

出國報告（出國類別：洽公）

參加「不列顛船東責任互保協會」
2023 年亞洲年會

服務機關：台灣中油股份有限公司

姓名職稱：鄭淑珍 財務管理師

派赴國家：日本東京

出國期間：112 年 11 月 20 日至 22 日

報告日期：112 年 12 月 21 日

摘 要

本公司自有油輪船隊加入不列顛船東責任互保協會 (Britannia P&I Club)，透過參與年會了解協會的會費收入、投資收益、理賠情形及再保成本等市場概況，以確實掌握協會的長期經營狀況及未來的發展趨勢。

因協會屬相互保險 (Mutual Insurance)，目標在於追求損益平衡 (Breakeven)；經協會公布近年之財務狀況，自 2019/2020 年度後迄今，核保績效呈現虧損情形，後於 2020/2021 年度起調整會費計價方式，不再採用普調 (General Increase, GI) 為費率漲跌基準，另改以預估全會費 (Estimated Total Call, ETC) 方式訂定目標漲幅，並將根據個別會員之理賠紀錄及風險情況評估調整其個別費率及承保條件。

另就支出面而言，再保成本及理賠費用近年受到天災損失、俄烏戰爭、全球經濟及社會通膨等因素影響上揚，整體再保市場營運相較往年艱困。Covid 疫情對理賠之影響已顯著降低，截至 2023/2024 年度上半期，協會自留賠款件數約為 2,540 件。其中，超過 1 百萬美元之理賠案 9 件，共保理賠案件 4 件；經協會評估目前整體理賠狀況尚屬穩定，惟仍需持續關注下半期的理賠案件之增減變化情形。

協會自 2017 年 5 月迄今資本分配累積達 1 億 2 千萬美元，2023 年 10 月已決議資本分配予加入船東防護與補償責任 (P&I) 會員 1 千萬美元；近二年標準普爾信用評等公司評等 (Standard & Poor's Rating) 均為 A 級，展望為負向 (negative)。

目 次

壹、目的.....	4
貳、過程.....	5
一、年會議題.....	5
二、概述不列顛船東責任互保協會 2023 年亞洲年會.....	6
參、具體成效.....	12
肆、心得與建議.....	13

壹、目的

本公司自有油輪船隊透過加入不列顛船東責任互保協會（**Britannia P&I Club**），以有效移轉船舶於航程中所可能發生的風險及賠償責任，如碰撞責任、污染責任、人員傷病及罰金等。因協會屬相互保險（**Mutual Insurance**）性質，經由加入之全體會員共同承擔責任及分攤損失，協會的經營績效與會員全體息息相關，透過參加本次年會可了解協會的會費收入、投資收益、理賠情形及再保成本等市場概況，以確實掌握協會的財務收支發展。對會員而言，加入長期財務經營穩健規模的協會，才能提供船隊信賴的保障；而協會在達成損益平衡目標之下，過往年度的損益表現以及國際再保市場的變化將影響未來年度的會費漲幅、自負額及承保責任限額等，故掌握協會的各項經營狀況及未來發展，亦可及早針對次年度入會協商採取因應對策。

此外，互保協會之會員間可利用本次參與年會場合，增進與其他會員之交流，分享航運及保險等資訊或經驗，對於未來無論是於辦理入會洽商或是理賠處理等業務均可作為參考，大有裨益。

貳、過程

本次出國行程於 112 年 11 月 20 日抵達日本東京，11 月 21 日參與「不列顛船東責任互保協會」2023 年亞洲年會，並於 11 月 22 日返抵臺灣。

一、年會議題：

有關本次於日本東京舉辦之 2023 年亞洲年會，主要議題及發表人員彙整如下：

- (一) 不列顛船東責任互保協會現況 BRITANNIA GROUP UPDATE (Andrew Culter /Chief Executive Officer)。
- (二) 財務狀況 FINANCIAL UPDATE (Richard Heppell/Chief Financial Officer)。
- (三) 核保與集團再保險 UNDERWRITING AND GROUP REINSURANCE (Simon Williams /Chief Underwriting Officer)。
- (四) 理賠趨勢 CLAIMS (Judy Binnendijk /Divisional Director, Claims)。
- (五) 理賠個案研究 CLAIMS CASE STUDY (Wing Wai /Divisional Director, Claims)。
- (六) 制裁 SANCTIONS(Andrew Culter /Chief Executive Officer)。
- (七) 人身風險 PEOPLE RISKS (Ella Hagell /Director, Claims)。
- (八) 損害防阻與永續 LOSS PREVENTION/SUSTAINABILITY(Jacob Damgaard /Divisional Director, Loss Prevention)。

二、概述不列顛船東責任互保協會 2023 年亞洲年會議題內容

(一) 有關不列顛船東責任互保協會

Structure of The Britannia Group

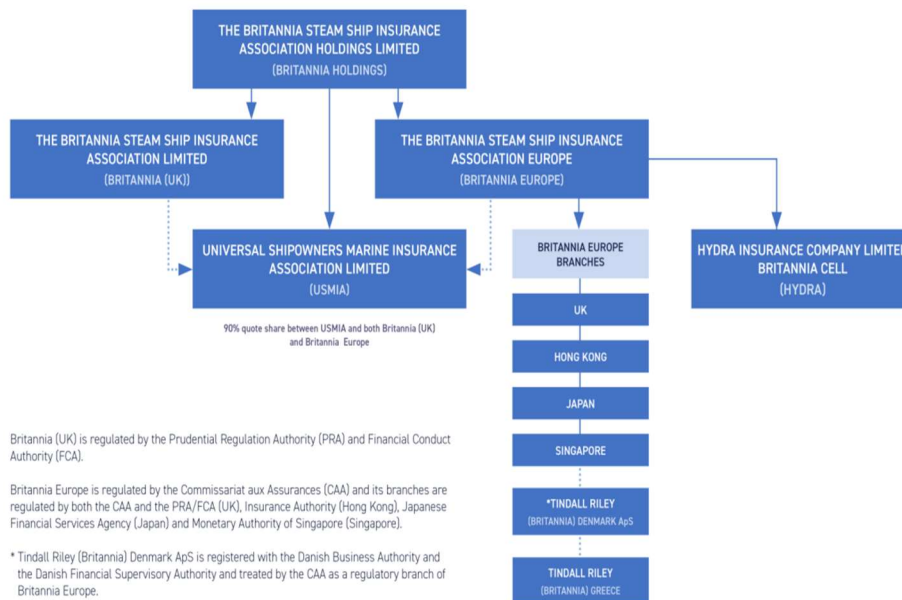


圖 1 Britannia 集團組織架構圖

不列顛船東責任互保協會自 1855 年成立，是世界上歷史最悠久的協會。依 2023/2024 年統計資料，共有來自 33 個國家的 253 位會員，入會船舶合計約 193 百萬噸（自有船舶 142 百萬噸、租用船舶 51 百萬噸），由 Tindall Riley & Co Limited 負責管理協會事務。協會係相互保險之性質，其經營成果對會員負責，而入會會費係根據個別會員的風險程度及過去十年之損失紀錄核定，同時協會亦擁有經驗豐富的團隊提供各地會員國際海事方面專業建議、損害防阻宣導訓練及理賠案件處理等各項服務。

Britannia 集團組織架構主要包含 Britannia Holdings (The Britannia Steam Ship Insurance Association Holdings Limited) (如圖 1)，掌管來自於 Britannia Europe (The Britannia Steam Ship Insurance Association Europe)與 Britannia (UK) (The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited)保險之收益，以及百慕達之再保人 USMIA (Universal Shipowners Marine Insurance Association Limited)及 HYDRA (Hydra Insurance Company Limited Britannia Cell)。USMIA 承擔 Britannia (UK)及 Britannia Europe 90%比例再保，

過去百慕達之再保人 Boudicca 已於去年底併入其下。HYDRA 係由船東責任保險互保國際集團 (The International Group, IG) 之各協會所成立之蜂巢型專屬保險 (Segregated Cell-Captive) 公司，主要為分擔攤配共保協定 (Pooling Agreement) 下之風險再保。

Britannia Group update: Member representation

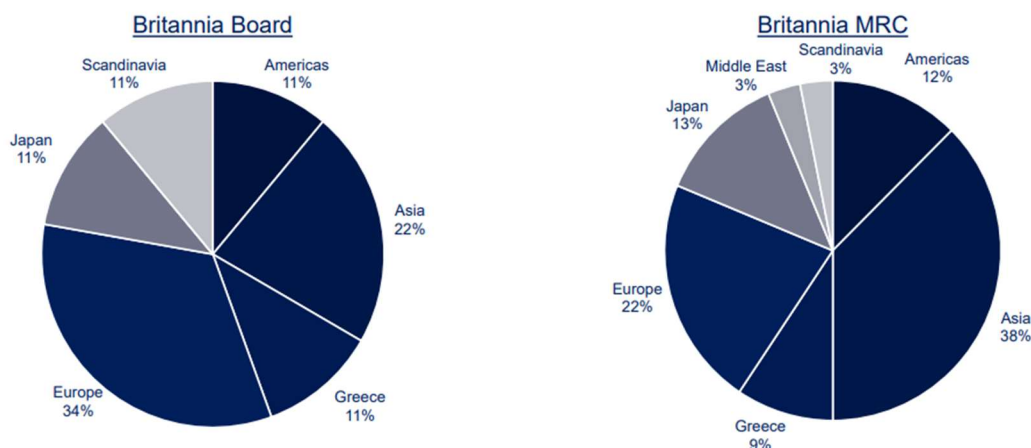


圖 2 Britannia Board 及 MRC 會員代表地區比例

董事會 (Board) 及會員代表委員會 (MRC) 均以歐洲及亞洲會員比例占多數 (如圖 2)，於 2023 年 11 月 21 日及 12 月 5 日分別舉辦亞洲及歐洲年會。

(二) 不列顛船東責任互保協會之財務狀況

1. 回顧 2022/2023 年度

	20 FEB 2023 (m gt)	20 FEB 2022 (m gt)
ENTERED TONNAGE (OWNED)	142.0	134.7
ENTERED TONNAGE (CHARTERED)	51.0	73.5
KEY FINANCIAL DATA		
	USD(000)	USD(000)
CALLS AND PREMIUMS*	258,140	216,931
NET CLAIMS INCURRED*	(169,933)	(164,888)
INVESTMENT INCOME*	(63,781)	16,048
NET OPERATING EXPENSES*	(46,490)	(39,113)
NET (DEFICIT)/SURPLUS AFTER TAXATION*	(77,837)	(13,950)
FREE RESERVES	510,032	587,869
COMBINED RATIO	106.6%	116.4%
IG AVERAGE EXPENSE RATIO	15.39%	12.53%
STANDARD & POOR'S RATING	A (negative)	A (negative)

圖 3 Britannia 財務資料

Underwriting performance

TECHNICAL ACCOUNT (all classes)	2022/23 USDm	2021/22 USDm
Policy year deficit	(33.8)	(97.8)
Improvement in prior years' claims	20.6	70.4
Other items	(0.2)	(1.4)
Underwriting deficit	(13.4)	(28.8)
LTRR	22.7	28.8
Balance on technical account	9.3	-

圖 4 Britannia 核保績效

2022/2023 年度因保費費率上升致會費收入 (Calls and Premium) 相較於前一年度 (2021/2022) 增加 (如圖 3)，惟再保成本因超額損失 (General Excess of Loss, GXL) 增加亦同步攀升，統計其投資損失 (含未實現損失) 達 63.8 百萬美元 (投資報酬率 -5.9%)。另一方面，營運成本因管理費用增加及分攤新資訊平台營運之建置成本，由前一年度 39.1 百萬美元增至 46.5 百萬美元，理賠支出亦因大型賠案增加以致自留賠款費用增加。整體而言，核保虧損相較前一年度由 28.8 百萬美元減至 13.4 百萬美元 (如圖 4)，稅後虧損合計為 77.8 百萬美元，而 2022/2023 年標準普爾信用評等公司評等 (Standard & Poor's Rating) 維持為 A 級，展望為負向 (negative)。

2. 現行 2023/2024 年度

2022 年 10 月董事會宣布本年度船東防護與補償責任 (P&I) 預估全會費 (Estimated Total Call, ETC) 漲幅 10%，另運費、延滯費及抗辯費用保險 (Freight, Demurrage and Defense, FD&D) 預估全會費漲幅 15 %；因自由準備金低於經濟資本基準 (Economic Benchmark, ECB) 105%，決議不發放資本退費。預測本保單年度持續為核保虧損，今後協會戮力於讓核保績效回復損益平衡，投資策略聚焦於長期持有之到期收益，目標維持標準普爾信用評等公司評等 (Standard & Poor's Rating) 為 A 級，期許今後展望可由負向 (negative) 回歸穩定 (stable)。

P&I owned – actual premium vs. required premium By policy year

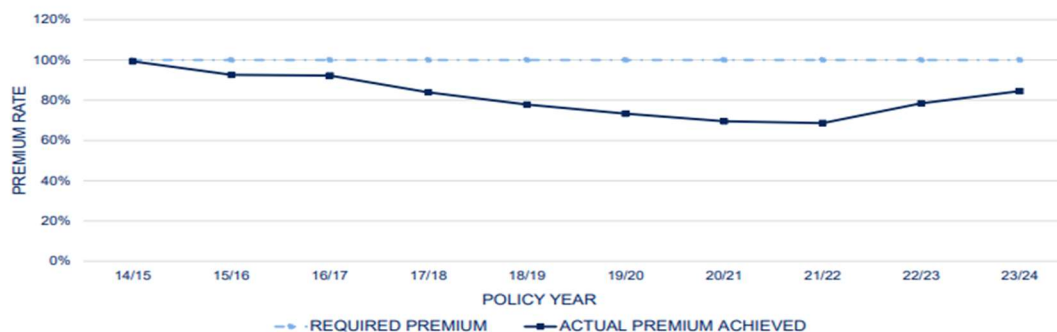


圖 5 近十年（2014-2024 年度）實收保費與必要保費水準

P&I owned - rate per GT has fallen since 2008

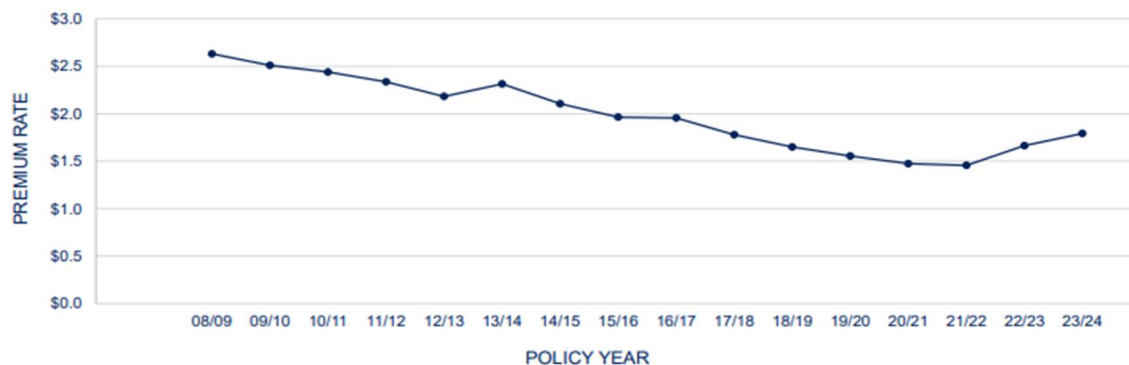


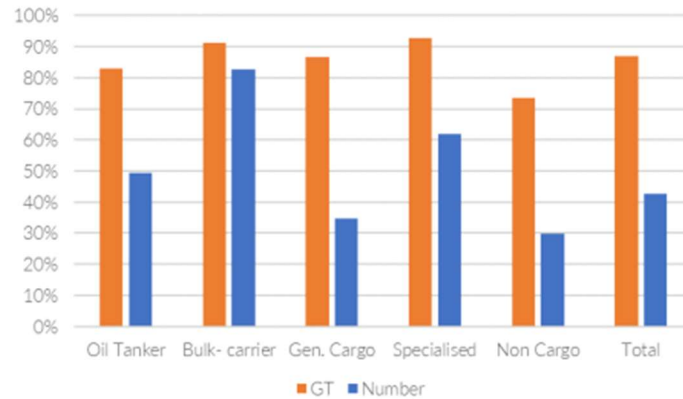
圖 6 2008 年起每噸保費費率趨勢

3. 展望 2024/2025 年度

受到通貨膨脹、核保虧損以及全球地緣政治事件等因素影響，近十年實際保費收入水準均低於必要會費（如圖 5），且自 2008 年起每噸保費費率呈現向下走勢（如圖 6）。協會為獲得適足保費收入以達核保損益平衡之目標，2023 年 10 月董事會決議 P&I 預估全會費漲幅 7.5%、FD&D 預估全會費漲幅 15%，保費費率及承保條件將依個別會員的風險狀況及理賠紀錄調整，並決議資本分配予加入船東防護與補償責任（P&I）會員 1 千萬美元，自 2017 年 5 月迄今累積資本分配達 1 億 2 千萬美元。

（三） 船東責任保險互保國際集團（The International Group, IG）

IG share of world fleet



Source: Miller Insurance

圖 7 加入 IG 之各類型船舶噸位數與數量占全球比例

目前加入 IG 船舶噸位數占全球總噸位數逾 80%（如圖 7），因受到 2022 年雪梨洪水及 Ian 颶風等天災嚴重損失、俄烏戰爭、經濟性與社會性通膨及投資損失等因素影響，致使 2023/2024 年度再保能量市場艱困，整體再保成本平均增加 5.8%。惟 IG 損失率相較過去 2 年已大幅改善，共保賠案顯著減少。若今後未再發生重大賠案，2024/2025 年度預估再保費率漲幅約為 0 至 5%。

（四） 理賠趨勢

Value and number – at 6 months

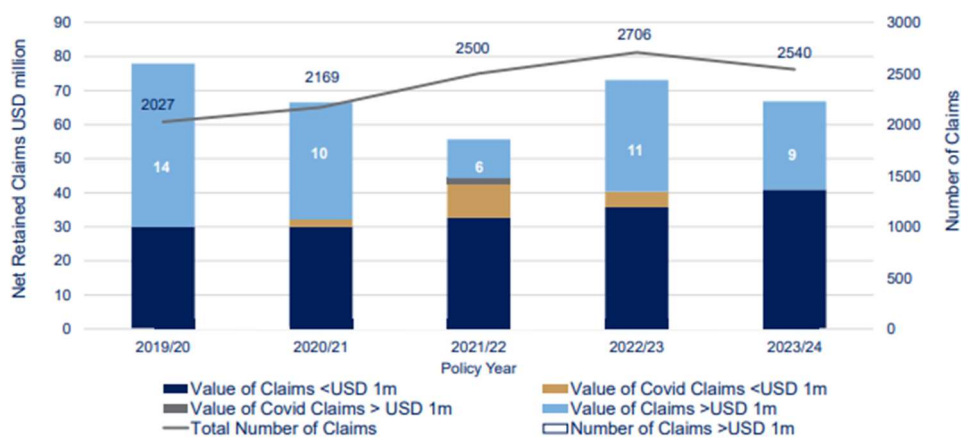


圖 8 協會自留理賠案件數量與金額（與近 4 年上半期相比）

Covid 理賠案件數於 2021/2022 年度達到高峰，至 2022/2023 年已大幅減少（如圖

8)；而截至 2023/2024 年度上半期，理賠案件共計 2,540 件，大型理賠案件數（金額大於 1 百萬美元）9 件，相較近 4 年上半期資料，趨勢大致持平未有顯著重大變化；目前雖大型理賠案件數量少於小型賠案（金額小於 1 百萬美元），但對保單年度的盈虧影響程度較大，仍需密切關注下半年之理賠案件增減變化。

Pool claims after 6 months and at 20 August 2023

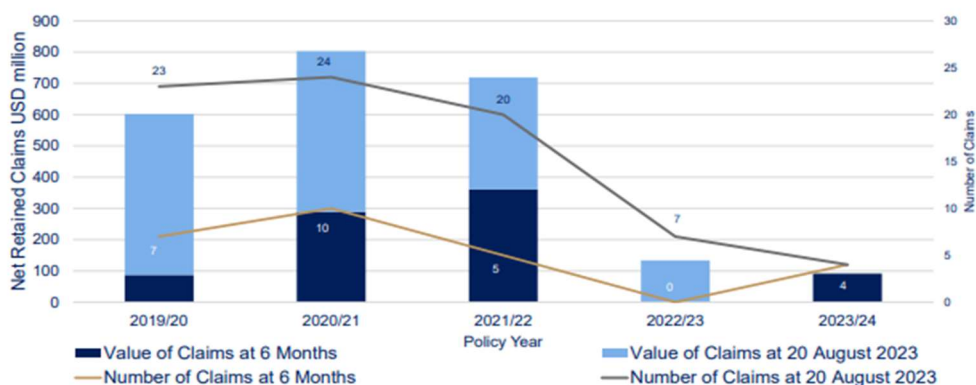


圖 9 協會共保理賠案件數量與金額

2023/2024 年度上半期計發生 4 件共保賠案（如圖 9），賠償金額預估低於 1 億美元，分別為 MAREN 貨櫃船於土耳其觸礁、WAN HAI A02 於越南碰撞致碼頭及卸貨設備毀損、FREMANTLE HIGHWAY 載運車輛於北海運輸途中發生火災貨物及船體毀損、PRINCESS EMPRESS 於菲律賓海域沉沒並造成海洋污染。

Crew claim count by claim type

Claims per vessel – 2023 estimated based on data to date

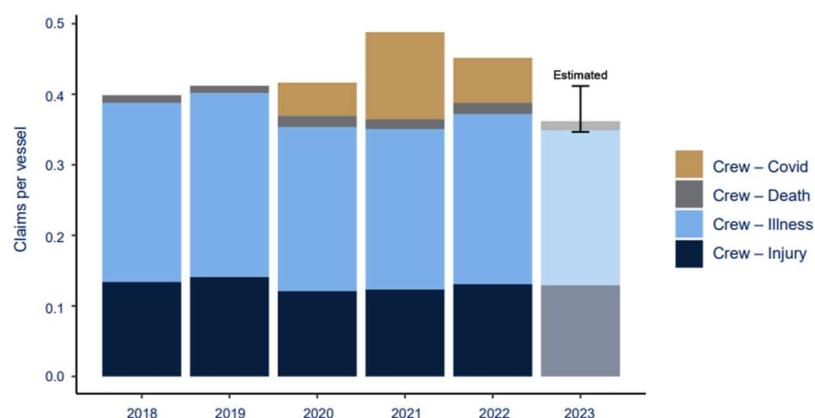


圖 10 船員理賠案件類型

Crew deaths September 2022 – September 2023



圖 11 近一年（2022 年 9 月至 2023 年 9 月）船員死亡原因分析

針對船員理賠類型而言，除 2020-2022 年度有部分屬 Covid 相關賠案外，主要仍係以疾病為最多，其次為受傷案件（如圖 10）；根據近一年之資料深入分析船員死亡原因，全年 48 件內其中有 18 件係肇因心臟疾病（約 38%），6 件為自殺案件（約 13%）（如圖 11）。而近年因通膨造成的各項費用成本上揚，如醫療費用、聘雇律師等專家費用、遣返人員回國之燃油成本、死亡失能或薪資補償金額等，亦造成理賠成本攀升。協會自 2018 年起即開始 PEME（Pre-Employment Medical Examination）諮詢服務，協助提供會員判斷船員是否合適從事工作並致力維護船員身心健康，進而減少船員疾病及死亡理賠案件，以達到損害防阻之目的。諮詢範圍涵蓋建議選擇實施 PEME 之診所及診所審查機制、協助會員檢視 PEME 標準妥適性、PEME 之建議有效期限或檢查範圍（對象、檢查內容、頻率等）、針對特定國家或年齡層之個別健康問題、雇用前既有疾病之風險等各類問題。諮詢費用會依每一個案之複雜性決定，而協會負擔每會員於各保單年度內上限 1 千美元諮詢費用。

參、具體成效

本次參與不列顛船東責任互保協會 2023 年亞洲年會，除可掌握協會近期的組織發展、核保與投資績效、理賠趨勢、IG 再保成本變化與資本退費等方面之資訊外，也讓會員了解協會近期關注的重要議題，如俄羅斯制裁的相關對應措施、針對氣候變遷、減碳及替代能源、人工智能 AI 系統、3D 列印等未來趨勢於保險損害防阻上之策略與應用。會場上亦有

多位臺灣本國之會員代表與會，如：陽明、萬海、中鋼運通、台航、四維、慧洋、新健、中租迪和、藍海及台塑等公司，透過於年會餐敘時間互相分享討論保險業務相關問題、處理賠案經驗等，以交流國內、外保險相關業務之資訊。

2024/2025 年度協會為維持損益平衡，已宣布 P&I 預估全會費漲幅約 7.5%，FD&D 預估全會費漲幅約 15%。實務上仍會透過核保技術的運算模型依每位會員入會船舶的自負額、損失經驗、噸位數、船舶類型與風險程度，予以個別調整會費漲幅；目前加入 IG 之 12 家協會已公告次年度漲幅平均介於 5%至 7.5%。本公司近十年損率平均約 29%，預計明年會有 2 艘新船交船，針對次年度的入會會費及條件，期能在維持協會穩健經營之前提下，積極溝通協商爭取對公司有利條件，以達成雙方共識，創造雙贏局面。

肆、心得及建議

前二年因受 Covid 疫情影響，國際間大幅減少人與人互動交流之機會，本次經由參與亞洲年會，Britannia P&I 協會臺灣聯絡辦事處—保達管理顧問公司（B Taiwan）於會場熱心引薦臺灣地區各船東會員們彼此認識，創造與各航運界先進交換意見、建立情誼之機會。藉由了解其他公司船隊的入會方式及情況，亦可評估作為未來投保船東責任險之參考資訊。

本公司為國際能源公司，近年無論是俄羅斯制裁、節能減碳、替代能源（LNG、氫能或太陽能及風能發電）等議題，都與本公司經營業務範疇間有密不可分之關係。分析公司近十年理賠案件損失情形，多為針對船員傷病之賠案；若能善用協會提供的各項資源如諮詢服務或風險宣導刊物等，改善船員的身心健康，將可降低風險並減少損失機率，達到損害防阻之成效。

不列顛船東責任互保協會亞洲年會依循往例係每年輪流於韓國、新加坡、台灣、日本及香港等地舉辦，明年預定將會於台灣舉辦，期望本公司明年亦可積極參與年會，以及時掌握最新資訊。