

論船東互保協會之核保 及會費性質

蔡信華

一、前言

英國向來為全球最大亦是最重要的保險中心，按英國保險法制及倫敦保險市場實務之運作，保險業的組織型態主要可分為三種類型，包括：保險公司（Company）、勞依茲核保人（Lloyd's underwriters）及船東互保協會（Protection and Indemnity Club，以下簡稱 P&I Club）。P&I Club 之法律制度與市場運作起源自英國，係由船舶所有人（船東）自主集合組成的非營利保險組織，英國不列顛協會（Britannia Club）早在 1855 年 5 月成立為全球第一家協會，發展至今已有近 160 年的歷史，其演進過程可溯及英國十八世紀之船體互保協會（mutual hull clubs），轉變為英國十九世紀中期之防護協會（protecting clubs），再發展為十九世紀後期之補償協會（indemnity clubs），最後演進為 P&I Club 提供防護及補償保險（即船東責任險 P&I）。船舶所有人針對傳統商業保險所無法提供之保障，為降低本身營運船舶之責任風險，彼此成立相互保險之非營利性保險組織，此乃 P&I Club 之發展背景。

依 1906 年英國海上保險法（Marine Insurance Act 1906, MIA 1906）第 85 條

第 1 項之規定：「二人或二人以上相互合意承保彼此之海上損失者，稱之相互保險。」採相互保險說之見解，認為 P&I Club 之會員彼此共同承擔風險，會員兼具保險人與被保險人之雙重地位。船東責任險之目的在於提供船舶所有人因海上船舶經營，對第三人依法應負賠償責任，而遭受第三人損害賠償之請求時，得以請求保險人補償其所受損失，依 1906 年英國海上保險法第 1 條規定：「所謂海上保險契約，係保險人向被保險人承諾，對於被保險人因海上危險事故所造成損失時，依約訂之方式及範圍，補償被保險人之契約。」，再者，同法第 3 條第 2 項第 c 款規定：「船舶所有人因海上危險所產生對第三人的責任，得為海上保險契約之標的。」故依英國學者通說之見解，認定船東責任險之性質應為海上保險契約。

就船東責任險之承保範圍而言，係針對商業保險公司所不提供承保的其他海上風險，運用相互保險方式承保船舶所有人基於經營船舶所生之責任風險，P&I 基本承保範圍包括：船員傷亡責任或費用、對他船之碰撞責任、污染責任、船骸移除責任、船舶拖帶責任、檢疫費用、貨損理賠責任、無法向貨主取得分攤之共同海損、

罰金、損害防阻及法律費用等。由此觀之，船東責任險的承保範圍主要係以船舶所有人因海上危險所產生對第三人責任為保險契約之標的，且責任保險性質為消極保險，亦為海上保險契約類型之一，故應受英國海上保險法規範。

二、P&I Club 經營之核保準則

P&I Club 之營運資金係由會員（船舶所有人）出資而成，目的在於提撥會員將來損失之保險理賠金，故協會基金係由所有會員所交付之會費（call）聚集而成，而協會本身僅負擔危險共同團體營運之責，而非分攤最終危險的單位。所謂危險共同團體，係指保險制度的經營，必須透過大數法則（the law of large numbers）之運用，匯集多數的同質風險（homogeneous risks）於保險團體（insurance pool），運用精算風險，使損失率的預估可趨近準確，以進行分散風險於危險共同團體，而於危險事故發生時，將損失分散於其他成員以消化損失。對於協會經營之核保準則與盈虧，說明如下。

（一）共同團體之核保原則

P&I Club 之核保原則，係按成本計價（insurance at cost），而不含核保利潤之成分在內，此係協會之非營利性（not for profit）。對於入會船舶所有人之損失補償及協會管理費用，由全體會員共同分擔，P&I Club 向會員收取會費作為協會之資金來源。在相互性原則之下，會員所應

分攤之會費，除本身移轉危險給協會所應支付之對價外，尚包括對於其他入會船舶所有人之損失分攤、再保險成本、以及協會運作之管理成本。

（二）個別會員之核保原則

關於入會船舶所有人本身之風險對價評估，P&I Club 的核保考量因素，包括：

（1）承保條件、自負額之高低；（2）船舶之資料（如船型、船籍、船齡、噸位、船級等）；（3）船舶運送之貨物類型、及主要航行區域；（4）船舶管理（如船員訓練、船舶維修保養等）；（5）會員過去 5 年的損失記錄（claims record）。

（三）P&I Club 之盈虧

P&I Club 的核保原則係按成本計價而不含核保利潤，故 P&I Club 之經營不在於追求商業營利之盈餘，而是採收支平衡（balance the books）方式，以達損益兩平之「無盈無虧原則」。所謂無盈無虧，係指 P&I Club 收取之會費不得加計預期利潤，若實際損失率低於預期損失率或投資收益高於預期，使 P&I Club 之保單年度結算後產生盈餘（excess funds）時，自應依協會規則予以提存，作為未來虧損補撥之準備金（general reserve），或由董事會決議得以其全部或一部返還給會員。鑑於 P&I Club 係由會員（船東）自主集合組成之互助非營利保險組織，其互保制度經營性質迥然不同於一般商業保險追求營利行為。

三、P&I Club 會費之用途與性質

(一) 會費之用途

會費係加入 P&I Club 之船舶所有人（即被保險人），依協會規則之規定，關於其入會船舶應繳付與協會之款項。P&I Club 通常係以船舶總噸位（gross tonnage），按一定之費率計算會費。會費之費率，乃用以計算船舶所有人就入會船舶應負擔會費之每船噸費率（rate per gross tonnage）。船舶之總噸位在每一保險單年度內應維持不變，並應於該保險年度開始時或該船舶入會時，載明於該船舶之入會證書。基於 P&I Club 營運之非營利性，所有會員依所屬船舶之入會噸位攤分協會之損益。由於船東責任險具有長尾責任（long tail liability）之保單特性，當年度之協會損益通常無法於當年度完成結算（一般為三年），而產生 P&I Club 特殊之會費徵收方式。

依據協會規則的「先付後償原則」（the 'Pay to be Paid' rule），船舶所有人因承保危險發生，應先行向第三人清償責任或支付費用，才有向 P&I Club 請求損失補償之權利，此一原則是基於船東責任險之法律性質為「補償保險」（indemnity insurance）而來。對於在保險契約有效期間發生的保險事故，船舶所有人受第三人損害賠償請求後，須經歷抗辯與和解程序、或經法院判決確定後，由船舶所有人先行清償對第三人之損害賠償，再行請求 P&I Club 依保險契約補償船舶所有人之損失，故 P&I Club 對於保單年度（policy

year）之結算須耗費數年方能確定。在 P&I 保險實務上，當年度之保險期間屆滿後，須經過 2 年期間方能由董事會決議宣告該保單年度之結算。實務上，P&I Club 決定保單年度結算（closing a policy year）之考量因素，主要包括：損失紀錄、投資收益、再保險攤回、以及已發生未通知賠案等。

(二) 會費之類型

1. 預付會費（advance call）

P&I Club 在保險年度開始之前，由董事會參考過去協會經營之損益趨勢、協會財務狀況（準備金與投資收益）、未決賠案之通貨膨脹、以及再保險成本等因素，決定下一保險年度費率之普漲費率（general increase），向會員收取預付會費，以因應該保險年度中須支付之保險金補償、再保險成本、及行政管理費用。預付會費之費率應載明於入會船舶之入會證書，P&I Club 通常採分期繳付方式，會員有義務於該保險年度內全數繳付。

2. 追加會費（supplementary call or deferred call）

追加會費，係由董事會於決定下一保險年度預付會費之普漲費率時，一併決定該保險年度之追加會費比率，該比率通常為預付會費之一定百分比。預付會費與追加會費之合計數，實務上稱之為「預計全額會費」（Estimated Total Call, ETC）。為使讀者瞭解易於理解與參考，茲以實例計算如下：

Assume Club requires Estimated Total Call (ETC) of US\$140,000. Current deferred call set at 40%

$$(1) \text{ Advance Call} = \text{US\$140,000} \div 1.40 \\ = \text{US\$100,000.}$$

$$(2) \text{ Deferred Call} = 40\% \text{ of Advance Call i.e. } \text{US\$100,000} \times 40\% = \\ \text{US\$40,000.}$$

$$(3) = (1) + (2) \text{ Total Estimated Call} = \\ \text{Advance call US\$100,000} + \text{Deferred Call US\$40,000} = \text{US\$140,000.}$$

董事會應於該保險年度之保險期間屆滿後，依據當年度之已決及未決理賠金額、預估已發生而未通知之賠案 (incurred but not reported claims, IBNR) 金額、國際集團 P&I Clubs 共保自留賠案 (pooling claims) 等因素進行精算，以決定是否提高或降低追加會費之比率，並且確定會員之實際全額會費。

3. 溢額會費 (overspill call)

溢額會費，又稱為巨災會費 (catastrophe call)，針對會員入會船舶之重大意外事故損失，其賠償責任金額超過協會再保險承保之最高限額時，董事會得於保單年度內或保單年度結算前，向入會船舶之所有會員請求給付適當之額外會費。

4. 退會會費 (release call)

當保險關係終止，會員之入會船舶退出協會時，會員應依據董事會或授權經理人要求之適當額度所給付之額外費用

(additional surcharge)，稱之退會會費。當會員給付退會會費時，則應視為該會員已免除對於入會船舶未來分攤追加會費及溢額會費之義務。

(三) 會費之法律效力

在保險契約法之概念下，保險人基於對價 (保險費)，對於不可預料之事故提供約定之給付，使承保之危險得以分散於面臨同種類危險之多數人，且其危險承擔係基於大數法則之計算為基礎者。保險費乃保險人承擔危險之對價，亦即被保險人移轉危險所應支付之對價。基於保險契約之有償性，保險給付須以保險費作為對價，無償的保險契約，應為無效。在海上保險實務上，當保險契約成立時，當事人約訂之保險費如尚未確定 (to be arranged, TBA) 之情形，則應以合理保費為被保險人之應付保費。

在會員關係之概念下，會費之法律性質是否等同於保險費？容有討論餘地。再者，對於會員違反會費給付義務，其法律效力如何？說明如下。

1. 會費之法律性質

對於協會基金之形成，係由所有會員共同分攤交付之，此即符合保險之有償特性，協會會費之性質，實為 P&I Club 相互性原則之核心概念，相較於一般保險契約所稱之「保險費」(insurance premium)，主要差異有以下三項：

(1) 預繳會費制度

會員所應分攤之會費金額並非其加入協會時或於保險續約時，即立刻全數確定，而係採「預繳會費制度」，會員於保險期間內應先繳納預付會費，須待該保險年度之期間屆滿後，由董事會評估該保險年度之預期盈虧與準備金，並決定會員之追加會費後，方能確定會員之實際全額會費。

(2) 廣義之「對價平衡」

會員所應分攤之會費，在相互性原則下，除本身移轉危險給 P&I Club 所應支付之對價外，尚須包括對於其他入會船舶所有人之損失分攤、巨災溢額會費分攤等，就個別會員而言，其負擔之會費義務與其移轉危險所應支付之對價，似成不平衡之對價關係。惟就危險共同團體的全體會員觀之，仍具廣義之「對價平衡」理念，故船東責任險仍應有保險契約法上「對價平衡原則」之適用。

(3) 無盈無虧原則

P&I Club 之業務經營迥異於一般保險業之商業營利，係採無盈無虧原則，核保目標在於收支平衡，達到損益兩平即為已足，故所收取之會費不得加計預期利潤。再者，P&I Club 在保單年度結算後產生盈餘時，得經過董事會決議以其全部或一部返還給會員。

2. 違反會費給付義務之法律效力

(1) 特別約定之理論基礎

為維護危險共同團體之資金來源，保險契約之有償性應具法律規範之必要性，當事人間得以合意之方式決定契約生效是否應以保險費之交付為要件，如此可同時兼顧保險之有償性及尊重當事人之契約自由。此外，若為保護保險人背後之危險共同團體起見，立法上亦得採「保險人解除契約權」及「保險事故發生時保險費未付者，保險人不負保險理賠之責」之方式。

(2) 違反會費給付義務之效果規定

對於會員違反會費給付義務之情形，依據協會規則之規定，經協會請求付款通知送達該會員之日起三十天內仍未支付者，則該會員就其入會船舶所生之任何責任，不得向協會請求補償。同時，會員違反會費給付義務之情形，將構成協會主張對會員入會船舶保險關係之終止事由。基於會員關係與保險關係一體化之特性，保險契約之無效或解除等原因造成保險關係消滅時，則會員關係應隨同保險關係而消滅。

四、結論

P&I Club 係由船舶所有人（船東）自主集合組成的非營利保險組織，透過危險共同團體之保險制度運作，由其構成員（會員）彼此相互分攤損失，基於協會自治之

基礎，進而導出 P&I 相互性原則，此乃與商業保險間之最顯著差異。就相互性原則之具體內涵而言，P&I Club 保險組織基金係由所有會員所共同交付之會費聚集而成。P&I Club 之核保原則係按成本計價，而不含核保利潤在內，故其經營不在於追求商業營利，而是採收支平衡方式，以達損益兩平之「無盈無虧原則」，此係協會之非營利性。當 P&I Club 在保單年度結算後產生盈餘時，得經過董事會決議以其全部或一部返還給會員。同時，P&I Club 得向會員徵收追加會費以維持或增加其財務清

償能力，追加會費係協會基金之重要來源，用以支付經營虧損，此方式亦為 P&I Club 長期實踐之商業慣例。至於違反會費給付義務之法律效力，當事人得以契約約定或依協會規則之規定，決定契約效力，此亦有別於一般商業保險運作方式。

本文作者：

銘傳大學風險管理與保險學系

專任助理教授

政治大學風險管理與保險研究所

法律組博士

您的愛車 保險了嗎？



保險證號碼：00TOHD0000			
被保險人 (車主)	李小氏		
保險期間	自民國104年07月31日中午12時起 至民國105年07月31日中午12時止(每月)		
被保險種類(使用性質)	類別	牌號	號碼
自用小客	104	ANA-0001	4
廠牌	型號	引擎/座位號碼	
國瑞	1800	2ZRY100000	4

00TOHD0000

**請檢視您的強制證有效期間，
未滿30天者要趕快投保喔！**

強制汽車責任保險法規定，車主有投保強制汽(機)車責任保險之義務，請務必檢視您的『強制汽(機)車責任保險』，有效期間未滿30天者，要趕快投保喔！

多一份保障，多一份安心！

保險證號碼：0000-00CP000000			
被保險人 (車主)	陳大同		
保險期間	自民國104年07月26日中午12時起 至民國105年07月26日中午12時止(12個月)		
被保險種類(使用性質)	類別	牌號	號碼
輕型機車	1089	WTD-001	4
廠牌	型號	引擎/座位號碼	
光陽KYMCO	49	SB00BB-123456	4

0000-00CP000000

免費服務電話 0800-221-783

強制汽(機)車責任保險專屬網站 www.cali.org.tw

廣告