

诺亚之风

2023/12/07 刊

目录

案例分享 -- 期租中因为发现船舶交付前的货物残留物导致验舱不过.....6

电动汽车电池起火的风险不容忽视.....10

卸货后错误交付货物-《海牙-维斯比规则》规定的 12 个月时效是否适用.....14



案例分享 -- 期租中因为发现船舶交付前的货物残留物 导致验舱不过

原创：李国靖

前段时间，一个朋友和笔者探讨题述验舱不过的问题，笔者翻阅了相关判例，得到以下案例分享给广大朋友。

案件事实：

船舶是根据修订后的 NYPE 租约租用的，租期为 90-150 天。在船舶交付时以及以后履行租约期间，发生了与货舱状况有关的争议。在本租约之前，该船以前航次的货物依次为：水泥、石油焦、煤炭、铜精矿和钢卷。在本租约执行之前，最后一个航次货物为钢卷在美国 Camden 卸货。在 Camden，AMS 代表上一租约租船人和本租约租船人对该船进行了还船检验和交船检验。

9 月 15 日，当船舶在 Delaware Bay 下引水时，根据目前的租约交船。租船人的指示船舶到 New Orleans 装谷物。船长和船员随后采取措施清理货舱，为装载货物做好准备。经过大约 5 天的清理，该船于 9 月 20 日 2112LT 到达 South-West Pass。该船接受了美国国家货运局（“NCB”）和美国农业部（“USDA”）的验船师的验舱。两方在第一次检验中都认为该船适合装载谷物，随后进行了装货，并在中国宁波顺利卸货无索赔。之后，租船人指示船舶驶向西澳大利亚 Kwinana 装载散装氧化铝到美国西海岸卸货。

船舶于 11 月 16 日抵达 Kwinana，进行了验舱，没有通过检验。据说货舱中发现了以前的水泥残留物以及一些锈垢和铜精矿残留物。随后，岸上工人进行了货舱清洁工作，包括刮擦货舱顶部，用时超过 4 天。随后，验舱通过，船舶装载货物驶向美国，并顺利卸货。随后，租船人指示船舶到 Portland 再装载一批谷物运往日本。

12 月 29 日，船舶再次接受验舱，没有通过，理由是在船舱里发现了水泥灰尘。随后船舶被安排清洗货舱，大约花费两天时间，船舶通过最终通过了验舱。

租船人主张该船舶在 Kwinana 和 Portland 的洗舱作业期间停租，要不然那就是船东在船舶交付时/抵达第一个装港 New Orleans 时船舶状况不满足约定构成违约。因此，他们扣留了相关期间的租金以及在 Kwinana 的洗舱费用和航速索赔的一些费用。船东表示，扣租是不合理的，他们提起仲裁程序，要求赔偿 267256.45 美元，外加利息和费用。





租约中涉及的规定如下：

Clause 15 Line 41/42:

"Vessel on her delivery shall have ... holds to be clean, swept, dry, free of any previous cargo residue and/or loose rust ... loose rust scales or any other foreign materials to the satisfaction of a mutually agreed independent surveyor and tight, staunch, strong and in every way fitted for the intended cargo of, [sic] ..."

“船舶交付时应……船舱应清洁、清扫、干燥，无任何先前的货物残留物和/或松散的铁锈……松散的锈皮或任何其他异物，达到双方同意的独立验船师满意的程度，并且紧密、牢固、坚固，在各个方面都适合预期的货物……。”

Clause 71:

"Shore regulations permitting and subject to crew availability, vessel's crew to clean, sweep or wash down all the vessel's holds when required by Charterers during bonus ... in accordance with the following schedule: navigation to loading port, for which Charterers will pay Owners a lumpsum cleaning.

The above to be considered customary service which is to be rendered provided port regulations permit and availability of crew, otherwise

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼 (邮编 266061)

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

3



shore hands to be employed for Charterers' account. However, the Owners will not be responsible for vessel's passing cargo hold inspection in all respects, and any delay due to vessel's not passing cargo hold inspection shall not be considered as off-hire ... ”

“当地法规允许并根据船员的可用性，在支付奖金的情况下根据租船人的要求清洁、清扫或冲洗所有货舱……按照以下时间表：到装港的航程中，租船人将向船东支付一次性清洁费用。

上述服务应视为惯例服务，前提是当地法规允许和船员可用，否则由租船人负责雇用岸上人员。但是，船东在任何方面不对船舶通过验舱的负责，因船舶未通过验舱而造成的任何延误均不应被视为停租……”

Clause 90:

“Vessel's holds on delivery or arrival at 1st load port are to be completely clean, swept, washed down by fresh water and dried up, free of salt, loose rust scale and previous cargo residues and fully ready to receive Charterers' intended cargo in all respects and to the satisfaction of independent surveyor.”

“船舶在交付或抵达第一个装货港时，船舱应完全清洁、清扫、用淡水冲洗并干燥，无盐、疏松的锈皮和以前的货物残留物，并在各个方面做好接收租船人预定货物的准备，并达到独立验船师的满意”



诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼 (邮编 266061)

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

4



仲裁员认为租船人未能确定任何时间损失，因此无论是作为停租还是损害赔偿，都无法成功。要点如下：

1. 虽然根据交船检验的报告可以知道船舶在 Camden 交付时货舱确实是不满足要求的，违反了 Clause 15，但是船舶在到达第一卸港前完成了货舱清理工作，并通过验舱。结合 Clause 90 条，显而易见的是交船时的货舱状况并没有重要意义，因为船舶被要求装货时完全符合约定条件。”...It was equally obvious that the condition of the holds on delivery had no significance load port whatsoever because, by the time the ship was presented for loading, she was in the condition required...”

2. 租船人没有提出任何反对意见的接受了船舶交付并支付了租金，尽管通过交船检验可以充分认识到货舱没有达到 Clause 15 的要求，”...the charterers accepted delivery and paid hire without objection, whilst being fully cognisant-by virtue of the on-hire survey at the very least - of the fact that lines 41/42 were not complied with...”。

3. 仲裁员认为 NCB 和 USDA 两个以检验苛刻出名的相互独立的部门都通过了该船的验舱，且后续在卸货后并未接到任何索赔，转租交船检验时也并未提出异议，那足以说明 Clause 90 得到了满足。显然在 Kwinana 并没有以前的水泥残留物、锈垢和铜精矿残留物，如果一定说有污渍的话，那可能是货舱顶部坚硬的铁锈皮。很明显，出于托运人自己最清楚的原因，当地检验师要求在装货前清除坚硬（即不松散）的铁锈皮。

4. 类似的考虑也适用在 Portland 的纠纷，都应依据 Clause 71 来处理此纠纷，“...That was something to be dealt with under clause 71 - and was thus for the charterers' account in any event...”。Clause 15 来自 NYPE 的格式条款并未给与租船人任何救济，不仅仅是因为租船人没有时间损失，还因为本纠纷并未包含在在格式条款约束的范围，”...Standard clause 15 of the NYPE form gave the charterers no comfort, not only because there was no loss of time, but also because the charterers could not bring themselves within the wording of the clause. There was no cause amongst those listed that could be said to be applicable on the facts of the case...”。





对于以上案例，我们也曾和一些租家责任险的保险人探讨，他们持有和以上案例相同的观点，特别是在首航次已经交付并通过验舱的情况下，后续航次验舱不过租船人很难索赔船东或停租。当然该保险人也提到了如果租约中交付条款约定了货舱按照” Grain standard ” 交付，那么这种情况下对租船人比较有利。

以上是笔者的一些分享，如有不同意见，欢迎随时探讨。

本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085
邮箱：claim@tnzconsult.com
info@tnzconsult.com
marine@tnzconsult.com



电动汽车电池起火的风险不容忽视

编译：李明峻

它们可能温度更高、毒性更大、传播更快——而且可能更具爆炸性。大多数专家认为，锂电池火灾是与众不同的，并且给船上人员带来的风险更为严重。整个行业需要团结和合作去解决这个问题。

锂电池及其在海上运输过程中对电动汽车 (ev) 造成的潜在火灾隐患已成为业界的“热门话题”。人们的意识正在增强，但关于这种货物到底有多危险的讨论仍在继续。在本文中，我们概述了主要问题及其背后的原因。

贸易增长

电动汽车需求的快速增长改变了游戏规则，不仅对汽车行业本身，而且对涉及运输的航运行业也是如此。据我们所知，没有研究表明电动汽车比其他车辆更容易起火。相反，一些研究表明，电动汽车实际上比燃料汽车更不容易起火。然而，当电动汽车发生火灾时，潜在的巨大伤害和损害足以引起人们的关注。

此外，考虑到船舶运输车辆的前景也很重要：目前，电动汽车仅占全球新车总量的 4% 多一点。到 2030 年，这一数字预计将增加到 30% 或 40%。这意味着，无论电动汽车火灾多么罕见，平均法则都不利于我们，行业和监管机构需要继续努力，加快步伐。

集装箱运输领域也有类似的情况 (尽管在法规和误报货物方面，集装箱运输面临着额外的挑战)。在这一部分中，我们看到运输电池的增加与集装箱火灾的增加之间存在明显的相关性。长期以来，木炭一直被认为是集装箱航运业引发火灾的头号货物，但现在发生了转变，锂电池现在成为主要的来源。





为什么电动汽车火灾不同

自行燃烧：从化学角度来看，锂电池火灾的特征是非常独特的。与传统的火灾不同，电动汽车火灾是自燃的，不需要外部氧气作为燃料。这是因为电池中的阴极材料会产生自己的氧气源，即使在外部氧气供应有限的环境中，也能使火持续很长时间。

高温：根据具体情况，锂电池火灾的温度可能比其他类型的火灾要高得多。这可能会在进入火场、逃生路线、灭火以及可能在船上更快地蔓延火灾方面带来各种挑战。更高的温度也会对船上的不同材料产生影响：例如，铝如果暴露在700摄氏度或更高的温度下就会融化。

蒸汽云：锂电池着火会释放出有毒烟雾，包括锂氧化物、氢氧化锂和其他危险化学品。这给船上人员和消防员带来了巨大的挑战。此外，锂电池着火会释放出氢气等易燃气体。在像汽车甲板这样的密闭区域，这些气体可能会被困住，形成一个爆炸性的环境，进一步危及消防工作，并限制进入现场和逃生路线。

灭火方法：从集装箱部分，我们观察到，在集装箱中扑灭燃烧的电池需要很长时间和大量的水。一般来说，人们似乎一致认为水是扑灭电池火灾的最佳介质，但直接接触电池和所需的大量水对于船上来说是一个挑战，因为很可能会损害船舶的稳定性。此外，据报道，盐水会导致电动汽车短路。有些船有二氧化碳，有些船正在考虑增加船上的二氧化碳供应，有些船可能会用泡沫灭火系统代替消防用水。这些介质各有优点，可以有效地扑灭火灾，但在扑灭长时间自燃的电动汽车火灾时可能存在局限性。泡沫和二氧化碳的数量也是有限的，所以一旦用完，船上就没有灭火剂了。

锂电池起火的原因是什么？

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路195号上实中心7号楼6楼（邮编266061）

电话：+86 532 82971085 | 邮箱：marine@tnzconsult.com

网址：<http://www.tnzconsult.com>



在这种情况下，热失控是一个常用的术语，但它实际上是什么意思呢？从本质上讲，它指的是电池经历一系列反应，导致其温度迅速升高，可能导致火灾或爆炸的情况。有几个因素可以触发热失控，如过度充电或对电池的物理损坏。因此，二手电动汽车、损坏的汽车或废电池造成了额外的担忧。此外，如果电池设计有缺陷，使正负极分离的分离器失效，可能会引发连锁反应。高温还会引发热失控，如果多辆电动汽车紧密存放在一起，这就变得尤其成问题，因为在这种情况下，火灾很容易蔓延。

幸运的是，人们似乎一致认为，热失控是一种罕见的事件，特别是对于新的电动汽车。然而，船上会发生火灾，随着车载和船上运输的电动汽车数量的增加，电动汽车电池发生火灾的风险也在增加。



我们需要一种不同的方法

基于上述特点，可以看出大多数灭火方法只能在一定程度上抑制电池火灾。因此，在获得专业援助之前，优先考虑灭火、边界冷却和防火，有效的火灾管理措施是至关重要的。乘客和船上人员的安全至关重要，这意味着在培训和处理实际事故时，必须彻底解决锂电池火灾带来的独特风险。疏散的程序必须重新评估，尤其是渡轮。

使用固定的消防设施是确保船上人员安全的首选。然而，现有系统在电动汽车火灾方面可能存在局限性，因此可能需要额外的控制措施，特别是在早期检测



时。通过更智能的系统 and 快速反应，在火势升级之前控制住火势应该是一个重点领域。

许多运营商已经采取了额外的控制措施，不应失去在电动汽车运输行业分享最佳实践的机会。在行业内中更重要的是，保证船上人员和乘客的安全刻不容缓。

更高的需求，更关注风险

Gard 和保险部门仍然缺乏数据，无法对电动汽车火灾进行有意义和精确的保险统计。数据的缺乏实际上是一个积极的迹象，表明没有那么多的事故发生。此外，正在对最近的案件进行调查，这意味着在许多情况下尚未得出结论。然而，必须强调的是，目前罕见的情况并不意味着低风险：任何船舶或渡轮航行中存在的锂电池数量正在稳步上升，潜在的危害应该引起我们所有人的关注。

本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085

邮箱：claim@tnzconsult.com

info@tnzconsult.com

marine@tnzconsult.com



卸货后错误交付货物-《海牙-维斯比规则》规定的 12 个月 时效是否适用

编译：李川

2023 年 5 月 24 日，上诉法院对 FIMBANK PLC 和 KCH SHIPPING CO LTD 作出判决，处理《海牙-维斯比规则》规定的 12 个月时效是否适用于卸货后错误交付货物的索赔问题。

上诉法院维持了仲裁庭和高等法院早先作出的有利于承运人的判决，即 12 个月的时效确实适用于卸货后的错误交付货物索赔。

之前的一个英国案件—Alhani [2018] EWHC 1495 Comm. 一判决《海牙-维斯比规则》Article III rule 6 中的 12 个月时效适用于错误交付索赔，但在该案中，错误交付与船对船卸货同时发生。

Fimbank 案讨论了 12 个月的时效是否适用于货物卸货后的错误交付，上诉法院维持仲裁庭和高等法院早先作出的有利于承运人的判决，即时效适用于卸货后的错误交付索赔。



事实背景

一批约 85510 公吨的散货煤在印度尼西亚在“GIANT ACE”号船上装运，并签发了 13 份日期为 2018 年 3 月 4 日或 14 日的提单。上诉人 FIMBANK PLC（“FIMBANK”）是所有 13 份提单的持有人，被上诉人 KCH Shipping Co Ltd 是该船的光船承租人和提单项下的承运人。

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

11



提单采用 Congenbill (1994) 格式，并入 2018 年 2 月 20 日的航次租船合同条款。航次租船合同受英国法律管辖，并在第 13.10 条中规定：“Thus Charterparty shall have effect subject to the Hague-Visby Rules, which shall apply to any bill of lading issued under this Charterparty…”

FIMBANK 为购买货物出资，但仍未付款，并最终试图作为提单持有人，要求交付货物。但在那时，这些货物已经在印度贾加尔港卸货，并由印度收货人从海关保税仓库中提走货物。2020 年 4 月 24 日，在卸货完成两年多后，FIMBANK 根据提单向承运人提起仲裁索赔。

承运人辩称，根据《海牙-维斯比规则》Article III rule 6，其赔偿责任已消灭，因为在货物本应交付之日起一年内没有对其提起诉讼。

Article III rule 6 规定：

“the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered”。

另一方面，FIMBANK 声称，其索赔没有过时效，因为所称的错误交付发生在卸货之后，而海牙-维斯比规则（包括 Article III rule 6）在卸货之后不适用。

时效作为一个初步问题，在仲裁中和在高等法院上诉中，均被作出了有利于承运人的判决；12 个月的时效在卸货后继续适用，直到收货人从库中提货。

FIMBANK 获得向上诉法院提出上诉的许可。有待上诉法院判决的问题如下：

1. 《海牙-维斯比规则》Article III rule 6 是否适用于货物卸货完成后发生的错误交付索赔？
2. 如果没有，提单中是否有一项默示条款，使得包括 Article III rule 6 在内的《海牙-维斯比规则》将适用于管辖双方在卸货后的关系？
3. 如果这两个问题中的任何一个的答案是“是”，那么 Congenbill 格式的第 2 (c) 条 “The Carrier shall in no case be responsible for loss and damage to the cargo, howsoever arising prior to loading into and after discharge from the Vessel of [which must mean “or”] while the cargo is the charge of another Carrier, nor in respect of deck cargo or live animals.” 是否不适用 Article III rule 6 规定的时效？

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼 (邮编 266061)

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

12





上诉法院的判决

上诉法院认为,《海牙-维斯比规则》,包括 Article III rule 6 下的时效规定,应根据 Vienna Convention on the Law of Treaties 1969 所载的原则——“in good faith in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in the light of its object and purpose”进行解释。上诉法院进一步指出,可能不得不依靠“supplementary means of interpretation, including the preparatory work of the treaty and the circumstances of its conclusion”,以确认“模棱两可或含糊不清”时的含义,尽管筹备工作只能起到“靶心”的作用。

上诉法院在提到《海牙规则》维斯比修正案的筹备工作时认为,《规则》案文规定了 12 个月的时效,即使是以向无权获得货物的人交付货物为依据的索赔,即错误交付索赔。虽然 FIMBANK 声称,《规则》应仅适用于在航次期间或与卸货同时发生的错误交付索赔,但上诉法院指出,在现代航运中,卸货后的错误交付是典型案例,事实上,在船舷提货的做法现在很少见。上诉法院表示,《规则》起草委员会理解该情况,其指示是准备并提交一份对《规则》时效条款的修正草案,以“尽可能广泛地”规定一年的诉讼时效,其中“包括错误交付的情况”

上诉法院进一步提到 Alhani [2018] EWHC 1495 Comm 案件中,“准备工作文件中反映的辩论似乎更多地是关于 Article III rule 6 是否应适用于《海牙规则》责任期后发生的错误交付,而不是是否应(或确实)适用于错误交付本身”,并得出结论,起草委员会选择了一个故意“以尽可能广泛的措辞”表述的时效,其目的显然是该时效应适用于即便在卸货后发生的错误交付。



鉴于上述情况，上诉法院认为，《海牙-维斯比规则》Article III rule 6 规定的 12 个月时效适用于卸货后的错误交付索赔。

关于第二个问题，上诉法院得出结论认为，鉴于《海牙-维斯比规则》确实按其本身的内容适用于所涉错误交付索赔，因此没有必要就此问题得出结论。

关于第三个也是最后一个问题，上诉法院认为，Congenbill 格式第 2 (c) 条适用于《海牙-维斯比规则》在卸货后的时效。

评论

这一判决澄清了一个以前有争议的议题，即签发了并入《海牙-维斯比规则》的提单的船东（如果是合同承运人，则为租船人），现在可以在卸货完成 12 个月 after “close its books”。同样，如果船东在卸货后 12 个月内没有收到错误交付的索赔，同意赔偿船东无单卸货的后果的租船人也应该能够 “close its books”。最后，应该指出的是，上诉法院拒绝了 FIMBANK 向最高法院提出上诉的许可。FIMBANK 随后向最高法院提交了上诉申请，目前尚待观察最高法院是否会批准该上诉，以及，如果同意，上诉法院的判决是否会被推翻。

上述文章仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085

邮箱：claim@tnzconsult.com

info@tnzconsult.com

marine@tnzconsult.com

[免责声明] 本文仅代表作者个人观点，与诺亚天泽保险经纪月刊无关。诺亚天泽保险经纪仅翻译、转载，免费分享给大家，其原创性以及文中陈述文字内容和图片未经本刊证实，对本文以及其中全部或者部分内容文字、图片的真实姓名、完整性、及时性本月刊不作任何保证或承诺，请读者仅做参考。如果因此而产生法律纠纷，与诺亚天泽保险经纪月刊无关。如涉及侵权等相关事宜，请联系我们会在第一时间删除。

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼 (邮编 266061)

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

14

