



November 2022. Issue 292 in the series

TT Talk 第292期

1. 锂离子的风险
2. 揭秘共同海损
3. 明确对时效的要求

1. 锂离子的风险



TT Talk在2022年2月讨论过关于锂电池这一话题，帮助大家了解全球供应链中发生的新兴事故。其中有一个担忧是这类事故正从空运向海运和陆运转变。在过去的八个月里，这种担忧似乎已经成为现实，其他运输方式中发生的相关事故也越来越多。

在2月份的刊物中，我们探讨了[锂电池的复杂性](#)。那篇文章讨论了各种类型的电池关于其运输或嵌在货物内的情况，并理清了主要的锂电池货物所适用的联合国编号。显而易见的是，这种商品非常复杂。正是这一认识促使TT Club和[UK P&I Club](#)以及[Brookes Bell](#)合作，进行更深入的研究。

“显而易见的是，这种商品非常复杂”

由此编写的锂电池[白皮书](#)主要集中于以下三个方面：

- 锂电池背后的[科学内容](#)。它们是什么？关键部件有哪些？各自的功能是什么？在充电、放电和保持电力方面会发生什么？本章节还讨论了与锂电池相关的风险，以及通常可使用的安全系统。

- 与锂电池运输有关的法规，尤其是海上运输。本章节考虑了该类货物的构造和法定测试要求、锂电池货物的分类（包括电动汽车——EV）和各种适用的联合国编号和特别规定（SP）。
- 火灾风险和应急响应。许多行业机构都强调了锂电池一旦着火后所形成的燃烧强度；通常燃烧温度会超过400摄氏度，且火焰持续燃烧，这类火灾很难被扑灭，同时复燃也是一个不可忽视的风险。

专注于消防

对于锂电池造成的火灾，用二氧化碳和泡沫作为灭火介质是完全无效的；目前看来，使用大量的水是最有效的。在扑灭这类火灾时，触电一直是另一个会被经常遗忘的风险。

除了灭火上的困难外（尤其是在船上，无论是集装箱船还是滚装船），还有其他的问题。其中一个突出的问题是，火灾产生后，最初可见的迹象是烟雾，包括潜在的剧毒蒸汽和烟气。而这些气体的密度有些比空气大，有些比空气小，所以消防员使用传统的“贴近地面前进”的灭火方式并不奏效。

在消防灭火之后，人们会对衣物和设备的有效消毒产生更多关注。水与氟化氢等有毒蒸汽结合后，可发生反应产生氢氟酸。这两种物质都具有很强的刺激性和腐蚀性，如果吸入，吞食或皮肤暴露在空气中，都可能致命。因此，必须仔细思考清除污染和事故后处理的所有过程，这是在海上的另一项挑战。

白皮书要点

这份联合白皮书从多个方面概述了所拟定的初步“行动呼吁”，不仅能对那些负责运输这类商品的物流企业和相关监管机构产生影响，最重要的是让任何涉及制造或使用这种日益重要的能源的企业（只要将货物或相关产品带入到运输链中）可以参考这份白皮书。

“联合白皮书所概述的‘行动呼吁’”，将会影响到任何涉及制造或使用这种日益重要的能源的企业”

测试证书

虽然有要求制造商测试电池，且制造商和后续分销商都要提供测试摘要，但目前没有明确要求托运人在托运锂离子电池时提交测试摘要，或由独立的实验室出具的任何证明文件。尽管根据SP188，此类测试是某些电池可以获得豁免的先决条件。没有这类文件的话，承运人无法验证所托运货物是否满足了要求。

锂离子电动车的分类

目前，UN3171分类已涵盖了电动车和设备，这就涵盖了所有的电动汽车，包括锂离子驱动的电动汽车。而SP388则特别排除了由锂离子电池驱动的设备（车辆除外），并将其归类在所含电池各自对应的联合国编号中。这似乎是个反常现象。鉴于与锂离子电池相关的危害非常明显，以及锂离子电动汽车制造和运输的迅猛增长，应为此类电动汽车单独设立一个联合国编号会更加清晰，并对其申报和文件设置更具体的要求（如充电状态、电池的化学成分、电池类型、容量和/或任何与安全系统有关的细节）。令人高兴的是，根据国际航空运输协会（[IATA](#)）提交的一份[报告](#)表明，[联合国危险货物运输专家小组委员会](#)将很快会对此进行详细审查。

使用滚装船和汽车运输船运输电动汽车的豁免情况

目前，SP961将以滚装船和汽车船运输电动汽车的情况排除在UN 3171的要求之外。正因为如此，承运人通常没有在船上所有电动汽车的清单或知悉它们各自的位置。若能取消这一豁免，将使承运人能够在航行中详细规划电动汽车在船舶上的积载位置，并对其进行监控，以便于能及早发现问题、进行疏散和/或启动灭火程序。

强制要求电动汽车贴标签

目前，政府并没有规定电动汽车在托运过程中，或在车辆的外部上贴标签进行识别。但强制要求贴标签将有助于做好积载和应急计划。

防止短路

电池的包装要求能够防止短路发生，但对于如何实现这一点却没有明确的要求，譬如是否能够通过把线路终端加以覆盖的方式。

充电状态（State of Charge / SOC）

当通过航空运输锂离子电池时，IATA规定最大SOC为额定容量的30%。对于海上或其他路面运输方式，目前还没有这样的SOC标准。而应当注意的是，电动汽车正越来越多地通过铁路的方式进行国际运输。

电池加载时的状态

目前的法规没有考虑到很大一部分电池是在使用或充电后立即被安排运输的，例如电动汽车就是自驾进入滚装船或汽车运输船。所以要加强风险检测程序，这可能包括对SOC加载情况和电池状态/温度的检查。

损坏或有缺陷的电池

无论如何管理“使用寿命终止”的电池，只要托运人的电池已损坏或有缺陷，就明显不能通过其原本设计的安全测试了。因此，这类货物可能存在不可预见的风险。目前的法规对被认定为高风险的货物有严格的包装要求，但没有具体说明如何识别和区分高风险货物与所谓“低风险”的损坏或有缺陷的电池。

这些问题是全球性的，会影响与锂离子电池相关的每一个人；因此我们迫切需要跨行业的同仁共同参与！

2. 揭秘共同海损



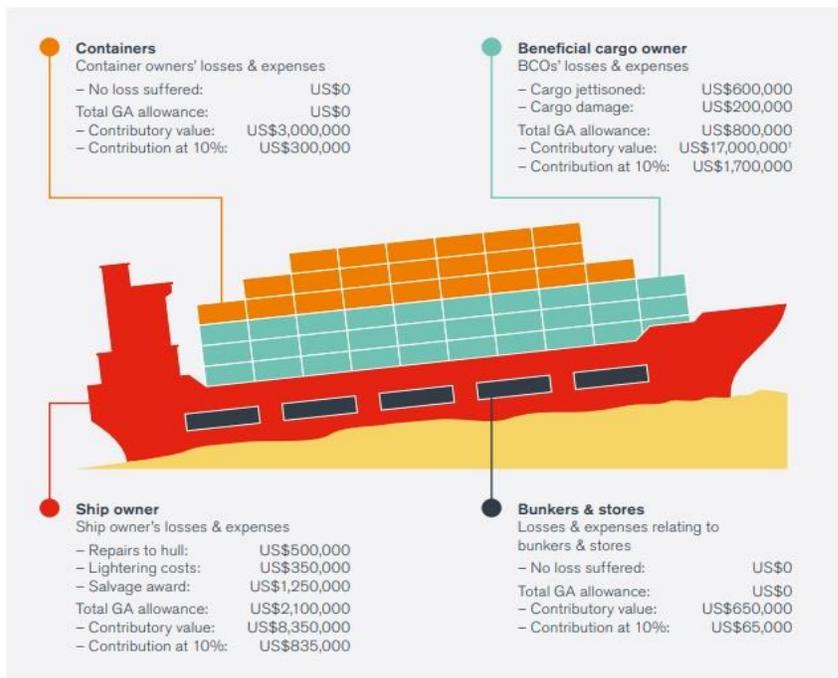
虽然大多数直接参与货运供应链的人对共同海损的规则都有所了解，但他们可能很难向客户来解释这些规则。TT Club最新的止损通函，与FIATA和全球货主论坛共同编撰，对该主题提供了一个简单易懂的总结，以及其他必要的良好操作建议。

共同海损（General Average / GA）是海事法律中的一项全球性规则，根据该规则，为在紧急情况下能拯救剩余价值，参与“海上历险”的所有利害关系人都应按比例分担因对船舶或货物采取自愿和有意的措施

所造成的任何损失或费用。“海上历险”的概念听上去很奇特，但它其实指参与航行的所有利益相关人。

通常情况下，共同海损的发生频率并不高，但近年来却对货物受益方（BCO）和货代的影响很大，部分原因是集装箱船舶的规模持续增大。几百年前，一艘货船上可以只有20个利益相关人，而今天最大的集装箱船舶，一艘船舶很容易涉及数以万计的利益相关人。

共同海损是一种制度，通过该制度，航程中的一方（通常是船东）可以追回在某些海上事故发生后，为保护货物和/或保全船舶而必然发生的巨额费用/牺牲。通常会在共同海损中作出分担的当事人包括：船东、船上货物的受益人、船上燃料和补给品的所有人、最后是船上集装箱和运输设备的所有人，全部按其价值的比例进行分配。



考虑到共同海损的每一项损失有其巨大影响（源于集装箱船舶的载重吨增加），再加上对所涉及的过程缺乏了解，TT Club发布了一份新的止损指导文件，题为《揭开共同海损的神秘面纱》。该止损文件旨在按时间顺序概述这个过程。它对共同海损的概念、它是什么、它服务的目的、哪些方面会受到影响以及受到何种程度的影响进行了透彻的分析。

“对共同海损的概念、它是什么、它服务的目的、哪些方面会受到影响以及受到何种程度的影响进行了透彻的分析”

由于共同海损的发生频率不高，有些货代或货物受益人可能从没有处理过这些情况。但这个流程十分复杂，如果没有[货物保险](#)的话，对货物受益人而言处理这些流程的费用可能十分昂贵。如果没有很好地理解共同海损的概念和流程，那么当收到提供担保的要求时，可能会感到非常意外。

担保的概念

在实践中，当发生共同海损时，货物受益人、货代或无船承运人可能首先要了解的是共同海损理算人的担保要求，是现金担保还是保函担保，这可能会引起混淆。

为了确保分摊款项能够收到，理算师要求每一个与航程有关的利益人需提供共同海损合约（GA Bond）作为保证。这是在知道损失的全部价值之前就要做的，理算师不得不进行必要的估算。共同海损合约承诺了支付理算师最终确定的共损分摊金额，该共损合约还需由银行或保险公司提供的一份共损担保（GA Guarantee）进行背书。除此之外，共同海损理算师还会要求提供运输设备的到岸价格、提单和CIF价格的货物商业发票，以便计算出所有利益人的分摊金额。

通常，在涉及货物受益人的情况下，共同海损理算人会通过审查承运人签发的提单来确定利害关系人。然而，全球货运供应链是非常复杂的，最初向货运代理或无船承运人发出错误要求的情况并不罕见。在这种情况下，货运代理人或无船承运人应立即要将该要求传递给客户。

找保险！

对于没有购买货运险的货物受益人来说，这一过程可能会遇到困难。据估计，在全球供应链物流中，约超过50%的货物没有购买货运险。标准的海运货运险条款是包含与共同海损有关的费用的。如果发生共同海损，那货运险保险公司通常会接手货物受益人应处理的流程，确保所要求提供的担保已到位，货物在目的港被释放。

在没有货运险的情况下，货物受益人自己有责任去响应相关要求，并提供足额的担保。在这种情况下，货物受益人不应忽视这项要求；谨慎的做法是迅速采取行动解决问题并安排担保。如果不这样做，将导致货物在目的港被卸下后遭扣留，并可能要支付对货物采取留置权而产生的应付费用。

“在没有货运险的情况下，货物受益人自己有责任去响应相关要求，并提供足额的担保”

结论

共同海损的情况虽不常见，但其风险不应被忽视。谨慎的做法是确保购买货运险——因为共同海损一旦发生，其后的费用成本可能会很大。在最近的一个案例中，共同海损的最终支付金额超过了总分摊价值的60%。

有了这份最新的止损指导文件，无论您是货物受益人、货运代理人还是无船承运人，您都将对共同海损的流程、您的一般义务、对您的要求、以及如果未遵守相关流程而产生的后果有一个清晰的了解。

3. 明确对时效的要求



英国商事法庭作出了一项重要裁决，澄清了有关在卸货后再进行货物交付所导致的索赔的时效适用问题。虽然可能还会有上诉的变数，以及时效适用对合同措辞有明确具体的要求，此案依然带来了可喜的确定性。

事实

有13套在租约提单（适用《海牙-维斯比规则》）上载明的货物，在港口卸货后，在未出示提单的情况下仅凭担保函就从库房中被提走。银行作为提单持有人，在根据《海牙维斯比公约》第三条第6款规定的一年时效届满后，才向承运人送达仲裁通知。这是因为银行的律师未能及时确认光船租赁合同的情况，而根据这一合同才能确定应负责任的承运人。

该银行用以下两个理由认为时效限制不适用：

1. 卸货后的交付错误不属于《海牙-维斯比规则》所设置的“责任期限”，该责任期限在卸货一刻即结束。《海牙-维斯比规则》只规定了海上运输的情形，但没有就货物交付的义务作出规定；并且
2. 双方在提单的某一条款中同意不适用《海牙-维斯比规则》，即免除了承运人对卸货后的货物的灭失或损坏责任。

在“经验丰富”的仲裁庭审理下，仅在此一初步问题上，就驳回了以上这两个观点，并认为时效限制应适用。随后银行向商事法庭提起上诉。

判决

法庭认为，在英国关于错误交付这一点存在大量推断，但没有明确的判例，然而《海牙-维斯比规则》的第三条第6款应适用于卸货后的货物交付索赔。在得出这一结论时，法院考虑了很多背景情况，并试图避免在卸货什么时候结束这一点上，做出细致的区分。法院认为，该条措辞的目的，以及时效的限制，是为了达到终局，并使一方能确信“案件已经了结”。

关于第二点，法庭认为提单约定的条款并不足以使《海牙-维斯比规则》在卸货后失效。法庭就此区别于之前一个判例，即上诉法庭对“[MSC Amsterdam](#)”¹案的裁决，其依据是该案的提单明确提到了在《海牙维斯比规则》设置的期限结束后开始一段新的委托保管期。

因此，法庭同意了仲裁庭的意见，驳回了上诉。

评论

在此前的“[Alhani](#)”²案中，法庭适用了《海牙规则》，并对“钩到钩原则期间”内因卸货后而产生的错误交付索赔，适用一年的期限。这就留下一个问题，即它在从船上卸下后是否适用。

本案在这一点上消除了剩余的不确定性，所以这很重要。

¹ [2007] EWCA Civ 794

² [2018] 2 Lloyd's Rep 503

但是，应当指出的是，首先与“MSC Amsterdam”案相比，该判决取决于提单上的明确表述。其次，该判决还能上诉，并不是终局。

FIMBANK PLC 诉 KCH SHIPPING CO LTD

[2022] EWHC 2400 (Comm)

结束语

我们真诚地希望上述内容对您的风险管理有所帮助。如果您想了解更多信息，或有任何意见，请给我们发电子邮件。我们期待着您的回音。

百富勤·斯托斯-福克斯(Peregrine Storrs-Fox)

风险管理总监

TT Club

TT Talk是TT Club不定期出版的免费电子通讯文件，原稿由TT Club伦敦发放，其地址是英国伦敦芬彻奇街90号，邮编EC3M 4ST。(90 Fenchurch Street, London, EC3M 4ST, United Kingdom)

您也可以登录我们的网站阅读本通讯和过去所有的通讯文件，网址是：

[TT Talk: new publications shedding light \(ttclubnews.com\)](https://www.ttclubnews.com)

我们在此声明，TT Talk 中的全部内容仅供参考，不能代替专业的法律意见。我们已采取谨慎措施，尽量确保此份电子通讯的材料内容的精确性与完整性。但是，编者、文章材料的撰写者及其他相关工作人员，以及TT Club 协会本身，对于任何依赖TT Talk 信息内容所造成的灭失与损害将不承担法律责任。