

論金康合同對船東與租家的利益再平衡¹

陳石 蔡慧存²

摘要：作為航次租船合同領域統一雜貨租船合同的標準合同範本，金康合同自 1992 年公佈後經 1976 年、1994 年及 2022 年三次修訂。金康合同 2022 契合當前國際海商立法的發展趨勢，向著更加公平合理的方向發展。締約雙方實力不對等的時代背景下，金康合同 2022 雖然對租家利益有一定的妥協，但總體上依然傾向於保護船東利益。金康合同 2022 文本對船東與租家利益的再平衡給締約雙方帶來新的風險挑戰，特別是對金康合同 1994 文本下當事人權利義務的調整，使得船東和租家瞭解合同的修訂邏輯及預測未來發展方向顯得尤為重要。為了進一步促進船東和租家的利益再平衡，我國亦應在立法、司法和社會層面有所作為以促進航運業有序發展。

關鍵字：金康合同 1994 金康合同 2022 船東利益 租家利益 利益再平衡

1 廣東省哲學社會科學規劃 2023 年度學科共建項目：粵港澳大灣區海事法律衝突與協調機制研究（GD23XFX19）；2023 年廣東省高校科研平臺和科研項目：粵港澳大灣區海事法律之衝突與協調研究（2023WTSCX071）；2024 年度廣州市高等教育教學質量與教學改革工程項目：粵港澳大灣區涉外海事人才法治思維培養：以“海難救助”混合式教學實踐為例（2024KTAL002）；2024 年山東省高等學校哲學社會科學研究項目：智慧海洋背景下山東省海洋碳匯遠期收益權擔保法律制度研究（2024ZSMS286）；2024 年煙臺市社會科學規劃研究項目：海洋強市目標驅動下煙臺市海洋碳匯遠期收益權融資法律問題研究（YTSK2024-009）。

2 陳石（1989—），男，浙江平陽人，法學博士，廣州航海學院海商法研究中心 / 南方海洋科學與工程廣東省實驗室（珠海）副教授，E-mail: umchenshi@126.com。蔡慧存（2001—），女，廣東汕尾人，上海海事大學法學院碩士研究生，E-mail: 1562397148@qq.com。

Rebalance of Interests between Shipowners and Charterers from the Perspective of GENCON Contract Revision

CHEN Shi, CAI Huicun

Abstract: As a commonly used standard contract model in the field of voyage chartering, the GENCON Contract has undergone three revisions. GENCON 2022 is the latest revised version, which modifies the vague expressions in GENCON 1994 and incorporates commonly used clauses in practice, which is more in line with the principle of fairness and compromise on the interests of the charterer. However, it still tends to protect the interests of the shipowner. The emergence of GENCON 2022 means that the interests of shipowners and charterers will face new risks and challenges. This article will study the new adjustments made by GENCON 2022 clauses to the rights and obligations of both parties by comparing with the previously commonly used GENCON 1994, in order to help shipowners and charterers clarify the content and revision logic of various clauses of GENCON 2022 before signing the contract, and strive for favorable clause protection for themselves, so that the originally “unequal” interest tendency can become a more reasonable “balance”. In order to further promote the rebalancing of interests between shipowners and charterers, China should also make efforts at the legislative, judicial, and social levels to promote the orderly development of the shipping industry.

Key words: GENCON 1994 , GENCON 2022 , shipowners’ interests , charterers’ benefits , rebalance of interests.

一、船東與租家利益再平衡研究概述

(一) 船東與租家利益再平衡的實踐背景與立場分析

1. 金康合同 2022 對雙方利益再平衡的實踐背景

金康合同 1994 發佈至今已 30 年，實務界普遍反映其中諸多條款彈性很大，表述存在歧義，易引發糾紛，金康合同 1994 不足以適應船東和租家的締約需求。《海牙規則》《海牙-維斯比規則》《漢堡規則》《鹿特丹規則》等國際海運公約對“船東責任”條款的規定也已發生重大變化，金康合同 1994 中“船東責任”條款與當前國際公約和航運慣例中的船東責任條款已經不符。³ 商人追求利益的本質促使具有航運實務可操作性的標準租約範本之誕生，新範本要求能夠適應當前航運實務，供船東和租家直接援引而無須附加大量條款，以降低商業談判和糾紛處理的成本，足以應對時代發展中出現的新問題，為司法實踐提供新的指引。

2. 金康合同與我國海商法之間利益平衡立場分析

私法性質的航運合同範本通常是利益平衡的產物，金康合同亦如此。BIMCO 的會員中船東會員占絕大多數，其所制定的合同範本必然向船東利益傾斜。分析金康合同各版本可知，合同內容雖有向租家利益妥協的趨勢，但總體上還是傾向於維護船東利益。我國《海商法》第四章第七節“航次租船合同”賦予合同當事人極大的締約自由，只有第 47 條“適航義務”和第 49 條“不得進行不合理繞航義務”強制適用，其他條款均允許當事人自由約定。據悉，為了維護航次租船合同完全合同自由，未海商法修改將取消上述強制性條款的適用，林源民認為該強制性條款並未起到保護貨方的立法意圖，還可能降低出租人的適航義務。⁴ 當初制定“航次租船合同”規則時偏向貨方利益，如今促進和保障航運經濟發展是時代主旋律，在修改相關規則時不能再偏向一方或幾方的利益，需要重新平衡船貨利益。

(二) “利益”、“利益衝突”、“利益平衡”的概念界定

“利益”在現代詞典中的釋義為“好處”，英國法哲學家邊沁與德國法學家耶林均認為權利的本質是受法律保護的利益，如果將利益放在法學理論當中，則為“權利”的基礎與落腳點。本文所指“利益”乃金康合同條款修訂對船東和租家權利義務的劃分而帶來的物質利益影響，即給雙方帶來的實質好處。因此，“船東利益”是指金康合同 2022 對船東所

3 林火平：《親歷者解讀金康 2022 標準合同的修訂歷程及內容》，載《中國遠洋海運》2022 年第 12 期，第 53 頁。

4 司玉琢：《關於〈海商法〉修改的幾點看法》，見國際商法公眾號 https://mp.weixin.qq.com/s/5wJLTHiydMw-Ft2Y6_QY9w，刊載日期：2018 年 10 月 6 日。

賦予的權利所能夠為其帶來的好處，“租家利益”則是指金康合同 2022 對租家所賦予的權利所能夠為其帶來的好處。“衝突”在現代詞典中有“對立的、互不相容的力量或性質（如觀念、利益、意志）互相干擾”的釋義，航次租船領域船東與租家間的“利益衝突”指雙方在追求自身利益最大化時造成利益互相干擾，存在“此消彼長”的局面。“平衡”在現代詞典的釋義為“對立的各方在數量上或者品質上相等或者相抵”，而在法學理論中，利益的平衡並不等於數量或品質上的相等或相抵，而是某種利益關係的“協調”。⁵ 航次租船領域船東與租家間利益往往處於“不平等”狀態，研究金康合同 2022 下船東和租家的利益再平衡旨在摸索出對雙方更加有利的締約建議，使得“不平等”的利益傾向轉為更加合理的平衡狀態，讓船東和租家能夠有效應對金康合同修改帶來的潛在風險。

二、金康合同 2022 下船東利益的再傾斜

（一）貨物風險承擔下租家主要責任與船東監督義務

1. 租家承擔的貨物風險

金康合同 2022 第 3 條為新增條款，值得租家高度重視，其列明瞭由租家承擔的風險、責任和費用。⁶ 第 3 條第 a 款規定租家應保證貨物符合特別要求、貨物描述清晰妥當、單證齊全，確保貨物的綁紮、系固等各方面都能夠承受住裝載、運輸和卸載，嚴格遵守所有適用法、規則和國際公約。⁷ 第 b、d 款則列出了散裝貨、海洋環境污染貨物的裝載、積載等的要求，明確由此引發的索賠責任由租家承擔。⁸ 鼓勵船東合理利用資源的思想亦有所體現，第 3 條第 c 款規定當租家的貨物不能裝滿船舶時，船東能夠繼續裝載其自有或其他租家的貨物且可以在租家貨物前或後進行裝卸，避免艙位的浪費，讓船東實現利益最大化。⁹ 值得租家注意的是，關於船東自有貨物或其他租家貨物的裝卸風險、責任、費用承擔的問題，條款中沒有予以規定，建議租家在締約時作更細緻的約定，如明確船東承擔其自有貨物或者其他租家貨物的裝卸風險，若上述貨物造成租家貨物發生貨損，應當由船東及時承擔賠償責任。與租家相比，船東對貨物能否“滿艙滿載”具有更專業的認知，故租約雙方在締約時應注意履行告知義務，船東應告知船舶的艙容係數等情況，租家則應當告知貨物的屬

5 李天生：《船貨利益平衡原則研究》，大連海事大學 2010 年博士學位論文，第 17 頁。

6 BIMCO：《統一雜貨租船合同 2022 版》樣本，見 BIMCO 官網 <https://www.bimco.org/trending-topics/gencon-2022>，刊載日期：2022 年 10 月 27 日。

7 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第三條第 a 款。

8 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第三條第 b、d 款。

9 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第三條第 c 款。

性、積載因素等情況，以便於船東提供足夠艙容的船舶來運輸貨物。

2. 裝卸貨過程的義務分配

金康合同 2022 第 4 條第 b 款為新增條款，船舶到達裝卸貨地點後，租家得承擔為了船舶持續安全而支付的額外費用，例如臨時移開或者各種協助作業費用。¹⁰ 對此，租家應確保所指定裝卸貨地點的安全，以降低額外費用支付的風險。由於裝卸貨過程租家無法實際控制貨物，有必要讓船東進行監督輔助，金康合同 2022 第 4 條第 a 款保留了“在船長監督下”進行裝卸作業的規定，以維護租家權益。¹¹ 值得注意的是，該條款並未規定船東違反監督義務應如何承擔責任。英國倫敦法院曾經裁判過一個案件：一艘散貨船運送大米，在卸貨時貨方發現很多大米袋子出現破裂，大量大米貨損，貨方認為船東在裝貨時沒有做好監督，應當承擔失職責任。租約中雖未規定由船東承擔裝卸貨過程的損失，但從其他文字表述可推定裝卸責任已轉至租家和貨方，所以由於裝卸貨過程中的不當操作引起的貨損應由租家來承擔，船東免責。¹² 可見，貨方往往會以船東沒有履行好監督職責為由追究船東的失職責任，為了避免此類糾紛發生，雙方締約時可以詳細約定。同金康合同 1994 相比，金康合同 2022 更強調船舶發生影響適航性和船級損害時，租家承擔修理義務的及時性。第 4 條第 d 款規定船長或船東負有將損壞情況儘快和合理通知租方的義務，租家在收到通知後應“毫不遲延”地修理船舶的合理磨損，由船方邀請檢驗師評估損壞範圍，且檢驗師必須經由租家指定，該規定旨在鼓勵租約雙方在面臨損害事故時能夠及時溝通處理糾紛。¹³ 一旦船舶發生“非不適航性”損壞，船東和租家均有減損義務。金康合同 2022 第 4 條第 d 款突破了金康合同 1994 中“只能由租家履行修理義務”的規定，明確在裝卸工人造成船舶除了不適航的其他損壞後，租家沒有按約定完成修理的，船東有義務進行修理，最終費用由租家承擔。

（二）租家的費用給付義務與船東所享對抗權利

1. 運費規定下船東利益的體現

金康合同 1994 將運費分為“到付”和“預付”，金康合同 2022 第 7 條雖未明確區分，實際上已蘊含在各條款表述中。為了適應國際貿易的發展，金康合同 2022 不再沿用“運費以現金支付”的表述，採用轉賬資金支付，以充分發揮銀行在交易往來中的橋樑作用。

10 FIOST 英文全稱為“Free In and Out, Stowed”，中文含義為“船東不負責裝船、卸船和積載費用”。

11 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第四條第 a 款。

12 武漢海事法院：《風險和責任：誰對裝卸中的不當作業承擔責任？》，見武漢海事法院公眾號 https://mp.weixin.qq.com/s/LwY1v1ph_Z0xDttUaTHOyA，刊載日期：2015 年 12 月 24 日。

13 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第四條第 d 款。

船東和租家應注意在合同第一部分第 14 欄載明運費率或包乾價，在第 15 欄中載明運費如何支付與何時支付，以提高交易效率。金康合同 2022 第 7 條第 b 款中則規定了包乾運費之外的運費按大副收據載明的貨物“數量”計算，租家不再享有預付運費時選擇按貨物“重量”或“數量”支付運費的權利。第 7 條第 c 款明確了包乾運費在裝貨完成時即賺取，即包乾運費為預付運費。¹⁴ 此外，第 d、e 兩款的規定與金康合同 1994 保持一致，均對預付運費作了規定：一是不予退還，二是在運費實際由船東足額收取前，租家不能要求船東或船長簽發或背書顯示運費預付的提單。此處賦予了船東簽發運費預付提單的抗辯權，有助於督促租家及時足額支付運費。¹⁵

2. 滯期費規定下船東利益的體現

租家裝卸貨所用時間超過免費裝卸貨時間的，應按約定滯期費率向船東支付滯期費，按日結算並在收到船東發票後立即支付。金康合同 2022 第 4 條規定裝卸工人造成船舶損壞引起的時間損失，由租家按滯期費率支付；第 5 條則規定租家有權要求對貨物進行薰蒸，給船東造成的時間損失也按滯期費率賠償。可見滯期費率的約定至關重要，金康合同 2022 將滯期費率規定在第一部分第 19 欄，由租約雙方選擇是否按天或者同等比率計算。滯期費的數額關係著船東的利益，金康合同 2022 第 13 條第 b 款明確“若沒有另外約定，滯期費持續累計不得間斷。”¹⁶ 此規定為原則性規定，在特定航次的特殊情況下，可以約定不持續累計計算滯期費。相比之下，金康合同 1994 第 7 條中僅規定滯期費的計算方式，即“按照滯期費率按日支付，不足一日的按照比例連續累計。”未考慮到租約雙方可以另行約定的情形，可見金康合同 2022 賦予了租約雙方更多的合同自由。此外，金康合同 2022 還規定若時間損失是船東未及時履行服務造成的，則不計入滯期時間，以避免讓租家承擔船方過錯造成的損失。若租家提前完成了裝卸貨作業，船東可以提早開始其航次，有助於其履行後續航次，獲得更多的利益。金康合同 1994 未規定速遣費計算方式，金康合同 2022 進行了補充，於第 13 條第 a 款規定速遣費由船東就所有節省的裝卸時間按滯期費率的一半向租家支付，鼓勵租家儘早完成裝卸貨作業。¹⁷ 綜上，滯期費和速遣費規定均有利於保護船東利益，前者通過讓租家承擔滯期費用，正面彌補船東時間損失；後者則鼓勵租家儘早完成裝卸貨為船東騰出時間，亦變相維護船東的利益。

3. 船東留置權保障範圍的擴大

14 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第七條第 b、c 款。

15 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第七條第 d、e 款。

16 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第十三條第 b 款。

17 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第十三條第 a 款。

船東對貨物和貨物次程運費享有留置權，金康合同 2022 第 15 條與金康合同 1994 均規定了該權利，前者對留置權保障的費用範圍進行了更多的列舉，不僅包括金康合同 1994 所規定的運費、虧艙費、滯期費，還包括共同海損分攤、救助費用、補償或損壞或其他款項索賠以及為收回上述費用而需支付的其他費用，包括法律費用。船東能夠行使留置權的範圍擴大，這對租家而言是很不利的。即使留置權保障範圍擴大，船東在留置貨物時也應考慮合理性，避免發生糾紛。此外，無法行使留置權的情形也值得關注，如船東經常要花時間來確定是否收到運費匯款，若應租家要求簽發提單或依某些國家法律要求在貨物裝船後 24 小時內簽發提單，即“提單簽發在前，運費支付在後”；或遇到 CIF 價格下提單必須注明“freight prepaid”，當收貨人憑該提單提貨時，船東無法以“運費未付”為由對收貨人行使貨物留置權。¹⁸ 因此，船東應盡力在締約時爭取到運費預付條款，如遇困難，建議與租家協商要求憑保函簽發提單。¹⁹

4. 船東的中止和終止履約抗辯權

金康合同 1994 中僅明確船東中止租約的條件，金康合同 2022 則細分了船東中止和終止履約權，第 16 條第 a 款規定船東中止履約的權利，一旦租家未按約定支付運費、虧艙費、滯期費或其他賠償，船東有權在任意時間內中止履行租約。²⁰ 從條款措辭來看，船東中止履約的條件明顯降低。金康合同 2022 第 16 條第 b 款則規定了終止履約權，只要滿足“船東發出了費用支付通知”和“租家在收到通知起 96 小時內依舊未足額支付，或未按船東接受的條款提供足額擔保”這兩個條件，船東就有權終止租約。²¹ 結合金康合同 2022 第 16 條第 a 款可知，船東終止履約權的適用範圍進一步擴大，不再限於滯期費，還包括運費、虧艙費等其他賠償。此外，該條款明確了租約終止的後果，包括船東有權在任何港口或地點將貨物卸下，租家不能因此主張船東違約或不合理繞航損害賠償。實際上船東終止履約的條件與金康合同 1994 規定中止履約的條件幾乎一致，加重了租家不及時支付費用的後果，建議租家締約時適當延長費用支付時間，以確保有較充裕的時間進行準備工作。在船東解約或中止履約後，租家將面臨很大的風險責任。金康合同 2022 第 16 條第 c 款進一步明確在船東解約或中止履約後，租家應補償船東因行使權利導致的所有損害、損失、費用，並承擔引發的責任（含第三方責任）。若船舶遭遇實際或威脅扣押或滯留，租家應立即提供

18 CIF 英文全稱為“Cost, Insurance, and Freight”，中文意思為“成本加保險費加運費”。由賣方負責安排運輸和交保險費。

19 檀芳：《金康 (GENCON)94 與金康 1976 之比較》，載《天津航海》1996 年第 4 期，第 14 頁。

20 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第十六條第 a 款。

21 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第十六條第 b 款。

適當擔保或替代擔保，避免船舶任何延誤；若給船東造成時間損失，租家有義務按滯期費率賠償。²² 避免該後果發生的前提是租家及時足額支付上述費用，這點值得租家謹慎對待。實踐中，租家往往會質疑船東所主張的各項費用，因此爭議頗多，在爭議未解決前，船東應謹慎行使中止或終止履約權，合理評估風險，及時預防租家以船東不當行權為由提起索賠。

（三）船東在特殊情況下有權維護自身利益的舉措

1. 船東的補救方式之使用“替代”條款

金康合同 1994 沒有關於替代船的規定，金康合同 2022 第 23 條填補了該空缺，明確船東可以在受載期 / 解約期限內指定並提供替代船，但必須滿足兩個條件，一是事先獲取租家書面同意；二是船東所提供替代船與原船舶實質特徵相似。值得租家注意的是，在沒有合理理由的情況下不能拒絕船東提供的替代船。²³ 船東除可以使用“替代船”外，亦可更換“替代航線”。金康合同 2022 第 34 條規定若船長和船東合理判斷航次天然使用的正常和通常航線上的任何地點，可能使船貨、船員或其他船上人員因遭遇海盜行為而變得危險或危險程度提高，船東有權選取合理的替代航線，並立即通知租家航線變更情況。如果船舶進入特定地點後才有遭遇海盜行為的危險，船長則有權自由離開至安全地點。²⁴ 綜上可知船東在面臨特殊情況時，只要滿足相應的條件，就可以使用“替代”條款來繼續履約，從而維護自身利益。

2. 當船舶存在延期抵達時合理使用“質詢”

不僅船東有權終止履約，租家亦然。金康合同 2022 保留了金康 1994 規定的租家解約權，第 14 條第 b 款假設了船東盡到合理謹慎後船舶仍無法在解約日前到達裝貨地點的，應立即通知租家，即向租家發出質詢，通知內容包括兩點：一是船舶預計遞交 NOR 的時間，二是詢問租家是否行使解約權或者同意達成新的解約日。²⁵ 值得船東注意的是，船舶延誤的通知只能發一次，雙方達成新解約日後船舶再次延誤的，船東再無質詢權。金康合同 2022 第 14 條所提及的解約日都具體到當地時間的 23.59，這與金康合同 1994 不同。金康合同 1994 規定“當租家未行使解約權時，以船東發出通知中載明的新的準備就緒日期之後的第七天為新的解約日”，按該規定，即使船東於新的準備就緒日期前無法遞交 NOR，租家也只能等新的準備就緒日期後第七天才能行使解約權，給予了船東 7 天的寬限期。由於該規定在複雜的航運面前不夠靈活，金康合同 2022 修改為“如租家未行使解約權，則

22 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第十六條第 c 款。

23 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第二十三條。

24 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第三十四條。

25 NOR 英文全稱為“Notice of Readiness”，中文的意思是“裝卸準備就緒通知書”。

船東提出的新解約日代替原先的解約日”，給船東選擇新解約日的權利，若租家未及時回饋則認定默許了質詢通知中的新解約日。²⁶ 船東應及時讓船舶做好裝卸準備以保障租家的可期待利益，合理使用“質詢”條款，及時與租家溝通，把雙方利益損失降到最低。

3. 存在罷工情形妨礙實際裝卸貨時的解約權

金康合同 2022 第 17 條第 a 款的規定與金康合同 1994 規定表述雖不一，含義其實相同。船東可以在特定時間點內要求租家確認是否按未發生罷工或停工的情況計算裝卸時間，金康合同 2022 用“在第一個或唯一裝貨港在裝貨開始前”代替了金康合同 1994 中的三個時間節點，更簡潔明瞭。租家應該在 24 小時內予以書面確認，否則船東有解約權，且不受已遞交 NOR 的影響。此外，金康合同 2022 不再要求船東“必須運送在罷工發生前已經裝船的貨物”，減輕了船東的負擔。²⁷ 對此，租約雙方可以就“已裝船貨物是否繼續運送”的問題進一步協商。金康合同 1994 中規定“收貨人可以選擇讓船舶等待或選擇將貨物卸到另外安全港口”，當收貨人並非租家本人時，該選擇權形同虛設，為了更符合航運實際，金康合同 2022 未保留該規定。²⁸ 若租家未作書面確認且船東沒有行使解約權，合同繼續履行，由租家承擔滯期損害賠償責任，賠償標準為在任何裝貨港裝貨開始後的任何時間，或任何卸貨港罷工或停工或妨礙了實際裝卸貨，前 10 天的滯期費可減半，但 10 天後的得按完全費率。如果實際妨礙天數超過 25 天，自 25 天後到實際完成裝卸貨之日，船東有權要求按滯期費率同等日費率與當時主流市場租金率加上燃油消耗之間更高者計算賠償。²⁹ 為了船東及時獲賠，金康合同 2022 第 17 條第 e 款規定因罷工或停工延誤產生的滯期賠償每 7 天支付一次。第 f 款為除外條款，內容與金康合同 1994 一致，均明確了除本條約定外，任何一方均不對延誤或妨礙實際裝卸貨的罷工或停工之後果負責。³⁰

4. 經合理判斷可能存在戰爭風險時的解約權

為有效應對戰爭風險，金康合同 2022 第 33 條引入“BIMCO 航次租約戰爭條款”，該條第 b 款明確了在裝貨開始前船東可以合理判斷，如果繼續履行合同或者任何部分的履行可能會導致船貨或船上其他人員暴露在戰爭風險中，允許船東以通知的方式行使解約權，

26 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第十四條第 a b 款 《統一雜貨租船合同 1994 版》(GENCON1994) 第九條第 b 款。

27 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第十七條第 a 款。

28 選擇權“形同虛設”的原因在於若最終的收貨人並非合同中的租家，意味著收貨人對租約中的具體約定往往不知情，故沒法行使相應的選擇權。

29 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第十七條第 b-d 款。

30 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第十七條第 e、f 款。

也可選擇拒絕履行。但該拒絕履行的範圍僅限於可能暴露在戰爭風險之下的部分租約。³¹ 如果租約中指定了港口，該港口會使得船貨、其他船上人員暴露在戰爭風險之下，此時船東欲行使解約權有兩個條件，即已要求租家重新指定安全港口，租家在收到該要求後 48 小時內未指定。船東除了有權行使上述解約權外，在特殊情況下可以拒絕租家履行租約的要求。如金康合同 2022 第 33 條第 c 款規定，在裝貨後至卸貨前的航次階段，船長或船東經合理判斷存在戰爭風險，租家不能要求船東繼續為任何航次裝貨、簽發提單、繼續航次等。此時船東可以通知租家另行指定安全港口進行卸貨，租家不能在 48 小時內指定安全港口的，船東可以自行選擇卸貨地點，並收取足額運費。³² 綜上可知，船東在面臨戰爭風險時可以選擇解約，也可以選擇繼續履約並在另外的港口卸貨，讓船舶免遭戰爭侵害。

5. 面臨索賠時船東可以主張免責的情形

根據金康合同 2022 第 18 條，租約雙方可在合同中約定：“即使遇到特定不可抗力事項，雙方仍應在其義務範圍內負責。”若雙方沒有約定，由於天災、戰爭行為、公敵行為、海盜等不可抗力事項導致的貨損、延誤或者未能提供貨物、裝卸貨或者交付，各方面臨索賠時均免責。值得雙方注意的是，該免責事項不打斷裝卸時間或滯期時間的計算，也不解除或減輕租家依約向船東支付任何款項的義務。³³ 上述條款未對類似洪水、火災等“意料之外”的事件發生時船貨雙方責任如何分配進行規定，此番責任風險仍然需要通過附加條款予以明確。

實踐中對“不可抗力”的認定存在爭議，如廣州海事法院審理的一起航次租船合同案中，原告向被告主張貨損賠償，被告抗辯貨損原因是不可抗力（颱風），法院認為判斷颱風是否為不可抗力得結合案情具體分析，最終認定被告未履行關注天氣預報的注意義務，不能單憑颱風實際強度與預報強度不符而主張不可抗力。³⁴ 因此，租約雙方有必要在締約時進一步明確“不可抗力”的認定因素，以合理預估風險並及時採取措施。在天津海事法院審理的一起航次租船合同糾紛案中，租家受疫情防控措施影響無法按時提供貨物，但其僅告知船東正在協調貨物進港事宜，未將實際可能導致合同無法履行的因素通知船東。從裁判要旨可知，法院嚴格限定援引不可抗力一方的免責範圍，認定租家違反了誠信原則所

31 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第三十三條第 a、b 款。

32 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第三十二條第 c 款。

33 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第十八條。

34 深圳市某船務有限公司訴吉安某航運有限公司航次租船合同糾紛案，廣州海事法院（2017）粵 72 民初第 533、1152 號一審民事判決書，廣東省高級人民法院（2018）粵民終第 1257、1258 號二審民事判決。

要求的“及時通知”附隨義務，應承擔損失賠償責任。³⁵可見不管何方面臨不可抗力，均應及時通知對方，方便對方及時採取措施。除了不可抗力免責，金康合同 2022 第 6 條第 c 款賦予船東另一個絕對的免責權利，即由租家承擔甲板貨的任何毀損滅失風險責任，船東無論是否有過錯均可以免責。³⁶

三、金康合同 2022 下租家利益的再妥協

（一）修訂航次租約範圍以明晰船東“速遣”義務

1. 航次租約範圍條款修訂內容與背景

實踐中，“船東應該在何時開始履行預備航次”常引發爭議。在航次租約下，船東應合理或儘快速遣前往所約定裝貨港，如果合同約定了船舶可預計裝船時間或者可預計到達時間，船東就有絕對確保船舶在上述時間抵達裝貨港且合理地開始預備航次的義務。在 *Monroe Brothers Limited v Ryan*[1935]2 KB 28 案中，英國上訴法院判決明確了“船東儘快速遣船舶”這一絕對義務，並命名為“Monroe 義務”。若未約定船舶可預計裝船時間或者可預計到達時間，但租約記載了上一航次租約船舶抵達最後卸貨港的可預計時間，此時船東是否需要履行“Monroe 義務”？此為 *The Pacific Voyage*[2018]EWCA Civ.2413 案的爭議焦點，涉案租約只約定解約日，未約定船舶可預計裝船 / 到達時間，但有記載完成上一航次的詳細預計時間表，即船舶將於 2015 年 1 月 25 日抵達上一航次卸貨港，英國高等法院據此認為船舶抵達該港後將在合理時間內完成卸貨並開始預備航次，船東履行“Monroe 義務”的時間是可以合理確定的。*Popplewell* 法官亦認為，就算租約中未約定船舶完成上一航次的預計時間而僅約定瞭解約日，船東同樣要履行“Monroe 義務”，原因在於租約雙方約定了受載期，即說明雙方均對船舶將於何時抵達裝貨港有合理期待。由此可知，受載期在合同中發揮的功能等同於船舶預計到達裝船時間，租家可根據解約日來預判船舶抵達裝貨港的最晚日期。³⁷針對上述問題，金康合同 2022 通過完善條款措辭修改了合同航次範圍，第 1 條第 a 款即明確由租約雙方共同約定受載期和大致時間，強調船東在前一程任務結束後有儘快速遣的義務，進一步確定“Monroe”義務開始履行的時間。

2. 航次租約範圍條款下雙方利益傾向性分析

35 平潭振洋浩海運有限公司與福建昌輝海運有限公司、東莞市文鑫實業投資有限公司航次租船合同糾紛案，天津海事法院（2022）津 72 民初第 347 號一審民事判決書。

36 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第六條第 c 款。

37 鄭睿：《航次租約下，出租人應在何時開始履行預備航次？》，見航運界公眾號 <https://mp.weixin.qq.com/s/aYc4AG9j7o6s7yc7AbtCPg>，刊載日期：2018 年 11 月 9 日。

如前文所述，金康合同 2022 第 1 條明晰了船東應儘快速遣的時間，以督促船東儘快開始預備航次，有利於租家在受載期前做好裝貨準備，保護租家的可預期利益。而預備航次的開始代表著租約中承運人的免責事項可以適用，亦有利於保護船東。有原則就有例外，金康合同 2022 增設了船東免除儘快速遣責任的空間。如果出現了船東難以控制的事件，致使其無法在受載期或合理時間前到達裝貨港或地點，船東可能因此免責。³⁸ 為了免責，船東應舉證證明所發生的事件不為自身所能控制，且對其履行速遣義務形成了阻止或妨礙，但實際上要履行好該舉證義務並不容易。

（二）船東責任條款對租家利益保護的妥協

1. 租家眼中的利益失衡問題

針對船東責任條款，金康合同 1994 第 2 條明確船東僅對自身或其經理人未盡適當謹慎使船舶適航、貨艙適貨、船員適任，或由於所有人或其經理人本身的行為或不履行職責造成的貨物的滅失、損壞或遲延交付負責，對其他原因導致的貨損或延遲不負任何責任。“其他原因”包括船長或所有人僱傭的船上或岸上的其他人員的疏忽或不履行職責。³⁹ 該條款給予船東相當寬鬆的免責權利，抬高了船東承擔責任的門檻，且只針對船東作了免責規定，對租家隻字未提，對船東的管貨義務亦未作明確規定，“所有人責任條款”幾乎成了“船東免責條款”。有經驗的租家通常將上述條款刪除，併入一條首要條款，成為“租家保護條款”，目的在於使《海牙規則》、《海牙 - 維斯比規則》、《漢堡規則》中的船方管貨義務得以適用；或者將國內法關於承運人責任的規定並到租約中，在一定程度上限制船東責任以保障自身利益。比如租約雙方選擇適用《海商法》，根據《海商法》第 94 條，航次租船合同承運人必須提供適航船舶。⁴⁰ 船東應該對任何原因引起的不適航負責，排除金康合同 1994 第 2 條的適用。

2. 金康合同 2022 作出的利益平衡新調整

目前規範承運人責任的國際海運公約有《海牙規則》《海牙 - 維斯比規則》《漢堡規則》、《鹿特丹規則》，其中《海牙規則》和《海牙 - 維斯比規則》締約國商船噸位占全球大多數，屬當下全球主流海運公約，加上目前全球主要經濟體系普遍將此二公約作為國內海運立法的基礎。⁴¹ 於是金康合同 2022 選擇以《海牙 - 維斯比規則》中承運人責任為船東責任的基礎，

38 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第一條第 a 款。

39 《統一雜貨租船合同 1994 版》(GENCON1994) 第二條。

40 《中華人民共和國海商法》第九十四條。

41 林火平：《親歷者解讀金康 2022 標準合同的修訂歷程及內容》，載《中國遠洋海運》2022 年第 12 期，第 54 頁。

在第 2 條明確船東提供適航船舶和管貨這兩項基本義務，縮小了船東免責範圍，船東對其僱傭人員、代理人、獨立合同人未盡謹慎處理使船舶適航而造成的貨損貨差負責，不再對違反管貨義務導致的貨損貨差免責。⁴² 租家無需再併入首要條款以促使船東履行提供適航船舶和管貨義務。為了糾正金康合同 1994 中“開航前和開航當時”表述的模糊性，金康合同 2022 第 2 條第 a 款將適航時間範圍明確在“在各裝貨港或裝貨地開始裝貨時”和“在各載貨航次開始時”，劃定了適航義務的時間範圍。第 b 款則規定只要船東依約提供船舶，便可享受《海牙 - 維斯比規則》賦予承運人的權利、抗辯、免責、時效和責任限制，上述權利適用於就貨物滅失、損壞、延誤或不論何種性質的履行不能對船東或船舶提起的任何索賠，刪除“對貨物的滅失、損害或遲延交付負責”的表述。⁴³ 可見船東的責任範圍進一步擴大，不再限於貨物滅失、損害或遲延交付，船東責任條款適用於任何性質的索賠。

（三）關係租家滯期費給付義務的裝卸時間規定

1. 裝卸時間的基本規定

金康合同 2022 第 10 條第 a 款將波羅的海國際航運公會租約裝卸時間定義視為併入租約，該時間定義不得與租約本身條款相抵觸。當事人可以按需選擇“SHINC”或“SHEX”條款，允許裝卸時間連續計算，不再限於工作日。⁴⁴ 用“除非實際裝貨 / 卸貨被天氣延誤或阻止”替換了金康合同 1994 中的“天氣允許”，降低模糊性，明確只有實際裝卸貨受到天氣延誤影響時才不計入裝卸時間。⁴⁵ 金康合同 2022 繼續沿用“分別計算”與“合併計算”裝卸時間的模式，但具體規定有區別。在金康合同 1994 下，兩種計算模式均排除星期日和節假日，除非已經使用。而在金康合同 2022 中，締約雙方可自由選擇是否包括星期日和節假日，並增加了裝卸“天數”或“裝貨率”供選擇。在實踐中有三種計算裝卸時間的方法：①約定具體的裝卸時間，②約定貨物的裝卸效率，③按照港口習慣裝卸（CQD 條款）；⁴⁶ 租家可以儘量在締約時爭取到 CQD 條款，或爭取較低的裝卸效率，將裝卸過程可能產生的多餘時間風險轉移給船東。

2. 裝卸時間的開始與計算

若租約雙方於金康合同 2022 第一部分第 18 欄中載明受載期，則 NOR 遞交有最晚時間限制，影響著裝卸時間計算。金康合同 2022 第 9 條第 d 款規定原則上裝卸時間自遞交

42 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第二條第 a 款。

43 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第二條第 b 款。

44 “SHINC”指裝卸時間連續計算，不受相關港口或地點公共假期或習慣休息日打斷。“SHEX”指將相關港口或地點公共假期和習慣休息日排除在裝卸時間之外，除非使用之。

45 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第十條第 a、b 款。

46 吳志紅：《承租人減少滯期損失之對策》載《中國水運（學術版）》2006 年第 8 期，第 246 頁。

NOR 後起算，貨物作業在更早前已開始的，則自實際作業時起算。⁴⁷ 這有利於保護船東利益，否則實際作業開始而裝卸時間還不能起算，租家會額外獲得更多裝卸時間，不利於船東計算滯期費。若無約定受載期則適用“SHINC”條款和“SHEX”條款產生不同的起算點，以較早時間為準，遵循“在每日 / 一個工作日中午前遞交 NOR 則從當地時間 14 時開始，若午後但在工作時間內遞交則次日 / 下一工作日 8 時開始”。“SHINC”條款起算點不區分工作日；“SHEX”條款起算點則強調以工作日為前提，如果 NOR 在非工作日遞交，則從下一個工作日當地時間 14 時起算。⁴⁸ 上述規定區別於金康合同 1994，後者規定的起算點為“12 時之前遞交 NOR，裝卸時間從 13 時起算，之後辦公時間內遞交的從下一工作日 6 時起算”，實際結合港口 / 碼頭工人工作時間來看，金康合同 2022 規定明顯更公平合理。⁴⁹

關於移泊時間是否計入裝卸時間或滯期時間的問題，金康合同 2022 第 12 條明確了相應條件，即非僅為了船東利益、船舶須在同一港口或地點的第二個或後續泊位裝卸貨 / 移出後又移回同一泊位，由租家承擔拖航費和引航費。考慮到裝卸貨物相關環境或公共健康引起的遲延，所遲延的時間亦計入裝卸時間或滯期時間，由租家承擔相關費用，包括除塵措施。⁵⁰ 對此，租家應注意妥善安排貨物裝運，確保所裝貨物符合公共健康。值得一提的是，金康合同 2022 第 12 條第 c 款明確裝卸或滯期時間持續計算至貨物作業結束，結束標誌是從船上移除裝卸設備。⁵¹ 為了避免產生多餘滯期費，租家應提前準備好全套準確的貨物檔，保證能夠在貨物作業結束後三小時內遞交，更好地維護自身利益。

（四）租家可行使解約權的時間點匯總

1. 船舶未在解約日前做好裝卸準備

金康合同 2022 第 14 條明確租家在船東未能及時提供船舶時享有解約權，行使的時間點為解約日後 48 小時內，租家應當予以關注。在 The MTM Hong Kong[2016]1 Lloyd's Rep.197 一案中船舶在預備航次中延誤，租家在預備航次開始 2 天後單方宣佈解約，船東隨後安排了替代航線，後在倫敦提起仲裁，要求租家賠償違法解約所造成的損失。仲裁庭認為船東決定使用替代航線是合理的，已盡到減損義務。本案上訴到英國法院，法官 Males 也認定船東的決定是合理的。因此在金康合同 2022 下，租家應慎重行使解約權，注意在“船東發出通知後 48 小時內”和“解約日當地時間 23.59 時前”這兩個時間點。

47 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第九條第 d 款。

48 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第十一條第 b 款。

49 《統一雜貨租船合同 1994 版》(GENCON1994) 第六條第 c 款。

50 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第十二條第 a、b 款。

51 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第十二條第 c 款。

2. 船舶遞交 NOR 且靠泊後經過聯合檢驗仍不達標

金康合同 2022 特別將準備就緒通知書 (NOR) 單列一條，凸顯 NOR 的重要性，第 9 條規定了遞交 NOR 的原則和例外。原則上只要船舶處於泊位，已安全系泊和做好裝卸貨準備即可向第 26 欄和 27 欄載明各方書面遞交 NOR。⁵² 因此船東和租家均應將第 1 部分表格各項資訊填寫清楚，以督促船東履行義務。例外情況下，若當事人未指定裝卸貨泊位或無法抵達指定泊位，船舶有權在任何等待地點遞交 NOR。遞交 NOR 意味著租家得對港口擁擠導致的時間損失負責，至於等泊時間是否計入裝卸時間或者滯期時間，金康合同 2022 第 9 條第 b 款明確了船舶實際用於從等候地點或通常錨地前往裝卸貨泊位的時間不計入，即說明船舶遇到特殊情況無法靠泊時，只有船舶在遞交 NOR 後進行等待的時間可以計入，情況消除後正常航行至泊位的時間不計入。⁵³

實務當中可能遇到 NOR 已遞交但船舶在靠泊檢查時發現並未做好裝卸準備，在金康合同 2022 下，租家欲行使解約權需滿足下列條件：一是船舶經過後續聯合檢驗無法在 96 小時屆滿或解約日當地時間 23:59 準備好（以遲者為準）；二是租家在此後 12 小時內行使；三是採用書面形式；四是租家行使權利時船舶未裝貨。租家行使解約權後，得承擔船東遞交 NOR 後等待泊位的時間損失。⁵⁴ 值得注意的是，上述條款僅規定租家有權在船東未能提供合格船舶時解約，並未規定租家解約後船東承擔何種責任。因此，建議租約雙方進行充分協商，以減少爭議。船東可能因同一港口有多個裝卸貨地點而遞交數個 NOR，面臨 NOR 之間是否互相影響及有無效力的問題，金康合同 2022 在第 9 條第 e 款明確每個 NOR 都有效，船東可以放心地在準備好船舶後立即遞交 NOR，租家也可在需要裝卸貨的每個港口或地點收到 NOR，儘早做好裝卸貨的安排。可見有效遞交 NOR 能夠建立起船東和租家之間溝通的橋樑，保障航運業務的順利開展。

3. 船舶在裝卸貨港遭遇冰凍或者冰凍危險

船舶可能遭遇冰凍的地方為兩處，一在任何航道上（無法進港），二在裝卸貨港。金康合同 2022 第 30 條明確船舶沒有破冰的義務，如果經過船東考慮船舶大小、構造和船級後准許則可以跟隨破冰船。針對前往裝貨港任何航道上的冰凍危險（無法進裝貨港），金

52 金康合同 2022 第 26 欄為裝貨準備就緒通知書和通知方。金康合同 2022 第 27 欄為卸貨準備就緒通知書和通知方。

53 “船舶在遞交 NOR 後進行等待的時間可以計入”該時間為船東為到達目的港裝貨而額外花的時間，租家應該給予補償，故應該計入裝卸時間。“待特殊情況消除後正常航行至泊位的時間不計入”該時間屬於船東為到達裝貨港而本來應該花的時間，屬於正常航行範圍，故應由其自己承擔，不計入裝卸時間。

54 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第九條第 c 款。

康合同 2022 增加了通知租家的義務，不再由船東單方決定解約。在出現冰凍情況後，租家在收到通知的連續 48 小時內有三種選擇，一是指定另外安全可靠泊港口，二是同意按照港口正常靠泊來計算裝卸時間，三是宣佈解約。若租家未作任何選擇，船東才有權解約。不管何方解約，租家都要賠償船東的盈利損失，損失數額由船東舉證證明。⁵⁵

針對前往卸貨港航道上的冰凍危險（無法進卸貨港），船東也得通知租家。收到通知連續 48 小時內租家有兩種選擇，一是要求船舶等待至可進港並按滯期費率賠償船東損失，二是指令船舶前往另外安全可靠泊港口。⁵⁶ 與金康合同 1994 不同的是，一旦租家未作選擇，船東可直接將貨物卸在最近的安全可靠泊港口上，賦予船東減少損失的主動權。對於在裝貨港的冰凍危險，船長不能直接單方決定離港，應立即通知租家，之後才可帶著已裝船貨物前往最近的安全地點等待租家指示新的替代港口。租家應在 24 小時內（排除周日和節假日）指定替代港口，否則船東可前往任何港口，不受租約航次通常路線的限制。對於在卸貨港的冰凍危險，船長的舉措與在裝貨港的幾乎一致，區別在於租家未指定替代港口時，船東應到最近的安全港並卸貨。在替代港口交貨的，船東有權收取相同運費，若替代港口的距離超過 100 海裏，運費則按照比例增加。如前所述，船東的通知義務進一步加重，單方解約權被制約，但同時也擁有了更多的選擇權。

四、我國船東和租家之間利益再平衡的保障

（一）在立法領域完善配套民商事法律體系

《海商法》正值修改之際，航次租船合同部分的條款應當結合我國國情，儘量與金康合同 2022 的條款協調，重點關注金康合同 2022 中貨物裝卸時間、速遣費和滯期費計算方式、以及船東對貨物滅失或損壞的賠償責任等問題。關於《海商法》修改應在多大程度上借鑒標準合同條款的問題，2023 年 5 月 26 日，中國船東協會、BIMCO、《中國遠洋海運》雜誌主辦主題為“百年金康——續寫全球大宗商品貿易和租船新篇章”的會議，初北平教授對該問題作了回答，認為此次修改既要考慮商業靈活性也要考慮立法穩定性，分析了標準合同範本和海商法在性質和功能上存在的顯著區別，認為《海商法》適當“留白”有助於避免抑制商業的靈活性。《海商法》航次租船領域的條款內容以任意性規範為主，僅有兩條強制性規定適用於航次租船合同的船東。在解決是否增加或刪除強制性規範的問題時，孫思琪、胡正良主張“任意性為主 + 強制性為輔”的立法模式，認為堅持合同自由原則並

55 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第三十條第 a 款。

56 《統一雜貨租船合同 2022 版》(GENCON2022) 第三十條第 b 款。

不意味著強制性法律規範就沒有存在的必要，強制性規範能夠矯正不符合社會公益的自由以維護公共利益。⁵⁷ 所以處理該問題得重點考慮是否足以影響海上公共利益。

對於金康合同 2022 中未規定但實務當中易引起爭議的問題，可以在《海商法》中進一步規定。例如金康合同 2022 中僅有在“戰爭條款”和“制裁條款”中出現“安全港”等字眼，未對安全港義務作約定，若船舶在港口作業期間出現問題則很難確定責任承擔的主體。針對此問題，《海商法》可以明確由租家承擔指定安全港口的義務。除完善《海商法》外，可借助《中華人民共和國民法典》（以下簡稱《民法典》）及其司法解釋。《民法典》在第 19 章中有運輸合同的一般規定，第三節中有貨運合同的規定，條文幾乎均沿襲了先前《中華人民共和國合同法》（以下簡稱《合同法》，現已廢止）的規定。⁵⁸ 廈門海事法院在審理一起海上貨物運輸合同遲延損害賠償案，判定“提單併入租約條款”效力時，對比了金康合同 1994 中關於船東免責的規定與提單首要條款載明適用的《海牙規則》中關於承運人責任的規定，最終運用《合同法》第 53 條關於免責條款的效力認定。⁵⁹ 法院在裁判賠償數額時也運用到《合同法》第 119 條規定的減損措施，認定原告續運貨物而產生的運費屬於減損措施的合理費用，由被告承擔。⁶⁰ 由此可見，在《海商法》未規定的情況下，法院往往會選擇回到一般法中尋找裁判依據，故可以充分發揮《民法典》及其司法解釋的作用。

（二）讓社會組織提高標準合同制定技術

我國目前還沒有真正符合國情的航次租船合同範本，航運界大多會適用發達國家商會或組織制定的標準合同，但受限於締約雙方的專業素養，易引發糾紛。中國國際貿易促進委員會（簡稱中國貿促會）具備處理國內外經濟貿易事務的職能，其組建的中國國際商會曾發佈航次租船合同確認書（2000 年標準格式），目前部分船東和租家仍在適用。但該合同範本內容較寬鬆，對雙方談判能力要求較高，加之自發布 20 多年來我國航運業迅速發展，以及金康合同 2022 的發佈，有必要對其進行更新。中國貿促會、中國國際商會可以抓住機遇制定更符合中國國情和具有中國特色的航次租船合同範本。

57 孫思琪、胡正良：《航次租船合同立法：理論檢視與規則完善》，載《中國海商法研究》2020 年第 2 期，第 50-52 頁。

58 北大法寶資料庫《民法典》專題：《中華人民共和國民法典》與《中華人民共和國合同法》條款新舊對照，見北大法寶 <https://mfd.pkulaw.com>，刊載日期：2020 年 5 月 28 日。

59 《中華人民共和國合同法》第 53 條，現為《中華人民共和國民法典》第 506 條。

60 杭州熱聯進出口股份有限公司訴吉友船務有限公司海上貨物運輸合同遲延損害賠償案，廈門海事法院(2010)廈海法商初字第 353 號一審民事判決書。

《中華人民共和國合同法》第 119 條，現為《中華人民共和國民法典》第 591 條。

協調船公司的經營活動，維護中國船東正當權益是中國船東協會的宗旨，其日常研究國內外水運法律、法規和政策，編輯相關資料及提出對策和建議。中國船東協會可以在職責範圍內研究金康合同 2022 並編輯具有可操作性的航次租船標準合同範本，供船東適用。中國海商法協會會員幾乎都是海商法領域的專家，對航次租船標準合同範本的制定更有發言權，協會可以依其職責組織會員開展研究，借鑒金康合同 2022 和國外通行的租約範本，對船東與租家之間的利益加以平衡，制定出符合我國航運實際的航次租船合同範本，助租約雙方降低締約成本。若日後因租約中某一條款發生爭議，也可由租約範本制定主體出面解釋，快速解決糾紛。

（三）從司法角度依法規範不合理條款

金康合同 2022 規定更全面合理，當事人可以選擇在該範本基礎上協商，通過修改或增加合同條款以爭取到更大利益。我國賦予船東和租家高度的意思自治，但過多的合同自由可能導致所簽合同不符合社會公益，甚至違反法律規定，經常需要法院依法認定租約內容是否有效。法院依租約雙方或利害關係人申請，結合締約實際，依法宣告租約條款全部或部分無效，這無疑是法院在事後平衡合同自由和法院司法自由裁量之間的關係，讓船東和租家之間利益再次平衡。

最高院於 2020 年提出“同案同判、類案檢索”的思想，明確“缺乏明確裁判規則或尚未形成統一裁判規則的”應類案檢索。⁶¹ 在具有極大合同自由的航次租約中，更需要從司法角度依法規範租約合同條款，讓法院形成裁判先例。船東和租家在締約時可以參照先例合理預估風險，相當於事先約束雙方締約自由，從源頭保障雙方利益平衡。

五、結語

在航次租船領域，船貨難免面臨利益失衡的局面，為了航運經濟穩定發展，船東與租家之間利益平衡又是必要的。只有將金康合同 2022 條款內容研究透徹才能在談判協商時掌握主動權，爭取到於己有利的條款，修改對己不利的條款，共同構建高效和諧的貿易環境。BIMCO 對金康合同 2022 條款進行諸多調整與補充，刪減了原先租家不滿的條款，更顯得公平合理。但總體而言，利益分配平衡的天平還是向船東利益傾斜，值得船東和租家在適用金康 2022 時予以重視。為了充分保障船東和租家之間利益再平衡，在立法層面，我國

61 中華人民共和國最高人民法院：《關於統一法律適用加強類案檢索的指導意見》，見中華人民共和國最高人民法院官網 <https://www.court.gov.cn/fabu/xiangqing/243981.html>，刊載日期：2020 年 7 月 27 日。

應該把握目前海商法修改契機，在航次租船立法章節參考金康合同 2022 的規定，取其精華、棄其糟粕。在社會層面，社會組織在其職責範圍內利用專業知識制定符合我國國情的航次租船合同範本，供船東和租家選擇適用的同時也能夠從源頭避免糾紛的產生。在司法層面，法院、仲裁機構應當充分發揮事後救濟的功能，在其授權範圍內依法糾正不合理條款，重新平衡船東和租家之間的利益。