

航次租船合同下与提单有关的滞期费纠纷

高月芬, 徐文君

(中国海洋大学 法学院, 山东 青岛 266071)

摘要: 从买卖合同、租船合同以及提单的相关规定出发, 结合中外典型案例, 阐述了航次租约下滞期费纠纷产生的原因, 滞期费责任的承担方, 提单中的并入条款是否有效、并入的范围及不同法系国家对待并入条款的态度等几个问题, 揭示了滞期费纠纷的复杂多变性。

关键词: 滞期费; 航次租船; 买卖合同; 提单; 并入条款

中图分类号: D996.19 **文献标识码:** A **文章编号:** 1000-3096(2005)03-0048-06

航次租船有着悠久的历史, 航次租船占据世界航运市场 40% 的份额, 尤其在亚洲各国的短航次租船市场上, 航次租船占据着举足轻重的绝对优势。但是, 由于近年来航运市场的日益繁荣, 港口建设跟不上市场发展的脚步, 导致了全球范围内港口拥挤越来越严重的现状, 滞期费纠纷就成为航次租船下发生频率最频繁的纠纷态势之一。滞期费的计算涉及到装卸时间的起算、除外条款和止算, 本身就己很复杂、繁琐, 再加上滞期费条款又与买卖合同、租船合同、运输合同的具体规定密切相关。提单的出现, 使滞期费的问题更加复杂: 一方面, 提单的可转让性, 使承担滞期费责任的当事方众多且具有不确定性; 另一方面, 提单中的并入条款是否有效、并入的范围等则更加剧了滞期费纠纷的复杂程度。

1 航次租船合同下滞期费纠纷产生的原因

滞期费(Demurrage)的出现, 主要取决于航次租船的特殊性。所谓航次租船合同, 《海商法》第 92 条规定: 船舶出租人向承租人提供船舶或者船舶的部分舱位, 装运约定的货物, 从一港运至另一港, 由承租人支付约定运费的合同。在航次租船中, 航程阶段是由船东来履行的, 这对船东而言是一项绝对合同义务。并且, 由于在整个运输阶段船舶完全是被出租人自己控制的, 因此, 该阶段所有风险, 包括时间损失的风险也毫无疑问地落在了船东身上。然而, 在装卸作业期间情况则完全不同, 它取决于承租双方相互间的合作, 并且该阶段在很大程度上受承租人

的影响, 船东要想及时完成装卸, 离不开承租人的配合, 如: 及时供货, 指定装卸泊位等^[1]。此外, 现在大多数租约都规定了“free in and out”, 也就是船东不负责装卸。这样, 装卸作业几乎完全处于承租人的掌控之下。面对此种情形, 如果仍然要求出租人来承担装卸作业期间的风险, 对出租人来讲是十分不公平的。因此, 为了转嫁装卸两港的时间风险, 出租人通常会在航次租船合同中订入一个“滞期费条款”(Demurrage Clause), 规定承租人在装货港或卸货港有一段“可用的装卸时间”(Laydays)。当实际的“装卸时间”(Laytime)超出可用的装卸时间时, 即为“船舶滞期”(On demurrage), 承租人要按照规定的“滞期费率”(Demurrage rate)向出租人支付“滞期”^[2]。

2 航次租约提单下滞期费的责任方

2.1 租船合同中对滞期费负责的责任方

租船合同中的承租人。承租人作为租约的当事人, 完全应对滞期费负责, 这是其不可推卸或转移的责任, 除非租船合同中含有责任中止条款以及依据提单新合同他可以免责^[3]。即便是租约中有责任中止条款, 并非就免除了承租人对滞期费应承担的责任, 因为在卸港收货人拒绝支付或承运人无法行

收稿日期: 2004-12-20; 修回日期: 2005-01-08

基金项目: 教育部海洋发展战略研究——海洋法制战略研究

作者简介: 高月芬(1969-), 女, 山东日照人, 在读硕士研究生, 目前研究方向为国际经济法, 电话: 13153208329, E-mail: tc@163169.net

使留置权的情况下, 承租人依然应对所产生的滞期费负责。

提单的各当事方。提单的各当事方包括提单持有人或者收货人或者提货人。一般情况下的船舶滞期都是由承租人对出租人承担滞期责任。但是, 在海上货物运输中经常会涉及到另一方重要当事人——提单持有人。他可能是买卖合同中的收货人, 也可能是某一提单受让人, 这些都是租船合同下的非承租人, 却经常要直接或间接地承担船舶滞期费, 这样的结果往往是令人始料不及的^[4]。应该说, 航次租约是出租人和承租人之间订立的, 根据“合同当事人原则”只有出租人和承租人受该合约的约束, 因此, 非承租人承担船舶滞期费责任的法律依据并不是程租合约, 而是海上货物运输中的一种特殊凭证——提单。提单是出租人收到货物的证明, 特别是当提单背书转让以后, 出租人与收货人(或提单持有人)之间的关系应以提单为依据。但是, 租船合同的特殊性使得租约提单在承租人手里时, 提单仅作为货物的收据而存在, 制约船东和提单持有人关系的仍然是租约; 而当提单流转第三人手中, 则提单作为合同的证明和物权凭证, 制约船东与提单持有人关系的就是提单而不是租约。若租船合同关于滞期费的有关条款被明确并入提单, 则根据此种提单无异议的提取货物的人就有义务依照提单的规定支付滞期费。

2.2 租船合同下签发的提单中规定有滞期费的责任方

托运人或发货人。托运人或发货人应对自己的责任造成的滞期费负责, 这种情况一般发生在装港, 即托运人或发货人不能在约定的期间内提供约定的货物, 让船舶等待货物而发生的滞期。

出示提单主张提货的人。若可以从提货要求推论出事实上支付协议的话, 应为出示提单主张提货的人。

根据1992年《海上货物运输法》提单诉权已经转移给其他的任何人, 及已提取或要求提货或根据运输合同起诉承运人的任何人。

2.3 实务中滞期费责任方的不确定性和复杂性

前述规定只是一般情况下的滞期费责任方, 实务中, 由于买卖合同并入租约中的滞期费条款、提单并入租约的滞期费条款、责任终止和留置权条

款等使得滞期费的责任方具有不确定性, 并由此产生了许多纠纷。著名的案例有英国 The “Miramar” 一案^[5], 本案中, 原告(船东)为承租人从新加坡运送一批石油(大约 11 900 t)到斯里兰卡的 Trincomalee 港, 是在被告收货人的指令下运送的。本航次租约第8条规定: “Charterer shall pay demurrage per running hour and pro rate (承租人要每天支付滞期费多少)……”; 第21条规定: “The Owner shall have an absolute lien on the cargo for all freight, deadfreight, demurrage and costs (船东对运费、亏舱费、滞期费和其它费用有绝对的对货物行使留置的权利)……”。租约下签发的提单中的并入条款是这样规定的: “The bill of lading ... provided that freight was payable as per charter-party. It further provided that — ... Charterer and all the terms whatsoever of the said charter ... apply to and govern the rights of the parties concerned in the shipment.” 结果在卸港发生一大笔滞期费, 总金额达 \$247091.94。在承租人倒闭的情况下, 船东在卸货后期行使留置权, 留置了部分货物(大约 500 t 多), 并向收货人索取这笔滞期费。但收货人认为, 根据本航次租约和提单中的并入条款的规定, 应由承租人而不是自己承担滞期费, 双方就此纠纷向英国法院寻求解决。本案的主要争议是: 根据航次租约和提单中的并入条款, 是否除承租人以外, 收货人也应对所有滞期费负责。高院 Mustill 大法官的观点是: 提单并入条款中的 “charterer (承租人)” 一词应该按照他本身的意义理解, 况且租约的滞期费条款只写明是要承租人支付, 合并并不表示要去更改每一条款, 把 “承租人” 自动改变为 “收货人” 或 “提单持有人”, 把承租人据租船合同对滞期应负的责任强加在仅包含留置权的提单项下的收货人身上。卸港的滞期费由船东直接与收货人结算, 承租人对此不负责任。Mustill 大法官的观点为上诉庭和上议院所支持。上议院的 Diplock 勋爵也指出去任意更改条款令收货人要代承租人支付滞期费在某些情况下会带来不公平、不合理及说不清的问题。他认为, “在提单中包括一个旨在并入某一特定租船合同条件的条款时, 并没有任何解释原则表明该租船合同中哪些可直接适用于装船运输或交货并且在承租人的名称下将各项义务施加于 “承租人” 的条款也被推断已并入提单, 并以 “承租人”、“收货人” 或 “提单持有人” 的名称替代(若有责任终止条款)或将这些名称并入(若无责任终止条款)”^[6]。

但是实务中“The “Miramar”一案判决的效力应予以一定的限制,该案有其特殊性,该案租约中除滞期费条款特别指出由租船人支付外,其他条款并非加以这一限制,法院审理时注意了这一区别,并判决该条款不能有效的并入提单。但是,若租约所有相关条款都加入了租船人这一限制性措辞,那么,通过并入条款,这些条款仍能有效的并入提单,否则,并入条款的意义将完全丧失。另外,若根据提单措辞,上述替代是必须的。那么,以租船人这一措辞限制的条款也将有效地并入提单中,并约束收货人或提单持有人^[7]。

3 买卖合同、租约提单并入租约滞期费条款

一般情况下,由于买卖合同订立在前而租船合同订立在后,买卖双方为了避免将来所订立的租船合同中的滞期费问题发生纠纷,会在买卖合同中并入租约的滞期费条款。航次租船合同是由出租人和承租人按照和约自由的原则订立的,而租约下签发的提单强调的却是法律对承运人的最低限度的责任和义务。因此,租船合同和租约下的提单的内容是不尽相同有时甚至是大相径庭的。船东为统一其依据租约对承租人和依据提单对提单持有人的权利、义务和责任,在提单中订入并入条款,将租约条款并入提单,以约束非承租人的提单持有人。船东有权依据有效的提单并入条款,请求提单持有人/收货人支付滞期费。

3.1 租约中的滞期费条款并入提单

租约下签发的提单,旨在将租船合同中的全部或部分条款并入提单的做法非常普遍。提单的措辞决定了并入条款的范围,提单中并入条款的一般表述,就能有效并入租船合同中那些与装船、运送或卸货或支付运费有关的条款。如:“运费及所有其他条件依照租约(freight and all other conditions as per charter)”;“所有的条件与除外(all conditions and exceptions)”等都能有效地并入在卸货港的滞期费条款,即有关在装货港和卸货港滞期的留置权以及有关亏舱费的留置权。但是,如果提单中的并入条款并非与装船、运送或卸货或支付运费等事项有关联,那么除非在提单中或租约中有明确的文字表明该条款适用于提单,否则该条款不能引入提单^[8]。

各国法院都认可这种做法,认为有效的并入条款可以将租约的滞期费条款并入租约提单,我国海商

法也肯定该条款的效力。《海商法》第95条规定:对按照航次租船合同运输的货物签发的提单,提单持有人不是承租人的,承运人与该提单持有人之间的权利、义务关系适用提单的约定。但是,提单中载明适用航次租船合同条款的,适用该航次租船合同的条款。依据此条款,法院已审结的典型案有:“西丽梅斯”轮滞期费纠纷案^[9]、“月光”轮滞期费纠纷案^[10]和玛丽维娜法航运公司诉中国五金矿产进出口总公司滞期费纠纷案^[11]等,上述案例都判决提单中的并入条款合法有效,提单持有人/收货人应承担滞期费责任。

3.2 租约中的滞期费条款并入买卖合同

基于滞期费条款是航次租船合同的重要条款,一旦涉及航次租船就必然涉及到滞期费问题,因此买卖双方在订立买卖合同这一基础合同时也必然会涉及到滞期费的承担问题。如果买卖双方采用FOB术语,根据《2000年国际贸易术语解释通则》的规定,由买方负责订立租船合同,卖方承担货物在装运港越过船舷之前的一切费用。在此术语下,由于买方是承租人,所以一般情况下,卖方与滞期费无关。但由于卖方负责装船,卖方能否及时装船就与装货港是否产生滞期费息息相关。因此,FOB术语下会出现买卖合同与租约不一致的现象,为了避免装港滞期费纠纷的发生,买卖双方在订立合同时,可以在合同中并入租约的滞期费条款或规定卖方在特定时间内完成装货,这样可以使卖方在装货迟延的情况下,承担相应的滞期费。但实践中,出租人往往因对卖方行使权利缺乏有效的保障,如在装港无法象卸港那样可以留置货物,故即使卖方确实应承担租约中承租人(买方)的义务,也只能由买方先向出租人承担责任,再按照合并条款或买卖合同的其他规定向卖方追偿^[12]。如果买卖双方采用的是CIF或CFR术语,在此类术语下卖方须按通常条件自费订立运输合同并承担从装运港至目的港的运费,买卖合同中针对将来所租的船舶会有支付卸港滞期费的规定,卖方(承租方)为避免支付船东后,自己夹在中间,无法向买方要求补偿,如在Seng v. Glencore Grain^[13]一案中的那样,所以会在订立买卖合同时就要将租约有关的卸货时间与滞期费条款合并进来。

由于一般情况下,买卖合同订立在前而租船合同订立在后,有时租约甚至是在买卖合约订立几个月后才订立的,订立租约的一方无法预测租约会订

有什么样的条款,因而,买卖合同中并入条款的措辞会很简单“as per charter party”。实践中这样的并入条款是否有效呢?这里可以引用Gill和Duffus案中^[14],Clarke大法官说的一段话:“the expression ‘as per charter party’ referred to the charter party pursuant to which this cargo was being carried. . . Provided that the charter concerned was a genuine commercial arrangement it did not matter that the charter had not been drawn up at the time when the contract of sale was made . . .”。从这段话可以看出,Clarke大法官认为,在买卖合同订立时,租约还没有订立,并不会影响买卖合同对租约条款的并入,即使使用简单的并入用语。

3.3 各国法院对于滞期费并入条款在实践中的不同态度

3.3.1 英美法系国家对待滞期费并入条款的态度

在英国,由Kish案例^[15]确定下来的滞期费一词包括了装港和卸港产生的滞期费,航次租约中有关滞期费规定的条款常常被认定为是属于装船、运输、交货的条款,是当然并入提单的条款,一般的并入条款足以并入租约有关滞期费的规定。上诉院Goff法官就持有这样的观点:“一般来讲,支付卸港滞期费与支付运费一样是收货人提取货物的条件”。但是,在订约自由下,合同双方可以对该词加以局限。但如果没有这样做,在解释上就不应去“扭曲的”指它只是针对卸港的滞期费。此外,有不少租约(像油轮租约)只约定了一段时间给予货方进行装卸作业,超出了支付滞期费,并不再去区分装货占多少时间,卸货占多少时间。所以,在这种约定下,根本没有装港(或卸港)滞期费的说法,而只有一个总的滞期费是多少,既包括装港,也包括卸港。而航次租约若有条款允许对货物进行留置以索取欠下的滞期费,一般的措辞、用字也不去区分(若是能去区分)只是针对卸港而不是装港的滞期费。

在美国,提单持有人有支付亏舱费及装货港滞期费的义务。提单并入条款中的一般性的并入用语即可有效并入装货港滞期费^[16]。

3.3.2 大陆法系国家对待滞期费并入条款的态度

斯堪的那维亚国家、意大利、比利时等国家的法院拒绝未明示滞期费数额的并入,认为仅在提单上记载“如果产生延滞费,保留船舶所有人收取滞期费的权利”是不充分的。即使载明船舶到达时间以及实际开始装货及结束的时间,以使收货人知道有滞期费的发生,船舶所有人仍不得对收货人主张

滞期费。

法国海商法规定,在装卸港的装卸时间分开计算时,一般的并入条款足以并入有关滞期费的规定。但在装卸时间统一计算或调剂计算时,提单持有人难以知悉受载期何时开始以及装货港的其他情形,而在提单后附一份时间表又不现实。提单如欲并入有关滞期费的条款,应在提单上注明装货港所用时间及产生的滞期费。

德国、荷兰等法律的严格解释原则认为,如租船合同中明确规定承租人支付装货港滞期费,就不能认为并入条款将支付此滞期费的义务转移给了提单持有人。

3.3.3 两大法系对滞期费并入条款的不同态度及后果

通过上述比较分析,我们可以看出英美法系与大陆法系国家对待租约滞期费条款并入问题的态度是不尽相同的。根据英美有关判例,对于提单下的租约滞期费条款,一般的并入条款足以并入租约有关滞期费的规定且并不强调是否必须在提单上注明装港的滞期费^[17]。但在大陆法系国家,一般的并入条款只能并入卸港滞期费,即只有在装卸两港装卸时间分开计算的情况下,才能通过一般的并入条款直接并入租约有关卸港滞期费的规定,在装卸两港装卸时间共用或可调剂情况下,因收货人、提单持有人往往难以知悉装港装货时间的计算,法律往往要求只有在提单特别注明由收货人、提单持有人承担装港滞期费的情况下才能直接并入租约有关滞期费的规定。我国《海商法》也作了类似规定,《海商法》第78条第2款规定:“收货人、提单持有人不承担装货港发生的滞期费、亏舱费和其他与装货有关的费用,但是提单中明确载明上述费用由收货人、提单持有人承担的除外。”该条款明确了滞期费支付中承运人与收货人、提单持有人之间的权利义务关系,在提单中未载明由收货人、提单持有人支付装港滞期费情况下,承运人不得向其要求支付。对此,我国司法实践中也予以了明确,如在1996年我国海事法院审理的天元星轮滞期费纠纷案^[18]中,法院根据《海商法》第78条判决:尽管提单中含有并入条款使提单持有人受租约约束,承担向承运人支付滞期费的义务,但这只是针对卸港滞期费而言,对于装港发生的滞期费,若提单中未载明由提单持有人支付,承运人不具有向其要求支付的请求权。

由于两大法系对此问题的态度不同,会令船

东无所适从:根据租约适用的英国法,他不必在租约提单中另加明示条款(即写明装港滞期费多少),只需依赖一般措辞的合并条款已有足够保障;但如果去了像法国、埃及或中国的卸港,合并条款却被视为不包括装港的滞期费。如在The “Anwar Al Sabar”案和中国木材华东公司诉米雷纳船舶管理有限公司及东丰船务有限公司提单纠纷案^[19]及天元星轮滞期费纠纷案中埃及法律与中国海商法(第78条款),对装港产生的滞期费要求在提单中明确注明^[20]。

3.4 笔者对待滞期费并入条款的态度

笔者认为,有关滞期费规定的条款应当被认定为是属于装船、运输、交货的条款,是当然并入提单的条款。因此,在装卸两港装卸时间分开计算时,一般的并入条款足以并入有关滞期费的规定。而在装卸时间统算或可调剂计算时,提单持有人往往难以知悉装港受载期(layday)何时开始,以及装港装船的具体情形,而在提单后附上一份时间表又是不现实的,所以只有在提单上注明装港所用的时间及装港已经产生的滞期费数额,才能通过并入条款,使提单持有人亦受租约的制约。之所以要如此规定,因为有关装船率规定不是收货人要履行的条件,而且与货物交付无关,况且这笔滞期费可能在货物装船前已产生。实践中,船主与货方对此也常常各持己见,难以在签单前达成共识,故很少在提单上注明装港使用时间,所以多数租约需明确规定由租家负责装港滞期费^[21]。

4 对中国《海商法》中滞期费并入条款的探讨

《海商法》中关于滞期费并入问题的具体规定有两条,即:第78条和第95条。

第78条:承运人同收货人、提单持有人之间的权利、义务关系,依据提单的规定确定。

收货人、提单持有人不承担在装货港发生的滞期费、亏舱费和其他与装货有关的费用,但是提单中载明上述费用由收货人、提单持有人承担的除外。

第95条:对按照航次租船合同运输的货物签发的提单,提单持有人不是承租人,承运人与该提单持有人之间的权利、义务关系适用提单的约定。但是,提单中载明适用航次租船合同条款的,适用该航次租船合同的条款。

《海商法》第78条的规定是强制性的,即:只要不是提单中明确载明的,收货人或提单持有人

就不承担装港滞期费。如果按照该条理解,对装货港滞期费的承担问题是简单明确的,可操作性非常强。但是,在航次租约并入提单的情况下,如果出现提单上只简单写有“*As per charter party*”的字样,并且航次租船合同条款规定有收货人、提单持有人承担在装港发生的滞期费这样明确的用语,将如何处理呢?此时,一旦《海商法》第95条被援引,就会出现条款适用上的矛盾。按《海商法》第95条,则上述费用应由收货人、提单持有人承担。由于《海商法》第95条是约定性条款,这时就会产生以约定的条款处分了非租约当事人的利益,使提单条款的法律效力被随意更改,提单的法律强制性便不复存在,这显然与立法意图不相符。

笔者认为解决上述问题的最好方法是协调好《海商法》第78条与第95条的法律适用问题。它们都属于《海商法》第四章,只不过一是约定性条款一是强制性条款,笔者认为按照本章的立法精神,在适用时应优先适用强制性条款,在法律无明文规定时,再适用约定性条款。即:当航次租船合同条款并入提单时,应优先适用约束提单的法定条款第78条,从而解决此两条在法律规定上的自相矛盾。

总之,在航次租船业务中,有关滞期责任的法律问题非常复杂,滞期责任的争议种类繁多,我国法律的具体规定不是十分严密,这就要求我们在实务中不但要把握法律的精髓,掌握计算滞期费(亦即计算装卸时间)的规律,更要审慎处理买卖合同、租船合同及提单中的有关滞期费条款,分清滞期责任的归属,避免不必要的经济损失。

参考文献:

- [1] 杨良宜. 滞期费[M]. 大连:大连海事大学出版社,1995. 6.
- [2] 汪鹏南. 非承租人的船舶滞期费和迟延损害赔偿责任[J]. 中国海商法年刊, 1995, 7: 145.
- [3] 郭国汀. SCRUTTON 租船合同与提单[M]. 北京:法律出版社, 2001.109.
- [4] 汪鹏南. 非承租人的船舶滞期费和延迟损害赔偿责任[J]. 中国海商法年刊,1995,7:145.
- [5] 英国伦敦劳氏印刷公司. The “Miramar” [J]. Lloyd's Rep,1984,2:129.
- [6] John S. 装卸时间与滞期[M]. 大连:大连海事出版社, 1998.482.
- [7] 杨良宜. 提单及其付运单证[M]. 北京:中国政法大学出版社, 2001.315-316.
- [8] 郭国汀. SCRUTTON 租船合同与提单[M]. 北京:法律出版社, 2001.109-113.

- [9] 金正佳. 中国典型海事案例评析[M]. 北京:法律出版社, 1998.205-214.
- [10] 金正佳. 中国典型海事案例评析[M].北京:法律出版社, 1998.215-220.
- [11] 王延义. 海事案例精析[M].青岛:青岛海洋大学出版社, 2000.53-58.
- [12] 杨良宜.国际货物买卖[M].北京:中国政法大学出版社, 1999.459.
- [13] 英国伦敦劳氏印刷公司. Seng V. Glencore Grain [J]. *Lloyd's Rep*,1996,1:398 .
- [14] 英国伦敦劳氏印刷公司. Gill & Duffus V. Rionda[J]. *Lloyd's Rep*,1994,2:670.
- [15] 英国伦敦劳氏印刷公司. Kish V.Cory[J]. *Lloyd's Rep*, 1875,10:553.
- [16] 邢海宝. 海商提单法[M]. 北京:法律出版社, 1999.351.
- [17] 郭萍. 租船实务与法律[M].大连:大连海事大学出版社, 1999.74.
- [18] 金正佳.中国典型海事案例评析[M].北京:法律出版社, 1998.187.
- [19] 汪洋. 中国木材华东公司诉米雷纳船舶管理有限公司及东丰船务有限公司提单纠纷案[EB/OL]. <http://www.ccmt.org.cn/hs.2002-03-19>.
- [20] 杨良宜. 提单及其付运单证 [M]. 北京:中国政法大学出版社, 2001.314.
- [21] 王宇. 对并入条款的初步探讨[J]. 中国海商法年刊, 1993,5:120.

Disputes on demurrage related to bill of lading under voyage charter party

GAO Yue-fen, XU Wen-jun

(Law School of China Ocean University, Qingdao 266071, China)

Received: Dec.,20,2004

Key words: demurrage;voyage charter party;sales contract;bill of lading;incorporated clauses

Abstract: With reference to sales contract, charter party and the relative clauses of b/l, this paper gives an exposition of the causes of demurrage disputes under voyage charter parties, the responsible party of demurrage, and the incorporated clauses of b/l, whereby to shed light upon the complicatedness and variousness of the disputes on demurrage.

(本文编辑: 刘珊珊)