

国际航运资料

杨良宜租船业务论文选编(二)

杨良宜著校 史贤训译

29

中国远洋运输总公司
广州远洋运输公司 合编

1985年12月

香港海运业务和海商法专家杨良宜先生近年来主编《亚洲航运》杂志“航运实务”专栏，撰写了很多有关远洋运输业务和海商法规的文章，深得国际航运界的重视和好评。杨先生的文章，紧密结合航运实际，探讨处理远洋运输中的业务和法律问题，对我国远洋运输工作人员和从事远洋业务和海商法教育和研究的工作人员，都有很好的参考价值。我们已于1984年9月编印了《杨良宜租船业务论文选编(一)》，获得了读者的欢迎和赞赏。现在又选择了十篇论文，仍由广州远洋运输公司史贤训同志译成中文，并由杨先生审核定稿，连同英文原著汇编成《杨良宜租船业务论文选编(二)》，以飨远洋运输和海商法界的广大读者。

大连远洋公司的张永坚同志对此书的译文在百忙中抽空进行了审校，特一并铭谢。

编 者

序

国际海运业是人们公认的高难度的事业，其中最复杂的一环莫如海商法律的领域。这些海商法规及惯例是通过千万次的贸易实践建立起来的，亦在国际范围内广被人们所认识和接受。在频繁的国际贸易活动中，这些商法在调节每时每刻都会有争议的贸易关系中起着必不可少的作用。这些虽然只是自己制订制约自己社会活动的规律，但亦与严格科学中的自然定律一样，是通过人们无数的社会实践，高度的逻辑推理和反复的归纳演绎，才累积起来的一项宝贵的人类智慧的结晶。并由于社会活动较之自然界的活动有着更复杂的矛盾关系，而赋予这些法律更大的生命力。

在过去多年的业务实践之中，个人非常重视海商法律的基础学习，并不断地在一家航运杂志上撰写“航运实务”专栏，总结个人学习的一点心得。虽然连载了三年文章达数十篇，但相比浩瀚的国际商法海洋，这只属寥寥的几个小贝壳。承蒙广州远洋运输公司史贤训同志热诚帮助翻译，使得它们能有幸呈现在同志们眼前。亦愿这几片小贝壳能唤起更多有志之士的壮志雄心，扬帆征服这浩瀚的法律之海洋。

杨 良 宜

一九八三年七月十五日

于 香 港

目 录

一、租约中的战争险条款	1
二、何时租船算抵港船——谈装卸时间	7
三、“抵港即靠”——谈装卸时间	15
四、谈租船合约中的“等候泊位所损失的时间算做装卸时间” 的规定	20
五、何时租船算备妥——谈装卸时间	26
六、论船舶适航性	43
七、谈租船运费问题	65
八、租船合约中的仲裁条款	85
九、仲裁案中的利息问题	94
十、租船合约中的战争险保险条款	99

一、租约中的战争险条款

最近的世界局势使得一些船东对将他们的船派往阿拉伯湾，尤其是伊朗的港口、感到焦虑不安，这是可以理解的。日前货运市场上那些愿意去阿拉伯湾的船可以获得较高的运价，也是十分明显的。

在阿拉伯湾的局势日益紧张的时刻，船东们采取了各种行动来保护他们的船舶。这些保护行动包括：将要去的船的航速降低；将船转去其他地区；将船上的货物转到其他地点卸下；或迫使租船人改变船的靠港；或干脆改为不去阿拉伯湾的其他航次。

但是，船东采取这些保护行动的权限有多大呢？这个问题的答案在于要有一个很好的、内容全面的战争险条款。该条款中规定了船东可以采取哪些行动，在出现危险局势时，双方的权利和责任。

在平日的和平时期，船东谈判租约时，一般都不大注意把一个好的战争险条款订在租约内。有的船东认为这样的条款相对来说是不太重要的。定期租约常常采用英国航运商会（CHAMBER OF SHIPPING）的战争险条款第1、第2条。其实这样的条款是仅供程租船合约使用的，并且内容早已过时很久了。虽然 BIMCO（世界干货船船东组织）对此已一再提出过警告，但是人们仍继续干着这种不能令人满意的事情。可是一旦出现危险局势时，卷入这种局势中去的船东在企图依赖这个条款的保护时，却发现自己已处于一个非常不幸的处境之中。值得注意的是：普遍被人使用的 NYPE 租约中并没有一个战争险条款。所以有的船东对自己忘记在租约中的附加条款内订入一个战争险条款感到后悔莫及。

当今的世界从未有过宁静的日子。从第二次世界大战至今，世界上经常出现局部战争或不宣而战的战争——如英法联合侵入埃及的战争；朝鲜战争；印度与巴基斯坦之战；以色列与阿拉伯国家不定期发生的战争；越南战争；安哥拉内战；塞浦路斯危机等等。现在的世界看来比以前更加动荡不安，所以船东应坚持要求在定期租约内订入一条好的战争险条款，这是十分重要的。尤其是对租期较长的、船要跑全世界的租约，更应该如此。船东在谈判租约时，仅仅将一些地区排除在外，不是解决这个问题的灵丹妙药，因为世界局势的发展是极其迅速的，太平地区会突然变成危险地区。伊朗就是一个很好的例证。在两伊战争发生前签订的租约中，很少有将这两个国家排除在外的。

未订立战争险条款的船东的处境

根据期租合约，租船人有权按租约中所准许的船舶航行范围来指挥调度租船。如规定租的船是要跑全世界的，这个广泛的航行范围一般是唯一受局限“在 IWL 范围之内的”——即租船的船壳险保单上所允许的该船不必加保的情况下的航行范围。除非租约中已明确地将某些地区排除在外不去，否则租船人几乎有无限的权利，可以将租的船调往任何地区。租船人的这种权利只能明文或默示地受下面几点的限制：

1) BALTIME 定期租约第15条。黄热病或某种传染病很流行的地方或船如去这种地方,按法律,船长、驾驶员和船员可不必随船前往。

2) 冰区条款。

3) 有的地方一旦发生战争会把租的船的船旗国变为敌对的国家,例如租了一条英国船派去德国,但途中爆发第二次世界大战,英德变成敌对国家。(船东此时可以“不合法”为理由拒绝将船驶去该地)。

4) 为一交战国运去禁运物资,船就有可能被另一交战国扣留(该船东可依据,比如,NYPE 租约中第6条的“君主的禁制令”的除外条款,拒绝派船前往)。如果运的货物是某些国家宣布禁运的物资,但实际上运了并无风险,那么该船船东无权拒绝派船前往。

5) 不安全港口。这种港口的不安全性除有水上的特点外,还有政治上的不安全性。船东会认为:即使租约中未订入一个好的战争险条款,他也可用不安全为理由,拒绝派船前往任何危险地区。但是这种想法是不对的。下面的几个案例就能说明这一点。

a) 正当德法两国就要发生大战危险的时候,(事实上两国之战后来的确在1872年发生)一艘德国船被命令前往法国的圣默尔克港。法庭认为:在实际宣布这场战争之前该港是安全的。租船人指定的港口在船到达之前仅仅有被关闭的可能,并不能造成该港是不安全的。

b) 法庭认为:NEWCASTLE 港在1915年对美国来说是安全港口,即使该船东的船在前往该港的途中有被德国潜水艇击沉的危险。

c) 最近有个案例,法庭的判决认为:由于1969年以色列在苏伊士港炮击的结果,致使一船全损。此船的租船人对此可无须负责,因为租船人在令此船去苏伊士港时,没有理由认为该港当时不如以前那么安全。

从以上三个案例我们可以看出:在租船人令船去某一地区,而该地区由于有敌对行动的威胁(但无实际的战争)而变成一个潜在的危险地区时,船东拿“不安全港口”做理由不去是不成的。要想制约租船人将船派往该地的自由,只有在租约内订上一条好的、明确的、广泛的战争险条款才是唯一有效的办法。

租约内有战争险条款后的情况

干货船租约中常用的两种战争险条款如下:

一种是不够理想的英国航运商会(CHAMBER OF SHIPPING)战争险条款。其第1、第2条内容如下:

第1条:不能签发去任何被封锁的港口的提单。如果签发提单后,卸港被宣布为被封锁港,或在签发提单之日,或在提单签发之后,船被令去卸货的港口是该船船旗国政府或任何其他政府禁止或禁止船驶去的港口,该船船东得在租船人指定的本租约所包括的其他任何港口把货卸下(如果这样的港口不是上述被封锁或被禁止去的港口),并有权收取运费,就像该船已在该港或在原定要去的卸港将货卸下那样有权收取运费。

第2条:本船有遵从船旗国政府,或其任何部门,或遵从按该政府或其任何部门所授予的权利行事的任何人所下达的有关该船的离港、抵港、航线、靠港、停航、目的港、交货或任何其它事项的命令或指示的自由,或遵从根据该船战争险条款有权下达这种命令或指示的任何委员会或个人所下达的上述这些命令或指示的自由。船方所做的事或未做的事均不能视

为偏离租约的行为。根据这种命令或指示进行交货就算已完成了本航次租约的任务。租船人应为此而付给运费。

比上述战争险条款内容更全面的，及真正针对期租业务的BALTIME战争险条款的内容如下：

第21条：(a)除非事先取得船东的同意，否则该船不能被命令去或继续去任何地方或进行任何航次，也不能让船去从事会使她进入危险地区的运输任务。由于任何实际的或威胁中的战争行为；战争的敌对行动；海盗的或敌对的类似战争的行动；或任何人、任何组织、或任何国家针对本船或其他任何船舶或其货物的恶意破坏行动，革命、内战、民众骚动或因执行国际法而使这样的地区变成危险地区；也不能让该船以任何方式去冒任何风险，或由于实施某种制裁而让该船受罚；也不能让该船承运任何货物而使该船有被扣、被抓、被罚的任何风险；或受交战国或交战方或任何政府或统治者的任何方式的干扰。

b)如该船向该危险地区驶去，或被带往，或被令驶向该地区，或以任何方式面临上述的风险，(1)该船船东有权随时将他们在船上的利益或租金，按他们认为合适的条件进行投保，以应付由此而可能带来的任何风险。租船人在收到船东的要求时，应付还船东此项保险的保费。(2)尽管有第11条的规定，租船人应付给船东所损失的任何时间的租金，包括由于船长、驾驶员或船员伤亡所损失的时间，或由于船员采取行动拒绝前往该地区所损失的时间，或由于该船面临这种危险所损失的时间。

c)如船长、驾驶员和/或船员的工资或甲板部、轮机部生活用品、物料的费用和/或船舶保险费，由于上述(a)项中所述情况，或在任何这些情况存在的期间而有所增加，这些增加的费用应算在租金之内，并在船东提出帐单时，由租船人支付。船东要按月提出此项帐单。

d)本船有遵从船旗国政府，或其他任何政府部门，或遵从按该政府所授与的权力行事的任何人所下达的有关该船的离港、抵港、航线、靠港、停航、目的港、交货或任何其他事项的命令或指示的自由，或遵从据该船战争险条款有权下达这种命令或指示的任何委员会或个人所下达的上述这些命令或指示的自由。

e)如船旗国卷入了战争、敌对行动、类似战争的行动、革命或民众骚动之中，该船船东和租船人均可取消本租约。除另有协议者外，租船人应将该船在目的港交还给船东，或由于(a)中所述的情况，该船抵达或进入该目的港，那么在卸完船上所有货物后，按船东选择的附近一未封锁的安全港口交还给船东。

f)为遵从本条款的规定而做了或未做任何事情，均不能视为已偏离本租约的规定。

到目前为止，还没有什么案例能对战争险条款，特别是对那些定期租船合约中的战争险条款的适用范围和意义做出真正的注释。租船合约中有了战争险条款，订约双方所处的地位应是如下状况：

1) 船东这一方

如船东想依据战争险条款的规定，拒绝前往有危险的地区，他必须有合理的根据确信该条款中所述的一个或更多的局势确实存在。这种情况说明：为什么一个好的战争险条款必须要明确包括尽可能多的各种局势和危机的理由。这种条款几乎包括了人们在危险时刻所能想到的每一个意外情况。

船东的决定必须是合理的，是有合理根据的，不能自以为是地作出决定。船东的诚实是必要的，“合理的根据”要靠证据，这种证据是一位讲道理的普通人都知道的，也是相信的。

船东在做出一项决定前，应收集证据，听听法律和业务专家的意见，这是十分必要的。由于船东拒绝去危险地区，或拒绝执行航次任务会产生很大的影响和损失，他就不应该轻率地作出这种决定。他应尽可能地客观地看问题，对问题处理得过份了，就会有灾难性后果。战争险保费的增加，或必须投保战争险并不完全表示某个地点就要变得危险了，船东不必去了。否则BALTIME定期租约中的战争险条款（B）段文字准许船东加保就与此有矛盾了。如何理解“危险地区”一词是个关键性问题，有个专家做了如下的解释：

“船要想有理由拒绝驶入一危险地区，并不一定非有正式宣战不可。也不必有正式宣布封锁不可。真正起作用的理由，不是这种宣布的形式，而是现实状况，或是危险的明显的现实。”

这样的解释还不能把这个问题说清楚。的确也不可能对这个问题定出一个金科玉律式的规则，因为什么事都要看其具体情况。存在争论是少不了的。最近有两起纽约的仲裁案对这个问题可以有所启示，但这两个案对这一问题的看法却大相逕庭。

一个仲裁案认为：巴勒斯坦游击队威胁要进行破坏的时候，利比亚就是个危险的国家。

另一个仲裁案是当YOM KIPPUR（大斋节）战争（即埃以战争）1973年10月正在进行的时候进行仲裁的。这个案子要确定：当租船人在1973年10月29日下了最后一道必须执行的命令要船驶入波斯湾时，这个地区是否是“危险地区”。10月29日这一天发生的几件事和存在的情况如下：

——在以色列的二条战线上实际上已无敌对行动。给被围困的埃及军队的给养正在通过以色列的阵地送进去。

——联合国观察员小组正进驻埃以两军对峙的地区。10月22日联合国安全理事会一致决议要求双方停火，埃以在10月24日接受联合国的决议，但是双方指责对方破坏停火的事件时有发生。

——美国在10月26日实施的全球性戒备状态已放松。

——阿拉伯海沿岸的阿拉伯国家已对以色列宣战，但无一国家进行实际的战斗。

——10月16日以前战争险保费已增加了43.5%，说明了保险商对战争可能造成的损伤增加率的想法。

——阿拉伯国家对西方运用了石油武器。使船东感到惊慌的是，仲裁庭的大部份仲裁员认为，在10月29日这一天，没有合理的理由认为波斯湾是个“危险地区”。但是另一个著名的仲裁员——已故的GEORGE STAM船长——不同意这种看法，他坚持了船东对“危险地区”的看法。但此案最终仍是船东输了官司，因2对1判船东失败。这说明虽然有好的战争险条款，船仍要去波斯湾，因这个地区不算“危险地区”。我个人相信这个判例在一定程度上是受波斯湾对国际航运重要性的影响而做出的，因一旦判波斯湾为“危险地区”，许多船会根据提单、租约的战争险条款而不去该地区，问题就大了。

2）租船人这一方：

如在他命令租船去一港口或地区时，他客观地自信没有合理的根据可认为存在着战争险条款中所述的任何局势，他就可自信没有违约。如果确实存在着这种局势，租船人在下令跑这个航次之前必须征求船东的同意，否则他就是违约。所以如果当以色列部队在1965年10月入侵了埃及，由于实际的或威胁中的战争行动的结果，苏依士港已变成一个“危险地区”，而租船人仍将船派往该地区，那么他就是违约。这时该租船人就要对所有的损失负赔偿之责，包括，但不仅限于，该船可能的全损损失。

列强之间战争的条款

一般在定期租约内都有这样内容的条款：如果在所列出的世界强国（一般均包括船旗国在内）之间发生战争，订约的双方均有权取消该租约。这是因为根据英国的法律，是否有取消租约的权利，要看是否有“因客观原因使租约无法执行”及“非法性”的情况。而这些情况在世界强国之间发生战争时，可能有，也可能没有。但是如果定期租约是要船跑全世界的，租期又是很长的，船东要想说“因客观原因使租约无法执行”那是极其困难的。因世界上毕竟有太平的地方可以去执行租约，但这个条款对船东的好处还是稍大些的，因为在战争时期运费一般都是上涨的。

船驶向战争地区要交纳的附加保费

在定期租约中，人们在租约开始订立时，就应懂得，船东是要交纳租船的保险费的（见NYPE租约的第36/37行文字）。如果船东想把因允许船驶往战争地区或驶出LWL地区（保险单上和免赔额范围的界限，除非加保）而应支付的附加保险费转嫁给租船人，他就必须使租约的文字清楚无误地说明这一点。BALTIME租约中战争险条款的（B）和（C）段文字就充分地做到了这一点。这两段文字允许船东“按他们认为合适的条款将他们在船上的利益和/或租金进行投保，以应付本租约可能招致的任何风险。”

但是人们更常见到的是另一种内容不严密的附加条款。该条款说：“如因船驶向战争险保证地区以外的地区而发生附加保险费的增加，此增加的费用要由租船人支付”。这样的附加条款有如下一些缺点：

1) 如果在商定租约时，已存在有某个地区要付附加保费的事实，那么这笔附加保费是否能转嫁给租船人是有问题的。这条款的文字似乎显示：只有在租约谈定后，这种附加保费上涨了，船东才能将上涨的那一部份保费转嫁给租船人负担。

2) 目前有一种“被阻受阻保险”（BLOCKING AND TRAPPING INSURANCE），这种保险其实是战争险保障的扩充，是用来保障船东免除他的船因战争风险而被困在一港口、运河或航路之内的。受保的船东有权在他的船被困的时间达到预定的一年时间后宣布该船推定全损（CTL）。如船东未投保此种险（视当时的具体情况而定）也许要经过较长的时间以后，保险人才会接受此船为推定全损。如果船东要把船舶抵押的赔金付给他人，这种保险就特别必要。所以谨慎的船东一般均投保此险。虽然如此，这种险仍纯然是“可自由选择的附加物”（AN OPTIONAL EXTRA）。一艘船投保了基本的船舶损坏战争险，再付了当时普遍要付的任何附加保费后，这条船就可以驶往战争地区去了。由战争危险所造成的船舶灭失或损伤就可以得到基本的战争险保单的保障。但是租约上订入一内容不严密的附加条款，这个被受阻保险的保费就可以转嫁给租船人负担吗？伦敦的一位仲裁员曾做过如下的评论：

“我经过慎重的考虑后得出这样的结论：被阻受阻保险并不像这个附加条款所说的是一种船舶附加保费。事实上，它是为正常的战争险保单条款的延伸物而支付的一种保费。既然是这样，这种保险就更是保障另一种风险的保险了。”

所以船东要想把“被困受阻保险”的保险费转嫁给租船人负担，只有依靠类似于

BALTIME定期租约中的战争险条款(B)段文字或依靠其他的把上述内容说得更清楚的条款。

船东有了一个好的战争险条款,从而将附加的战争险保费(包括被困受阻保险的保费)转嫁给了他人,并不意味着船东不再有操心的问题了。目前沙特阿拉伯河港口的附加战争险保费每天已达船舶保险金额的1%。船在这些港口停留100天,附加保险费就超出船价了。目前陷于这条河内的定期租船的租东必然会关心在100天以后怎样从租船人那里拿回这笔巨额附加保险费。在最近的1977年的TROPWIND轮案中,法庭认为:在100天以后的一段合理时间内,租船人才需付还这种附加保险费。所以在这段合理的时间未结束前,未到时间要租船人支付时,船东必然吃不准他是否能拿回这笔钱。

但是有一点是肯定的,在生意良好能赚钱的时候,每个租船人都会老实行事。但是世界上只有很少几个财力雄厚的声誉良好的租船人,不论生意是好是坏,都能遵守租约,而把几百万美元的附加保险费付给船东。

航次租约的战争险条款

战争险条款在航次租约中也同样是很有用的。如租约中无此条款,租船的船长遇到危险时,只能停航等候,或绕航避开这种危险。他不能把货物在别的港口卸下,或放弃驶往原目的港的计划,直至船期延误达到租约已无法执行的程度时为止(FRUSTRATION)。即使达到这种程度时,因原航次不是在目的港放弃的,所以船东也无权获得原定的运费。

有一种适用于航次租约的战争险条款,就是BIMCO(世界干货船船东组织)起草推荐使用的“1950年VOYWAR”条款。这种条款像BALTIME租约中的那种条款,内容也很全面,明确地列明了各种意外情况,以及在各种不同情况下,船东的权利。

拿英国航运商会的战争险条款(CHAMBER OF SHIPPING WAR RISKS CLAUSES)的第1条第2条与上述的条款进行比较,也能够看出商会条款即使使用于航次租船也有其不足之处。这两个条款基本上只提到“被封锁”(BLOCKADE)的情况,也就是只提到港口或部份海岸被敌对船只或军队封锁不让任何船只进出的情况。但是这种情况不是现在船东所经常遇到的。更不是船东在今天会遇上的唯一的一种战争危险。

二、何时租船算抵港船——谈装卸时间

某吉：

目前大部份亚洲船东都在从事程租船的营运，因此我们现在有必要来简要地讨论一下航次租船业务中最困难的一个问题——装卸时间（LAYTIME）问题。

航次租船业务可大体上分成四个连续的阶段：

1、空放航次阶段。也就是从船所在的某一地点驶向航次租约中所规定的（或租船人所选定的）装货地点。

2、装货阶段。也就是将货交给该船，然后该船将该批货装进舱里，堆装好的阶段。

3、运输阶段。也就是船从装货港驶向租约中所规定的（或租船人所选定的）卸货地点的航行阶段。

4、卸货阶段。也就是在目的地船旁把货物交出，由租船人或收货人收取的阶段。

上述两个航行阶段（第1与第3阶段）虽然是由船东自己来执行的，而这完全属于船东的契约义务。所有的风险，包括时间损失的风险均由船东承担。

在执行这两个阶段的任务时，不可避免地会有一些突发性的、完全不是租约双方所能控制的事件发生。我们可概括地把这种事件称之为“不幸风险”（MISFORTUNATE RISKS）。在航行阶段中发生这种事件时，船东就要自己承担时间的损失，因为船东收取的运费的数额是已固定的，但是由于航次时间的拖长，他每天的平均收入就相对减少了。

这种情况与期租船业务完全不同。当然在油价飞涨、运价市场紧张时期，时间对船东来说就不显得那么重要了。船东可令船慢速航行以节约燃油。但是由此节约下来的费用一定要能补偿因时间延长而需支出的费用，并且还能有所节余。如果毫无节余，而每天的船员工资和港口使费却很阔，船东一定会加速去完成这个船次，以便在一较短的时间内赚得这同一的固定的运费。

成为问题的是在装货与卸货阶段。从根本上说，这两个阶段是要由合约的双方一起来执行的。但在许多情况下，租船人要比船东做更多的工作——比如：备货、安排装卸泊位等等。现在大部份租约都规定：“船方不负责装卸”（FREE IN AND OUT）。所以在航次租约中规定可允许租船人进行装卸的时间及失数，或说明每天的装货效率或卸货效率是多少。船东从而把时间损失的风险抛给了租船人。这是普遍的做法，也是十分公平合理的。

在上述情况下，所允许的作业时间称之为“装卸时间”（LAYTIME）。除另有协议者外，装卸时间一经起算就是绝对的和连续不断地算到租船人头上。如果租船人超过了允许供他进行支配的装卸时间，他就对他自己的违约行为负责。一般是由他按事前约定的费率付给船东一笔钱来补偿船东的损失。这个费率称之为“滞期费率”（DEMURRAGE RATE）。

因为时间损失的风险要由租船人承担，而装卸时间又是连续地算到租船人头上的，因此现在的某些“不幸的风险”，不象在航行阶段那样落在船东头上，而要由租船人承担了。有许多“不幸的风险”的事例，这些风险均因无船东过失的因素所产生，诸如因航道被一搁浅船所阻塞，或因某种天然障碍，特别是因天气的影响等等。目前最常见的和最严重的“不幸

的风险”就是港口堵塞。

但是象港口堵塞这种“不幸的风险”所造成的船期延误，究竟是要船东负责或要租船人负责，就要看租船的航行阶段是否已真正结束，装卸货阶段是否已开始。总之，要看装卸时间是否已开始计算而定。如果租船因港口堵塞而锚泊等候，从而装卸日期已起算，那么这种“不幸的风险”就要由租船人负担。

对于装卸时间的起算，有三个基本条件，它们是：

1. 船必须是“抵达船”(ARRIVED SHIP)，即要表明航行阶段已结束。
2. 船必须在各方面都已做好了装卸有关货物的准备。
3. 已递交准备就绪通知书。

“抵达船”(ARRIVED SHIP)

“抵达船”的概念自17世纪以来就有着漫长曲折充满司法斗争的历史。1924年SCRUTON法官就说过，就他所能回忆的，这个“抵达船”的问题过去就已经引起了租船人与船东之间的争论。

航次租约可规定一个泊位(BERTH)或一个码头(DOCK)做为装卸货的地点。这样的规定对于确定航行阶段是在何时结束的不会带来问题。对码头来说，虽然它一般是有一定范围的，但亦是易于分辨的。而对船东来说，要使船驶到这个双方同意的装卸位置或地点，是个难以履行的义务。即使船就在租约中所协议的那个特定的泊位(或码头)附近等候，也不能算这条船是“抵达”船。这条船船员也许在等候泊位或码头的期间，每晚都可上岸玩得很痛快，但是从租船业务上看，这条船仍在航行阶段。所以这条船在等候泊位期间所蒙受的任何时间上的损失，都要落在船东的头上。

目前我们更常见到的是“港口租约”(PORT CHARTER PARTIES)。应承认，许多租约是建立在双方同意“一安全泊位，一安全港口”的基础上的。(简称ISP, ISP)。从专业角度上看，这种租约仍是个“泊位租约”(BERTH CHARTER PARTY)。但是因这种租约内都有这样一条一般性规定：“不论船在泊位上与否”(WEBON)，它就有效地把一“泊位租约”扩大为一“港口租约”。显然，如果双方签订和执行的是一个“港口租约”，即双方同意一港口作为装卸的地点，那么，“不论船在泊位上与否”这一条也就是多余的了。

一般来说，就是在“港口租约”的情况下才会产生“抵达船”这一最困难的问题。从逻辑上看，船舶在“港口租约”的条件下会比在“泊位”或“港池”租约的条件下更早地被租船人承认为抵达船，因此装卸时间就可以早些起算。但是这种伸缩的范围究竟有多大呢？

1904年以前，关于这方面问题的法律是有些混乱的。1904年有条名叫LEONIS的船，挂靠阿根廷的BAHIA BLANCA港装小麦。租约规定该船要“在PARANA河内的一个或两个安全的装港或地点进行装货”，后因BAHIA BLANCA港严重堵塞，该船不得不在离原定装小麦的铁路码头几倍于船身长度的地点锚泊等候。一般等泊位的船都在这里锚泊等候。该船在此等了一个多月，该船船东后提出滞期索赔，他说：这一个来月的时间应算做受载期，应由租船人负责。但是租船人不接受这项索赔。显然问题在于：LEONIS轮是否是只“抵达船”(ARRIVED SHIP)。

最初法官认为，该船锚泊的地点不是一般的装货地点，而仅是个可能的装货地点，船为

了进入装货泊位所花的时间不能列入受载期。所以初审船东败诉。但是后来这一判决被上庭推翻。此案为“抵达船”的定义在其立法发展道路上立下了一个里程碑。

简单地说明情况是这样：上诉庭的KENNEDY法官认为：在一般船出租挂靠一港口时，它与要靠一特定的泊位或码头的情况不同，如该船已在此港内，并处于租船人可以调度使用的情况下，那么虽然它还未能靠上可进行装卸的泊位，它已可算是“抵达的”船。但是BUCKLEY法官在这个意见中又注入了点复杂性。他说：对一个大港口来说，这一艘船必须是在这个港口的“商业区”内。他给商业区下的定义是：这个“商业区”不是整个港口，而是作业的区域，船可在这里进行正常的卸货，不论该船是否已到达一泊位”。

ALVERSTONE C.J.法官说：他对上述二位法官的看法表示同意。很显然，他认为上述二位法官关于这个问题的定义实质上是一样的，两者并不矛盾。这样就又产生了新的问题。但事实上，这二个法官所下的关于“抵达船”的定义是有重大差别的，这差别就在于：

KENNEDY法官没有说为了构成一抵达船，该船必须在一能进行装卸的适当的地点。不错ALVERSTONE C.J.法官已讲清楚，他在这个问题上不同意BUCKLEY法官的看法，因为他说过，“……因LEONIS轮当时已在锚泊，如果该船当时已是一“抵达船”，已归租船人使用，并准备受载，那么根据这样一种租约，（就象LEONIS轮使用的那种租约），不论该船是否已在一可进行装卸的地点，那已是无关紧要的事了”。

这个论点沿用了很长时间，以后50年内有关这个问题的所有判决，也都是建立在ALVERSTONE C.J.法官的上述观点上的。

APELLO 轮 案

直到1961年贵族院（HOUSE OF LORDS）才有机会在审理APELLO轮案时重新研究了关于抵达船问题。该船为一租船，租约规定要在PARANA河装一部分粮谷，然后在布宜诺斯艾利斯港加货到满载。当时布宜诺斯艾利斯港严重堵塞，实行了船分两次候泊的制度。因此该船被命令在港外锚地（ROADS）等候，该处离码头商业区有22哩。港务局承认此锚地为该港的伸延部分，是在该港法律、财务和行政管辖的范围之内。该船船东争辩说：当该船在该港外锚地上时，它已在租船人的支配之下，已在布宜诺斯艾利斯港港域之内，因此它已是抵达船了。

显然，KENNEDY法官与BUCKLEY法官两人在LEONIS轮案中论点上的不一致性在这个案子中显现了出来。APELLO轮可以符合KENNEDY法官的定义是艘抵港船，但是要符合BUCKLEY法官的定义就显得困难了，因为装的货是粮谷，我们不能说该船停泊的港外锚地就是该港的商业区（商业区应是装粮谷的那个地点。）此案后被送交贵族院处理。贵族院的大法官以三比二的微弱多数做出判决，认为APELLO轮船东的论点不能成立。该庭维持了PARKER法官在上诉庭上所阐述的定义。人们把这个定义称之为“PARKER定义”。PARKER法官是这样判决的，法律所承认的抵达船应是“当船实际已在港口的这样一个区域之内，即在那里只要有泊位就可以在那里装载有关的货物，即使它未有泊位之前是不能装货的。”

PARKER法官还对“商业区”（COMMERCIAL AREA）一词下了如下的定义：“如果我们能合理地说，被令去一港口以便在那里装货的船已到达该港的商业区，它要装货的地点就在该商业区内，如果它在那里等候接受有关它要进入某个特定装货位置的具体指示，

那么我们也就可以公正地说，该船已抵达它的目的地”。

正像 MORRIS 法官在贵族院上所说明的那样，上述关于抵达船的定义是一个含义十分精确的定义。MORRIS 法官实际采纳了 PARKER 法官的定义，因为他曾这样说过：

“……即使这条船是在一地锚泊，而租船人并不打算在此为它装货，或甚至无法为它装货，但是只要这一地点与实际装货地点或者可能进行装货作业的地点有关联，那么它就是一条“抵达船”，即像靠上了指定的码头或靠上了指定的泊位似的。

显然在 APELLO 轮一案中，法庭感到此案案情与 LEONIS 轮案的案情是很不相同的，其中的差别就在于，LEONIS 轮就在装货点附近，而 APELLO 轮却离装货点太远了。

PARKER 定义（该定义是狭义的“商业区”定义）是从 LEONIS 轮的案情得出来的，无疑是更有利于租船人的。但是经过这么多年以后，这个定义在实践上变得难以应用到种种具体情况上去了。这主要是因为对一个具体港口来说，很难说这一港口的“商业区”是在何处。虽然从过去的习惯，人们可以确定商业区在一港口的何处。然而在大多数情况下，商业区这个词含义是很灵活的，不肯定的。现在大家都知道，APELLO 轮案的判例是不受船东、船舶经纪人、仲裁人、律师欢迎的，甚至连法官也不喜欢它。

再加上自从法庭对 LEONIS 轮案做出判决后，世界航运业已发生了巨大的变化。在 LEONIS 轮当时，船速一般均较慢，通讯联系较困难，港口一般均较小，港口堵塞的情况不像现在这么严重。那时帆船还很多，所以那时即使是一港口租约，除非船已到一地，该地就在装货点（或卸货点）的附近，租船人在该处可对该船进行实际的控制，否则人们不能说该船已结束了航行，已由租船人支配了，装卸时间已开始计算了。

即使那时该船离装货点或卸货点很近，但一般仍有通讯联系上的困难。对一帆船来说，即使航行距离很短，也仍然存在着真正航行上的风险。当租船人命令该帆船靠泊时，人们无法预知该船何时能靠妥，因为帆船是全靠风和流来行驶的。

第二次世界大战后，出现了许多港口，其规模也比以前的大了许多。但由于国际贸易突飞猛进的发展，港口堵塞的情况却变成了港口的一种严重的通病。而同时船变得越来越大，吃水越来越深，结果这样的船无法在港口的“商业区”附近候泊。如今船一般均被令在港外很远处候泊，也许要在港口法定的港界之外候泊。即使船在这么远的地方等泊位，但对各方面却仍是很方便的，通讯联系很容易，航道也时刻保持通畅。但是如果船在这样习惯的候泊地还不被人视为是一“抵达船”，那么“港口租约”与“泊位租约”之间就没有什么实际的差别了。

如今电讯联系非常简捷。租船人可在任何时候用电报或用无线电话通知船立即进港靠泊。现代化船只的航速与航行已使港口商业区含义所具有的实际意义比以前减少了许多。所以现在如果一艘要在一通常泊船的地点（有时此地相当遥远）抛锚等候，那么人们就不能否认该船已在租船人有效的控制之下。这种有效控制的程度并不次于船就在装卸泊位附近等候的情况。此时船在等候的唯一目的无可否认的是为了装货或卸货。

的确有人说：KENNEDY 法官对 LEONIS 轮一案的判决，明显地是建立在他所认为的商业合理性上的。所以如果他能够在目前的具体情况下对 LEONIS 轮案进行判决，这具体情况是：LEONIS 轮在离装卸泊位极远处锚泊，而这样的锚泊又无任何商业上的意义，那么他也有可能做出现在已做出的那样的判决。

在当今情况不断发生变化的情况下，法庭和仲裁人对船东都有一种同情感。据说有的仲裁人一直在设法延伸“商业区”定义的范畴，这样他就可以说，有关的船是艘“抵达船”了。

· 这方面的一个很好的案例就是 1971 年的 DELIAN SPIRIT 轮案。这是一宗因有像 APELLO 轮案那样的判决而带来困难的问题的很典型的案例。此案是关于黑海的一个小港口——TUATSE 港的。该港由内外二港区构成。内港由一防波堤围成。外港为一开阔水面。等位的船都在外港锚泊。DELIAN SPIRIT 轮在外港距防波堤外半海里锚泊，等候进港。装货泊位在内港，距防波堤约有半海里。所以该轮距装货泊位约有一里。但是法庭认为该轮是在该港的“商业区”内锚泊。

应该承认，这个判决与 PARKER 定义所说的“商业区”的定义是不同的。我们不能说，防波堤外的这个开阔海面“是在该港区之内，在这里有了泊位就可给船装货”。PARKER 定义可合理地适用于防波堤内的港区，而不适用于防波堤外的开阔海面。所以 DENNING 法官认为这个案子适用 LEONIS 轮案的 KENNEDY 定义，而不适用 APELLO 轮案例中所下的定义。

JOHANNA OLDENDORFF 轮案

航运界有许多人希望法庭对“抵达船”的概念能重新加以考虑，并能按照英国的法律给予较为灵活的、符合商业习惯的诠释。这样的机会后来终于在 JOHANNA OLDENDORFF 轮一案中出现。“J.O.”轮是一艘在 MERSEY BAR 灯船附近锚泊的船。等了 17 天泊位后才得以进入利物浦/伯肯黑得港。该船锚泊地离上述港口港池或商业区约有 17 里，但是该轮锚地对像“J.O.”轮这样候泊卸粮的船来说是通常的，的确又是法定的锚泊地。

该锚地是在利物浦港法律和行政的管辖范围之内。按照 APELLO 轮案的 PARKER 定义所说的关于“商业区”的定义，高级法庭（HIGH COURT）和上诉院（COURT OF APPEAL）均不认为该船是抵达船。但是贵族院（HOUSE OF LORDS）现在却一致做出了改变对 APELLO 轮案的判决。他们认为“J.O.”轮在 MERSEY BAR 灯船附近锚泊时已是一“抵达船”。贵族院在 J.O. 轮案上所做出的这个新的“抵达船”的定义（即所谓 REID 定义）是这样说的：

“在一艘船能说它是“抵达船”之前，如果它不能立即进港靠泊，它必须要到达租船人可随时使用它的在港内的某个位置。如果它到了船舶通常等候的地点，那么它就算是已在该位置上了。除非有特殊情况，否则要由租船人提出证据，证明该船不在此位置上。如果该船在该港的其他地方等候，则由该船船东提出证据，证明该船就象在装卸泊位附近那样，已完全处于租船人的支配之下。”

由此我们可以看出：REID 定义已把船在其内的、可考虑该船已抵达的区域大大地扩展了。结果 J.O. 轮案船东胜诉。

在 REID 定义中，有两项基本要求：首先船要在租船人随时有效的支配之下。这项要求一般不成问题，只要船是在通常的船舶等候的区域，它一般都在租船人随时有效的支配之下。

贵族院的 DIPLOCK 法官又进一步阐述说，“等候区应是这样的地方：（1）如果这个港口是按候泊船到港先后顺序给予空隔泊位的话，船已在这里按到达先后次序进行了登记；（2）当租船人一知道何时泊位可进行装货或卸货时，他就能通知该船；（3）该船一收到租船人的通知，就可立即从该等候地区驶向该泊位。而在该泊位一旦空出来时，它就可到达该泊位，或者，在泊位空出来以后不久到达，晚到一点对装卸工作无何影响。”

但是 REID 定义的第二个要求，在“港内”问题上会给实践带来困难。世界上有许多港

口通常的和强制性的候泊锚地不在港口之内，如哥拉斯各、赫尔、阿旺茅斯、不来梅、安特卫普、休斯顿等就是如此。在鹿特丹港船要在 HOOK OF HOLLAND 外等候。此地是在鹿特丹港的法律与实际行政管辖范围之外。

而鹿特丹港离 HOOK OF HOLLAND 的距离与利物浦离 MERSEY BAR 灯船锚地的距离差不多。而后者，MERSEY BAR 灯船却是在利物浦港的法律的、实际的 (PHYSICAL) 与行政的管辖范围之内。所以，按照 REID 定义，仲裁员就会被迫说，抵达 HOOK OF HOLLAND 的船并不构成一“抵达船”。

世界上还有许多地区，那里的港口并没有一个法定的和明确的港界。地中海的一些港口就是这种情况的例子。所以有时船是否在一港口的法定的港界之内或之外是很难确定的。

尽管又有了上述的进一步的定义，但是仍未能为此“抵达船”问题带来商业上的合理性 (COMMERCIAL SENSE)。比如一艘船已完全到了航行阶段之末，并在一通常的强制性候泊地区等候，从而尽可能近地向装、卸货作业地靠近，但是它仍然被罚款，这就仍不能带来商业上的合理性。尤其是在装港或卸港是由租船人选定，情况更是如此。租船人有可能命令一租船挂靠有严重堵塞情况的港口，而该港口候泊锚地却在法定港界之外。然后他就把这条船当做卸港的水上仓库使用，而计算装卸时间的时钟却不能开始启动。

这样，一条船是否会被租船人命令挂靠一有堵塞情况、其候泊锚地或是在港外、或是在港内的港口，则是宗赌博的事。由于港口堵塞而产生的“不幸风险”的担子，要么全部由租船人负担，要么由船东负担，这就完全是个碰运气的问题了。这种情况肯定不会带来良好的商业上的合理性。有人希望贵族院能比 JOHANNA OLDENDORFF 轮案更进一步，放弃船若要构成一“抵达船”，它就必须到达法定的港界之内的要求。

MARATHA ENVOY 轮案

这样的机会终于在1977年的 MARATHA ENVOY 轮案中出现。

这条船目的港为 WESER 河上的 BRAKE 港。该港的泊位已全满。港方要该船在 WS 灯船附近候泊。一般卸粮的船也都在这里候泊。的确在 BRAKE 港内，除 WESER 灯船锚地外无其它候泊地。一旦船被港方命令进港，就会直接靠上泊位。但是 WESER 灯船锚地是在该港法定港界之外，这一点已由1962年德国的一宗法庭诉讼案所完全肯定。所以现在对要靠 WESER 河港口 (包括不来梅哈芬、NORDENHAM、BRAKE 和不来梅四个港口) 的船，有一专用的 WESER 灯船条款，其内容如下：

“如果港方令船在 WESER 灯船锚地抛锚，说明港口无空闲泊位，既然港口无空闲泊位，该船就可在一旦到达 WESER 灯船附近的锚地时，就向租船人递交备妥通知书，就象它到了最后的装、卸泊位时那样做。然而，从 WESER 灯船移向最终的卸货泊位的这段航行时间不计算为受载期”。

但是不幸的是，在 MARATHA ENVOY 轮案中，这一专用条款并不在该船租约之内，因此就产生了 MARATHA ENVOY 轮在 WESER 灯船锚地候泊是否构成了“抵达船”，候泊的时间是否可算到租船人头上的问题。毫无疑问，除了从 WESER 灯船航行到 BRAKE 港靠泊的这一段航行时间外，它是在租船人有效的和随时支配之下的。但是问题是，WESER 灯船并不在 BRAKE 港的法定港界之内，所以这条船的情况与 JOHANNA OLDEHDORFF 轮的情况是十分不同的。后者是：MERSEY BAR 锚地是在利物浦港的法定港界之内的。

当这个案子 (MARATHA ENVOY 轮案) 到了上诉院时, 该船船东的论点受到了支持。法庭认为: 该候泊锚地在港口的法定港界之内或之外是无关紧要的。

但是不幸的是, 当此案送到贵族院后, 上诉院的判决又被推翻了, 这也许是因为欲要英国的最高审判机关支持一项看来是令人发笑的判决——暂且抛开这样的判决会带来良好的、公正的商业上的合理性这一点不谈, 一艘船不在一港口之内, 却判定该船为一“抵达”船——此看来是期望太高了, 贵族院的这一判决使航运界的许多人感到十分失望。总之, 贵族院拒绝偏离其早期在JOHONNA OLDENDORFF 轮案中所做的判决。DIPLOCK 法官在案中强烈地重申了REID定义。所以今后一艘“抵达船”要想使装卸期的时钟起劲, 它必须要来到法定的港界之内。

预 防 措 施

所以船东们一定要留心这个陷阱, 并知道自己在租约中同意了什么。最理想的情况是: 船东与租船人双方均事先知道并同意要靠的装、卸货港口是什么港口, 港口的情况及一般锚泊地情况如何, 以及是否有堵塞的情况。如果其中有一个港口堵塞, 船一般使用的候泊锚地是在该港港界之内, 那么船东就要受REID定义的管辖。但是如果该船一般使用的候泊锚地是在该港法定的港界之外, 那么, 船东就应选择一特别专用的条款, 将港口堵塞的“不幸风险”转嫁给租船人。这种条款有许多种, 但都有这样的规定: 当船到达船一般的候泊锚地时, “不论该锚地是在港界之内或之外 (简称 WIPON), 均可认为该船已抵达该港。

在GENCON 租约中也有一条著名的“船东为等候泊位所损失的时间要算做受载期的条款。”另外有一条款与此条款稍有不同, 但与上述的“时间损失”条款作用是一样的。该条款出现在1956年的 WERRASTEIN 轮案租约中。该条款内容是: “如果不能立即获得这个卸货地点, 所有等候该卸货地点的时间均要付给滞期费……”。

另外还有一种类似的用于阿旺茅斯, 哥拉斯各, 赫尔港的典型条款, 其内容如下:

“如该船被令去阿旺茅斯或哥拉斯各或赫尔港卸货, 由于港口堵塞而无法当船到港时立即靠泊, 可允许该船在上述港口的WALTON BAY或 TAIL-OFF-BANK或SPURNHEAD 锚地, 按第一条款规定递交备妥通知书, 开始计算装卸时间。但是从阿旺茅斯或哥拉斯各或赫尔有泊位之时起, 到船抵达阿旺茅斯、哥拉斯各或赫尔港的这个泊位之时止的这段时间不算做装卸时间。”

最后还有一个象“船到港时可靠上一安全泊位或码头”的短语(A SAFE PLACE OR WHARF……REACHABLE ON HER ARRIVAL)是个对船东有利的规定。它把安排船可到达的、可进行卸货的地点的工作加到了租船人头上, 不论这个地点是在港口的商业港界或法定港界之内或之外。而如果租船人不安排这个卸货地点, 这条船就会延误船期。(见1982年的LAURA PRIMA 轮案)。

使用一条通用的“不论锚地是在港内或港外”的保护性条款是十分必要的。BIMCO 的1968年 GENWAIT 条款就是一条值得推荐使用的条款。在西非的一些港口, 船不是在一般的锚地抛锚候泊, 港方却要船驶到外海去转圈, 以避免海盗登船。在这种情况下, 人们就会体会到有一个清楚的特殊的“抵达船”条款以对付这罕见奇特的局面将是十分重要的。