

定程与定期租船运输和保险

学习目标

1. 知识目标

- (1) 了解租船运输的特点、作用和市场分类
- (2) 熟悉定程和定期租船的特点、形式、运输和标准租船格式合同文本
- (3) 了解英国伦敦保险协会货物基本险条款和附加险
- (4) 熟悉英国伦敦保险协会各货物条款的承保范围、除外责任和起讫期限

2. 能力目标

- (1) 能根据需要选择不同的租船运输的方式
- (2) 能熟悉定程和定期租船业务流程,熟练区别不同的租船业务合同格式
- (3) 能区别货物运输中的风险类别,选择合适的协会保险条款
- (4) 能够运用各条款的承保范围和除外责任,以及保险期限分析各方责任

实例导入

租船运输是指货方租赁船公司的整只船用于货物运输业务。租船运输通常适用于矿产品及其他大宗、低价货物的运输,分为定程租船、定期租船、光船租船三种方式。在世界海运保险中,英国是一个历史悠久和业务比较发达的国家,长期以来,它所制订的各种保险规章制度,其中包括海运保险单格式和保险条款,对世界各国有着广泛的影响。目前,世界上有很多国家在海上保险业务中直接采用英国伦敦保险协会所制订的协会货物条款简称 ICC,或者在制订本国保险条款时参考或部分地采用上述条款。现实中经常会遇到这样的情况,国外客户因不熟悉中保公司保险条款,要求中方按照他们习惯的投保国外常见保险险种,伦敦保险协会的货物条款在国际上被广泛使用。

王明先生所在的公司要从印度购买铁矿石 6 万吨,通过对港口、货物和航线三个方面进行分析,决定采用海洋运输中定程运输方式,通过详细了解租船运输的业务流程,向船公司询价后决定签订 1994GENCON 定期租船运输合同。

王明的公司在与国外客户签订贸易合同时,就保险条款达成了协议,由中国公司按照伦敦保险协会条款在中国人民保险公司投保,这就要求王明对协会货物条款有足够的了解。

单元 3.1 租船运输知识

3.1.1 租船运输及其市场分类

租船运输(shipping by chartering)又称不定期船运输,是相对于班轮运输而言的另一种船舶营运方式,是指货方租赁船公司的整只船用于货物运输业务。租船运输通常适用于矿产品及其他大宗、低价货物的运输。在租船实务中,由于承租人所要运输的货物可能是一次性的、单向的,也可能是长期的、往返的,此外承租人有时并不是要运输自己的货物,而是租用船舶进行揽货运输,这样就产生了多种租船运输方式,国际上常见的船舶租赁方式可分为三类,即定程租船、定期租船和光船租船。前两类运输方式与国际贸易相关,本章重点讲解。光船租船多用于船东与运输经营人的船舶租赁活动,所以本章不多讲解。

1. 租船运输的特点

租船运输是依据船所有人即船东和承租人双方签订的租船合同安排船舶航线、挂靠港口、船期以及运费。租船一般都是租用整条船,承租人获得在租船期限内的船舶使用权。租船运输具有以下特点。

(1) 没有固定的航线、固定的装卸港口和固定的船期,而是根据租船人的需要和船东供船的可能,由双方洽商租船运输条件,并以租船合同形式加以肯定,作为双方权利与义务的依据。

(2) 租船运输适宜大宗货物。租船运输一般是整船洽租并装运货值较低、成交数量较多的大宗货物为主。如粮谷、饲料、矿砂、煤炭、石油、化肥、木材及水泥等,而且一般都是整船装运。

(3) 没有固定的运价,租金率或运费率是根据租船市场行情来决定的,且租船运价经常变动。租船运价受租船市场供求关系的制约,船多货少时运价低,反之则高。装卸费的分担根据租船合同商订的条款决定由何方支付。

(4) 一般通过船东的经纪人和租船人的代理人洽谈成交租船业务。各种租船方式均有相应的标准合同格式。租船合同条款由船东和承租人双方自由商订。租船合同中涉及的法律性条款较少,大多数为技术性的条款。

以下是班轮运输和租船运输的区别(见表 3-1)。

表 3-1 班轮运输和租船运输的区别

项 目	班 轮 运 输	租 船 运 输 (不 定 期 运 输)
航线与船期	在固定航线上按预订的船期作规则性的往返航行	船舶的航行视货载的需要而定,没有固定的航线与船期
承运货物的种类	承运的货物以种类繁多的件货为主,托运人数众多	通常载运一种货物,且以散装货物为主,托运人往往只有一个
运价及装卸费	每一货物的单价及运价较高,货物装卸及搬运费用较高,且大多由船方负担	每一货物单价较低,运价较低廉,货物装卸及搬运费用较高,且大多约定由租船人负担
提单签发	不论托运货量的多寡,均签发给托运人统一格式的提单作为运输合同	每宗业务均必须个别签订租船合同,作为船方与租船人之间的契约

续表

项 目	班 轮 运 输	租 船 运 输 (不 定 期 运 输)
运价表	运费收取标准订有运价表	运价随着租船市场的供需变动而变动,须由船货双方依据市场趋势协议签订
船期广告	常设有揽货员,直接与托运人接触,同时将船期广告刊登报纸杂志招揽货物	大多经由经纪人促成业务,而且通常不刊登船期广告

2. 租船当事人和经纪人

(1) 租船当事人

租船当事人分为船舶出租人和船舶承运人。

船舶出租人是指根据租船合同的规定,向承租人出租船舶或者船舶的部分舱位从事货物运输的人(如定期租船)或者将船舶出租给承租人,由承租人从事货运经营的人(如定期租船和光船租船)。在实务中,船舶出租人可分为船东和二船东两类。船东即船舶所有人;二船东(disponent owner),是指在以定期租船或光船租船甚至航次租船的形式租进的船舶被承租人转租的情况下,此时原租约中的承租人就成为新租约中的出租人,因而被称为二船东。

船舶承租人,在租船实务中被称之为租船人或租家,是指根据租船合同的规定,从船舶出租人租进船舶或者船舶的部分舱位,由船舶出租人从事货物运输的人,或者由承租人从事货运经营的人。租船运输的承租人可能是国际贸易合同中的卖方或买方,也可能是专门从事租船业务的经营人或船公司。

(2) 租船经纪人

航运市场存在着大批专门从事船舶的租赁、订舱、买卖、保险等中介业务的航运经纪人,其中专门从事租船订舱等经纪业务的经纪人,称为租船经纪人。在租船市场上,大宗交易通常是通过经纪人进行的,他们熟悉租船市场行情,掌握市场动态,精通租船业务,作为合同当事双方的桥梁与纽带,在为委托人提供市场信息、资信调查及其他信息咨询服务、促成合同的顺利签订、减少委托人事务上的烦琐手续,以及为当事双方斡旋调解纠纷等方面所起到的积极作用已得到了各方面的认同。由于租船经纪人对于租船市场的信息掌握全面、及时,具有租船业务的特殊知识和谈判技能,船舶出租人或承租人通过租船经纪人开展业务的做法已十分普遍。租船经纪人一般分为:

① 船舶出租人经纪人(the owner's broker),指根据船舶出租人的授权和指示,代表船舶出租人利益在租船市场上从事船舶出租或承揽货源的人。

② 船舶承租人经纪人(the charterer's broker),指根据承租人的授权和指示,代表承租人利益在租船市场上为承租人洽租合适船舶的人。

③ 双方当事人经纪人(both parties' broker),指以中间人身份尽力促成船舶出租人和承租人双方达成船舶租赁交易,从中赚取佣金的人。

租船经纪人进行租船业务洽谈的方式有三种:第一种是由船舶出租人和承租人各自指定一个租船经纪人,由其代表各自委托人的利益进行洽谈;第二种是船舶出租人和承租人共同指定一个租船经纪人进行洽谈。这时,租船经纪人就是居间人;第三种是船舶出租人或承租人的一方与他方指定的租船经纪人进行租船业务洽谈。

在通过租船经纪人成功地签订了租船合同时,通常由船舶出租人向租船经纪人支付“经

纪人佣金”。佣金的多少在国际上没有统一的标准,一般在运费或租金的1%~4%航次租船下,一个经纪人的佣金通常为1.25%,有两个经纪人时的佣金通常为2.5%。签订租船合同后,船舶出租人按照租船合同中佣金条款规定的时间支付经纪人的佣金。主要有以下几种方式:第一种是如果合同规定“佣金在签订合同时支付(on signing the contract)”,则租船经纪人无论合同的执行情况如何,均可获得佣金。第二种是如果合同规定“佣金在货物装运时支付(on shipment of cargo)”,则当合同于货物装运前被解除时,租船经纪人不能获得佣金。第三种是如果合同规定“佣金在赚取运费时支付(on freight earned)”,则租船经纪人只能在租船合同得以履行,且船舶出租人获得运费后,方可获得佣金。

当租船业务洽谈达成协议后,因为一方当事人的过错,导致租船合同不能履行时,为了保护租船经纪人的利益,应当在合同中载明如何处理租船经纪人的佣金问题。1994年金康合同范本规定,在这种情况下由过错方支付原定佣金的1/3。当租船业务洽谈没有达成协议时,尽管我国《合同法》第四百二十六条规定,租船经纪人“未促成合同成立,不得要求支付报酬,但可以要求委托人支付所支出的必要的费用”,但是租船实务的惯例是按照“无效果、无报酬”的原则,租船经纪人一般不能取得佣金。

3. 国际租船市场

租船市场(chartering market)是船东出租船舶和租船人租赁船舶,进行交易洽商的场所。由于租船活动是国际性的业务活动,船东、租船人和经纪人分布于世界各地,因此现代租船市场并不一定要有固定的场所,只要是船东和经纪人集中的地方、有船舶集中供租的地方,都可能成为国际租船市场,其业务活动是通过电讯方式完成的。以下介绍目前国际上的几个主要租船市场。

(1) 英国伦敦租船市场 英国伦敦的波罗的海商业航运交易所是世界上第一个也是国际上最大的历史最悠久的散杂货租船市场。该市场租订的船舶大约占世界总成交量的30%以上,是其他租船市场的“晴雨表”。为了满足客户的需要,波罗的海航交所于1985年开始发布日运价指数——BFI,该指数是由若干条传统的干散货船航线的运价,按照各自在航运市场上的重要程度和所占比重构成的综合性指数。1999年,国际波罗的海综合运费指数(BDI)取代了BFI,由五国(美、英、挪威、意大利、日本)20家大型中介商针对数条重要航线,依其每日运价所编制,为目前市场上最具代表性之散装航运运价的晴雨指标。BDI指数是目前世界上衡量国际海运情况的权威指数,是反映国际贸易情况的领先指数。如果该指数出现显著的上扬,说明各国经济情况良好,国际的贸易火热。

伦敦租船市场供应的船舶主要是希腊船东的船舶或受其控制的方便旗船,另外还有美国船东控制的方便旗船。由于希腊是世界上最大的经营不定期船的国家,因而在伦敦市场供应的船舶最多,其租船行情的变化对其他租船市场有着决定性的影响。

(2) 美国纽约租船市场 美国纽约租船市场是仅次于伦敦的世界第二大租船市场。它没有固定场所,主要是用电讯进行业务活动,其成交的船舶主要是油轮和干散货船。其成交量约占世界总量的25%以上。纽约租船市场聚集了美国、加拿大、阿根廷等国家的谷物、铁矿石、煤炭、石油等大宗商品的进出口商人,以及希腊、挪威、美国等航运大国的船公司。世界上大部分石油租船合同是在该市场成交的。

(3) 欧洲租船市场 该租船市场由奥斯陆、斯德哥尔摩、鹿特丹和汉堡租船市场构成。该市场是以租赁特殊的、质量较高的船舶为主,如冷藏船、液化石油气船、滚装滚卸船和吊装

船等。

(4) 东京租船市场 东京租船市场现已成为东南亚地区重要的航运市场。由于日本国土面积狭小,国内资源贫乏,经济贸易对外依赖性很强,对外贸易量巨大,因此该市场是国际上有影响的货主型航运市场,该市场主要进行短程远洋船舶的租赁业务。

(5) 中国香港租船市场 中国香港租船市场是以船东为中心的区域性国际航运市场,该市场的行情变化受东京租船市场的影响较大,同时该市场也是世界上最大的拆船市场。

(6) 上海租船市场 上海租船市场是中国最大的航运市场,并且以国际航运中心为发展目标,近年来发展较快。除了集中了内地的中远、中海、长航集团等大中型中国航运企业外,国际航运公司也是该市场的国际航运承运人。

3.1.2 定程租船的形式及标准合同文本

定程租船(voyage charter)简称程租,又称航次租船,是指由船舶所有人提供船舶,包括船员、淡水、油料、给养及所有船舶营运所需费用,在约定的港口之间做一个航次或往返航次或数个航次的运输作业,承运指定货物的运输。对租船人来说,这种租船方式简单易行,不必操心船舶的调度和管理,也容易根据运费估算每吨货物的运输费用,同时在租船市场上,大宗货物又占主要地位,因此,定程租船被广泛采用,成为租船市场上最活跃、最普遍的一种租船方式,对运费水平的波动最敏感,国际现货市场上成交的绝大多数货物通常都通过定程租船方式运输。

1. 定程租船的特点

- (1) 以航次为基础,规定一定的航线或装卸港口以及装运的货物种类、名称、数量等。
- (2) 船舶的调度、经营管理由船方负责,并负担船舶的燃料、物料、修理、港口使用费、淡水以及船员工资等营运费用。
- (3) 在多数情况下,运价按货物装运数量计算或采用包干运费。
- (4) 船方除对航行、驾驶、管理负责外,还应对货物运输负责,规定一定的装卸期限或装卸率,并计算滞期、速遣费。
- (5) 船、租双方的权利和义务和责任豁免,以定程租船合同为依据。

2. 定程租船的形式

定程租船的基本形式是单程租船,同时也包括其他形式的租船,定程租船形式可分为以下几点。

(1) 单航次租船。是指租赁一艘船舶只装运一个航次,船舶所有人负责提供船舶,将指定的货物运到目的港卸货完毕后,租船合同即告终止。运价按租船市场行情由双方议定,其计算方法一般是按运费率乘以装货量或卸货量计算,或按整船包干运价(Lump-sum Freight)。船东应保证船舶的载货重量和容积,否则,包干运价将按比例减少。

(2) 来回程租船。是指租船合同规定在完成一个航次任务后,接着再装运一个回程货载,租船合同才结束。有时按来回程货物的不同分别计算运费。

(3) 连续单航次租船。是指在同一方向的航线上连续装运几个航次或来回连续装运几个航次。前者往往装运同一货物,其运费率相同,后者则按不同货物分别计算运费。采取这种方式的一般是短程运输。

(4) 连续往返航次租船。是洽租连续完成几个往返航次的租船。被租船舶在相同两港

之间连续完成两个以上往返航次的租船运输后,租船合同结束,这种方式实际业务中少见。

(5) 包运租船(contract of affreightment, COA)是船东在约定的期限内,派若干条船,按照同样的租船条件,将合同规定的待运货物由一个港口运到另一个港口,而航程次数不作具体规定。这种租船方式可以减轻租船压力,对船东来说,营运上比较灵活,可以用自有船舶来承运,也可以再租用其他的船舶来完成规定的货运任务;可以用一条船多次往返运输,也可以用几条船同时运输。包运合同运输的货物通常是大宗、低值散货。

3. 定程租船运输

定程租船运输因货类、航线、贸易习惯等不同而各异,且各有其特点,但其所涉及的主要内容有以下几个方面。

(1) 双方当事人。在定程租船运输中,首先要说明作为合同当事人的船方和租船人的名称和地址。当事人是有权起诉或被诉的人。若被授权的代理人为公开身份的委托人订约,并以代理人的身份签署合同,则委托人是合同的当事人,代理人没有责任;若代理人没有公开委托人的身份,通常要对合同负责;若将自己说成是代理人,而事实上是委托人,则代理人对合同负责。

(2) 船舶的名称。由什么样的船舶完成租船合同所规定的运输任务,是双方当事人,特别是租船人极其关心的问题。目前,对于程租中船舶的确定,通常有以下两种办法选择。第一是指定船舶,是指在租船合同中明确规定了船名,必须由该船舶执行合同规定的航次运输任务,否则被认为是违约行为,租船人有权取消合同并要求赔偿可能产生的一切损失。在实务中,为能顺利地履行合同以及避免因原指定船舶一旦发生意外事故而解除合同,通常在指定船名的情况下,在航次租船合同中订明一项“代替船条款”;第二是船舶待指定,有时因某些原因致使无法在租船合同中确定船名,双方当事人同意在履行合同前适当的时间,由船舶所有人指定具体船舶并将船名通知租船人,这实质上也是船舶所有人的一种选择船舶的权利。为防止船舶所有人利用这种权利任意地选择和派遣不符合租船人所要求的船舶,双方当事人必须在合同中明确规定“待指定船舶”的具体标准、性能及技术规范。这样,若日后待指定的船舶不符合合同的要求时,租船人则有权拒绝接受并因船舶的所有人违约而解除合同和要求赔偿。

(3) 船舶的载货能力,是指实际可装载货物的最大数量,一般用“载重量”或“立方容积”来表示。船舶装载货物的实际数量是计算航次租船运费的依据。由于船舶所有人很难预先对船舶在航次过程中所需的燃料、淡水和其他供应品的消耗量作出准确估计,因此通常在合同中规定一个大概数量,如:船舶能够装载“大约若干吨货,增减数量由船长或船舶所有人选择”。这是航次租船合同中有关船舶装载货物的“数量增减条款”,增减数量的百分比一般在5%~10%的幅度之间,船舶所有人完全有权在该百分比范围内选择船舶能够装载货物的实际数量。

实务中,通常在船舶正式开始装货之前,由船长根据船舶本航次所需燃料、淡水、食品等实际消耗量及扣除船舶常数,通过具体计算后,以书面的形式向租船人宣布船舶能装载货物的实际数量,即“宣载”。为避免可能引起的纠纷,一般采用书面形式的“宣载”。

(4) 船舶的位置、合理速遣及绕航。

① 船舶的位置。在洽谈程租船业务或订立程租船合同时,船舶所有人应提供船舶目前的位置及状况。租船人根据船舶所有人提供的情况,进行备货和安排货物装船出运的准备

工作。若因船舶所有人所提供的船舶位置不准确,致使船舶一旦发生延误不能在合同规定的预期抵港时间内抵达装货港装货,不论是故意行为还是过失行为,都构成了违约。对此,租船人有权要求船舶所有人赔偿由此而造成的损失。

② 船舶合理速遣驶往装货港。定程租船运输在合同开始履行,即“预备航次”阶段就开始了,船舶所有人应合理速遣船舶,指示船长将船舶开往合同指定或租船人选择的装货港,即合同中标明的如“船舶必须尽速驶往装货港”。除非合同中另有明确规定或属于船舶所有人免责的范围,如船舶在开往装货港的预备航次途中发生碰撞,或因驾驶疏忽造成船舶搁浅等,否则,因船舶所有人没有合理速遣船舶,致使船舶发生延误不能在合同规定的时间抵达装货港,该船舶所有人则被认为是违反了合同中承诺的保证性义务。据此,租船人有权提出损失赔偿。

③ 船舶的绕航。船舶绕航是指船舶改道航行或偏离约定的或习惯上的航线。若船舶是为了救助或企图救助海上人命、财产或避免海上危险、天灾、火灾等原因而发生绕航,则属于合理绕航。除此之外,其他原因导致的绕航均属于不合理绕航。船舶不得进行不合理绕航的时间从“预备航次”开始,直至整个航次在卸货港结束。船舶进行不合理绕航是船方的根本违约,可能导致租船人解除合同,船方要承担由此造成的租船人一切损失,无法援引合同或法律规定的免责条款及赔偿责任限制,船东保赔协会也将中止其保险责任等。

此外,船舶国籍、船旗、船舶建造日期和船级等船舶规范也是程租船运输中的重要内容。在履行合同期间,船东不得擅自变更船舶国籍或船旗,否则属违约。但合同中载明的船级,只是订立合同时船舶的船级,船东没有义务在整个合同期内保持这一船级。

(5) 装货港和卸货港。在程租船运输中,一般由租船人指定或选择装卸港口。装卸港口的确定一般采用下列三种方法:其一,指名港(列名港),即在合同中明确规定具体的装货港和卸货港,一般不能改变;其二,未指名港(未列名港),即在合同中没有具体指出装卸港名称,只是笼统规定某一区域的港口,如中国港口;其三,选择港,即在合同中列出几个港口名称,将来由租船人选择其中之一或之二,如上海/大连/黄浦。无论上述哪种方法确定的港口,都必须为安全港。所谓“安全港”是指船舶能够安全往返、停靠、保持浮泊的港口或泊位。

(6) 船舶受载日和解约日。受载日是租船人可以接受船舶最早装货的日期;解约日是指租船人可以接受船舶最晚装货的日期。从受载日至解约日称为船舶受载期(Lay days)。在这个期限内,船东必须准备好船舶装货,租船人也必须按时装货。船舶不如期到港受载,租船人有权解除租船合同。通常受载日与解约日有特定的期限,目前国际惯例一般为10~15天。若船舶在受载日之前就到达了装货港并已备妥待装,或者船舶在解约日未能到达装货港或到达了但没有准备好装货。在前者情况下,租船人可以拒绝交货,一直等到最早受载日才装货。若货已备好,租船人可与船东商量在互利的情况下提前装货,此时装货时间一般只算一半;在后者情况下,租船人有解除租船合同的选择权,既可以解约,也可以保留。

(7) 船舶所有人的责任,在程租船合同中,船东的责任基本上与提单的规定相似。主要有以下三点:一是提供适航船舶。船东应恪尽职责使船舶适航,配备适当船员,装备船舶和供应品并使所有货舱适于装载约定的货物(即适货);二是对货物安全负责。船东对装卸不善、管货失职所造成的货物灭失和损坏要负责;三是船东应及时将货物运到目的地交给收货人。

(8) 货物。在程租船合同中必须规定承运货物的具体名称,即指名货物。或规定承运

几种货物,即选择货物。指名货物是指在程租船合同中具体规定承运货物的名称、货类、性质、包装、重量、尺码、积载系数等,以便船东考虑所需船舶的结构和设备是否能保证安全运输货物。若租船人所提供的货物与合同不符,船东有权拒绝装货。选择货物是指在程租船合同中规定几种货物,到时选择其中一种或几种承运,选择权在租船人,在合同中用“and/or”连接,如“小麦和/或大豆和/或高粱”。

(9) 装卸责任和费用。程租船运输所涉及的货物装卸责任及费用(包括雇用装卸工人和支付装卸费用)由谁承担的问题,由双方当事人在合同中加以具体规定,常见的规定有以下几种。

① 船方负责装卸并承担费用(liner terms or gross terms),这种条件类似于班轮运输条件。租船人将货物交至船边,船方负责将货物装入舱内并负责理货;卸货时,船方负责将货物从舱内卸至船边,由收货人提货。这种条件比较适合装卸包装货或木材等,而不适用于散货。

② 船方不负责装卸也不承担费用(fee in and out: FIO),船方不负责货物的装卸,也不承担其费用。采用这种方法的原因是,由于散货的装卸通常使用岸上的装卸设备,货物可以从岸上仓库直接装船或从船舱直接入库,已不再需要船边倒手,不必由船方装卸和负担费用。因此散货租船,多数采用这种条件。采用 FIO 条件时,还必须明确货物进舱后,理舱或平舱的责任和费用由谁承担。一般在 FIO 条件下,都规定由租船人负担,即 FIOST(free in and out, stowed and trimmed)。

③ 船方负责装货不负责卸货(free out: FO; liner in, free out: LI, FO),这一条件俗称“船方管装不管卸”。在这种条件下,船方只负责装货并承担其费用,但不负责卸货也不承担其费用。

④ 船方负责卸货不负责装货(free in: FI; liner out, free in: LO, FI),这一条件俗称“船方管卸不管装”。在这种条件下,船方只负责卸货并承担其费用,但不负责装货也不承担其费用。

(10) 许可装卸时间(lay time)。定程租船运输全过程包括装卸时间和船舶航行时间,而航行时间由船方负责,与租船人无关,但若装卸由租船人负责,船东无法控制时间。为了及时装卸货物,船方在合同中都规定了在一定时间内必须完成装卸作业,这个时间称为许可装卸时间。定程租船合同中对装卸时间的确定,最为常见的有两种方法:一种是分开确定装卸时间,即对装货确定一个“允许装货时间”;对卸货确定一个“允许卸货时间”。二是确定总的装卸时间。总的装卸时间又称为“装卸共用时间”,即对装货和卸货确定一个“允许使用的总时间”。双方当事人确定装卸时间长短的主要因素,是依据货物种类、货物数量以及船舶所到港日常装卸率。装卸时间一旦在合同中确定,对双方当事人均有约束力。

① 许可装卸时间的规定方法。许可装卸时间可以用“日”(或“小时”)表示,如“许可装卸时间共 20 天”;也可用装卸率表示,如“每天装或卸 1 000 吨”。许可装卸时间中的“日”如何计算,应在合同中具体明确规定,常见的规定方法有下列几种:

a. 连续日,指按时钟连续走过 24 小时为一天,即按自然日计算,其中没有任何扣除,一般用于运输矿石、石油等少数几种不受天气影响的货物的租船合同中。这种规定对船东有利。

b. 工作日,指按港口习惯规定,属于正常工作的日子,因此,星期日及假日不算工作日。

由于世界各港口工作日时间不同,因此这种概念不确切,容易产生争议,租船合同中很少使用。

c. 累计 8 小时工作日,指不论各港口工作时间如何规定,均以累计达 8 个小时才作为一个工作日计算。

d. 累计 24 小时工作日,即港口工作时间累计达 24 小时,才算一个工作日。若港口规定 8 小时工作制,则三个港口工作日才等于租船合同规定的一个工作日。这种规定对船东极为不利,现在很少采用。

e. 好天气工作日,指既是工作日,又是好天气。若天气不好,虽然是工作日,但不能进行装卸作业,也不能算作工作日。天气好坏不是绝对的,必须根据承运货物能否装卸而定,有时双方意见不一致,应在当时由双方和港方一起共同作出协商记录,日后凭以计算。

f. 连续 24 小时好天气工作日,连续与累计不同,连续指昼夜作业,时钟走过 24 小时才算一天。例如,周一是好天气,从 9 时开始计算许可时间,则到周二(如果仍是好天气)9 时才是一个工作日。如果在此期间有 3 个小时因坏天气无法作业,则到周二 12 时才算作一个工作日。这种规定比较合理,双方都愿接受,所以在租船市场上采用较多。中国租船公司的租船合同基本上也采用这种条款。

② 许可装卸时间的计算方法。租船合同中除规定许可时间外,还要具体规定计算办法,明确哪些时间该算,哪些时间不算,以免日后产生纠纷。常见的计算许可装卸时间的方法有以下几种订法。

a. 工作日通常订明“星期日、假日除外”(Sundays and Holidays Excepted, SHEX)。如果实际上进行了作业,时间是否要计算,应事先作出规定,一般有两种订法:一种是“不用不算,用了要算”(SHEX unless used);另一种是“不用不算,用了也不算”(SHEX even used)。

b. 明确星期六和假日前一天的时间如何计算。一般规定星期六及假日前一天只算中午 12 时;对星期一和假日后的工组,一般规定自上午 8 时起算。

c. 有些港口星期六不作业或星期六午后不作业,这是否计算为工作日要有特别规定。一般规定,若星期六没有装卸工人或装卸设备不作业,或者可以作业但需支付高额加班费,则星期六不予计算。

d. 对许可装卸时间的起算和止算要作出明确规定。较为普遍的规定是:若船长递交“装/卸准备就绪”通知书(notice of reading, N/R)在上午工作时间送达,则从下午工作时间起算;若在下午工作时间送达,则从次日上午工作时间起算。终止时间则以最后一件货物装上或卸下船为准。船舶抵港后,船方应在当地的工作时间内递交 N/R,因此星期日或法定节假日不能递交 N/R。至于工作的具体时间,应根据各港的习惯规定。但若合同中已明确规定了递交 N/R 的具体时间,船方则必须在合同规定的时间内递交 N/R。

e. 在许可装卸时间开始前,若实际已经进行了装卸作业,这部分时间通常规定折半计算。

f. 明确规定许可装卸时间是分别计算还是合并计算。从目前国际上广泛使用的程租船合同看,对许可装卸时间的计算方法有以下两种。一种是装货港和卸货港实际使用的装卸时间分别计算。采用这种方法,对装货港和卸货港的装卸时间分别单独计算,计算结果分别得出“滞期”或“速遣”时间。另一种是按可调剂方法计算装卸时间。合同中规定一个总许可装卸时间,即装卸共用时间,也有的合同对装货港和卸货港分别规定装卸许可使用的时

间。在实际计算装卸时间时,可将装货港所节省的时间或超过的时间与卸货港所超过的时间或节省的时间相调剂。换言之,待船舶在卸货港卸货完毕时,再根据合同规定的许可使用时间和两港实际使用时间计算“滞期”或“速遣”时间。

(11) 滞期与速遣(demurrage and dispatch)在程租船运输中规定许可装卸时间,主要是对租船人的限制。若租船人所使用的实际装卸时间超过了合同规定的允许使用时间,则超过的时间为滞期时间。此时船舶称之为“滞期船舶”。为补偿船方因船舶延期所产生的损失,由租船人向船方支付“超时罚金”,此项罚金称为“滞期费”。

计算滞期时间,如租船合同无相反规定,一般遵循“一旦滞期,始终滞期”的原则来处理,一般称之为“滞期时间连续计算”,即在装卸许可时间截止,到实际装卸完毕的这段时间内,若按租船合同规定本来应当扣除的星期日、假日等则不再扣除,仍作为滞期时间处理。但有些租船合同规定,按可供装卸作业的日数计算滞期时间,一般称之为“滞期时间非连续计算”,即一旦发生滞期,按可供装卸作业的时间计算滞期时间,星期天、假日和无法作业的时间扣除。

速遣是指合同规定的许可装卸期限终止前,租船人提前完成货物装卸作业,即实际装卸时间比许可装卸时间短,节省了船期,称为速遣。船方为了鼓励而付给租船人一定金额作为报酬,称为速遣费。速遣费通常规定为滞期费的一半;如“滞期费每日 1 000 美元,速遣费每日 500 美元,不足一天按比例计算”。计算速遣费时,有两种方法计算节省的时间,一是把到截止日为止的许可时间减去实际完成装卸时间,即为节省的全部时间。二是把节省的全部时间再减去其中星期日、假日等非工作日,剩下的时间就称为节省的工作时间。有些程租合同中只有滞期费的规定,而没有速遣费的规定,如油轮租船等,这就是说,如果租船人节约了时间,船东不给速遣费。这往往是因为租船合同规定的装卸时间十分充足,只要不发生特殊情况,装卸作业肯定能在规定时间内完成。

(12) 运费(freight)。程租船运输中,双方在租船合同中要明确规定运费的费率、计算标准和支付方式与时间等。运费的表现形式有运费率(Rate of Freight)和包干运费(Lump Sum Freight)两种。运费率是指每运费吨若干金额,如每长吨 10 美元或每立方米 35 美元;包干运费是指按提供的船舶,订一笔整船运费,不论实际装货多少,一律照付。但船东必须保证船舶的载重量和装货容积。

当按运费率计算运费时,在合同中应确定计算运费吨标准。一般载货量有装货数量和卸货数量两种。“装货数量”是指由发货人在装港提供并记入提单,经船方核定后签字,这就是提单货量(B/L weight)。提单货量又分毛提单货量和净提单货量,装运包装货的租船合同多用毛提单货量;装运袋糖的租船合同习惯用净提单货量。“卸货数量”是指由收货人在卸货港对货物称重后确定的货量。由于这种计量方式由收货人或租船人负担称重费用和时间费用,因此,租船合同一般规定租方选择按卸货量计付运费或按装货量减 1%~2% 计付运费。

若合同规定运费应在货物运抵目的港时支付,习惯上称作“运费到付”(freight collect)。在程租船运输中,常见的运费到付的规定方法有以下三种:运费在交货时支付;运费在卸货前支付;运费在交货后支付。若合同规定运费在船舶到达目的港之前支付,习惯上称作“运费预付”(freight prepaid)。在程租船运输中,常见的运费预付的规定方法有以下三种:运费在签发提单时全部预付;运费在签发提单时预付 90%,在目的港卸货时支付 10%;运费在