



INSIGHT

2022 年 11 月 9 日

金康合同 2022 版

波羅的海國際航運公會(BIMCO)發佈了廣受歡迎的統一散雜貨租船合同（金康合同）修訂版。本文作者 Helena Biggs 是修訂版起草委員會成員。她特別介紹了修訂版作出的修改及其背後的原因。

此次發佈新版合同面臨的關鍵問題之一是航運業作為自認為行事保守的行業，對新版合同的接納程度如何。金康合同 2022 版起草委員會早在 2018 年就開始著手合同的修訂起草工作，那時的世界完全是另一番景象。如果要說過去幾年發生的種種事件證明了什麼，那一定是證明了航運業在面臨足夠緊迫的變革驅動力的情況下，能夠展現出靈活性和適應性。

關鍵驅動因素

現代化需求

儘管金康合同 1994 版已經為行業所熟悉並將繼續廣受歡迎，但現實是該版本面臨的市場環境已經發生變化，雖然也許並非變得面目全非，但可以確定的是對該合同格式進行全面審閱修訂勢在必行。在 1994 版合同問世前後，人們才剛剛開始接觸互聯網這一新鮮事物，而電子郵件的主要使用者還僅限於與 IT 行業有聯繫的人和先行者。如今，我們對現有的互聯網和 IT 解決方案已經習以為常，難以想像世界缺少這些技術會如何運轉，而標準合同在某些方面已經滯後。這一問題在 *The Port Russel* 案（[2013] EWHC 490 (Comm) 1 March 2013）中顯露無遺。在該判例中，法院認定，鑒於 BPVOY3 格式租船合同條款規定，應以信函、

傳真、電傳或電報方式發出書面通知，因此不允許通過電子郵件提交裝卸準備就緒通知書。BPVOY3 格式租船合同的標準條款在起草時並未預見到電子郵件的普遍使用。

航運業在過去數十年間同樣發生了巨變；我們看到越來越多關於船舶和貨物的監管規定，例如《國際海事組織 2020 限硫令》或《國際海運固體散裝貨物規則》，以及從電子單證到自主航行船舶等技術發展以及出乎行業預料的法律決定。例如，在 *The Kitsa* 案（[2005] 1 Lloyd's Rep 432）中，法院認定，船舶在熱帶水域長時間停留後產生的船體汙底清理工作屬於船東的維護義務範圍，而非租船人就其發出的船舶雇用指令承擔的默示賠償義務；儘管這一決定並非針對金康合同，但是它產生了意料之外的訴訟結果。該判決導致了合同雙方普遍採用船體汙底條款對相關風險進行分配，並最終促成了 BIMCO 船體汙底條款的形成。

這些範圍廣泛的變化不僅引起了超出金康合同 1994 版範圍的義務，也帶來了前次修訂時未能預見的機遇。因此，市場對於“審視諸多額外要求並充分利用行業創新”的需要是顯而易見的。此外，由於部分監管工具的細化規定，租船合同容納默示條款的空間變得狹小了，因此原先屬於默示規定的部分假設條件需要改為明示規定。

改進空間

同時，儘管金康合同傳統上被視為是傾向於船東的合同，但是看起來廣泛保障的船東責任條款（第 2 條）實際上是僅針對貨物問題。此外，行業已經形成的一項慣例是在租船合同中加入一項首要條款，以納入《海牙-威士比規則》的制度。儘管該慣例的意圖應該是通過確保租船合同的條款對船東的有利程度不亞於《海牙-威士比規則》，以符合船東的保賠償的基本要求，但是《海牙-威士比規則》的適用明顯降低了第 2 條的實際效用。有關該問題的詳細論述，可參閱《一種非常草率的行事方式：重新考慮首要條款》（LMCLQ [2021]，第 333 頁）。與此相對，金康合同 1994 版誕生於相對穩定時期，當時技術性顛覆帶來的高速變化尚未發生，因此金康合同 1994 版僅針對超出租船人控制範圍的事件，為租船人提供了非常有限的保障。隨著近期重大事件的發生，無論是新冠疫情的到來還是俄羅斯入侵烏克蘭，針對外部事件的保障需求在金康合同 2022 版修訂過程中成為關注的焦點。

合同的總體考量

與任何工作一樣，合同修訂過程中需要決定合同的適用範圍，合同條款的規範性或詳細程度，以及合同對未來發展的適應性。為確保合同的全面性，合同修訂者決定加入一些具體 BIMCO 標準條款，以減少合同方準備定制條款的需求。這些標準條款體現了協作工作，並借鑒了來自行業不同領域的代表的經驗，包括律師、船東利益方和租船利益方。儘管根據特定租船情況，仍然可能需要對標準條款作出相關修改，但是這些條款確實為合同框架提供了堅實基礎。儘管合同修訂者很想通過援引租船合同訂立時有效的最新版 BIMCO 條款的方式，使租船合同能夠適應未來的變化，但是總體而言，合同條款確定性的好處仍然被認為超過了採納最新修訂版條款的好處，因為合同方可能不熟悉修訂版。

所以，有哪些主要修改？

船東義務

如上文所述，關鍵問題之一是在保持船東的保賠險保障的同時，保留第 2 條的利益。第 2 條已經進行了大範圍的重新起草，為船東提供《海牙-威士比規則》的充分保障，並且將船東負有的合理勤勉義務限制在兩個特定時間點（即船舶在開始裝貨時必須具備適貨性，以及在開始載貨航程時必須具備適航性）。金康合同的修訂意味著不再需要通用的首要條款，因為租船合同本身已經符合保賠險的最低要求。

貨物作業

第 4 條中關於貨物作業的規定已經與 NYPE 格式租船合同項下的同等制度合併和統一。該修訂的意圖是使雙方能夠受益於為了澄清貨物作業何時成為船舶適航性問題而制訂的大量法律規定。但是，“船方不負擔裝貨/卸貨費用(free in/free out)”的原則得到保留。

關於允許的貨物作業時間，有多個條款分別規定了裝卸時間和滯期費制度，具體涉及裝卸時間、裝卸時間起算和裝卸時間的計算。通過借鑒油輪租船合同中的常用條款，新版合同新增一項要求，即貨物單證必須在裝載作業完成後 3 小時內備齊，以提升有關該問題的確定性，避免關於“合理時間”的爭議。

解約

第 9 條和第 14 條分別規定了兩項不同的租船合同解約權。

第 9 條是全新的條款，規定船舶靠岸後，船艙經查如果尚未準備就緒並且無法在解約日之前或在固定期限內（默認期限為 96 小時）（以較遲發生者為準）達到必要標準，租船人有權解除租船合同。儘管該條款看起來非常嚴苛，但卻承認了船東具有提供在所有方面均備妥可裝貨狀態的船舶的根本性義務，並且如果租船人有意解除合同，租船人仍然必須補償船東產生的等待泊位的時間。另一方面，第 14 條規定，如果船舶未能在解約日之前提交有效的裝貨準備就緒通知書，則有權解除合同，而沒有將解約與船舶到達時間相關聯。

暫停和終止

除了在貨物上設置常見的留置權外，租船合同還規定，如果租船人未能在約定期限內支付租船合同項下的應付款項，則船東有權暫停履約，乃至於終止租船合同。租船合同規定，租船人有義務通過提供擔保的方式，減輕干擾船舶服務的風險。租船人還有義務保障船東免於承擔因船東行使救濟的行為而在提單項下負有的任何責任。這種規定與航次租船合同戰爭風險條款 2013 版（VOYWAR 2013）等其他標準條款類似，即租船人有義務保障船東免於承擔因船東行使偏離提單合同的權利而引起的任何責任。

例外條款

如上文所述，針對影響租船人履約的外部事件造成的後果，保障租船人免於承擔這些後果的可見需求在過去幾年重大事件的背景下愈加突出。顯然市場上已經在使用多種針對不可抗力事件的定制條款，而其他行業合同則採用略有不同的方式並加入了例外條款。為了改善針對未預見事件的保障，合同中加入了明確的例外

條款，規定雙方免於承擔因此造成的違約後果，這與 ASBATANKVOY 或 NORGRAIN 格式租船合同的做法相似。

提單

最後，租船合同規定租船人有權使用電子提單、運單和提貨單，這被認為是在租船合同現代化和推進電子單證使用方面邁出的重要一步，可以享受電子單證系統在提單傳送速率方面的優勢。康金提單（CONGENBILL）也已進行修訂，修訂版明確規定，如果提單正面未記載租船合同日期並且存在租船合同鏈，則納入提單的租船合同是航次租船合同。此外，提單背面包含明確的准據法和管轄權條款，以促使其與租船合同中的同等條款保持一致，降低不同司法管轄區的法院和仲裁機構作出不一致判決/裁決的風險。

BIMCO 裝卸時間定義

最後，值得注意的一點是，新版租船合同給 BIMCO 裝卸時間定義賦予了合同效力，因此如果採用金康合同 2022 版的合同方尚不瞭解相關定義，則應當儘快熟悉和瞭解。

結論

新版金康合同的實施具有上文所述的優勢。其中最直接的實務優勢可能是新版合同的全面性，即旨在通過加入一系列標準 BIMCO 條款，使合同方的締約過程更加輕鬆。標準合同格式和條款借鑒了各利益方的集體經驗和想法，能夠採用和經調整後適用這些標準合同格式和條款具有可觀的益處。新版合同作出的修訂不會全部有利於租船人，也不會全部有利於船東，而不可避免地是平衡合同雙方利益的結果。但是，基於上述理由，金康合同 2022 版總體而言是對金康合同 1994 版的改進，也希望整個行業會有同感。

BIMCO 成員可使用的有用連結

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

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

Helena Biggs 在此感謝 Alan MacKinnon 支持她參與起草委員會工作。



作者：Helena Biggs

高級律師，倫敦