

【保险实务】海上保险波塞冬原则

作者：黄拯



摘要：

2022 年 9 月 23 日，中远海运集团旗下的中远海运财产保险自保有限公司宣布以附属会员的身份加入“海上保险波塞冬原则”，成为国内第一家，同时也是暨新加坡的 EF Marine 和香港的 CTX Special Risks 之后，亚洲第三家签署该原则的机构。面向海上保险机构的海上保险波塞冬原则与面向金融机构的波塞冬原则，都是由全球海事论坛组织运作，以共享方法论基础，并建立相同的数据要求和信息流以供签署方及其客户遵循的环保倡议，与二者共生的还有面向大宗商品贸易公司的海运货物宪章。

一、波塞冬原则

2019 年 6 月 18 日在纽约发布的“波塞冬原则”是在全球海事论坛主持下，由 11 家大型航运银行机构发起的，在金融部门和航运业之间达成的一项协议。其目标是将国际海事组织的气候变化政策纳入船舶融资决策过程，适用于全球。2022 年 9 月 22 日，德国复兴信贷银行下的出口信贷巨头 KfW IPEX-Bank 宣布加入“波塞冬原则”，意味着该原则的缔约成员增至 30 家，覆盖了 65% 以上的全球航运融资金额。同一天，代表 30 家航运金融机构和 17 家海上保险公司和经纪的“波塞冬原则”将提高其脱碳目标，宣布推出第二条轨迹目标，与《巴黎协定》的“未来 1.5 摄氏度”保持一致。

二、海上保险波塞冬原则

“海上保险波塞冬原则（PPMI）”是量化和披露保险公司业务组合碳强度的全球框架。缔约机构将每年报告其船舶险业务组合与气候目标的一致性情况，并对标两条路径：一条按照国际海事组织的《初步温室气体战略》，到 2050 年碳减排 50%；另一条按照《巴黎协定》，到 2050 年减排 100%。

2021 年 12 月 15 日，6 家世界领先的海上保险公司发起了《海上保险波塞冬原则》，2022 年 5 月 4 日，Navium Marine 和 AXA XL 作为第 8 和第 9 个签署人加入了海上保险波塞冬原则，使该原则生效。该组织于当天举办成立大会，并选举出指导委员会成员。来自 Swiss Re Corporate Solutions 的 Patrizia Kern 当选为指导委员会主席，来自 Gard 的 Rolf Thore Roppestad 当选为委员会副主席。海上保险波塞冬原则的正式成员现在包括 Swiss Re Corporate Solutions、Gard、Hellenic Hull Management、SCOR、Victor Insurance、Norwegian Hull Club、Fidelis Insurance、Navium Marine、AXA XL。

海上保险波塞冬原则的附属会员现在包括：Willis Towers Watson、Cefor、EF Marine、Cambiaso Riso、Lockton、CTX Special Risks、Lochain Patrick Insurance Brokers、Gallagher Specialty 和中远海运自保。

除了 9 家正式成员和 9 家附属会员外，海上保险波塞冬原则还有 1 家支持合作伙伴：International Union of Marine Insurance（IUMI）。

三、适用范围

A. 海上保险波塞冬原则的签署人需在其所有商业活动中适用该原则：

- （1）保险产品涵盖船舶险；
- （2）签署人是首席承保人，以及签署人是跟随保险人，但首席也是签署人的情况下；
- （3）一艘或多艘有既定的波塞冬原则（脱碳）轨迹的船舶，其碳强度可以用 IMO 数据收集系统的数据来测量。该原则必须适用于所有在 IMO 管辖范围内的船舶所提供的信贷产品，即从事国际贸易在 5 千总吨以上的船舶。

B. 在当前范围内，海上保险波塞冬原则适用于船舶险保险人。然而，海运的关键参与者的生态系统超出了这一限制，因此框架必须包括这些方面及其支持。因此，附属会员资格适用于保险经纪人和集体团体(如保险协会、工会和保赔协会)。此意图在于，随着时间的推移，以及越来越多的可靠数据和信息用于公开披露气候变化情况，海上保险波塞冬原则的范围将扩大，包括更多作为签署人的附属会员。

四、四项原则

海上保险波塞冬原则与（金融机构）波塞冬原则、海上货运宪章共享 4 项原则，即：气候调整评估、问责制、执法和透明度。

（1）气候调整评估

签署人将每年测量其船舶险承保组合的碳强度并评估其气候一致性（碳强度相对于既定脱碳轨迹）。本要求在各签署人成为签署人的日历年的下一日历年生效。附属会员将支

持签署人，根据技术指南，与相关的利益相关者分享关于评估原则和气候协调方法的知识。

（2）问责制

对于评估的每一步，签署人将完全依赖技术指南中确定的数据类型、数据源和服务提供商。附属会员将在评估的每个步骤中，并在必要时支持签署人，按照技术指南与相关利益攸关方分享有关问责原则和数据收集过程的知识。

（3）执法

签署人将同意与客户和合作伙伴合作，约定提供计算碳强度和气候一致性的必要信息。附属会员将同意与签署人、船东、其他海上保险供应商、经纪人和商业伙伴合作，在可能的情况下支持签署人，按照技术指南与相关利益攸关方分享有关执行原则和标准化条款的知识。

（4）透明度

一旦成为签署人，签署人将公开承认它是波塞冬原则的签署人，并在签署后下一个日历年起向秘书处报告其航运组合的总体气候变化情况和支持信息，及/或年报或其他报告中公布。秘书处将收集所有符合资格的签署人提交的报告。在每年的 12 月 31 日之前，秘书处将在该倡议的网站上公布所有气候调整得分。

五、业界态度

在“海上保险波塞冬原则”发起的当日即 2021 年 12 月 15 日，IG Group 就在官网作出相关表态：目前正在考虑是否要通过 13 个单独的协会从其船东利益相关者那里获得关于海上保险波塞冬原则的正式授权。IG 及其成员协会将尽可能支持其船东成员向替代燃料过渡。

Gard 的副总裁 Sigvald Fossum 在 2022 年 6 月 23 日表示，目前 PPMI 数据收集进展顺利，标准条款、数据模型方面会有新动作，尚未直接影响商业决策和定价。

Lockton 保赔险亚太区负责人 Alexander Gray 于 2022 年 7 月 21 日对 PPMI 有如下评述：仍然需要解决的问题包括 IMO 的碳强度指标（CII）与波塞冬原则的一致性，该指标涉及船舶的运营方式，如使用的燃料；将需要资金来开发和测试原型船、新发动机和替代燃料选项，包括必要的物流，投资和风险巨大。规则的不统一加剧了风险；新的和未经测试的技术的资本支出比现有的解决方案要高，这可能造成谁应该承担费用的争议。

六、总结

从全球行情来看，脱碳大趋势不可逆。“海上保险波塞冬原则”可以“好风上青云”。首先，全球范围内“脱碳”呼声颇高，国内经济“脱碳”也在积极进行中。其次，前文提及的国际上的要求与航运业自身的要求，即 IMO 的脱碳目标（强度目标和绝对目标）已被付诸实践。目前来看，虽然标准条款、数据模型有待进一步研究，但数据收集在实践中进展顺利。再者，从更为直观的层面，波塞冬原则缔约成员所占据的全球航运融资份额已高达 65%，而海上保险波塞冬原则的缔约成员也颇具规模，自上而下的表率作用和渗透作用毋庸多言。

但落实 PPMI 的过程未必能一帆风顺。从外部环境来看，欧盟正在密切关注 IMO 对于温室气体战略的决定。虽然 IMO 一直反对，但如果欧盟不满意 IMO 在 2023 年修订的战略中所采用的任何新目标，并与实现《巴黎协定》的“未来 1.5 摄氏度”目标完全一致，欧盟可能另起炉灶将航运纳入欧盟排放交易体系。从内部运转来看，实现倡议将耗费巨大。根据 Lockton 的测算，要使航运业达到国际海事组织 2050 年的碳排放目标，至少需要 1 万亿美元乃至高到 1.9 万亿美元的新燃料技术投资。

综上所述，“海上保险波塞冬原则”已生效，其对海上保险尤其是船舶险的影响将逐渐呈现。业界在顺应脱碳的大趋势的同时，也不可忽视推进的成本和难度。该原则的后续实施进展有待进一步观察。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。