

国际航运资料

杨良宜租船业务论文选编(三)

杨良宜著校 史贤训译

38

中国远洋运输总公司 合 编
广州远洋运输公司

1987年5月



前 言

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月与1985年12月编印了《杨良宜租船业务论文选编（一）与（二）》，获得了读者的欢迎和赞赏。现在又选择了十一篇论文，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（三）》，以飨远洋运输和海商法界的广大读者。

广州远洋公司的许遵武同志对此书的译文在百忙中抽空进行了审校，特此一并铭谢。

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、不合法的绕航 (UNLAWFUL DEVIATION)	(1)
二、超期使用租船的问题 (THE PROBLEM OF OVERLAP)	(5)
三、租船中的转租问题 (SUBLETTING)	(10)
四、国际运输工人联合会与船东 (一)、(二) (INTERNATIONAL TRANSPORT - WORKERS FEDERATION (ITF) —PART I AND PART II)	(14)
五、租船的各种费用——谁付? (COSTING——WHO PAYS?)	(23)
六、不合格的燃油——船东所遇到的问题 (SUBSTANDARD BUNKER——A PROBLEM FOR THE SHIPOWNER)	(28)
七、海上旅客运输——船方有何责任? (CARRIAGE OF SEA PASSENGERS) ——LIABILITY?)	(35)
八、谈租船合约中的战争险保险条款 (2)、(3)、(4) (WAR RISK INSURANCE CLAUSES IN THE CHARTER PARTY PART II, PART	

III, PART IV)	(42)
九、租船燃油的交接问题 (DELIVERY AND REDELIVERY OF BUNKERS)	(60)
十、关于租船情况下的提单签发问题 (SIGNING BILLS OF LADING UNDER CHARTER)	(71)
十一、租船滞期费索赔的时效限制 (TIME BAR ON DEMURRAGE CLAIM)	(80)

不合法的绕航

在一运输契约中，除非在该契约中已规定了一特定的航线，否则不言而喻的是：该船在执行该运输契约的过程中，在装港与卸港之间要走一正常的航线。所谓正常的航线（USUAL ROUTE）就是两港之间的直接的地理航线。这航线倒不一定是最短的航线，因为船在航行中或因其他原因而会对这条航线加以修改的。这种正常的航线也可按习惯来确定。如果同时有两条航线可走，比如有大圈航法（GREAT CIRCLE SAILING）与平面航法（MERCATOR SAILING）可走，那就要由船长来决定用哪一种航法定。

“不合法绕航”（UNLAWFUL DEVIATION）就是船方毫无道理的不按双方在运输契约上已同意的航线而偏离正常的、适当的航线（USUAL AND PROPER ROUTE）来走。其后果是灾难性的，破坏了运输契约，不论这种契约是租船合约或是提单，统统会变得无效，如果租船人或货主这样选择的话。没有其他合约上的义务被违反会像船绕航那样带来如此严重的后果。

为什么船不合法绕航会带来如此严重的后果呢？这也许是从很早以前，船一旦不合法地绕航了，货物保险就立即失效的法律规定产生出来的（根据英国海上保险法1906年第46段）——船的航次保险也一样，船一旦不合法绕航了，航次保险就立即失效。毕竟绕航使航行时间加长，增加风险，对承保人不公平。当时人们这样想：毕竟以往船货同属一人（往往是船长）的现象已消失，既然船绕航是船方的过失，而货方毫无控制能力——由于绕航的结果，货方货物保险的保障被剥夺净尽——那么船东就要变成确保货物安全抵港的绝对保证人，这种想法显然是很合理的。所以，船不合法绕航了，就把承运人变成了货物的保险人了。

英国保险学会货物保险条款（INSTITUTE CARGO CLAUSES）现在已把货险明确改为承保货方无能为力的船舶绕航的风险。但是法律并不为保险市场上的修改所动，仍将船的不合法绕航视为根本破坏了运输契约。这种处理上的严酷性仍是未变的。

不合法绕航的后果

不合法绕航会产生如下一些后果：

1. 租船人可以选择取消租船合约（如多程运输合约），或让租约继续有效下去而向船东提出索赔。租船人一般会根据当时运价市场状况做出对他最有利的选择。所以，如

果租船人看到他当时可以租到一艘比这条绕航的船的租金更便宜的船时，他肯定会取消这艘船的租约而租用另一艘租金较便宜的船。如果这艘绕航的船的租约是长期性的，而且是很有利可图的，船东失去这份租约的生意将会十分痛心的。

2.因运输契约被作废了，租船人或货主就不必支付合约中所规定的运费了。如果货物最终还是安全运抵港口了，船东最多只能索取一笔“酬劳”式运费（QUANTUM MERUIT FREIGHT）。这笔运费可能与合约规定的运费相差很大。由于船货共同风险已被破坏（因船方已变作货物保险人而承担全部风险了），货方也可不必分担他本应分担的一部份共同海损费用了（GENERAL AVERAGE）。

3.因运输契约被破坏，如发生货方索赔时，船东就无权援用运输契约中的免责条款（EXCEPTION CLAUSE）和限责条款（LIMITATION CLAUSE）来保护自己了。如绕航而发生货损——即使货损与绕航毫无关系——但船东此时已无运输契约了，只能找不必写明亦可享用的普通法（COMMON LAW）中的极有限的免责规定来开脱自己，如依靠：天意（ACT OF GOD）；敌人（ENEMIES）和货物的内在缺陷（INHERENT VICE）等理由来开脱自己。但是船东必须证明：即使船没有绕航，货损仍会不可避免地发生，这样才能开脱自己。但举这样的证是极其困难的，如：没有绕航也“肯定”会遇上敌方战舰。所以船东唯一有意义的免责行为是靠货物“内在的缺陷”了。

运输契约一般是受海牙规则或受海牙·威士比规则管辖的。这些规则规定：如货物发生损坏，除非在货物交出后一年内，货方提出诉讼，否则，船方在任何情况下，可免除责任。如船方对货损货差负有责任，则对超过赔偿限额的责任也在任何情况下不予负责。上述的“任何情况下（SHALL IN ANY EVENT）”一语用的是很强烈的字眼，即使船是不适航的，或有其他毁约行为，像未照管好货物（FAILURE TO CARE FOR THE CARGO），船东也可以享受这种免责条款的好处。但是不合法绕航却是个例外，由于运输契约与它的海牙规则已作废了，所以这些免责条款也就不再存在了。

上述的一切与不合法绕航后船东变成保证货物安全运抵目的港的绝对保证人的概念是相一致的。

4.船东投保的保赔保险（P&I COVERAGE）也受到了损害。保赔协会也许不再对货损负责了。保赔协会承保货损是在这样的假定条件下承保的，即：船东是按海牙规则或海牙·威士比规则与货方订定运输契约的，并按这些规则进行营运的。不合法绕航后，船东就要自己去处理任何可能发生的货损货差的索赔了。

合 理 的 绕 航

在正常的运输契约情况下，合理的绕航包括：

1.为了避免船、货眼前的危险，如避开浮冰、风暴、战争等而绕航。

2.对求救信号做出反应而绕航去救海上人命；因船上的船员或旅客受伤或生病而绕航去获取医药援助等。

3.非自愿的绕航（INVOLUNTARY DEVIATION）。在实际生活中，这是很少

见的，如被他人（恐怖分子）控制等。

4.按照海牙规则绕航去援救海上财物也是允许的。

5.共同海损行为的绕航——因共损绕航去一避难港以便继续完成这一航次任务。即使是因船不适航而发生共损，而去绕航，这也是可以的，毕竟仍是为了大家的安全。如：船离开装货港时未加满燃油而发生的不适航，结果须绕航便是可以的。

6.合理的绕航。什么是合理的绕航，这是较难下个定义的。但有一判例认为：“看船是否离开了运输契约所规定的航线，其真正的测定标准看来在于：一个对船的航次任务有控制权力的、而又审慎行事的人，在他决定船绕航并坚持下去时，我们看他是否考虑到当时所有有关各方的情况，包括运输契约的条款；所有有关各方的利益等。但是他没有义务要把某一方的利益做为他决定并坚持绕航的最终考虑因素。”

所以，看来，如果一船是为船东单方的利益而绕航的，特别是这种绕航是预先已策划好的，就很难说这样的绕航是合理的。一个这方面的先例有：一船绕航将船上两名监测船上超高热机械（SUPERHEATING APPARATUS）运转状况的工程师送上岸。结果该船绕航后触礁沉没。尽管该船只偏离正常航线一点，但法院认为：这是不合理绕航。

船绕航去装、卸货或接送旅客，在表面上（PRIMA FACIE）会被人们视为是不合理绕航的，除非在订定运输契约前，船方就已定有这种绕航的意图了（如一般班轮在广告上已说明该船各挂港）。事实上这种做法在美国的海上货物运输法（US COGSA）——海牙规则的美国翻版中是已有规定的。虽然在海牙规则的英国翻版内没有这一类似的规定，但英国法庭实际所做的判决与美国的做法是没有多少差别的。

如果在运输契约中有一“自由行驶条款”（LIBERTY CLAUSE），如果这一条款将绕航的理由订得有道理而且订得明确，那么船绕航就是合理的。

负责举证证明船的绕航是合理的，这种举证的责任在船东这一方。这个责任是相当重的，但不是不合理的。当你想一想：只有船东才能接触到所有有关的情况、资料及文件（如航海日志）时，这个举证的要求就变得合理了。

7.是根据租船人和货主的命令或由于他们的过失而使船绕航的。

8.如果卸货港全港罢工，船就可改向驶往最近一开放港口卸货，只要这个绕航的决定是为了船上全部货物的利益（可以为大家省时等），而不是单为船方的利益，或为某种货的利益，这样的绕航就是合理的。

如果货物的性质是容易变质的，事实上船就必须绕航以挽救货物避免被罢工耽误了卸不下去。这种绕航则是船方的一部份责任——对船上所载货物要加以照管的责任。

不合法绕航的一些具体例子

不合法绕航的具体例子有如下一些：

1.返航或中途绕航将藏在船上的偷渡人员送上岸。偷渡人员会给船带来许多问题，所以尽快地把偷渡人员送上岸，把他们甩掉，是符合船东利益的。但是，这样做在法律上是很少能得到宽恕的。即使运输契约上内容订得很宽的自由行驶条款对这样的绕航也

是不予原谅的。

2. 绕航去更换船员、上物料、进行不是紧急需要的修理。这些很明显全是为了船东一方的需要。

3. 其他的绕航行动。考虑的仅是船东一方的，或船上某一种货物的利益。

4. 在进行合理的绕航后，船迟迟未返回原定的航线上。

5. 航次时间过度无理拖长。

显然，尽管船东很注意不要发生绕航，但有的不合理绕航仍是必要的（如送偷渡人员上岸）。为了避免绕航所带来的得不到保险保障的严重后果，该船船东应在不合理绕航一发生时就安排投保船上货物的船东责任保险（SHIPOWNER'S LIABILITY INSURANCE）（简称SOL）。这种专门针对不合理绕航的保险可通过保赔协会来安排，所交保费一般是很少的，但让这些货得到保险保障是很重要的。

运输契约上一般均订有自由行驶条款与保赔协会加油条款（P AND I BUNKERING CLAUSE），其目的是防备船不合法绕航后给船东带来的严重后果。自由行驶条款有各种各样的。有的是保赔协会精心设计的；有的内容订得如此广泛，如允许人们对它做广义的解释，那么船就不会发生不合法的绕航了。但是运输契约的主要目标仍不能被抹杀掉——就是从装货港把货安全快捷完好地运到卸货港。不合理绕航就会被人视为在很大程度上船方未对货物进行完好的运输。所以，如果有一船因自由行驶条款中所明确允许的绕航原因进行了绕航，船期也延误了，但船上的易腐货物因此而腐烂的话，这个自由行驶条款仍不会被人认为是有效的，因为与运输的基本目标有冲突。

在前述的一案中，有两个工程师被送上岸，该船的运输契约中就有一自由行驶条款，但该条款内容不够广泛，不足以保护该船的利益。这一自由行驶条款的内容是：

“有不带领航员航行的自由；有为加添燃油或为其他目的以任何顺序挂靠任何港口的自由；或做出通知后可进行试航或调校罗经的自由；或做为本合约航次的一部份而随意航行的自由。”

一办事审慎的船东应将不合法绕航的危险向负责一船航行的船长充份说清楚。

超期使用租船的问题

在二、三年前租船市场状况极差的情况下*，以长期期租的方式出租船舶的船东，现在可以趁市场复苏之际，开始收回所出租的船舶。但是这时他们可能会碰到船被租船人超期使用的问题。

* 本文写于1980年尾。

当我们将目前方便型（HANDY SIZE）和巴拿马型（PANAMAX）散装船的租金率与数年前同类型船的租金率进行比较时，就会发现它们都有一差价。每天差价从5000美元到10,000美元不等。显然，对租船人来说，他若能将这些以前租来的船的租期尽量地拉长，则对他很有利。如果他能够按原租金率将租来的船多使用一、二个月，他就能轻而易举地多收入50多万美元。

有的船东也许早已计算好租船人按时还船的时间，在期租租约将近终止之前，他已安排租出的船收回后出售，或再把船长期出租（当然有更多的租金）。租船人如不能按时还船，将可能打乱船东的安排。所以，对这种超期使用船舶，船东是不欢迎的。

租 期 与 最 后 一 航 次

对期租船的租期的规定有几种方式，但大致可分为三种。在这三种方式的租期中，租船人在最后一航次可延长使用船舶的期限，则有以下几种情况：

1. 默示的超期期限。

当租期规定：

“6个月”

“大约6个月”

也许在已印好的租约中在“6个月”之前已把“大约”（ABOUT）一词删去，但也意味着6个月。

“4至6个月”。

上述这样默示规定含有合理超期期限。因为从海运业的本质而言，要求租船人必须在一预定的日子还船是办不到的。所以，如果租船人为完成一航次而超过原定租期还船，只要这超过的时间是合理的，他就没有违约。租船人也可命令船最后再跑一航次，但这一航次须是合理估计到可在原租期结束后再延长一默示允许的期限内结束的航次才可。

允许延长的合理期限有多长，主要看原租期有多长而定。假如原租期为4个月至6个月的，允许延长5天。如果原租期不超过1年者，以往判例一般可允许延长一至二个星期。

按美国的仲裁，如果租约用“大约”(ABOUT)一词来规定租期，租船人可提前还船，(UNDERLAP)，也可超期还船(OVERLAP)，但不论是提前或是超期还船，其还船日期必须很接近于原租约的结束日。

2. 绝对的超期期限。

当租约中对超期是用下列字眼来表现的，就是绝对的不能超越的期限：

“最少/最多”(MINIMUM/MAXIMUM)

在NYPE租约第54行与55行之间，用手写加上“在15日与31日之间”。有些甚至明确规定“保证最多不超过6个月”(GUARANTEE MAXIMUM SIX MONTHS)。

由于这种规定期限的性质，把还船的日期变成了该租约的一项条件，不允许超越规定的期限使用船舶。租船人必须在规定期限内还船，而不能超期不还，亦不能命令船跑一个无法合理估计可在规定的还船日期前完成的航次。

3. 明示的超期期限。

当租约上是以下述字眼表示的，就是明示的超期期限：

“6个月，可增加或减少15天”

既然已规定租船人有可提前或延期15天还船的余地，就不再有默示的超期期限，否则就违背了双方原来所接受的条件及意图。租期应在原定期限延长15天后结束。租船人必须将租进的船还给船东。租船人绝不能命令船再跑一个预期无法在把租期延长15天后还不能完成的航次。

程租与期租混合的租约(航次期租)

在租约为程租与期租混合(航次期租TRIP CHARTER)的情况下，比如租约规定“经过太平洋挂靠一港或数港的单航次，全程时间大约4至6个月”(FOR A TRIP VIA PORT OR PORTS VIA PACIFIC, DURATION ABOUT FOUR TO SIX MONTHS)这所述的时间期限似乎仍是适用的。但是，如果租约是已明确规定挂什么港口的，特别是如果租约的期限规定加上了“不保证”(WITHOUT GUARANTEE)一词，那么情况就又不同了。因前者对租船人来说灵活性大，他可以安排船舶挂靠某一港口，在规定的期限4~6个月内完成航次后，把船还给船东，所以4~6个月的说法仍是个约束。但如果说明这4~6个月并不保证，又如果航次说得较清楚，使船东也可计算全部航次要多久，那4~6个月也就不重要了。即使航次大大超出了6个月，船东也无抱怨可说。

如 果 有 停 租 的 情 况

如有任何停租的时间，它不能自动地延长原租期，因为停租只是允许租船人停付这段时间的租金，而不允许租船人把该段停租时间延长超出原租期。不同的条款是不应该混在一起的。

最 后 合 理 的 和 不 合 理 的 航 次

如果租船人命令船跑一航次，而这一航次，像上面所说的，推算能在允许的期限内完成，那它就是“合理的”(LEGITIMATE)航次，船东就应执行租船人的命令。如果以后事态发展表明，该船不能在合理预期的时间内还给船东，而直到原定租期结束很长一段时间后才还船，这样租船人是否已违约，应否负责赔偿船东的损失？其结论还不能肯定。因为会有许多原因致使租船人推迟还船，有些是因船东的过失，如船速降低，船不适航、发生货损等。而有的并非双方过失的原因或租船人无法控制的原因所造成，如罢工、恶劣天气等原因。这些均适用免责条款规定的免责范围，可免除租船人的责任。所以超出原租期的时间仍以原租金（很低）付给船东以作为赔偿。

如果租船人命令船跑最后一航次，而这一航次，如前面所述的，无法合理地预期可在允许的期限内完成，即摆明航次太长，那就是“不合理的”(ILLEGITIMATE)航次。船东就有权选择执行这项命令或不执行这项命令。如果不执行租船人的命令，船东可以要求租船人另安排“合理的”航次。如若租船人没有另下达航次命令，船东就可用租船人坚持悔约为由而将船撤回，视租约已经终止。如果船东执行租船人的航次命令，那么在原租期终止后，如果市场的租金比原租约的租金高，他可以向租船人索赔这二种租金的差额，做为补偿他因租船人违约，命令船跑这不合理的最后航次而造成的损失。船东执行租船人的命令仅仅是放弃了他的撤船的权利，而未放弃他的索赔损失的权利。

既使最后一航次才能使船返回原定的还船地区，船东也有权拒绝执行这一最后不合理航次。因为船东既有权让船在一同意的地区内还船，他也可以放弃这种特权。

租船人必须以一种非常明确的方式下达最后一航次的命令，以便让船东有时间与机会，在考虑了租约所余的时间、这一航次的性质、航线的距离，以及可能会遇到的延误等情况后，决定这一最后航次是否属于可接受的合理航次，是否能在合约期内完成。

所以，这一最后航次是决定问题的关键。它与租船人安排船舶各航次的全面规划是无关系的。

如何支付在“合理的”最后航次中超过原租期 的那段超期时间的租金

既使超过租期的时间很长，而当租船市场上的每日租金比原租约所定的每日租金为高，只要租船人命令的最后一航次是合理的，租船人仍可按原租约所定的每日租金支付

这段超期的租金，一直付到船还给船东时为止。在NYPE租约第54行就清楚地规定（租船人）可继续按原定的租金支付到把船还给船东时为止。

如果租约中规定的可超越的期限是绝对的、定死的期限，如“最短／最长”超过多少时间，人们一般则认为：即使租船人原先命令跑的最后一航次是“合理的”航次，但如果超期超得很久，那么租船人就是违约。如果租船市场的租金率比原租约的租金率为高，他就要按当时市场的租金率支付超期的那段时间的租金。除非租船人能举证船东有什么过失的行为，或者，他可受到免责条款的保护，他才可不必付这段超期的高于原租金率的那部份租金。

按美国的仲裁，如果船的最后一航次超过了原定的绝对期限，不管这一航次是否合理，如超期使船东受损（包括租金率的差额），租船人必须赔偿。而按英国法律，并非如此，仍是针对最后一航次的“合理”性来定租船人是否需要赔偿船东的损失。

如何支付“不合理”的最后航次中超过原租期的 那段超期时间的租金

如果允许租船人安排船舶再跑一“不合理”的最后航次，但是该航次却出人意料地速遣，而能在原定的租期内结束了，那么船东就没有什么损失可索赔的。如果航次时间超过了原租期，那么租船人要按租船市场的租金率(MARKET RATE)支付这段超期的租金，一直付到还船时止。“租船市场的租金率”的含义是指当时租船市场上该期租船的租金率，它与原租约的租金率是要基于同样的条款与时间的。换句话说，就是用同样的东西相比较（LIKE—TO—LIKE COMPARISON）。就像在单航次期租的情况下，船东很难以当时市场的租金率与原3年（例如）租约的租金率算出差额来向租船人索赔损失。

目前期租市场的现期租金率都是比二、三年前签订的同类型期租的租金率为高。这就意味着：船东很难索赔到他认为已遭受的全部损失。还有，如果船东认为租船市场的顶峰期只是短暂的，如果按租船人的命令跑了“不合理”的最后航次，他就可能失去在这顶峰期可能签订的下一个有利可图的长期租约的机会。若船东已看清楚市场的这个机会，他最好是拒绝租船人安排船舶去跑任何明显不合理的最后一航次，而不要让船跑了这一“不合理”航次后，再去向租船人索赔，因这样是难以索赔到全部损失的。

即 时 仲 裁 程 序

当船东与租船人对最后一航次的时间有不一致的看法，因而对这一航次的“合理性”有意见分歧时，双方可去进行一次即时仲裁，（伦敦与纽约均可进行这种仲裁），以确定这一最后航次是否需要履行，这样就可避免发生争执，避免日后任何一方为索赔而支付很大的法律费用。

对“最后一航次”作明确的规定

BALTIME租约第7条规定租船人有权命令船跑一最后航次。根据合理的计算，这个航次的时间可超出租期几天。BALTIME租约第63行文字中的“大约”（ABOUT）一词，又给了租船人进一步的灵活性，允许最后一航次的时间可适当地超过原租约规定的租期。

船东在签订租约时应拒绝将下述一条款订入租约内：

“租船人有权在租约期满前的任何时候再命令船跑一最后航次”。

因为这样的条款给租船人提供了投机取巧的机会，若市场状况对租船人有利，他可在还船前再命令船跑一最后但是最长的航次，使租期再延长6、7个月。

对 租 船 人 的 警 告

租船人如将租来的船转租出去，应对最后一航次特别小心。如果这一最后航次是“不合理”的，就会遇到船东拒绝安排船跑这一航次，并将船撤回。这样就会使租船人无法执行他可能已与第二租船人签好的转租租约了！

租船中的转租问题

大多数的租船协议，包括NYPE租约（见其第16、17行文字），均有一条款允许租船人将租来的船转租出去。那么租船人在转租合约中就以船东的身份出现了，他把自己称之为“二船东”（DISPONENT OWNER）。

转租业务使租船人在营运中有了灵活性，即使租船人已对这条租进的船有了一定的营运安排，或已安排好要装某些货，但如果受载日期（LAYDAY）与销约日（CANCELLING DAY）不合适，或者有其他情况，如货物数量尺码不适合该船等，租船人就可租进另外一艘更适合装这种货的船，而将自己手中已租用的船转租（SUB-LET）出去，给他人使用，不使这条船闲置。这种做法在即期市场（SPOT MARKET）中起到最重要的周转作用。

另外一种船舶转租的动机是：租船人在航运市场萧条时期廉价租进一船，他推测不久以后市场状况是会转好的。日后当航运市场果真兴隆时，他就将船转租出去，从中捞取租进与租出的租金差额。一两年前就开始从事转租生意的租船人如今就因他们有这样的勇气、远见，也许还有好运气而取得相当可观的收益。这时那些受到某种方式的剥削而遭受损失的船东只好以羡慕的眼光望着租船人从转租中捞取巨额差价了。

租船人会遇到的危险

此时，看起来好象租船人不必负担任何责任，而实际上船东却要负起所有与船舶航行有关的风险，如招募船员、维修船舶、买保险等；转租租船人（SUB-CHARTERER）也要负担所有与船舶营运有关的风险，如揽货（SECURING CARGO）、航程中船期延误等。但是这些只是在原租约（HEAD C/P）与转租租约（SUB-C/P）的条款全完一致时（BACK TO BACK）才会是这样。而在原租约与转租租约的条款不相一致时，这位租船人就会遇到严重的麻烦了。他既要自己赔偿某些索赔款，而且在极端的情况下，他还会失去这艘租金低廉的船（因他的某些过失而被船东撤船），而又不能执行转租租约。而受损方还会向租船人索赔损失。

这样的例子有如下一些：

1.即使租船人是无意的，但只要他不能按规定按时将租金付予船东，就会给该船东一个绝好的机会将船撤回，中止租约。这样，该租船人不仅失去了此一租金低廉的船，并且无法象“二船东”那样履行转租租约。办事较谨慎的租船人一般会提前将租金付给船东，以避免发生这样的事——特别是在今天的航运市场情况中，船东往往会寻机把早先签订的租约提前终止以捞到很大好处，对此租船人更应小心谨慎。在洽谈租约时，租

船人如能坚持在租约中加入一“警告条款”(WARNING CLAUSE),规定若船东未能按时收到租金,由他向租船人提出警告,否则不准撤船,这当然对租船人是有利的。

2.租船人(CHARTERER)如与第二租船人(SUB-CHARTERER)签订了一转租租约,允许第二租船人用此船承运在原租约中已列明除外不运的货物或原租约中列明除外不去的地区时,租船人就会遇到麻烦了。比如,原租约规定,该船只能在英国保险学会航区限制保证(IWL)的地区内进行营运,并给租船人选择权,可选择在适当季节去美国的大湖区。如果租船人日后把船转租,同意把船开去阿拉斯加(ALASKA)地区(注:在IWL以外但并不在大湖区),那么他就是同意了原租约中未同意过的东西。该船船长就可以非常正确地拒绝服从第二租船人的命令,不让该船去原租约规定除外不去的地区。该船船长也有权拒签目的地是在这一地区的提单。

此时,租船人就会陷入进退两难的困境了。如果租船人坚持履行该航次,他就给了船东撤船的机会。如果他坚持不去,他就又违反了转租租约(DEFAULT)。结果就会面临第二租船人向他索赔因他不履行转租租约所遭受的损失。

这种情况也会发生在装运货物的问题上——如原租约规定不装“危险品”(此词本身就是含义十分广泛的词),而转租租约却同意装危险品;原租约仅允许装运大原木,而转租租约却定下装钢材等。

在上述情况下,船东完全有权把船撤回,如果租船人坚持要做,对这问题,大法官K E-RR先生在1977年的TROPWIND轮一案中,当他解释NYPE租约中第61行的“违反本租约的任何行为”(ANY BREACH OF THIS CHARTER PARTY)可允许船东撤船一语的含意时,曾强调这一短语是明确允许船东在上述情况下将船撤回的。他说:

“……这一短语肯定也适用于其他的违约行为,比如:命令船舶开航去一不安全港口,或装运象本租约在另一条款中已规定除外不装的危险品或其他货物。”

租船人在将船转租时,必须注意原租约中哪些属允许的范围,哪些是属除外的范围,不要使租约超出范围,这是要必需强调的。

3.原租约中内容订得很广泛的战争险(WAR RISKS CLAUSE)条款,或冰区条款(ICE CLAUSE)允许船长拒绝续航,或根据他自己的判断,认为有危险的航次,船长亦可拒绝执行任务。如果在洽谈转租租约时,租船人未能在此租约中也订上这些与原租约一致的条款,就可能发生如下问题:该船船长可以根据原租约拒绝执行航次命令,而租船人做为二船东却必须按照已定的转租租约执行这一航次命令!如果租船人坚持要船去执行有危险的航次,或者这航次是他已同意的,(如航次已订明如此),即使是危险的但租金运价却很高的,他就又给了船东撤船的机会。

4.如果原租约规定:该船舶必须永远处于飘浮状态(ALWAYS AFLOAT),但是转租租约却允许船舶安全搁浅(SAFELY AGROUND),该船船长就可能拒绝将船驶入某些被人认为无法“永远处于飘浮状态”的港口,或仅装部份货载,以避免船搁浅。遇后种情况时,租船人就会面临第二租船人向他索赔因短装货而造成的损失了。

船东与租船人之间互不相干的事

一般来说,在船转租的情况下,船东无须干涉转租租约的内容,因他既不能从转租租约得到好处,也不会受其之害。因为原租约与转租租约并非一个合约,而只有在同一合约的情况下,双方才可引用享受其好处,例如船东保险合约,只是船东及其保险公司的事。租船人无权从船东自己安排的船舶保险及对不安全港口或装卸工人损坏船舶的投保中得到什么好处。这种情况的例子有如下一些:

1.如果在原租约项下,船发生了停租,船东可引用停租条款。(注:有一种停租条款只针对发生的事项,而不理时间有否损失或损失多少)。这时,船东不能以:在转租租约项下,装卸时间(LAYTIME)一直都在计算,租船人并未因船停租而遭受损失为由而提出异议。

如果租船人因有较强的讨价还价的实力,而在转租租约中洽订了较有利的条款,规定即使发生了船停租的事件,仍可继续不断地计算装卸时间(LAYTIME)。但这条条款对船东却是无关的。而另一方面,若由于转租租约条款订得不利,根据转租租约的规定,因某种原因使装卸时间停止计算。如果该项造成装卸时间停止计算的原因,在原租约项下并非属毁约或属停租范围,租船人当然不能找船东索赔。对上述情况的分析,人们将会看到,这样订约做法对船东或租船人都是很公平合理的。

2.如果根据转租租约,第二租船人向租船人索赔,这时租船人不能立即将这项索赔案转交船东,由船东负责处理。租船人能否向船东索赔应视原租约的条款是怎样订的而定。如果转租租约用的是NYPE租约,租船人作为第二船东(AS DISPONENT OWNER)就须代替负责“他的”雇佣人员(实际是船东的雇佣人员)如船长、船员等的过失与疏忽的责任。

这样的例子太多了。比如,船长少装了货;船长在货物运输中未尽照管货物之责;船无故迟入一港口或未能尽快速遣(DESPATCH)船舶或尽快执行一航次任务;由于船长计算上的错误,致使所装燃油过多或不足;船长误解转租人的命令与指示等。如果原租约是BALTIME,该租约第13条免除了船东承担上述船长的过失的责任,那么租船人就不能向船东追索他已赔偿第二租船人的损失。

3.按照航次转租租约,如果由于船舶载重量不足,或因船长的过失,使第二租船人少装了货,而按照原租约的规定,船东对此也负有责任时,租船人在向船东追索第二租船人提出的损失索赔时,其索赔范围则不能包括转租租约中的运费损失,否则对船东是不公平的。比如该租船人是在市场萧条时以低租率租进该船,而在市场状况极佳时,以航次转租租出去的话,其市场差价就会很大,如果按高收益的转租租约的规定,第二租船人是以少装的货物数量乘以每吨运费来计算其少装货物的损失的话,那么少装一点货就可能给实际的船东带来一个来月的低租金的损失。如这个航次要一个月的时间来完成,那么该船的实际船东在船跑了一个月后就可能毫无所获。适当的计算损失的办法是:(根据一美国仲裁)根据实际少装的货量与该轮的总载重量的比例算出损失率,再用该损失率乘以原租约的每天租金率及本航次时间,得出因少装货造成的比例损失,租船人可从租金中扣除该项比例损失。(注:曾经有一个仲裁案例做出过如上判决,但我个人认为该判决不符