

出國報告（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：王淳頤 財務管理師

派赴國家/地區：英國倫敦

出國期間：107年9月1日至9月9日

報告日期：107年10月5日

摘 要

本公司自有油輪船隊所屬之「不列顛船東責任互保協會」每年皆固定舉辦船東責任險業務研討會，與會期間邀集協會專業講師針對船東責任險之承保內容、責任限額、船員責任、油污染責任、貨物責任、損害防阻等議題進行講解和探討，此外來自世界各地的會員亦可進一步了解協會財務現況及再保險安排，並藉此機會齊聚一堂，互相交流與經驗分享。

此行也藉參加研討會之際，走訪倫敦勞依茲保險市場及 JLT、Aon 兩家國際保險經紀人公司，並與國際再保險公司核保人會晤，以蒐集保險市場動態，了解保險費率趨勢，同時讓保險經紀人公司及國際再保險公司對本公司的營運現況及保險業務安排有更多認識，以爭取對本公司 107 年年底至 108 年上半年各項財產及責任保險續保採購案的支持。

目 次

壹、目的	3
貳、過程	4
一、公務出國行程內容	4
二、研討會資訊	4
三、拜訪保險經紀人及國際再保險公司重點摘要	9
參、具體成效	12
肆、心得與建議	12

壹、目的

本公司為國際能源企業，事業版圖橫跨石油和天然氣能源的開採、購運與供應，以及石化產品的煉製與銷售。主要業務內容包括藉由海上運輸方式採購國際油氣、於兩座自有煉油廠煉製石化產品、以環島油輪進行國內油料運輸、於全國經營據點輸儲銷售產品等，營運範疇甚廣。因此，在海上營運方面中油公司需同時扮演船東、貨主、租船人等多重角色；在能源供應鏈方面也必須承擔上中下游事業營運人之風險，責任不可謂不大。為妥善管理以上風險，透過保險轉嫁可能面臨之財物損失及責任風險，乃企業永續經營不可或缺的一環。

本次參加「不列顛船東責任互保協會」所舉辦的船東責任險業務研討會，經由該協會資深人員負責介紹協會主要業務內容及財務現況等，以及船東責任險相關議題的講授，並透過工作坊(workshop)引導會員就實際案例進行討論，藉此增進會內交流並加深對實務運用的了解。

此外，本公司 107 年年底至 108 年上半年需辦理之保險續保業務如「海上貨物保險」、「LNG 綜合保險」、「財產保險」等之再保險人多數集中於倫敦，故此行亦走訪世界第一大再保險市場倫敦勞依茲保險市場及 JLT、Aon 兩家國際保險經紀人公司，並與國際再保險公司核保人會晤，以蒐集保險市場最新動態，了解保險費率趨勢，也讓保險經紀人公司及國際再保險公司對本公司的營運現況及保險業務安排有更多認識，以提高對本公司各險種承接意願，並爭取最優惠保險費率。

貳、過程

一、公務出國行程內容

本次出訪行程說明如下：

- (一) 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」所舉辦的船東責任險業務研討會，會中由協會資深人員簡報各項議題。
- (二) 拜訪 JLT 國際保險經紀人公司，包括水險部人員 Mr. Timothy Lam 及 Ms. Lucy Luo Yi、特殊風險(Special risk)部資深專員 Mr. Duncan Bowring，及能源部人員 Mr. George Wallace，以蒐集保險市場動態，並加深對雙方公司的了解。其後並一同前往國際再保險公司 Barents Re 與其能源部主管 Mr. Chris Charlton 會晤。
- (三) 拜訪 Aon 國際保險經紀人公司，與能源部人員 Mr. Barnaby Francis、Mr. Chris Graham，及海上貨物險部主管 Mr. Mark Willoughby 及 Ms. Caroline Slack 會談保險市場趨勢。
- (四) 走訪勞依茲(Lloyd's)大樓參觀保險市場，並訪查實際駐點其中，目前擁有兩個辛迪卡(Syndicate)的 Chaucer 國際再保險公司之核保人 Mr. Jake Janes，實地觀摩核保人的工作情境及核保過程。

二、研討會資訊

(一) 船東責任互保協會 (Protection And Indemnity Club, 簡稱 P&I Club)

船東責任互保協會的前身發源於西元 18 世紀初期，係由英國船東所共同組成之小型船舶保險協會(hull clubs)。當時，許多船東對於壟斷船體險市場之保險人所提供的承保內容和高額保費並不滿意，為了與不合理的費率抗衡，船東遂決定互相分擔彼此的船體風險成立船舶保險協會，意即每個船東同時身兼其他船東的被保險人和保險人雙重身分，也就是現在船

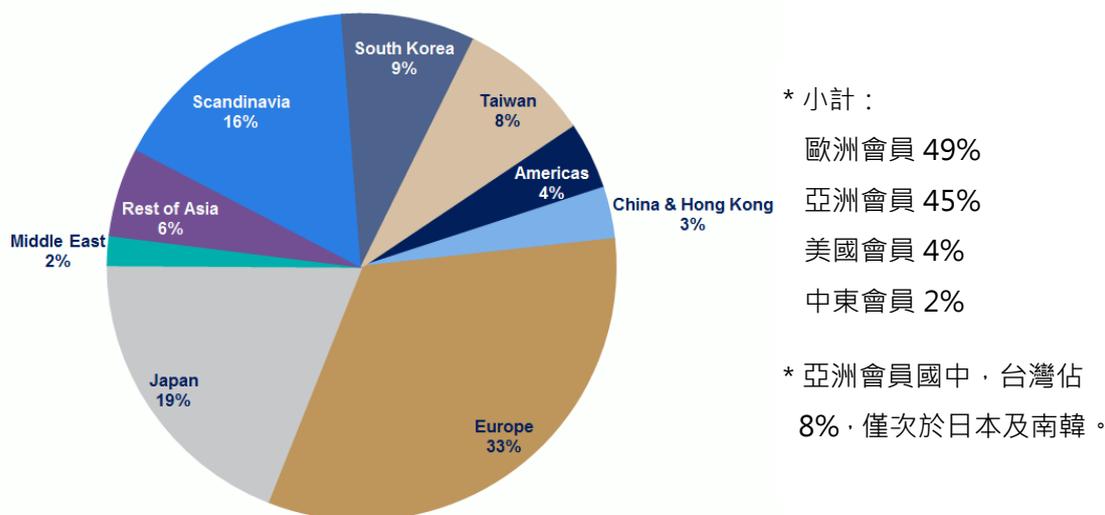
東責任互保協會基礎概念的誕生。但到了西元 19 世紀，因船體險的市場壟斷遭到廢除，船舶保險協會不敵保險市場的激烈競爭，失去優勢而逐漸勢微，現今幾乎不復存在。

然而隨著時間演進，船東開始面臨越來越多的索賠，例如船員責任、乘客責任、碰撞責任及貨物責任等，原先投保的船體險僅著眼於保障船舶本身的價值，在實務上已不敷使用。因應這些日益增加的責任風險，一些船東引用船舶保險協會「相互保險(mutual insurance)」的基礎概念，針對第三人責任險的保險需求，成立了史上第一個船東保護與補償協會(Protection And Indemnity Club)——不列顛船東責任互保協會。

加入船東責任互保協會的成員同意相互承擔彼此的責任，換言之，互相分攤索賠。其主要承保項目包含財產損害、殘骸移除、船舶碰撞、污染、罰金、貨物及船員和乘客等責任。由於船東責任互保協會擁有價格最優惠、承保範圍有彈性、由會員自行經營掌控非營利性、服務網遍及全球、服務效率高品質佳等優點，目前全球包含 Britannia 在內共有 13 家船東責任互保協會，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)，涵蓋全世界 90%以上的船舶，對海運界具有相當大的影響力。

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

不列顛船東責任互保協會成立於 1855 年，已有 163 年歷史，為現今全球 13 家船東責任互保協會中，歷史最悠久的一家。截至 2018 年 7 月 20 日為止，協會會員來自 30 個國家，共 240 個會員，入會船舶約 3,100 條，自有船舶總噸數達 1.11 億噸，租賃船舶總噸數達 2,000 萬噸，其中又以船齡 0-5 年的新船佔 39% 為最大宗。其會員國籍分布比例如下圖：



(圖一) Britannia 會員國比例圖

Britannia 2018 年度截至目前為止之財務現況如下圖所示，相較於去(2017)年同期，保費收入及投資收益皆小幅下降，約為去年的 92%；而理賠金額方面，則顯著減少約 3 成，使得 2018 年度至 8 月止之財務損益為 64 百萬美元，較去年同期增加約 6 成。

Income and expenditure: Technical account

	2018	2017
	\$ 000	\$ 000
Earned premiums, net of reinsurance		
Calls and premiums	208,147	225,854
Reinsurance premiums	(55,757)	(64,748)
	152,390	161,106
Allocated investment return	31,378	33,830
Total income	183,768	194,936
Claims incurred net of reinsurance		
Net claims paid	(148,024)	(136,235)
Change in provision for claims	54,472	5,967
Net cost of claims	(93,552)	(130,268)
Net operating expenses	(25,666)	(25,719)
Total expenditure	(119,218)	(155,987)
Balance on the technical account	64,550	38,949

(圖二) Britannia 綜合損益表

Britannia 也表示，因 2017-2019 年間損失率良好，預估明(2019)年度之會費很有可能會持平。

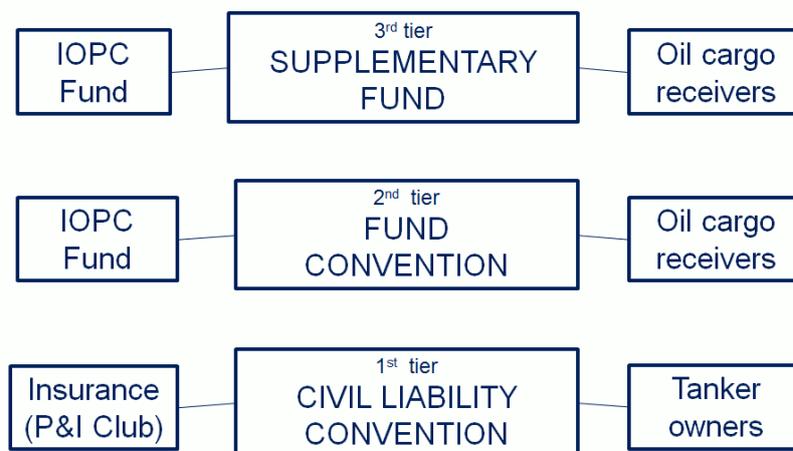
(三) 油污染責任

1967 年超級油輪 SS Torrey Canyon 在英國西南海岸之礁石擱淺，洩漏約 94-164 百萬公升原油，為海事史上第一個大型油污染災害。該次事件後續產生許多問題，如受害者求償無門、船東及貨主卸責不出面處理等，引起國際間對於污染損害清理賠償的重視，進而發展了一連串的國際油污賠償機制及法規。

1969 年通過了初版國際油污損害民事責任公約 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 簡稱 Civil Liability Convention、CLC)，提高船東之油污染責任限額至最高 210 百萬法郎，同時要求船舶加入強制保險，並需提供由船東責任互保協會簽發之財務保證書做為擔保方可靠港，此即為實務上常聽到的 CLC 證書。然而在某些情況下，僅有此公約仍然不足。例如在 CLC 公約下船東不需負損害賠償責任時、船東無力履行其法律義務時，或損害價值超過 CLC 公約責任限額時的缺口，都需要獲得填補。故 1971 年有了國際油污損害共同賠償基金 (International Fund for Compensation for Oil Pollution) 之基金公約 (Fund Convention) 的出現。此基金款項係由在締約國境內港口接收超過 15 萬噸以上之海運石油的相關業者攤款，換句話說，油污染的賠償責任從船東延伸到了貨主身上。

由於 1969 年 CLC 公約與 1971 年基金公約的制定，油污受害者的權益有了保障，也共同構築起油污損害賠償領域國際法的基礎。後來，隨著海運活動的日益複雜和多樣化，兩公約均歷經多次修訂。期間被廣泛運用的是 1992 年版本，較舊版之損害賠償範圍更廣、責任限額更高。然而此版本之 CLC 公約以船噸大小作為賠償責任限額高低的劃分依據，若遇小噸位船隻造成大型油污染事件(如 1999 年 Erika 輪漏油案)就完全不夠。因此除了將 CLC 公約限額再次調高外，2003 年又再度加入國際油污增補基金協議 (Supplementary Fund Protocol) 為兩公約基金賠償之上的第三層增補基金 (Supplementary Fund)，由基金公約之會員國自由選擇是否加入。

現今的油污賠償基金結構圖如下：



(圖三) 現行油污染賠償基金結構圖

2006 年，船東責任保險互保國際集團認為上述兩層基金(IOPC Funds)讓貨油商擔負較大部分的油污損害賠償，造成分攤上的不公平，因此特別以自願方式簽訂油輪船東自願協定(Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement, 簡稱 TOPIA)與小油輪船東自願協定(Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement, 簡稱 STOPIA)，讓油輪船東一同承擔前期的油污賠償。

除此之外，繼專門針對油輪之油污污染制定公約後，國際間又於 2001 年出現針對所有船舶的燃油污染公約(International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 簡稱 Bunker Convention)，由此全球對於油污污染的小心及重視可見一斑。

儘管 1970-2017 年間，大型油污案件的數量不斷在減少，2018 年 1 月 6 日仍舊發生震驚國際的伊朗油輪桑吉號(Sunchi) 在上海長江口以東撞船沉沒的事件。推測該輪所載運的 13.6 萬噸凝析油將在未來數月、甚至數年的時間緩慢流入海洋，堪稱史上最嚴重的凝析油污染。有鑑於海洋油污污染一旦發生將造成不可挽回的生態浩劫及龐大可觀的費用損失，也會對公司甚至國家的形象造成極大損害，本公司使用油輪載運油品時也萬萬不可掉以輕心。

與會期間協會人員帶領學員參觀一條停在泰晤士河上的二戰巡航艦 (HMS Belfast)，讓不曾走進船長室、機房等船體內部構造的我大感驚奇，也對船舶有了更深刻的印象。

三、拜訪保險經紀人及國際再保險公司重點摘要

(一) JLT 保險經紀人公司 (JLT Specialty Limited, 簡稱 JLT)

JLT 公司的前身為 Jardine Insurance Brokers，創立於 1972 年，後於 1997 年與 Lloyd Thompson Group 合併組成 Jardine Lloyd Thompson Group，JLT Specialty Limited 即為集團中的一份子。JLT 乃英國公司，總部設於倫敦，係倫敦第一大、世界第六大的保險經紀人公司。JLT 於全球超過 40 個國家設有據點，由一萬多名員工組成緊密的全球網絡 (worldwide network)，為客戶提供全方位的保險經紀人及再保險經紀人服務。水險部人員 Mr. Timothy Lam 表示該公司經營方針為重質不重量，善用遍佈全球的業務網與客戶密切往來，絕不假他人之手，也不會隨市場利益任意轉換立場，因此雙方得以建立深厚長遠的夥伴關係。JLT 也期盼與本公司能維持良好交流，未來有更多情報分享及相互合作的機會。

(二) Barents Re 國際再保險公司

其後，偕同 JLT 能源部人員 Mr. George Wallace 一同訪問國際再保險公司 Barents Re。該公司深耕能源保險市場數十年的主管 Mr. Chris Charlton 表示，因能源險之費率已連續下降長達十年，再加上 2017 年曾發生多起天災或人為操作災害，造成巨額理賠，故近兩年之能源險市場景況相當艱難；但另一方面來說，仍有大量資本陸續投入再保險市場，因此市場困境反應在保費上漲的部分有限，端看今年是否再度發生巨災而定。總體來說能源險市場比較脆弱敏感，若照現況發展，預估 2019 年能源險費率可能上漲幅度約為 10%。

Mr. Chris Charlton 也提到，LNG 保險目前是能源險市場的寵兒，因其產品單純、損率良好，且性質介於上下游產品之間，不論是專注於上游或

下游的核保人皆可參與，廣受業界喜愛，迄今 LNG 保險之費率已連續下降三年，本公司年底即將進行續保採購作業之 LNG 綜合險應可獲得許多支持。

(三) Aon 國際保險經紀人公司 (Aon Risk Solutions, 簡稱 Aon)

Aon Risk Solutions 隸屬於怡安集團(Aon Corporation)，為全球最大規模的保險集團公司之一。集團係由 Ryan Insurance Group 和 Combined International Corporation 兩間公司於 1982 年合併組成，並於 1987 年改名 Aon（取自愛爾蘭古蓋爾語，意同“one”）。原先該公司總部設於芝加哥的摩天大樓，後於 2012 年 1 月搬遷至倫敦，目前總部距世界最大保險市場勞依茲大樓僅數步之遙，周遭各大保險經紀人大樓林立，儼然是世界再保險事業的中心。

水險，尤其是海上貨物險市場呈現疲軟態勢十餘年，費率已降到谷底。自去年夏天的颶風災害以來，便開始出現反彈趨勢，尤其 2018 年 3 月又發生 Maersk Honam 輪火災事故，許多買家擔憂保費將出現大幅成長。對此 Aon 海上貨物險部人員表示，由於水險產品近期虧損連連獲利不佳，數個辛迪卡(Syndicate)如 Am trust、Acapella、Advent 等甚至已撤出海上貨物險市場，在核保人減少的情況下對買方並不樂觀。就算短期內不會劇烈漲價，也難以維持先前買方市場的優勢。核保人將採取更小心的核保態度評估個別風險，買家需做好費率上揚的心理準備。

(四) 勞依茲(Lloyd's)保險市場與 Chaucer 國際再保險公司

此行重點之一為進入世界最大保險市場勞依茲大樓參觀。該大樓出自知名建築師 Richard Rogers 之手，其大量使用金屬材質、結構外露的特殊風格，有如一部巨型鋼鐵機器聳立於倫敦市中心，引起轟動，各界褒貶不一。其內部則採用通透無隔間的設計及一路挑高延伸到屋頂的中庭製造一覽無遺的視野景觀，令人嘆為觀止。

勞依茲市場不直接承接保險業務或出具保單，而是提供會員(辛迪卡，通常為保險公司或少數為個別投資者)做為交易場所，在各自的區塊

(Box)中與保險經紀人面對面洽談、核保。保險經紀人需手持紙本投保資料(Slip)排隊與辛迪卡核保人面談，獲得該辛迪卡之專屬印信和簽名方可完成核保作業。此項傳統交易模式已延續 300 年之久。

Chaucer 再保險公司於勞依茲擁有兩個辛迪卡，本次實地拜訪能源險核保人 Mr. Jake Janes 並觀察其核保作業。核保人一旦接到保險經紀人提出的案件，會立刻連線進公司自有系統調閱客戶資料，並使用專屬模組系統計算出合理費率等供核保參考，同時可與保險經紀人即時交換意見或磋商，待資深核保人同意提案後於 Slip 蓋章簽名，完成交易。

Mr. Jake Janes 也透露，儘管勞依茲始終秉持傳統模式至今，為順應時代潮流，2018 年也推出一套電子平台“PPL”，供簡易操作使用。保險經紀人不用再為了如修改地址等小事大費周章跑到大樓內辦理，節省許多時間。從翻新大樓到推出新平台，可以看到勞依茲市場對傳統與創新的兼容並蓄，值得借鏡。

參、具體成效

本次前往英國倫敦不列顛船東責任互保協會總部參加由協會舉辦之船東責任險業務研討會，對於承辦船東責任險業務有莫大的幫助。除了加強對於船東責任險條款內容、海運風險以及遭遇事故時如何應對的了解，也透過會員間的交流對實務工作有更多認識。

此行亦拜訪 JLT、Aon 等保險經紀人公司及國際再保險公司，一方面蒐集國際再保險市場資訊供本公司近期各保險採購案參考，也讓各公司對中油有更深入進一步了解，提高其未來承保意願。其中 JLT 更表示，此為中油第一次拜訪該公司倫敦總部，讓他們倍感親切與欣喜。JLT 已連續參與本公司船體險及 LNG 綜合險等標案之再保險業務多年，今年必定也會全力以赴，期待雙方能建立長久穩固的關係。

肆、心得及建議

本公司屬國營事業，各保險採購案受政府採購法約束，皆經由國內保險公司向再保公司取得報價，平時對保經公司及國際再保險公司之接觸有限。然而本公司各項保險之保險金額巨大，承保條件及保險費率皆深受國際再保險市場對本公司風險管理及業務性質之瞭解程度影響。本次參加研討會並與再保險市場面對面溝通，其深度、廣度和力道，都是透過電話或電子郵件等通訊媒介所無法企及的。未來若有類似機會，也建議安排拜訪曾參與本公司標案之其他間保險經紀人公司，說明公司保險現況及損害防阻努力等，降低資訊不對稱情形，以爭取最優惠條件與費率。