

摘 要

在世界经济与贸易中,海洋运输一直是最经济、最安全的和最环保的远距离运输大宗货物的运输方式,承担着近90%的世界贸易运输量。¹没有国际海运,各大洲及各国之间的贸易往来将无法实现。国际海上运输是联系各国经济并实现经济全球化的前提条件。随着世界经济的发展和一体化进程的加快,海洋运输业将发挥更大的作用。租船运输作为海上运输的方式之一,属于不定期船运输。²其经营的范围是世界性的,不受地区的限制,也不需以固定的航线为基础,经营活动以竞争为特点,运价的高低受制于航运市场的供求情况,较班轮运输来说是比较灵活和复杂的。供需双方的交易是通过租船合同的签订和履行来完成的,所以对租船合同的研究就显得尤为重要。笔者注意到在租船合同的纠纷中,租金的纠纷相当常见和频繁,而且涉及到的合同条款不仅仅是租金支付条款,而且还有很多相关的条款,比如:租金扣减条款,撤船条款,留置条款等。所以笔者决定研究租船合同中涉及租金的条款,目的是为了更好地解决在实践中出现的与租金相关的问题,以保护和平衡当事人的利益。

众所周知,租金条款是租船合同中最重要合同条款之一。为了全面研究租船合同中涉及租金的条款,本文分了五个部分。第一、二章是作为研究租金条款的铺垫,理论性较强,分别论述了租金的概念,租船合同及租金条款概述。在研究租金的概念时,本文通过与其他相关概念的比较,揭示了租金不同于一般租金和运费的特点;租船合同概述中论述了两种常见的租船合同,也是本文要研究的租金条款的出处,即定期租船合同和光船租船合同;租金合同条款概述介绍了本文在下几章要引用的租船合同范本 NYPE 93'、BALTIME 1939' (as revised 2001) 和 BARECON 89' 及其中具体的涉及租金的条款名称。第三章租金的计算与支付,主要研究通常的租金支付方式以及全损租金的退还条款。第四章是租金的扣减,主要论述租金扣减的具体情况。第五章论述了承租人未按合同约定支付租金时出租人可以采取的对策,主要是撤船、留置货物、索赔和暂时不履行合同义务的权利。在后三章中本文结合了租船范本相关条款的比较和具体、较新的中外案例来论述,比较直观和生动。

通过本文的研究,笔者认为虽然租约范本已经考虑到了通常的涉及租金的情况,合同双方还是应该最大限度的适用合同自由原则来订立好涉及租金的条款,包括租金

¹ 《国际贸易运输地理》蔡德林主编 中国商务出版社 第143页

² 《国际航运经济与市场》王彦等编著 大连海事大学出版社 第140页

的支付条款,租金扣减条款和不准时付租的救济条款,双方的合意要表现为合同条款,越明确越好,否则会降低法院和仲裁庭的救济效力,因为当合同无明确规定时,其可能会去适用一些成文法或者英美法案例,而这个可能并不符合当事人的意愿。笔者认为这是解决在实践中出现的与租金相关问题的根本,也是非常有理论和实践价值的。本文只是尝试着在相关章节中提出了一些具体的问题和建议供大家参考。

关键词: 租金, 租金的支付, 租金的扣减, 撤船, 留置

ABSTRACT

Because of its most economical, safe and environmental protection, the carriage of goods by sea has always been considering to be the best way to transport lot cargo in the global economic and trading fields. Without ocean transportation, we can't do business with foreign countries in other continents. With the economic development and the globalization ,the carriage of goods by sea will continue to be a positive factor contributing to the world's economy. As one kind of the ocean transportation, the time chartering belongs to tramp shipping. In the time charter, the shipowners is placing his vessel for an agreed period at the disposal of the charterer who is free to employ it for his own purposes within the permitted contractual limits which is more convenient to charterer compared with liner shipping. As both parties perform their obligations according to a charter party, it is necessary to analyse and study the terms of charter party. It is well known that the terms of hire is one of the most important terms in the charterparty. And in practice, there are many arguments relating to the hire such as the payment of hire, the deduction of hire, off-hire, withdrawal of vessel for non-payment. That's why the author decided to study those terms in this thesis and she also hopes the thesis is helpful to dealing with such arguments in practice and the parties can realize and balance the profit from the charterparty.

The thesis is composed of five chapters. Chapter one is to study the concept of "hire" in a charterparty. The author compares it with the general hire and freight in order to show its characteristics which are different from them. Chapter two is the outline of chartparty and terms of it. It referes to two kinds of chartparties which are the time charter and the bareboat charter. And the author introduces their concept and qualities. Furthermore, the author also introduces the standard forms of them which are NYPE 93'、BALTIME 1939'(as revised 2001) and BARECON 89'. Chapter three refers to the payment of hire and refund of hire. Chapter four refers to the items of deduction of hire including advances, domestic fuel, estimated redelivery bunkers, the speed claim and off-hire. Chapter five refers to the right of withdrawal and liens for non-payment.

Ding liqin (international law)

Directed by Professor: Yao hongxiu

Key words: hire, the payment of hire, the deduction of hire, withdrawal of vessel,
liens

论文独创性声明

本论文是我个人在导师指导下进行的研究工作及取得的研究成果。论文中除了特别加以标注和致谢的地方外，不包含其他人或其他机构已经发表或撰写过的研究成果。其他同志对本研究的启发和所做的贡献均已在论文中作了明确的声明并表示了谢意。

作者签字：丁丽琴 日期：2007.6.12

论文使用授权性声明

本人同意上海海事大学有关保留、使用学位论文的规定。即：学校有权保留送交论文复印件，允许论文被查阅或借阅；学校上网公布论文的全部或部分内容，可以采用影印、缩印或者其他复制手段保留论文。保密的论文在解密后遵守此规定。

作者签字：丁丽琴 导师签字：姚洪秀 日期：2007.6.12

引言

租船业务是船舶所有人将船舶出租给承租人使用的一种航运业务。租船业务从一开始就是国际航运市场的主要业务之一，它是不定期船运输服务得以开展的具体方式和前提。¹不定期船运输航行的航线、运输货物的种类、挂靠的港口、船舶租用期限和运价水平等不是固定不变的，而是根据海运需求在不断变化。定期租船和光船租船属于不定期船运输，如何在这类租船合同中订好与租金相关的条款以应对可能发生的变化，及可能造成的争议是很有实用价值和理论意义的，也是本文所要解决的问题。租船合同的订立和履行中外都遵循合同自由原则，给予双方当事人充分的意思自由空间，如我国《海商法》的相关章节都是在合同没有规定时才适用。相对应的，当出现争议时，法庭通常都先按照合同的规定进行救济，如合同没有规定的，才适用相关的法律。所以国内外都对如何拟订租船合同条款有许多的研究，各类租船合同范本也层出不穷。比如本文将翻译和比较的 NYPE93, BALTIME1939(as revised 2001), BARECON89。

众所周知，“租金”条款是租船合同中最重要条款之一，狭义的租金条款仅指租金的支付条款，比如 NYPE93’ 第 11 条，BALTIME 第 6 条等，但是仅仅订好这个条款是不足以保障出租人按时足额收到租金的，所以本文还研究了租约中与之相关的一系列条款，比如：停租条款，撤船条款等。这些条款都是对租金支付条款的补充和救济条款，为承租双方的利益平衡起到举足轻重的作用。

英美法对于这方面的研究主要表现在判例上，但是由于租船市场的发展，租船实践的复杂性，许多有关租金的问题都没有一个确切的说法，表现在一些判例的不稳定性上。不少法官都对以前的案例抱有新的想法，本文也将介绍一些近年的新案例。而我国对租船合同条款的法律规定比一些租约范本更简单，而且与英美法相比，因为其判例具有约束性可以在合同没有规定时来救济合同，而我国的法律渊源中没有判例，所以有人说应该修改增加一些内容，将某些条款规定得更明确些，这样有助于在合同没有约定时对合同进行救济。但笔者认为没有这个必要，因为合同是双方意思的自由表示，要用法律去解释双方没有规定的部分这不一定符合当事人的意愿，所以笔者认

¹王彦等编著. 际航运经济与市场. 大连: 大连海事大学出版社, 第 138 页

为应该提高合同当事人拟订租金条款的能力，这是根本。

第一章 “租金”的概念

要研究租船合同中涉及“租金”的条款，首先要搞清楚租船合同中租金的概念和性质，要揭示这个概念的内涵最好的办法就是与相关概念进行比较。

第一节 租船合同中的“租金”与合同法中租赁合同中的“租金”关系

在日常生活中，人们对“租金”一词并不陌生，特别是如今房价居高不下，有不少年轻人为了减少就业、结婚成本都纷纷租房，而且因为租金的高低不仅决定着房子的品质而且决定着它的地理位置，周边设施的档次，所以租金是他们签订租房合同时考虑的一项重要因素。我国《合同法》第十三章专门规定了租赁合同，其中第 212 条将租赁合同定义为“是出租人将租赁物交付承租人使用、收益，承租人支付租金的合同”，而在海商法领域，“租金”一词通常出现在定期租船（Time Charter）和光船租赁（Bareboat Charter）中，《海商法》第 129 条将定期租船合同定义为“是船舶出租人向承租人提供约定的由出租人配备船员的船舶，由承租人在约定的期间内按照约定的用途使用，并支付租金的合同”；第 144 条将光船租赁合同定义为“是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、使用和营运，并向出租人支付租金的合同”。由以上定义可知，合同法中的租赁合同与海商法中的租船合同是一般和特殊的关系，租赁合同定义中的“租赁物”在租船合同中具体化为船舶，而且在期租中特指配备船员的船舶，而在光租中指不配备船员的船舶。因此，笔者认为合同法中“租金”与租船合同中的“租金”也是一般和特殊，抽象与具体的关系。即两者在性质上是一致的，但是所代表的具体内涵不同。

其性质上的一致性表现在：首先，“租金”通常表现为一定量的货币；有类似于一般等价物的性质。在租赁领域，租金是用来交换除所有权之外的法律允许交换的其他权利和利益的。因此，无论是在一般租赁合同或者船舶租赁合同中，租金的支付都是非常重要的。例如《合同法》第 227 条和《海商法》第 140 条都规定了在承租人未按照合同约定支付租金的，出租人有权解除合同。这是因为获得利益是合同双方的目的，对出租方来说，其让自己物品的占有、使用权的目的是为了获得租金，而承租

人付出租金的目的是为获得物品的占有、使用权，然后为自己赚得更多的利益。而一旦承租人无故不付租金，出租人就没有任何利益可图，这就打破了双方的利益平衡，对于出租方来讲是不公平的，而且也失去了租赁合同的意义。

其次，“租金”在有些情况下具有保证金的性质。例如，人们在租房的实践中有“付三压一”的惯例，即承租人入住前先付四个月的租金，其中一个月的租金作为押金，待到租期届满房屋按原样返还出租人时，出租人再将押金返还给承租人。在租船领域，租金通常是预付的。这体现在《海商法》第152条第二款“船舶发生灭失或者失踪的，租金应当自船舶灭失或者得知其最后消息之日起停止支付，预付租金应当按比例退还。”不过其预付的含义略有不同，在租船中所谓“预付”是指租金应在支付日之前或当天支付，不得晚于支付日支付的行为²。租金具有保证金的性质主要是体现在价值比较大的物的租赁中，如房屋，船舶的出租。这是因为首先，这类出租物本身的价值要比租金大得多，如果承租人仅仅交付一个月的租金，出租人就要交付价值如此之大的出租物；即失去对出租物的实际控制权，很明显出租人的所有权是很难得到保障的。在海商领域也曾发生过有些租家名为租船，后来连人带船都消失的事情。所以多预付一些租金或者提前一点支付租金对出租人来说会有一定的安全感。其次，能够预付一些租金也显示出承租人的诚意。要订立一个类似房屋、船舶的租赁合同对承租双方来讲成本都比较大，如果一个三年的租船合同租家只租了几个月就不付租金了，对出租方来说就比较被动，除去和租家处理赔偿善后的事之外，在如今租船价格如此波动的市场上要马上找到一个新租家恐怕也不是那么容易的。在此种情形下预付租金也就具有了保障履行租赁合同的功能。

此外，租船合同中的“租金”与一般的租赁合同中的“租金”在内涵上有一些差异。这表现在以下两个方面：

首先，一般的租赁合同，在支付“租金”之后，承租人对租赁物享有完整的占有权。比如，在房屋租赁中，一般出租人是不能在租期内随意进入房屋的，即使要做一些日常维护，也要征得承租人的同意。至于承租人何时打扫卫生，邀请哪些朋友回家都是他自己决定的，也就是说承租人对房屋的占有、使用是绝对的。而在船舶租赁中，特别是在期租船中，虽然承租人支付了“租金”，而且实际上“租金”中包含着管理船舶的费用（包括船员工资，伙食，船舶的维护和修理费，物料供应及装备，润滑油

² 郭萍编著。租船实物与法律。修订2版。大连：大连海事大学出版社，2002.140

等³),因为这些是出租人(船东)的成本,为了不做亏本买卖,船东通常会将其分摊到每一天的租金里去。即使这样,管理船舶和经营船舶是分别由出租人和承租人执行的。船东有任命船长的权利,显然船长在船上就是船东的代表人。在管理船舶方面,承租人要听命于船长。甚至运输货物的种类,航行区域等可能影响船舶安全和管理因素承租人都不能完全排除船长的意见。可见承租人仍然不能完全占有和控制船舶。

其次,在救济不支付“租金”方面,《合同法》第227条规定了“...承租人逾期不支付的,出租人可以解除合同。”而《海商法》第140条规定“...承租人未按照合同约定支付租金的,出租人有权解除合同,并有权要求赔偿因此遭受的损失。”及第141条规定“承租人未向出租人支付租金或者合同约定的其他款项的,出租人对船上属于承租人的货物和财产以及转租船舶的收入有留置权。”可见,对不付“租金”的救济方面,租船合同中除了可以赋予出租人解除合同的权利,还赋予了其留置承租人所有的货物和财产的权利,其救济的渠道比一般合同要多。

综上所述,租船合同中的“租金”在性质上与一般租赁合同中的“租金”一致,因为两者都是用来交换除所有权之外的法律允许交换的其他权利和利益的,也都具有保障履行租赁合同的保证功能。但是租船合同中的“租金”在内涵上不同于一般的租金,这表现在承租人不能完全占有船舶和在不支付租金的救济途径众多上。

第二节“租金”和“运费”的关系

众所周知,在海商领域,“租金”(Hire)通常在船舶租用(包括定期租船,光船租船)合同中使用,而“运费”(Freight)通常出现在海上货物运输(包括班轮运输,航次租船)合同中。正如《海上货物运输》一书中把“租金”定义为:“Hire is the price paid for the use of the vessel...”;相对应的,笔者认为“运费”可定义为:“Freight is the price paid for the transportation of the goods”。从两者使用的范围和定义中,我们可以初步看出“租金”和“运费”既联系密切,又泾渭分明。其联系表现在:两者都是船东赚取的利润,是其提供、营运船舶的目的;其次,船东都是通过船舶这一工具或途径来获取这种利润。在海上运输中,船东通过让度船舶的占有使用权来为托运人或者

³ 王义源等著. 远洋运输业务. 修订3版. 北京: 人民交通出版社, 1996.21

承租人服务。具体来说，在船舶租用中，船东出让船舶的占有、使用权获得租金；在海上货物运输中，船东是通过让度船上的舱位为托运人提供运输服务来赚取运费。

此外，笔者认为两者的区别表现在其代表的商业目的不同，导致了对于时间损失风险的划分不同，继而造成了计算方式和是否可扣减的不同。以下分述之：

首先，“运费”和“租金”代表的商业目的不同。支付“运费”的托运人，基本上都有一个货物买卖的商业合同在身，运输合同是实现买卖合同的重要途径。托运人是希望通过货物的运输完成所有权的转移以获得货款，实现商业目的。至于在运输途中走哪条航线比较快比较安全，托运人是不会考虑的，实际上他也没有这么专业。而且因为海上特有的风险和海运货物的性质，托运人对于海上运输的时间要求并不那么严格，而对于船东来说，相对于固定的运费，若航程延长一天，那么势必会增加船东的成本，所以在航行途中的时间损失风险是由船东承担的。为了分摊一些时间损失的风险责任，在货物运输合同中都订有滞期费和速遣费，旨在鼓励货主尽快地装卸货物。而对于期租合同中的承租人来说，其是通过支付租金获得船舶的占有、使用权来营运船舶。其商业目的是通过营运船舶获得经济利益。船舶营运的效率越高其获得的利润就越多。而且在英国，普通法规定从大原则来说支付租金的义务是绝对的，一旦船舶在租期内由于停租事项和合同中约定的可扣减租金的原因之外的其他原因而无法营运，那么时间损失的风险是由承租人来承担的。可见，正是由于两者代表的商业目的不同，导致了对于时间损失风险的划分不同。

其次，由于时间损失风险划分不同导致了两者计算方式的不同。根据《海上货物运输》一书中指出：“Hire...is usually calculated on the basis of a fixed sum per ton of the vessel deadweight for a specific period of time, such as 30 days or a calendar month.”即定期租船中的租金计算通常根据船舶的每吨载重能力，按照三十天或者日历月计算出一个固定的价格，或者按照船舶每月的租金率计算。可见租金的计算是与时间直接挂钩的。正是因为定期租船合同中时间损失风险是由承租人承担，所以才会有如此的租金计算方式即按租期计收。可以说租金的计算方式是时间损失风险划分的体现。而在海上货物运输中，运费的计算方式主要根据运价表按货物数量计收或者根据租船合同协议费率按货物数量计收。前者适用于班轮运输，后者适用于航次租船。可见，运费的计算方式主要是和货物数量有关，而与运输时间没有直接的关系，因为运费是由托运人支付的，也体现了托运人并不承担运输中时间损失风险。

再次，由于时间损失风险划分不同也导致了租金和运费的扣减方式不同。支付租金是承租人的一项重要义务，所以一般情况下租金是不能扣减或对冲的，这正体现了由承租人承担时间损失风险的大原则。但是在合同自由和公平正义的原则下租金不能扣减并不是绝对的。如果在合同中规定了租方在某些情况下可以停止支付租金，那么也就意味着双方重新划分了某一特定时间的损失风险，通常这些导致了租家不能使用船舶的情况不是由于租家的原因。比如为了船舶航行的安全船舶要定期入干坞进行维修保养，而船舶的航行安全是船东应该承担的责任，所以租家不付这段时间的租金是合乎公平原则的。此外，如果租家能够证明时间的损失是由于船东的违约行为造成的，那么租金也可以做一个合理的扣减，作为损失赔偿。也就是说租金的扣减与时间损失风险的划分是有密切关系的。而运费，除非是租约另有规定，一般是不能去扣减的。笔者认为可能有三个方面的原因：其一，这是一种法律传统，“...在以前通讯非常困难的年代，如果船长在国外港口被欠运费，导致船长没有资金支付船员工资，伙食，下一航次的供应，会是求助无门，陷入困境。所以，历史上法律一直把运费的支付称为“神圣”（sacrosanct），认为租船人必须马上支付，而且不能去扣减，也不准对冲”。⁴；其二，运费不象租金的支付，要一连付上几个月或者几年，有扣减的机会和条件，运费通常是一次性支付的。在预付运费的情况下，租船合同中通常还要附加“不论船舶或货物是否灭失，运费都不能减付或退还”的特约⁵，以至人们更不敢去扣减运费，以免违约。其三，租金在大原则下不可扣减，只有在与时间损失有关的场合才能扣减这是因为租金的计算与时间密切相关，而运费的计算与租期和时间都无关，所以运费理论上是决不能扣减的。当然在实践中，人们为了适应复杂的实际情况，还是发明了变相的扣减运费的方法，即比例运费，简单的说就是根据实际运输的距离与计划运输距离的比例来决定支付的运费。

总之，“租金”和“运费”既联系密切，又泾渭分明。两者都是船东通过营运船舶赚取的利润，但是两者代表的商业目的不同，导致了对于时间损失风险的划分不同，继而造成了计算方式和是否可扣减的不同。

⁴ 杨良宜. 程租合约. 大连: 大连海事大学出版社, 1998.278

⁵ 王义源等编著. 远洋运输业务. 修订3版. 北京: 人民交通出版社, 1996.119

第三节 英国法上“租金”的性质

在英美法系中，合同中的“租金”通常被视为一种对价。虽然英国建立对价制度已经有近四百年的历史，但是关于对价的定义却一直争论不休。直到 1875 年，Luch J 在 *Currie v. Misa*(1875)案中提出了一个直到现在还被广泛引用的对价定义。他认为：“从法律上看，一项有价值的对价就是一方当事人得到某种权利、利益、利润或好处，或者对方当事人作出某种容忍、承受某种损害、损失，或者承担某种责任”⁶。其中：*either some benefit to the promisor (in that he may receive value) or some detriment to the promisee(in that he may give value)* 即一方当事人获得利益的同时对方当事人遭受损失。这种分析方式称为“利益—损害分析法”从租船合同来看，承租人支付租金的行为，使出租人获得利益因为出租人得到了租金，同时使承租人受到损失因为其失去了一笔钱。可见，租金是一种典型的英国法中认可的对价。值得一提的是在大多数商业合同中，对价都是相互给予的。例如租船合同中，承租人给予租金这一对价是为了取得出租人的对价，即船舶的占有，使用权。出租人放弃了自己船舶的占有，使用权，从而使出租人获益。

既然在英国法上，租金被视为一种对价，那么它的价值体现在哪些方面呢？笔者认为至少体现在以下三个方面：

首先，对价是合同有效成立的一种证明。英国合同法认为：没有对价的许诺（*promise*）只是一件礼物，而为对价所做的许诺已经构成了一项合同。⁷合同与许诺最大的不同就是合同是法律以其强制性来支持它的，即合同是有拘束力的，合同一旦有效成立，那么合同双方就要履行许诺，不能反悔了，否则将承担法律上的责任。所以对价是用来衡量许诺的强制执行力（*promise enforce ability*）的。换句话说，有了对价的许诺就是法律上的权利和义务了。因此，英美法系将对价视为法律上的不利（*legal detriment*），即当事人许诺做其本没有义务做的事或者放弃其在法律上有权做的事。而将合同看作是双方用各自的法律上的不利来交换，以获取对自己较多有价值的东西。例如租船合同中承租人支付租金是为了换取出租人放弃船舶的占有，使用权以获取自己营运船舶的权利，以期得到更多的大于租金的利益。正因为有租金这一对

⁶ 何宝玉. 英国合同法. 北京: 中国政法大学出版社, 1999.125

⁷ 何宝玉. 英国合同法. 北京: 中国政法大学出版社, 1999.123

价，租船合同才成为一个有效成立的合同，一旦承租人支付了租金，出租人就有交船供承租人使用的义务，如果出租人不履行他的许诺，那么承租人有权通过法院强制执行，使出租人承担法律上的责任。

其次，对价是法律为合同提供救济的依据和尺度。前面已述对价是合同有效成立的一种证明，而有效成立的合同的最大特征就是有法律拘束力。即法律以其强制性支持合同。既然合同是双方自由意志的结果，为什么社会还要为其提供救济呢？笔者认为这是因为合同是一种对价的交换，是用较少有价值的东西换取对自己较多有价值的东西，通过交换双方各取所需都得益。显然这形成了社会资源在社会领域的再次分配，而且较第一次生产分配更有效，更合理，在一定程度上有利于社会的发展，所以社会也能从合同中得益，从而社会愿意支持合同，以法律的形式为合同提供救济。而对价就是法律介入合同的一个理由。最初引入对价的概念是为了增加诉因，后来发展为衡量一项许诺可以被法院强制实施的程度。具体来说，如果法院认为一项许诺是有对价的而且容易被满足的，那么普通法院会采用金钱赔偿的方式进行救济；如果法院认为一项许诺有对价但是不容易被满足，那么衡平法院会采用具体履行作为补救。此外，我国《合同法》第 315 条规定：“托运人或者收货人不支付运费、保管费以及其他运输费用的，承运人对相应的运输货物享有留置权，...”其中“相应”的意思，笔者认为就是与不支付的运费等对价数额相应的意思。可见，法律在规定补救的方式的同时考虑到了对价的价值，确定了补救的程度，即不超过对价的价值。也就是说承运人无权留置超过对价价值的货物。笔者认为《海商法》第 141 条关于未付租金的留置权也适用以上的解释，即承租人未向出租人支付租金或者合同约定的其他款项的，出租人对船上属于承租人的货物和财产以及转租船舶的收入有留置权，但是留置的价值不得超过未支付的款项。这样的例子还是不少的，例如关于停车场的车被盗的责任。显然这是一个对租赁合同的救济，尽管车主支付了对价即租车位费用，而停车场相关人员没有很好地履行看护的义务而使车主损失了一辆车，假设该车主没有办理相关保险，法官也不会让停车场赔一辆车给车主，因为其考虑到了车主支付的对价仅仅是车价的几百分之一。可见，对价也是法院提供救济的尺度时要考虑的因素。

再次，对价是双方实力的体现。一方给出了对价是为了引诱对方给出对价。所以一个对价的提出，不仅反映出一方的财力，人力，物力，而且还体现了一方的谈判能力，把握市场需求的能力。在商场上知己知彼，才能百战不殆。所以了解潜在合同方

的优势和劣势也是很重要的，这体现着一方敏锐的洞察能力，评估能力。像租船行业这种股票型行业，租金就像股票一样不稳定。它忽而随着货多船少而大涨，忽而随着货少船多而大跌，是船东和租家综合实力的体现。

可见，租金在英国法上被视为一种对价，它是合同有效成立的一种证明，是法律为合同提供救济的依据和尺度，也是双方实力的体现。

第二章 租船合同和租金条款概述

上文主要论述了租金的概念和内涵，在具体研究涉及“租金”条款之前，对租船合同和租金条款作一个简要的概述是很重要的，因为这样可以从中全局来把握相关的“租金”条款。

第一节 租船合同的概述

本文研究的租金条款来源于两种租船合同，即定期租船合同和光船租船合同。笔者认为，合同的性质决定了合同条款的性质，所以在研究，解释合同条款前，先分析一下合同的性质，特点是很必要的。

定期租船合同（time charter; period charter）又称期租合同，是船舶出租人向承租人提供约定的由出租人配备船员的船舶，由承租人在约定的期间内按照约定的用途使用，并支付租金的合同。关于期租合同的性质，一直以来存在着争论，一说是认为它属于运输合同，二说是认为它属于租赁合同，三说认为它是介于承揽运输和财产租赁之间的租船合同。根据期租的特点，笔者认为期租合同是带有租赁性质的运输合同。期租合同带有租赁的性质这点是很明显的，比如它的名称就是租船合同，又要按期租付租金，并且租方在船舶的营运方面有决定权。但是笔者认为其运输合同的性质才是它的本质属性。因为首先，船东对船舶还是有一定的占有控制权的，比如船长由船舶所有人任命，船员也由船舶所有人配备，并负担他们的工资和给养。其次，虽然租方负责船舶的营运调度，但是实施者是船东雇员，即租方是依赖船方的航行技术来实现目的。这点其实和班轮运输，航次租船一样，只不过后者作为运输合同是在开航前就和船方达成协议，明确了目的地。再次，定期租船合同常常适用于一些大型企业的货物运输，因为期租的租金往往比受市场波动的运价稳定。所以，无论从理论上还是实践上都表明期租合同是一种特殊的带有租赁性质的运输合同。

光船租船合同（bare-boat; demise charter）又称船壳租船合同，是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、使用和营运，并向出租人支付租金的合同。光租是战后遗留下来的一种租船方式。光租合同从性质上来说

是一种纯粹的财产租赁甚至财产租购合同。因为船舶所有人除了提供一条不配备任何人员的空船,支付固定的经纪人费用,很少的船东管理费之外,不承担任何责任和费用。而租方对船舶的控制力比期租大的多了,比如全部船员由承租人雇佣听从其指示,这点与期租是很大的不同。正如英国 Mackinnon 法官在 *Sea & Land Securities v Dickinson*[1942]2 KB 65 一案中形容的“The distinction between the demise and other forms of charter contract is as clear as the difference between the agreement a man makes when he hires a boat in which to row himself and the contract he makes with a boatman to take him for a row”。租方无论从硬件还是软件上都操控了船舶,不再依靠船方的航海技术了。相应的租方不仅要负担在期租中由其负担的费用,还要负担在期租中原来由船东负担的大部分费用,如船员的工资、伙食,船舶的维持费用,保险费等,同时对船舶在航行、经营管理方面的行为负责。有些光船租船合同附有租购协议(hire-purchase agreement)。如“BARECON 89”标准光租合同的第四部分,它是可供双方选择的。它主要规定了当租船人支付了最后一期租金时,租方已购得该船及属于船舶的一切,船价已全部付清。实际上,船东通常将船价分摊到每一期的租金中去,租方就象分期付款一样支付船价。最后一期租金付出也就意味着付清了船价,船舶所有权随之转移。此时光租的租金不仅是占有、使用船舶的对价,而且是转移船舶所有权的对价。船东要保证最后一期租金付清时船舶无债权,留置权,债务,若有,则船东保证赔偿这些债务对租方造成的损害。并向租方提供卖契,移交全部船级证书和图纸等,船上一切设备不另收费。关于变更船舶所有权的税费双方自理。这更体现着光租不同于期租的处分财产的性质。船东的目的是为了投资,即使其无经营船舶的能力,光租也可以使其得到固定的投资回报;而带有租购条款的光租对于租方来说是一种很好的融资方式,类似分期付款的购船方式可以大大降低资金的压力,提高资金利用率。

可见,期租合同的性质是带有租赁性质的运输合同。而光租体现的是一种租赁甚至处分财产的性质。

第二节 租金条款概述

关于租金的条款,本文主要以 NYPE 93'、BALTIME 1939'(as revised 2001)和

BARECON 89'的相关条款为例来研究。

在格式上, NYPE 93'把条款与双方所要填写的信息合在一起,即在条款中空出适当的空间供双方填写;而 BALTIME 1939'和 BARECON 89'是将条款与填写的信息分开,合同第一部分划分为若干空格专门用来填写信息,并给每一空格编号,第二部分都是条款,条款中用空格的编号来提示信息。NYPE93'的格式与后两者相比,便于阅读,人们一边读条款,一边就可以了解双方约定的相关信息,缺点是填写的文字与打印的条款混杂,有时不太容易辨认;而后者则比较整洁,人们很容易了解到双方约定的信息,但是阅读条款比较麻烦,不时要根据条款中的编号再翻到合同第一部分去查找。

在内容上, NYPE 93'主要涉及的租金条款体现在第 10 条(Rate of Hire)包含了租金的计算方法;第 11 条(Hire Payment)规定了租金要准时支付,宽限期,最后一期租金的支付,现金预付;第 17 条(Off Hire) 停租;第 20 条(Total Loss) 全损;第 23 条(Liens) 留置权等。在 BALTIME 1939'(as revised 2001)中,主要体现在第 6 条(Hire)租金支付;第 11 条(Suspension of Hire etc.) 停租与承租双方分摊风险的情况;第 13 条(Advances) 预付款;第 15 条(Loss of Vessel) 船舶灭失;第 17 条(Lien) 留置权。BARECON 89'第 10 条,第 16 条和第四部分(HIRE/PURCHASE AGREEMENT)租购协议规定了光船租赁中关于租金的问题。可见,广义的租金条款的内容并不只涉及租金的支付问题,而且还包括了预付款,租金的扣减,停付租金的情况,撤船,留置权等问题。在光船租赁中,更有它不同于普通租金的特点。这些条款关系密切,相互作用,使得租船合同中的租金条款从订立、履行到补救都有章可循,有法可依,更保障了承租双方的合法利益。但是在海上运输的具体实践中,关于租金的纠纷却一直居高不下,从 1997 年到 2002 年的《中国海事仲裁案例集》的 80 个案件中,关于租金争议的案件有 32 件,占到 40%。在这个比例中主要涉及三类问题,即租金的计算与支付、租金的扣减和不准时付租金的救济。以下,笔者将结合相关案例对这些纠纷中反映出的主要问题详述之。

第三章 租金的计算与支付

租金的计算与支付属于租船合同中的租金支付条款,在租船合同中占有举足轻重的地位,这是由租金支付条款的特点和内容所决定的。

第一节 租金支付条款的特点

租金支付条款的内容不尽相同,但笔者认为其特点主要体现在以下三个方面:

一、完全体现合同自由原则

租船合同与其他合同一样都体现着合同自由原则。英美法中对其没有强制的规定,我国《海商法》中对船东只有两个强制性规定,即适航和不得不合理绕航。在定期和光船租船合同的订立过程中特别表现在订立租金支付条款上,因为该条款是合同重要条款之一,关于租金的数额如本文对价一段所说完全体现了双方的实力。因为在市场经济条件下,双方的谈判是依据当时市场的供需状况,遵循供需法则而不受任何制定法的约束。关于租金的支付方式不同的租约范本规定的也不尽相同,供双方自由选择,当然双方也可以约定其他支付方式。关于违反租金支付条款的后果,虽然通常都规定了出租人有撤船的权利,在船方市场下双方也可以约定不得撤船仅赔偿损失。承租双方要以重大误解,显失公平来作为抗辩否定租金支付条款的有效性也比较困难。因为租船市场本来起伏就很大,双方都要承担订立合同之后市场变化的风险,除非有欺诈,威胁的情况。

二、性质上属于条件条款

英国合同法通常把合同条款分为三类,其中“条件条款”是合同中最重要条款,因为它的履行与否牵涉到合同目的能否实现。在商业合同中就是指与实现合同的商业目的最为密切的条款。⁸在 The “Mihalios Angelos”(1970)2 Lloyd's Rep.43.一案中,法官解释了“条件”的涵义:“...It is at lowest a misrepresentation which entitles the other party to rescind, and at highest a breach of contract which goes to the root of the matter. The

⁸ 王义源等编著,《远洋运输业务》,修订3版,北京:人民交通出版社,1996.111

charterer, who is misled by the statement is entitled, on discovering its falsity, to throw up the charter. It may, therefore, properly be described as a “condition”.” 该案涉及的是预计备妥受载条款, 所谓的“条件”大致可以解释为对它的违反至少可以称为一种误述, 合同另一方有权解除合同, 最严重的后果可以视为一种违约而且是根本性的违约。承租人一旦发现与事实不符即有权撕毁合同。可见违反条件条款的结果是受害方有权终止合同的履行。租金支付条款之所以被认为是条件条款, 就是因为其一: 如本文前面所述租金在租船合同中是一种对价, 出租人订立租船合同最终的目的就是为了取得租金, 一旦租金的支付出现问题, 那么对出租人来说就失去了合同的商业目的了。其二: 合同中明确规定了承租人若不按时, 定期地支付租金, 后果是出租人可以撤船, 终止其为出租人提供服务, 这也就意味着终止了合同。例如: NYPE 93’第 11 条 (a) 项和 BALTIME 第 6 条都规定了承租人如果没有准时, 足次地支付租金, 出租人有权撤回船舶不再给承租人提供服务, 无须事先提出抗议, 也不受法院和其他制定法的干涉, 撤船的行为不影响出租人根据租船合同享有的对承租人的索赔权利。可见, 违反此条款出租人还有向承租人索赔的权利。当然出租人也可以选择撤船, 仅要求损害赔偿。

三、租金须预付且在原则上不得扣减

这个特点在著名的三种合同范本中都有所体现, 例如: NYPE93’第 11 条 (a) “Payment of Hire shall be made so as to be received by the Owners or their designated payee in ..., viz...in...currency, or in United States Currency, in funds available to the Owners on the due date, 15 days in advance...” 即租金应在约定的时间以美元或其他货币支付给出租人或指定的收款人, 且每 15 天预付一次; BALTIME 的相应规定体现在第 6 条: “...Payment of hire shall be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 20...” 即: 租金的支付应以现金的方式, 以约定的货币, 毫无扣减的, 每三十天预付到指定的地点; BARECON 89’第 10 条 (b) 项规定: “Payment of Hire, except for the first and last month’s Hire, if sub-clause (c) of this Clause is applicable, shall be made in cash without discount every month in advance on the first day of each month in the currency and in the manner indicated in Box 23 and at the place mentioned in Box 24.” 即除了第一个月和最后一个月适用 (c) 条款外, 租金应该毫无扣减的在每月的第一天以现金的方式按照约定的地点和支付方式提前支付。可见, 虽然都规定预付, 但是预付的方式还是有些

不同, NYPE93'规定每 15 天预付, BALTIME 是每 30 天预付, BARECON89'是每月第一天预付。笔者感到奇怪的是 NYPE93'第 10 条规定每 30 天支付一次租金, 第 11 条却规定每 15 天预付一次, 承租人如何能两者都做到? 笔者认为还是两者统一起来比较好, 就象 BALTIME 和 BARECON89'一样。至于范本中规定的 without discount (不得扣减) 笔者认为应理解成除了合同中明确规定的可扣减事项如停租, 船东表示负责的船舶使费等时间损失和费用以外, 租金的支付不得扣减。这不仅说明了租金的支付在租船合同中的重要地位, 而且为租金的补救提供了法律依据。另一方面, 不得扣减也意味着除非合同规定, 租金不得降低或拒付。例如“绪扬三号”轮租金等争议一案⁹, 该案租金的争议主要涉及到发生甩载, 是否有权降低租金; 甩载发生损失, 能否拒付租金的问题。在该期租合同的第一条第二款约定: “船东保证, 在交船之日以及整个租期内, 本船应与上述规范相符, 如有不符, 租金应予降低, 足以赔偿租船人因此受到的损失。”结果, 船舶在第 35 航次和第 39 航次两次甩载, 给承租人造成了运费的损失, 承租人拒付租金, 并要求降低整个航次的租金。仲裁庭查明: 第 39 航次甩载是因为承租人安排的装货量大大超过合同船舶规范所规定的量, 为了航行安全才甩载的; 第 35 航次甩载是因为船舶未能完全达到规范要求。因此, 仲裁庭认为出租人应赔偿第 35 航次甩载的损失, 但是不能降低整个航次的租金。笔者认为仲裁庭的裁决是正确的, 因为首先发生甩载与降低租金并没有直接因果关系, 所以要具体分析甩载的原因, 本案虽然合同规定了如船舶在租期内达不到规范的要求, 租金应予降低, 但是本案只涉及一个航次的船舶达不到规范, 而且没有严重到不适航, 所以承租人并没有权利要求降低整个航次的租金。其次, 甩载发生损失也不能作为拒付租金的理由, 而且第 39 航次甩载完全是承租人的过错, 虽然出租人有责任赔偿第 35 航次承租人的损失, 但是承租人拒付租金违反了合同下其应尽的重要义务, 这可能导致出租人撤船并索赔。对承租人来说是危险的。笔者认为, 如果承租人确实损失巨大, 出租人又是小公司可能赔不了损失的情况下, 如果想给出租人施加压力, 最好是在最后几个航次, 这样承租人就怕出租人撤船。

可见, 租金支付条款完全体现合同自由原则, 除非有欺诈、威胁的情况, 否则想要否定租金支付条款的有效性是很困难的; 此条款在性质上属于条件条款, 因为租金在性质上是一种对价, 违反此条款可以导致撤船的严重后果; 租金的支付须预付且在

⁹ 中国海事仲裁委员会编, 中国海事仲裁案例集, 北京: 法律出版社, 2002.644-660

原则上不得扣减, 承租人以出租人造成其损失而随便扣减或拒付租金的做法是不可取的。

第二节 租金的计算方式与支付期间

本节所论述的是租金支付条款的内容, 主要是论述足月的租金计算方式和支付期间。

一、租金的计算方式

通常租金的计算方式是约定一个每天的租金率然后乘以支付的天数, 或者以每吨的租金率乘以船舶载重吨, 从而得出一期的租金金额。例如: **BALTIME** 第 6 条: “The Charterers shall pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days...” 即: 承租人应以约定的租金率每三十天支付一次租金; **BARECON 89'** 第 10 条(a)项规定: “The Charterers shall pay to the Owners for the hire of the Vessel at the lump sum per calendar month as indicated in Box 21...” 即承租人应该根据约定的租金率以每一个日历月支付一次租金; **NYPE 93'** 第 10 条是这样规定的: “The charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of \$...U.S. currency, daily, or \$...U.S. currency per ton on the Vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and stores, on...summer freeboard, per 30 days...” 即: 租船人租用船舶的费用应该按照每日租金率或者根据每载重吨租金乘以船舶总载重吨 (DWT) 以美金为支付货币每 30 天支付一次。载重吨为夏季干舷时的船舶总载重量包括了燃油和物料的重量。可见, 各个合同范本规定得都大同小异。其中, **NYPE93'** 因为采取的合同格式与其他两者略有不同 (参见上一小节内容) 所以将两种租金率的计算方法都明确写出来供双方选择, 一种是按照每日租金率, 一种是按照船舶载重吨来计算, 当然其他租船范本都可以在第一部分 **Charter hire** 中约定。其次, 关于支付的频率, **BARECON 89'** 中规定是按每个日历月支付一次, 其他两种格式都规定是每三十天支付一次。现在通常都使用每 30 天了, 因为日历月不确定, 有 30 天, 31 天还有 28, 29 天的情况, 每个月都要重新计算一次, 如果再加上租金扣减项目的话, 很容易出差错; 以 30 天为计算单位就可以避免这种混乱, 除了最后一期可能不准时外, 其他时候每期租金都是一样的, 非常利于双方结算

租金。

二、租金的支付期间

关于租金的支付期间通常都是从交船时起到还船时止。例如：NYPE 93'第 10 条规定：“The charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel...commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at and after the same rate for any part of a month; hire shall continue until the hour of the day of her redelivery ...”即：租金的支付应从交船日开始以同样的租金率支付，对于一个月中的任何部分时间也以同一费率支付直到还船日并精确到小时；BALTIME 的相应规定体现在第 6 条：“The Charterers shall pay as hire ...commencing in accordance with Clause 1 until her redelivery to the Owners...”即租金支付的时间是从交船是起到还船时止；BARECON 89' 第 10 条 (a) 项：“The Charterers shall pay to the Owners for the hire of the Vessel ...commencing on and from the date and hour of her delivery to the Charterers and at and after the agreed lump sum for any part of a month. Hire to continue until the date and hour when the Vessel is redelivered by the Charterers to her Owners.”即：租金的支付应该从交船的那天那一刻开始计算，每月都以商定的数额支付，一直到还船的那天那刻为止。可见交船与还船的时间对租金的计算是很重要的。在实践中，如何确定交、还船时间时有争议。是否只要船舶到达指定的地点就完成了交、还船呢？交、还船舶文件或者交、还船检验等交、还船手续与交还船时间有什么关系呢？以下，笔者通过“华鹰”轮仲裁案¹⁰来讨论这些问题。该案主要涉及承租人提前还船造成的索赔问题。对于租金的争议主要在于双方对还船时间的确定有争议。承租双方签订的《期租船合同》中有“交/还船检验”条款，且规定还船时，由船东安排检验，算船东时间并承担费用。在承租人提出还船请求后，出租人同意并通知承租人将船开往厦门港锚地，在承租人即将抵达厦门港之前，出租人提出还船存油量的计算方案，并提出：“贵司未付款之前，我司将不予办理还船手续，由此造成的一切损失均由贵司承担。”华鹰轮于 1999 年 12 月 26 日抵达厦门港，承租人于 2000 年 1 月 7 日寄还船舶文件，2000 年 1 月 8 日，出租人进行还船检验。双方的争议是还船时间应该计算到抵达还船地的时间，还是出租人进行还船检验的时间。仲裁庭认为：“出租人有责任在承租人提前退租时减少损失，承租人交还船舶文件与还船时间并不存在必然的因果关系；合同约定，还船时，由出租

¹⁰ 中国海事仲裁委员会编. 中国海事仲裁案例集. 北京：法律出版社，2002.590-600

人安排检验，算出租人时间，因此，仲裁庭认定还船时间为船舶抵达还船港时间。”笔者同意仲裁庭的判决，办理还船手续与还船时间并没有必然的因果关系。因为：首先，在出租人答应承租人提前还船后，其有义务去接船并配合承租人办好还船的手续。他将这段时间的风险以书面形式单方的转嫁到承租人头上，在法律上是无效的，正如仲裁庭所判：出租人有责任在承租人提前退租时减少损失。其次，办理还船手续的时间是否计入还船时间一是要看合同的规定，二是要考虑还船手续的具体内容是否影响船舶的正常营运。在本案仲裁庭认为还船检验的时间根据合同规定由船东承担，所以不计入还船时间。另一方面，船东是在做完还船检验后才把船租出去的，说明还船检验会影响船舶的营运，如果租约中没有规定由船东承担费用和时间的話，一般做法是时间和费用各付一半，也就是说要计入还船时间了。笔者是同情本案的出租人的，但是其以承租人未付油款为由，不予办理还船手续是扯皮的做法，也非常不明智。其一方面答应了承租人可以提前还船，另一方面又不办理还船手续，是自相矛盾的。而且还船本身也牵扯到出租人自身的利益，因为还船是否顺利和快速也决定着下一个租船合同。其牺牲自己利益去威胁承租人是非常容易吃亏的。如果出租人担心其他费用的话，他和承租人在协商提前还船时一并提出，作为其答应提前还船的条件。

可见，租金以每 30 天结算一次可以避免日历月引起的混乱利于双方结算租金。在确定交还船时间上，办理还船手续与还船时间并没有必然的因果关系，船东以不办理还船手续来威胁承租人是明智的。

第三节 不足租期的租金支付方式

上节主要论述的是通常情况下租金的支付，但实践中几乎每个租船合同都有不到一个租期或者多于一个租期的情况，特别是最后一期，因为涉及到租约的最后航次。对于这种情况大致是按照实际天数预付。例如 NYPE93' 第 11 条 (a) “...for the last month or part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day as it becomes due, if so required by the Owners...” 即最后一个月或者不到一个月的部分租金，或者可能超出的时间，如出租人要求租金应一天一天地支付；NYPE93' 第 11 条 (c) 最后一期租金：“Should

the Vessel be on her voyage towards port of redelivery at the time the last and/or the penultimate payment of hire is/are due, said payment(s) is/are to be made for such length of time as the Owners and the Charterers may agree upon as being the estimated time necessary to complete the voyage, and taking into account bunkers actually on board, to be taken over by the Owners and estimated disbursements for the Owners' account before redelivery. Should same not cover the actual time, hire is to be paid for the balance, day by day, as it becomes due. When the Vessel has been redelivered, any difference is to be refunded by the Owners or paid by the Charterers, as the case may be.”即最后一期或最后第二期的租金支付之时如果船舶已驶往还船港,那么租金应按照承租双方都同意的预估的完成最后航次所需的时间来支付,同时在还船前船上剩余的燃油归出租人所有,预计的港口费由出租人承担。如果实际所用时间超出了预计的时间,那么超出部分的租金应该一天天地支付。在还船后,根据实际情况,租金或费用的差额由承租双方多退少补; BARECON 89' 第 10 条 (c)款规定:“Payment of Hire for the first and last month's Hire if less than a full month shall be calculated proportionally according to the number of days in the particular month and advance payment to be effected accordingly.”即如果第一个月和最后一个月的租期不满一个月,那么租金应该按照实际的天数按比例确定,预付款也应相应调整。可见,两种租船范本对于这种特别情况的租金支付具体来讲还是有些不同,如果是不满一个租期的, NYPE93'规定可以根据预估的时间计算租金数额, BARECON89'规定按比例计算租金。前者更适合每日租金率计算租金的方式,后者更适合按吨位计算租金的方式。如果超过一个租期的, NYPE93'规定超出部分的租金要每天支付。BARECON89'虽然没有直接规定超过一个租期的情况,但是根据第 10 条 (b) 款的意思,要分两次支付,第一次是按原订租期支付,剩下的按照第 10 条 (c) 款来支付,因为剩下的时间不会超过一个租期。

一般来说,最后一个租期容易出现上述情况,造成早期还船 (underlap) 或超期还船 (overlap)。这是由于承租人对最后航次的安排所致。因为船舶在营运中可能走各种各样的航线,每个航次所用的时间不容易准确估算。到最后一个航次,跑完租期也正好届满的情况并不多。通常情况下最后一个航次,要是不跑就会提早还船,跑的话就会超期还船。承租人会考虑市场如果当时租金上涨的话,为自己的利益考虑其当然会选择跑最后航次了。由于实践的需要,合同中通常有最后航次的规定,允许承租

人超期还船,例如: BALTIME1939'第7条中规定: "...Should the Vessel be ordered on a voyage by which the charter period will be exceeded the Charterers shall have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers shall pay the market rate if higher than the rate stipulated herein." 即如果船舶的一个航次可能超过租期,而且经过合理计算,完成该航次的日期约为合同约定的还船日期,那么承租人有权使用船舶完成这个航次。但是超期期间,如果市场的租金率高于合同约定的租金率,那么承租人应该按照市场租金率支付租金。这一规定与我国《海商法》第143条的规定一致。也就是说,超期期间租金的风险是由承租人承担,市场和合同的租金率哪个高就按哪个计算租金。这是非常合理的,因为其获得了超期使用船舶的权利,这项权利严格来说是对原租期的违反,是一种违约。这并不利于出租人安排下一个租约,也有可能承租人在决定超期还船之前出租人已签定了下一个租约并承诺了交船时间,这样一来,出租人可能违反下一个租约的交船条款,其结果可大可小。这对于出租人来讲是不公平的。对于超期的租金适用较高的租金率的目的就是对出租人的一种补偿。

可见,不足租期的租金支付方式一般按照实际天数结算,而且超期期间租金的风险是由承租人承担,市场和合同的租金率哪个高就按哪个计算租金,因为超期用船归根到底是一种违约。

第四节 全损租金的退还

租金虽然通常要求预付,但是与预付运费不可退还不同,租金除了可以扣减之外,还可以退还。例如上文所涉提前还船时租金应按比例退还等。在实践上,退还租金的情况并不多,因为租金的退还与扣减不同,扣减一般是涉及到上一期中的一些费用要在下一期租金中扣除的问题,但是退还租金更多意味着租约的结束,承租双方已经在做扫尾工作,也就没有下一期租金了。本节要论述的是关于船舶全损中租金退还的问题。各个租船范本对此都有具体的规定,例如: NYPE93'第20条 Total Loss(全损)中规定: "Should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from

the date of loss or being last heard of) shall be returned to the Charterers at once.”即如果船舶灭失,那么预先支付的钱款中出租人没有赚取的部分(从船舶灭失或者最后得知消息的那天起算)应该立即退还给承租人;BALTIME 第 15 条 Loss of Vessel (船舶灭失)中规定:“Should the Vessel be lost or missing, hire shall cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire shall be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance shall be adjusted accordingly.”即如果船舶失踪或者灭失,租金从其灭失时停止支付。如果灭失的日期无法确定,那么应该支付从最后报道其行踪的那天起到预计抵达目的地这段时间的租金的一半。所有预付的租金要相应调整;BARECON 89' 第 10 条(d)项规定“Should the Vessel be lost or missing, Hire to cease from the date and time when she was lost or last heard of. Any Hire paid in advance to be adjusted accordingly.”即如果船舶失踪或灭失,租金从其失踪之日或者最后得知其消息的那天那一刻开始停止支付。任何预付的费用都相应调整。可见,条款中的全损包括实际全损和推定全损,因为其措辞是 lost or missing 当船舶灭失或者失踪时。即承租双方都确定船舶已经灭失或者无法找到了,也就是说双方都无法占有和控制船舶了。其次,各范本对退还的具体数额规定不同。NYPE93' 和 BARECON89' 都规定应该退还出租人没有赚取的部分,也就是从灭失或者最后得知其消息的那天开始预付的租金。而 BALTIME 规定的很细,如果可以确定船舶灭失的日期,那么租金从那天开始停付,预付的相应退还,此点与其他合同规定一致;如果不能确定灭失的日期的,那么只能按第一种情况下退还租金的一半来退还。这样规定的原因,笔者认为,合同制订者的意图是让承租人也承担一部分租金的损失,因为在期租下,船舶是在承租人控制下营运的,所以不能确定船舶灭失的日期也在一定程度上表明了承租人对船舶的监管不力,其理应承担一部分责任。

全损后可以退回租金,是因为其一,从合同角度来说,船舶全损意味着租船合同标的物灭失,合同履行不能,因为租船合同是双务合同,所以承租人得免除对待给付义务,即付租金的义务,先前预付的租金有权拿回,否则出租人会构成不当得利;英美法中将这种情况称为“合同受阻”(frustration),受阻的结果是合约自动中断,受

租前已付的钱可被保留，以后要付的钱也不必再履行。¹¹也就是说预付的租金是拿不回来的，这显然对承租人不公平，为了改变这种状况，1943年英国通过一个 *Frustrated Contract Act*，允许一方索回在合同受租前已支付的钱。其二，从对价角度来说，合同的履行就是双方交换对价的过程。一旦船舶灭失，出租人收取租金就没有法律上的支持了，因为对出租人来说，交付船舶供承租人使用是其收取租金的对价，而船舶一旦全损，出租人已没有对价了，所以合同失去了法律拘束力，承租人没有义务再支付租金。其预付的租金由于没有对价的支持也变成了一件礼物，其有权收回。

可见，对于全损租金的退还 *BALTIME* 规定得最详细，如果不能确定灭失的日期，那么只能退还租金的一半，这个规定是合理的，体现了合同双方分摊责任的原则。全损租金退还的法律基础可以从合同履行不能、合同受租的后果来解释也可以从对价角度来解释。

¹¹ 杨良宜. 国际商务游戏规则—英国和约法. 北京: 中国政法大学出版社, 2000.491

第四章 租金的扣减

本章所述租金的扣减针对的是期租，因为光租类似于财产租赁，出租人除了负责船舶的资本费用外，其他船舶的固定及变动费用都由承租人承担，而且其还承担在租期内的时间损失，所以光租除合同约定外，通常没有可以扣减的项目。原则上期租租金的支付不得扣减，但是有原则必有例外，在租船实践中，许多期租合同都规定了可以在租金中扣减的情形。笔者认为这有几方面的原因，首先：如前所述，租船合同的订立体现的是合同自由原则，几乎不受任何成文法的约束，当然也可以不受原则的约束，合同双方完全可以根据自己的意愿来拟订条款来突破这个原则。其次，租金支付不得扣减原则不仅体现了对支付租金这个义务的重视，而且是对承租人利益的保障。但是这个原则如果被解释得太过于绝对，即无论在什么情况下租金都不能扣减的话，那么在船舶灭失，或者由于出租人的原因使承租人无法使用船舶的情况下，对承租人显然是不公平的。在拟订条款时承租人自然会增加一些例外规定，在一定程度上“软化”这个原则。再次，原来笔者认为在同一个合同中既规定了租金不能扣减，又规定了可以扣减的情形，有点自相矛盾，何不索性删掉前者呢？经过一番研究笔者才悟出前者一是用来表明租金支付的重要性，还有一层意思是禁止承租人滥用租金的扣减，也就是表明了除了合同中明确规定的扣减项目之外，承租人不得随意的扣减租金。从一些标准合同范本中我们也可以发现，可以扣减的事项非常有限，而且扣减的原则是限制在非由于承租人的原因引起的承租人不能使用船舶的情形。

可扣减的项目，包括：代船方预付款，停租的时间损失，船上自用燃油，还船燃油等。以下笔者结合租船合同范本和相关案例论述上述项目。

第一节 一般扣减项目

一般扣减项目主要包括预付款和船上自用燃油，估计的还船燃油：

一、预付款(advances)

预付款指的是承租方预垫付本因由出租方支付的在港口的正常开支。关于这项可

扣除的款项各合同范本都有规定,比如: NYPE93'第 11 条(d) 预付款: “Cash for the Vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced by the Charterers, as required by the Owners, subject to 2.5 percent commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances.” 即根据出租人的要求, 承租人要预付船舶在港口的正常开支, 同时收取出租人 2.5% 的佣金, 这些费用可在租金中扣除。但是承租人没有义务一定要预付这些费用; BALTIME 第 13 条 “The Charterers or their Agents shall advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only interest at 6 percent. p.a., such advances shall be deducted from hire.” 即如果需要, 承租人或其代理人要预付一笔钱给船长以支付船舶在每个港口的正常开支, 这些开支加上每年 6% 的利息可从租金中扣除。可见, 两种范本都规定了承租人支付预付款并不是他的义务, 即使在船长要求下, 如果承租人认为这笔开支不是通常合理的, 那么承租人可以拒绝垫付。其次, 这些预付款除了可以在租金中扣减外, 承租人还有权收取佣金或利息。这更加表明了这笔钱是借给出租人的, 此项开支与承租人无关, 因为在期租中, 船舶日常开支是由出租人分摊的项目。

二、船上自用燃油, 估计的还船燃油(domestic fuel, estimated redelivery bunkers)

在期租中, 一般规定船舶的燃油应该由承租人负责供应, 但是合同中也有明确规定生活用燃油由出租人供应的, 如 NYPE46' 第 20 条: “Fuel used by the vessel while off hire, also for cooking, condensing water, or for grates and stoves to be agreed to as to quantity, and the cost of replacing same, to be allowed by Owners.” 即在停租时或者在船上为了做饭, 烧饮用水, 壁炉取暖等用去的燃油, 由出租人支付。之所以有这样的规定, 是因为这些生活用燃油都是船上船员所用, 而期租通常是由出租人负责配备船员的, 并且负责船员的工资伙食, 当然包括其生活起居的费用。所以由出租人负担这部分燃油费是合理的。但是实践上, 这样扣法还是很麻烦, 因为实际数量通常很难确定。可能因为琐碎, 在 NYPE93' 中已没有船东“自用燃油”相关条款了。但在通常情况下, 为避免烦琐的计算和纠纷, 双方会约定一个“fuel for domestic use”条款, 规定每天的一个用量, 如在 The “Midgirl”¹² 案中仲裁员认为一条总裁重吨 7000 的船舶在

¹² The “Midgirl”(1977) SMA NO.1124. (纽约仲裁)

港内，租方每天扣除 0.25 吨的柴油作为船东应负责的部分是恰当的。国际船东组织 BIMCO 曾建议一些小型散货船 (handy-size bulker) 每天船东自用燃油适量为 0.1 吨。然后再约定从每期租金中扣除。

估计的还船燃油由出租人负担则体现在 NYPE93' 第 11 条 (c) 最后一期租金：“...and taking into account bunkers actually on board, to be taken over by the Owners and estimated disbursements for the Owners' account before redelivery.”即在支付最后一期租金时要考虑到还船之前船上剩余的燃油将归出租人所有，包括预计的船舶开支都由出租人承担。也就是隐含了可以从最后一期租金中扣除这些油费的意思。在一些租船合同中会更明确的订明还船时的剩余的燃油费用从最后一期租金中扣除。当然并不是船上剩余的所有燃油，出租人都要照单全收的。一般来说，租船合同都会规定交船时船上剩余燃油的量和价格。这是因为，如船舶剩余燃油过多，不但会影响出租人的开支，而且会影响船舶的载重量，如剩余燃油过少，也可能在还船地油价高或者加油难的情况下，使出租人蒙受损失。

可见，预付款是借给出租人的一笔钱，所以承租人不但可以在租金中扣减还有权收取利息。当承租人认为这笔开支不是通常合理的，承租人可以拒绝垫付。关于船上自用燃油，估计的还船燃油，一般双方都会约定一个固定的量，再从租金中扣除。

第二节 其他项目

除了上述两项之外，租金的扣减还可应用于由于一定的原因致使承租人不能有效使用船舶造成的索赔或者时间损失。例如著名的航速损失索赔和停租，以下笔者将详细地论述这两种租金扣除项目。

一、航速损失索赔(speed claim)

NYPE46' 第 15 条停租条款规定：“...and if upon the voyage the speed be reduced by defect in or breakdown of any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra fuel consumed in consequence thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire.”即如果船舶的航行速度降低是因为船体，船机或者设备的缺陷导致的，那么因此损失的时间和燃油的消耗和所有其他的花费都可以从租金

中扣减。NYPE93'第17条停租条款中也有此约定。从此条可见,并不是所有的航速损失都可从租金中扣除的。因为航速降低可能有各种各样的因素,比如坏天气,燃油质量,载重量等等。船体,船机或者设备的维护和保养在期租中都是应该由出租人承担的,所以也可以说是由于出租人的原因导致了航速降低,使承租人不能有效使用船舶,其有权从租金中扣除。航速降低的损失主要表现在两个方面一个是时间损失;一个是可能多消耗的燃油。

时间损失的计算就是指要算出由于航速不足多使用的时间以至于多付出的租金,有时要算出多使用的时间是很复杂的,先要核查该船良好天气下实际可达的航速,除了在租期中实际测得的航速之外,还要考虑天气,海流,载重量等的影响,然后与租约中约定的可达航速做比较,实践中通常用的是合同中规定的经济航速且下降半节作为计算航速不足的依据,用这个比率计算出船舶应该达到的平均速度,再用总海里数除以这个平均速度,得出该船正常航速应该用去的时间,再减去实际用去的时间,得出时间损失,从而得出多付的租金。

以上航速损失是由于船体缺陷导致的,其属于合同约定扣减项目。与其类似的还有一种船速索赔是由于出租人在订约时虚报船速,事实上船舶达不到合同约定的船速(loss of speed)。出租人虚报船速的行为在英美法中属于误述或虚假陈述。*Black's Law Dictionary*中将虚假陈述定义为“any manifestation by words or other conduct by one person to another that, under the circumstances, amounts to an assertion not in accordance with the facts.”即一方以语言或其他行为向另一方作出与事实的实际情况不符的意思表示。由于出租人的误述成为了合同条款,即船速与燃油耗量条款(Speed and Fuel Consumption),所以构成了合同条款的误述。在租船合同中,船舶速度属于保证条款。保证条款是合同中具有补充性或辅助性的条款。如果出租人违反了保证条款,承租人不能解除合同只能要求损害赔偿。因为根据英国法律,赔偿的大原则就是补偿受害方因对方违约所造成的损失。即通过“尽量用金钱来令受害方回到一个合约被履行的地位”¹³。根据英国法船速索赔属于法律允许可扣减租金的项目。我国《海商法》第132条规定:“出租人交付船舶时,应当做到谨慎处理,使船舶适

¹³ Henry Campbell, *Black's Law Dictionary*[M]. 5th ed. [s.l.]: West Publishing CO., 1979. 903, 920, 278, 276, 184, 2092210, 43, 5862589.

航。交付的船舶应当适于约定的用途。出租人违反前款规定的，承租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。”我国《合同法》第113条规定：“当事人一方不履行合同义务或者履行合同义务不符合约定的，给对方造成损失的，损失赔偿额应当相当于因违约所造成的损失，包括合同履行后可以获得的利益……”可见根据我国法律，虚报船速属于履行义务不符合约定，可能导致船舶不适航，承租人可以要求解除合同并赔偿相当于违约造成的损失。但是在实践中，双方常在租约中约定船东对船舶规范的保证如有不符，租金应予降低，以此赔偿租船人由此受到的损失。¹⁴

可见，航速损失索赔有两类，一个是由于船体缺陷导致的，属于合同约定扣减项目，另一类是由于虚假陈述造成，属于法律承认的扣减。

二、停租(off-hire)

停租是租船合同中最具特色的条款之一，由于在实践中常有对停租条款中承租双方权利义务的争议，因此正确理解这一条款有一定实际意义。

1. 停租的概念：

所谓停租是指在租船期间因约定的原因而妨碍承租人对本船的有效使用时，承租人可以在停止使用期间中断继续支付租金义务的一种权利。或者说，承租人可以扣除停止使用期间应付租金的权利。¹⁵从定义可知停租的特点至少有以下三项：其一，必须是合同中约定的事项。也就是说其他事项即使也引起了租方不能有效使用船舶的情况，租方也不能停租，只能索赔，或者寻求其他救济。这体现了合同自由的大原则，既然给了当事人充分的自由去订立合同，那么对合同的救济也应该按照合同来给予。此点可能英美法系较我国宽松一些，笔者会在后文论述；其二，必须是妨碍了承租人对本船的有效使用。也就是说即使发生了合同中约定的事项，但是不影响承租人有效使用船舶的，也不能停租¹⁶；其三，该事项的发生与不能有效使用船舶之间有因果关系，此点将在后文案例中分析；其四，停租的后果是承租人享有中断支付租金的权利。所谓“中断”也就意味着只是暂时不支付租金而已，一旦停租的事由消失，承租人要继续支付租金。停租的起算方式：1，即时起算；2，限期起算。停租时间损失的计算方式有：1，期间停租；2，净时间损失条款。¹⁷

¹⁴ “靖扬三号”轮租金、船期损失等争议案裁决书，中国海事仲裁案例集，北京：法律出版社，2002.646

¹⁵ 王义源等编著，远洋运输业务，修订3版，北京：人民交通出版社，1996.152

¹⁶ 如 The “Westfalia”一案中船舶主机有问题，在修理，但不影响租方卸货，因此不得停租

¹⁷ 两者的区别可参见杨良宜编著的期租合约 连海事大学出版社 第32.8节

众所周知, 停租条款是期租中最有特色的条款。这是因为光租中承租人没有停租的权利, 也就是说承租人在光租中要承担所有时间损失的风险。这是与光租的特点有关的, 在光租中承租人能够完全占有, 指挥船舶, 从船上的人员配备, 物料供应, 到营运方案的实施等承租人都有决定权。相应的其承担的风险也就扩大, 包括在期租中停租事项的风险在光租中都由承租人承担了。另一方面, 在程租中也不可能有停租条款, 因为程租在性质上属于货物运输合同, 其运费是根据货物数量计收的, 所以承租人不会去关心船舶航行的时间损失, 其关心的是对货物的控制。这是其从事国际贸易的需要决定的。相应的, 按照英美法系的传统, 在航次租船合同中承租人享有中途停运权¹⁸。英国 1979 年货物买卖法第 44 条, 将中途停运权表述为: 根据本法, 当货物买方偿付不能时, 不再占有货物且未取得付款的卖方, 有权在货物运输途中要求停止运输。可见程租中的“中途停运权”和期租中的“停租权”既有联系也有区别, 其联系表现在: 其一, 两者都是对租船合同的权利义务的突破。在停租中, 承租人停止支付租金的义务; 在中途停运中, 在卖方为承租人时, 承租人有权要求停止运输; 其二, 两者作用的对象都是租船合同的出租人, 停租中, 出租人失去了收取租金的权利, 中途停运中出租人必须放弃原有的航程, 听从承租人安排; 其三, 两者都是承租人用来维护自己利益的权利。停租是承租人在出租人违反提供船舶供承租人使用的义务(无论出租人是否有过错)时, 停止其对待给付的行为。中途停运权是当卖方为承运人时, 在买方违反了支付货款的义务时, 卖方停止交付货物的行为。两者的区别也是很明显的: 其一, 停租是规定在租船合同中的, 是调整承、租双方的权利义务关系; 中途停运权则是为了调整买卖合同中双方的权利义务, 航次租船合同只是其实现这个目的的渠道。其二, 具体内容不同。停租是针对租金的, 承租人在停租事项发生后有权从租金中扣除相应的时间损失; 中途停运权是针对货物的, 一旦买方支付不能, 只要货物在运输途中, 卖方可以要求对货物的重新占有, 从而可以实现留置货物直至付款或重新议价。其三, 承租人对在停租期间出租人的损失没有减小和赔偿的义务; 而在航次租船中, 承租人行使中途停运权要赔偿出租人为此多付出的费用和损失。

经过以上对停租概念的论述和比较, 笔者认为有必要对停租的法律属性做一个辨析, 主要体现在以下四个方面: 其一, 停租是租金支付义务的除外责任, 所以停租

前者是指只要发生了停租的事项就可以停租, 直至船舶恢复有效使用; 后者只计算停租事项影响船舶有效使用的时间。

¹⁸ 王中领. 论海运中途停运权: [学位论文]. 上海: 上海海事大学, 2004

条款被认为是租金支付除外条款 (hire payment exception clause)。正如笔者将停租这部分内容安排在租金的扣减这一章中。停租的直接效果就是承租人可以不履行停租期间的租金支付义务,而不被认为是违约;其二,停租体现的是一种对风险的划分。有人说订立合同就是划分风险的过程,笔者非常赞同这种说法。在拟订停租条款时,承租双方既要趋利避害,最大程度的实现自己的利益,又要考虑到承担风险的平衡,争取双赢。如果将起租后的所有风险都让承租人承担,结果导致承租人无法赢利的话,那么出租人也可能面临收不到租金,失去客户的风险。其三,停租不是对违约的救济,但是不排除承租人的索赔权利。很明显的一点依据是停租的事项中有些根本谈不上是违约,比如:入坞;其次,在期租中出租人的义务主要是为承租人提供一艘可供使用的船舶,而能否有效使用船舶与有没有提供一艘符合要求的船舶不是同一件事,所以船舶不能有效使用导致停租并不是出租人违约造成的,即停租不是对违约的救济。再次,停租除了赋予承租人扣减租金的权利,同时允许其就停租中其他利益损失向出租人索赔;其四,停租不是一种普通的抗辩权。因为抗辩权是当事人一方对抗对方当事人的履行请求权,暂时拒绝履行其债务的权利。¹⁹而在停租中承租人可以中断继续支付租金的义务,意味着对于停租的这段时间损失,其不再履行相对应的义务而不是暂时拒绝履行,因为时间是不可逆转的,停租损失的时间是不会得到补偿的,也即租期不会因为停租而延长。所以承租人不可能有再履行的机会。这与一般的抗辩如一方暂缓交付标的物是不同的。

2. 停租事项

NYPE 93'第 17 条, BALTIME1939(as revised 2001)第 11 条都规定了停租的项目,从数量上来说 NYPE 93'规定的较多,以下将两者的具体内容做个直观的比较,以了解停租的主要事项。

(1) 人员或设备问题。NYPE 93'规定:“In the event of loss of time from deficiency and/or default and/or strike of officers or crew, or deficiency of stores, fire, breakdown of, or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by the arrest of the Vessel, (unless such arrest is caused by events for which the Charterers, their servants, agents or subcontractors are responsible)...” (由于高级船员或普通船员不足, 犯错或者罢工, 物料不足, 火灾, 船体、机器及设备的故障或损坏, 搁浅, 船舶被扣押引起

¹⁹ 王利明. 民法. 北京: 中国人民大学出版社, 2000.276

的延滞（除非被扣押是由于承租人，其雇佣人员，代理人及转租合同当事人要负责的原因）。其中，船员犯错导致停租常见的有：船舶因船员走私被扣而损失的时间；由于船长在国际/国内运输转换经营时漏报海关监管簿使出口联检受阻造成的时间损失。BALTIME1939(as revised 2001)中相关的规定只谈到了船员、物料不足，船体、机器及设备的故障或损坏，而且要求这些事故阻止船舶有效工作连续超过 24 小时（either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than twenty-four consecutive hours）。

（2）船舶或货物的海损事故引起的延滞。NYPE 93' 规定：“...or detention by average accidents to the Vessel or cargo unless resulting from inherent vice, quality or defect of the cargo...”（船舶或货物的海损事故引起的延滞，除非是由于货物内在特性，质量或者缺陷）。此点 BALTIME 未规定。

（3）入干坞。NYPE 93' 规定：“...drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other similar cause preventing the full working of the Vessel, the payment of hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost...”（入坞检查或者油漆船底，或者其他类似的原因引起船舶不能有效的工作，此段时间的租金和加班费停止支付）。BALTIME 对于船舶此类定期保养也做了停租处理，但是其并没有停止支付加班费的规定。可见 NYPE 93' 规定的细致程度。一般来说，停租只赋予承租人不付租金的权利，而不能免除其履行停租期间的其他义务，譬如港口费，船员加班费等，除非在合同中约定 NYPE 93' 该条款。这是因为停租的性质如前所述是对风险的人为划分方式，规定停租期间的时间损失由出租人承担并不意味着出租人有过错或者其应当对停租负责任。如果默示停租期间所有费用责任都由出租人承担而免去承租人的义务，对出租人而言是不公平的。

（4）“相等距离”条款。NYPE 93' 规定：“...Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the cargo or where permitted in lines 257 to 258 hereunder, the hire is to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom...”（如果船舶非由于承租人的指示，发生货损或者合理绕航而偏离航道或者回归航道，那么从偏离航道或者回归航道时起租金停止支付，直到船舶驶回原来的地点或相等距离时才开始

付租)。BALTIME 没有规定。

(5) 由于天气进港口或锚地。 NYPE 93'规定：“...In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbors or to rivers or ports with bars, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers' account.”（由于天气所迫，而使船舶进入港口或锚地，驶入浅水港或河流或沙洲的港口所引起的延滞和花费由承租人负担。）BALTIME 也有同样的规定，而且还说明即使这种延滞或花费是由出租人的雇佣人员的疏忽造成的。（...Even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants. ）

(6) 航速降低。 NYPE 93'规定：“If upon the voyage the speed be reduced by defect in, or breakdown of, any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra bunkers consumed in consequence thereof, and all extra proven expenses may be deducted from the hire.”（如果船舶的航行速度降低是因为船体，船机或者设备的缺陷导致的，那么因此损失的时间和燃油的消耗和所有其他的花费都可以从租金中扣减）。BALTIME 无此规定。此点已在上文中分析过，因为在 NYPE46'中是另行规定的。

我国《海商法》第 133 条也规定了停租的情况：“...船舶不符合约定的适航状态或者其他状态而不能正常营运连续满二十四小时的，对因此而损失的营运时间，承租人不付租金，但是上述状态是由承租人造成的除外。”CMC133 只在合同没有约定时适用。表明出租人即使违反了义务，承租人也不能解除合同，只能停租。但是我国的条款只规定了在不适航的状态下可停租，未能包括上述 NYPE93'中的情况，尤其在没有相应的司法解释的情况下，易导致在我国司法实践中无从援引法条来裁判非因不适航引起的停租案件的情况。而且本条款基本适用于国内期租实务，常常因当事人双方考虑不周，没有采用国际公认的标准格式合同，又未对停租的原因作全面地规定，从而在发生争议时无约可依，无法有据。²⁰ 其次，承租人不能有过失。海商法的停租实行的是过失原则，而依惯例无论不适航是否由承租人造成，承租人均可停租，且不妨碍其索赔。当然停租条款要求承租人应证明在船舶不适航期间实际遭受了时间损

²⁰ 蒋正雄主编，中国海商法研究，上海：上海社会科学院出版社，第 271 页

失，如果举证不能，不得停租。

可见，NYPE 93'第 17 条规定的停租事项很具体，而我国《海商法》第 133 条规定得太简单，笔者认为我国《海商法》在修改时可考虑将范本中规定的事项上升为法律以避免双方在没有采用租船范本时发生纠纷无约可依，无法可据的状态，而且这也符合国际通行的做法，适用起来会比较容易。

3. 停租事项的适用原则——近因原则

承租人欲援引停租条款行使停租权，就必须证明其遭受了时间损失而且该时间损失是由于条款列明的原因造成的。通常在一个案件中造成时间损失的原因并不是单一的，而是数个原因同时发生而造成，当多个原因中既有直接原因又有间接原因时，人们通常采用近因原则来探究造成时间损失的直接原因。近因，英语为 Proximate Cause，是指在因果关系中引起结果的发生的各原因中最近的原因。与之相对是“远因”（Remote Cause）。近因原则的“最近”是指效力上，而不是时间上最近，英国的 Lord 勋爵在 The “Ikaria”²¹的判决中树立了这一原则，在判词中说到，因果关系是一个网，不是一个链，各种先后或者同时发生的影响、力量、事件在每一点上相遇，然后从每一点上无限地扩散。从时间上来判断近因是不恰当的，尽管很多情况下，时间上最近发生的原因正好是近因原则的近因。那么如何在复杂的事实中寻找最有效力的原因？在 The “Coxwold”²²一个关于海上保险的案例中，Wright 勋爵说，从整个复杂的事实中寻找真正的最有效力的原因，必须运用常人（Reasonable Man）的判断力（Common Sense），因果关系应该按照大街上人们的了解，而不是按科学家或哲学家的。以下，笔者通过对英国 The “Doric Pride”一案²³的分析来说明在停租条款的适用中如何适用近因原则的问题。

本案涉及转租下的航次期租，原告承租人指示船长去新奥尔良装黄豆然后运到南韩。当船舶还没进入美国邻水时，船长收到美国海岸警卫队(USCG)的通知认为该船是第一次挂靠美国港口，因此属于高度注意的船舶（“High Interest Vessel”），故禁止船舶进入密西西比河下游，而指示船舶开到某个地点，等候 USCG 的检查。船舶于 2004 年 2 月 20 日的 09 点 20 分到达指定位置等候检查，本来第二天就可以接受检查，

²¹ (1918) Leyland Shipping Co. v. Norwich Union Fire Insurance Society: “Causation is not a chain, but a net. At each point influences, forces, events, precedent and simultaneous, meet; and the radiation from each point extends infinitely.”

²² Yorkshire Dale Steamship Co., Ltd. v. Minister of War Transport, (1942)

²³ The “Doric Pride”(2006) 2 Lloyd’s Rep.175.

但是由于第二天发生了船舶碰撞事故，导致河道关闭至 2 月 25 号 13 点，船舶只能换到锚地等候。而且 USCG 由于参加救援没空检查船舶，所以该船直到 2 月 26 日的 12 点 45 分才通过检查，随后船舶才开往装货泊位。该租约第 85 条规定：如果船舶在租期内被政府或依法扣押、没收、滞留或逮捕，那么承租人不用支付租金直到其被释放，并且期间的其他额外费用也有出租人承担；除非船舶的被扣押是由于承租人或其代理的个人行为、失职或错误造成，或者由于运输货物，挂靠合同中的贸易港造成。原告主张此情况符合租约第 85 条关于停租的情形，所以租金应从 2004 年 2 月 20 日的 09 点 20 分到 2 月 26 日的 12 点 45 分停止计算。而出租人主张船舶的迟延是由于承租人选定了新奥尔良为装货地，符合第 85 条最后一句承租人指定挂靠港口造成，所以不能停租。一审和上诉审法官都认为此段时间应根据第 85 条停租。上诉审法官认为第 85 条主要规定了出租人责任问题尤其是对船舶，船员的行为承担责任。后半句所附的条件规定的是承租人对船舶和船员为了实现商业目的所做的行为负责，是一个停租的例外条件。要正确判定应由谁负责，就要探究为何美国法律会导致船舶被滞留，这个原因因由谁负责。法官认为这个原因即：船舶是由于第一次到美国挂靠而被滞留属于船舶的状态问题所以应由出租人负责。

综合以上的案情和判决结果笔者认为很明显本案的争议是由于第 85 条这个特殊的关于“扣押，滞留，逮捕”的停租条款引起。承租人认为应该适用此条款的前半部分，即符合被政府滞留的停租条件；出租人认为应该适用此条款的后半部分，即是承租人造成，所以不能停租。可见正确适用停租条款的关键是要探究船舶时间损失的原因，然后判断这个原因是否符合停租的条件。本案中有几个与其相关的事实，其一是开往奥尔良港口（出租人主张）；其二是被美国海岸警卫队滞留检查（承租人主张）；其三是船舶碰撞事故导致检查迟延。第三点是以第二点为前提的，如果船舶没有被滞留，则有可能不会碰上事故，而且碰撞事故导致的直接后果是检查迟延，如果不是为了检查，船舶可以绕道而行，不一定会损失时间，所以其不是船舶时间损失的真正原因。而第二点被美国海岸警卫队滞留检查表面看来是造成船舶时间损失的直接原因。因为承租双方争议的时间损失就是从船舶被通知滞留检查开始一直到检查完毕继续航程为止的这段时间。但单单有这个原因还不能适用第 85 条停租条款，因为此条款的意思是除了承租人的原因引起的滞留才可以停租。所以能否停租还要探究是什么原因导致了船舶被滞留，这个原因是否应由承租人承担。出租人主张船舶被滞留是由于

承租人指示船舶开往奥尔良港口引起的，所以承租人应承担指定港口的滞留后果。笔者认为有两点理由可以驳斥，第一，这个港口并没有违反合同中规定的经营范围，而且出租人签订了合同到美国去装货，也就是说其默认了这个风险，所以至少不能由承租人独自承担；第二，即使租船人不指定这个港口而选择美国的其他港口，船舶也会被滞留，因为当局对第一次到美国挂靠的船舶都实行滞留检查。反过来讲如果船舶不是第一次到美国，那么即使指定装货港是奥尔良，船舶也不会被滞留。所以指定装货港并不是船舶被滞留的原因。其实，船舶被滞留的原因是个事实问题，经查明是因为该船是第一次挂靠美国港口引起。美国政府自从 911 后为了港口的安全，对第一次挂靠其港口的所有船舶都要滞留检查。显然，这个原因不属于承租人的行为、失职或指定装货港造成。在这个航次期租中，这个原因属于航次中的固有风险。上诉审法官认为承租人没有义务要知道这个情况，事实上其也并不知道，因为船舶是第一次挂靠某港口属于船舶的状态，就好象船舶在穿越 Suez 或 Panama Canal 时需要携带相关文件一样，在航次期租中这个是船东应该关心需要知道的事情。所以上诉审法官驳回了船东的上诉，维持原判适用了停租条款。

通过上面的分析，笔者认为对停租条款的适用就是一个适用近因原则的过程。停租条款中的近因原则是指只有引起时间损失的近因是停租条款中所列明的原因时，停租才可以成立。²⁴在本案中，通过上文分析得出引起时间损失的近因是船舶被美国海岸警卫队滞留检查，接着探究这个近因是否符合第 85 条停租条款中列明的停租原因。因为该条款列明非承租人造成的滞留才可停租，所以我们要继续探究船舶被滞留检查是否是承租人造成，即承租人是否要对检查船舶的原因负责。通过分析，这个原因与承租人无关，出租人应对此原因负责。因此该段时间损失可以停租。在其他案件中也体现了相似的运用过程，如 Rix 法官强调在 The “Laconian Confidence”²⁵案中：尽管律师辩称扣船的原因是货物损坏的自然后果，但我不认为是自然的后果，尽管我认为如果货物没有损坏，船舶有可能不被扣留，但我不能说就是因为货物损坏而导致扣船的自然后果，因此我认为船舶是被错误扣留的，如果是按法律被采取合适的步骤扣留的，那么我应该看出因果链来。在 The “Roachbank”²⁶一案中船上难民的存在不影响卸货，但台湾港口当局阻止其进港，时间损失的直接原因是港口当局的行为，而

²⁴ 刘建峰. 试论期租下停租条款的几个问题: [学位论文]. 上海: 上海海事大学, 2000.24

²⁵ The “Laconian Confidence” [1997]1 Lloyd’s Rep.139

²⁶ The “Roachbank” [1988]2 Lloyd’s Rep.337

港口当局的行为的原因又是船上难民的存在，该时间损失的近因是船上难民的存在，而该原因不是属于停租事项，所以停租不成立。在整个适用过程中，这些案件都体现了用常人的判断力来寻找这个近因，即列出可能的原因然后分析它们之间的因果关系。

经过以上对停租概念，停租项目，停租适用的分析，笔者认为停租的概念容易理解但适用起来并不简单没有一刀切的方法，只有在精读具体相关的条款以后才能作出比较适当的判定，就如某个英国法官所说，要找到一个能很快区分停租是否成立的条件和法则是很难的，只有通过具体的案例才能做到公平的判断。

第三节 不列明的扣减事项

除了上文列明的租金扣减事项之外，根据英美法，即使这类损失没有在合同中订明，法院也会明显地默示这个扣减的权利只要其遵循善意，合理的原则。即“Even in the absence of such an express right, the courts are apparently prepared to imply a right to deduct, provided that such deductions are made in good faith and on reasonable grounds.”²⁷这是因为承租人支付租金的目的就是使用船舶，如果因为出租人的原因使承租人在某段时间不能使用船舶而承租人还要支付这段时间的租金，这显然对承租人不公平。正如 The “Nanfri”²⁸一案中法官所说：“船舶的租金与岸上的房子租金一样，只要是租方对所租用物的使用不能而这会可能由船东负责，这租金就可以作为一种对等抵消或对冲（equitable set-off），租方可在租金中先扣除。”²⁹但是，同时该案法官也表明了对租金扣减的限制：“I would as at present advised limit the right to deduct to cases when the shipowner has wrongly deprived the charterer of the use of the vessel or has prejudiced him in the use of the vessel or has prejudicial him in the use of it. I would not extend it to other breaches or default of the shipowner, such as damage to cargo arising from the negligence of the crew.”而且仅从这条默示的原则出发去扣减租金也是一件危险的事情，因为这可能导致出租人撤船，毕竟支付租金的重要性笔者已强调了多次，所以保

²⁷ John F Wilson, *CARRIAGE OF GOODS BY SEA*, Fifth Edition, page:86

²⁸ The “Nanfri”(1978) 2 Lloyd's Rep.132(C.A.)

²⁹ 杨良宜. 期租合约. 大连: 大连海事大学出版社, 1997.205

险起见，承租人还是要综合分析市场行情，根据一些有定案的项目来扣除。

从我国租船法律实践中可以看出对合同严格按照条款来解释，合同中没有规定的项目一般不能从租金中扣除。例如：“东平山”轮租金等争议案³⁰，该案在开仓卸货时发现第 1、2 货舱有水湿货损，承租人得知后要求出租方及保赔协会处理货损事宜，但是出租人对此不予理睬，导致船舶移泊锚地等候出租人答复，6 天后，出租人才出面处理此事，全船货物得以卸下，承租人认为出租人应对此时间损失承担责任。仲裁庭认为：“由于这种情况不属于合同规定的停租事项，承租人还是负有连续支付租金的义务，在规定的停租事项外，如船舶在租期内的某段时间未被使用，此未被使用的时间是否由于出租人的过错或船舶的原因所造成，这只涉及承租人是否可以向出租人索赔损失。”也就是说即使证明是由于出租人的过错造成某段时间未被使用，承租人只能向出租人索赔损失，而不能扣除此段时间的租金。在本案中，承租人没能成功举证出租人懈怠的行为与损失之间的因果关系，所以连索赔也被驳回。仲裁庭认为：“关于何种情况下可以停租或向出租人索赔营运时间的损失，只能依据租船合同中的约定及相关法律来确定。如租船合同任何一方对履行租船合同时的某些具体事项有特别的考虑或要求，完全可以事先同对方就此协商，在租船合同中作出相应的约定，以保障其具体预期利益的实现。”可见，我国对租船合同的解释相当遵循合同自由原则，怎么订怎么解释，除此之外一概不行，所以鼓励当事人订的越详细越好，而且要求订约双方能够预期到一些特殊的风险，对订约方本身的专业性，经验，素质要求很高。因为除了依靠合同内容之外，当事人很少能得到法院或仲裁庭的其他法律救济。

可见，对于法律默示扣减事项，中外都从严限制，英美法有遵循善意，合理的原则，而我国法律和实践几乎都不予承认。

³⁰ 中国海事仲裁委员会编. 中国海事仲裁案例集. 北京: 法律出版社, 2002.730-755

第五章 未按合同约定支付租金的后果

除了上文所提到的租金的合理扣减项目之外,承租人按合同约定支付租金的义务是绝对的,这在一些法律和租约范本中都有明确规定。例如:我国《海商法》第140条规定:“承租人应当按照合同约定支付租金。…”; NYPE93’第11条规定:“…租金应在约定的时间支付给出租人或指定的受款人,且每15天预付一次…”; BALTIME第6条规定:“…租金应以现金的方式支付,而且应毫无扣减的,每30天预付到指定的地点…”; BARECON89’第10条规定:“…租金应该毫无扣减的在每月的第一天以现金的方式提前支付…”。一旦承租人未按合同约定支付租金,其就违反了合同义务,明显是一种违约行为,要承担相应的违约责任。我国《民法通则》第111条规定:“当事人一方不履行合同义务或者履行合同义务不符合约定条件的,另一方有权要求履行或者采取补救措施,并有权要求赔偿损失。”我国《合同法》第107条规定:“当事人一方不履行合同义务或者履行合同义务不符合约定的,应当承担继续履行、采取补救措施或者赔偿损失等违约责任。”从以上法律条文可以看出:首先,违约的形式可以分为不履行合同义务和履行合同义务不符合约定两类。对应到未按合同约定支付租金的情形就是指未及时付租金和未足额支付租金;³¹其次,法律规定违约的后果是承担违约责任,其形式主要有继续履行,采取补救措施,赔偿损失。可见其对违约责任规定地很宽泛,因为这些上位法调整的民事合同种类繁多,不可能规定地很具体。至于租船合同如何适用应留待《海商法》继续具体化,我国《海商法》(CMC)第140条规定:“…承租人未按照合同约定支付租金的,出租人有权解除合同,并有权要求赔偿因此遭受的损失”。可见,CMC此条规定仍过于简单,在规范内容上还有待补充和完善。如据本条款进行仲裁断案,将对有关细节如具体责任的范围和承担方式无法合理界定,不免又需运用自由裁量来决断。相反地,NYPE93’,BALTIME和BARECON89’将不按合同约定支付租金的违约后果规定的很详细,比如出租人有权撤回船舶不再给承租人提供服务;出租人对于承租人欠下的钱有权留置船上的货物和“分运费”和“分租金”,包括共同海损的分摊;出租人有权索赔由于撤船而产生的所有损失;出租人有权根据合同收取迟延支付租金的利息等等,笔者认为我国《海商法》修改时可以借

³¹ 张永坚,定期租船合同项下的租金支付与撤船,中国海商法年刊,第四卷,第66页

鉴这些具体的合同条款，将其上升为法律，这样可以更加明确违约责任，在合同没有明确规定时可以更好的解决不按合同约定支付租金的纠纷。以下笔者将论述出租人的上述权利。

第一节 出租人的撤船权

在船舶租用期内，承租人未按合同约定支付租金时，出租人是否有权撤船，如何撤船一直是一个棘手的问题，因为如果错误撤船反而会造成出租人违约。以下笔者就围绕这些问题论述撤船权。

一、撤船的条件：

关于这个问题，英美法规定承租人支付租金是其一项绝对的合同义务，除非构成停租条件，否则出租人在承租人违反这一义务时有撤船的权利。但船东的这一权利，据案例表明须为承租人毁约（repudiatory breach）时行使。三大租船合同对此都有明确的规定，相比较而言，BALTIME 规定的最为简单，而 NYPE93' 和 BARECON89' 对撤船都有一定的限制。例如：BALTIME 第 6 条的后半部分规定 “...In default of payment the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the charter.” 即租方如不支付租金，出租人有权撤回船舶不再给承租人提供服务，无须事先提出抗议，也不受法院和其他制定法的干涉，撤船的行为不影响出租人根据租船合同享有的对承租人的索赔权利。可见，无论什么原因，一旦承租人没有支付租金，出租人就有权撤船，甚至不用提醒承租人，也就是说可以不给承租人改正错误的机会。笔者认为此条规定的太过于强硬，对撤船的权利绝对化，有可能造成船东滥用撤船权，比如在货多运力紧张的时候，由于银行的过错在支付租金时出了差错，船东有可能凭此条乘机撤船，再以高价重新出租。这对承租人显然是不公平的。

NYPE93' 和 BARECON89' 已考虑到这个问题，所以对撤船进行了一些限制性规定。例如 NYPE93' 第 11 条 (b) 项规定为租金的支付双方可约定一个宽限期，这一

条款又称为“反技巧性条款”或“抵御市场波动条款”³²：“Where there is failure to make punctual and regular payment of hire due to oversight, negligence, errors or omissions on the part of the Charterers or their bankers, the Charterers shall be given by the Owners ...clear banking days written notice to rectify the failure, and when so rectified within those...days following the Owners' notice, the payment shall stand as regular and punctual. Failure by the charterers to pay the hire within...days of their receiving the Owners' notice as provided herein, shall entitle the Owners to withdraw as set forth in Sub-clause11(a) above.”即如果承租人或其指定的银行由于疏忽，错误，失职等原因没有按时、定期地支付租金，出租人应该书面通知承租人，承租人应该在接到通知后的...天内支付租金。如果承租人在...天内没有支付租金，出租人有权撤船。可见，NYPE93'规定了无论主观原因还是客观原因引起的不按时付租时，出租人有义务要通知承租人，并给予其宽限期支付租金。通常 NYPE93'11 条（b）款还被理解为租船人在宽限期内只要支付了 90%的租金即算是“全数”，船方追索余额可以，但不能撤船。这不但给了承租人一次改正错误的机会，而且防止了出租人滥用撤船权。这个规定显然比 BALTIME 的要公平一些。

BARECON 89' 第 10 条(e)款规定：“Time shall be of the essence in relation to payment of Hire hereunder. In default of payment beyond a period of seven running days, the Owners shall have the right to withdraw the Vessel from the service of the Charterers without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever...”即时间是租金支付中最重要的因素。如果承租人未付租金连续超过七天，出租人有权撤回船舶不再为承租人提供服务，无须事先提出抗议，也不受法院和其他制定法的干涉。可见，BARECON 89'明确了宽限期为 7 天。而且是连续的 7 天，也就是说承租人可以分期付款，只要每次间隔不超过 7 天。这样看来，其比 NYPE93'更宽松，也就对撤船的限制越大。其次，在 BARECON 89'中的第四部分第 6~11 行对于迟付租金的后果是这样规定的：“If the payment of the instalment due is delayed for less than 7 running days or for reason beyond the Charterers' control, the right of withdrawal under the terms of Clause 10(e) of Part II shall not be exercised...”即如果租金的延迟支付连续不超过七天，或者是由于承租人无法控制的原因造成的迟延，那么

³² 司玉琢主编，海商法，北京：法律出版社，2003.225

合同第二部分第 10 条第 (e) 款规定的出租人撤船权不得行使。可见,除了上述的 7 天宽限期,对于客观原因造成的迟延也不得行使撤船权。而且与 NYPE93'规定的银行这个客观原因相比,其范围更广,只要非由于承租人可控制的原因造成的,都不能立即撤船。

还要说明的一点是在 NYPE93'中还扩大了撤船条件: NYPE 93'第 11 条 (a) 规定 “...Failing the punctual and regular payment of the hire, or on any fundamental breach whatsoever of this Charter Party. the Owners shall be at liberty to withdraw the Vessel from the service of the charterers without prejudice to any claims they(the Owners) may otherwise have on the Charterers.”即承租人如果没有准时,足次的支付租金,或者有其他重大的违反租约的情形,出租人有权撤回船舶不再给承租人提供服务,并且此行为不影响出租人根据租船合同享有的对承租人的索赔权利。”即只要有类似于违反付租的违约行为,船东都有权撤船。

经过以上分析,笔者认为通常撤船要满足如下条件:第一,承租人有不按时或不足额付租金的事实。仅仅怀疑承租人不能支付租金是不能行使撤船权的;第二,要考虑承租人不付租金的原因。如果是由于银行的疏忽、错误、失职的原因造成的,出租人通常应该通知承租人给予其宽限期来改正违约行为;第三,承租人迟付租金必须构成毁约。只是由于迟付租金,一般只允许出租人索赔损失,出租人必须证明其是有意不支付租金或者无力支付租金或者其迟付租金的行为已构成了拒绝履约,在这种情况下,出租人才可能有权撤船。

二、撤船权的特点:

撤船权是一种选择权。其赋予了出租人在合同所明确约定的条件下中止合同,拒绝继续单方履约的合同选择权。³³在承租人不按时付租时,出租人可以撤船不再为承租人提供服务,也可以放弃撤船权,留置承租人的货物或其他财产权利,还可以与承租人商定其他解决的方法。但是这种选择权是有合理期限的,一旦超过就意味着放弃了这个权利,不得再行使。这适用英美法的弃权与禁止反供原则。至于多少时间来决定是合理的,要具体案件具体分析。撤船权利的放弃,可以是明示的,也可以是默示的。出租人虽然对迟交租金作出抗议,但是在接受租金很长一段时间以后,在这段期间承租人有理由认为合同没有被撤销,也可视为出租人已经弃权。出租人发出撤船通

³³ 张永坚,定期租船合同项下的租金支付与撤船,中国海商法年刊,第四卷,第 66 页

知后又保留迟付租金，这种行为不应被视为弃权，但出租人最好通知承租人。

撤船权是一种约定的合同解除权，意味着合同的终止，但是提单下的义务仍要继续。一般来说，出租人决定撤船都会很慎重，因为这么做标志着撤销了合同，提前结束了租期，没有收取租金的权利了。而且与承租人再也没有回旋的余地了，估计大家也不会心平气和地解决问题，而是去仲裁或者诉讼。但是当出租人已经签发了提单的情况下，其一般会同意继续完成运输，因为第三方有权根据提单要求其履行运输的义务。

出租人行使撤船权要符合法律的规定，否则出租人要承担不利的后果。出租人错误撤船情形包括：1，出租人未正式发出撤船通知；2，未在合理的时间内发出通知；3，暂时性的撤船：如船东命令船舶停航或中止装卸货物，均不能视为撤船。出租人错误撤船（CMC140），租船人可请求法院发出禁止令阻止其撤船，同时还可以就出租人的错误撤船向其提出损害赔偿请求。

三、撤船权的具体适用

在有关撤船的案件中，争议最多的就是出租人有没有权利撤船或者说其有没有放弃撤船的权利。在有些情况下，出租人的权利会因为自己的行为而丧失，承租人往往以出租人没有在合理时间内撤船，没有发出撤船通知等理由作为抗辩。一旦租金没有按约定支付，出租人通常会面临是否撤船的选择，如果出租人没有或者没有及时作出明确的选择，在英国法下这常常被认为是出租人默认了承租人的违约行为，肯定合同的继续存在，从而使出租人丧失撤船的权利。那么多长时间作决定才“合理”呢？这一般由仲裁员根据具体案件来判定，但通常情况下出租人只有一段很短的时间，一般不会超过3天，一周的时间几乎可以肯定是太迟了，因为仲裁员一般只考虑出租人是否尽到其应有的勤勉，比如向银行确认租金是否收到³⁴，调查承租人是否已作出合理的租金扣减³⁵，以及获得法律建议等工作。关于撤船通知，尽管大多数的租船合同都订有类似“无需通知即可撤船”的规定，但是国际上的许多判例仍倾向于，当出租人在实践中欲将船撤回时，必须先向承租人发出撤船通知。同时为了审慎和有效证明起见，通知应以书面形式内容明确，肯定地表明由于承租人未按约定支付租金已使该合同终止并将船撤回。而且只有当承租人收到撤船通知时，撤船才能实施。

³⁴ The “Balder London” [1980]2 Lloyd’s Rep.489

³⁵ The “Mihalios Xilas” [1979]2 Lloyd’s Rep.303

以下笔者通过 **The “Jotunheim”** 一案³⁶来论述上述问题。该案当事人订立了一个为期 24 个月的带有租购协议的光船租赁合同。合同第 32 条规定：“买卖双方协议如果买方不付租金给船东或者有任何不履行协议范围内的义务的行为，那么船舶将无偿归还给船东，船东不负责船员工资、港口费、燃料费用而且船上剩余的燃料也无偿归船东所有。如果买方有错，卖方将不退还在光船租赁期间支付的租金。如果已支付的租金不足以抵消卖方的损失时，卖方有权请求买方进一步补偿他的损失和费用。”在交船那天，光船租船人没有按时接船，船东于 2003 年 12 月 15 日声称要取消租约，后租船人在迟延检查后接船。再加上船旗的问题导致交船日迟延至 12 月 16 日或 17 日。船东要求出租人按照租约在交船日那天付第一期租金无果，于是船东在 12 月 22 日声称再不付租金就撤船³⁷，最后承租人在那天付了第一期租金。后船东于 2004 年 1 月 16 日催促承租人支付第二期租金，到 1 月 20 日承租人争辩说船舶从交船时起就有问题必须修理，在这之前不会付租。船东说如果 1 月 21 日还不付钱就撤船。最后在 21 日双方签订了一个和解协议船东承担一些修船费用，于是承租人在第二天付了第二期租金。第三期租金承租人仍没有按时支付，于是船东威胁租船人如不在 2 月 24 日支付第三期租金，他们将撤船，无果。于是在 2 月 26 日船东代理人通知租船人代理表示船东正计划马上撤船，过了不久船东代理发了一封电子邮件声称船东已撤回了船舶。船东主张其有权撤船，而且根据租约第 32 条是否通知承租人并不重要因为租约已自动终止了；而承租人主张：其一本合同是一个有条件的买卖合同而不是标准的租购合同，所以付租金的条款不是最重要的；其二，船东没有在合理时间内撤船，所以其放弃了撤船的权利（waiver），故撤船无效。

对于船东的主张，法院认为第 32 条从字面上理解一旦承租人不付租金船舶自动归还给船东，但是实际上是不可能的。因为如果租约自动解除那么就需要一个新的协议来继续履行租约，那也就不存在船东弃权了。因为船东的单方弃权并不能有效的使自动解除的租约继续履行下去。而且船东就没有权利接受晚付的租金了，因为如果租约自动终止的话，从应付的那天到晚付的那天是没有租约的。那段时间船舶实际上仍为承租人所占有，这些问题都需要订立新的协议来解决。如此一分析自动终止租约的后果烦不甚烦，这实际上是违反双方当事人的真实意愿的。所以在实践上还是需要通

³⁶ *The “Jotunheim”* (2005) 1 Lloyd's Rep.181

³⁷ 关于警告通知的必要内容及何时发出可参见《期租合约》杨良宜编著 大连海事出版社 第 215 页，其中有详细的描写

知承租人及船上的船员等租约已经结束，况且在光租中船员都是承租人配置的，如没有通知，他们如何知晓船舶已被撤回呢？而且也不利于船东安排收回船舶。至于租船人的主张，法庭不支持。因为首先，承租人没有必要去研究租金是否重要，不付租金是否是一个重大的违约，因为租约中已经非常明确地规定了不付租金的后果。其次，船东撤船并没有超过合理的期限，所以不构成弃权。因为从第一期租金开始船东每次都积极地催促承租人支付租金并声称否则撤船，所以在第三期的时候承租人应该明确知道如果其继续不付租金船东还是会撤船的。所以船东在第三期中发最后通牒的这段时间并不能视为船东禁止反供的证据。而且在承租人不准时付租金时船东仍然继续提供船舶是因为船东需要时间去思考其对策，当然如果船东想要保留撤船权的话，不能按兵不动太久。而船东不断地催促付租并声称要撤船的时间应该视为合理期限。因此，法庭最后支持了船东撤船合理的主张。

可见，无论租约条款怎么定，在撤船时还是要通知承租人和船长。而且船东在承租人违约时不忙着撤船并不意味着其放弃了撤船的权利，其可以通过不断地催促承租人并声称要撤船的行为保留其撤船的权利。

第二节 出租人的留置权

除了撤船的救济方式外，承租人不准时付租时，出租人还可以行使留置权。而且可以既撤船又留置船上的货物。租船合同中的留置权是指出租人依据合同或法律规定在对方不履行义务时，对已经占有的对方财产或预期收入实施扣押，并且依照法律的规定对扣押的财产折价或变卖，而从其价款中得到优先受偿的权利。租船合同中的留置权是基于民法意义上的留置权，是一种担保物权。但是其留置对象的范围，对留置物的要求等又有特殊性。

a) 留置权的内容：

我国海商法第141条规定：“承租人未向出租人支付租金或者合同约定的其他款项的，出租人对船上属于承租人的货物和财产以及转租船舶的收入有留置权。”；NYPE93’第23条规定：“The Owners shall have a lien upon all cargoes and all sub-freights and/or sub-hire for any amounts due under this Charter Party, including general average

contributions,....”出租人对于本租约中承租人所欠下的任何款项有权留置船上的所有货物和所有的“分运费”和“分租金”，包括共同海损的分摊；BALTIME1939³⁸第17条规定：“The Owners shall have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter...” BARECON89的规定与其一致。出租人对本租约下的所有索赔有权留置船上所有属于承租人的货物和“分运费”。可见，无论是法定留置权还是合同留置权，留置的对象主要包括：1. 货物，在航运实践中，出租人行使留置货物权利的途径主要有两种：一是船上留置；二是将货物卸至岸上留置。船上留置方式比较简单，一般出租人宣布即可，可以不通过法院就可以留置货物。出租人也可在船舶抵达目的港之前或在卸货过程中行使留置权，但这种留置可能给出租人带来滞期损失。所谓岸上留置是指出租人委托代理人或保管人，由他们代为行使留置权的一种方式，这种方式可以减少由于船上留置而发生的滞期损失，减少留置风险。³⁹ 2. 财产，在CMC中一般认为是船用燃油，因为燃油是由承租人提供的，属承租人的财产，出租人可以留置。此财产不包括承租人的陆上财产。3. 转租船舶的收入，如果承租人以航次租船方式转租的，出租人可以留置“分运费”即转租的运费，如果是以期租方式转租的，其可以留置“分租金”即转租的租金。除此之外还包括滞期费和其他应付款项。出租人对承租人转租船舶的转租收入享有留置权的规定不同于我国相关民事法律所规定的留置权，例如民法通则第89条第（4）款规定：“按照合同约定一方占有对方的财产，对方不按照合同给付应付款超过约定期限的，占有人有权留置该财产...”；合同法第315条规定：“托运人或者收货人不支付运费、保管费以及其他运输费用的，承运人对相应的运输货物享有留置权，但当事人另有约定的除外。”担保法第84条规定：“因保管合同、运输合同、加工承揽合同发生的债权，债务人不履行债务的，债权人有权留置...”，这些法律规定的留置权都以事先占有为条件，但是转租船舶的收入留置权属于海商法所特有的对期待权利行使的留置权。出租人并不实际占有转租收入。英美法把这种留置权称作“衡平法下的转让”（equitable assignment），其实质是债权让与。这种留置权是对出租人利益的重要保障，所以转租承租人以和出租人没有合同而无视出租人的留置权，仍旧将款项付给二船东的做法是错误的。如果转租承租人、货主担心二船东不承认的话，较稳妥的办法，是把未付租金或运费存入双方同意的银行，或者向法院申

38 廖河树著.论定期租船合同总的留置权.集美大学学报(自然科学版),2003(8):181

请提存。

对于留置的货物和财产是否必须是属于租船人的货物和财产的问题,我国《海商法》第141条明确规定必须留置属于承租人的货物和财产;我国《合同法》第315条规定:“…承运人对相应的运输货物享有留置权…”似乎没有明确货物必须属于租船人。BALTIME1939’第17条规定:“The Owners shall have a lien upon… belonging to the Time-Charterers…” BARECON89的规定与其一致。明确规定要留置属于租船人的货物和财产。NYPE93’第23条规定:“The Owners shall have a lien upon all cargoes and all sub-freights and/or sub-hire…”强调出租人有权留置船上的所有货物和所有的“分运费”和“分租金”,是否属于租船人没有明确。英国法院在这方面的判例也很不稳定。在The “Agios Giorgis”³⁹一案中, Mocatta法官认为船东无权根据NYPE中的留置权条款留置不属于承租人的货物。但在The “Aeguoussiotis”⁴⁰一案中, Donaldson法官却得出完全不同的结论,他说:“In my judgement, cl18 is to be construed as meaning what it says, namely, that the time charterers agree that the owners shall have a lien upon all cargoes.”既然租约中规定是所有货物,法院解释时就不应该局限于承租人所有的货物,否则就完全扭曲了“all (所有)”的意思。在随后的The “Chrysovalandou Dyo”⁴¹一案中,可能是出于同一法官判案的缘故,判决书仍然坚持船东不能留置非租船人所有的货物的观点,不过,由于该案的焦点不在于此,故没有影响船东的留置权。在 The Cebu⁴²一案中,有关这方面的判例观点又有反复,该案法官支持任何货物包括非租船人所有的货物的观点。笔者认为应该按照合同字面的意思来解释,如果合同中规定是可留置所有货物,那么无论是否属于承租人都可以留置。当然,出租人留置第三人的货物和财产也是有风险的,因为其违反了合同相对性原则。根据合同相对性原则,租船合同只能约束出租人和承租人,如果承租人违约,出租人只能要求承租人负责而不能要求合同外的第三人负责。所以出租人是无权留置第三人的货物的。而且第三人通常是收货人或提单持有人,如果提单是出租人签发的话,那么出租人与提单持有人有一个运输合同关系,提单持有人的权益是受合同保护的。而且租约允许留置货物并不代表提单也允许。如果提单与

³⁹ The “Agios Giorgis” (1976)1 Lloyd’s Rep.192

⁴⁰ The “Aeguoussiotis” (1977)1Lloyd’s Rep.268

⁴¹ The Chrysovalandou Dyo [1981] 1 Lloyd’s Rep. 159

⁴² The Cebu [1983] 1 Lloyd’ s Rep. 302

期租合同有所冲突,就这二者规定不一致时应予依照谁来执行?英美判例表明除非提单注明船东有此权利,同时并入租约条款,由此使善意第三人(收货人)或为合同当事方受到约束。然而实践中这一现象极少出现。因为没有哪个第三方收货人愿意卷入承租双方的纠纷中,并且承担货物被留置的风险。The “Aeguoussiotis”一案中法官认为应以租约为准,在The Cebu一案中法官不但认为应允许船东留置第三人的货物,并且认为船东留置货物时,如果不知道货物的所有权及提单条款的内容,由此产生的对提单持有人的责任是可以向承租人追偿的,如果船东知道货物属于第三人仍然留置货物,那么由此产生的对提单持有人的责任不能向承租人追偿。那么船东明知这样留置货物会在法律上触犯货主的提单权益而仍然实施留置的目的是什么呢?因为这种做法与撤船相比对船东更有利。因为一旦撤船,租船合同就终止了,租期停止计算,出租人也就收不到租金了。而且在撤船后,出租人还可能面临承租人起诉撤船不合理,要求法院扣押船舶的情形,这样这个程序下来,出租人要拿回拖欠的租金和其他费用是遥遥无期了,而且这个持久战劳民伤财。所以撤船只是防止损失进一步扩大的策略。而留置的好处是可以对租船人施加压力,因为一般来说船上的货物有可能是承租人与第三人签订合同要运输的货物,一旦货物被扣,可能会造成承租人对第三人的违约。承租人可能会顾及这个后果而积极地支付租金。而且当货物被留置后,货主在与船东交涉的同时,如果租船人顾及其客户之间的商业关系也会迫使租船人出面解决问题。实践证明,这种留置在通常的情况下非常有效。但是,船东应该清楚,留置货主的货物只是解决其与租船人纠纷的一种手段,如果货主没有把解决留置的问题推向租船人,或者租船人并不在乎与其客户之间的商业关系,船东应该立即停止实施留置,以免对货主产生更大的责任。⁴³

二、与留置权有关的几个问题:

虽然租船合同中的留置权来源于民法意义上的留置权,但是在租船领域的适用中还是有些比较特殊的问题值得探讨。

1. 船方留置权在 Grace Period 中是否适用。

NYPE93'规定在宽限期内,不得行使撤船权。那么在这个宽限期内,能否适用留置权呢?笔者认为不必适用。原因有三:其一,规定宽限期的目的是给承租人一个改正错误的机会,承租人只要在这一期间支付了租金,其就不算违约。既然这一期间是

⁴³ 蒋正雄著. 海商合同留置权析. 上海: 上海海运学院学报, 2003. 6

承租人履行义务的合法期间,那么船方在此期间行使留置权是没有法律依据的;其二,当提单是船方签发给第三人的,那么船方就更要谨慎了,因为一旦其留置了货物,将可能面临第三方的索赔。而且即使撤船,一般船方在此情况下都会继续完成这个航次的运输,所以考虑到这个情况,船方也不会随便在宽限期内留置货物的;其三,留置权不必在宽限期中适用是因为留置权有自己的宽限期,根据我国《担保法》第87条,如果合同没有约定,应当确定两个月以上的宽限期让债务人履行义务。而且,撤船对承租人来说处罚很严重意味着合同的解除所以将宽限期规定在撤船前。而船方履行留置权并不影响双方继续履行租约。所以船方给承租人宽限期就意味着给其最后通牒,表明船方可能会结束租约。这时再行使留置权的话就有点多此一举了。当然船方可以在撤船的同时行使留置权。

2. 留置期间的时间损失由谁承担。

根据“顺通一号”轮租金等争议一案⁴⁴,仲裁庭认为首先看合同有无规定,如果没有规定看留置行为是否合法,如果合法则由承租人承担,如果不合法自然由出租人承担。在该案中,被申请人(出租人)在浙江省宁波市白峰码头,以申请人(承租人)长期欠付租金和船员劳务费等为由,将“顺通一号”轮上载运的属于申请人的2008.138吨液化气货物进行留置。申请人认为被申请人留置不合法,因为按照国际惯例应在目的地留置货物,而且船长不听承租人指示将船舶驶往中途港是出租人违约。仲裁庭认为根据租约和我国法律都没有规定一定要在目的港留置货物,而且申请人以“劳氏法律报告”上的案例证明在目的港留置货物是国际惯例的举证证据不足。其次,在船舶的营运方面,船长应接受承租人的指示,但是出租人为行使货物留置权而将船舶驶往原定航线的中途港,不应视为出租人违约。所以被申请人留置货物合法。留置期间的时间损失应由承租人承担。

总之,留置的对象主要包括货物、财产和转租船舶的收入。其中转租船舶的收入留置权属于海商法所特有的对期待权利行使的留置权。对于留置的货物和财产是否必须是属于租船人的货物和财产的问题,笔者认为应该按照合同字面的意思来解释,如果合同中规定是可留置所有货物,那么无论是否属于承租人都可以留置,当然出租人也要承担对第三人承担责任的风险。此外,笔者认为船方留置权在 Grace Period 中不予适用;若出租人留置合法,留置期间的时间损失应由承租人承担。

⁴⁴ 中国海事仲裁委员会编.中国海事仲裁案例集.北京:法律出版社,2002.43~72

第三节 出租人的其他权利

出租人除了有撤船权，留置权之外，还同时享有向承租人索赔损失的权利，以及不履行合同义务的权利。

在承租人未按合同约定支付租金时，出租人有向承租人索赔损失的这一权利在一些租船范本中都有所体现。例如：NYPE93'第11条(a)款规定：“...Failing the punctual and regular payment of the hire, ...the owners shall be at liberty to withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claims they (the owners) may otherwise have on the Charterers.”即出租人没有及时足次支付租金时，出租人有权撤船而且这一行为并不影响出租人对承租人可能享有的任何索赔的权利。BALTIME第6条和BARECON89'第10条(e)款都有相似的规定。笔者注意到这些条款中都使用了“may have”这一措辞，解释为“可能有”，也就是说承租人未能准时付租时，船方在撤船之余，是否拥有索赔的权利要视具体情况而定。如果承租人纯粹是在时间上赶不及及时付租，而且不存在有错或疏忽的话，出租人只可以行使撤船权，但不能向承租人索赔损失。这是因为未及时付租只是违反了保证条款。但如果承租人明确表明不再付租，这就构成了预期毁约(anticipatory breach)，出租人是接受毁约而撤船的，毁约方(承租人)就要赔偿受害方(出租人)的损失。我国法律对出租人索赔的权利是明确持肯定态度的。例如我国《海商法》第140条规定：“...承租人未按照合同约定支付租金的，出租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。”

关于赔偿的范围。我国《合同法》第113条规定：“当事人一方不履行合同义务或者履行合同义务不符合约定的，给对方造成损失的，损失赔偿额应当相当于因违约所造成的损失，包括合同履行后可以获得的利益，但不得超过违反合同一方订立合同时预见到或者应当预见到的因违反合同可能造成的损失。”可见我国对违约赔偿是具有补偿性的，采用的是完全赔偿原则，即赔偿的范围应当相当于违约造成的损失，包括合同履行后可以获得的利益。例如，因承租人不支付租金给出租人造成了损失，承租人应当支付的赔偿金额为其未支付的租金减去相应时间内出租人为减少损失而将船舶出租或营运所获得的收益。但是赔偿的范围也有一定的限度，即不得超过违反合同一方订立合同时预见到或者应当预见到的因违反合同可能造成的损失。也就是说出

租人不能因承租人违约而获利。关于具体的赔偿项目，一些租约范本中都有所体现，例如：BARECON 89' 第 10 条(e)款：“...and shall, without prejudice to any other claim the Owners may otherwise have against the Charterers under the Charter, be entitled to damages in respect of all costs and losses incurred as a result of the Charterers' default and the ensuing withdrawal of the Vessel.” ...且这种行为不影响出租人根据租船合同享有的对承租人的任何索赔的权利。索赔的损失包括由于承租人的错误和撤船行为产生的所有的花费和损失。(f)款：“Any delay in payment of Hire shall entitle the Owners to an interest at the rate per annum as agreed in Box22.If Box22 has not been filled in the current market rate in the country where the Owners have their Principal Place of Business shall apply.” 即任何支付租金的迟延都使出租人有权按照约定的年利率收取利息。如果没有约定利率,那么应适用出租人的主要营业地国家的市场流通利率。在 BARECON 89' 中的第四部分第 6-11 行对于迟付租金的后果的相关规定：“...However, any delay in payment of the instalment due shall entitle the Owners to an interest at the rate per annum as agreed in Box 22.If Box 22 has not been filled in the current market rate in the country where the Owners have their Principal Place of Business shall apply.” 但是出租人有权根据约定的年利率收取利息,如果没有约定利率,那么应适用出租人的主要营业地国家的市场流通利率。从中可以得出赔偿的项目有: 1, 承租人的错误造成的直接损失, 包括未支付的租金和根据合同收取迟延支付租金的利息; 2, 因撤船产生的花费和损失。

关于不履行合同义务的权利,具体表现为: NYPE93' 第 11 条 (a) “...At any time after the expiry of the grace period provided in Sub-clause 11(b) hereunder and while the hire is outstanding, the Owners shall, without prejudice to the liberty to withdraw, be entitled to withhold the performance of any and all of their obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever for any consequences thereof, in respect of which the Charterers hereby indemnify the Owners, and hire shall continue to accrue and any extra expenses resulting from such withholding shall be for the Charterers' account.” 即如果在该条(b)项规定的宽限期届满后承租人还未支付租金,且租金的数额巨大,出租人不但可以撤船,而且有权暂时不履行本合同的义务并不承担由此产生的责任,承租人却须在该时间内继续支付租金,赔出租人因此而遭受的损失,并承担一切额外的费用。

也就是说如在航程中发生租方未按时或拒绝支付租金,船东有权不履行合同项下的义务,例如不签发提单,拒绝装货或者不开航等以迫使租方支付其租金,期间租金照常继续计算,对由此而造成的损失,船东不负任何责任。

出租人此时的不履行合同义务的权利在性质上属于同时履行抗辩权。同时履行抗辩权是指在双务合同中应当同时履行的一方当事人有证据证明另一方当事人在同时履行的时间不履行或者履行不符合约定,到合同履行期时所享有的拒绝履行债务或者拒绝履行相应债务的权利。我国《合同法》第66条即是同时履行抗辩权的规定:“当事人互负债务,没有先后履行顺序的,应当同时履行。一方在对方履行之前有权拒绝其履行要求。一方在对方履行债务不符合约定时,有权拒绝其相应的履行要求。”同时履行抗辩权存在的基础在于双务合同的牵连性,也就是指给付与对待给付具有不可分离的关系,一方不履行其义务,对方原则上亦可不履行,只有如此,才能维持双方当事人之间的利益平衡,体现了诚实信用原则。在定期租船合同中,出租人的主要义务就是提供船舶给承租人使用,而承租人的主要义务就是按时足额地支付租金,因此,在承租人没有按时支付租金时,出租人有权根据同时履行抗辩权,也不履行其合同下的义务。

出租人的这项权利与撤船相对出租人更有利,实践上也更可行。因为虽然承租人未按合同规定支付租金时,出租人可以选择撤船,但是所谓承租人未付租金的结论通常是出租人对于租金的扣减数目,迟付的租金是否构成在宽限期内支付租金以及其他的一些事项单方判断的结果,而承租人并不这样认为,经常会引起争议。在这种情况下,出租人选择暂时不履行合同义务比选择撤船风险要小很多。因为如果撤船被认为是错误的话,出租人可能面临毁约的巨额索赔,而选择暂时不履行合同义务面临的索赔可能是有限的。所以出租人应该好好利用这个权利,例如,当出租人与承租人在租金扣减数目上有争议时,如果出租人以撤船威胁承租人,对承租人不一定有效,因为其知道出租人撤船的风险很大,不会为了一点扣减数额而冒险,除非当时租船市场大涨。而如果以不履行合同义务来威胁承租人时,他可能会当真,因为出租人实行起来很方便,面临的风险又小。所以承租人很可能会接受谈判,协商解决争议。

总之,在承租人未按合同约定支付租金时,出租人在考虑选择救济方式时,不但要考虑哪一种可以补偿自己更多,而且要考虑承租人的实际承受能力和自己可能面临的风险。这样综合考虑的结果对出租人才最有利。

结 论

本文主要论述了涉及“租金”条款的租金支付条款、租金扣减条款和未按合同约定支付租金的救济条款。并尝试着对其中的具体问题提出自己的看法，所以就按照具体问题来总结。

在论述租金条款之前，先论述了租船合同中“租金”的概念，将其与比较相近的两个概念比较，即一般的租赁合同中的“租金”和“运费”。得出的结论是：合同法中“租金”与租船合同中的“租金”是一般和特殊，抽象与具体的关系。即两者在性质上是一致的，但是所代表的具体内涵不同。其与运费的区别表现在其代表的商业目的不同，导致了对于时间损失风险的划分不同，继而造成了计算方式和是否可扣减的不同。随后笔者论述了租金的法律属性是一种对价。其价值在于其是合同有效成立的一种证明；是法律为合同提供救济的依据和尺度；是合同双方实力的体现；

在租金支付条款中，租期的计算很重要，其中还船时间的确定时有争议，在分析了相关案例后笔者认为办理还船手续与还船时间并没有必然的因果关系。因为在出租人答应承租人提前还船后，其有义务去接船并配合承租人办好还船的手续。他将这段时间的风险以书面形式单方的转嫁到承租人头上，在法律上是无效的，正如仲裁庭所判：出租人有责任在承租人提前退租时减少损失；对于全损租金的退回，若不能确定船舶灭失的日期，那么就按预付租金的一半来退还较为合理。因为在期租下，船舶是在承租人控制下营运的，所以不能确定船舶灭失的日期也在一定程度上表明了承租人对船舶监管的不力，其理应承担一部分责任；

在租金扣减条款中，停租是非常重要的条款，笔者将停租与中途停运权进行了比较以更好地阐述停租的概念，其联系表现在：1，两者都是对租船合同的权利义务的突破。2，两者作用的对象都是租船合同的出租人。3，两者都是承租人用来维护自己利益的权利。两者的区别也是很明显的：1，停租是规定在租船合同中的，相对方为承租人和出租人；中途停运权则是为了调整买卖合同中双方的权利义务，租船合同只是其实现这个权利的渠道。2，具体内容不同。停租是针对租金的，中途停运权是针对货物的。3，承租人对在停租期间出租人的损失没有减小和赔偿的义务；而在货物运输合同中，承租人行使中途停运权要赔偿出租人为此多付出的费用和损失；

未按合同约定支付租金的救济条款主要包括船东撤船权和留置权,关于前者无论租约条款怎么定,在撤船时还是要通知承租人和船长。而且船东在承租人违约时不忙着撤船并不意味着其放弃了撤船的权利,其可以通过不断地催促承租人并声称要撤船的行为保留其撤船的权利;对于后者,留置的货物和财产是否必须是属于租船人的货物和财产的问题,应该按照合同字面的意思来解释,如果合同中规定是可留置所有货物,那么无论是否属于承租人都可以留置,当然出租人也要承担对第三人承担责任的风险。总之,在承租人未按合同约定支付租金时,出租人在考虑选择救济方式时,不但要考虑哪一种可以补偿自己更多,而且要考虑承租人的实际承受能力和自己可能面临的风险。这样综合考虑的结果对出租人才最有利。

以上的结论是通过研究租船合同中租金的概念,租金的计算与支付,租金的扣减,未按合同规定支付租金的救济方法而得出的。所以要订好租船合同中的租金条款是一个系统工程,不但涉及租金支付条款还包括保证、救济租金支付条款的一系列条款,如停租条款,留置、索赔条款等等。订好这些条款对解决租船业务领域产生的争议和纠纷是有积极意义的。本文的作者虽然在论文撰写的过程中参阅了大量的航运实践和案例,但毕竟相关的航运实践有限,因此在有关问题的探讨过程中必定有不足和缺陷,希望老师和同学们能加以批评和指正。在今后的学习和工作过程中本人也会关注该问题的最新发展和相关研究成果,继续完善自己的研究。

致 谢

本论文是在姚洪秀老师严格要求和悉心指导下，经过反复的修改完成的。值此论文完成之际，谨向尊敬的姚洪秀导师致以衷心的感谢！近两年来，导师对我学习上的指导，生活上的关心，使我终身难忘，导师严谨的治学态度、不断开拓的精神是我学习的榜样。

在我两年研究生学习期间内，交通运输学院所有老师都曾给予我谆谆教导和无私帮助，以及我的同学们给予我的支持和帮助，借此机会，也向他们表示由衷的感谢。

参考文献

- 1、蔡德林主编. 国际贸易运输地理. 中国商务出版社
- 2、王彦等编著. 际航运经济与市场. 大连: 大连海事大学出版社
- 3、郭萍编著. 租船实物与法律. 修订 2 版. 大连: 大连海事大学出版社, 2002
- 4、王义源等编著. 远洋运输业务. 修订 3 版. 北京: 人民交通出版社, 1996
- 5、杨良宜. 程租合约. 大连: 大连海事大学出版社, 1998
- 6、何宝玉. 英国合同法. 北京: 中国政法大学出版社, 1999
- 7、中国海事仲裁委员会编. 中国海事仲裁案例集. 北京: 法律出版社, 2002
- 8、杨良宜. 国际商务游戏规则—英国和约法. 北京: 中国政法大学出版社, 2000
- 9、王中领. 论海运中途停运权: [学位论文]. 上海: 上海海事大学, 2004
- 10、王利明. 民法. 北京: 中国人民大学出版社, 2000
- 11、蒋正雄主编. 中国海商法研究. 上海: 上海社会科学院出版社
- 12、The “Doric Pride” (2006) 2 Lloyd’s Rep.175.
- 13、刘建峰. 试论期租下停租条款的几个问题: [学位论文]. 上海: 上海海事大学, 2000
- 14、John F Wilson, CARRIAGE OF GOODS BY SEA, Fifth Edition
- 15、The “Nanfri”(1978) 2 Lloyd’s Rep.132(C.A.)
- 16、司玉琢主编. 海商法. 北京: 法律出版社, 2003
- 17、The “Jotunheim” (2005) 1 Lloyd’s Rep.181
- 18、The “Aeguoussiotis” (1977)1 Lloyd’s Rep.268
- 19、The “Agios Giorgis” (1976)1Lloyd’s Rep.192
- 20、王学锋. 国际海上货物运输. 上海: 同济大学出版社, 2002
- 21、“BALTIME 1939” Uniform Time-Charter(as revised 2001)
- 22、NYPE93’ New York Produce Exchange Form
- 23、“BARECON 89” Standard Bareboat Charter
- 24、上海海运学院海商法研究中心编. 海商法与航运业务资料汇编. 2002. 7
- 25、中华人民共和国民法通则. 北京: 中国法制出版社, 1997
- 26、中华人民共和国合同法. 北京: 中国法制出版社, 2003

- 27、中华人民共和国海商法. 北京: 中国法制出版社, 2001
- 28、北京大学海商法研究中心编. 海商法研究. 北京: 法律出版社, 2000 年
- 29、於世成等编. 海商法. 北京: 法律出版社, 1997
- 30、www.lloydslawreports.com
- 31、蒋正雄著. 海商合同留置权析. 上海: 上海海运学院学报, 2003. 6
- 32、廖河树著. 论定期租船合同总的留置权. 集美大学学报(自然科学版), 2003(8)
- 33、The Chrysovalandou Dyo [1981] 1 Lloyd' s Rep. 159
- 34、The Cebu [1983] 1 Lloyd' s Rep. 302
- 35、The “Balder London” [1980]2 Lloyd' s Rep. 489
- 36、The “Mihalios Xilas” [1979]2 Lloyd' s Rep. 303
- 37、张永坚. 定期租船合同项下的租金支付与撤船. 中国海商法年刊, 第四卷