



INSIGHT

2022 年 11 月 9 日

## 金康合同 2022 版

波罗的海国际航运公会(BIMCO)发布了广受欢迎的统一散杂货租船合同（金康合同）修订版。本文作者 Helena Biggs 是修订版起草委员会成员。她特别介绍了修订版作出的修改及其背后的原因。

此次发布新版合同面临的关键问题之一是航运业作为自认为行事保守的行业，对新版合同的接纳程度如何。金康合同 2022 版起草委员会早在 2018 年就开始着手合同的修订起草工作，那时的世界完全是另一番景象。如果要说过去几年发生的种种事件证明了什么，那一定是证明了航运业在面临足够紧迫的变革驱动力的情况下，能够展现出灵活性和适应性。

### 关键驱动因素

#### *现代化需求*

尽管金康合同 1994 版已经为行业所熟悉并将继续广受欢迎，但现实是该版本面临的市场环境已经发生变化，虽然也许并非变得面目全非，但可以确定的是对该合同格式进行全面审阅修订势在必行。在 1994 版合同问世前后，人们才刚刚开始接触互联网这一新鲜事物，而电子邮件的主要使用者还仅限于与 IT 行业有联系的人和先行者。如今，我们对现有的互联网和 IT 解决方案已经习以为常，难以想象世界缺少这些技术会如何运转，而标准合同在某些方面已经滞后。这一问题在 *The Port Russel 案* ([2013] EWHC 490 (Comm) 1 March 2013) 中显露无遗。在该判例中，法院认定，鉴于 BPVOY3 格式租船合同条款规定，应以信函、

传真、电传或电报方式发出书面通知，因此不允许通过电子邮件提交装卸准备就绪通知书。BPVOY3 格式租船合同的标准条款在起草时并未预见到电子邮件的普遍使用。

航运业在过去数十年间同样发生了巨变；我们看到越来越多关于船舶和货物的监管规定，例如《国际海事组织 2020 限硫令》或《国际海运固体散装货物规则》，以及从电子单证到自主航行船舶等技术发展以及出乎行业预料的法律决定。例如，在 *The Kitsa* 案（[2005] 1 Lloyd's Rep 432）中，法院认定，船舶在热带水域长时间停留后产生的船体污底清理工作属于船东的维护义务范围，而非租船人就其发出的船舶雇用指令承担的默示赔偿义务；尽管这一决定并非针对金康合同，但是它产生了意料之外的诉讼结果。该判决导致了合同双方普遍采用船体污底条款对相关风险进行分配，并最终促成了 BIMCO 船体污底条款的形成。

这些范围广泛的变化不仅引起了超出金康合同 1994 版范围的义务，也带来了前次修订时未能预见的机遇。因此，市场对于“审视诸多额外要求并充分利用行业创新”的需要是显而易见的。此外，由于部分监管工具的细化规定，租船合同容纳默示条款的空间变得狭小了，因此原先属于默示规定的部分假设条件需要改为明示规定。

### 改进空间

同时，尽管金康合同传统上被视为是倾向于船东的合同，但是看起来广泛保障的船东责任条款（第 2 条）实际上是仅针对货物问题。此外，行业已经形成的一项惯例是在租船合同中加入一项首要条款，以纳入《海牙-维斯比规则》的制度。尽管该惯例的意图应该是通过确保租船合同的条款对船东的有利程度不亚于《海牙-维斯比规则》，以符合船东的保赔险的基本要求，但是《海牙-维斯比规则》的适用明显降低了第 2 条的实际效用。有关该问题的详细论述，可参阅《一种非常草率的行事方式：重新考虑首要条款》（LMCLQ [2021]，第 333 页）。与此相对，金康合同 1994 版诞生于相对稳定时期，当时技术性颠覆带来的高速变化尚未发生，因此金康合同 1994 版仅针对超出租船人控制范围的事件，为租船人提供了非常有限的保障。随着近期重大事件的发生，无论是新冠疫情的到来还是俄罗斯入侵乌克兰，针对外部事件的保障需求在金康合同 2022 版修订过程中成为关注的焦点。

### 合同的总体考量

与任何工作一样，合同修订过程中需要决定合同的适用范围，合同条款的规范性或详细程度，以及合同对未来发展的适应性。为确保合同的全面性，合同修订者决定加入一些具体 BIMCO 标准条款，以减少合同方准备定制条款的需求。这些标准条款体现了协作工作，并借鉴了来自行业不同领域的代表的经验，包括律师、船东利益方和租船利益方。尽管根据特定租船情况，仍然可能需要对标准条款作出相关修改，但是这些条款确实为合同框架提供了坚实基础。尽管合同修订者很想通过援引租船合同订立时有效的最新版 BIMCO 条款的方式，使租船合同能够适应未来的变化，但是总体而言，合同条款确定性的好处仍然被认为超过了采纳最新修订版条款的好处，因为合同方可能不熟悉修订版。

**所以，有哪些主要修改？**

## 船东义务

如上文所述，关键问题之一是在保持船东的保赔险保障的同时，保留第 2 条的利益。第 2 条已经进行了大范围的重新起草，为船东提供《海牙-维斯比规则》的充分保障，并且将船东负有的合理勤勉义务限制在两个特定时间点（即船舶在开始装货时必须具备适货性，以及在开始载货航程时必须具备适航性）。金康合同的修订意味着不再需要通用的首要条款，因为租船合同本身已经符合保赔险的最低要求。

## 货物作业

第 4 条中关于货物作业的规定已经与 NYPE 格式租船合同项下的同等制度合并和统一。该修订的意图是使双方能够受益于为了澄清货物作业何时成为船舶适航性问题而制订的大量法律规定。但是，“船方不承担装货/卸货费用(free in/free out)”的原则得到保留。

关于允许的货物作业时间，有多个条款分别规定了装卸时间和滞期费制度，具体涉及装卸时间、装卸时间起算和装卸时间的计算。通过借鉴油轮租船合同中的常用条款，新版合同新增一项要求，即货物单证必须在装载作业完成后 3 小时内备齐，以提升有关该问题的确定性，避免关于“合理时间”的争议。

## 解约

第 9 条和第 14 条分别规定了两项不同的租船合同解约权。

第 9 条是全新的条款，规定船舶靠岸后，船舱经查如果尚未准备就绪并且无法在解约日之前或在固定期限（默认期限为 96 小时）（以较迟发生者为准）达到必要标准，租船人有权解除租船合同。尽管该条款看起来非常严苛，但却承认了船东具有提供在所有方面均妥可装货状态的船舶的根本性义务，并且如果租船人有意解除合同，租船人仍然必须补偿船东产生的等待泊位的时间。另一方面，第 14 条规定，如果船舶未能在解约日之前提交有效的装货准备就绪通知书，则有权解除合同，而没有将解约与船舶到达时间相关联。

## 暂停和终止

除了在货物上设置常见的留置权外，租船合同还规定，如果租船人未能在约定期限内支付租船合同项下的应付款项，则船东有权暂停履约，乃至终止租船合同。租船合同规定，租船人有义务通过提供担保的方式，减轻干扰船舶服务的风险。租船人还有义务保障船东免于承担因船东行使救济的行为而在提单项下负有的任何责任。这种规定与航次租船合同战争风险条款 2013 版（VOYWAR 2013）等其他标准条款类似，即租船人有义务保障船东免于承担因船东行使偏离提单合同的权利而引起的任何责任。

## 例外条款

如上文所述，针对影响租船人履约的外部事件造成的后果，保障租船人免于承担这些后果的可见需求在过去几年重大事件的背景下愈加突出。显然市场上已经在使用多种针对不可抗力事件的定制条款，而其他行业合同则采用略有不同的方式并加入了例外条款。为了改善针对未预见事件的保障，合同中加入了明确的例外

条款，规定双方免于承担因此造成的违约后果，这与 ASBATANKVOY 或 NORGRAIN 格式租船合同的做法相似。

### *提单*

最后，租船合同规定租船人有权使用电子提单、运单和提货单，这被认为是在租船合同现代化和推进电子单证使用方面迈出的重要一步，可以享受电子单证系统在提单传输速度方面的优势。康金提单（CONGENBILL）也已进行修订，修订版明确规定，如果提单正面未记载租船合同日期并且存在租船合同链，则纳入提单的租船合同是航次租船合同。此外，提单背面包含明确的准据法和管辖权条款，以促使其与租船合同中的同等条款保持一致，降低不同司法管辖区的法院和仲裁机构作出不一致判决/裁决的风险。

### *BIMCO 装卸时间定义*

最后，值得注意的一点是，新版租船合同给 BIMCO 装卸时间定义赋予了合同效力，因此如果采用金康合同 2022 版的合同方尚不了解相关定义，则应当尽快熟悉和了解。

### **结论**

新版金康合同的实施具有上文所述的优势。其中最直接的实务优势可能是新版合同的全面性，即旨在通过加入一系列标准 BIMCO 条款，使合同方的缔约过程更加轻松。标准合同格式和条款借鉴了各利益方的集体经验和想法，能够采用和经调整后适用这些标准合同格式和条款具有可观的益处。新版合同作出的修订不会全部有利于租船人，也不会全部有利于船东，而不可避免地是平衡合同双方利益的结果。但是，基于上述理由，金康合同 2022 版总体而言是对金康合同 1994 版的改进，也希望整个行业会有同感。

### BIMCO 成员可使用的有用链接

[金康合同 2022 版 \(bimco.org\)](https://www.bimco.org)

[康金提单 2022 版 \(bimco.org\)](https://www.bimco.org)

*Helena Biggs 在此感谢 Alan MacKinnon 支持她参与起草委员会工作。*



**作者：Helena Biggs**

高级律师，伦敦