



July 2023. Issue 300 in the series

TT Talk 第300期

1. 集装箱行业：渐进式变革？
2. 集装箱行业：未来方向
3. 地平线式扫描：下一步是什么？
4. TT Club 把握行业问题
5. 法律焦点：关于时效限制的确认真

1. 集装箱行业：渐进式变革？



在过去25年里，全球集装箱运输业在经济和安全方面取得了重大发展。就像生活中的许多方面一样，这些发展都是逐步发生的，同时也面临着各种挑战。因此过去25年的亮点并不能完全预示未来的趋势。

我们衷心感谢TT Club主席Ulrich Kranich为撰写本文所作出的贡献。

全球化和贸易

集装箱运输业一直受益于全球化和国际贸易的增长。我们已经写过很多有关集装箱使用的便利性，以及为满足更多专业化需求（如温控或液体运输）而衍生的集装箱多样化发展。与此同时，想要使商品从原产地原封不动到达最终目的地，拥有多式联运固有特性的集装箱一直是最具吸引力的运输方式。此外，集装箱运输更加快了对生产制造前的原材料和零部件的采集。多式联运最大限度地减少了装卸和运输时间，加速了货物从生产到消费的有效流动。

“多式联运最大限度地减少了装卸和运输时间，加速了货物从生产到消费的有效流动”

全球陆上对集装箱的广泛采用，也导致了相关基础设施的大幅改善。随着班轮经营人寻求实现更大的经济规模，同时也要保持船队的灵活性，用不同吨位的集装箱船舶为不同的贸易航线提供服务，这使得我们一直在关注集装箱船队的整体运力的增长情况，特别是最大的集装箱船的规模（目前已超过24,000TEU）。

与陆地上发生的情况相比较，集装箱对海上基础设施产生的影响同样显著，甚至更为明显。这主要体现在港口和集装箱码头的规模显著扩大和发展。在新建港口的同时，现有港口也在扩展其堆场范围和装卸能力。

也许更重要的是，为了促进集装箱运输衔接内陆运输，多式联运之间的衔接也得到了改善。公众普遍关注公路网络的不断发展，而在全球许多地区，铁路基础设施的加强相对较少。后者的发展需要有政治压力推动运输模式转变，以及对环境改善的需求增加。

此外，物流工作人员和具有颠覆精神的从业人员已经熟练地开发了无缝衔接运输，整合了地面和空中的运输方式，以提高运输效率和灵活性，从而更快地交付货物，特别是加速了与电子商务相关的货运业务。

技术机遇

当然，全球货运业几十年来一直高度依赖于系统和技術，利用电子数据交换（EDI）、RFID（射频识别）和GPS（全球定位系统）来提高运营效率、跟踪能力和供应链可视化。

然而，货运行业还越来越注重供应链优化的可能性。这包括实施先进的物流和库存管理系统，以便于更好地协调货物从发货地开始，通过货代和物流经营人、仓库管理人，再到港口和班轮公司的运输。

数字化尤其推动了这些发展，在全球疫情流行的大背景下，数字化的能力必然进入了“成熟期”。随着数字化技术使整个供应链的数据变得越来越安全和透明，减少了文书工作，增强了可追溯性，提高了运营效率，进一步的变革必将成为现实。

数据分析和供应链可视化工具的发展正日益解锁货运管理，实时跟踪、预测分析和机器学习算法，使企业决策、需求预测和整体优化得到改善。行业中“大规模”的“智能”集装箱的出现将与这些功能紧密结合。

同样，自动化和机器人技术在思维和实践方面的进步，包括自动化仓储、机器人分拣系统、自动驾驶汽车和无人驾驶飞行器（无人机），已经提高了所有与货物相关活动的效率、准确性和速度。

安全与保障

全球货运供应链对风险和安全威胁意识日益增强。由于事故频发，货运行业需要采取行动来应对线下和线上的风险。虽然货运本质上是所有利益相关人在线下进行的活动，但所有的贸易活动都依赖于线上的电子输入和系统。

因此，监管和政府层面以及行业层面的措施都需要有效地相互配合，以确保货物到达目的地时不会损坏、渗漏、或增加风险、或不会引起他人或整个社会对货物的担忧。为确保供应链的完整性和安全性，必须要加强风险评估，制定更严格的法规（如危险品、非法贸易、海关等），加强安全协议，并提高警惕性。

多年来，TT Club的使命一直是使行业更安全，更有保障。因此，看到协会参与一系列活动，与行业伙伴合作，以解决日益增长的安全和保障问题，这并不令人惊讶。其中包括制定《国际船舶和港口设施保安规则》（ISPS），以规范船舶和港口的保安标准，推动对危险品运输的严格标准，同时为所有相关人员提供有效培训，以及制定和准备修订规则，以支持集装箱货物经验证总重量（VGM）的落实。

在本期的其他文章中，还提到了协会近年来积极参与的其他一些倡议活动，包括围绕《CTU Code》（《货物运输单元装箱操作守则》），特别是与货物完整性工作小组中的其他行业组织合作，以及参与MARIN（荷兰海事研究所）TopTier的联合行业项目，寻求解决海上集装箱灭失及其对海洋和沿海环境的影响。

环境可持续性

货运供应链的可持续性和环境责任日益受到关注。在监管要求和企业肩负社会责任的推动下，减少碳排放、提高燃油效率、采用替代燃料和推行环保措施的努力取得了显著进展。

TT Club与其会员携手，共同致力于减少行业对环境的影响。这不仅需要评估“生态友好型”技术，而且还需要评估对全球行业的其他公司是否有更广泛的影响，以及核心业务的可持续性。其中包括认识到：全球目标（例如“零排放”）的实现，必然涉及与后来者分享早期先行者的经验教训——这是一种内在的共同价值。

（供应链）弹性

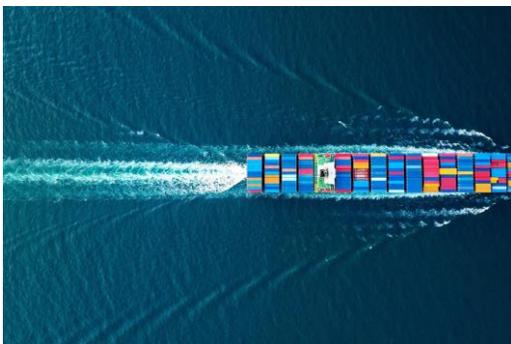
在过去的25年里，我们见证了各种对于供应链的冲击，包括自然灾害、经济衰退和地缘政治的不确定性，尤其是全球疫情。每一次冲击都以不同的方式推动供应链建立弹性机制并发展其灵活性。由此，我们应落实强有力的应急计划、采购策略的多样化，并制定风险减量措施。

“（每一次冲击都）以不同的方式推动货物供应链建立弹性机制并发展其灵活性。”

这种具有挑战性的情景不断重塑着全球供应链，更高效和稳定，并增强可预见性、改善可持续性，同时不断协调利益相关人之间的合作。

在这个成熟而成功的行业中，毫无疑问，过去的25年已经证明了“变化一直存在”这一真理。机遇、技术的不断进步以及全球贸易格局的不断变化将继续推动行业的变革。

2. 集装箱行业：未来方向



25年来，本通讯一直向全球运输行业提供信息和指导意见，强调了该行业面临的一系列热点问题。安全能成为经常讨论的焦点，这是正确的。全球运输行业将不可避免地继续面临现有和未知的挑战。

我们衷心感谢TT Club高级董事Morten Engelstoft为撰写本文所作的贡献。

我在运输行业担任各种重要职务达36年之久，并担任了TT Club董事会董事，安全问题是我的热情所在。虽然我一年前从马士基退休，但在过去几年中，我在马士基

全面负责安全、保障、弹性机制和危机管理——可以说，安全真的是我非常关心的事情。当然，赚钱和要在许多不同方面取得成果一样重要，但在我看来，没有什么比保护同事和合作伙伴免受伤害，让他们能够平安回家更重要的了。

“没有什么比保护同事和合作伙伴免受伤害，让他们能够平安回家更重要的了……”

遗憾的是，在全球运输行业的许多地方并非如此，这也是我非常担忧的问题。在有效管理安全方面，除了采取行之有效的策略外，安全创新也非常重要。

首先，有必要了解，本行业的许多公司都在危险的环境中运营，所以密切监控安全风险至关重要。

同样重要的是要认识到，人身安全风险主要在我们一线同事身上——如码头、船上、仓库等地。与此同时，那些有权更改流程、批准投资的决策人却坐在办公室里。我们必须将这两者联系起来。

因此，全球运输行业的所有领导者都必须花时间来了解一线的工作情况，应经常前往现场考察，了解与现场工作相关的风险，确认安全流程，并与我们的一线同事一起参加会议，以确定可以采取哪些措施来降低这些风险。通过这种方式，我们可以将对现场工作和风险有着深入了解的一线专家与对这些风险能作出决策、创新和投资的领导者们联系起来。

所有保护同事人身安全的努力都会有所帮助，但我认为应从多个方面或通过最佳实践可以使这些努力尽可能的行之有效。

建立应对失败的能力

首先，必须在运营中建立应对失败的能力。当然，尽管我们努力识别风险并尽可能地去降低风险，但由于种种原因，事情并不总是按计划进行，事故总会发生。我们不能天真地认为事故不会发生，关键在于思考如何确保在事故发生时，能够避免灾难性的后果或改变人生轨迹的结果。

未雨绸缪

其次，未雨绸缪。汽车制造商就是一个很好的例子。某些品牌以其汽车的安全性而闻名，他们在投资数百万美元研发汽车时，会明确预测可能发生的事故，如汽车可能会发生严重碰撞。因此，他们设计的汽车即使在发生事故时，也能保证驾驶者的安全。这种未雨绸缪的思维方式非常重要，我们应该能够预见到事故发生的可能性，而不是事后简单地作出反应。

在我整个职业生涯中，不幸的是，我会去一些在致命事故发生后不久的现场——对高层领导来说，亲自看到并学习是非常重要的。在我所见过的所有案例中，当致命事故发生时，每个人都会幡然醒悟，并对如何改善已产生的风险有了很多想法。从事故中吸取教训固然重要，但如果能在严重事故发生之前，而不是事后，就能意识到这类问题，那就更好了。

Todd Conklin是洛斯阿拉莫斯国家实验室（Los Alamos National Laboratory，一个专注于安全研发的组织）的安全专家，在安全问题上，他是我最重要的灵感来源之一，他有力地指出，“安全不是没有事故，而是有预防措施”。

“安全不是没有事故，而是有预防措施”

综合方法

制定一种综合方法，使公司识别最严重的风险，然后召集所有同事共同应对这些风险，这可能是有效的。要将安全措施整合到您的所有经营操作中，而不是光依靠一个负责安全事务的小团队，并让其沦落为其他人“办公桌旁边”的角色。确定严重的风险领域，引入专家，从各个角度应对风险，并致力于采取行动从而取得进展。重要的是，追踪进展情况，以确保各项举措和改进措施得以贯彻落实。

数据透明度

在我的职业生涯中，当我阅读不同公司的报告时，我惊讶地发现，在不同公司之间，事故的实际严重程度、以及数据的质量和透明度方面，整个行业存在很大差异。在这种情况下，我希望各方能更努力地提高安全数据的质量和透明度，并希望每家公司都能以业内同行为基准，寻求从其他公司和已建立的最佳实践中获得启示。

为什么不呢？

实践上，对于有效的安全措施和解决方案的实施会存在一定的障碍。在某种程度上，是因为识别和防范所有风险并不总是那么简单。

在我看来，最重要的障碍之一是高层管理对安全问题的态度是否真实，并且是否采取实际行动予以支持。仅仅制定正确的计划和目标，或在高级办公室发表讲话是不够的，高层管理人员必须真正关心并关注一线工作，投入时间和精力，明确将安全问题作为公司发展和业绩谈话中的重要优先事项。这种方式才能够建立信任和可靠性，带动彼此进行正确的对谈，由此真正的问题才能被提出。

公司文化也可能成为一个障碍因素。在一家安全文化氛围浓厚的公司里，所有员工都有责任在发现不安全的操作时大声疾呼并加以制止，那么这种公司对风险进行干预的可能性要远远高于那些与之相反的公司。在世界上一些等级制度比较严格的地区，或者在一些公司不同部门之间存在对抗关系的行业中，做到这一点可能会更加困难。因此，我们面临的挑战是要让每位员工都明确意识到，注意不安全的操作行为，并敢于大声疾呼是非常重要的。展示最佳实践、记录不安全操作被制止的次數、认可并奖励正确的行为，这些都是有帮助的方法。

新员工或未经充分培训的人员可能会成为另一个障碍，或至少是增加风险的因素。例如，如果员工不知道如何使用个人防护设备，即使分发了所需的个人防护设备也无济于事。在实践中，这种情况比你想象的要频繁得多。或者指定一个员工来监督某项操作，如果该员工本身未经过培训，则很难能达到预期的效果。有效的安全工作需要专业知识、技能、经验和培训——换句话说，它要求我们所有人都认真对待安全问题。

在我看来，大多数公司在达到可接受水平的安全标准之前，还有很长的路要走。不过，随着时间的推移，有些事情已经得到了改善，安全创新就是其中之一，在这方面正有着越来越多的非常好的努力方向。在一个已经成熟的全球经济领域，创新可能会在运营安全性方面带来下一个重大变革。

根据我的经验，太多情况下公司的氛围或官僚主义阻碍了创新的发展。管理人员的鼓励、为尝试新事物提供自由的环境以及企业和资金的支持与认可都是培养创造力的最佳途径。在安全方面也是如此，缺乏这些因素可能会阻碍基本的创造性和创新性。

展望未来，当创新理念成为现实时，您应该考虑几个问题：您需要让谁加入进来？您如何测试所做的假设？您如何追踪进展情况？您如何利用技术或其他手段来保持进展？最重要的是，您如何不断改进？

和许多人一样，海运业为我提供了一个充满挑战和激动人心的职业生涯，我将继续与业界合作，共同推动安全标准的不断提高。

3. 地平线式扫描：下一步是什么？



对于任何一个月刊来说，创刊300期都是一个重要的里程碑，但我们仍有许多工作要做。我们将与业界共同努力，确保在合理可行的范围内，由TT Club提供支持，指明即将到来的挑战、识别新趋势，并考虑业界将面临的未知风险。

《TT Talk》的第一期，就像今天一样，涵盖了一些热门问题。有趣的是，或者说发人深省的是一一第一期中涉及的一些问题至今仍普遍存在。比如，电子提单当时还处于发展的初期阶段，但创新者已经认识到无纸化贸易的潜在好处。此外，天气事件和飓风季节对加勒比海地区的影响也是重点讨论的话题，这些事件和影响在今天依然能造成广泛的破坏。事实上，天气状况似乎正在恶化，并且发生在更难以预测的地点——这可以说是气候变化的一种表现。

第一期《TT Talk》还介绍了由TT Club联手FIATA（国际货运代理协会联合会），在悉尼推出的新举措，即“年度青年货运代理人奖”。如今，该奖项已更名为“年度青年物流专业人士奖”，该奖项将继续激励并表彰我们行业中年轻一代的卓越表现。该奖项的许多前获奖者和参与者后来都有了优秀的职业生涯。

当我们展望下一个300期的《TT Talk》时，我们应该思考哪些领域将成为未来行业所关注的焦点？

协作

与志同道合的行业组织进行合作，并建立伙伴关系是TT Club在过去几十年众多工作中的核心所在，其中许多内容在相关文章中都有介绍。这些密切的合作关系使TT Club能够针对一系列倡议来提供服务，并且其作用不容小觑。未来很可能会看到更多这样的合作关系建立起来，且现有的合作关系也会得到加强。

创新

展望未来，创新蕴含着巨大的机遇，无论是提高效率，帮助实现可持续发展，改善安全性，还是提供更强大的安全解决方案。TT Club将与各领域的创新者密切合作，以了解、促进并在适当的情况下帮助制定阶段性的解决方案。

在许多情况下，整个行业的运营绩效水平都很高——创新将推动经营人实现更高的绩效水平。然而，安全与保障仍应是首要目标。

数字化

虽然数字化有很多定义，但对于TT Club及其会员来说，数字化本质上是使用数字（计算机）技术来提高洞察力、透明度和运营绩效。从安全角度来看，数字化可以用于识别全球供应链中潜在虚假申报货物的不良行为者。数字化还可能在保障供应链安全上提供更多机会，如更清晰、更频繁地沟通。

“数字化……本质上是利用数字技术来提高洞察力、透明度和运营绩效”

航运业在数字化方面的进展如何？各行各业都在以不同的方式和速度进行变化，无论是文化还是经济变化。似乎有一种共识认为，整个货运供应链行业（如班轮公司、港口、码头和陆上物流及货物运输人）相对于其他行业而言，在接受变革方面历来较为缓慢。

人们常常将航运业与航空业进行比较，尽管这种比较可能并不完全公平，但却有一定的相关性。

随着消费者越来越习惯于按需购买商品和服务，这种迅捷且易于访问的商务模式，增加了人们在处理B2B业务时的期望值。同样，为了提高效率和节约成本，对数据的需求也在增长。例如，根据[麦肯锡（McKinsey）的估计](#)，全球采用电子提单可节省65亿美元的直接成本，并促进400亿美元的全球贸易。

正如TT Club和McKinsey在2018年的研究报告《[美丽的新世界——2043年的集装箱运输](#)》中提到，可能会有一种“Uber化”的风险，即初创企业能以颠覆性的方式改变航运业（类似于Uber对传统出租车行业所做的事情）。

航运业作为一个历史悠久的行业，如何实现数字化呢？首先是要设置标准化，克服术语和数据采集方面缺乏一致性的问题。标准化是数据共享的先决条件，这在船到港、港到港以及更深入内陆的物流链中同样适用。相比之下，国际航空运输协会（[IATA](#)）的[规则](#)标准可追溯到20世纪30年代。

“标准化是数据共享的先决条件”

在航运业，为实现标准化已提出了多个倡议，其中最主要的倡议来自数字化集装箱航运协会（[DCSA](#)），它由几个[最大的班轮公司](#)组成。在码头运营方面，码头行业委员会（[TIC4.0](#)）试图发挥[类似的作用](#)，其中一个重点项目就是港口靠泊优化，也称为“准时化”（JIT），以减少船舶等待泊位的时间，从而节省燃料，并有助于避免陆上拥堵和延误。

换句话说，所有参与方都能在效率和运营规划方面获得巨大收益，同时还能制定更及时、更可靠的时间表以获得明显的“绿色收益”。例如，鹿特丹港在一次[准时化（JIT）桌面试验](#)中发现节省了9%的燃油。再加上高效的岸电供应，节省的燃油量将更多。

在标准化方面，DCSA一直走在发布[标准](#)的前沿。在一项联合国层面的倡议中，国际海事组织修订了1965年《国际海上交通便利化公约》（[FAL](#)），将“[海事单一窗口](#)”纳入其中。通过使用国际海事组织的全球综合航运信息系统（GISIS）在线平台，在全球范围内强制交换港口数据，为靠港优化、准时化以及整个海运业的进一步数字化提供迄今为止从未有过的推动力。

在未来的风险环境中，航运业很可能要继续应对目前存在的许多风险。创新将有助于降低现有风险，但新的风险不可避免地会出现，这些风险可能与数字化和实现零排放有关。正如俗话说，“变化是生活中唯一不变的”。TT Club致力于去了解这些变化，并与行业携手，以支持创新的成功实施。

4. TT Club 把握行业问题



几十年来，TT Club一直致力于履行其固有使命，即了解全球运输和物流行业的核心价值，并使该行业更安全，更可靠，更可持续。

TT Club的宗旨是减少不必要的风险和事故。这必然涉及到对索赔数据的分析和研究，不仅与制定适当的保险条款有关，而且也是为了了解新兴风险和趋势，以编制有效的风险管理和防损建议。

在追求实现这些目标的过程中，TT Club一直参与全球主要机构的活动，重点关注防损问题，这包括分享我们的经验和见解，以及发展独立的思想领导力。这促进了整个行业与数字化创新者之间的一系列合作，以提高对良好实践成果的认识、理解和发展。

这里要记住的一个重要方面是“经济损失”和“保险损失”之间的区别。这一区别说明在任何事故发生后，总会产生一些无法承保的影响。这可能是由于免赔额、限额或其他条款的限制，但也可能是一些隐性成本，如生产力损失、管理时间损失和声誉损失，这些成本往往不太可能通过保险来予以保障。关于这一点，大多数研究得出的结论是，“经济损失”会是承保金额的数倍。由此可见，如果还有任何经营人认为，不值得在安全方面投入数千美元去防止数百万美元的事故，这可能是最直击人心的回应了。

在此，我们重点关注的是过去几十年来一直进行的一些活动。

广阔视野

TT Club致力于为陆运、海运、空运货物供应链提供保险和风险管理服务，包括与货物、货运代理、物流、港口和码头设施与运营有关的风险，以及那些拥有并操作运输设备的人所具有的风险——由此开展了一系列的活动。

风险管理的一个核心要素是通过供应链管理，了解不同国家、地区和国际法律规定的各种合同义务。除了分析不同司法管辖区的判决外，TT Club还出版了[《国际货](#)

[物运输公约手册](#)》（即将更新和补充），并准备了有关[《鹿特丹规则》](#)的建议——尽管在某种程度上它尚不能实现。

同样，我们还为千禧年及其对全球计算机系统的潜在影响做了大量的准备工作。此外，TT Club与业界一起制定了[《国际船舶和港口设施保安规则》](#)，以加强船舶和港口设施的安全。尽管这些措施现已经实施，但人们对于环境安全的考量已进一步加强，特别是与网络安全有关的问题，TT Club和国际港口协会（[IAPH](#)）在这方面都发布了指导意见。

多年来，供应链上更普遍的安全问题一直是议程上的重要议题。TT Club在其防损文件中发布了[《供应链安全——管理、措施和技术》](#)，为安全的有效实施提供了一般性指导。除此之外，协会还建立了一个[网页](#)，汇集了各种资源，包括年度货物盗窃报告（与[BSI](#)合作，后来与[TAPA EMEA](#)合作制作）、动画、“TT Brief”建议和定期简报。

不可避免地是，气候问题对供应链中的许多经营人来说变得越来越重要，尤其是有固定资产的经营人。TT Club对这一问题所提供的早期建议可以在[《风暴2：海上和内陆码头的风险管理实践指南》](#)中找到，该指南还附带有定期警报和提醒，包括以区域进行划分，在“地面上”建立支持措施。

人们感兴趣的问题和主题需要不同的回应，因此除了这份TT Talk月刊，播客和网络研讨会之外，我们还加入了止损通讯、更短的TT Brief指导、动画等实质性的“手册”。通过这些刊物，我们旨在向相关决策者提供易于理解和可操作的信息。

货物完整性

对于一个致力于在全球范围内运输货物的行业来说，TT Club不可避免地需要花费大量时间来了解那些不断妨碍货物安全交付的问题，其中不仅包括货损风险，还包括对其他资产或环境造成的损害风险。

TT Club通过对理赔案例的分析，发现约66%的货损事故是由于整个货物运输单元（CTU）装载过程中的不良操作引起的，其中不仅涉及货物负载分配和系固问题，还包括从分类、文件缮制到申报和有效数据传输的工作流程问题。据估计，这些问题使运输和物流行业每年损失超过60亿美元。

这些问题是多种多样的，但有时也会集中在某些非常具体的问题上，例如货物重量申报不一致，会影响船舶的稳定性，甚至引起海上集装箱积载的倒塌。这导致了国际海事组织对此进行长期讨论，最终要求对《国际海上人命安全公约》进行修订，增加了“经验证总质量”（VGM）的要求。TT Club参与了这整个过程，包括与其他行业协会一起制定在2016年7月1日之前如何实施的[材料](#)。

事实证明，当时的联合协作非常有效且很有价值。因此，与货物运输单元中货物的安全包装相关的其他问题，如避免侵入性害虫的污染，也正通过合作在予以解决。我们与行业内的其他组织合作成立了“货物完整性工作组”（[Cargo Integrity Group](#)），旨在促进整个行业对《CTU Code》的认知和采用，并寻求制定法规或改变不良实践。这包括修订规则以改进[集装箱的检验程序](#)，以及支持用先进的扫描技术来检测非法货物或未申报的危险货物。

无论是与合作伙伴配合，例如出版《CTU Code——快速指南》及其附件《集装箱装载检查清单》，还是单独行动（已发布了三个系列的动画片，重点介绍了装载的标准、后果和侵入性害虫），TT Club都致力于使货物成功交付的目标更加明确。

“TT Club致力于使货物成功交付的目标更加明确”

除此之外，TT Club还参与了MARIN TopTier联合行业项目，该项目旨在解决海上集装箱的丢失问题，及其对海洋和沿海环境的影响。这一牵涉较广的项目，希望能解决可能导致集装箱落海灭失的所有问题。

很多工作要做！

TT Club在整个行业的积极参与，促进了在许多其他领域开展活动，其中一些是众所周知的——例如与受管制危险品运输相关的持续预警、游说、研究和指导，或类似于提高设备安全性和整合创新的活动。如上所述，许多工作都与众多志同道合的行业和政府组织进行沟通。就像婚礼致辞一样，您可能会说出许多与TT Club合作过的组织——但随后可能也会忘记一些！但可以肯定地说，协会从所有这些互相交流中得到了更好的信息，可以说每一次交流在实现变革方面都极具相互价值。

5. 法律焦点：关于时效限制的确认



英国上诉法院确认了商事法庭的判决，该判决澄清了在卸货后由货物交付引发的索赔时效的适用问题。再次上诉已被驳回，因此本案例带来了令人满意的确定性，尽管实务中根据具体的合同措辞和实际情况会有所不同。

事实

有13套康金提单（适用《海牙-维斯比规则》）载明从印度尼西亚起运的货物，在印度卸货后，在没有出具提单的情况下，仅凭保函就从库房中被提走。银行作为提单持有人，在根据《海牙-维斯比规则》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，而根据这一光船租赁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. 卸货后的交付错误超出了《海牙-维斯比规则》所规定的“责任期间”，该责任期间在卸货一刻即结束。《海牙-维斯比规则》只规定了海上货物运输的情形，并未对货物交付的义务作出规定；且
2. 双方在提单的某一条款中约定不适用《海牙-维斯比规则》，即免除了承运人在卸货后对货物灭失或损坏的责任。

在“经验丰富”的仲裁庭审理下，仅在此初步问题上，就驳回了银行的以上两个观点，并认为时效限制应适用。该银行向商事法庭提起上诉，随后又上诉至上诉法院。但两次上诉均被驳回。

判决

法院认为，在英国关于卸货后产生错误交付这一点存在大量推断，但没有明确的判例，不过《海牙-维斯比规则》第三条第6款应当适用于卸货后的错误交付索赔。

《海牙-维斯比规则》的措辞不同于《海牙规则》中较为狭窄的相应措辞。《海牙-维斯比规则》的“起草笔记”已表明了这一意图，即避免在卸货什么时候结束这一

点上，做出细致的区分，特别是考虑到正常的商业惯例是在卸下船后进行交货的。从法律角度看，起草人的意图更具有说服力。法院认为，该条款的目的，以及一般的时效限制，是为了达到终局，并使双方能确信“案件已经了结”。

在第二点上，两个法院都认为就（条文）解释而言，提单上的某个特殊条款并不足以使《海牙-维斯比规则》在卸货后失效。法院认为这与之前的一个判例不同，即上诉法院在“MSC Amsterdam”案¹中的判决，因为该案中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。

最后，上诉至最高法院的申请被驳回。

评论

在此前“Alhani”案²中，法院对在“钩到钩原则期间”内因卸货后产生的错误交付索赔，适用了《海牙规则》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（填补了空缺），至少在英国法律下是这样，而且这很重要。

然而，与“MSC Amsterdam”案相比，可能这一判决结果取决于提单上具体条款的准确表述。在卸货和交货之间的时间间隔延长的情况下，可能仍然存在一些争议。

FIMBANK PLC 诉 KCH SHIPPING CO LTD (The “Giant Ace”) [2023] EWCA Civ 569

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

¹ [2007] EWCA Civ 794.

² [2018] 2 Lloyd's Rep 503.

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: 25 years of support and challenge \(ttclubnews.com\)](http://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。