



承包商的近海工業污染風險增加



深度觀察

2015年4月23日

本深度文章是由Gard和[挪威威寶律師事務所 \(Wikborg Rein\)](#) 合寫的近海風險與保險系列文章的第一篇。

近海工程涉及大量風險，這些風險需通過尋求現有保險加以管理並經由合同規定予以分攤。本篇討論了有爭議的行業趨勢，即脫離標準的互不追索機制，把責任，尤其是與污染相關責任，從石油公司轉移到承包商。這不僅會導致合同規定更加模糊，還會在保險方面給承包商帶來挑戰。隨著石油價格下跌，業務量減少，承包商只能選擇適應不斷變化的近海合同。然而，從長遠來看，石油公司以此獲得好處不啻為目光短淺的做法。面對可能增加的保險費和合同爭議風險及因此產生的訴訟費，承包商很可能通過提高日費率將上述費用回轉給石油公司。

[點擊此處](#) 閱讀全文。

如您對Gard這篇深度文章有任何問題或意見，可發送郵件給[Gard編輯部](#)。

本文由OE Digital在其[OE Offshore Engineer](#)新聞網站上首次發表。我們對OE Digital和[Wikborg Rein](#)同意我們轉載本文表示感謝。

承包商的污染風險增加

撰文：Torgeir Willumsen和Terje Holte

2015年4月14日10:31，星期二

據分析預測，2015年對鑽井公司來說將會是自2009年以來最艱難的一年。隨著油價下跌，作業公司經常違背行業認可的風險分攤方法，轉移風險和責任，承包商因此面臨更大的壓力。近海合同在不斷變更，承包商尚需適應新的法律結構和保險範圍。

持續增加的污染風險

近海工業見證了多項風險驅動因素的產生，比如在環境更惡劣的較深層海域鑽井，或者在法律和監管制度不可預知的較不發達法域鑽井。然而，當下市場中的一個主要風險驅動因素是近海作業公司越來越趨向於把更多污染風險加諸承包商身上。這對涉及承包商方面的公認合同鏈產生了巨大的影響。

這大多可以追溯到2010年“深水地平線”慘劇。墨西哥灣的馬孔多油井井噴，造成了巨大損失和大量尚未結案的訴訟。迄今為止，BP公司的總損失估計在420億美元左右。

從法律的角度來看，該事件令人震驚的一點是，（據公開信息）儘管鑽井平臺“深水地平線”的近海合同包含通常的賠償條款——據此條款，BP公司要為來自地表以下的（包括井中噴油）污染負責，但是作為防噴器的供應商，卡麥隆公司（Cameron）最後向BP公司賠付2.5億美元。近海承包商應對該賠款結果感到不安並思考其深遠意味。

風險轉移

除造成諸如上述賠款結果外，且不談“互不追索”機制所設置的保護，既定的“互不追索”規定也正逐漸被合同約定改變，尤其是針對某些損失或某些風險/行為類型，包括故意瀆職、重大過失、違反保證和安全條例等。

除了上述改變外，石油公司還在推動承包商對因其簡單過失而造成的污染承擔一定“最低金額”（通常介於100萬到1000萬美元之間）的責任，即使是污染來源於儲油

裝置的情形。石油公司認為這是一種激勵承包商避開事故的方法。但是這會破壞已良好確立的油井污染責任分攤原則。

而且，我們看到近海設備的買家（經常是船廠）越來越不願意按慣例提供污染賠償給設備供應商。船廠反而要求承包商出具這些賠償。

承包商與賠償

在近海合同中，通常根據“互不追索”原則分攤風險，這意味著不論原因和過錯，合同各方（及其界定的協力廠商“集團”）對各自財產和人員損害/損失承擔風險。同時，合同各方通常也有義務就因其自身集團的過失所導致的對協力廠商（也就是超出合同當事方範圍的各方）的責任互相賠償。在大多數法域中，對協力廠商造成污染的責任問題會按對侵權行為人提起的“其他任何侵權訴訟”處理。在污染損害是由於承包商原因造成的案件中，“作業公司有義務就儲油裝置/油井引起的任何污染賠償承包商”這樣的合同條款就至關重要。這也是行業的一個標準解決方案。然而，如果作業公司在合同中對責任分攤做了改變，這個原本清晰的解決方案就不免混亂了。

例如，如果承包商接受對因其本身“重大過失”而導致的損失負責，合同通常並不會對構成“重大過失”的要素作出精確的定義，因此則需要根據所適用的法律對合同進行解讀。由於法域不同，解讀也會迥然不同。尤其要注意，“重大過失”在英國法中是一個模糊的概念，需由合同予以明確。

此外，作業保證和安全條例可以保障船員、機械和作業等多種不同問題，尤其是在北海等處於全面監管的區域。即使是審慎的承包商也可能發生違反義務的情況，儘管其中並無重大過失，但是有別於舊有責任分攤機制的合同約定可能會導致嚴重的後果。

若承包商因為建造鑽塔而被要求就油井污染向船廠/設備供應商提供賠償，（例如，因為“承包商集團”的定義並不包括船廠或其設備供應商），承包商其後或許無法根據鑽井合同獲得類似賠償。如果發生事故，承包商可能會因此被迫向鑽井配套設備的供應商（如卡麥隆）承擔所有污染損害賠償責任，但卻無法向作業公司追償。更不用說，他們還可能陷入潛在的巨額污染索賠。

對保險市場的挑戰

鑒於油污責任的傳統規定，當承包商承認其對源於油井的污染負有責任時，該承包商是否可通過其所購買的標準近海保險獲賠卻未為可知。

傳統互不追索原則的淡化無疑給責任保險領域帶來了重大挑戰。大部分的近海移動平臺作業公司，以及近海補給船行業的幾乎所有承包商，均是從傳統海事責任保險市場，尤其是保賠協會，尋求責任保險。而該市場中適用的保險條款已相當程度地標準化且大多數都假定被保險的承包商是基於行業標準合同條款來簽訂合同的。因此，對於互不追索原則的任何背離通常都會在保險方面給承包商帶來挑戰。

為近海能源業提供責任保險的保賠協會（以及其他保險人），確實在不同程度上為某些非標準（或“規定過重義務的”）合同條款提供了附加的保險保障。鑒於此類附加的“綜合責任險”（或其他同類型保險）與標準保險相比，費率更高且限制更少，其在很大程度上可以涵蓋船承包商的保險需求。另一方面，就源於油井、鑽孔以及儲油裝置的污染責任，在充氣油井上作業的海上移動平臺作業公司僅能獲得非常有限的保險保障。但噴井控制費用卻不在任何一種常見的附加險承保範圍內。然而費用卻構成了油井事故所導致的損失中的很大部分（例如馬孔多事件）。

對於歷來承擔井噴或其他油井事故全部責任的石油公司，其能夠也確實在覆蓋面更廣的能源保險市場中為此類風險投保。在這一點上，市場對此種重大責任保險具有相當大的負擔能力。然而，能源保險市場至今未向絕大部分承包商提供保險保障。

油污風險從石油公司移轉至承包商已成為現今的趨勢，因此越來越多的承包商不得不尋求非常規保險。此種保險通常需要相當高的額外成本。承包商將不得不通過提高日費率把這種附加成本轉移到客戶身上，而目前並沒有證據表明石油公司通過移轉油污風險至承包商而切實降低了它們的能源保險費。

根據經驗，不明確的合同賠償條款將給合同雙方帶來更多的爭議和更高的法律成本。從行業角度來看，現今這種淡化互不追索原則的趨勢似乎非但不能達到預期效果，反而導致行業保險費及法律成本整體增加。

關於保險市場將於何時以及如何應對近海工業日漸增加的風險，仍尚待觀察。目前為止，似乎大多數保險人仍著力於抵抗責任分攤原則的變化。但可以說，誰最能適應瞬息萬變的環境以及市場需求，誰就註定領先。



Torgeir Willumsen是挪威威寶律師事務所新加坡分所的高級律師，也是負責該所海運及近海業務的律師之一。其工作涉及海事法，尤以傷亡業務、海上保險、船舶買賣和租賃以及海事範疇內的糾紛解決等方向見長。**Willumsen**曾擔任該所的日本代表和該所神戶分所負責人。**Torgeir**榮獲法律500強（Legal 500）航運類推薦律師。



Terje Holte作為一名前船長在海上保險領域擁有**29**年的從業經驗。在過去的**25**年間，**Terje**一直為**Gard**集團中的多個公司擔任保險業務員，尤其致力於近海能源業風險業務。**Terje**目前是**Gard**新加坡的一名高級保險業務員。