

CHARTER PARTY

CHARTER PARTY

航运实务丛谈

第三册

租 约

杨良宜 编著

大连海事大学出版社

95
F55-62
1
2:3

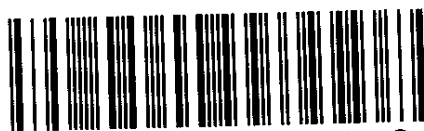
航运实务丛谈

第三册

租 约

杨良宜 编著

XAL05/05



3 0108 4567 9

大连海事大学出版社



171662

(辽)新登字 11 号

图书在版编目(CIP)数据

航运实务丛谈:租约/杨良宜编著. —大连:大连海事大学出版社,1994

ISBN 7-5632-0760-0

I. 航 …

Ⅱ. 杨…

Ⅲ. 交通运输业-租约-经济合同-基本知识-中国

Ⅳ. D923. 64

中国版本图书馆 CIP 数据核字(94)第 03953 号

大连海事大学出版社出版

(大 连)

大连海事大学出版社印刷厂印刷 大连海事大学出版社发行

1994 年 10 月第 1 版 1994 年 10 月第 1 次印刷

开本:850×1168 毫米 1/32 印张:13.50

字数:339 千 印数:00001~10000

定价:14.50 元

内 容 提 要

《租约》是作者编著的新版《航运实务丛谈》中继《提单》、《外贸及海运诈骗、货物索赔新发展》之后又一力作。《租约》正文分三部分：期租合约、航程租赁和光船租赁，并有详细附录。

本书仍具作者一贯文风：理论联系实际，配以大量生动案例，说理清楚，语言生动，深入潜出，富于启迪，使不同层次的专业读者均可受益。

作者自序

中国是一个发展中国家,航运对国计民生影响尤为深远,为要加速我国航业发展,迫切需要培养大批业务专才。

在多年讲学及工作实践中,深感中文专业理论书刊为数不多,经不住朋友们多次催促鼓励,现将近年教学讲稿尝试编译成中文印发同业参考,祈能抛砖引玉互相交流,更长航业学术之风。因水平所限,文中肤浅谬误之处在所难免,祈希同业先进不吝赐教。

得几位青年朋友热心周张筹措,将讲稿整理编译,顺致谢意!

杨良宜

目 录

期租合约.....	(1)
附录.....	(141)
(1)GOVERNMENT FORM	(141)
(2)BALTIME Form	(153)
(3)Institute Warranties	(163)
(4)BIMCO SPECIAL CIRCULAR	(171)
(5)BIMCO Standard War Risks Clause	(178)
(6)Signing Bills of Lading under Charter	(186)
航程租赁.....	(202)
附录.....	(323)
(7)GENCON(最后修定 1976 年)	(323)
(8)Multiform(最后修定 1986 年)	(336)
(9)C(Ore)7	(354)
(10)INTERTABKVOY776	(360)
(11)Over-age Vessels and the Institute Classification Clause 1978	(381)
光船租赁.....	(394)
附录.....	(396)
(12)BARECON A Form	(396)

期租合约

§ 1 绪言

1.1 班轮(Liner)与不定期船(Tramp Ship)

在国际航运业务中,按营运的方式可划分为班轮与不定期船两种。

班轮的特点是船舶按照定期的公布的船期表(Schedule)行走固定的航线,有着固定的班期,靠挂固定的港口,运费则按既定的运费表(Tariff)结算。运费不会随意变更,但个别付货人亦不容随意见价。付货人与承运人两者之间相互所承担的责任与义务以所签发的提单条文为准。

班轮适合于运载小宗货量的货物,其中大部分是一些制成品,如民生日用品等。

虽然,班轮承运货物价钱占了世界海运货价总值的 3/4,但就世界海运货量(吨)而言,却以不定期船承运占了大部分。不定期船的特点是船舶没有固定的班期,没有固定的航线,亦没有固定的挂港。所有这些,包括租金(或运费)每航次多少及双方的责任与义务都以租约(Charter party)为依归。船东每做一次生意,都要议价和谈条件,与班轮完全不同。

一些大宗的货载(一般是粮、矿、石油及工业原料)是适合于使用不定期船来承运的。它每一航次都会运大批货而通过“规模经营”(Economic of scale)来减低运费,为此,用作不定期船的干货轮及油轮可以造得十多万吨之巨,甚至油轮可以造到五、六十万吨,这是班轮只针对高价少量的杂货所望尘莫及的。

1.2 期租(Time Charter)、程租(Voyage Charter)及光船租

赁(Bareboat Charter)

租约(Charter Party)按船舶的租赁方式的不同而大致分为三种:

1)期租(Time Charter)——船东把船舶租予租船人在一定的期限(如一年)内使用。在租约期内租船人根据租约规定的航行区域自行安排挂港、货载及调度。在此期间船长要在经营方面服从租家的命令,租金(hire)则以每天或载重吨为单位按月支付。典型的期租印备租约有 BALTIME (Uniform time charter)及本文所着重要分析的 NYPE(Time Charter approved by the New York Produce Exchange)——纽约产品交易所标准期租合约。这是使用得最多、又较易为人所接受的一个期租合约的标准格式。

2)程租(Voyage Charter)——船东把船舶租予租船人在预订的航程上使用。船舶的经营及经营费用均由船东自己负责。船东向租船人收取定额的运费(Freight)。著名的通用印备程租标准租约有 GENCON(是由 BIMCO 制定的),其它还有很多种以各种各样的货品(如木材、谷物、矿砂等)与其航次为标准而拟订的各种程租合约,程租合约将有另文详述。

3)光船租赁(Bareboat Charter 或 Demise Charter)——船东以光船的形式把船舶租予租船人,有关船舶的经营管理包括雇用船员均由租船人负责,船东只按日历月向租船人收取租金。这方式适合于那些买船作为物业投资的人或银行家等,他们无意涉足航运业务,只希望投资有一定的固定利润。

1.3 期租合约(Time Charter Party)

1.3.1 期租合约的主要特点如下:(一)船东负责每日营运成本(running cost)而租船人则负责航程使费(Voyage cost/expenses)(参看后图)。(二)租船人负担时间上损失的风险。例如大雾、罢工、等潮水等船期上的损失归租船人。租船人当然亦可以以合约的条款来保护自己。例如租约内的停租条款(off hire

clause)就保护租船人在条款指定的情况下的船期损失(如船舶入坞)可以停止支付租金;还有一些属损失赔偿的条款:

船东负担的各类成本

船舶建造成本	营运成本(Running Cost)或 按日成本(Daily Cost)①	航程成本②
船价	船员工资 船舶保险费/保赔协会保费	装卸费 燃油
船价的利息	维修及保养费用 润滑油	港口费、拖轮及领港费 运河费
税项	舱面及机房的备件及补给 船舶管理费	运费税
光船租赁(bare boat) 或是过户(Demise)		
期租(Time Charter)		
程租(Voyage Charter)		

如:航速担保条款(speed clause)使租船人可在航速减低(也是船期损失)的情况下向船东索赔;速遣条款(utmost despatch clause)规定了船长应大力协助使船舶速遣(NYPE 第 8 条);船舶应日夜工作条款(NYPE 第 23 条)在合约中同样起速遣船舶的作用;船舶该

① 亦有人称为 Direct Vessel Expenses 或 Fix Cost with budget
 ② 亦有人称之为 Operating Cost 或 Variable Cost

处于完全有效状态条款 (thoroughly efficient state and condition clause) 使船东为保证船舶的有效使用多做一点工作 (NYPE 第 8 条)。总的说来, 这些条款都在一定程度上减低了租船人对时间和船期损失所承担的风险, 但除了在合约明确订下或船东的毁约行为所造成时间损失的情况之外, 租船人负担了所有其他船期和时间损失的风险。

(三) 船东只负担每日的营运成本 (running cost) 及船舶管理方面的风险。一般根据合约, 一方只有在两种情况之下, 才可以把自己本来应该承担的损失转嫁对方 (或者是据此向对方索赔): ① 租约订明——这一类的条款是去分摊或转移风险或责任的, 它会针对某具体情况发生后双方的损失谁属的问题。停租条款就是一个典型的例子。本来期租合约的船期损失是应由租船人负担的, 但因为停租条款订明船舶入坞 (或其他明确注明的事由) 租金即停付, 这方面的租金损失则转由船东自负了。所以, 广泛的停租条款对船东明显不利。② 对方毁约 (breach)——一旦对方毁约, 所有因此发生的损失均可向对方索赔。例如: 合约规定船方应大力协助使船舶速遣 (速遣条款在 NYPE 第 8 条), 但船员因到岸上消遣, 船舶已装妥货马上可以开航仍未回船工作, 使船舶延滞多时, 那末所有损失 (包括延滞时间仍要支付的租金) 可一并向船方索赔, 就因为他毁了约。这时间损失有人统称是停租 (off-hire), 其实并不一样。

1.3.2 期租船的印备标准租约, 以 NYPE^① 应用最多。BALTIME^① 全名 Baltic and International Maritime Conference Uniform Time Charter, 顾名思义, 这是由 BIMCO 制定的, 这租约今天已很少用。BIMCO 是一个国际船东组织, 可想而知 BALTIME 会是较偏帮船东的 (这亦为人所公认)。这种租约在市

① BALTIME、NYPE 等是印备标准租约的通用代号。

道有利船东时是使用得较多的,但自 73 年后市道对船东不利,已渐少有人使用,即使是使用亦已改得面目全非,而这期间至今使用得最多的反而是 NYPE。NYPE 全名是 Time Charter approved by the New York Produce Exchange。有人认为是租船人的租约 (Charterers' form),但大部分人认为 NYPE 对双方的责任和义务是订得较平衡和公道的,并没有偏袒任何一方。* 当然,市道的起跌对使用何种标准租约是影响的因素。其他因素去用什么格式,甚至什么条文则是双方的知识水平;一方(租家)会否很重视稳定。比如,世界绝大部分的油运业都是被世界七大油公司所垄断,它们不喜欢今天使用一个租约、明天又使用另一个租约,因此不管市道的起跌对自己议价实力地位的影响为何,都喜欢用惯用的租约,而且条文或附加条文一般不肯加减或改变,宁可是在运费多付。油轮方面是如此,但在干货轮方面却又是另一番景象了。干货轮的租赁业务中除了上述 BALTIME 及 NYPE 两种标准租约外,还有更少见的 Linertime, Sinotime (Zhongzutime)^① Asbatime 及 Fonasbatime (一个现代的期租合约)。但现在使用得最多的仍是 NYPE。为此,下面我们借着对 NYPE 的逐条分析,边叙边议,以期对租船的做法对合约的基础理论作出一个全面的介绍。

§ 2 船东与租家(NYPE 第 2 行与第 12 行)

2.1 租约中首先要填报的就是订约双方当事人的名字。(这是绝对重要的,将来出事或追钱知道去找谁。毕竟双方订约前已应明确知悉对方是谁,否则会后患无穷。)代表租用船舶一方的称为租船人(charterer),代表船舶拥有人一方的称为船东(shipowner)。而这里所谓代表船舶一方的当事人其实并不一定是真正的船舶拥有人(real owner),今天很多时候只是一些并不拥有船舶的二船东(disponent owner)。他们只是一些期租的租船人,但根据原来租约

* 这完全是错觉。因为标准租约往往是也可以改到面目全非,并附上数以十条附加条文。

条款,他们有权把期租来船舶转租出去(Sub-let)而使自己在利用这船时多了一重身份——在原租约内,他是租船人;在转租租约(Sub-Charter party)内又扮演二船东的角色。

在与真正船东(real owner)交手、租用船舶时,遇上有船东欠款不还的纷争,租船人可以采取扣船的法律程序迫使船东解决,扣船发展下去甚至可能会拍卖船舶来偿还债务,但是在与二船东交手租船时却不能适用此做法了,因为该轮并不属二船东所拥有(他亦只是租船人),租船人不能扣押不属于对方的物业来要求抵押,这就是向二船东租船的忧虑之一。二船东和租家一样,如果是皮包公司,可以是很危险。

例如:一次香港某船公司把船租予一名意大利租船人,该意大利租船人再把船转租给日本著名租家 Shinwa,由于该意大利租船人(对 Shinwa 来说就是二船东)没有依期付租予原船东,船东决定把船撤租(withdraw),但是同时考虑到该船将快在韩国交船予 Shinwa,之后,Shinwa 马上就要支付首期租金及燃油费(Bunker)共 30 多万美元,如果船东之后才撤回该船将造成 Shinwa 很大的损失。为免连累 Shinwa,决定在分租约下未交船前撤回该轮,并发电知会 Shinwa 告以真相,Shinwa 得悉后,对原船东十分感谢,因为否则 Shinwa 将会损失 30 多万美元之后(因付了给皮包公司的意大利租家,追回不可不容易了)。这就是因为是向二船东租来船舶所带来的危险。

虽然,向二船东租用船舶是风险较大,但这并不能以削足适履的办法从此不向二船东租船,因为这并不实际,今天船舶转租太多了。唯一的是在向二船东租船时应格外小心,尽量选择一些信誉好的二船东,本身它也是良好的租船人来的。例如:一些很大的、很有信誉的租船人。相反来说,一些信誉已很差的租船人,就不应为贪图较低的租金或方便而贸然租用,要想到若惹上了光棍终是瓷器撼缸瓦——到头来是自己吃亏。整个做法与考虑和船东要清楚租

家是一流的一样。

2.2 原船东(real owner)向二船东交手租船固然有上述的风险,但向原船东租用船舶却不能说永无风险。虽然可以扣押船舶作抵押,但若碰上船东是一船公司,船舶途中碰上了一个很大的损坏需要巨额修理费,船东没钱之下索性撒手不管,各债权人纷纷向船东追债,船东甚至让公司清盘,租船人即使可以扣押船舶亦于事无补,因有太多其他优先债务。若所托运的货物不适于转运(例如:易腐蚀货物或特殊货类只有少数可适用船舶),租船人甚至要与各债权人协商,暂时释放该船,或由租船人掏腰包再付运费,或由租船人雇佣原班船员把货物先运往原目的地,再在当地让各债权人行使扣押权,又或在法院拍买时连船带货去买下来,再自己完成航次等等多种千变万化的救货行动。

凡此种种,无不使租船人蒙受很大的损失的,因此,不单船东选择租船人要小心(因租船人甚至是不名一文的),租船人选择船东特别是要运载费重货物亦同样须谨慎,尽量与守信、稳妥的船东交手,而对二、三船东就更要小心,至为上策。

§ 3 船舶详述(descriptions of ship)(NYPE 第 4 至 10 行)

3.1 NYPE 租约首段的主要内容是关于所租船舶的详细记载,包括有船型(如 Fortune 型、散货船, Panamax 型等)、蒸汽机船还是内燃机船、船身长度及宽度、船级、净登记吨、总登记吨、总载重吨(deadweight)、总载容吨、吃水(draft)、航速、耗油量……等。

在过去,上述的资料已很足够,但时至今日,这样的资料已感不足。租船人往往要更多的有关资料,如该轮是何年与在何处建造、货物作业设备(cargo gear)如何、吊机的外展(out reach)程度为何、甲板与船舱的结构强度(hold strength)、船高(air draft)等,以确保适用于特定的货运需要。例如在往大湖区装粮时须经罗伦斯水道(St. Lawrence Seaway),由于水道上有横跨大桥的关系,对驶经的船舶就有船高(air draft)的限制。这些资料,往往会在一条或

多条的附加条文中来补充 NYPE 首段的不足。

3.2 若船东在订约时对船舶的资料有所误述 (misrepresentation), 根据所误述的项目, 对合约的履行影响严重与否来决定租方是否可以因此而取消合约。例如: 船东答应船舶可在大湖区营运, 根据船东提供有关船舶的资料亦确实可以, 但后来甚至交船后却发觉船东所提供资料全属误述, 该船根本上是一艘 Panamax 的船, 大得不能进入大湖区, 这种情况下, 租船人有可能根本不能使用该轮, 反正他即可取消合约。但若所误述只是船高相差少许, 可以轻易补救的, 就会不能随便取消合约了, 只能去索赔误述引起的损失。

例如: Fortune 型货轮到 Toledo 装粮, 由于水道上有悬桥, 要求船舶高在 102 呎下始可经过, 而 Fortune 型货轮即使压载舱 (Ballast) 注满压载水船高都高于 102 呎要在头尾货舱亦注水直至吃水 (draft) 26 呎时才可勉强驶过悬桥。到 Toledo 时要先泊待装泊位 (Lay-by berth), 泵走货舱内压载水, 再风干货舱, 让装粮检查员 (grain inspector) 检验合格始可装粮, 时间会因此而花去三、四日。一次船东把船租予加拿大名租家 Federal Commerce——(大湖区营运老手) 时忘记告知租船人过桥时要前后舱均注水, 租船人指责船东误述——该轮全船压载舱注水 (fully ballast) 的情况下, 船高仍超过 102 呎, 租船人要船东赔偿损失, 包括: ①待 1、5 舱注水的时间损失 ②要动用岸上水泵泵干舱内水 ③在待装泊位泵走舱内注水的时间损失 ④由待装泊位移至实装泊位的损失 ⑤风干货舱的时间损失 ⑥船舶迟到错过了消约期 (cancelling date) 的损失……等。

事后船东就赔偿的问题提出的论点: 以 Federal Commerce 手上营运众多 Fortune 船的经验, 应知道该类船即使是压载舱注满仍高于 102 呎船高, 一定要第一、五舱都注水始可安全驶过, 即使船东没有特别声明, 以租船人过往的经验亦不会因这误述而有所

依赖(rely upon)再引至误租入这条船,以导致真正损失等。此纠纷最后庭外和解,但大家可见会带来问题与争端。

租船人有义务将自己所需的资料向船东查询以期获得证实,否则船东光是沉默并不构成隐瞒的,更谈不上有误差。在这方面,租约与保险合约不一样。

3.3 租船人在租用船舶作特定的用途、航线、港口,或要求船舶适合于特定的使用方法(例如:适用于使用抓斗卸货)时,一定要在租约内订明,甚至较早找船时已应自己留心,否则自误。

要说需要船舶设计和类型适合运载的货物,首推谷物(grain)为最明显与常见。

任何散装货(bulk cargo)的积载都要考虑一个静止自然倾斜角(angle of repose)的问题。

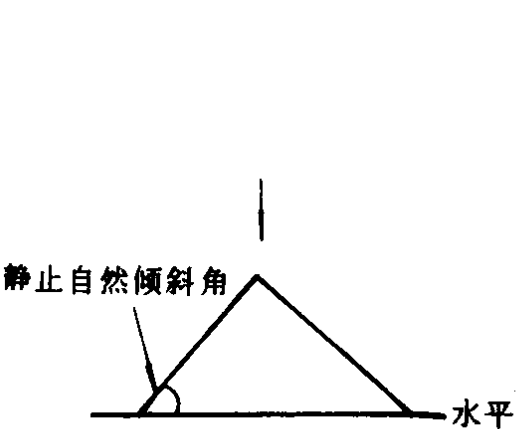


图 3.1

谷物等自然散落地面所形成的成堆状态

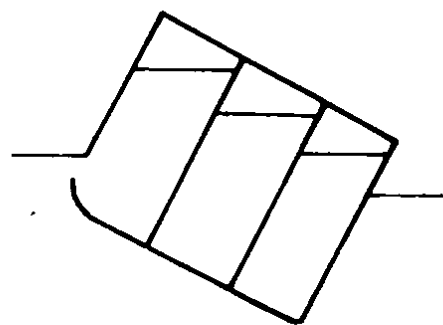
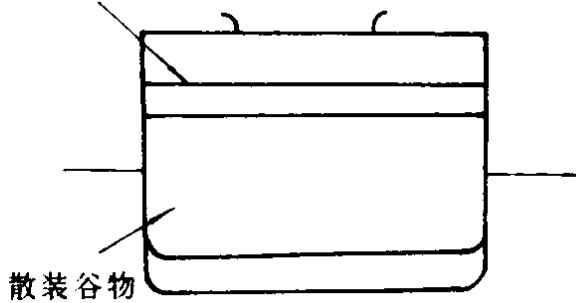


图 3.2

由于液体(原油等)的静止自然倾斜角为零度(0°),当船舶横摇时,未满载柜的液体体积形状会发生变化,它的重心向倾斜一方移动,船舶的回复力矩减少,而船舶的稳性亦随之降低,容易造成翻侧。因此,油轮都采用纵向隔壁的设计,把大面积的自由液面分隔开以保安全。

比较图 3.3 与 3.4 可以看出,若租船人没有在租约内订明船

四层袋装谷物压面



散装谷物

图 3.3

任何散装货类,其静止自然倾斜角若少于 35° 均属容易横移而影响船舶稳性货类。而谷物的静止自然倾斜角只有约 23° , 根据 1974 年国际海上人命安全公约(SOLAS1974)规定,在装运时要注意下列安全措施:①平舱(Trimming)

②纵向隔壁③袋装压面④钢丝木板加固。

上翼柜

下翼柜

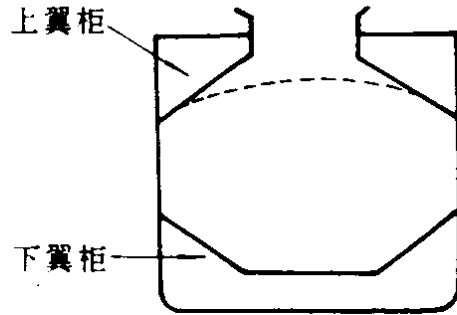


图 3.4

现代适用装载谷物的舱内设计,加上翼柜斜口内壁收窄舱口,防止重心过分横移,即使是航次中谷物轻微下沉后,亦不影响船舶稳性。

船舶须有自动平舱设计(Self trimming)、Top Wing tanks、grain fitted,等形容(如图 3.4),而去期租入如图 3.3 的旧式设计船舶,很可能要负担一大笔平舱、装设纵向隔壁、谷物入袋压面及固定等巨额工本费用和时间损失。这种纠纷十多年前很多,因市场上仍有大量内式船舶。因此,对租船人来说,光是 NYPE 印备租约上所须填报的有关船舶资料仍欠足够,还须要求船东提供更多的资料以保证所租入的船是完全适用于心目中或将来可能会要的营运需要。当然,话说回头,租船人有什么需要是自己有责任向船东发问以期获得证实,否则将来即使不合意,亦不能怪船东隐瞒,因为法律上船东没自动去讲确并不构成隐瞒。再强调,租约并非保险合同。

3.4 若合约上所载船舶资料订约时准确,没有误述,但在后来船东却有所变化,当然最理想是双方同意相应更改,否则船东会承担被取消合约或索赔损失的风险,除非船东可依靠免责条文。其

项目,一经单方面改变而事前未获租方同意,很可能给予租方有可乘之机来取消合约。当然,亦有人认为在今天太平盛世船旗亦不是条件项目(Condition),而船级亦不一定是,但为策安全还是事先征得租船人同意才好,去主动改动一些合约上的船的资料详述,免去这风险。

3.5 NYPE 第七行有关船舶总载重吨(deadweight)的规定印明“……包括不超过 1.5%载重吨的淡水及补给(fresh water and stores)”。很明显,此段有关的规定是过时了。淡水加上补给不超过 1.5%之数在当时(1946 年)可能是足够的,但现在已不止此数了。例如一艘 20,000 吨的船,只准装 300 吨的淡水和补给,对一些须越洋行走的航线就肯定是不够,虽然现代的船舶设计已有海水化淡(Fresh water-evaporator)的设备,但由于种种原因,如船舶只作近岸行走时,主机没有足够的废热来处理海水化淡而使设备形同虚设,又或者船东为减低成本,长久不维修化淡设备而使不能再起用等,都造成船舶本身要储备大量的淡水供航程中使用,而这数目加上船上补给物品往往要超过 1.5%载重吨的,这样就需要在订约时对印备条款作相应的修改才好,以免误述带来索赔。同时一经把限制的数目订入租约,就要好好的指示船长,在每次加淡水和补给时要留神,千万不可随意滥加而使租船人不能充分利用船舶载重量,否则将来就要承担租船人装少了货的损失。

3.6 虽然我们说把淡水及补给限制在 1.5%总载重吨的限额内是不合理,但我们决不可忘记在合约法内,只要是用清楚的字眼订明,即使是不合理亦不能因此反悔。但在合约内没有清楚订明的情况之下,才会以合理与否来衡量的原则派上用场。例如:合约内删去的 1.5%的限额,船长为安全起见多装了油水,租船人坚持要少装油水多装货,法庭或仲裁庭就会根据船长所装油水数量是否合理来衡量谁是谁非,这在合约有订明限额的情况下是无此需要的——只要是装油水超过限额,不管船长是否合理都是船方的