sale of unascertained or future goods by description, and goods of that description and in a deliverable