



2013 北歐海事保險方案，2023 版

北歐海事保險方案(本文以下簡稱為“該方案”)是多間海事機構組織的合作成果，包括北歐海事保險人協會(The Nordic Association of Marine Insurers(Cefor))、丹麥海運(Danish Shipping)、芬蘭船東協會(the Finnish Shipowners' Association)、挪威船東協會(the Norwegian Shipowners' Association)以及瑞典船東協會(the Swedish Shipowners' Association)。

該方案通常每 4 年更新一次。本 2023 版本於 2022 年 10 月初發佈並可即刻使用。在著重指出本 2023 版本所做出的調整之前，我們認為很值得先總結一下該北歐海事保險方案背後的關鍵因素以及與其同時使用的解釋說明性檔 – 說明部分(the Commentary)。

該方案是一份真正的在船東和保險人之間的合作成果。保險人致力於做出各種努力以求通過調整協調保險方案儘量避免非受保風險，這也是海事保險通常都是基於承保全部風險(“All risks”)的原因。

該方案的結構簡單明晰。第一部分(第 1-9 章)列出了適用於所有保險類別的一般規則。第二部分(第 10-13 章)著重針對船殼險(hull insurance)的部分。第三部分(第 14-16 章)是針對遠洋航行船舶的其他保險，比如說：

- 第 14 章涉及針對全損的單獨保險，在該方案中被稱為“船殼以及運費風險”
- 第 14 章涉及戰爭險。不同於在船殼險(H&M)中，該方案內的戰爭險是基於列名風險，這與其他種類的保險以及 P&I 承保的風險一樣。第 2-8 條明確把已經在船殼險(H&M)中已承保的戰爭風險除外。第 2-9 條寫明在該方案中承保的戰爭風險。
- 第 16 章涉及租金損失險，並且現在可以做到在船殼險(H&M，無論採用的哪個 H&M 條款)以及傳統的租金損失險(LOH)之間對於船舶維修費用以及時間損失保障上的無縫銜接。

第四部分（第 17-21 章）針對其他種類的船舶和設備以及在運營前船舶的保險

- 第 17 章針對漁船保險
- 第 18 章針對海上移動裝置的保險
- 第 19 章針對船舶建造險
- 第 20 章針對有貿易證書的船舶的保險
- 第 21 章針對責任險

該方案中對作為主理賠人的角色設定是十分積極主動的。雖然在共保方案中每一個單獨的被保險人與各個共同保險人的保險合同都是相對獨立的，但是主理賠人有很強的決定許可權且這一點在本 2023 版本的修改中更加得到強化，因為最新的修改中允許被保險人以及其融資人可以直接只向主理賠人發出相關通知的權利。

該方案(the Nordic Plan)以及說明部分(the Commentary)設計初衷就是供使用者同時參考使用的。說明部分(the Commentary)用以協助對於方案內條款的理解。

有關 2023 版本所做出修改的細節

以下是由 CEFOR(北歐海事保險人協會(The Nordic Association of Marine Insurers))最早發佈的對於此次修改的總結：

對於該方案(the Plan)以及說明部分(the Commentary)的主要修改內容：

該方案(the Plan):

包括與此同時對於說明部分(the Commentary)的修改

1. 第 2-17 條：子條款第 1 條刪除了對於法國，俄羅斯聯邦以及中華人民共和國的提及，以此與英國市場上所使用的條款相吻合。法國其實無需單獨提及，因為在涉及歐盟的時候法國已經包括在內。考慮到由於俄烏戰事而可能帶來的俄羅斯的反制裁等不確定因素，

單獨提到俄羅斯聯邦也可能會問題重重。

2. 第 5-14 條：子條款第 3 條已簡化並修改為美國最優惠利率(the U.S. Prime Rate)，以符合美國銀行系統中常用的短期借款利率，並於保險合同生效當年的 1 月 1 日開始實行。這一修改主要是由於英國市場行為監管局(the UK Financial Conduct Authority)的 LIBOR 利率體系的終止以及目前市場上還找不到其他普遍被接受的可替代安排。
3. 第 5-23 條：索賠時效由之前的 6 個月被修改延長為 12 個月。這也與挪威保險合同法第 8-5 部分裡的第 1 條相符。
4. 第 7 條：該章所做的修改是為了與第 9-2 條所規定的有關主理賠人許可權的條款相符。以下條款有相關重要修正：
 - 第 7-1 條，子條款第 2 條的第二以及第三句被修改為抵押貸款通知書于送達保險人時開始生效，或者于其送達“主理賠人時，根據新修訂的第 9-2 條，新的子條款 3(a)”開始生效。
 - 第 7-1 條，子條款第 3 條被修改為也包括主理賠人，根據新修訂的第 9-2 條，新的子條款 4。
 - 第 7-1 條，子條款第 4 條是新加入的條款，規定“除非根據第 7-2 條以及第 7-4 條的條款規定，任何要添加到保險合約中的抵押權人的特別要求除非且直到得到保險人的具體明確同意前均無效力。如果共同保險人由主理賠人統一代表，那麼主理賠人有權代表其他共同保險人接受這些特殊要求，只要根據第 9-2 條，子條款 3(b)這些特殊市場要求都是符合通常市場規則的。”
 - 第 7-1 條，子條款第 5 條是新加入的條款，規定“如果一艘船舶是作為一個船隊裡的一艘受保的，這個船隊裡的每一艘船在以下幾個方面都將被認為是單獨投保的：(i) 保單修訂或取消（第 7-2 條）以及(ii)抵消（第 7-4 條，子條款第 6 條）。這一條修訂的目的是為該方案設置一條默示規則，以此與通常的市場做法相符，而且該方案也有意促進第 7 章的條款在國際借貸合約中的應用。
 - 第 7-3 條，子條款第 1 條被修改為明確規定“為承保的損失或責任提供擔保”也有可能是在沒有抵押權人參與的情況下提供。該條款的目的是為了闡明被保險人在沒有抵押權人參與的情況下自己有權為承保的損失或責任提供擔保。
 - 第 7-4 條，增加了子條款第 5 條第二句以規定由主理賠人提供擔保的情況（第 7-2 條，子條款第 1 條）。這裡提到的第 9-7 條，子條款第 2 條約定主理賠人的利益在這種情況下應優先考慮。
5. 第 8-2 條：增加了子條款第 2 條以強調在被保險人與其他共同被保險人互相之間的責任

不會因為此共同保險而被免除。這條新增條款與挪威法的背景相符，也就是共同保險的目的是為了當共同被保險人對外需承擔責任時為所有共同被保險人提供一個經濟上的擔保，而這不會影響共同被保險人互相之間應承擔的責任。

6. 第 9-2 條：增加了子條款第 3 條和第 4 條，主要目的是闡明主理賠人能夠代表共同保險人處理的許可權以及提高了統一處理案件的管理效益。第 9-2 條，子條款第 3 條的第 a 點闡明了主理賠人能夠根據第 7-1 條，子條款第 2 條代表共同保險人接受抵押貸款通知書的權利。第 b 點使得抵押權人能夠更加簡單的提出並同意一些特別要求，這也對被保險人以及他的借款人和抵押權人更為有利。
7. 第 9-7 條：該條中增加了“共同保險人”一詞，也將之前的用詞“保證(guarantee)”改為“擔保(security)”。
8. 第 10-8 條：第 d 點有關船舶依“擱淺條款”所承保的船舶損壞保險在第一種情況和最後一中情況中均有更改。船舶擱淺之後，現在可以包括無論船舶需要借助外力才能重新浮起還是依靠自身動力即可浮起的情況。在約定的最後一種情況中，之前的用語“機艙”修改為“放置機械以及電池組”的地方。
9. 第 12-12 條以及第 18-29 條：該條款修改為當可以通過選擇價格更貴的船廠而不是最便宜的船廠來減少航行期間的耗油量時，可以增加船殼險保險人分攤的金額上限。子條款第 2 條新增第二句，約定了一個以提供額外津貼的形式（在原本的 20%規則之外）的機會，適用於當有其他所需相對較短的移動航程並因此能夠減少油耗、降低污染的替代維修方案。
10. 第 12-16 條：子條款第 1 條理清了一些除外項目。子條款第 2 條第 b 點的用語由“機艙已經被全部或部分淹沒”更改為“受損的機械或其他元件安裝的地方遇到進水以及淹沒的情況”。第 c 點除外項目中的一詞“機艙”更改為更加中性更加廣義的一個詞“區域”，這也反應了現代船舶的佈局情況，也就是說通常會有多處用於放置動力器械，發電裝置等。
11. 第 15-11 條以及第 18-69 條：證實船舶全損的時效由之前的 6 個月延長為 12 個月。
12. 第 16 章：有關租金損失的條款進行部分更改以更加符合現代用語，更加簡化條款的總體結構，而且該條也在某些方面做出了較大更改。原本的用語“損失”更改為“被保險人的收入損失”，用以強調租金損失險所承保的是被保險人的收入損失而不是歸因於船舶的損失。基於同樣的原因，原本的用語“船舶...失去收入”更改為“船舶...失去賺取

營收的能力”。這些更改的目的是為了進一步理清保單條款。該方案針對這一部分的說明部分(the Commentary)大部分已重寫。

- i. 在以下條款中有一些用語的修改或者說文本編輯上的修改而並無實質性的重大修改：第 16-1, 16-3, 16-4, 16-5, 16-6, 16-7, 16-8, 16-9 sub-clause 1, 16-11 條子條款第 2 和第 3 條，第 16-13 and 16-14 條。
 - ii. 以下條款有實質性的重大修改：
 - 第 16-2 條現在約定被保險人在實際的船殼險條款下是否可以獲賠全損是具有決定性的。原本條款中需要滿足保險人的要求這一點已被刪除。如果沒有實際有效的船殼險，評估將依本方案的條款進行。
 - 第 16-9 條現在平等適用於所有船殼險條款，無論是否基於本方案，也不考慮是否基於其他條件被保險人認可。子條款第 2 條描述了各項投標將怎樣進行理算評估用於各項之間的比較。子條款第 3 條更改了保險人需承擔責任的限額。子條款第 4 條與之前的子條款第 2 條相符，但是將用語修改為與第 12-12 條，子條款第 3 條完全一致。
 - 第 16-11 條將保障擴展至包括所有用於避免或減少損失而採取的措施，而不僅僅是用於節省時間的措施，這可參考之前本條的標題以及子條款第 1 條。作為本條的一個延展，子條款第 1 條最後增加了一句“第 4 章第 2 部分不適用。”
 - 第 16-12 條增加了一條新的子條款第 1 條用以取代之前的子條款 1 至 3 條。該項的重大實質性更改是在超過免賠額的時間段以後，當船東自己的工作沒有受到影響時，各項損失損害之間應平等分攤。子條款第 2 條與之前的子條款第 4 條相符，只是有很小的一個更改就是把之前的子條款 1 至 3 條整合到現在新的子條款第 1 條中。
 - 第 16-15 條，子條款第 1 條將保障擴展至包括船員的薪水以及用於維持船員的開支。子條款第 2 條將保障擴展至包括在維修完成之後移船過程中的時間損失。
13. 第 17 章：第 2 部分有關船殼險的部分有一些文本編輯上的修改以符合第 16 章在條款 17-34 至 17-37 條的修改。
14. 第 17-7A 條：子條款第 1 條的最後一句原本有一項要求在船舶離港之前要通知保險人，對此現已刪除，因為該要求被認為並無相關性。

15. 第 17-13 條：之前較狹義的用語“機艙”更改為更加中性更加廣義的用詞“區域”，參考第 12-16 條以及相應的說明部分(the Commentary)。
16. 第 17-22 條：該條款的用語因新增了專案 e 而有所更改。子條款第 e 條剔除了由於在船上不當處理漁獲而導致的漁獲變質、受污染等的索賠。
17. 第 18 章第 4 部分：該第 4 部分有關租金損失險的部分，因應第 16 章有關租金損失險部分所做的修改而相應作出調整。
18. 第 18-59 條：子條款第 3 條加入一條新的限制，也就是目前不保岸上倉儲的貨物。
19. 第 18-73 條：原本的用語“被徵用”現在已在本方案中被刪除，因為徵用不再是承保項目。
20. 第 20 章：本章的標題進行了修改，用以反映目前一些船舶雖然沒有船籍，但仍然有允許其取得全球航行的相關證書。本章也有其他部分條款進行了修改以符合第 17 章以及第 12-16 條所做出的修改。
21. 第 20-4(a)條：有一種例外情況可獲豁免，也就是如果船舶有適當的船籍或者其他相關證書，或者有保險人的明示書面認可並記錄在報單中。
22. 第 20-9(b)條：有一種例外情況可獲豁免，也就是如果船舶有適當的船籍或者其他相關證書，或者有保險人的明示書面認可並記錄在報單中。
23. 第 20-10 條：之前的用語“機艙”修改為“放置機械以及電池組”的區域，因為現代船舶已經會有多處房間或地方可用於放置動力器械，發電裝置等（參考說明部分（the Commentary）的第 12-16 條）。
24. 新條款第 20-16 條：這一條與第 10-6 條完全相同，也是在本 2023 方案中新加入到第 20 章的。
25. 新條款第 20-17 條：這一條與第 10-7 條完全相同，也是在本 2023 方案中新加入到第 20 章的。
26. 新條款第 20-18 條：這一條從之前的第 20-16 條移動並修改為與第 10-8 條完全相同。

說明部分(the Commentary):

以下是單獨在該說明部分進行的修改:

1. 第 4-5 條: 該條款理清了理賠項目中的“費用”包括所提供的服務所產生的服務費用以及相關花銷。
2. 第 5-2 條: 增加了一句“若保險人根據第 5-2 條授權海事理算人起草海事理賠理算檔, 但是被保險人或者保險人不接受該理算結果, 他們可以根據第 5-5 條的權利在將爭議提交法院之前要求將該理算提交北歐海損理算人給予其意見”。
3. 第 10-1 條: “設備”一詞的概念進一步澄清為也包括“電子的, 航行與通訊設備”。
4. 第 12-3 條: “侵蝕”的定義被刪除。新增了一個詞“普通的”用以理清哪一種侵蝕從保單中被刪除。根據第 12-3 條侵蝕得以承保時有加入範例用以進一步詳細說明該情況。
5. 第 12-5 條: 第 a 項有修改用以進一步闡述理清在第 12-5 條中被保險人與主理賠人之間的特別協議。主要是基於被保險人與主理賠人之間建立特別協議的操作還沒有得以實施。說明部分(the Commentary)在此著重強調了當被保險人要求執行此項協議時, 保險人務必儘快且適當的給予回應。如果保險人沒有在合理時間內針對某具體要求給出具體的回答, 被保險人可以視為該項要求已經被保險人接受。
6. 第 12-12 條: 子條款第 3 條的說明部分(the Commentary)新增了範例, 用以說明什麼是可以給予被保險人權利, 以要求相應船廠投標應不予考慮的“特殊情況”。
7. 第 18-17 條: 新增一條說明部分(the Commentary)以理清保險人應承擔的維修船舶而必須的費用開支, 參考第 12-1 條。在此主要的一點是, 船殼險保險人會承保維修船舶所必須的維修費用和/或更換承保物品的費用, 據此降低設備供應的壓力, 順利的完成維修工作和/或從維修狀態恢復到正常的受保狀態。其他在維修過程中和/或從維修狀態恢復到正常受保狀態的過程中產生的直接或者間接損失以及費用不在船殼險受保範圍之內。

我們誠摯感謝 CEFOR(北歐海事保險人協會(The Nordic Association of Marine Insurers))允許我們發佈以上總結內容。有關該方案以及說明部分的詳細內容可以在 CEFOR 的[網站](#)找到。



作者：Adrian Moylan
副總裁，Gard 卑爾根



作者：Sveinung Måkestad
副總裁，Gard 卑爾根