

现代船舶经营实用手册

船舶合同签订履行和管理

(2013版)

第九分册

戴耀南 蔡焕有 董杰 等 主编

大连海事大学出版社

现代船舶经营实用手册

船舶合同签订履行和管理

(2013 版)

第九分册

主 编	戴耀南	蔡焕有	董 杰	等
副主编	林 军	遇 峰	陶海英	等
主 审	程天柱	杨新崑		

大连海事大学出版社

© 戴耀南等 2013

图书在版编目(CIP)数据

船舶合同签订履行和管理:2013版:现代船舶经营实用手册.第9分册/戴耀南等主编.一大连:大连海事大学出版社,2013.7

ISBN 978-7-5632-2889-8

I. ①船… II. ①戴… III. ①造船—经济合同—管理—中国 IV. ①D923.6

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第171706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

大连住友彩色印刷有限公司印装 大连海事大学出版社发行

2013年7月第1版 2013年7月第1次印刷

幅面尺寸:185 mm × 260 mm 印张:28

字数:688千 印数:1~1000册

出版人:徐华东

责任编辑:陆梅 版式设计:小月

封面设计:王艳 责任校对:华云鹏

ISBN 978-7-5632-2889-8 定价:85.00元

国务院原副总理邹家华题词

总结继往着
眼未末开拓
进取争创一流

为《现代船舶经营实用手册》题

邹家华

一九九七年十一月

内容提要

船舶合同签订履行和管理是船舶工业一项重要的基础工作,更是船舶企业开展营销活动和法务工作的首要任务。在 2013 版中,本书编者首次提出了“船舶生命周期的档案——船舶合同”这一全新理念,将船舶合同在业内的作用推向一个更高的境界。

本书为“现代船舶经营实用手册”之第九分册,主要介绍造船、修船、改装船、二手船买卖、租船、拆船等的合同谈判和签订,合同条款和合同文本,合同的履行,合同的管理,造船合同纠纷及救济手段,船舶合同的实践和讨论,编写海洋工程合同应注意的事项等内容,另收录 11 种船舶合同推荐版本,是一本具有实用价值和学术价值的船舶合同实务指导性著作。

本书可供船舶行业、航运业和其他用船单位的主管领导、商务人员、船舶贸易人员、船舶经纪人、法律顾问和海事律师参考使用,也可作为大专院校船舶及海洋工程专业的教学参考书。

本书编审人员名单

编委会主任:周伟新

副主任:杨铎舟 董杰 陈存信 李统安 梁华生 汪红雨 王绪明
许宜杰 严凌振 胡金根 李程 王森标 杨莺莺

委员:

丁纲 王微 王军 王天杰 王旸 王森标 王啸涛
王善良 王逸华 王绪明 孔祥鼎 汪红雨 周伟新 周明达
周晓驰 周航 周燕波 李统安 李维博 李程 牟基方
胡金根 胡毓 严凌振 林青菲 林军 刘仁敏 陈卉
陈江峰 陈存信 张弢 许宜杰 赵劲松 遇峰 程天柱
邱在沪 杨铎舟 杨新崑 梁华生 陶海英 薛介年 蔡焕有
顾海港 梁海波 董杰 董庆伟 陆敏 戴耀南

主审:程天柱 杨新崑

主编:戴耀南 蔡焕有 董杰 刘仁敏 赵劲松 周明达 王森标

副主编:林军 遇峰 陶海英 周晓驰 王善良 王微 丁纲

编写人员:

丁纲 王进 王霞 王馥 王微 王旸 王黎华
王逸华 王善良 江涛 齐向辉 杜杰 纪方 林青菲
林军 林显呈 牟基方 叶丽霞 毕建德 庞伟 何优芳
周明达 周燕波 周晓驰 周航 张金城 张弢 张铮铭
张书春 黄晨亮 刘仁敏 刘继升 李敏 李玖 李程
李杭初 李绍华 季良钧 陈汉民 陈卉 陈存信 葛安霞
胡毓 赵鹿军 赵劲松 杨新崑 梁华生 陶海英 遇峰
倪蓉 崔璨 曹焱 蔡焕有 薛祖望 薛凯 戴耀南

序

船舶合同签订、履行和管理是船舶工业一项重要的基础工作,更是船舶企业开展营销活动和法务工作的首要任务,这项工作标志着企业总体管理水平的高低,历来为船舶工业各级领导所重视。

近年来,中国造船工程学会上海学术活动中心(下称上海学术活动中心),对船舶合同签订履行和管理这一课题进行了深入的研究和探讨,取得了一定的成绩。早在2007年6月上旬,当世界最大船东组织 BIMCO 在我国香港召开会员大会并推出新版《BIMCO 标准新造船合同》(英文)时,上海学术活动中心聘请的专家于6月中旬以最快的速度将其翻译成中文,中国船舶工业行业协会也于2007年6月11日发文委托上海学术活动中心在上海召开了“BIMCO 标准新造船合同研讨会”,国内35个单位近60位专家参加了这次会议。该合同的部分内容遭与会代表一致反对和抵制。这个情况也引起了我国船舶工业领导部门的极大关注和重视,中国船舶工业行业协会又于2007年7月2日专门委托上海学术活动中心对 BIMCO 造船合同进行专题研究,分析其对我国和国际造船业的影响和利弊关系,提出合适的、有力的应对措施,撰写出一份专题研究报告。经过深入研究,上海学术活动中心研究报告得出以下结论:为应付 BIMCO 造船合同的影响,中国必须制定、发布具有中国特色的国家级的中国标准造船合同,才是最有效的好办法!

此后,上海学术活动中心组织一批业内资深造船合同专家,成立了标准造船合同研究小组(民间组织),在没有上级任命、没有任何经费的情况下,专门从事这项研究工作。2008年上半年,上海学术活动中心先后召开了两次国内的讨论会,对中国标准造船合同(推荐稿)进行了研讨。由于种种原因,自2008年年底起,中国海事仲裁委员会加入这项工作,对制定中国特色的标准造船合同的重要性和迫切性与标准造船合同研究小组达成共识,并大力支持该项工作进一步的开展。标准造船合同研究小组与中国海事仲裁委员会(CMAC)上海分会相互合作,经过前后10次修改,最后以“中国海事仲裁委员会标准新造船合同(上海格式)”的名义于2011年初向国内外发布。为进一步解读该合同,两单位继续合作(由标准造船合同研究小组成员编写书稿、中国海事仲裁委员会上海分会出资),又于2012年11月公开出版了《标准造船合同总论》一书(人民交通出版社版)。

在完成这一阶段工作量最大的标准造船合同制定工作以后,标准造船合同研究小组继续研究其他船舶合同,包括:船舶修理合同、船舶改装合同、船舶居间合同、船舶设计合同,船舶保险合同、船舶分包合同、船舶买卖合同、船舶经营合同、船舶管理合同、船舶租赁合同、船舶抵押合同、船舶拍卖合同、船舶救助合同、废船买卖合同和废船拆解合同等,并对这些船舶合同进行了解释说明。这就是即将由大连海事大学出版社2013年出版的《船舶合同签订履行和管理》(本书)的由来。实际上,本书与上述的《标准造船合同总论》一书是船舶合同学术领域的姊妹篇,为船舶生命周期的档案作了整理和解释。这两本书是热心于我国建设造船强国的老科技工作者的辛勤劳动,也算是他们对中国船舶工业的微薄贡献吧。

周伟新

2013年01月20日

2013 年版编者的话

本书最早是《现代船舶经营实用手册》一书的第七篇,于1998年在国内内部发行,此后在2003年、2007年、2010年先后三次进行了修改、补充并单独成册。这次本书2013年版因由出版社公开出版,对其内容和编排方式做了进一步的改进,希望对读者能有更多的帮助。

本书对船舶合同的研究和讨论以实用性和可操作性为主。在2013年版中,编者首次提出了“船舶生命周期的档案——船舶合同”这一全新理念,将船舶合同在业内的作用推向到一个更高的境界,也使船舶行业、航运业和其他用船单位的各级领导、营销部门和法务部门的专家对此有进一步的了解。

由于缺乏出版经费,编者在本书2013年版中只能将原2010版附录中的大量中英文对照的船舶合同忍痛割爱,予以删去,这对专业人士来说可能是一个损失。如果哪一位有识之士能够慷慨解囊,资助这项工作,编者倒很愿意续编本书的下卷——《中英对照船舶合同大全》。说说而已,聊以解闷。

编书人应该为用书人服务。读者若有需要可来电来函联系,编者一定做到“有问必答”,但“仅供参考”。编者的通信方式如下:T/F 021-62281045。

戴耀南

2013年02月10日

目 录

第一章 船舶生命周期的档案——船舶合同	(1)
第一节 概述	(1)
第二节 船舶生命周期的档案	(2)
第三节 造船修船合同的特点	(3)
第四节 编写船舶合同的法律依据、一般要求和基本原则	(7)
第二章 船舶合同条款和合同文本	(10)
第一节 概述	(10)
第二节 船舶居间合同	(11)
第三节 船舶设计合同	(11)
第四节 船舶建造合同	(13)
第五节 船舶修理合同	(23)
第六节 船舶改装合同	(27)
第七节 船舶保险合同	(28)
第八节 船舶分包合同	(29)
第九节 船舶买卖合同	(30)
第十节 船舶管理合同	(33)
第十一节 船舶经营合同	(34)
第十二节 船舶租赁合同	(34)
第十三节 船舶抵押合同	(35)
第十四节 船舶碰撞仲裁协议	(36)
第十五节 船舶救助合同	(36)
第十六节 船舶拍卖合同	(37)
第十七节 废船买卖合同	(37)
第十八节 废船拆解合同	(39)
第三章 船舶建造合同签订和履行	(41)
第一节 约首	(41)
第二节 概述	(41)

第三节	船级、规范和规定	(42)
第四节	设计——设计合同的责任	(44)
第五节	环境保护	(47)
第六节	合同价格和支付条件	(50)
第七节	合同价格的调整	(53)
第八节	税务和关税	(65)
第九节	图纸的审批和认可	(66)
第十节	监造和检验	(67)
第十一节	分包	(69)
第十二节	买方供应品	(73)
第十三节	修改、变更和加减账	(74)
第十四节	试航	(75)
第十五节	交船和交船文件	(76)
第十六节	交船时间的推迟和延长(不可抗力)	(77)
第十七节	产权和风险	(81)
第十八节	船舶的拥有和驶离	(89)
第十九节	船舶登记	(91)
第二十节	质量保证	(93)
第二十一节	保修期和保修工程师	(102)
第二十二节	适用法律	(108)
第二十三节	买方违约	(110)
第二十四节	建造方违约	(115)
第二十五节	合同转让	(122)
第二十六节	船舶留置和抵押	(123)
第二十七节	争议解决和仲裁	(127)
第二十八节	合同中止和终止	(132)
第二十九节	保险	(144)
第三十节	专利、商标和版权	(144)
第三十一节	通知和语言	(145)
第三十二节	选择权	(145)
第三十三节	合同生效条件和日期	(150)
第三十四节	完整的合同文件	(151)
第三十五节	合同双方的相互担保(附件 A 和附件 B)	(151)
第三十六节	技术说明书、总布置图和舳剖面图、厂商表(附件 C、附件 D 和附件 E)	(153)
第三十七节	合同要素综合表(船舶建造合同简易版)	(156)
第三十八节	合同条款的行序数	(157)

第四章 船舶修理合同签订和履行	(158)
第一节 定义	(158)
第二节 工程范围	(158)
第三节 加减账工程	(158)
第四节 修理周期	(159)
第五节 工程价格	(160)
第六节 工程修理	(161)
第七节 接船和交船	(162)
第八节 工程质量	(162)
第九节 工程验收	(163)
第十节 奖与罚	(163)
第十一节 物料供应	(164)
第十二节 支付和结账	(164)
第十三节 不可抗力	(165)
第十四节 终止	(165)
第十五节 保险	(166)
第十六节 施工安全	(166)
第十七节 适用法律	(166)
第十八节 争议解决和仲裁	(166)
第十九节 杂项	(167)
第二十节 通知	(167)
第二十一节 其他	(168)
第五章 船舶合同的管理	(170)
第一节 船厂经济合同管理	(170)
第二节 涉外船舶的合同管理	(173)
第三节 AUTO-CAD 经营合同管理系统	(176)
第四节 美国船厂的合同管理	(180)
第五节 船企法律顾问在造船合同谈判审核和管理中的作用	(182)
第六节 把住合同数字最后关口	(186)
第七节 沪东中华:多措并举完善合同管理体系	(187)
第八节 大船重工法律顾问在修船经营管理中的作用	(188)
第九节 外高桥造船全线构筑法律“防火墙”	(191)
第六章 船舶建造合同纠纷及救济手段	(193)
第一节 船舶设计缺陷的法律责任	(193)
第二节 船舶建造地点纠纷	(195)
第三节 船舶建造质量的默示保证和免责条款	(197)
第四节 因天灾导致的迟延交船纠纷	(200)

第五节	不可抗力导致的迟延交船纠纷	(202)
第六节	违约导致的迟延交付船舶	(205)
第七节	船厂处置弃船的相关法律问题	(207)
第八节	船厂与船东合资拥有船舶的法律风险	(210)
第九节	通过融资创新避免船东弃船	(213)
第十节	见索即付还款保函的法律风险	(214)
第七章 船舶合同的实践和讨论		(217)
造船		
第一节	船舶建造合同浅析	(217)
第二节	造船合同性质对船厂的影响	(219)
第三节	造船企业承接订单的法律风险防范	(223)
第四节	船舶贸易中银行保函的转让	(226)
第五节	船舶预付款保函的支付机制	(230)
第六节	造船合同变更应注意的问题	(232)
第七节	造船合同中的保修条款与售后服务	(234)
第八节	造船合同的解除、提前终止和撤销	(236)
第九节	118 000 吨穿梭油船建造合同得失	(239)
第十节	UT-714 型三用拖船的建造合同	(243)
第十一节	对涉外船舶建造合同的体会	(245)
修船		
第十二节	防止修造船费用拖欠不还的法律对策	(250)
第十三节	涉外修船合同中应注意的法律问题	(254)
第十四节	船舶修理合同及纠纷处理	(255)
第十五节	修船合同中容易产生的纠纷及其预防	(259)
第十六节	用解除合同的方式促使停修中船舶离厂	(262)
第十七节	因修船费扣押方便旗船的法律探讨	(264)
第十八节	申请扣船时应当因地制宜把握火候	(270)
第十九节	诉前扣船中常见的担保问题	(272)
第二十节	修船合同纠纷案的几个问题	(277)
第二十一节	修船合同仲裁条款的几个问题	(278)
第二十二节	船舶留置权在修船应用中遇到的几个问题	(280)
第二十三节	大船重工采取多种措施解决修船费用拖欠问题	(282)
其他		
第二十四节	千方百计收回欠费	(284)
第二十五节	船舶合同法律意见书	(285)
第二十六节	合同履行地点与方式条款的订立	(288)
第二十七节	被告胜诉的船舶涂装纠纷案	(290)
第二十八节	编写海洋工程合同应注意的事项	(292)

附录

附录一	船舶居间合同(推荐版)	(298)
附录二	船舶设计合同(推荐版)	(301)
之一	××船船舶设计合同	(301)
之二	船舶设计合同	(305)
之三	集装箱船设计合同	(309)
之四	车客渡船设计合同	(311)
之五	船舶技术设计合同	(314)
附录三	船舶建造合同(推荐版)	(318)
附录四	船舶修理合同(推荐版)	(348)
附录五	船舶改装合同(推荐版之一、之二简易版)	(360)
附录六	船舶买卖合同(推荐版)	(382)
之一	日本二手船买卖标准合同	(382)
之二	挪威船舶买卖标准合同(NSF 83)	(385)
之三	上海航运交易所船舶买卖标准合同	(388)
附录七	船舶租赁合同(推荐版)	(392)
之一	定期租船合同(期租约)	(392)
之二	航次租船合同(金康格式)	(398)
之三	中国国际商会航次租船合同确认书(2000年标准格式)	(404)
附录八	船舶抵押合同(推荐版)	(407)
附录九	船舶碰撞仲裁协议(CMAC 1994版)	(409)
附录十	船舶救助合同(CMAC 1994版)	(411)
附录十一	废船买卖合同(推荐版之一、之二)	(414)

编后记	(420)
-----	-------

单位简介

北京大成(舟山)律师事务所	(421)
中国建设银行股份有限公司舟山分行	(422)
广新海事重工股份有限公司	(423)
浙江海昌律师事务所	(424)
汕头造船厂	(425)
北京万美达船舶技术咨询有限公司	(426)
上海凯瑞海事服务有限公司	(427)

《现代船舶经营实用手册》获奖证书	(428)
《现代船舶经营实用手册》获奖奖状	(429)

第一章

船舶生命周期的档案——船舶合同

第一节 概述

船舶合同工作的三大内容是船舶合同的签订、履行和管理。船舶贸易、洽谈、磋商、报价等一系列步骤进展顺利,必然导致买卖双方签订船舶合同,直至履行完毕。但在船舶合同签订以后,由于种种原因,有一部分合同在履行过程中会发生纠纷,这里有三种不同的情况:其一是合同本身在签订时不够完善,漏洞较多,双方理解不一,各持己见;其二是因形势发生变化,市场滑坡,一方当事人有意识不履行合同;其三由于不可抗力的因素,造成合同无法履行或部分无法履行或延迟履行。这三种情况都有可能使双方当事人发生矛盾和纠纷。因此,严肃的当事人必然会把注意力转向合同的签订、履行和消灭,尽可能在合同的签订阶段做到完整、无懈可击,在合同的履行阶段做到切实、诚实信用,在合同的消灭阶段做到善后和双赢。

《中华人民共和国合同法》(自1999年10月1日起实施,以下简称《合同法》)第6条规定:“当事人行使权利、履行义务应当遵循诚实信用原则。”第8条规定:“依法成立的合同,对当事人具有法律约束力。当事人应当按照约定履行自己的义务,不得擅自变更或者解除合同。依法成立的合同,受法律保护。”《合同法》共分总则、分则和附则三部分,计23章428条。在讨论、研究船舶合同的签订、履行和管理的时候,船舶商务人员和有关领导必须熟悉《合同法》的有关规定,结合船舶行业的具体情况,切实遵照执行。

近年来,由于世界经济的蓬勃发展,国际航运业和船舶行业都相应有了快速发展,涉及造船、修船、二手船买卖、租船、船舶抵押等方面的签约工作极其繁复。在大量签约工作中,有些是可以参考借鉴国际标准合同,加快推进签约工作,但随着科技的不断进步,原有的国际标准合同已不能完全满足或适应,理应进行必要的修改、完善和提高。以造船合同为例,以前国际造船界有三大标准造船合同(SAJ、AWES和MARAD),多年来对世界造船业包括中国造船业起到了良好的指导作用。2007年,波罗的海国际航运理事会(BIMCO)推出了一份标准新造船合同,引起了世界造船业的莫大关注。在仔细阅读以后,客观公正地说,这份BIMCO标准新造船合同的推出为世界造船业做了一个新的、有益的尝试,但同样要说它的内容是有争议的或是值得商榷的。不管怎样,本书编者认为BIMCO合同是世界造船业的一个进步。本书编者同样认为,中国作为世界造船大国强国,为什么不制定发布一份具有中国特色的国家级的标准造船合同呢?我们呼吁我国船舶工业领导部门应该把这件事作为当务之急提到议事日程上来,以指导保护我国造船企业和用船企业的合法权益。2011年由中国海事仲裁委员会(CMAC)发布的标准新造船合同也对此做了有益的尝试,可供有关单位参阅。

由此,为避免或减少船舶纠纷的发生,有关单位和人员必须学习、熟悉、掌握船舶合同签订

和履行的主要内容,了解国内外各种船舶合同文本的特点,结合本船本案的实际情况和具体要求,运用 WTO 的各项游戏规则,把好船舶合同关,才能圆满地把事情做好。

本书主要介绍在船舶合同的签订和履行过程中,双方当事人应该完成的义务和应该享有的权利,以及其中的注意事项和要点,包括造船、修船、租船、拆船、船舶买卖、船舶设计和船舶抵押方面的合同及合同条款,这些内容都是在我国船舶行业多年从事船舶经营工作和法务工作的资深专家所撰写的,是他们实践经验和教训的总结,值得大家借鉴和参考。

第二节 船舶生命周期的档案

与世界上任何事物都有生命周期一样,船舶也有生命周期——“生老病死”,而船舶合同就是船舶生命周期的档案:

- 从船舶居间合同记录船东通过居间人(中介人)与船厂达成建造船舶的意向开始。
- 船舶设计合同则在纸上描绘出一艘船的总体轮廓。
- 经过船舶建造合同的谈判、签订和履行,船舶开工、上船台、下水、试航、交船,一艘实体船终于诞生了。
- 任何机体在使用过程中难免会有损害和不适,船舶修理合同就记载了船舶“看病就医”的过程。
- 很多物件在使用和服役过程中有可能被改变用途,这就要请出船舶改装合同为其“改枪换炮”。
- 为减少和弥补意外的事故造成的损失,船舶也需要进行保险,于是船舶保险合同就发挥了作用。
- 船舶企业不可能把一艘船的建造、修理和改装工作全部包下来,有可能将其中一部分工作分包出去,船舶分包合同便可为之提供方便。
- 已建成或可营运的船舶出于种种原因需要出售或购买,则可通过船舶买卖合同来完成。
- 拥有多艘船舶的企业有必要通过船舶管理合同的签订来加强企业的管理。
- 船舶已建成、交付使用后,必然要开展一系列经营活动,相关各方必须签订船舶经营合同。
- 有的企业是租赁别人的船舶来完成其自身任务,这就需要签订船舶租赁合同,其中包括定期租船合同(期租约)、航次租船合同(金康格式)和光船租赁合同。
- 一般来说,船东建造一艘船都是分期付款的,船厂大多要向银行申请贷款,双方就必须签订船舶抵押合同。
- 在航道或水域中,航行的船舶多了,难免会发生船舶碰撞事故,这就要求事故各方签订船舶碰撞仲裁协议。
- 船舶发生海损事故,有条件的其他船舶必须尽力进行救助受损船舶,事后各方应签订船舶救助合同。
- 在处理船舶海事纠纷时,经过海事审判程序,海事法院有可能对被扣押船舶做出拍卖的裁定。在进行拍卖前,拍卖人应当与委托人签订船舶拍卖合同。
- 船舶经过长期的营运和使用后,其船龄已经超过有关部门规定的法定使用年限,应予

报废,并卖给拆船厂,这就需要签订废船买卖合同。

- 在船舶生命周期结束的时候,还需要签订最后一个合同,那就是船舶拆解合同,正式宣告船舶生命的结束。

与世界上任何事物一样,人类创造了船舶,船舶又为人类服务,生命的车轮转动了一圈,又回到了原位。船舶在生命的舞台上从舞台这边上台,在舞台那边下台,又归于消失,只有船舶合同忠实地记录了它在生命舞台上走过的每一个脚步,在保留一定的时间以后,船舶合同也会归于消失。

(当然,船舶报废以后除了拆解以外也可能会有其他用途,例如改为宾馆、博物馆等,也要再签订合同,这就不在本书的讨论范围之内了。)

第三节 造船修船合同的特点

一、造船合同的特点

从法律上讲,船舶和飞机属于特殊商品,它与一般的商品贸易有很大区别,所以造船合同的谈判、签订、履约和交船后卖方向买方承担的质量保证与一般商品合同有很大差异,特别是涉外船舶合同的差异更大。造船合同与一般商品的买卖合同相比,概括起来有以下特点:

1. 合同金额较大

订造一艘大型船或高技术高附加值船(如集装箱船、大型液化气船),合同金额往往达几千万美元甚至一亿美元以上。

2. 单件或小批量生产

船舶不像汽车、自行车或机床可以成批或大批生产,船舶所有人订购船舶一般是一艘,最多同时也只订购几艘。船舶是由船厂、设计院所或公司根据船舶所有人提出的技术规格要求进行设计,经船级社和船舶所有人确认,专门建造,不像其他商品可以现购或选购。

3. 技术复杂,配套设备多,质量要求高

由于船舶在海上航行,为了保证船员、旅客和船上装载货物的安全,对船舶设计、建造及船舶所用材料、装船的各种机电设备、导航仪器都有严格的要求。

4. 合同周期长

一般来说,一艘万吨级船从签订合同起到竣工交船,需1年左右时间,大型船舶和高技术船舶需2~3年。

5. 船舶的规范和法规多

船舶的设计、建造和所有材料、设备所涉及并应遵守的规范和法规很多。例如,船舶设计要符合船级社的设计建造规范,还要满足有关诸如国际海事组织(IMO)和其他国际公约或协定的要求,如国际海上人命安全公约,国际海上避碰规则公约,国际防止海洋油污染公约,国际防止船舶造成污染公约(垃圾倾倒和船舶排放污水),船员住宿、疾病照料和劳动保护协定,国际干舷协定,国际船舶丈量协定(船舶吨位和容积计量)。近年来,IMO又陆续推出CSR、PSPC、EEDI等新规,新建船舶必须遵守。此外,合同船舶还必须满足船旗国(即船舶登记注册国家)以及船舶建造合同中规定的合同船舶运营时航行的水域,航行要通过的诸如苏伊士运

河、巴拿马运河和进入某些国家与港口的有关国家和主管当局要求船舶应遵守的法规。

建造船舶所用材料和装船的各种机电设备与导航仪器都必须满足上述规范和法规的要求,其中大部分材料、机电设备和导航仪器及其生产厂还必须经过船级社或有关政府部门的认可,船厂才能在船舶设计和建造中选用,生产厂才允许生产和销售。

6. 船舶设计、建造和竣工交付的质量审查、监督、验收十分严格

船厂必须按船舶建造合同的规定,将设计图纸和计算书先送买方(船舶所有人)审查和确认,然后再按合同船舶入级的船级社的规定,送船级社审查同意。履行了上述对图纸的审查后,船厂才能开工建造。在建造过程中,船舶所有人和船级社有权派监造人员常驻船厂对船舶建造全过程的工艺和质量进行监督和检验认可。

船舶竣工后,船厂要按船舶建造合同规定和双方商定的试航大纲一起进行试航。按照国际上造船商务惯例,船舶建造过程中船舶所有人驻厂监造代表的检验,不是船舶所有人的最终验收,而船舶竣工后上述试航才算船舶所有人的最终验收。也就是说,只有按上述试航大纲进行的船舶试航,包括对有关船用机电设备在试航过程中进行的各项试验符合船舶建造合同中规定的各项技术性能要求后,船舶所有人才在交船文件上签字验收。

7. 船舶建造中的修改和变更较多

船舶建造过程中往往由于下列主客观原因发生对原船舶设计的修改,从法律上讲,也就是对双方签订的船舶建造合同的修改。

(1) 主观原因发生的修改

是指买卖双方的原因。如船厂在建造过程中,由于采购合同上规定的材料或船用机电设备等由于种种原因而受阻,需改用替代材料和机电设备。在这种情况下,船厂需征得买方(船舶所有人)的同意,否则船舶所有人有权拒绝验收。同样,船舶所有人基于某种原因,要求船厂修改原船舶设计或造船合同规定和双方已商定的合同船舶的某些机电设备、导航仪器或船舶内装变动。在这种情况下,船舶所有人提出的修改要求,船厂作为卖方,应尽量满足船舶所有人的修改要求。但是这种修改,必然引起费工费料,涉及船厂的建造成本上升或合同规定的交船期,船厂有权要求船舶所有人提价和延长交船期。对船厂提出的上述合理要求,船舶所有人也应予同意,双方应签订修改协议书,作为原先签订的船舶建造合同的修改补充依据。从法律上讲,如船舶所有人不接受提出的上述提价和延长交船期的合理要求,船厂有权拒绝接受船舶所有人的修改要求,按合同规定执行。

(2) 客观原因发生的修改

主要是指上述第5条中提到的某些国家的强制性规定的变动(如对老的规定的修改或做出新的规定),对建造船舶的设计或原先选用的某些机电设备必须进行修改。针对这类可能会出现的情况,在造船合同的谈判和签约中,甲乙双方应有专门条款加以明确规定,即船厂必须接受船舶所有人由于客观原因发生的船舶设计修改或某些机电设备的变动要求,但船厂有权要求船舶所有人酌情加价或延长交船期。如造船合同没有明确的条款规定,合同双方容易发生争议,船厂会受到经济损失。

8. 交船后的保修期

卖方(船厂)对买方(船舶所有人)承担合同船舶交付后一年的保修义务是造船合同的惯例。这与某些商品合同相似。但造船合同的一年保修期,船厂履行这项义务的方式不同于一