

經濟部暨所屬機關因公出國人員報告書

(出國類別：洽公)

蒐集國際再保險市場資訊及參加「不列
顛船東責任互保協會」舉辦之船東責任
險業務研討會

服務機關：台灣中油股份有限公司

姓名職稱：汪書琳 財務管理師

派赴國家：英國倫敦

出國期間：105年9月4日至9月11日

報告日期：105年10月6日

摘要

船東責任險業務研討會係由本公司自有油輪船隊所屬之「不列顛船東責任互保協會」舉辦，藉由各會員參加研討會方式互相交流分享經驗，並就協會之財務狀況、集團再保險安排、責任限額、理賠損失等發展現況進行說明，研討會講師亦針對協會提供會員各項法律或契約責任之補償內容，如船員、旅客及第三人之損害賠償責任、貨物責任、船舶碰撞責任、拖帶責任、海上污染、殘骸移除、海上救助、拖帶、損害防阻等內容及議題進行講解。

此次藉參加研討會之際，亦拜訪倫敦勞依茲市場及各國際再保險公司，了解保險市場最新動態、蒐集國際再保險公司之承保能量、費率趨勢及核保態度等資訊，並使再保險公司了解本公司之營運現況及風險管理情形，加深其對本公司之承保信心，以爭取各險種之優惠保險費率及最有利之續保條件。

目次

壹、目的	3
貳、過程	4
一、行程內容	4
二、勞依茲(Lloyd's)保險市場簡介及現況	4
三、船東責任險業務研討會	5
四、國際再保險市場資訊	13
參、心得及建議	15

壹、目的

本公司主要業務範疇乃藉由海上運輸方式進行國際間之油氣購運、煉製輸出或於國內分銷，營運層面廣泛。在海上營運方面本公司所扮演之角色橫跨船東、貨主、租船人等，為有效管理於海上航行中所面臨之風險，透過保險轉嫁之方式，以降低對企業財務營運之衝擊。現行本公司針對海上風險已規劃投保「船東責任險」、「油輪船隊船體險」、「油駁及工作船隊船體險」、「海上貨物險」、「浮筒本體及營運人責任險」等。

此次參加本公司自有油輪船隊所屬之「不列顛船東責任互保協會(The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.)」舉辦之船東責任險業務研討會，研討會主題皆為該協會的主要業務，藉由各會員以參加課程方式互相交流分享經驗，由該協會主管介紹協會之歷程、近年度財務狀況、未來展望等，及各部門專業人員導引實際案例討論，讓參加人員了解船東責任險內容及議題。

此外，出訪期間正值本公司辦理「海上貨物險」、「LNG 綜合險(含陸上及海上)」之續保招標作業，鑒於金管會於本(105)年 4 月修正發布「保險業辦理再保險分出人及其他危險分散機制管理辦法」：第十條規定財產保險業以比例性再保險方式安排再保險分出時，自留費率應不得低於再保險費率及出單費率；以非比例性再保險方式安排再保險分出時，各自留層之費率不得低於其高層之費率及同層之加權平均再保險費率。同法第十一條規定商業火災保險巨大保額及貨物運輸保險之非比例性再保險分出部位，有國內產險業承接之各層部分，應有 S&P 評等 A 級以上之國外再保險或中華民國境內專營再保險業務之再保險，以原承保範圍報價並共同承擔該部分業務百分之三十以上。未符合上述規定將依保險法第一百七十條之一處分，國內產險公司為因應辦法之修正，須配合調整相關案件之再保險結構。

然而，本公司多數險種皆屬巨大保額案件，且國內保險業者受限於承保能量規模，使得約九成以上之風險部位需安排再保險至國際各大再保險市場，因此國際再保險公司之承接意願及報價水準，使國內產險公司對本公司案件之最終報價極具影響力。為了解國際再保險市場承保能量變動情形及費率走勢，以採取適當因應措施，此次藉參加研討會之際，順道拜訪國際再保險公司，以了解保險市場趨勢，並使再保險公司了解本公司之營運現況及風險管理情形，加深其對本公司之承保信心，以爭取各險種之優惠保險費率及最有利之續保條件。

貳、過程

一、行程內容

此次出訪行程除參加船東責任險業務研討會外，並實地訪查位於倫敦之全球最大保險市場—勞依茲(Lloyd's)之再保險安排作業，及拜訪國際再保險公司蒐集相關資訊，其主要行程說明如下：

- (一) 參加本公司自有油輪船隊加入之「不列顛船東責任互保協會」舉辦之船東責任險業務研討會，會中由其主管及經理人等簡報各項議題。
- (二) 拜訪國際再保險公司之核保人(Underwriter)，包括 Mr. Chris McGill (Ascot)、Mr. Kevin Shallow (QBE)、Ms. Roisin Mulroy (QBE)、Ms. Jill Porter (XL Catlin)及 Mr. Alistair Marriott (Neon)，了解其核保策略及訂價關鍵，爭取其對本公司之承保意願。
- (三) 拜訪 AON 國際保險經紀人公司，與其海上貨物險部門主管 Mr. Malcolm Tyler 及 Mr. John D. Lawrence 會談保險市場趨勢。
- (四) 拜訪 Willis 國際保險經紀人公司，向產險部門主管 Mr. Rupert Bedford 及水險部門主管 Mr. Maurice Hallam 及 Ms. Laura Horlock 蒐集市場最新動態。

二、勞依茲(Lloyd's)保險市場簡介及現況

勞依茲(Lloyd's)為英國規模最大、歷史最悠久之保險市場及國際性重要再保險市場之一，其名稱源自於 1688 年由英國人 Edward Lloyd 開設的咖啡屋(Lloyd's Coffee House)，由於經營場所位於倫敦泰晤士河畔，臨近許多與航海有關之機構，如港口、海關、港務局等，故常有經營航運之船東、經紀人、貿易商人等於此地邊喝咖啡邊會晤交換有關航運和貿易資訊，同時亦吸引保險商人聚集。

1771 年起個人保險商(Names)以繳付保證金方式成立 Lloyd's 協會，就其組織性質而言，它不是一個保險公司，而是一個社團組織，勞依茲不直接承接保險業務或出具保險單，所有的保險業務都透過個人保險商進行交易。

勞依茲僅提供會員交易場所，並根據勞依茲法案(The Lloyd's Act)規定，對會員進行嚴格管控，包括監督財務狀況、協助處理賠案、出版相關刊物、進行資訊搜集、統計、研究等工作。

於 1994 年以前，勞依茲的保險商都屬個人組織，1994 年以後，勞依茲允許公司資本進入該市場，出現了公司會員。目前勞依茲由 97 個稱為辛迪卡(Syndicates)的內部成員所組成，而大部分辛迪卡組織型態為公司，通常背後為保險公司或是金融集團所支持，少數屬於個別投資人，另有 242 家保險經紀人(Broker)於此從事保險安排業務。

勞依茲 2016 年上半年度之稅前損益為 20.88 億美元，較去年同期淨利 17.16 億美元大幅成長。除歸功於淨保費收入增加 5%外，其投資收益更從去年 0.6%提升至今年 1.8%。其財務等級獲標準普爾信用評等公司(Standard & Poor's)評定為”A+”。

勞依茲為海上保險之濫觴，亦為石油能源險、責任險、航空險之先驅，其設計的保單條款和報單格式在全球保險業中具有廣泛影響，其制定之費率也是世界保險業的風向指標。

三、船東責任險業務研討會

本次研討會由不列顛船東責任互保協會 (The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.，以下簡稱 Britannia)之主管及經理人就各自專責經辦業務部分進行講解，除介紹 P&I 及 Britannia 外，並就 Britannia 之財務狀況、集團再保險安排、責任限額、理賠損失等發展現況進行說明，亦針對協會提供會員各項法律或契約責任之補償內容，如船員、旅客及第三人之損害賠償責任、貨物責任、船舶碰撞責任、拖帶責任、海上污染、殘骸移除、海上救助、拖帶、損害防阻等進行講解，研討議題廣泛，概述如下：

(一) 船東責任險 (Protection & Indemnity, P&I)

船東責任險亦稱防護及補償責任險，簡稱 P&I，英國為 P&I 之起源地，如前述 18 世紀時，個人保險商於勞依茲向船舶所有人收取保費承保船舶損失之風險，但因市場缺少競爭導致保費昂貴，遂促使船舶所有

人組成船舶互助協會(Hull Club)，與享有該保險獨占權之勞依茲保險人競爭。

但因協會過於寬鬆之核保條件，以致於承保標的多屬老舊或狀況不良之船隻，造成事故發生風險大幅增加，遂使其面臨財務困難。故協會始制定規章，初期僅提供兩項責任類型之承保，即為超額碰撞責任及 1854 年英國商船法下有關人命傷亡之責任。透過加入協會，使船舶所有人之權益受到保護，此時的互助協會亦可稱為防護(Protection)協會。

1870 年 Western Hope 輪沉船案，法院判決因船東變更直接航線所致之貨物損失，不得依運送契約上所約定之除外條款免除船東對貨物之任何責任，而應負此損失責任。在當時，因船舶所有人通常能主張免責以規避損害責任，故貨物責任並不在防護協會之承保範圍，然此一判決顯示僅有抗辯是絕對不夠，因此 1874 年，成立了提供承保貨物責任之補償(Indemnity)協會，而後防護協會亦修改規章增加承保補償風險，遂成為防護及補償協會(Protection & Indemnity Club)。

(二) 不列顛船東責任互保協會 (The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.)

就在為應付市場日益增加之責任風險，船舶所有人間開始引用 Hull Club 之相互保險(mutual insurance)特性，組成一般保險人或 Hull Club 所不承保責任之互保組織。由 Peter Tindall 及 John Riley 共同合併數十家之 Hull Club，於 1855 年 5 月 1 日創立 The Shipowner Mutual Protection Society，即為今日 Britannia 之前身，亦為海上保險史上第一家 P&I Club。

全球包含 Britannia 在內目前共計 13 個船東責任互保協會，以聯營(Pool)方式共同組成船東責任保險互保國際集團(The International Group of P&I Clubs，簡稱 IG)，集合全球 90%以上之船舶，以入會方式加入各船東責任互保協會，並以相互保險之方式共同分擔因承保危險所致之損失及費用。

Britannia 2016 年度至 8 月止之投資收益相較去(2015)年度同期增加約 40%，惟因會費收入減少及理賠金額增加，使得 2016 年度至 8 月止之財務損益為 35 百萬美元，較去年度同期減少約一成 (如圖 1)。

Britannia 並表示今年 10 月將於理事會上決議明(2017)年度之保單年度預付會費(Advanced Call)，雖面臨全球航運市場持續之衰退、不穩定之投資環境，但將持續致力於財務安排，秉持核心宗旨支持會員。

Consolidated income and expenditure: Technical account		
	2016	2015
	\$ 000	\$ 000
Earned premiums, net of reinsurance		
Calls and premiums	260,272	269,726
Reinsurance premiums	(65,663)	(73,191)
	194,609	196,535
Allocated investment return	35,285	25,674
Total income	229,894	222,209
Claims incurred net of reinsurance		
Net claims paid	(182,974)	(172,610)
Change in provision for claims	15,320	16,369
Net cost of claims	(167,654)	(156,241)
Net operating expenses	(26,986)	(24,963)
Total expenditure	(194,640)	(181,204)
Balance on the technical account	35,254	41,005

圖 1：Britannia 綜合損益表

Britannia 之結構組織可主要分為二大部分：理事會(Committee)及經理人(Manager)，理事會如同行政機關，每年定期集會負責 Britannia 之政策制定，包括核可特定理賠案件、決議預收會費之增減幅度、是否收取延期會費或溢額會費、基金之使用方式、審議再保契約、審核承保規章及細則之修改等；經理人則如日常運作管理機關，其負責處理以下業務：

1. 理賠(Claims)：此部門人員皆具有法律或實際航海背景，嫻熟保險、航海、法律等知識，提供會員專業理賠服務，此亦包含提供保釋服務(Bails)，即於危險事故發生時，透過由 Britannia 出具保證書(Letter

of Undertaking)予索賠請求權人，以避免索賠請求權人因擔憂會員之清償責任而對會員船舶進行假扣押程序。

2. 核保(Underwriting)：負責評估計算個別會員之應收會費額度、為會員額外安排保險。
3. 風險管理(Loss Prevention)：不定期以 Circular、Newsletter 之方式將相關訊息告知會員，如規章修改、法令變更、航運議題討論等，並定期抽檢入會船舶，以了解船況、改正缺失，以冀降低風險發生機率。
4. 財務管理(Financial Management)：除負責管理 Britannia 收支帳目外，並管理基金之投資事務。

(三) 船員、旅客及第三人之損害賠償責任 (Crew, Passengers and Third Party Claims)

鑒於本公司近五年船東責任險之理賠事故多以人員疾病或傷亡(Personal illness, injury or death)為大宗，2015 年 6 起賠案中就占了 5 件，故針對此賠償責任概述。

依 Britannia 統計 2016 年至 8 月止，人員疾病或傷亡之發生事故計 1,100 件，去(2015)年總計為 1,113 件(如圖 2)，其中以挫傷、骨折、脫臼及割傷引起之事故占 30%，其次為心臟病及糖尿病占 10.5%、腰背疾病占 6%(如圖 3)。

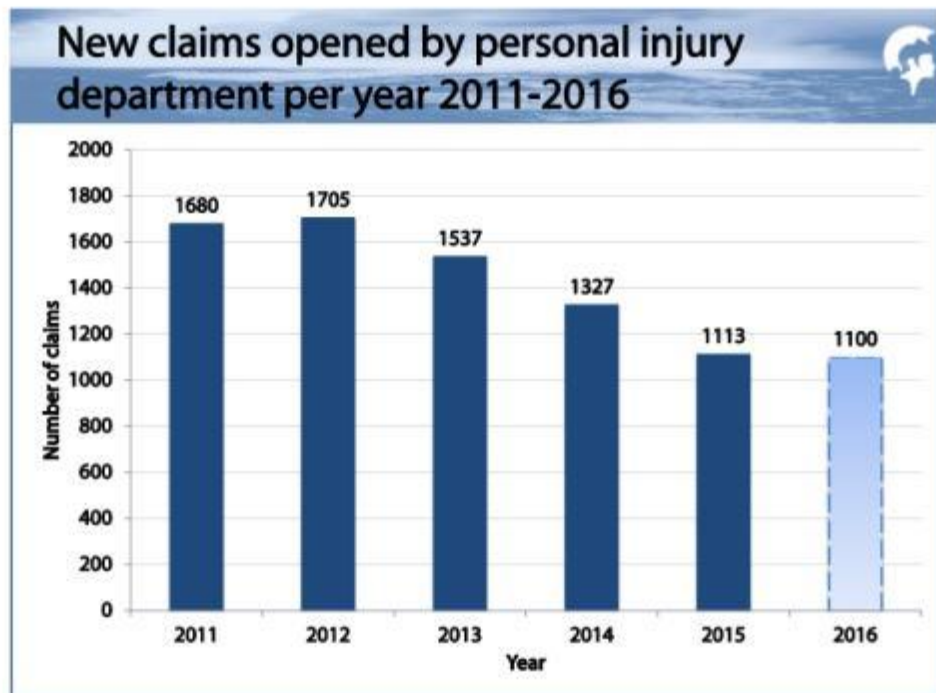


圖 2：人員疾病或傷亡之理賠事故件數統計

Most common personal Injury/illness claims 2013-2015

Claim Type	Percentage of Claims
Bruising / Fractures / Dislocations / Cuts	30%
Heart / Diabetes Related	10.5%
Back Conditions	6%
Kidney Problems	4.5%
Appendicitis	4%
Burns / Scalds	3%
Malaria	1.5%

圖 3：人員疾病或傷亡之理賠事故類型統計

倘此類事故發生於港區，應立即通知當地聯絡處(Correspondents, 聯絡處為 Britannia 於入會會員集中之國家所設立之機構，目前於逾 160 個國家皆有設立，主要提供會員於各港口皆能獲得即時之保障及服務，宏銘企業管理顧問有限公司即為 Britannia 之在台聯絡處)；倘發生於海

上航行途中，則應立即通知 **Britannia** 或預定抵達港口之當地聯絡處，並準備下列資料：

1. 事故報告：報告中詳載傷患姓名資料、事故原因、接受之醫療救助內容及傷患如何從事故現場移置他處。
2. 現場證人之書面聲明。
3. 事故現場之照片或錄影。

通知聯絡處之目的除獲得及時專業協助外，當地聯絡處並可協助建議適當之醫院及幫忙協商醫療費用折扣。

俟事故初步處理完畢後，**Britannia** 會進一步調查船舶所有人與事故發生人員之契約或法律關係，例如雙方是否有簽訂船員僱傭契約，以評估船東之賠償責任，並建議船東應如何解決相關賠償事宜。若船員之疾病受傷致持續接受醫療時，**Britannia** 會與船東或代理行聯繫定期探訪船員康復情形，並收集相關費用單據作為後續理賠之依據；若屬死亡案件，則協助處理遺體送返本國之手續，並協助船東依僱傭契約條款與家屬協商理賠事宜；若為第三人傷亡事故，則 **Britannia** 協助船東與該第三人或家屬商談如何依法或契約一次解決理賠事宜。事故解決後，船東依前述程序向 **Britannia** 就超出自負額之和解支出及費用，請求補償。

(四) 貨物責任 (Cargo Claims)

2015 年度 **Britannia** 理賠事故中以貨物損失類型居冠，占 55%(如圖 4)，近 5 年貨物理賠之船舶種類最多為貨櫃輪(35%)、次為散裝固體貨輪(29%)、散裝液體貨輪(24%)(如圖 5)，事故發生地主要以亞洲(42%)為大宗，其次則為歐洲(18%)及非洲(12%)(如圖 6)。

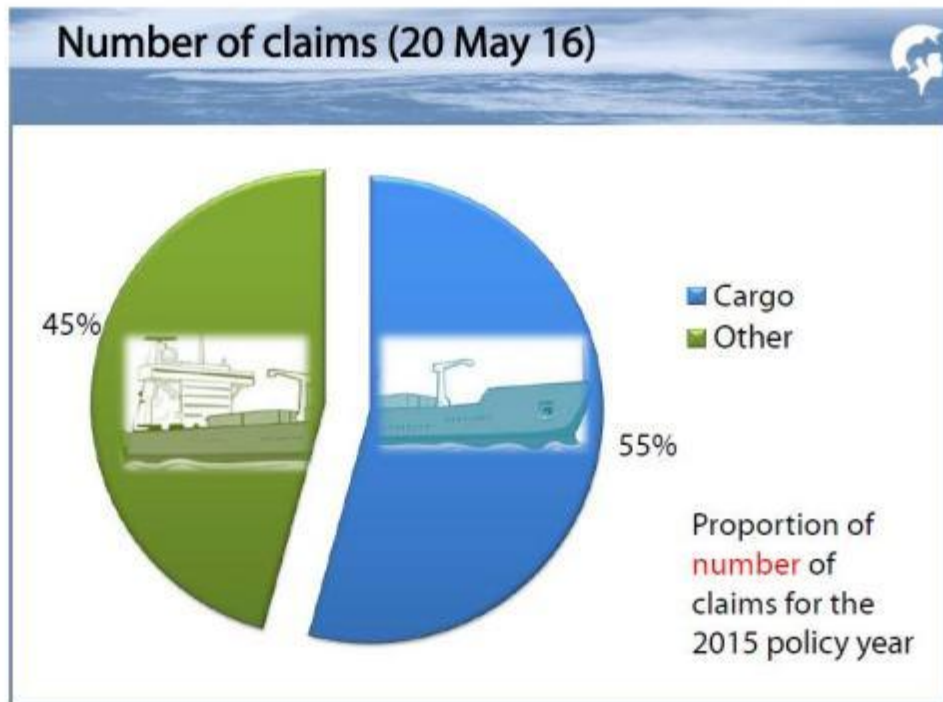


圖 4：2015 年度 Britannia 理賠事故類型統計

Total claim amounts of cargo claims by cargo types (P&I Owned only 2011 - 2015)

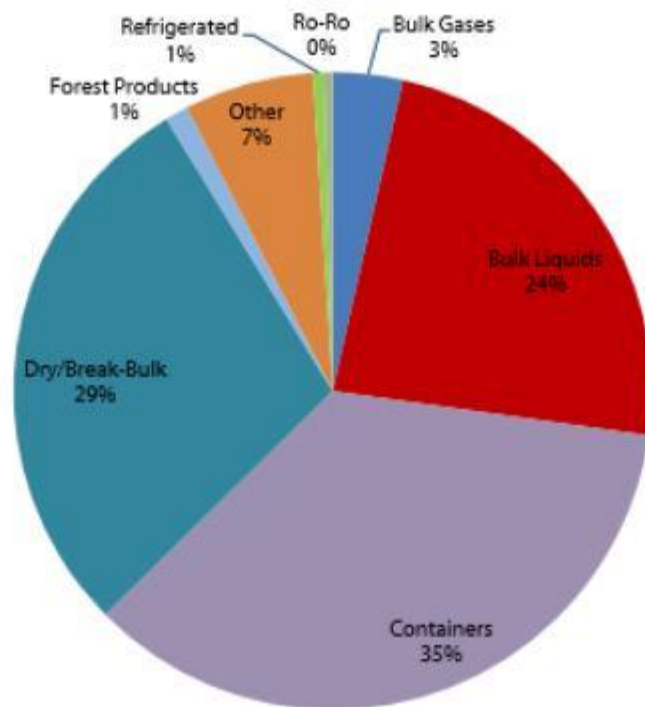


圖 5：貨物損失理賠事故之船舶種類統計

Total number of cargo claims by incident location (P&I Owned only 2011-2015)

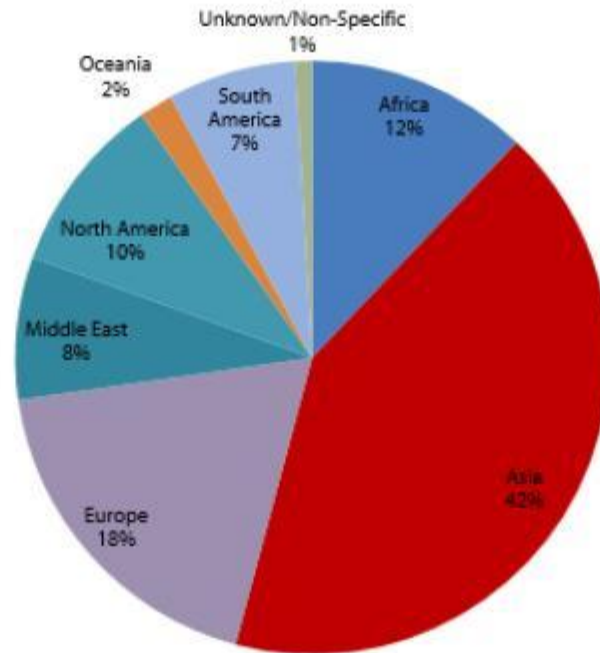


圖 6：貨物損失理賠事故之發生區域統計

事故發生後應即通知 Britannia 或聯絡處，其會立即安排公證人協助處理事故，除了 Britannia 或聯絡處委派之代表外，對其他人不得透漏相關事故之任何訊息，亦不得允許其他人上船探查事故、不得交付任何文件予他人。

一般常見之貨物損失態樣為貨物短少(Cargo shortage)或貨物污染(Cargo contamination)，若為貨物短少，則建議採取以下步驟：

1. 將無法從貨艙卸出之 ROB(Remaining on Board)貨物數量記錄於相關文件上，貨主若委派公證人上傳丈量時，則於其在船期間應派員跟隨，船貨雙方並應適當採集貨物樣本留存。
2. 公證人若欲檢查所有船艙，則應儘量配合其要求，以證明船上並未將貨物錯移(Diverted)。
3. 會同公證人檢查船上之壓載閥(Ballast valve)，以證明船上並未將壓艙水任意排放出船外。

若為貨物污染，常見污染源係來自前一次航行所載貨物或艙內滲漏所引起，一旦發現貨物有受污染情形，應特別注意監督貨物之作業情況，以避免其他未受損貨物受到污染，此時應採以下步驟減少損失：

1. 若懷疑貨物有受污染狀況，則於卸畢貨物後應將卸貨管線(Discharge lines)或卸貨管(Discharge hoses)徹底清潔乾淨。
2. 應確定收貨人係使用獨立之岸槽裝載受污染貨物，若發現收貨人未做此項安排，應即出具貨況保留聲明書(Protest letter)。
3. 應將受污染及未受污染之貨物樣本各一份送交船東之公證人，並於每航次時應於船上留存裝貨港之原始貨物樣本。

俟事故經適當調查後，Britannia 會將關於事故責任、案件理賠及如何防止事故再度發生之意見及建議送交船舶所有人供其參考。

四、國際再保險市場資訊

綜觀 2016 年上半年再保險市場資本(capital)已較去(2015)年整年額度增幅 4%，亦達到近十年之最高點(如圖 7)，倫敦之海上貨物保險市場因許多新資本投入，使其承保胃納量(capacity)由去年 15 億美元提升至今年 18 億美元，並使得費率維持在相當低的水準，許多被保險人以相當低的價格取得保險保單。

Exhibit 1: Change in global reinsurer capital

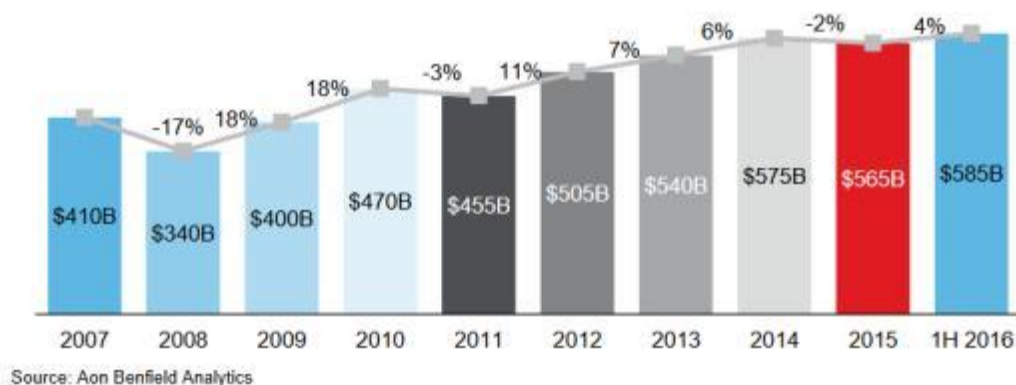


圖 7：全球再保險市場資本之變動

本次行程中所拜訪之 Ascot、QBE、XL Catlin 等國際再保險公司於 2016 年皆獲 S&P 評定其財務等級為” A+” ，Neon 國際再保險公司獲 A.M. Best 評等為”A”。其海上貨物險之承保胃納量較去年漲幅一至二成，各公司之承保胃納量額度分別為 Ascot：7,500 萬美元、QBE：4,000 萬美元、XL Catlin：4,000 萬美元及 Neon：3,000 萬美元。

面對保險市場充足之承保能量所產生之殺價競爭效應，許多再保險公司為防止因過度競爭造成低保費、保險條件寬鬆、低自負額等不利結果，紛紛以併購方式因應此市場趨勢，並可提高市場集中度、茁壯本身財務規模並降低自身承受之風險，近期合併案如 XL 和 Catlin、ACE 和 Chubb、Tokio Marine 和 HCC、Mitsui 和 Amlin 等。

在預期保險市場持續呈現疲弱(soft)狀態下，保險經紀人皆表示對於擁有絕佳損失率(excellent loss ratio)之被保險人，其可預期擁有續保費率跌幅約 10 至 15%，然而每家核保人對於絕佳損失率之定義亦有所不同，像 Ascot 及 QBE 認為就今年海險市場情況，以淨保費計算之損失率低於 60%可稱為 excellent，Neon 則定義為低於 50%，而 XL Catlin 認為 25%以內。

海險核保人對於保險標的之風險品質、船舶種類、航程遠近、被保險人之業務經營狀況及損害防阻情形極為重視，以便其正確的評估訂價水準，許多核保人透過技術風險評估來區分承保船隊的好壞，進而產生差別費率以求獲利，近期交船之現代化新船舶其費率較舊型船舶之費率為低。

本公司現行以公開招標方式辦理保險採購作業，此種以價格導向之決標方式，若遇市場承保能量緊縮時，再保險公司一定優先考量減少本公司承保能量，甚而退出承保名單，多數再保險公司建議本公司應朝向尋求長期穩定的合作關係，以避免市場承保能量緊縮時，面臨保險保障之空窗期。

參、心得及建議

此次參加 Britannia 之船東責任險業務研討會，以往對船東責任險著重於了解其承保內容、條款應用及協會之入會條件與程序、保障範圍、協助事項等，藉由本次課程安排，除加深險種之認識外，並對理賠程序應對、航海專有名詞、海上術語、海上風險等有更廣泛之了解，會中藉播放船長駕駛上萬噸長寬數十公尺之貨輪遇海上事故，及輪船進港時船長與引水人意見相左導致危險事故發生之影片，震撼自我對航海專業技術之認識，並對實務上所遇風險及困難有新的體悟及了解。

近年多家國際再保險公司紛紛於亞洲設立分公司且多以新加坡為聚首，執掌亞洲各項產業之保險安排，於一定業務量內直接擁有核保主控權。此次拜訪之再保險公司亦於新加坡、上海等地設立分公司，現行本公司「海上貨物險」以亞洲及倫敦市場之國際再保險公司承接居多，核保人具有流動性，如 QBE 之 Mr. Kevin Shallow 表示，他是於 2015 年從新加坡調來倫敦，先前亦曾辦理中油公司業務，對本公司有一定了解程度，並表示倫敦保險交易市場係採 face to face，即保險經紀人會當面會晤核保人，說明客戶之保險條件、損失紀錄、風險管理程度等，以爭取優惠報價；然於亞洲市場，雙方多採電子郵件方式溝通，其相較於倫敦市場之實際親臨講解之力道著實少了點，並肯定本公司定期的拜訪再保險公司，說明本身之保險現況、損失處理情形及肇因、財務狀況、損害防阻之努力等，並與核保人溝通，以降低資訊不對稱情形，實有助於加強核保人對本公司之曝險程度判斷。

保險採購具有時效性，且須受國內保險監理法規限制。本公司身為國營事業，保險採購適用政府採購法採最低價決標方式辦理招標作業，加上近年國內產險業過度競爭，致保費價格背離國際水準，此現象對於長期承接本公司業務之國外再保險公司而言，實有惡性削價競爭之現象。故對於政府機構及國營事業購買保險得否以其他方式進行，未來擬請保險經紀人提供世界各國政府機構及國營事業採購方式供參，以研擬可行改進之機制。