

北欧海上保险计划——海上风险与战争风险的划分

在《北欧海上保险计划》最近一次修正期间，各协议方同意将战争险的保障范围限定为具政治动机的干预，因此国家干预不再属于该海上保险计划中战争险的保障范围。



《北欧海上保险计划（NMIP）》是北欧多家保险公司与北欧多家船东通过常设修正委员会机制一致达成的文件。现行计划的起源可以追溯到 1867 年第一版《挪威计划》。

现行有效的计划，即《2013 年北欧海上保险计划》，为保赔险以外的所有传统海上保险提供保障。NMIP 及其《条款释义》每三年定期修正一次。最近，NMIP 的 2019 年修正案得到了各协议方的批准，该文件已正式公布，供保险从业者使用。2019 年版的修正内容包括对条款的稍许澄清，到对个别条款较为实质性的重写。完整概述可在 NMIP 的官方网站 www.nordicplan.org 上找到。

最为重要的澄清是针对第 [2-8](#) 和 [2-9](#) 条，其中涉及海上风险和战争风险的划分。NMIP 是一切险保险合同，其中具体规定了战争险所涵盖的风险，而该计划所保障的海上风险的范围则采取了否定式的定义，涵盖了保险利益所面临的任何其他形式的风险。本次修正旨在澄清第 2-8(b) 条提供的保障。该条款原本规定“国家权力的干预”不属于海上险的保障范围。遗憾的是，先前对第 2-8(b) 条作出补充的相关条款（特别是第 2-9 条）以及 NMIP 《条款释义》中的用语不甚明确，这在多起案件中引发了激烈的讨论。在过去几年中，保险公司也注意到，船舶在港口被扣押或扣留，但无法确定被扣原因是执法行为还是其他政治动机的情况呈上升趋势。

势。已报道的、有争议的相关案例包括 B ATLANTIC 轮在委内瑞拉、SIRA 轮在尼日利亚以及 POAVSA ACE 轮在阿尔及利亚发生的情况。

为了寻求更明确且更实际的解决方案，保险公司同意将不属于战争险保障范围的国家干预纳入海上险的保障范围，而战争险将继续只限于保障具政治动机的干预。

在新结构下，干预行动可分为以下三类：

政治风险

出于某一国家的政治原因，国家权力可以对船舶采取若干行动。在 NMIP 中，特别提到了海上抓捕、没收、征用和类似的干预行动。如果采取此类行动的国家是船舶的母国，则海上险和战争险保险公司都不会作出赔付。一般的预期是，母国政府会主动就使用船舶向船东给予赔偿。但是，如果采取同样行动是外国政权，则战争保险将赔付由此造成的任何损失。本次做出了以下重要澄清：战争险作出赔付的前提条件之一始终是，对船舶采取行动的动机是为了促进某一压倒一切的国家或超国家政治目标的实现。

征用

海上保险和战争保险中新增了一项排除对国家权力征用之责任的特定条款。NMIP 的《条款释义》指出，北欧和英国法律均未对征用作出明确定义。但本次明确的是，须理解征用（requisition）与无补偿的没收（expropriation）不同。就征用而言，一般的预期是船舶会通过正式的法律程序被征用。如果船舶登记于某一北欧国家，则可以预料的是，如果该国获取了船舶的所有权或使用权，则无论征用的动机为何，该国都将支付赔偿金。因此，相关保险自然不会作出赔付。

一般执法

在一些情况下，船舶可能并非出于超国家政治目标而被扣留或抓捕。发生此类扣留或抓捕的原因通常是违反相关国家海关、污染、航行安全或类似方面的法律规定，或调查该等违规行为。在此类调查期间，船舶可能会无端地遭到长时间扣留。在这种情况下，则不应排除保险责任，因此由该等干预引起的保险索赔将根据 NMIP 中一切险的一般原则获得赔付。但是，须牢记两项特别条款。第 3-16 条明确规定，出于非法目的使用船舶而造成的损失无法从保险公司获赔。这属于对保险责任的普适限制，其背后有着公共秩序方面的明确理由，而且不适用于船东善意行事时的违规行为。此外，第 2-8(d) 条还规定，对于因被保险人无偿债能力或缺乏流动性而导致的国家干预所造成的任何损失，保险不予赔付。

负责复审 NMIP 的委员会还审查了其他在国家权力干预时适用的条款。作出的一项重要修改涉及船东从外国干预之日起，需等待多长时间，才能在战争保险项下主张船舶全损。这一等待期已从 12 个月缩短到 6 个月。对于发现自己处于不幸的困境的船东来说，较短的时限具有明显的优势。

总之，希望这些变化能够澄清战争险的保障范围，同时在海上险条款项下提供更广泛的保障。但需要指出的是，第 2-8 条和第 2-9 条被设计为一个互为补充的协调体系，希望根据其他保险规则购买海上险或战争险的船东仔细研究其正在购买的保险的确切范围。

感谢 Nic Wilmot 为本文提出的宝贵意见。



作者：Radmil Kranda
高级理赔主管，奥斯陆