

“一带一路”项目中工程货物运输及保险中的相关问题和风险防范



李萍 Shirley Li
合伙人 Partner
Ince & Co LLP
2017年11月

背景



中国企业在“一带一路”沿线国家对外承包工程项目快速发展，例如：

- 港口
- 铁路
- 高速公路
- 钢厂

这些项目所涉及的工程货物给运输和保险的配套服务带来巨大的机遇和挑战



什么是项目工程货物（**Project Cargo**）

- 一般用于基建或工程项目
- 需要从生产地运输到施工现场
- 尺寸大、重量重、规格特殊
- 对于装卸、绑扎、堆放、运输有特殊要求
- 价值高，重置困难或时间长
- 例如：油气平台设备、港口操作设备、风电设备



运输风险

货物特性带来的风险：

- 重件货：船舶或港口的吊装能力、船舶稳性、结构强度
- 超长货物：运输过程可能造成扭曲
- 尺寸不规则：包装、积载不当可能引发的货损
- 货物超出船体可能带来的额外碰撞、货损风险

运输风险

船舶、运输方式带来的风险：

- 船舶的稳性、强度
- 绑扎、固定点
- 吊机设备
- 半潜式船舶 - Float on/off
- 驳船/拖轮运输模式的航行风险
- 运输的船型不适于货物

运输协议的安排

特殊租约：

➤ BIMCO Heavycon, Heavyliftvoy, Projectcon等等

➤ 在货物状态、包装、装卸操作和责任等方面对船货双方各自所承担的责任明确划分

BIMCO Contracts for Heavy Lift Shipping



BIMCO

- PROJECTCON 2006
- HEAVYCON 2007
- HEAVYLIFTVOY 2009
- SUPPLYTIME 2005/1989
- BARGEHIRE 2008
- TOWCON 2008
- TOWHIRE 2008
- BARECON 2001



以Heavycon为例

关于装货的约定：

- 租家把货物在约定的地点备好、各方面符合装载要求
- 船东负责提供装载所需的设备（根据事先约定的清单）
- 在装货港，租家应当按照船长要求的顺序进行装货：
 - 若约定由租家装货，则租家应当负责将货物装上船舶直至船长满意，并应当支付和安排装货所需的人员和设备（事先约定由船东提供的除外）
 - 若约定的装载方式是**float-on**，则租家负责把货物放到半潜甲板指定区域，然后船东负责装上甲板并固定。

以Heavycon为例

货物状况：

➤租家保证所有货物信息的准确性，并且货物在各方面都适合运输要求（针对这条特定船舶）

Marine Surveyor的角色：

➤由船东和租家事先约定，并被货物保险人认可

➤基于所提供的船、货资料，**Marine Surveyor**应当审核并批准整个运输安排

➤实践中，**Marine Surveyor**一般会监督整个装载过程，并提出建议

➤如果**Marine Surveyor**不认可运输安排怎么办？

以Heavycon为例

Knock for knock:

- 重大件运输和海工项目中常见的约定
- 双方各自承担各自财产、人员的损失，而不向对方追责（即便由对方的过错造成）
- 各自通过保险安排来覆盖风险
- 保险人需要放弃代位求偿权



Platform supply vessels battle the blazing remnants of the offshore oil rig Deepwater Horizon (Image credit: US Coast Guard)

Chidi Egbochue
Herbert Smith
Freehills, London

Reviewing 'knock for knock' indemnities following the Macondo Well blowout

In the oil and gas world, contractual 'knock for knock' indemnities (otherwise known as 'mutual hold harmless' or 'bury your own dead' indemnities) seem to be a way of life. However, recent oil rig disasters have brought them sharply into focus.

The Piper Alpha, Montara and Macondo oil rig disasters

Piper Alpha

It is just over 24 years since the Piper Alpha disaster shocked the world. On 6 July 1988, the Piper Alpha oil platform was operating in the

North Sea, 120 miles off the north east coast of Scotland with 220 people on board when an explosion occurred. The explosion and the resulting fires claimed the lives of 167 people, with all the survivors suffering injuries. Most of the dead and the survivors were employed by contractors, against whom the operator

CONSTRUCTION LAW INTERNATIONAL Volume 7 Issue 4 January 2013

7



一个关于**Project Cargo**的保险案例

ACE European Group Ltd v Chartis Insurance UK Ltd [2012] EWHC 1245 (Comm)

案件事实：

- 14个economiser block（节热器块）从罗马尼亚的Bucharest经陆路运至Constanta，然后经海运运至英国Southampton，再经陆路运往Lakeside Facility，用于建造废物回收厂
- 到厂4到6月后，调试时发现管道有破裂
- 损坏是由谐振造成的



案件事实（续）：

保险安排：

- ACE: Erection All Risks, Public Liability and Delay in Start Up Insurance (EAR) Policy – 所有安装到项目上的指定设备的损坏
- Chartis: Primary Marine Project Cargo/Delay in Start Up Insurance Policy – 所有运输段的货物风险
- 被保险人向两个保险人都提出索赔
- EAR保险人和解赔付460万美元后向运输保险人提出追偿

争议焦点：

- 运输保险人认为谐振不可能是陆运或海运段造成的，而是设备到达现场后暴露在外界遭受turbulent wind（湍流风）的后果
- EAR保险人认为损坏是由于运输（尤其是陆运段）过程中管道间缺乏包装而造成

法院判决（一审和上诉院都支持了EAR保险人的观点）

➤从各方面技术论证来看，更可能的结论是谐振是陆运段中发生的，这是因为：

- 陆运段的道路的确比较颠簸
- 货运保险人提供的关于包装的证据（照片）并不能证明货物当时被妥善包装了，法院特别指出这些照片甚至不能明确指向这些特定货物

➤当有两个可能的原因的，如果可以明确排除其中一个，法院有自由裁量权来判定另一个就是事故原因。

总结和启示

- 对货物的特点和运输要求充分论证、寻求技术支持
- 选择合适的运输工具
- 在运输协议中尽可能详细地明确约定划分责任和各自风险
- 包装以及其他为运输所需的准备
- 对运输方案的充分论证（Marine Surveyor的角色）
- 每个环节都要注重保留证据！

INCE & CO

INTERNATIONAL
LAW FIRM

英士律师事务所

谢谢！

Beijing	Cologne	Dubai	Hamburg	Hong Kong	Le Havre	London	Marseille	Monaco	Paris	Piraeus	Shanghai	Singapore
北京	科隆	迪拜	汉堡	香港	勒阿弗尔	伦敦	马赛	摩纳哥	巴黎	比雷埃夫斯	上海	新加坡