



GUOJI HAISHANG HUOYUN HETONG YANJIU



李勤昌 著



国际海上货运 合同研究



哈尔滨地图出版社

国际海上货运合同研究

GUOJI HAISHANG HUOYUN HETONG YANJIU

李勤昌 著

哈尔滨地图出版社

· 哈尔滨 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

国际海上货运合同研究/李勤昌著. —哈尔滨: 哈尔滨
地图出版社, 2007.4

ISBN 978-7-80717-576-6

I. 国… II. 李… III. 国际运输: 海上运输: 货物运输
—运输合同—研究 IV. D996.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 046081 号

哈尔滨地图出版社出版发行

(地址: 哈尔滨市南岗区测绘路2号 邮政编码: 150086)

丹东翰锋印刷有限公司印刷

开本: 787mm×1092mm 1/16 印张: 19.5 字数: 460千字

2007年4月第1版 2007年4月第1次印刷

ISBN 978-7-80717-576-6

印数: 1~1000 定价: 25.00元

前 言

海上运输是国际贸易运输的最主要方式。在我国,随着对外贸易规模的逐年扩大,对运输需求不断增加,在航空国际货运能力有限及铁路运输局限的情况下,海上货物运输就显得尤为重要。

在国际上,尽管海上运输领域的立法相对统一,但各国也存在着差异。《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》、《汉堡规则》广泛地为缔约国所采用,也为某些非缔约国所借鉴,但是,在这些国际公约之外,仍然存在着不同的国内立法。特别是对国际海上运输影响较大的英国普通法及美国国内法,由于立法取向存在差异,故对海上运输合同的某些法律问题持有不同的立场。我国的《海商法》借鉴了国际上不同法律体系的立法经验,考虑了各方面的利益,形成了具有中国特色的海事立法。

国际海上货物运输包括班轮、航次租船、定期租船、多式联运等多种运输方式,它们在运营方式及当事人法律关系上存在诸多不同。海运民间组织为各种海运方式拟定了不同的合同范本,但人们在使用时,往往根据自己的需要,或对范本合同进行修改,或追加许多不同条款,使得国际海上货物运输合同条款繁多,解释困难,产生了许多纠纷。

因此,研究学习有关国际立法和主要国家的航运立法,弄懂常见的合同范本,对于保证国际航运顺利进行以及维护承运方和货方的利益非常重要。

本书中,作者依据长期研究、生产实践及教学实践经验,在对国际海上货物运输中使用的班轮运输合同、航次租船合同、定期租船合同、国际多式联运合同业务程序简单介绍基础上,对主要合同条款进行了逐条解析,对各种合同中涉及的经常性重要问题在相关条款之后分别作出深入研究。在解析和研究中,作者充分考虑了相关的国际公约、我国《海商法》以及对国际航运影响较大的英国普通法,提出了实践中应当注意的问题和解决方法。

本书在撰写过程中参考了国内外部分专家学者的研究成果,在此表示衷心感谢。由于作者水平和占有资料有限,书中不当之处在所难免,对一些理论上存在争议的问题也是一己之见,诚恳欢迎读者批评指正。

李勤昌

2007年1月

目 录

第1章 国际海上货运合同概述	1
1.1 国际海上货运方式	1
1.2 国际租船市场	6
1.3 租船合同的洽商	8
第2章 国际班轮运输合同	12
2.1 班轮运输合同的订立	12
2.2 承运人的主要权利义务	12
2.3 托运人(收货人)的主要义务	19
2.4 海上货物运输合同的解除	20
2.5 提单的功能及种类	21
2.6 提单的内容及条款	28
2.7 海运单和电子提单	38
2.8 有关提单的国际公约	41
2.9 件杂货班轮运输业务	45
2.10 海运集装箱主要业务程序	48
2.11 件杂货运输中主要货运单证	50
2.12 集装箱运输主要单证	54
2.13 班轮运价	56
2.14 相关问题的深入研究	60
第3章 国际航次租船合同	80
3.1 合同当事人	80
3.2 船舶描述	82
3.3 履约时间	85
3.4 装卸港口	88
3.5 约定的货物	91
3.6 运费	96
3.7 货物的装卸	101
3.8 装卸时间的规定方法	104
3.9 装卸时间的起算	109
3.10 装卸时间的计算	117
3.11 货物留置权	124
3.12 租船合同提单	128
3.13 承运人的责任及其深入研究	132

3.14	共同海损	135
3.15	合同义务的免除	141
3.16	金康合同的其他条款	144
3.17	附加条款	146
第4章	国际定期租船合同	150
4.1	合同当事人	150
4.2	船舶描述	151
4.3	租期与转租	158
4.4	交船地点	160
4.5	合法货物	162
4.6	航行区域与安全港口	164
4.7	出租人维持船舶义务	168
4.8	营运费用	173
4.9	交还船的存油规定	175
4.10	租金及其支付	177
4.11	还船	184
4.12	租金的起算及解约条款	190
4.13	船舶的使用与赔偿	194
4.14	货物装卸	199
4.15	提单的签发	205
4.16	停租条款	207
4.17	免责条款	211
4.18	留置条款	215
4.19	仲裁条款	220
4.20	保护性条款	223
4.21	其他条款	232
4.22	有关问题深入研究	236
第5章	国际多式联运合同	241
5.1	国际多式联运概述	241
5.2	多式联运经营人	243
5.3	多式联运单据	252
5.4	国际货物多式联运合同及运费	255
5.5	《国际货物多式联运公约》的主要内容	256
第6章	国际海上货物运输索赔	258
6.1	海上货运事故概述	258
6.2	海上货运事故索赔	261
6.3	海上货运事故理赔	268
6.4	国际多式联运中的货物索赔	275

附录 1. 提单格式	279
附录 2. 1994 年“金康”格式合同	281
附录 3. 纽约土产期租格式合同	285
附录 4. 期租船合同术语解释规则	297
附录 5. 期租船地理范围定义	301
参考文献	304

第1章 国际海上货运合同概述

国际海上货物运输方式, 总体上说, 可分为定期船运输和不定期船运输。定期船运输也称为班轮运输, 类似陆上城市的公共汽车客运, 它是在固定航线上面向广大中小货主提供公共货运服务的一种运输方式。从服务对象上说, 班轮运输也称为公共运输, 由此, 为保护广大货主利益, 各国都为班轮运输颁布特别法律。不定期船运输也称为租船运输 (Tramp), 它与定期船运输相比, 在服务对象、运输方式、运费收取和适用法律等方面都是不同的。不定期船运输是指按照租船合同 (Charter party) 或其他运输合同 (如包运合同 contract of afreightment, COA) 对任一航线上的货物进行运输的海运形式。它没有既定的船期表, 也没有固定的航线, 而是根据市场上货运需求组织货物运输, 特别是整船大宗货物运输。从运输量上说, 国际租船运输是国际海上货物运输中最主要的方式, 它包括航次租船运输、定期租船运输和光船租赁三种主要方式。研究国际海上货运合同, 主要是研究货运方式、合同条款、违约责任和适用法律。

1.1 国际海上货运方式

1.1.1 班轮运输

班轮运输是在固定的航线及固定的港口顺序上按固定的船期及固定的运费率从事货物运输的一种运输形式。它是传统海上件杂货运输的主要形式, 所以也被称为件杂货运输。由于班轮运输合同常以提单作为表现形式, 因此又被称为提单运输。班轮运输具有以下主要特点:

第一, 按固定的船期表运行。如同航空客运班期表和铁路客运班期表, 班轮运输船期表中, 承运人经营的航线是固定的, 船舶在航线上反复挂靠固定的港口, 这些港口称为基本港。尽管理论上承运人对于特殊的货物通过加收直航附加费可以加挂非基本港口, 但因为这种做法会影响船舶挂靠基本港的运行时间, 从而影响基本港口货主的及时交货义务或及时收货的权利, 进而损坏承运人的形象, 或可能使承运人承担基本港运输合同违约之责, 实践中很少有班轮船船舶加挂非基本港口的现象。船期表中当然也公布了各航线上每一艘船舶挂靠各个港口的预计时间, 该时间是货主决定是否选择订舱委托的重要依据之一。

第二, 按固定的费率收取运费。由于班轮运输的公共服务性质, 班轮承运人很难与广大的货主就每一票托运的货物商谈具体运价。所以, 各班轮公司都会根据市场运力供求状况的预测以及竞争状况, 制定在一定时期内固定运费表, 列明了到各基本港的不同等级货物的运费率, 对于短期内影响运输成本的因素, 承运人通过加收附加费和运费折扣的形式

进行调整。对于经常性的托运量大的货主,承运人也通过运费折扣的方式予以照顾。

第三,承运人负责货物装卸。由于件杂货票多、货杂,在收货、配载、装卸等业务环节需要统一调配,所以无法像大宗货物那样可以由货主负责装卸,而只能由班轮公司负责装卸。班轮公司除承担货物装卸责任外,也将货物装卸费用包含在运费中。集装箱运输也是如此。

第四,运输合同表现形式复杂。由于班轮运输的公共性,班轮运输合同无法由单一的合同形式完整表示,而是由托运单(订舱单)、船期表、运价表和提单共同构成。在考察承运人和托运人或收货人的各自义务时,必须对上述文件综合考察。

第五,班轮运输市场相对垄断。为了保证航线上的船期准确和班轮密度,班轮公司需要投入巨额资金建造、购买或租入现代化的高质量船舶;为了保证充足稳定的货源,班轮公司需要在各个航线上的基本港建立揽货网络。这些巨额资金投入后就变为班轮公司的沉淀成本,在市场转坏时很难抽出资金,所以班轮公司需要有承担市场风险的能力。这些因素导致了目前国际海上货物班轮运输市场的垄断局面,世界上主要货物班轮运输航线由十几家大的班轮公司所占有,使得广大的货主在运价的谈判上处于不利地位。

1.1.2 航次租船

在不定期船运输市场上,最常见的运输方式是航次租船运输。航次租船的承运人可以是船舶的所有人(shipowner),或是接受船舶所有人委托专门从事船舶经营的船舶经营人(ship operator),也有很大一部分是期租租船人或是光船租赁人,他们以期租(time charter)形式或者是光船租赁形式(bare boat charter)租进船舶,然后进行航次租船经营活动。由于不像班轮运输那样固定,航次租船中的承运人需要具有丰富的货运知识和信息来源,以便最大限度地保证船舶每一航次都能满载,而且对下一航次安排要有计划性,以避免过多的空驶航程。

1) 航次租船的概念

航次租船(voyage charter),简称程租船,它是由出租人负责提供船舶,在承租人(charterer)指定的港口间进行一次或多次货物运输的租船运输方式。航次租船中的船舶出租人可以是船舶所有人,也可以是期租租船人或是光船租船人,他们以二船东身份从事船舶出租业务。

2) 航次租船的特点

第一,航次租船形式下,船舶的营运调度由船舶出租人负责,船舶的固定成本及所有航次营运成本,包括燃料费、港口使费等,也都由出租人负责。承租人负责按照运输合同提供约定货物,支付运费及相关费用。

第二,双方需要对装卸速度、装卸时间如何起算及滞期费和速遣费进行约定。航次租船的“租期”价值,即完成航次运输任务所需要的时间价值,因为承租人已支付了运费,由出租人承担。“租期”的长短取决于完成一个或几个航次所需要的时间,航次结束,“租期”即终止。因此,船舶出租人最关心的是时间,航次所用时间越短,对自己越有利。所以,在订立租船合同时,会对上述问题进行严格约定。

第三,各航次运费由合同双方自由约定。航次租船的“租金”称做运费(freight),

它通常是根据航次的航程远近、航线特点（如港口状况、下航次货载的便利及航线风险等）及货物的批量大小、市场竞争状态等因素来确定。运费的计费单位通常为货物重量或体积，也有的实行包干运费（freight in lump sum），即规定租用船舶一个航次的总运价。

3) 航次租船的方式

(1) 单航次租船，即只租用一个单航次的租船方式。船舶出租人负责将指定的货物由装运港运到目的港，在目的港卸完货后航次即告结束。大多数航次租船采用的都是单航次租船。

(2) 往返航次租船，即只租用一个往返航次的租船方式。船舶在完成一个单航次后，紧接着上一航次再在卸货港或其附近港口装货运回原装运港或其附近港口，租船合同才告结束。承租人在有返程货物情况下常会采用这种租船方式。

(3) 连续单航次或连续往返航次租船，即连续若干个单航次或若干个往返航次的租船方式，在完成规定的航次后租船合同即告结束。在此种租船方式下，可以按每一个单航次或往返航次各订立一个租船合同，也可以只订立一个包括全部航次的租船合同。合同中只需订明第一个航次的受载期和航次数，而无须订明以后各航次的受载期。

在连续单航次租船合同下，经承租人同意，船东可为各回程航次自己揽货，否则，必须自费空驶回原装运港，装运下一航次货物。

(4) 包运合同（Contract of afreightment, COA）。严格地说，包运合同不在航次租船范畴，但因包运合同最终是通过航次租船形式完成的，故在此一并论述。包运合同是指承运人承诺将一批货物分期分批包运至指定目的港，而由货主（托运人或收货人）支付运费的合同。

包运合同与航次租船有所不同，它适用于大批货物的运输。合同中只规定货物品种和数量、装卸港口、装卸速度、承运期限和运费或具体的航次数。但它一般不限制具体的船舶，承包人可以选择合适的船舶来运送这些货物。承包人可以是船东，也可以是期租租船人或是货运公司，货运公司靠在租船市场上租船完成承包任务。承包人必须将每一航次使用的具体船舶事先通知货方。包运合同类似连续单航次租船，但区别在于承包人可以使用不同的船舶来运输。它的优点是，承运人能在一定时期内获得充分的货源，对托运人或收货人来说，也具有舱位确定、运价低廉等好处。

4) 航次租船的合同格式

航次租船合同（voyage charterparty）是关于航次租船运输方式的运输协议。由于海上运输的复杂性和航次租船的特点，合同的内容较多。为规范和方便合同的订立，国际上一些民间商业机构组织制订了多种标准租船合同格式，也称格式合同，这些标准合同经过历年的修订又有不同的版本。

目前，世界上最常用的航次租船合同格式为《统一杂货租船合同》（Uniform General Charter），租约代号为“金康”（GENCON）。此格式由国际著名船舶所有人组织“波罗的海国际航运公会”（Baltic and International Maritime Conference, BIMCO）制定，并经过1922年、1976年和1994年三次修订，但是世界上仍有许多人在使用1976年的格式。早期的“金康”格式合同比较明显地维护船舶出租人的利益，但如今BIMCO的态度也有所改变。一方面是因为如今许多船东也经常租船使用，另一方面是因它也要考虑格式合同被接受的广泛性。格式合同拟定后，承包人会主动与代表租船人的商业机构反复磋商，互相

让步。因此,不能再说 BIMCO 的格式合同就是偏袒船东了。如今, BIMCO 所制定的“金康”合同在世界上使用相当广泛。

此外,还有许多商会编制的适用于不同商品运输的格式合同。例如,适用于粮食运输的 Baltimore Form C Berth Grain Charter Party 1976, Southgrain, Norgrain, Australian Wheat Charter Party, 租约代号为“AUSTWHEAT”;适用于食糖运输的 Sugar Charter Party, 1977;适于装运矿砂的 C (Ore) 7, Orevoy;适用于化肥运输的 Ferticon, Fertivoy;适用于煤炭运输的 Medcon, Welcon 等等几十种。

选择使用标准合同时,需要根据航次的具体情况对标准合同进行修改或追加一些条款,一些未明确事项还需要根据有关法律或国际惯例对合同作出解释。因此,欲制订和解释一份完整的航次租船合同,需要掌握丰富的法律及航运知识,掌握航次租船合同的主要内容及制订的方法和注意事项。

1.1.3 定期租船

定期租船与定期船运输是两个完全不同的概念,它是不定期船运输方式中的一种船舶租用方式。承租人租用船舶的目的可能是为了完成自己的航次运输任务,也可以是为了以二船东身份航次转租船舶,赚取市场差价。

1) 定期租船的概念

定期租船 (time charter) 简称期租船,它是船舶出租人向承租人提供约定的配备船员的船舶,由承租人在约定的期间内调度使用并支付租金的船舶租用方式。

2) 定期租船的特点

定期租船与航次租船相比,除船舶经营管理方式存在差异外,在费用分摊上也存在很大差别。船舶经营中的成本有固定成本和变动成本两项。固定成本主要有:船员工资、津贴及伙食、船舶折旧、为维持船舶所进行的修理、船舶物料及润滑油、船舶保险费、出租人的企业管理费和税金等。变动成本主要有:燃油费、港口使费、货物装卸费、运河费、其他航次费用等。

定期租船与其他租船方式相比具有以下特点 (参见表 1-1):

第一,出租人负责配备船员并承担工资、津贴、伙食等相关费用;负责船舶航行及内务管理事务并支付相关费用。

第二,出租人负责保持船级,保证船舶适航,并承担为此所进行的维修保养,日用品、备件和物料、各种润滑油、淡水的供应,以及为满足港口国检查所需的各项准备工作等。

第三,承租人负责船舶的日常调度营运,支付航次变动成本,包括燃料费、港口使费、运河费、货物装卸费及航次其他费用。

第四,租金按船舶装载能力和租用时间计算,并定期支付。

3) 合同格式

定期租船合同一般都以书面形式订立。《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)要求定期租船合同应以书面形式订立。定期租船合同通常是在双方选定的标准租船合同基础上,对标准合同中所列条款按双方意图进行适当修改、增删而达成的。同航次租船合同一样,为方便、统一,国际上一些商业组织制定了一些定期租船合同标准格式,供船舶出租人和承租人选。常用的定期租船标准合同有:

(1)《统一定期租船合同》(Uniform Time Charter)。该标准合同的代号为“波尔的姆”(BALTIME),它是由“波罗的海国际航运公会”制定的。BIMCO 是世界上著名的国际船东组织,因此,这一格式合同有偏袒出租人的倾向。近几十年,世界商船队增长速度快于世界经济增长,运力过剩,出租人处在不利地位,所以,已很少有人使用 BALTIME 了。

(2)《定期租船合同》(Time Charter)。该合同的目前版本代号为“NYPE' 93”。它是由美国纽约土产交易所(New York Produce Exchange, NYPE)于1913年制订的,所以常被称为“纽约土产格式”。该格式合同后来经过1921年、1931年、1946年、1981年和1993年五次修订。此格式经过美国政府批准;故又称为“政府格式”。现在常采用的有1946年和1993年格式。该格式合同被认为是比较公平的期租合同,所以在当今国际租船市场上被广泛采用。

除上述两种格式合同外,还有中国租船公司制订的《定期租船合同》,代号为“SINOTIME1980”;由BIMCO制订的《集装箱船期租合同》,代号为“BOXTIME”;由BIMCO专为运载散装化工品制订的《散装化工品船期租合同》,代号为“BIMCHEMTIME”等。此外,一些大的货主还制订有自己的期租船合同格式。

4) 法律适用

如同航次租船,目前,国际上没有专门的关于船舶租用合同的国际公约,英美法系和大陆法系国家在海上货物运输法中只作原则规定,细节问题由合同双方当事人完全依据“合同自治”原则商定。对两者都没有规定的,适用合同法或民法规定。我国《海商法》采用国际上的通常做法,首先肯定“合同自治”原则,允许合同内容由双方自由商定,如合同没有规定,才适用《海商法》有关规定。

1.1.4 光船租赁

1) 光船租赁的概念

光船租赁(demise charter; bare boat charter)又称光船租船或船壳租船,它是指船舶

出租人向承租人提供不配备船员的船舶,在约定的期间内由承租人占有、调度使用,并向出租人支付租金的合同。

采用这种租船方式的主要原因是,一些发达国家的船东,由于工资上涨等原因,使船舶营运成本增加,而一些发展中国家拥有丰富的劳动力资源,船员工资低廉,又掌握一定的货源,但缺乏资金建造或购买船舶。这样,这二者便建立起光船租赁关系取长补短。

2) 光船租赁的特点

光船租赁合同不同于一般的货运合同,它具有财产租赁性质,因而具有以下特点:

第一,船舶所有人只向承租人收取租金,不负责船舶的营运,更不承担任何费用,甚至船舶在出租期间的正常维修保养费用都是由承租人负担的。

第二,承租人掌握船舶的实际占有权和支配权。在光船租赁关系下,船长、船员都由承租人雇用,船舶出租人实际丧失了对船舶的占有权和支配权。

第三,光船租赁导致船舶对第三者责任关系发生了变化,承租人,而不是原船东,以船东的名义承担船舶对第三人责任的赔偿责任。比如,如果领航员、船员过失导致船舶碰撞,造成第三者损失,赔偿责任应当由承租人而不是船东来承担。

在不定期租船运输的三大基本形式中,承租人在租入船舶后,一般都在租船合同中规定允许承租人转租(subletting)。我们将从这类承租人手中再租船的承租人称为转租租船人或再租船人(subcharterer)。

转租如正常租船一样,也应签订租船合同。承租人与转租租船人签订的租船合同称为转租租船合同(sub-charter)。在发生船东责任索赔时,转租租船人不但可以向二船东索赔,而且可以直接向原船东索赔,但原船东所负责任只以原租船合同规定为限。光船租赁方式下原船东的责任非常有限。

如合同允许,转租船还可以再转租,这会在同一船舶上产生多个运输合同关系。

1.2 国际租船市场

船舶的租用活动需要在租船市场上实现。租船市场也称海运交易市场,它是船舶的需求方(即船舶承租人)和船舶的供给方(即船舶出租人)洽商租船的场所。

目前,国际上租船市场主要有:伦敦租船市场、纽约租船市场、东京租船市场、中国香港租船市场、奥斯陆租船市场、汉堡租船市场、鹿特丹租船市场等。

1.2.1 伦敦租船市场

伦敦市场是国际租船市场中历史最悠久,情报、成交最多的租船市场,在世界租船市场上处于中心地位。世界上许多国家的航运报刊对该市场的“波罗的海”租船市场动态每天都有详细报道。

作为工业革命的发源地,西欧的航海业在历史上曾经非常辉煌。伦敦处在受人瞩目的大西洋运输要冲,贸易和海运活动非常活跃。大约在1750年,人们经常聚集在一个名叫“弗吉尼亚和波罗的海”(The Virginia and Baltic)的咖啡馆,传播、交流贸易和海运信

息。1810年,咖啡馆改名为“波罗的海”,继续作为传播交流海商信息场所。1869年苏伊士运河通航后,“波罗的海”取得了以不定期船为主的航运交易所的地位,这一地位一直保持到今天。

“波罗的海海运交易所”(The Baltic Exchange)的租船交易每天上午9:30~10:00进行。早期,诸多登记会员作为船东或货主的经纪人带着各自的船舶或货物信息,来到交易所交易大厅自由洽商租船交易。这些经纪人十分精通业务,各种货物在此都能找到相应的船舶。

交易所本身如同商品交易所,只负责组织制定交易规则。各进厅交易成员都严格遵守“言而有信”(a man's word is his bond)原则,他们之间的谈话就是合同的依据。洽谈中,双方可随时将洽商要点记在笔记本上,而书面合同一般都是事后才签署的。

如今通讯手段已相当发达,因特网几乎可覆盖世界各个角落。因此,各会员不一定要亲自去到大厅内,而是在自己的办公室通过互联网络参加交易所的交易活动。

交易所进行的交易是公开的。交易所根据当天的交易情况负责编制交易动态予以公布,并编制“波罗的海”运价指数,向世界货主、船东传播,为他们研究世界航运动态提供依据。如今波罗的海运价指数已成为反映世界干散货市场和油轮市场的晴雨表,受到航运界的每天关注。

1.2.2 纽约租船市场

纽约租船市场是伦敦市场之外又一重要的国际性租船市场。它是随着第二次世界大战之后美国在世界经济中中心地位的确立而由地方性市场演变成世界性租船市场的。

纽约是美国、加拿大和阿根廷谷物出口商,美国煤炭出口商和南美、澳大利亚、非洲等地向日本、美国、欧洲出口铁矿石的大出口商汇集的地方。由于纽约的世界金融中心地位,这里也聚集了希腊、瑞典等地的大船东,为纽约租船市场的发育提供了有利条件。

第二次世界大战以后,到纽约市场揽货和租船的订单日益增多,使这里聚集了有经验和实力的经纪人。现代电讯技术、互联网技术使纽约市场和世界其他租船市场形成了完整的网络。因为时差的关系,在伦敦没完成的交易可以直接流到纽约市场完成。同样,纽约市场没来得及完成的交易又可以流向伦敦市场来完成。

与伦敦市场不同的是,纽约市场中没有专门用于进行交易的固定场所。该市场的交易完全是通过电讯方式进行的。

1.2.3 汉堡、鹿特丹、奥斯陆市场

这几个市场都具有地方性,是由于造船业、货物集散中心、世界性大港口等因素而发展起来的。

这些市场的特点是,这里是船舶所有人汇集的地方,西北欧流向世界其他地方的货物多汇集这里,因而该市场经营的货物大多是第三国运输货物。船东或他们的经纪人也经常到伦敦、纽约市场争取货载。当然,一些贸易商也到此市场寻找运力。

1.2.4 远东及东南亚租船市场

远东租船市场主要有东京市场、中国市场, 东南亚租船市场主要有中国香港和新加坡市场。

日本租船市场的发展与其经济类型有关。日本是世界经济大国, 由于国内资源贫乏和对国外市场的依赖性, 日本的进出口量非常大, 加上日本船队运力强大, 造船业发达, 东京又是世界性的金融中心, 这些都为东京租船市场的发展提供了非常便利的条件。

中国租船市场发育较晚, 它是在中国 20 世纪 70 年代末实行改革开放政策后才逐步建立起来的地方性市场。中国商船队的迅速扩大和进出口贸易量的不断增长, 极大地促进了中国租船市场的形成和发展。

香港租船市场是个地方性的以船东为主的国际租船市场。它的形成有其历史原因。20 世纪 60 年代以后, 香港逐渐确立了其国际金融中心的地位, 中国与东南亚各国 (包括日本在内) 的进出口贸易多以香港为转口中心。许多大船东以香港为基地发展起来, 为这一地区的贸易提供运力。加之香港的自由港地位和政府的鼓励政策, 使香港逐渐成为东南亚世界航运中心。这里的电讯业也非常发达, 为租船市场提供了便利, 于是聚集了一大批航运经纪人精英, 每天为船东和货主提供服务。

新加坡租船市场由于其地理上的和政策上的优势, 同中国香港市场具有相同的特点。

由于当今国际互联网的普及, 几乎世界上各个角落都有网络存在, 使得全世界的船东和货主可以方便地在网上发布供求信息, 进行船舶洽租业务。因此, 世界主要租船市场正在发生变化。理解世界租船市场不能只局限在上述几个市场上。

1.3 租船合同的洽商

1.3.1 租船经纪人

与班轮运输不同, 不定期租船是通过船舶出租人与承租人签订租船合同来实现的。一些租船合同是由船舶出租人与承租人直接签订的, 但更多的租船合同是通过中间人, 即租船经纪人的搭桥牵线而签订的。

租船经纪人 (chartering broker) 是在租船业务中代表船舶出租人或承租人进行磋商租船业务的人。他们通常拥有丰富的国际海运知识, 拥有灵敏的租船信息网络, 与船东或货主保持密切的联系, 拥有良好的商业信誉。

租船经纪是国际海运业中一个专门的行业, 在国际海运市场上起着重要的作用。他们有的受船东委托, 代表船东进行交易, 被称做船东经纪人 (owner's broker); 有的受承租人委托, 代表承租人进行交易, 称做承租人经纪人 (charterer's broker)。但由于经纪人业务属居间性质, 故常常有出租人和承租人只委托一个经纪人的情况。

许多大的贸易商充分利用租船经纪人的专业知识, 常常委托一个或几个固定的经纪人。他们在需要运力时, 将贸易合同有关条款交给这些经纪人, 委托他们去租船, 并具体

洽商租船合同条款, 这些经纪人被称为固定经纪人 (host broker)。也有的大贸易商在本集团内部成立租船公司, 专司租船业务, 这类公司有的以承租人代理名义出现, 也有的以自己名义签订租船合同。对于后者, 船东应加以注意。租船经纪人代办租船交易所得到的报酬称为佣金 (commission)。佣金通常为运费或租金的 1.25%, 由船东支付。但若双方都委托经纪人时, 船东就要支付 2.5% 的佣金。在租船市场上, 有时由于信息不畅, 会涉及多个经纪人, 这时船东支付的佣金可高达 5% 或更多。船东会以提高运价或租金的办法来弥补支付高额佣金的损失。

1.3.2 租船合同洽商程序

租船合同洽商一般都由经纪人来完成。合同条款确立后, 最后由出租人和承租人或经由他们授权的代理签字确认。同国际货物买卖合同的洽商相似, 租船合同的洽商一般也要经过询盘、报盘、还盘、接受四个环节。

1) 询盘 (enquiry)

询盘可由出租人发出, 也可由承租人发出。出租人将自己的船舶主要规范及计划行走的航线 (包括装卸港口范围)、船舶预计受载的时间, 或者计划期租的租期和航行的范围交由经纪人, 由经纪人向租船市场发布, 寻找合适的租船人。承租人询盘时则是将货物的有关信息, 包括货物品种、数量、装卸港、装运时间等交由其经纪人向租船市场发布, 寻找合适的船舶。

按照合同法的规定, 询盘可向多个人发出, 对发盘人没有约束力。

2) 报盘 (offer)

出租人或承租人在获得询盘信息后, 经过比较分析向询盘人发出明确、具体的成交条件, 称为报盘。合同法中称为“要约”。

根据合同法, 报盘一般只能向一个人发出, 报盘人受所报出的条件约束, 并原则上不得中途更改或撤销。因此, 报盘常带有有效期规定。

有的报盘带有条件限制, 称为有条件的报盘, 这种报盘的性质视同询价。有条件的报盘多由承租人发出。这主要是由于贸易合同中有类似限制性规定。如: “以发货人/收货人批准为准 (subject to the approval of shippers/receivers); 以货物备好为准 (subject to stem, which means that the contract is conditional upon the charterers obtaining cargo for the agreed loading period, such failure to obtain it relieves both parties of their obligations conditionally agreed)”; 还有的报盘中提出主要条件后, 限制“以细节谈妥为准” (subject to details)。对这种限制, 英国法律视为有条件的报盘, 只要细节事后没有谈妥, 合同就不成立。但美国法律则认为, 合同主要条款谈妥, 合同即告成立。根据我国的法律制度, 特别是《合同法》中的要约与承诺制度, 有条件的要约具有不确定性, 应视其为询盘。这一法律精神与英国法律规定相似。

在洽商租船合同过程中, 常见双方对合同主要条款谈妥后, 加上一条 “subject to details”、“subject to approval of shippers/receivers” 或者 “subject to stem”, 这类规定都被视为附带条件的合同, 一旦这些条件未被实现, 双方都不承担合同义务。

还有一类附带条件, 如经常见到的“细节以金康标准合同为准” (details subject to

GENCON C/P)、“以对标准格式合同合理更改为准”(subject to logical amendment /alterations),这类规定通常被认为不影响要约或承诺的有效性。因为,不同于“细节待定”,标准合同的细节是公开的,合同内细节人人皆知。这样规定表明双方已经同意了这些细节,只不过无须在谈判时再去谈及。而“合理更改”是指根据谈妥的主要条款对标准合同中某些不适应的条款作出改动,它被严格限制在与谈妥主条款相冲突或不适合的范围内,所以,不影响已谈妥的合同的成立。

在期租合同谈判中,还有一种“以对船舶检验满意为准”(subject to satisfactory survey)的规定。因为船舶状况直接影响合同的履行,所以,这种规定被认为是**有条件的报盘或承诺**,条件未被满足,合同也便没有成立。

在租船合同洽商过程中还会遇有其他的限制条件,如“以政府批准为准”(subject to government permission)、“战争条款待定”等,这些规定对合同的影响应视具体情况而定。如前者规定明显会影响合同的成立,而后者只涉及选用什么样的战争条款,不影响合同的根基。

3) 还盘 (counter offer)

还盘是对报盘中提出的某些条件的更改,或增加一些还盘人自己的条件,因此,还盘是一个新的报盘。

由于租船合同涉及的双方权利义务很多,因此,一个租船合同往往需要多次还盘才能最终达成一致。在实践中,为节省时间,只对不同意的条件或提出新的条件进行还盘。对在还盘中已提出的条件不允许再更改。

4) 接受 (acceptance)

接受在合同法中被称做**承诺**,具有特定的含义。它是指在经过双方反复磋商后,一方对另一方提出的全部的条款明确地表示无条件地接受并愿意与其达成交易的表示。接受必须是无条件的,如果附带了前面提到的那些类似附带条件,将限制合同的有效成立。

5) 签订订租确认书

由于租船合同条款的复杂性,双方在洽谈时又往往经过多个往复,为准确起见,在一方表示接受最后条款时,通常对已谈妥的条款进行“整理”(recapitulation, recap),将谈妥的合同主要条款一一列出。有无这个过程不影响合同的成立。

在双方谈妥合同主要条款后,通常应当签订一个“订租确认书”(fixture note),送出租人和承租人签字,作为履行合同的书面依据。双方之后便可以按“确认书”履行各自的义务了。

航次租船订租确认书形式举例如下:

FIXTURE NOTE

It is on this day of 25th April 2006 mutually agreed between the undersigned that;
—Cargo and quantity: 15 000 metric tons of soybean meal in bulk with SF 1.7 wog.
—Ldgport/disport: 1 spb Bedi Bunder /1 sp 2sb Busan.
—Laycan: 10—20th June, 2006.
—Ldg/disch rate: 800 mt per WWDSHEX EIU/1 500 mt per WWDSHEX UU.
—Demurrage: USD4 000 per day pro rata with DHD. Laytime to commence as GENCON,