

經濟部暨所屬機關因公出國人員報告書

(出國類別：洽公)

「不列顛船東互保協會 2005 年亞洲 地區會員年會」報告書

服務機關：中油公司總公司

姓名職稱：葉瑞昌 財務處組長

派赴國家：新加坡

出國期間：94 年 11 月 21 日至 11 月 23 日

報告日期：95 年 02 月 13 日

目 次

壹、前言	P.3
貳、出席年會經過.....	4
參、年度業務回顧及各年度會費結算.....	5
肆、國際性污染、乘客和罰金等責任公約與協定之發展趨勢	7
伍、協會船舶適航規範.....	10
陸、協會規章修改.....	11
柒、心得及建議	12

(附件)

壹、前言

英國「不列顛船東互保協會(The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited, 簡稱 Britannia P&I Club)」, 係世界三大船東協會之一, 迄 2005 年成立已有 150 年為全球歷史最悠久之協會, 協會設置於倫敦, 會務則委由 Tindall Riley (Marine) Ltd. 辦理, 目前入會船隻約 3500 艘, 共約 96 百萬噸 million Tonnage (會員自有 74 百萬噸, 租用 22 百萬噸), 包含 Tanker 46%、Bulk/OBO 30%、Container 19、Other 5%, 會員地區分類: Asia 51%、Europe 16%、Scandinavia 20%、Americas 9%、Middle 3%、Australia 1%。

Britannia P&I Club 之會員係各船東以船舶為單位加入協會, 會員彼此互相成為保險人及被保險人, 屬互助性質 Mutuality, 共同分擔船舶遭受承保危險所發生的損失及費用(主要承保無法自一般海上保險市場獲得足夠或不足的營運責任風險, 如船舶擱淺、碰撞、火災、海上污染、船員與乘客損害賠償責任等)。迄今, 國際船東責任互保協會提供全球約 90% 以上遠洋船舶相關的營運保障, 每年保費總額約 16 億美元, 每年淨理賠支出約 12 億美元, 在世界各地約有 700 家代表 (P&I correspondent), 儘管過去 20 年來迭有保險業者推銷類似保障的固定費率保險(Fixed-premium providers), 企圖爭取此領域業務; 但就全球理賠及事故處理經驗、長期財務清償能力、各地區代表佈建、非營利性宗旨等考量, 船東責任互保協會久經時間考驗, 仍較能符合船東的需要。

目前該協會承保之業務有: Class 3- Protection & Indemnity 防護及補償保障、Class 4-War Risk 戰爭危險、Class 6 -Freight, Demurrage & Defense 運費延滯費及辯護保障。本公司目前所有之 13 艘油輪加入該協會為會員, 為獲取「防護及補償保障-Class 3, Protection & Indemnity」。

Britannia P&I Club 每年年底均會為其亞洲地區會員舉辦年度業務簡報會議, 去年亞洲年會於韓國首爾舉行, 本(2005)年則於 11 月 22 日在新加坡舉行, 本人奉派出國係代表本公司以會員身分參加本年年會, 以瞭解協會年度各項業務進行情況, 並有機會與各會員代表交流, 增廣見識, 甚感榮幸。

貳、出席年會經過

本屆亞洲年會，參加會議之會員，計有來自台灣、日本、韓國、印尼、印度、馬來西亞、北美加拿大、澳洲、香港、新加坡等國家，共 80 餘家船東代表與會，台灣地區除本公司外，尚有陽明海運、中鋼通運、萬海航運、協榮航業、東森國際航運、台灣海陸運輸、新健海運、正利航業等船東派代表與會。

本次年會於 94 年 11 月 22 日假新加坡 Oriental Hotel 舉行一天，會後大會並邀請與會代表參加該協會成立 150 週年慶祝晚宴，行程緊湊，本次年會主要議題如下：

- * 主席 (Tindall Riley CEO Mr. Grantley Berkeley) 與貴賓 (新加坡港務局首長 Mr. Peter Ong) 致詞。
- * 年度業務回顧 (包含會費收入 Call Income、協會自留理賠額度 Retained Claims、共保理賠額 Pool P&I Claims、國際互保協會 IG 共保及再保 Group Reinsurance、協會財務及投資情況)。
- * 各年度會費結算 Call Decision。
- * 國際性污染、乘客和罰金等責任公約與協定之發展趨勢 General Developments: pollution, passengers and penalties。
- * 協會船舶適航規範 ship standard
- * 協會規章修改 Rule Changes。

參、年度業務回顧及各年度會費結算 (Policy Year Review & Call Decision)

Britannia P&I Club 之經理公司—Tindall Riley (Marine) Ltd. 首先簡報本年度業務回顧：包含會費收入 Call Income、協會自留理賠額度 Retained Claims、共保理賠額 Pool Claims、國際互保協會 IG 共保及再保 Group Reinsurance (含 2005 年 2 月起設立之專屬保險公司 HYDRA 之運作)、協會 ETC (Estimated total call) 估算及投資收益等辦理情形，請參閱附件各圖表。

依協會上述簡報內容，可知近年來該會會員穩定成長，入會船隻及總噸數逐年稍增，惟歷年來各年度會費之調整較為穩定，相較於其他 P&I 協會，該協會之管理及財務狀況尚稱良好，近年更加強核保作業，以重建該協會之良好財務能力。

該協會 1992~2005 會費收入後之支出，經統計分別主要項目比例約：協會自留理賠額 63%，共保理賠額 15%，再保費用 22%。由於協會係互助性，所以沒有資本，須留置各項準備金 (Reserves)，依其準備金策略：(1) 投資準備金，按 Value at risk 計算、(2) 未決理賠準備金，按 30% 提列、(3) 保單年度收支平衡之最低償付財力，在考量因遭受 2003 年以來沉重之巨額理賠、近年全球投資不佳收益低迷，及再保費用之調高 (如 2001 年 911 美國遭恐怖攻擊事件、2005 年美國 Katrina、Rita 颶風災情) 等影響，本年度預估：協會自留理賠額度將調高 3%，共保理賠額度調高 2%，各項費用調高 5%，及投資收益以 4% 為目標，因此，預計 2006/2007 年度向所有會員收取之預付會費 (Advance Calls)，仍維持上揚趨勢，2002~2005 各年度追加會費作部分調整。

經衡量上述因素後，目前協會各年度會費結算情形如下：

一、Class 3— Protection & Indemnity 防護及補償保障

2002/2003 年度— 已收 15% 預付會費 (Advance Calls) 及逐年已收預付會費 40% 之追加會費 (Deferred Calls)，不再收取追加會費 (Deferred Calls)，本年度結清 (closed)。

2003/2004 年度— 已收 15% 預付會費，及預付會費 40% 之追加會費，俟下一年度結算。

2004/2005 年度— 已收 8.5% 預付會費，及預付會費 20% 之追加會費，2006 年將收預付會費 10% 之追加會費，另建議會員再以預付會

費之 10%估列追加會費，供他日支付。

2005/2006 年度—已收 7.5%預付會費，追加會費則建議會員以預付會費之 10%估列（原 2005 年度預估 20%），供日後支付。

2006/2007 年度—暫估 5%預付會費，追加會費則請以預付會費之 30%預估。

*每一保單年度屆期前，協會將依委員會決議，通知與各會員有關下一年度續保之預付會費及其調整幅度，並與各會員就其風險如各船之管理與業務情況、入會條件、及過去索賠記錄等資料協議該年度預付會費。

*每一保單年度一般為三年後結算（即不再收取會費），協會每年度並視營運狀況，修正各年度追加會費之預估值。

二、Class 6—Freight, Demurrage & Defense 運費、延滯費及辯護保障

2006/2007 年度：(1) 互助性入會會員—暫估 5%預付會費，追加會費則請以預付會費之 12.5%預估。

(2) 固定保費入會會員—20%預付會費。

肆、國際性污染、乘客和罰金等責任公約與協定之發展趨勢 General

Developments : pollution、passengers and penalties

一、國際性油污責任公約與協定之發展

現行國際海事油污責任賠償公約與船東自願補償協定等機制：

公約與協定	責任者	責任額上限
1992 CLC 國際油污損害民事責任公約	船東	依油輪噸數計算，最低 SDR 4.51 百萬，最高 SDR 89.77 百萬。
1992 IOPCF 國際油污補償基金	購油者 ／買主	SDR 203 百萬。
2005 Supplementary Fund 國際油污超額補償基金	購油者 ／買主	SDR 750 百萬。(約 US \$11.5 億元)
STOPIA 小型油輪船東補償協定(目前僅先適用於 11 個簽約國)	船東	小型油輪依 1992 CLC 規範應付金額上限提高至 SDR 20 百萬。

船東自願補償協定機制之發展趨勢：(研議中)

名稱	責任者	責任額上限
STOPIA 小型油輪船東補償協定(研議擴大為全 90 個簽約國)	船東	小型油輪依 1992 CLC 規範應付金額上限提高至 SDR 20 百萬。
TOPIA or similar 油輪船東補償協定或類似協定	船東	2005 Supplementary Fund 賠償額之一半，即 SDR 375 百萬。

二、美國油污責任法案之發展趨勢

(一) Delaware River Protection Bill 達拉威河流域保護草案

以增加現行 OPA (Oil Pollution Act of 1990) 法案中所定應包含運油油輪 Oil tank 及非運油儲槽型船舶 Non-Oil tanker (如 chemical tanker 等) 之損害賠償上限為立法目標：

(1) 現行 OPA 1990 損害賠償上限為所有船隻每船噸 US \$2,250。

(2) Delaware Bill 損害賠償上限：單殼儲槽型船舶每船噸 US \$2,250，雙殼儲槽型船舶每船噸 US \$1,700。

(二) 對非儲槽型船舶 Non-tanker (但仍以 Oil 為燃料之船舶) 應備置報經美國海岸防衛隊 USCG 核定之油污緊急應變計劃 (包含事前已與有能力處理油污打撈、消防等救援災變之組織簽妥救援合約)。

三、雅典公約 Athens Convention 修訂

(一) 雅典公約修訂後重新調高乘客責任限額

(1) 每一乘客責任限額 SDR 250,000，如因運送人疏失則為 SDR 400,000，如涉訟時應由運送人負責舉證。

(2) 依載客人數要求之責任額

乘客人數	雅典公約責任額	證書要求金額
3,600	US\$2.1 billion	US\$1.31 billion
3,000	US\$1.75 billion	US\$1.09 billion
2,000	US\$1.167 billion	US\$730 million
1,000	US\$583 million	US\$365 million

(3) 該公約退出條款 (Opt-out provision) 允許簽約國有遵守此條款之權利，可自行設定乘客責任賠償上限。

(二) 雅典公約修訂後，P&I 協會面臨之三項問題

(1) 依協會規章，戰爭風險 (War Risk) 基本上為除外不保項目，但理事會得另決議在一定條件及限額下特別承保，為因應雅典公約之

修訂要求，有關因恐怖主義（Terrorism）導致之造成之事故，協會可否提報理事會研議設法在特定航線下考慮加以擴大承保，以解決問題。

(2)各 P&I 協會對於承保額度該不該設定上限，贊成及反對者均有見解，但大多數會員傾向不設上限。

(3)出具損害賠償財力證書時應考慮之問題

有關可否參照美國案例之規範內容出具證書，協會理事會正依下列因素考量中：

*該風險不成等比例 Disproportionate Risk。

*目前 P&I 協會證書提供之金額，每一乘客責任限額 SDR 100,000 應已足夠。

*上述賠償限額 P&I 共保協會已於 2002 年報經國際海事組織 IMO 接納。

四、船運相關之刑事犯罪罰金（Criminal Fines and Penalties）

（一）目前 P&I 協會規章第 19(19) 條內容已承保上述罰金，包含船舶貨物、物品走私、違反進口法令、污染或船東受雇人或代理人之其他過失行為所課之罰金。但除與貨物有關或因走私行為或因海上污染所課之罰金外，其他種類之罰金，皆屬於理事會裁量權案件，須俟案件結束後將其送理事會方可決定是否予以承保。

上述罰金如屬下列情形發生則除外不保：

*會員知悉此犯罪行為之發生，或對此犯罪行為之發生有重大過失，或疏於採取行動以防止其發生。

*因違反國際公約之規定，將船上所設之油水分離器或類似之防污染設備加裝側管繞道或使其無法正常使用等行為所課之罰金。

（二）歐盟 EU 正考慮增加一條款規範屬於主管機關之刑事罪行政指令下之罰金，要求協會不得承保。

伍、協會船舶適航規範 Ship Standards

一、由於 OECD 國際經濟合作發展組織為降低海難事件發生，一再呼籲各國應加強管理船舶之適航性，同時船東責任共保協會基於近年迭發生重大理賠案件，亦要求各協會加強入會船隻之核保作業，及因應船東油污賠償公約之修正內容，如 1992 IOPCF 國際油污補償基金設置工作團隊之要求等因素，目前各船東協會正積極檢視會員船舶之適航性，期能減少船舶理賠案之發生，以正向強化協會之財務結構，降低嗣後年度會費之收取。

二、船東協會對會員船舶適航規範之作業方向

(一) 下列船舶，須作強制查勘 Condition Survey：

(1) 截至 2005 年止，入會超過 12 年以上之船舶。

(2) 截至 2006 年止，最近一年曾運送高硫燃油之船齡超過 10 年以上之船舶。(除非最近一年作過強制查勘或最近半年作過強制查勘或屬 CAP 1 或 CAP 2 類船舶)

(3) 歐盟委員會列管之黑名單。

(二) 強制查勘之共同範圍，盡量將各船東協會現有實務規範整合統一，並不是主張任何新機制，亦無意奪取各國船籍協會之角色。

(三) 查勘部門之辦理計畫與結果須先向協會執行長報告。

(四) 核保人員須先將相關規範告知新入會會員。

(五) 各船舶查勘紀錄應彙總建立資料庫。

三、待決事項

各船東協會如被要求執行上述船舶查勘相關作業，卻不執行，須否有懲罰規定，是相信該個別協會應無問題或加倍該個別協會理賠自負額，何者較為適當，難以決定。

陸、協會規章修改 Rule Changes

Britannia P&I Club 之經理公司—Tindall Riley (Marine) Ltd 本年度協會規章擬修（增）訂條文入下：

- 一、修改 Rule 2、Rule 6(3) 、Rule 11(1)B 等條文內容，修改後有關各船會費 Call Rate 之數字修改後將不會在協會入會證書 Certificates of Entry 上記載。

修改理由：由於各國海港相關主管普遍要求入境船隻均須提供協會發給之 P&I 入會證書，各會員及協會並不希望該證書內記載之該船會費 Call Rate 曝光，衍生其他枝節。

- 二、修改 Rule 19(17)G 條文內容，刪除收貨人拒收而增加之卸貨成本 Discharging costs。

修改理由：修改後本條文內容更明確，避免爭議。

- 三、新增 Rule 26(1) Double Insurance 條文。

修改理由：此條文會員如有雙重保險，原為協會不與承保，新增後擴大承保，協會視實際情況審理賠案，相關作業更有彈性。

- 四、修改 Rule 2 條文內容，修改後擴大承保會員之附屬公司、關聯之公司或人 (Widened to persons or companies affiliated or associated with a member)

- 五、日後研議將修改者：

*Nuclear Risks Exclusion

*Discretionary Claims

*TOPIA or similar

柒、心得及建議

一、 本次年會內容豐富，參加會議收穫良多。

參加本次亞洲年會，透過大會簡報及議題討論，對該協會一年來經營策略及辦理結果、會費收取標準、下年度預測市場狀況、國際船東互保集團之再保安排、協會船舶適航規範、P&I 市場及國際船東賠償公約之發展趨勢、協會規章配合環境與需求之條文修改等有全面性的瞭解，收穫良多，甚有利於嗣後相關業務之規劃辦理。同時，有機會藉由各與會會員代表認識、交流及請教，更有利於日後彼此間之聯繫和業務意見交換。

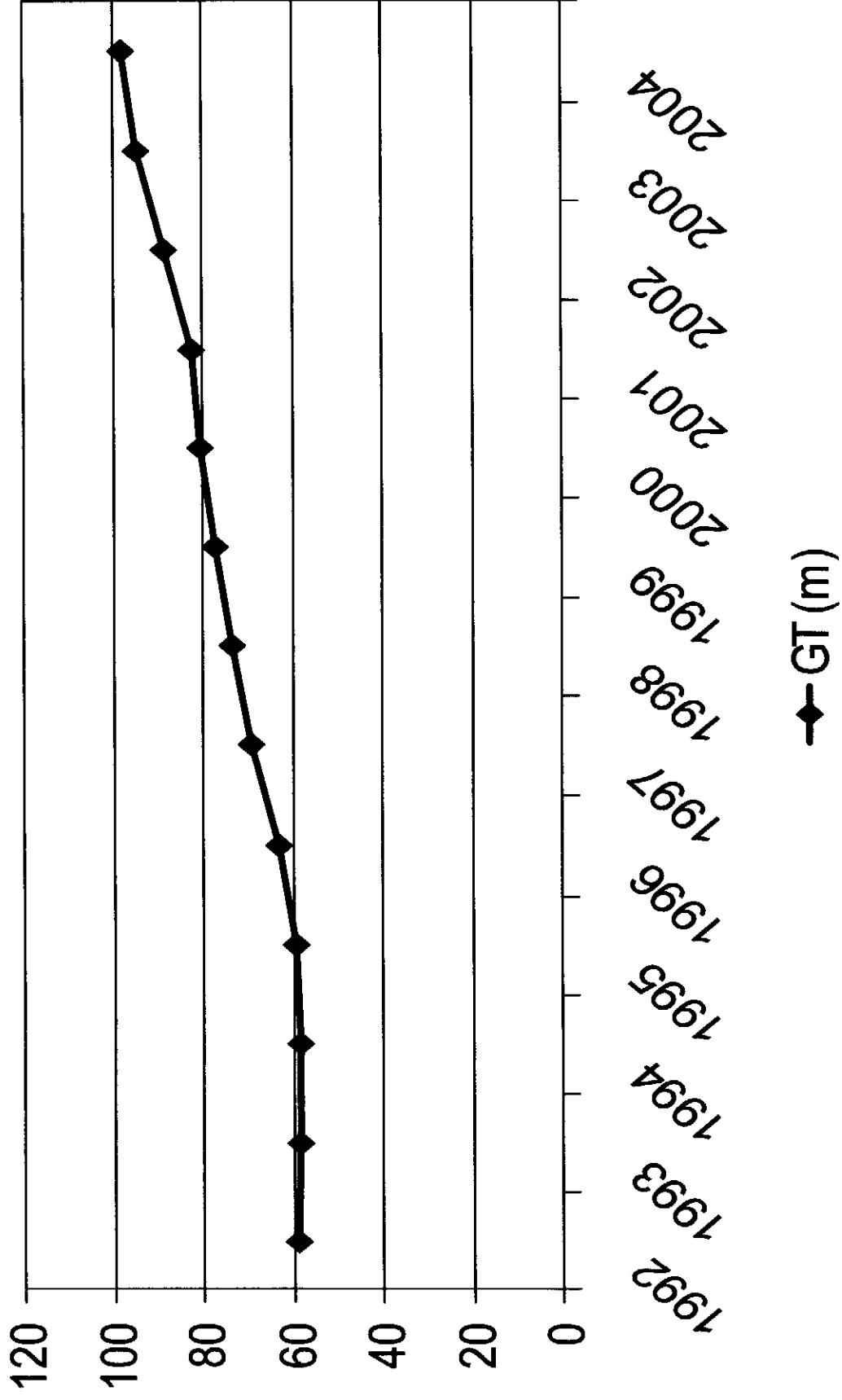
二、 海上營運責任及風險不容忽視，本公司油輪應配合環境演變，隨時注重品管及安全性，風險預防更須注重。

現代海運環境隨著航運技術演進，及各國有關海上船舶之相關法令日益繁瑣且限制及要求更多，使得船東經營船運必須面臨更複雜之環境，擔負更大之風險及責任。

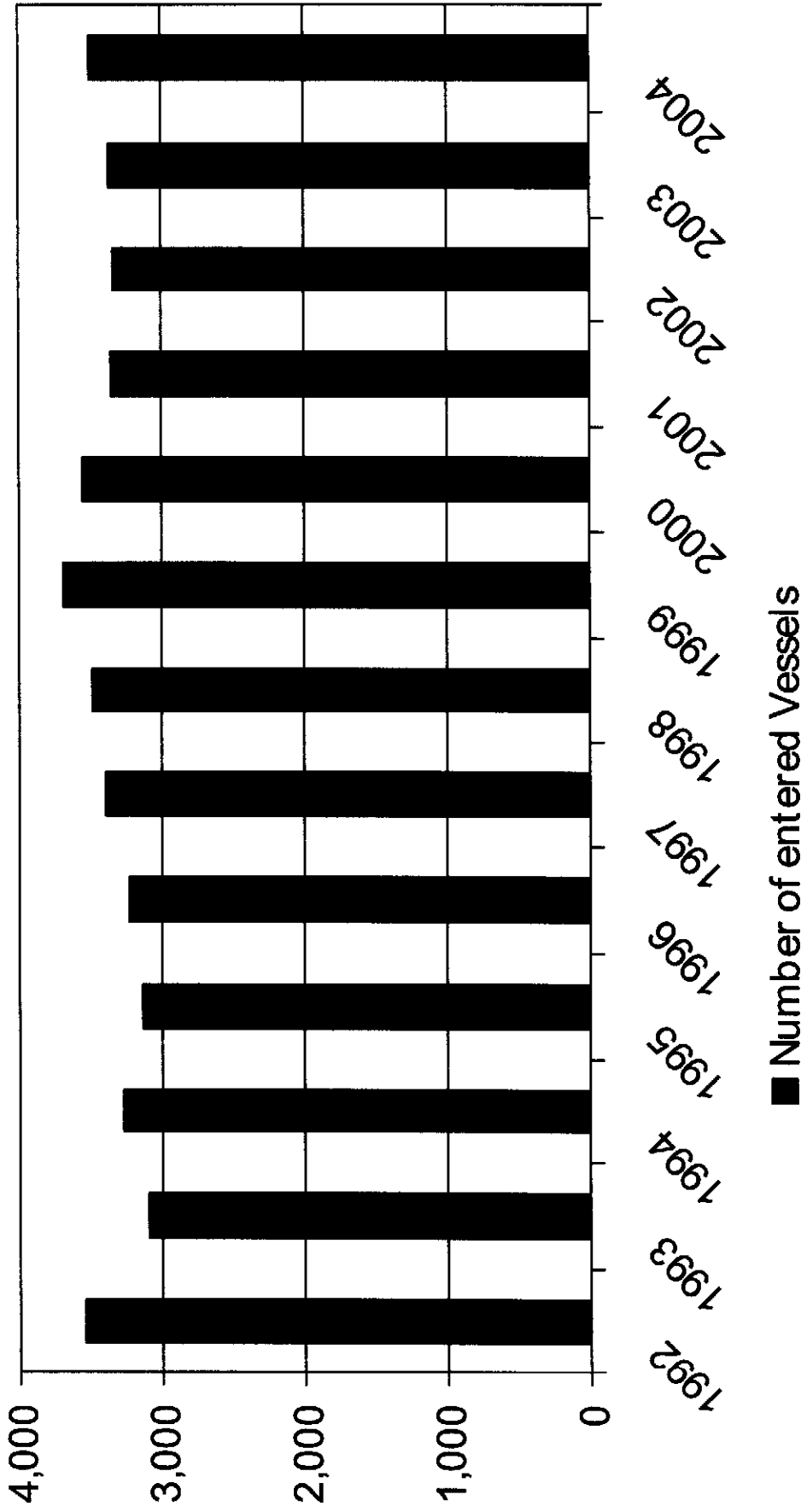
本公司油輪目前加入之 Britannia P&I Club，因其長期財務清償能力、全球理賠及事故處理經驗、各地區代表佈建、非營利性宗旨等能力，久經時間考驗，除本公司油輪出險時可及時獲得財務上之保障外，面臨上述經營環境演變，平時即善加利用該協會提供之各項服務及資訊，加強相關經辦人員對各國相關法令之認知，確實落實船舶及人員之管理，且持續收集各地海運出險案例，以其為借鏡檢討防範，才能降低本公司船隻發生災損機率。

雖然海上風險難以預測，然而船東應注重營運船隻之品質及安全性仍不變，由於目前本公司油輪船隊船齡老舊，均逾十餘年且大部分為單殼船，考量國際海事組織與歐盟對單殼船改為雙殼船隻時效，全世界港口將自 2010 年起僅接受雙殼船停靠，本公司現有油輪已編列預算將分批汰換。另目前本公司油輪採合約委外經營，目前加入 Britannia P&I 協會獲取 Class 3— Protection & Indemnity 保障，基於本公司正值轉型民營化，船運作業朝多角化發展，部分油輪亦考量長期出租，為確保貨載安全、租金收入及本公司權益，有必要研議增保該協會 Class 6 Freight, Demurrage & Defense(運費、延滯費及辯護保障，簡稱 FD & D，以確保相關收入來源 freight, charter hire, demurrage and detention、及採取追償等法律行動時的等相關支出)，及租金損失險 (Loss of Hire Insurance)。

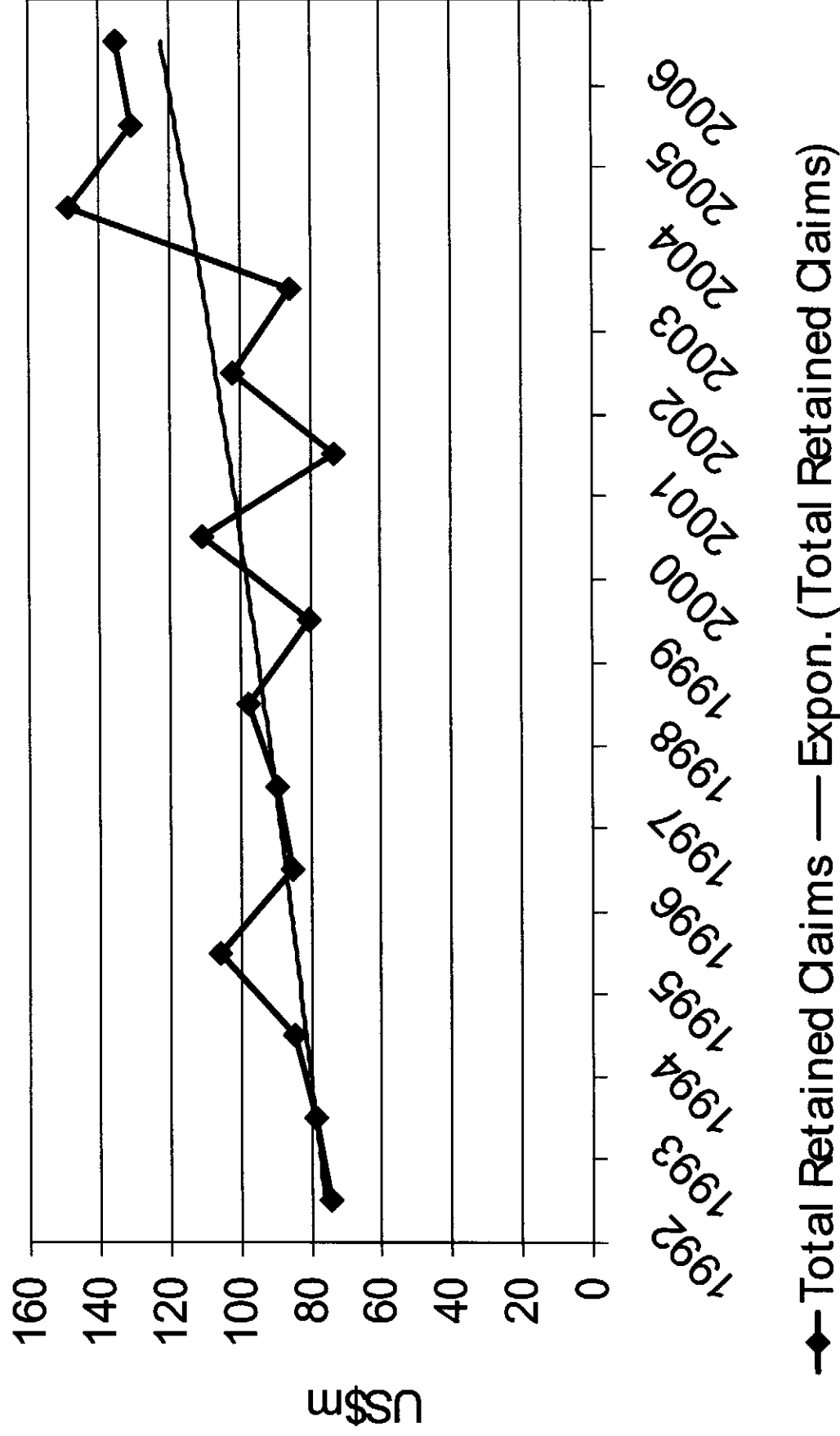
Britannia tonnage 1992 to 2004



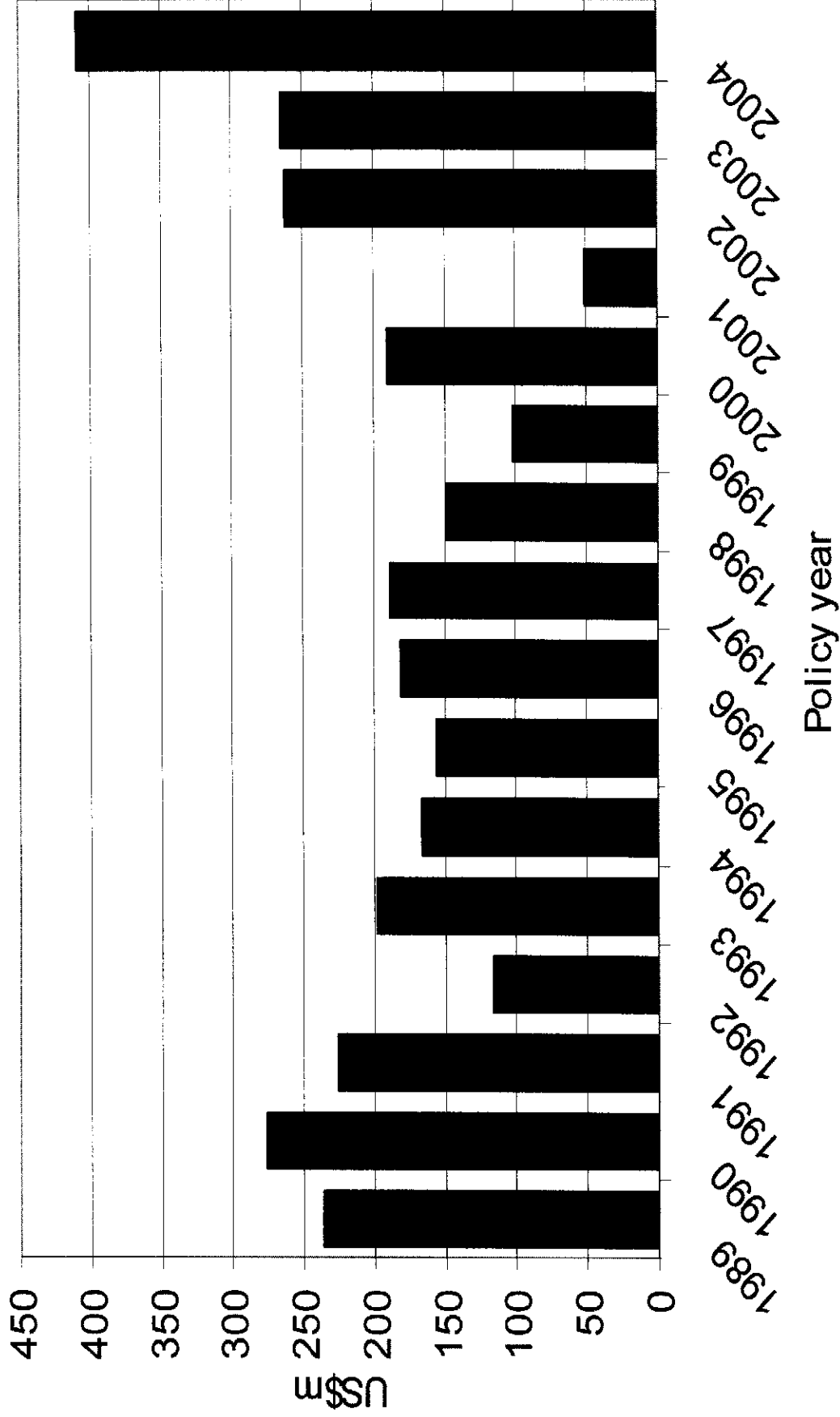
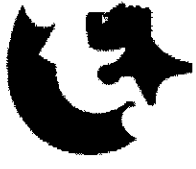
Number of entered vessels 1992-2004



Trend in retained claims 1992 - 2006



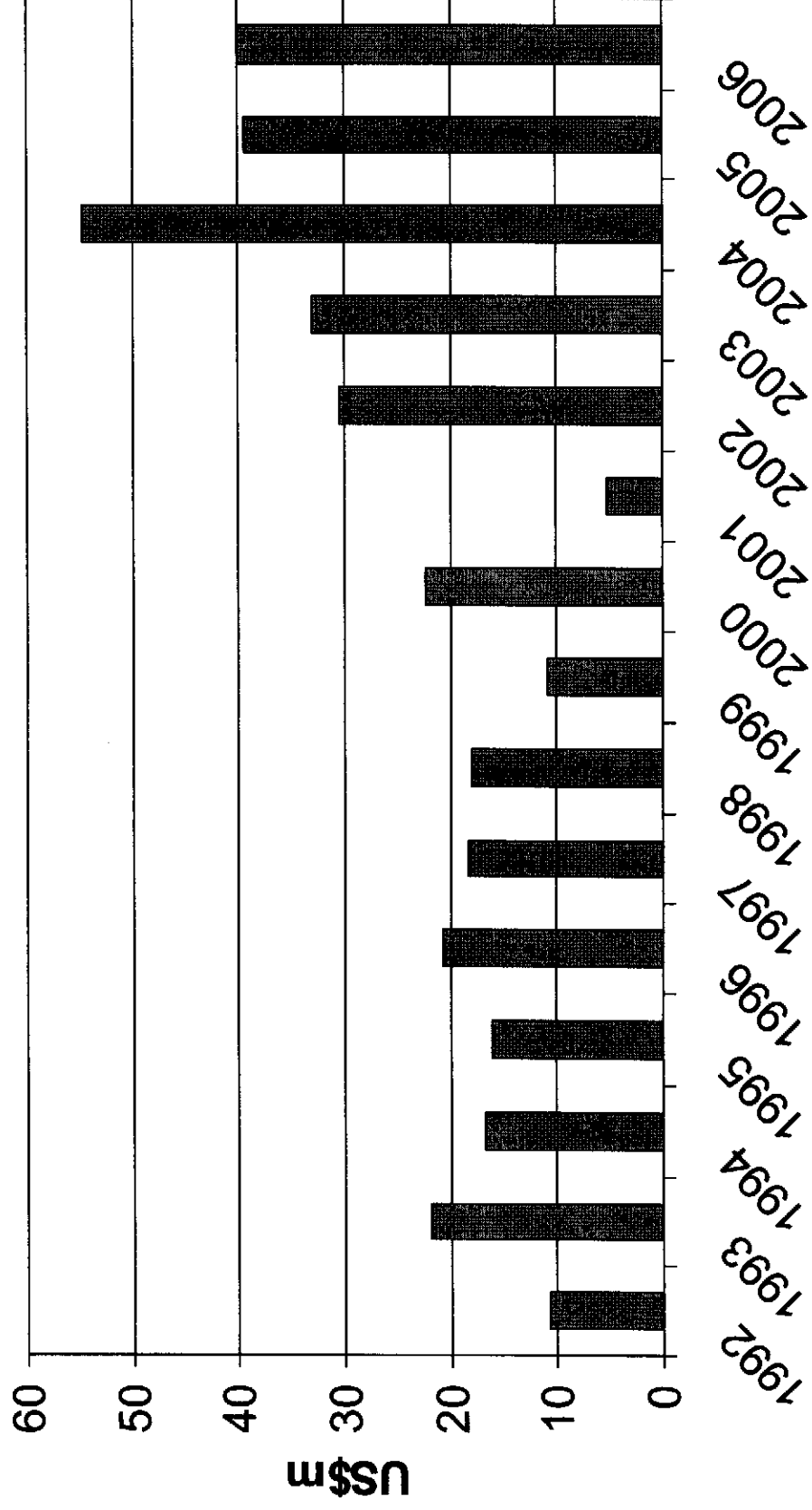
Projected claims on the Pool net of R/I



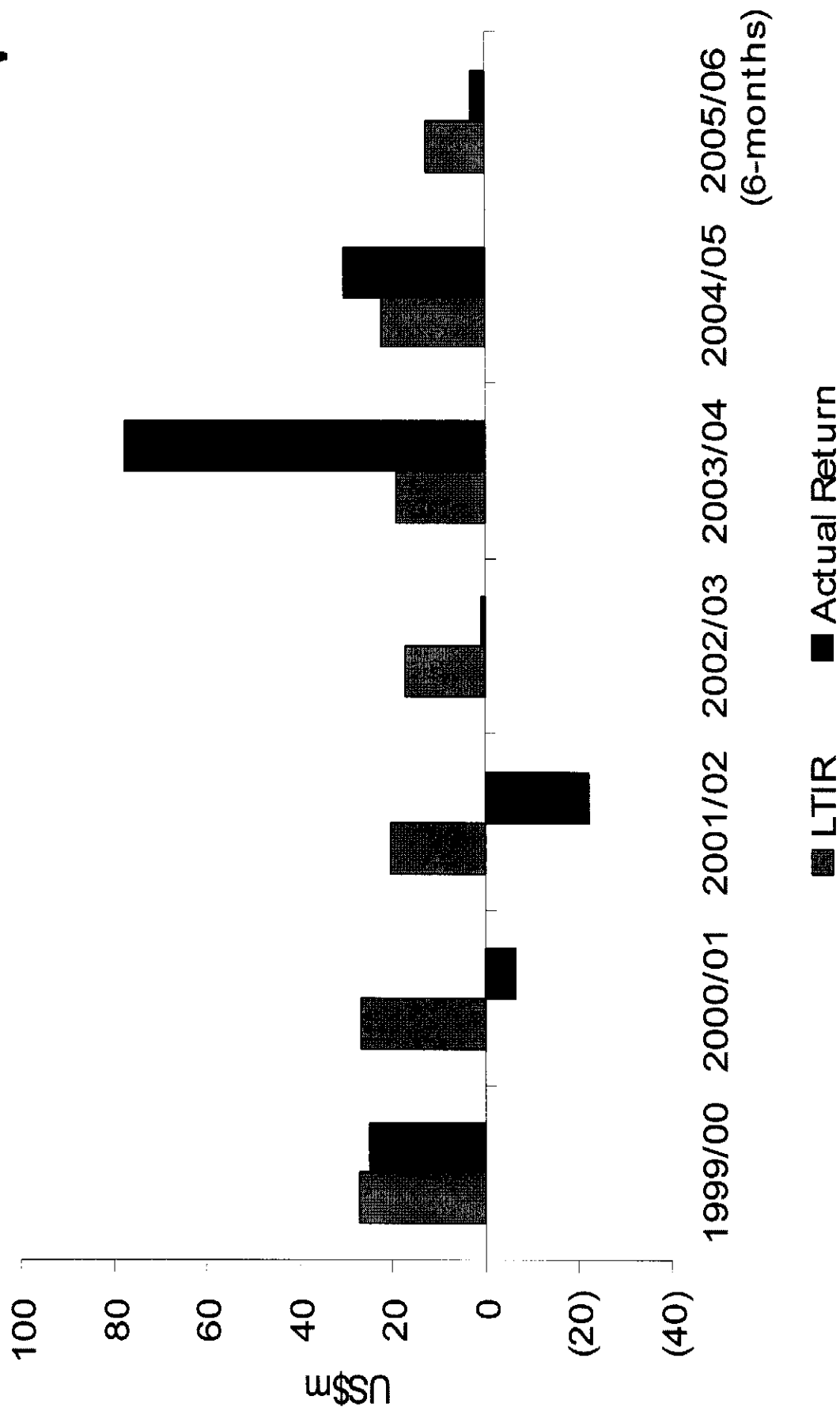
Major P&I Clubs' tonnage and share of Pool claims

	GT(m)	Loss Ratio	Lower Layer
Britannia	76.8	99.50	11.14%
Gard	73.0	115.39	14.30%
Japan Club	59.7	72.84	4.80
London	32.7	88.62	4.67%
North of Eng	43.9	93.12	5.81%
Skuld	29.7	89.15	4.99%
Standard	45.1	93.06	6.82%
Steamship	36.2	106.62	9.44%
UK	99.1	99.13	17.87%
West of Eng	58.5	112.22	12.75%

Britannia's share of total claims on the Pool (US\$m) and projection for 2006



Investment return





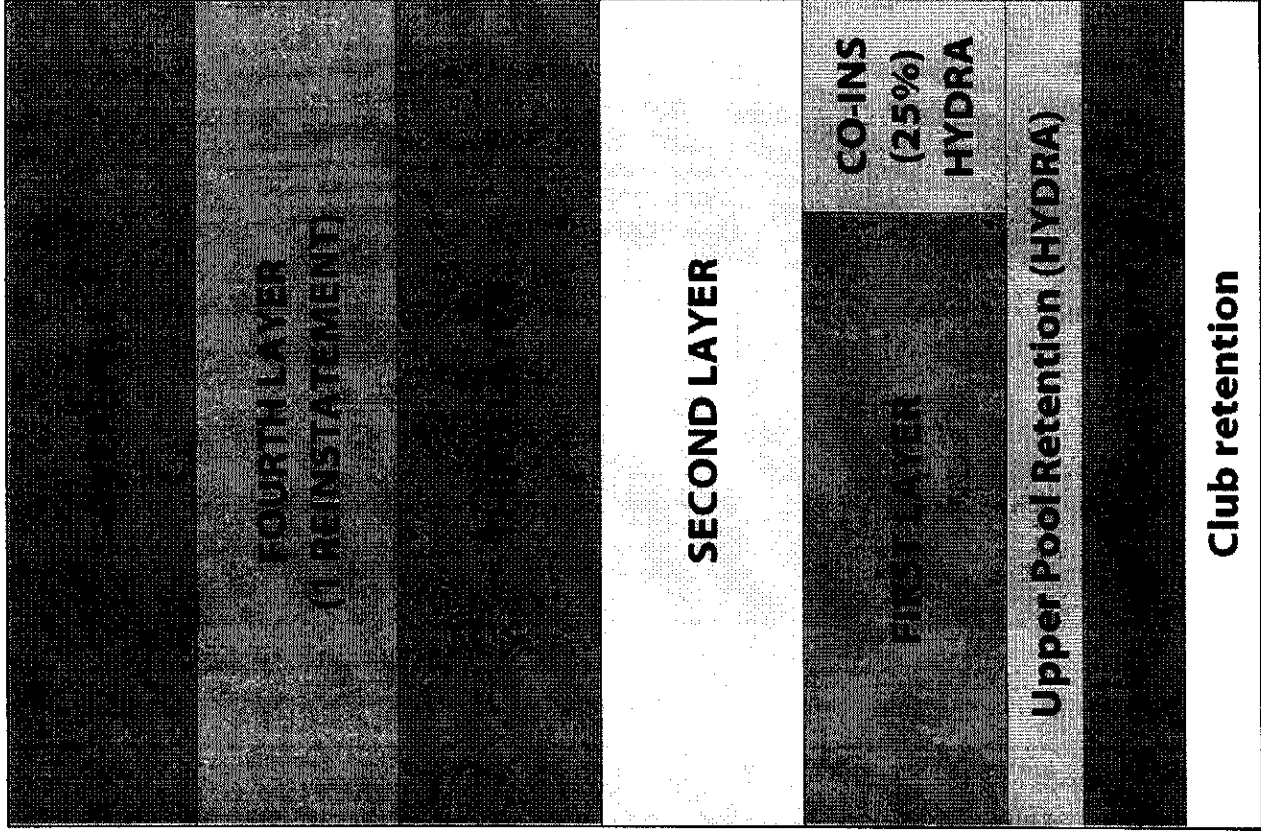
Longer-term investment returns

	Bonds	Equities
US	2.70%	8.00%
UK	4.20%	7.50%
Europe	3.10%	7.50%
Pacific Basin	0.15%	5.00%

Pool and R/I Structure for the 2005/06 Policy Year



approx 5,000



US\$m (from the ground up)

Oil Pollution Limit (US\$1 billion)