

物流风险 控制与防范

李 京 编著



中国商务出版社
CHINA COMMERCE AND TRADE PRESS

物流风险控制与防范

李京 编著

中国商务出版社

· 中国 · 北京

图书在版编目 (CIP) 数据

物流风险控制与防范/李京编著. —北京: 中国商务出版社, 2009.8

ISBN 978-7-5103-0105-6

I. 物… II. 李… III. 物流—风险管理 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 140445 号

物流风险控制与防范

WULIU FENGXIAN KONGZHI YU FANGFAN

李京 编著

出 版: 中国商务出版社

发 行: 北京中商图出版物发行有限责任公司

社 址: 北京市东城区安定门外大街东后巷 28 号

邮 编: 100710

电 话: 010—64269744 (编辑室)

010—64266119 (发行部)

010—64263201 (零售、邮购)

网 址: www.cctpress.com

邮 箱: cctp@cctpress.com

照 排: 卓越无限

印 刷: 北京密兴印刷厂

开 本: 787 毫米×980 毫米 1/16

印 张: 14.5 **字 数:** 260 千字

版 次: 2009 年 9 月第 1 版 2009 年 9 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-5103-0105-6

定 价: 25.00 元

版权专有 侵权必究

举报电话: (010) 64242964

序 言

风险、收益，两者看似矛盾，却有机地融合在各类商业活动中。有人说，风险与收益是简单的线性关系，这种认识相对片面。在现实中，许多人往往放大了收益而忽视风险存在，甚至根本没有发现风险已经悄然而至，风险远远大于收益的事例屡见不鲜。百年一遇的金融危机，让无数商业奇才折腰，更带给我们许多反思。作为企业经营者，锐意进取固然重要，脚踏实地才能持续发展。就我个人的理解，管理工作的重要内容之一就是在风险与收益之间寻找可控的平衡点。

自2006年国资委颁布《中央企业全面风险管理指引》以来，风险管控的理念在中国外运长航集团逐渐生根、发芽，相关工作也得到了来自各层面的好评。从实际效果上看，集团也从大力开展风险防控工作中受益，特别是承受住了全球经济下滑的考验，保持了企业的盈利能力和市场地位。在这方面，法律部应当是中国外运长航集团内部的先行者。过去相当长的一段时间内，企业内部的法律人员被当作“消防队员”，哪里出现问题哪里上。其结果是，企业问题层出不穷、法律人员疲于奔命。令人称道的是，法律部的人员并没有拘泥于单个案件的处理，而是认真研究并总结案件所反映出的深层次问题，案例分析也从原先的法律层面逐渐延伸到业务管理和流程层面。这种职责及角色的转变对他们的综合素质提出了更高要求，不仅要具有处理案件纠纷的能力，更要具备一定的业务研究

能力，还能够及时从案件纠纷的表象发现本质原因，进而提出相应的管理意见、防范类似事件的再次发生。他们的这种尝试也得到了各方面认可，为提升企业经营管理水平起到了积极推进作用。更为可喜的是，这种研究习惯和作风已成为法律部的标志性特征，近年来出版的一系列专业书籍就是这些研究的结晶。

本书作者李京作为中国外运长航集团的一员，长期从事法律工作并致力于企业风险管理研究，积累了丰富的经验并得到了业内认可。书中收录的数十篇文章，涉及物流业务中的诸多环节，提出的改进意见也十分贴近业务实际，对于企业加强业务管理、提升风险防控水平有很大的借鉴意义。在大型国有企业中，能够自行出版专业系列书籍的企业屈指可数，能够以自身研究力量出版专业书籍的个人也极为有限。作为企业负责人，本人对此感到非常骄傲！具备竞争力的企业应当是学习型组织，需要通过不断学习、改进以适应外在环境的变化。鼓励员工进行专业研究对于企业十分有益，通过充分发挥员工的主观能动性可以为企业发展提供宝贵的建议。借本书出版之际，衷心希望本书作者再接再厉，为物流企业风险管理提供更多有建设性的专业意见。

中国外运长航集团有限公司总裁

赵沪湘

目 录

第一章 易忽略的合同风险控制	(1)
合同方身份的识别风险	(2)
交易对手是李逵还是李鬼	(6)
勿忘航运市场波动引发的风险	(9)
长期合同更应关注市场风险	(12)
合同责任差异引发的法律风险	(15)
租船合同的成立与术语运用风险	(19)
货运代理非法购售报关单证的风险	(22)
燃油价格波动与合同条款设计	(26)
规避特殊事件引发的履约风险	(29)
表见代理风险及防范	(33)
物流企业也要防利森式悲剧	(38)
第二章 防范操作风险	(42)
防范业务流程风险	(43)
借用提单风险巨大	(49)
提单电放的流程与风险	(53)
正本提单交付货物面临的风险	(57)
大宗散货运输中的无单放货风险	(60)
提货单的流转风险	(63)
进口委托报关业务中隐藏的风险	(66)
仓单中蕴藏的风险	(70)
小议海运集装箱货物回运	(76)

加强企业管理 防范担保风险	(80)
第三章 警惕高风险业务	(105)
货物质押贷款风险与防范（物流企业篇）	(106)
货物质押贷款风险及防范（金融机构篇）	(115)
谨防金融物流中的欺诈风险	(124)
从中航油事件看衍生品交易风险防范	(129)
职工持股企业内部人控制风险及防范	(135)
车辆合作经营模式的风险	(142)
造船企业近期面临的风险	(146)
从“新星”轮事件看光船租赁的出租人风险	(150)
物流企业遭遇 PTA 风险	(153)
第四章 妥善应对危机	(156)
金融海啸下物流企业易发案件分析	(157)
撤船中的法律问题	(161)
警惕定期租船合同的违约风险	(164)
从四川地震看不可抗力风险	(168)
从一起纠纷看合同管控风险	(172)
理性对待突发风险	(176)
盲目冲动的代价——从“新星”轮沉没看船方责任	(180)
第五章 合理诉讼、仲裁	(184)
海事诉讼应关注的程序性问题	(185)
租船确认书中仲裁条款是否有效	(205)
从货运代理人的角度谈海运纠纷的诉讼时效	(209)
物流企业如何确保协议管辖效力	(218)
后 记	(223)

第一章 易忽略的合同风险控制

在对合同进行审查时，许多人误认为仅仅是对条款的推敲，似乎有法律人员的把关就能够万事大吉。殊不知，合同是当事方实现各自商业目的的依据，其中蕴藏的风险并非是条款本身那样的简单。合同审核的本质在于评估依据现有条款是否可以实现设想的商业目的，或者在实现的过程中又会遇到怎样的变数干扰。因此，不论在制订合同或者谈判乃至最终审的过程中，首先需要明确合同的目的，在这个基础之上再去不断完善条款的设计。合同方的博弈以及条款的取舍，其精髓就在于保障基本合同目的得以实现的基础上，大家对于影响合同履行的风险各自承受范围如何？对于那些无法承受且难以规避的风险，我们或许可以做的只有放弃。对于主动选择承担的风险，要么就要有相应的对价作为补偿，要么就要通过履行过程中的措施减少发生概率以及负面影响程度。本章将结合相关案例介绍那些容易被合同当事方忽略的风险，而这些风险确实在我们身边不断地发生。

合同方身份的识别风险

与传统贸易合同不同，物流合同由于涉及当事人众多、业务环节复杂，在合同身份的识别上易产生理解上的差异。这种认识偏差有可能导致合同当事方承担不必要的责任，也可能导致一方的合同权利无法顺利实现。

一、委托代理人还是合同当事方？

在国际货运业务中，货运代理扮演了重要的角色，主要功能是承上启下协调承运人和货方之间的关系。正是由于“货运代理”一词的使用，让多数人对于其身份产生了疑义，容易被误认为是物流合同某一方的代理。其实货运代理在某一项货物运输中扮演的角色，与其名称没有瓜葛。在有些情况下，货运代理是以委托代理人的面目出现，而在另外的情况下，他们又可以成为物流合同的当事方（货方或者承运人），决定其角色的关键在于合同是如何约定的。在实际业务操作中，货运代理不仅要与货方签署协议，而且还要与承运人签署协议，其中角色的互换极易造成身份的混淆。在签订和履行合同时，因业务人员的疏忽可能会出现以下问题：

（1）合同标题与合同内容不一致。例如，合同标题为运输协议，而合同内容实际为委托代理关系，或者相反。

（2）合同约定与业务员理解产生差异。例如，合同实质为委托代理关系，而业务员却理解为物流业务的当事一方。

案例 1 货运代理接受货方委托以货方的名义与运输公司签署货物运输合同。货方一直没有按照合同约定支付全部运费，运输公司向货方追偿未果，于是要求货运代理承担相关费用。按照原先的合同约定，作为代理人的货运代理并没有支付运费的义务。但是经办人员在没有审核自己身份的情况下，误认为有义务支付费用，因而向运输公司出具了欠费文件。事后，运输公司凭借欠费文件诉至法院，虽然货运代理方提出了当事人身份的抗辩，但是法院还是依据欠费文件判决货运代理应支付运费。

(3) 货运代理与货方和承运人签署的合同内容相互矛盾。例如, 货运代理与货方签署委托代理合同, 而后又以货方的身份与承运人签署运输合同。

案例 2 货方以 CIF 条件出口水泥, 委托货运代理代为租船, 根据货方提供的条件双方签署了委托代理合同。货运代理在租船的过程中, 未使用委托人的名称, 而是以自己的名义与运输公司签订了航次租船合同。在履行合同的过程中, 产生了大量滞期费, 运输公司遂向货运代理提出索赔。货运代理辩称自己为货方的代理, 不应承担相关责任, 并向法院提交了委托代理合同。法院依据航次租船合同, 认定货运代理为合同当事方, 最终判定货运代理有义务向运输公司支付滞期费。

需要提醒注意的是, 货运代理在与货方签署的合同中, 有可能出现部分业务为委托代理关系, 部分业务为物流业务关系。例如, 货方委托货运代理负责货物出运的全部手续, 其中内陆集运、场站拆装箱为货运代理自行操作, 海运订舱则以货方代理的身份运作。一旦合同中对此未有明确约定, 货运代理通常会承担对自己最不利的责任。对于这类包含多种服务项目的合同, 建议货运代理针对每项服务做出明确的约定, 以维护自身的合法权益。

二、提单项下的承运人与实际承运人

提单是运输合同的证明, 按照《海商法》第 78 条的规定, 提单持有人、收货人和承运人之间的权利义务关系依据提单的规定确定。但是提单上所记载的当事人众多, 有提单抬头人、托运人、通知方、收货人、提单签发人、承运船舶等等, 究竟如何识别提单项下的承运人, 在实践中是比较复杂的问题。特别是提单持有人或者收货人在依据提单向承运人索赔时, 如果发生了识别上的错误, 就会导致索赔失败。

(1) 承运人与实际承运人混淆。《海商法》特别规定了实际承运人的概念, 实际承运人是指接受承运人的委托, 从事货物运输或者部分运输的人, 包括接受委托从事此项运输的其他人。虽然从字面上来看, 承运人与实际承运人依据《海商法》对货物承担的责任基本一致, 但是二者的实际责任范围并不一样^①。承运人需要对货物的全程运输负责, 而实际承运人只需对货物处于其控制之下的期间负责。因此, 如果混淆这两者的概念, 有可能造成索赔失败。

^① 按照《海商法》第四章的有关规定, 如果货物的灭失和损坏是由于实际承运人和承运人(或者实际承运人)的代理人以及他们的雇佣人员不能免责的过失造成的, 这些人员也要对货物的灭失和损坏负责。

案例3 国内厂商进口一批锅炉设备,装载于框架集装箱内由英国海运至厦门,中间在香港中转。货物在香港通过驳船转运时,装载货物的集装箱框架断裂,货物砸在二程船甲板上发生货损。货物不得不运回英国进行修理,经有关方面检验,货物损失达5万多英镑。国内厂商在追偿时忽略了提单抬头为运输公司的事实,简单地认为既然该票货物的提单是由船务代理公司以船长的名义签发的,那么船公司就应对货损货差承担全部责任,遂在法院提起了针对船公司的诉讼。船公司认为货损发生在转船过程中,已在其责任期间以外。虽然提单所载明的船舶为船公司所有,但是该轮仅仅是货物运输的一程船。按照《海商法》的规定,船公司作为货物的实际承运人,只能承担其责任期间内发生的货损,而不能对全程运输负责。待国内厂商发现索赔有误时,已经超过了向运输公司提起诉讼的时效,最终国内厂商不得不对本应胜诉的案件予以撤诉处理。

(2) 船公司与船舶管理公司混淆。为了降低风险、争取税收等方面的优惠,不少船公司采取单船公司和方便旗船舶的策略。在经营上,这些船舶通过船舶管理公司统一管理、运作,任何经营方面的事务(包括货损理赔)都是由管理公司代为操作的,所有的文书、文件也是由管理公司代为转交的。但是船舶管理公司只是船公司的代理,不会承担船公司的责任。

案例4 某轮运输一船豆粕抵达黄埔港,由于货物短重,收货人遭受了4万美元的损失。保险人在赔付了货物损失后,遂向船公司进行追偿。船公司是在圣文森特注册的单船公司,本身不从事经营活动,而是通过在香港的船舶管理公司代其经营。关于货物短重索赔的所有往来联系,都是在保险人与管理公司之间进行的。经过一段时间的交换意见,双方始终没有就和解的方案达成一致。在时效期限即将届满时,保险人匆忙向法院提起诉讼,起诉状中将船舶管理公司列为唯一的被告。管理公司答辩时称,本案是提单项下的货物索赔,保险人作为代位求偿权人,只能依据提单向责任方提起诉讼。本案货物短重的责任人是提单项下的承运人或者实际承运人,而管理公司仅仅是船公司的经营代理,不是提单上的当事方。即便管理公司在经营中所产生了责任,按照《民法通则》关于代理的规定,也应由被代理人(即船公司)承担。管理公司同时向法院提交了船公司与管理公司签订的代理协议。至此,保险人才发现选择了错误的被告,而再向真正的责任人索赔又超过了诉讼时效。最后保险人不得不接受船公司苛刻的和解方案,仅获得了象征性的赔偿。

就我国的司法实践来看,在没有相反约定的情况下,格式提单的抬头人通常被法院认定为是提单的承运人;在无抬头提单的情况下,法院一般认定载货船舶的船公司是提单的承运人。《海商法》第72条就有这样的规定,“提

单可以由承运人授权的人签发。提单由载货船舶的船长签发的，视为代表承运人签发。”根据现行的《跟单信用证》的要求，提单必须注明承运人的名称，这种规定简化了识别承运人的程序，同时也方便了货方的索赔。因此建议货方追偿货损时，如果对于识别承运人不清晰，可以同时将提单抬头人、船公司、签署提单的代理公司都列为被告，以防止因疏忽而造成的损失。

三、小结

随着业务的不断发展，许多传统的操作模式发生了变化。即便是原先很清晰的业务关系，也会由于新因素掺杂而变得模糊了，例如，船舶代理业务。船舶代理，顾名思义，就是接受船公司委托，代理船舶办理港口相关业务的机构。但是在实践中，货方而非船公司指定船舶代理的现象越来越多。在具体的业务操作中，哪些需要听从货方的指示，哪些需要征求船公司的意见都变得模糊起来。另外一个典型的例子，就是在代理报关业务中，究竟是货物买家还是代理进口商是委托人。归根结底，判断谁是委托人，或者如何处理具体业务的关键，还是在于双方的合同是如何签署的。由于这些业务相对简单，许多业务人员出于嫌麻烦的心理不愿签署正式的合同，这种作法给物流企业平添了经营隐患。无论是船舶代理，还是代理报关，几份简单的单据代表的都是几十万元、甚至几千万元的货物，因而对应的合同更不能掉以轻心。这里提出以下建议：

- (1) 为了简捷业务，物流企业应当针对日常业务制定标准格式合同；
- (2) 格式合同应当明确约定委托代理事项及行为后果；
- (3) 物流企业针对代理业务应制定完善的业务流程控制风险；
- (4) 在对业务操作产生疑惑时，应及时咨询专业人员意见。

交易对手是李逵还是李鬼

《水浒》中当李逵遭遇李鬼时，真假立判，全凭真功夫。可是在航运业务中，李逵与李鬼相互交织出现，即使老练的企业也难辨真假。部分企业往往利用这种似是而非的身份故意混淆，为自己编织了风险防火墙，甚至制造了逃废债务、摆脱合同义务的法律屏障。虽然从情理上讲，这种作法有违道德，但是从法律上看却难以得到惩治。因此，企业加大防控能力尤为重要，一定要明确交易对手，让李鬼无处遁形。

一、规避风险的防火墙

出于规避经营风险的考虑，航运企业通常注册许多名称近似的公司。例如分别设立拥有实体资产的企业与实际经营资产的企业，由没有资产的壳公司对外签署经营性合同。对于那些资信良好的企业，即便遭遇了较大的索赔，也不会轻易放弃已经长期使用的名义经营公司。因为这将对公司的信誉产生较大的负面影响。但是这种预防措施对于面临灭顶之灾的索赔而言，无疑是非常有效的自我保护手段。在航运业中最为突出的，就是使用离岸公司抬头的提单，将承运人的风险转嫁到离岸公司身上，以此形成企业经营的风险防火墙。在业务实践中，我们常常可以看到一些大型航运公司，其提单项下的承运人往往是一家离岸注册公司。不过对于一些规模较小、资信一般的企业，我们在接受其服务和提单时，就需要注意其提单抬头公司的状况，防止他们利用壳公司的形式逃避合同义务。

二、实体企业与经营企业混淆

部分企业利用关联注册的方式，故意使用近似的名称混淆拥有资产的实体企业与轻资产的经营企业，一方面可以扩大企业的资信获得更好的经营条件（例如，争取优厚的赊销政策），另一方面也能利用这种漏洞，转嫁经营危

机、恶意逃废债务，甚至不排除进行欺诈的可能。

案例 1 某企业利用旗下两家公司经营集装箱航线，其中拥有数条船舶的船公司主要负责船舶经营，而没有资产的航运公司负责航线经营，但是两者都使用同一品牌和近似名称，业内人士并未察觉其中的实质差异。由于市场状况不佳，集装箱航线经营出现巨大亏损且拖欠各口岸船舶代理费、港杂费近亿元，于是航运公司宣布终止航线经营倒闭。各口岸债权企业纷纷采取措施查封航运公司资产，后发现航运公司不仅不拥有船舶，而且也不拥有集装箱，仅仅是一家空壳公司。债权企业希望可以通过查封船公司资产获得补偿，却又发现船公司并非当初与之签约的一方，船公司与航运公司虽然名称相近，但是完全独立运作且账目分开，也很难以解开公司面纱的方式认定两家公司之间的关联而使船公司承担相应的连带责任。只有少数企业通过将部分债务认定为船舶优先权^①的方式，向船公司追偿了部分费用，而大部分费用则无法通过正常司法途径追回。

三、浑水摸鱼式的企业

在航运市场中，还有人故意在不同地点注册相同名称的企业，利用这种外人无法发现的差异，从而在市场中翻云覆雨，获得额外的收益或者逃避应有的义务。这在租船市场中比较常见，因为通过经纪人成交的方式以及租船确认书而非正式合同的文本方式，都为这种操作预留了空间。在市场行情正常时，合同的履行不会产生意外，而在市场出现剧烈波动时，这种事先留下的后门，则可以发挥意想之外的作用。

案例 2 某航运业人士分别在香港和维京群岛注册了两家名称相同的航运公司（以下简称香港公司和 BVI 公司），以航运公司的名义与某远洋公司签订了两份合同。一份是航运公司定期租用远洋公司船舶从事航运经营的合同，日租金为 10 万美元；一份是远洋公司定期租用航运公司在建船舶的远期租赁合同，日租金为 5 万美元。航运市场出现暴跌之后，日租金水平跌到 2 万美元。受到营运资金紧张的影响，航运公司无法维持正常的经营，随即宣布退掉其所租用的远洋公司船舶。经过远洋公司查证，香港公司已经于日前注销，BVI 公司是在建船舶的所有人。由于上述两份合同都使用了同一名称且未标

^① 根据《海商法》的相关规定，船舶优先权是指海事请求人按照相关规定，向船舶所有人、光船承租人、船舶经营人提出海事请求，对产生该海事请求的船舶具有优先受偿的权利。其中“船舶吨税、引航费、港务费和其他港口规费的缴付请求”被列为船舶优先权。船舶优先权的特点是，在一定期限内不因船舶所有权的转让而消灭。

注具体的注册地，远洋公司在索赔时便遭遇了尴尬。如果向香港公司提起退船索赔，由于香港公司已经注销，远洋公司几乎无法获得赔偿；如果向 BVI 公司提起退船索赔，对方有权以 BVI 公司非合同当事人提出抗辩，追偿也会变得十分困难。此外，基于相同理由，远洋公司也难以摆脱按照后一合同履行租用高价船舶的义务。

试想，在履行远洋公司远期租船合同时，如果当市场走势不是下跌而是大幅上涨，经营方还可用香港公司的名义提出毁约而逃避实质赔偿责任，然后将建造好的船舶以更高的市场价格转租给他方。由此可见，某航运人士在从事相关业务之初，就已经通过注册相同名称公司的方法，为日后的运作争取了主动权。不论市场涨跌与否，都可以通过签约主体的变换获得最大的收益。远洋公司在其中无非扮演了最终托底的保障角色而已。

四、风险防范建议

合同主体是十分重要的合同内容，主体的不明确将直接导致权利义务的存亡。在复杂的市场环境下，除了关注权利义务等因素之外，首先要确认的就是签约方是谁，其资信状况如何，是否具备履行合同的能力等。结合上述案例，提出以下风险防范措施供有关方参考：

(1) 做好签约对方的资信调查工作，对于那些顶着大企业旗号的公司，要特别注意其自身的能力。如果这些企业资产质量一般或者合同未来责任较大的情况下，则应当要求签约对方更换签约主体，或者由其具备能力的母公司提供履约担保。

(2) 对于需要采取赊销方式的签约对方，要根据签约方的实际支付能力确定赊销额度的大小。选择签约主体时，尽量与那些拥有实物资产的公司而不是轻资产经营性公司签约，避免出现日后难以追偿的状况。

(3) 明确签约主体时，还需要明确企业注册地址，规避文中案例 2 那样利用相同名称浑水摸鱼的事件发生。尤其是对于那些涉及金额较大的租船合同，应要求经纪人明确合同对方的注册信息，不仅是明确签约主体，而且也方便己方的信息查询以及日后可能的追偿。

勿忘航运市场波动引发的风险

市场的大幅波动为冒险者提供了机遇，可能是一夜暴富，也可能是顷刻一贫如洗。这一点在以令人瞠目结舌的波动而闻名的租船市场，表现得更为明显。面对目前的市场，在国际海事局的报告中，特别指出租船市场存在着大量违约的风险。在经历了2003—2004年火爆行情后，2005年干散货市场经历了大跌，此后却走出了令人瞠目结舌的上涨行情。而随着经济形势的变换，航运市场再次出现逆转，2008年市场最低点相距数月前的高点竟然跌幅在95%。伴随着市场的大幅波动往往是亏损和纠纷，本文将简要介绍因航运市场波动而引发的几种风险。

一、违约风险

在高位租进船舶的租船人，面对下跌市场的第一个反应就是退租。对于缺乏资信的租船人，一走了之便可以避免更大的损失。在这种情况下，船东虽然可以获得一纸巨额赔偿判决，但是却难以获得实际赔偿。由此可见，市场、合同方资信同等重要。即便看对了市场，选错租家仍然不能享受市场带来的利润。

对于具有一定实力的租船人而言，退租并不能减少任何损失，他们可以做到的就是寻找一切可能，“合法”地解除合同。通常有以下几种作法：

(1) 利用租船合同中的停租规定，在达到约定可以解除合同的停租期间后解除合同；

(2) 寻找船舶不适航的证据，诸如噪声、震动、密封性都可以用来做不适航的借口；

(3) 故意延迟支付租金，以此激怒船东；

(4) 随便寻找借口少付租金，故意刁难船东。

遇到以上情况，船东切记要冷静处理，对于这种细小的违约大可一笑了之。一时的忍气吞声可以换来和气生财，而不冷静撤船的举动却可能致使前

面的所有努力都付诸东流。

二、亏损风险

对于有实力的租船人，面对跌落的市场，一定要清醒地认识目前的处境。虽然每天5千美元、每年千万美元的亏损令人心痛，但是一时不冷静的处理可能造成更大的损失。按照国内外有关法律的规定，对于解除合同承担责任的一方，应当赔偿合同对方因此造成的损失。租船人强行解除合同可能只是一时之快，其结果却是赔偿船东合同约定租金与当前市场租金的差额。面对每日发生的损失，运用合法手段合法解约固然不错，但是在解约无望的情况下，还是应当对市场进行深入分析和判断，以此为行动指南做好相关工作。首先要确定市场是暂时波动，还是进入了长期下跌通道。如果是前者，就应当继续坚持经营，避免遭受第二次打击。如果确实进入长期下跌通道，就应当权衡利弊，及时解除合同，避免遭受更大的损失。归根结底，还是应当以商业利益作为行动的标准，辅助以法律手段。

案例1 集装箱公司定期租入集装箱船，租期6年，租金水平为27000美元/天。一年后，市场出现大跌，租金水平降为22000美元/天。集装箱公司为了逃避损失，借口船东未披露船舶本身存在潜在缺陷，在协商未果的情况下（船东曾表示给予一定补偿），采取了单方面退租的动作。船东遂根据双方的租船合同提出了仲裁。经过接近一年的仲裁交涉，集装箱公司在仲裁可能失利的前景预判下，与船东达成了和解协议，续租原先退租的船舶并赔偿船东损失及法律费用共计600万美元。双方达成协议时，市场租金水平又回到了27000美元/天左右。也就是说，由于对市场判断不准确，集装箱公司原本不到200万美元的损失被人为扩大到600万美元！！

三、撤船风险

许多定期租船人在租进船舶后，用来经营航线或者航次租船业务。在市场不好的情况下，有些租船人被迫放弃了航线经营停止支付船舶租金，船东此时不得不宣布撤船以维护自身的利益。如果租船人已经与托运人签订了合同，船东撤船就可能导致合同无法履行，托运人的利益就有可能受损。而对于已经签发装船提单的船东，只能自认倒霉，负责无偿将货物运往目的地；对于已经支付运费却没有获得提单的托运人，则极有可能支付双重运费。为了避免这种状况，船东在撤船时，应考虑适当的时机，避免承担额外义务；托运人在签订运输合同时，则应格外小心，避免与没有实力的经营人做交易。