

2025年8月

总第
一五三
期

8

techonor.



声
闻

导读

- ◇ 中国 - 中亚合作高质量发展谱新篇
- ◇ 港口承接项目货物的风险
- ◇ 案例分享 | 《海牙规则》时效条款适用于卸货后的错误交货索赔（一）

为客户创造价值

中国 - 中亚合作高质量发展谱新篇



6月的古都西安，生机勃勃。中国 - 中亚友谊林内，六棵石榴树枝繁叶茂，花红似火。

在3000多公里外的哈萨克斯坦首都阿斯塔纳，第二届中国 - 中亚峰会不久前在这里成功举办，达成百余项合作成果。其中，《中国同中亚国家高质量共建“一带一路”行动计划》在峰会上正式签署，这是中国首次同周边单一区域内所有国家整体签订的共建“一带一路”合作文件，从战略高度和区域层面统筹推进合作，为构建更加紧密的中国 - 中亚命运共同体注入新动力。

大道通衢：千年驼铃新响

当石榴树的根系在地底延伸，钢铁的脉络在欧亚大陆上铺展开来。截至6月10日，中欧班列累计开行突破11万列，发送货值超4500亿美元，连续61个月单月开行数量保持在千列以上。

汽笛长鸣取代了千年驼铃，在“钢铁驼队”的推动下，无数创业梦想拔节生长。在西安创业的乌兹别克斯坦青年李浩宇深有体会：“我的第一个大订单就是通过中欧班列从西安发出。”得益于中国与中亚国家便捷高效的物流，李浩宇的跨国贸易公司得以快速发展。“中欧班列实现了亚欧地区主要货源地全覆盖，这对我们公司的国际贸易业务非常重要。”李浩宇说。

惠人达己

T: +86 532 86100099

贸易流沿着铁轨向远方舒展，更在“云端”汇聚成潮。

“哈萨克斯坦的蜂蜜、巧克力以及农副产品都深受中国消费者的喜爱。”来自哈萨克斯坦的姑娘阿妮塔与丈夫在陕西共同经营一家从事跨境电商业务的公司，近期他们还将中国的鲜切花出口中亚国家，并起名为“长安花”。

第二届中国 - 中亚峰会期间，六国元首亲手为中国 - 中亚贸易畅通合作平台揭牌，为中国 - 中亚经贸合作释放更多潜力。

新质动能：绿色浪潮奔涌

在乌兹别克斯坦卡什卡达里亚州和布哈拉州的广袤沙漠上，太阳能光伏板如蓝色海洋般铺展——这是中能建海外投资有限公司投资的1吉瓦光伏项目。作为中资企业在中亚投资建设的最大光伏项目，这一项目正式投入运营后，每年发电量可达24亿千瓦时。

作为中哈共建“一带一路”框架下产业合作水电领域首个落地的重点项目，图尔古孙水电站已顺利运行近4年，这一项目填补了东哈州阿尔泰地区一半的电力缺口，有效缓解当地电力紧缺状况。

随着绿色与科技合作的新空间不断打开，越来越多的民生项目落地实施。新能源汽车等中国产品走进中亚，受到当地民众青睐；中国膜下滴灌技术沿着古丝绸之路“西行”落地，引发哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦等国棉田种植的深度变革，为当地农业发展注入新的活力……绿色与科技双重赋能，中国 - 中亚合作再添生动注脚。

石榴花开：万里同心相亲

中国与中亚山水相连，唇齿相依。千年前，丝路商队驮来文明交融的星火；今天，双方日益织密的人文交流续写着新的传奇。

诚至诺行

F: +86 532 86100089

今年5月，一列特殊的列车鸣笛启程——中国 - 中亚国际人文旅游专列（西安—阿拉木图段）首发。车窗外掠过戈壁雪山，车厢内洋溢着欢声笑语。专列承载的不只是旅客，更是文明的对话。

在中国 - 乌兹别克斯坦中医药中心里，针灸的有效治疗让当地老人重展笑颜；比什凯克的鲁班工坊内，吉尔吉斯斯坦青年专注地操作着测量仪器，也憧憬和丈量着自己的未来……

石榴花开如火如荼，映照着重向共同现代化的壮阔征程；合作之树根脉相连，深植于欧亚腹地的希望沃土。

蓝图已经绘就。《中国同中亚国家高质量共建“一带一路”行动计划》的落地实施将推动中国 - 中亚合作高质量发展再上新台阶。

从西安到阿斯塔纳，从基础设施互联互通到经贸往来蓬勃发展，从绿色合作提质升级到人文交流不断深化……钢铁脉络与数字浪潮在此交汇，绿色科技与古老文明于此迸发出新的澎湃动能，中国 - 中亚合作正接续加力，迎着阳光，结出累累硕果。

港口承接项目货物的风险



项目货物，尤其是海上风电组件，正为全球港口带来日益增长的商业机遇。但这些特殊货物通常具有庞大的体积和重量，这也使港口运营商面临前所未有的风险，包括基础

设施损坏、业务中断、第三方责任以及人身伤害索赔等。针对每一批货物，均需开展详细的风险与工程评估，并辅以妥善的规划及明确的责任合同界定。

什么是项目货物？

项目货物通常是指对特定项目至关重要的大型、重型、高价值或复杂的设备或材料。承接项目货物通常被视为港口内的一种非典型商业活动，可能超出原有设施的设计规格。

近年来，这一领域的最大增长来自海上风电行业，但项目货物也可能是港口不常承接且构成特殊挑战的货物。创新技术和市场的出现，也意味着可能需要通过新地点或进口枢纽运输新型专业货物。

项目货物的示例包括海上导管架结构和单桩基座、风力涡轮机及叶片、电站涡轮机和发电机、变电站组件、预制桥梁结构，以及钢坯、钢卷和管道等大型散装货物。

港口面临的风险

项目货物或许能为航运公司带来丰厚利润，但对港口运营商而言，这可能是一项高风险、低回报的业务。项目货物物流的最大隐患之一是港口基础设施过载与损坏，尤其是路面、码头、涵洞、地下公用设施和桥梁跨距。通常情况下，货物及其重型起重机和运输工具的载荷会超过原始设计值，即便未超过，基础设施也可能因老化而弱化。此外，若涉及专业船舶，这些船舶可能不适合在港口内航行，从而对基础设施和其他船舶构成风险。

另一风险是港口运营的业务中断。项目货物通常通过大型、低速的自走式模块化平板车（SPMT）往返船舶装卸，这类运输工具需要全面的交通管控体系才能安全地穿行于港口及其进场道路。码头前沿通常需要大量空间用于项目货

物堆存区,重型起重机和自走式模块化平板车也需要占用大量场地。

项目货物还可能对港口安全产生不利影响。除了普通码头工人对货物类型和起重吊装作业缺乏专业认知外,现场还会有一系列新的第三方人员(如专业吊装作业承包商和托运人),他们对港口作业流程也缺乏了解。

起重吊装的操作规范

在同意承接需要重型起重吊装作业的项目货物之前,港口运营商需了解起重吊装作业相关的国家法规及最佳操作规范。以英国为例,相关法规包括 L113:《起重设备安全使用:起重吊装作业及起重设备法规》(LOLER 1998)和 BS 7121 -《起重机安全使用操作规范》。英国健康与安全执行局(HSE)还发布了 LOLER 的免费在线指南。需注意的是,这些法规不适用于船舶自身配备的起重机,除非其操作由非船员执行或对非船员构成危险。

吊装业务承包商应向港口提供其起重机对码头路面及下层地基影响的评估报告,随后港口需考量是否需要进一步开展基础设施评估。承包商还应针对主起重机的安装与拆卸工作(可能涉及辅助起重机)编制风险评估报告及作业方法说明书。该文件应包含所有起重机及其支腿垫板的地面承压数据,以及主起重机配重的相关数据。

其他需考虑的因素包括架空障碍物(如飞行航道、电缆和桥梁),以及针对起重机和超大型项目货物的交通管理要求——这类货物可能需要获得当地公路管理部门和警方的许可。

降低风险

一旦港口决定承接此类货物,应指派一名具备资质的人员对起重吊装作业负责全面管控。此角色在《起重吊装作业

及起重设备法规》(LOLER)和《起重机安全使用操作规范》(BS 7121)中有明确规定,但无论当地适用何种法规,指派类似的专职人员均属必要举措。根据货物价值,可能还需委任一名海上保修检验师,就起重吊装作业及其对货运合同的影响提供专业意见。

作业需经过周密规划,包括选用合适设备、评估作业任务、制定防范措施,以及对作业活动进行监督与管控。起重吊装作业方案制定的核心要素之一是对码头地面的承压评估及工程性评估。应指派具备资质的土木工程师,对起重机操作人员提供的地面承压数据进行计算,判断其是否会对局部及整体稳定性构成隐患。

港口与托运人之间需签订一份合同,明确双方关系、责任及义务,并要求托运人及其承包商遵守港口的健康、安全与环境标准。合同应详细阐明港口基础设施的限制条件,以及对吊装业务承包商设备的要求,包括安全承压参数和使用合适且刚度足够的支腿垫板来分散载荷。合同还应规定指定人员在起重吊装作业前及作业期间的责任。

结论

项目货物属于特殊的超大型货物,港口可能不常承接此类货物,因此风险更高。除常规货物物流要求外,这类货物还有特殊需求,包括货物装卸船的起重吊装作业要求。

在同意承接项目货物前,尤其是当货物需要专用起重机时,港口运营商需知晓起重吊装作业的相关法规与操作规范,了解起重机的承压数据及其对港口基础设施可能造成的影响,并意识到其可能对港口运营和安全造成的干扰。此外,应与托运人签订合同,明确界定双方的所有责任与义务。

案例分享 | 《海牙规则》时效条款适用于卸货后的错误交货索赔（一）



国际海上货物运输几乎都受 1924 年《海牙规则》或 1968 年《海牙—维斯比规则》（经 1968 年《布鲁塞尔议定书》修订的《海牙规则》）规范。

《海牙规则》今年正好 101 岁，但在适用上仍存在需要解决的问题。例如，《海牙规则》或《海牙—维斯比规则》的时效条款是否适用于卸货之后发生的错误交付索赔？

这就是英国最高法院 Fimbank v KCH Shipping [2024] UKSC 38 案的争议焦点。

一、案件背景

Fimbank 是涉案货物的提单持有人。这些货物在印尼装上“Giant Ace”轮后运往印度，并于 2018 年 4 月 1 日至 18 日在印度被卸下。KCH Shipping 是“Giant Ace”轮的光船承租人，也是提单项下的货物承运人。提单适用《海牙—维斯比规则》。

Fimbank 在 2020 年 4 月 24 日对 KCH Shipping 提起仲裁并主张：卸货之后，KCH Shipping 将货物错误交付给了无权接受货物的人，应向其赔偿由此导致的相关损失。KCH Shipping 辩称，根据案件事实，《海牙—维斯比规则》

第 3 条第 6 款规定的 1 年诉讼时效已经经过，承运人对货物的任何责任都被免除。

Fimbank 认为，《海牙—维斯比规则》规定了承运人的责任期间为海上运输期间，该期间在卸货后即告终止，因此，《海牙—维斯比规则》在卸货后不再适用，错误交货索赔应适用《1980 年时效法》规定的 6 年时效。

对此，KCH Shipping 主张：无论交货发生在卸货之前还是之后，《海牙—维斯比规则》第 3 条第 6 款都适用于错误交货索赔。

仲裁庭、高等法院、上诉法院均判决 Fimbank 败诉，即认为《海牙—维斯比规则》第 3 条第 6 款适用于卸货之后的错误交货索赔，而根据案件事实，诉讼时效已经经过，承运人免除对货物的所有责任。Fimbank 将案件上诉至最高法院。

双方当事人均同意法院先分析《海牙规则》第 3 条第 6 款是否适用于卸货后的错误交货索赔。如果适用，那么条文措辞更加宽泛的《海牙—维斯比规则》第 3 条第 6 款无疑也将适用。

《海牙规则》第 3 条第 6 款第 4 段规定：除非从货物交付之日或本应交付之日起一年内提出诉讼，否则承运人和船舶在任何情况下都免除关于灭失或损害所承担的一切责任。In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

《海牙—维斯比规则》第 3 条第 6 款第 4 段修订了《海牙规则》该部分的一些表述并规定：除第 6 款之一另有规定

外，除非从货物交付之日或本应交付之日起一年内提出诉讼，否则承运人和船舶在任何情况下都免除关于货物的任何责任。但是，如当事人在诉因发生后同意，该期限可以延长。Subject to paragraph 6bis 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. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen..

--- 未完待续 ---

达诺箴言：

众人重利，廉士重名，贤人尚志，圣人贵精。——《庄子·刻意》

免责声明：本出版物仅供一般性参考，并无意提供任何法律或其他建议。我们明示不对任何依赖本出版物的任何内容而采取或不采取行动所导致的后果承担风险。我们保留所有对本出版物的权利。