

出國報告（出國類別：洽公）

參加「不列顛船東責任互保協會」2019
年亞洲年會及拜訪國際再保險公司

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：韓國首爾

出國期間：108年11月18日至11月21日

報告日期：108年12月19日

摘 要

為使本公司自有油輪船隊於全球各港口順暢通行，本公司歷來係以入會方式加入英國「不列顛船東責任互保協會」，以取得船東防護與補償責任險之保障。該協會每年均邀請會員參與年度論壇，以了解協會之經營結果、財務狀況、保單年度發展現況、會費收取決定因素、集團再保險安排、理賠損失等內容，並與各國會員進行業務交流。

本次藉由參加年會之際，拜訪國際保險經紀人公司及承做本公司業務之主要韓國國際再保險公司，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，並透過宣揚本公司於風險控管上之努力，爭取再保險公司以最佳保險條件及費率支持本公司業務，以利本公司之保險避險業務順利運作並降低公司財務風險。

目 次

壹、目的	3
貳、過程	4
一、行程內容	4
二、參加「不列顛船東責任互保協會」2019年亞洲年會	5
三、訪談國際再保險公司內容摘要	11
參、具體成效	14
肆、心得及建議	14

壹、目的

本次洽公主要目的係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」2019 年亞洲年會，俾利本公司明年度之入會規劃及評估，並藉此機會與各船東公司代表進行業務交流。該協會提供船東防護與補償責任保險，每年均邀請亞洲區代表性會員參與年度會議，使其了解協會近年度財務狀況、賠款損失情形及下年度會費收取決定等議題。

此外，中油公司為我國能源石化產業之龍頭，承擔巨災型之風險，因而每年所支出之避險費用(保險費)達新臺幣 4 億元。現行國內產物保險市場受限於承保能量及石化業之高度風險集中性質，故承保本公司業務之國內產險公司其自留比率偏低，約 90% 以上之風險部位需安排再保險至國際各大再保險市場，加上我國監理機關對於巨額商業保險案件，要求各保險業者於投標前應取得再保險人之報價始可參與投標，因此國際再保險公司之承接意願及報價水準對國內產險公司之最終報價極具影響力。

為了解國際再保險市場之承保能量變動情形及費率走勢，以採取適當因應措施，並為持續爭取最低保費水準及最佳保險條件，此次藉由參加年會之便，順道拜訪國際保險經紀人及承保本公司巨額保險之國際再保險公司，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

本次出訪行程除參加本公司與會之「不列顛船東責任互保協會」亞洲年會外，並拜會承保本公司煉製輸儲設備財產保險、LNG 綜合保險、油輪船隊船體保險等國際再保險公司，主要行程說明如下：

- (一) 參加本公司油輪船隊加入之「不列顛船東責任互保協會」於韓國首爾舉辦之 2019 年亞洲年會。
- (二) 拜訪國際保險經紀公司 AON 韓國分公司，與其經紀業務部門主管 Mr. Jehoon Ryu 與 Ms. Hyunjee Kim 就韓國海上保險市場現況及韓國產物保險公司承接海外再保險情形進行會談。
- (三) 拜訪韓國再保險公司 Korean Re 總公司，與其核保業務部門主管 Mr. David Kim(國際海上及能源業務部)、Mr. Jun Wan Oh(水險業務部)及 Mr. Sun Tae Park(上游能源業務部)會談。

二、參加「不列顛船東責任互保協會」2019年亞洲年會

為符合各國船東及油污染責任限額規定，本公司現行 7 艘自有油輪船隊之「船東防護與補償責任保險(Protection & Indemnity, 即 P&I)」，皆係加入英國「不列顛船東責任互保協會(The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.，以下簡稱 Britannia)」為會員，Britannia 簡介及年會摘要說明如下：

(一) Britannia 簡介

Britannia 創立於 1855 年，為海上保險史上第一家船東責任互保協會，全球包含 Britannia 在內共計 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 9 成以上之船舶，以入會方式加入各船東責任互保協會，並以相互保險(mutual insurance)之方式共同分擔因承保危險所致之損失及費用。

Britannia 提供會員包括「船東防護與補償責任保險(Protection & Indemnity, Class3)」及「運費、延滯費與抗辯費用保險(Freight, Demurrage & Defence, Class6)」等業務。本公司油輪船隊係以取得「船東防護與補償責任保險」之保障加入協會，協會提供會員各項法律或契約責任之補償(如船員與乘客損害賠償責任、船舶碰撞責任、拖帶責任、海上污染、罰金等)、航行時之財務擔保及協助會員從事風險管理等服務。

截至 2019 年 9 月止，協會會員來自 30 個國家，入會船舶數計 3,260 艘，承保船舶總噸位數由 2018 年 127 百萬噸提升至 2019 年 131 百萬噸，占全球船隊逾 10%。主要入會船舶類型為散裝貨輪(33%)、貨櫃輪(32%)及雜貨輪(29%)，會員來源主要以亞洲地區(45%)，其次以歐洲地區(34%)及斯堪那維亞半島(15%)為大宗(如圖 1)。

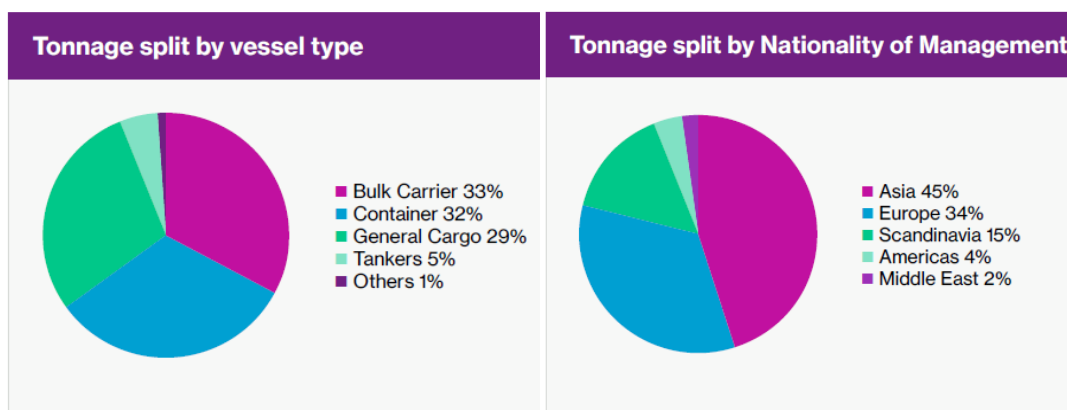


圖 1：Britannia 入會船舶類型及來源地區

(資料來源：Willis Towers Watson, *Britannia Club Financial Summary*, 2019.09)

(二) 年會摘要

異於一般商業保險，提供「船東防護與補償責任保險」之協會與入會會員間具有相互性(mutuality)，因此 Britannia 定期舉辦年度業務簡報論壇，本次年會計有亞洲地區十國之 86 名會員公司代表及 22 位協會人員共同予會，以了解協會之財務經營狀況、理賠損失情形、資本分配計畫、會費收取結構及集團再保險安排等內容。

1、財務經營狀況

相較 2017/18 保單年度核保盈餘 64.6 百萬美元，協會於 2018/19 年核保利潤縮減至 24.4 百萬美元(如圖 2)，主因為自留索賠案件損失金額高於預期，2018/19 年自留賠款損失金額 176 百萬美元，較前一(2017/18)年損失金額 140 百萬美元增加。另外，投資收益不如預期，協會 2018/19 年淨投資虧損達 2.6 百萬美元，較前一年之淨投資收益 48.6 百萬美元大幅減少(如圖 3)。

雖然 2018/19 年投資收益不盡理想且理賠金額高於預期，惟標準普爾信用評等公司(S&P Global Ratings)於 2019 年 8 月仍確認協會之信用評等為“A”級(展望維持在穩定)，且是唯一一家長期財務實力及流動性

評等為”AAA”級之船東互保協會，同時 Britannia 為維持財務穩健，持續保有充分準備金高達 390.7 百萬美元，以因應未來理賠結果之不可測性。


Underwriting performance		
		
TECHNICAL ACCOUNT (ALL CLASSES)	2018/19 (USDm)	2017/18 (USDm)
2018/19 policy year deficit	(26.8)	(17.5)
Improvement in prior years' claims	55.6	77.3
Other items	(4.4)	4.8
Underwriting surplus	24.4	64.6

圖 2：Britannia 核保狀況


Investment performance and result for the year		
		
NON-TECHNICAL ACCOUNT (ALL CLASSES)	2018/19 (USDm)	2017/18 (USDm)
Balance on the technical account	24.4	64.6
Net investment income	(2.6)	48.6
Allocated investment return	(29.9)	(31.4)
Net (deficit)/surplus before taxation	(8.1)	81.8
Taxation	(1.1)	(1.2)
Net (deficit)/surplus after taxation	(9.2)	80.6
Capital distribution	(30.0)	(30.0)
Movement in Boudicca's free reserves	(14.7)	(10.1)
Movement in Association's capital resources	(53.9)	40.5

圖 3：Britannia 財務狀況

2、理賠損失情形

截至 2019 年上半年，Britannia 之總自留理賠件數較去(2018)年同期減少 5%，惟高額賠款案件(損失金額逾 1 百萬美元)較去年增加 2 倍，

高達 14 件，導致總理賠金額達近五年同期新高，約 80 百萬美元(如圖 4)。近年，賠款類型之件數及損失金額以貨物毀損及人員傷亡居多，惟 2019 年理賠損失金額以財產損失(33%)占比居高，其次為貨物毀損(30%)及人員受傷(17%)(如圖 5 及圖 6)。

Britannia 會中報告 2019 年 2 起財產損失之高額理賠事故，起因為船上船員與岸邊引水人之溝通不良，導致船舶於靠泊、移泊時，碰撞岸邊高架起重機(gantry crane)致設備毀損。協會提醒港口是危險好發地區，且海上事故大多肇因於人為疏失，隨著航運發展，船舶頻繁進出各港口，同時各港口條件不盡相同，船員之專業能力不足、疏失違規操作等都是風險主因。

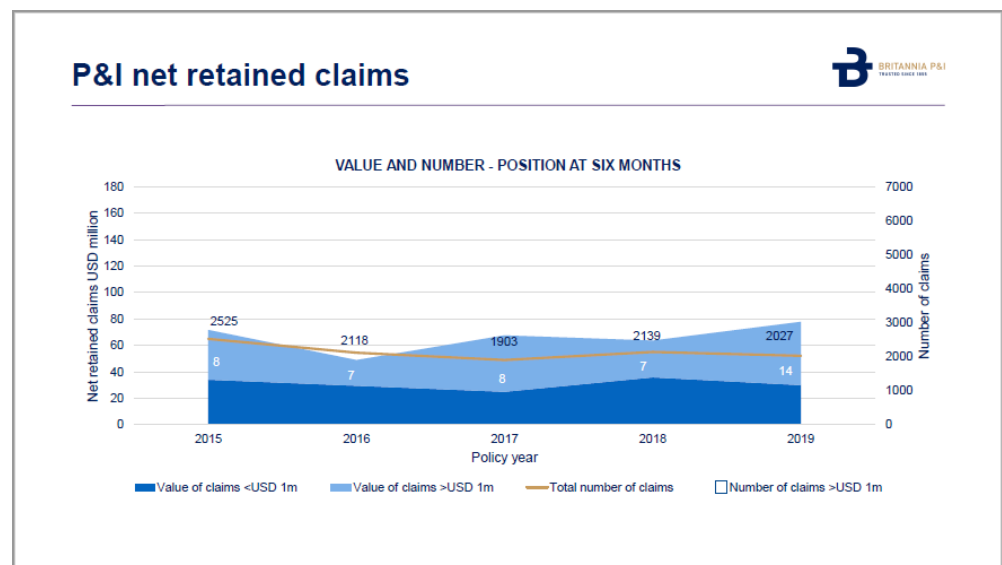


圖 4：Britannia 近五年上半年同期相比之自留賠款金額及件數

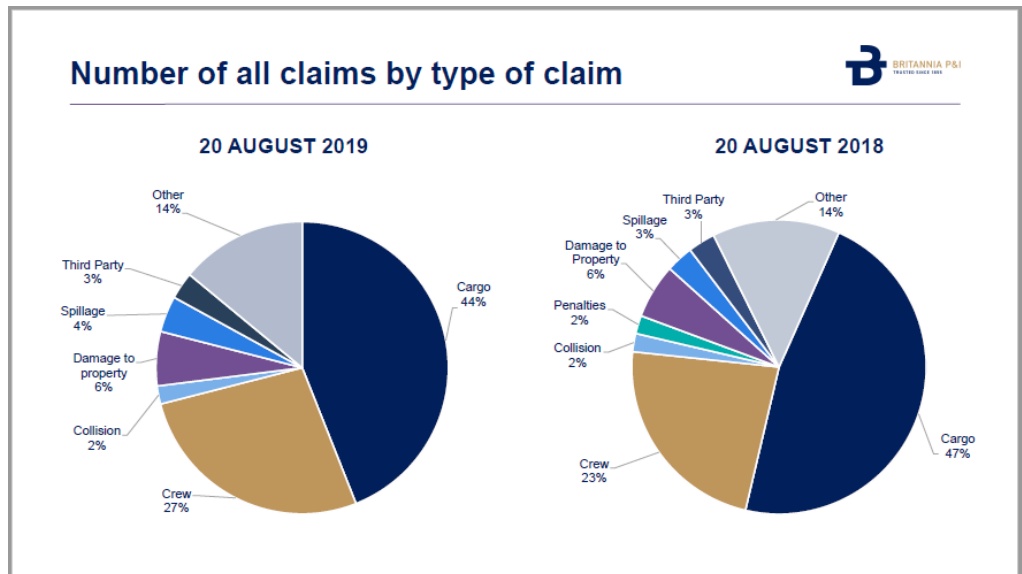


圖 5：Britannia 各賠款類型事故之件數占比

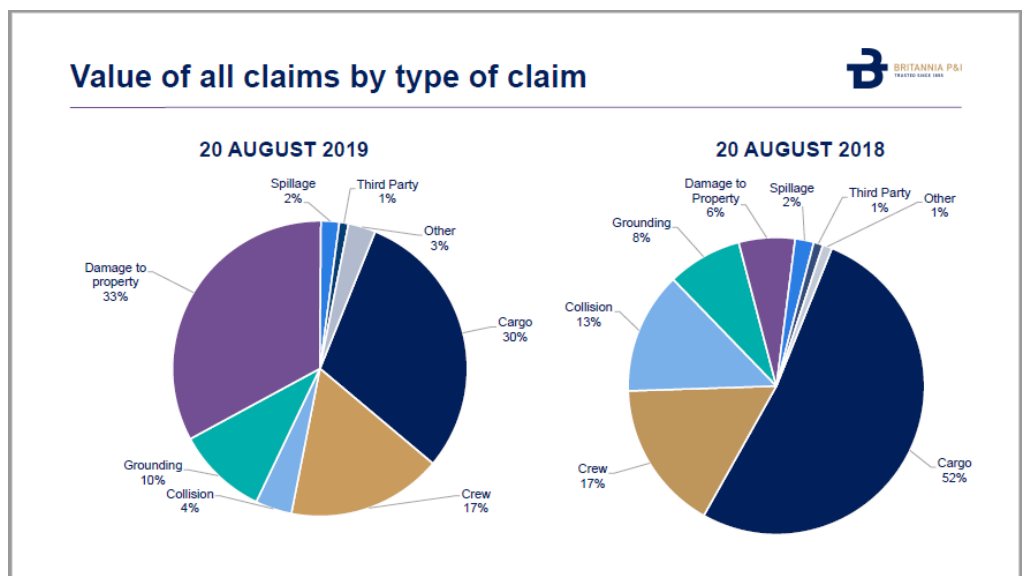


圖 6：Britannia 各賠款類型事故之損失金額占比

3、資本分配及會費結構

Britannia 資本實力持續強健，且秉持相互保險之宗旨，自 2017 年來分配予會員之資本總額已達 8,500 萬美元，2019 年度再將 2,500 萬美元資本分派給會員，總計近 3 年來實施資本退費金額逾 1 億美元。

另一方面，Britannia 之「船東防護與補償責任保險」及「運費、延滯費與抗辯費用保險」之預付會費分別已連續第 3 年及第 6 年未調升，

即保費水準之普調(**general increase**)為 0，然而 2018/19 保單年度之理賠金額高於預期，同時 2019/20 年之巨額索賠案件居高不下，**Britannia** 預估本保單年度將出現核保赤字，故為促進低風險會員優惠保費水準的可持續性，並恢復承保損益兩平，**Britannia** 決定新(2020/21)保單年度改採以技術為基礎的方式收取會費，依各別會員的風險狀況及理賠紀錄核定保費費率，並將現行「預付會費(**advanced call**)」(當年度分 2 期收取)及「遞延會費(**deferred call**)」(第 2 及 3 年度視保單當年度之核保情況洽收)之給付方式簡化為「預估全會費(**estimated total call**)」(共分 3 期收費，前 2 期於當年度收取，第 3 期於第 3 年度視保單當年度核保損益裁量)，新會費結構將助於會員預算編列及降低行政成本。

4、集團再保險安排

由 13 家協會共同組成之「船東責任保險互保國際集團(簡稱 **IG**)」，乃係因應海上不可預測之巨額賠款而生之風險管理措施，各協會將超出自留額之風險移轉至 **IG** 共保(即由 13 家協會共同分擔)，再由集團將超額風險另外安排集團再保險，並由各協會向會員洽收再保險費用，近 5 年，各協會自留額已由 9 百萬美元提升至現今 1 千萬美元。

由於再保險費用係依 **IG** 攤配共保協定(**Pooling Agreement**)分配予各協會，繼而決定各會員之實際會費水準，**IG** 釋出之 2020/21 年度再保架構，顯示第一層再保安排已有 **Hannover Re**、**Liberty Mutual** 及 **Sompo** 再保險公司承接，且合計承接比例較 2019/20 年度增加 10%(如圖 7)。

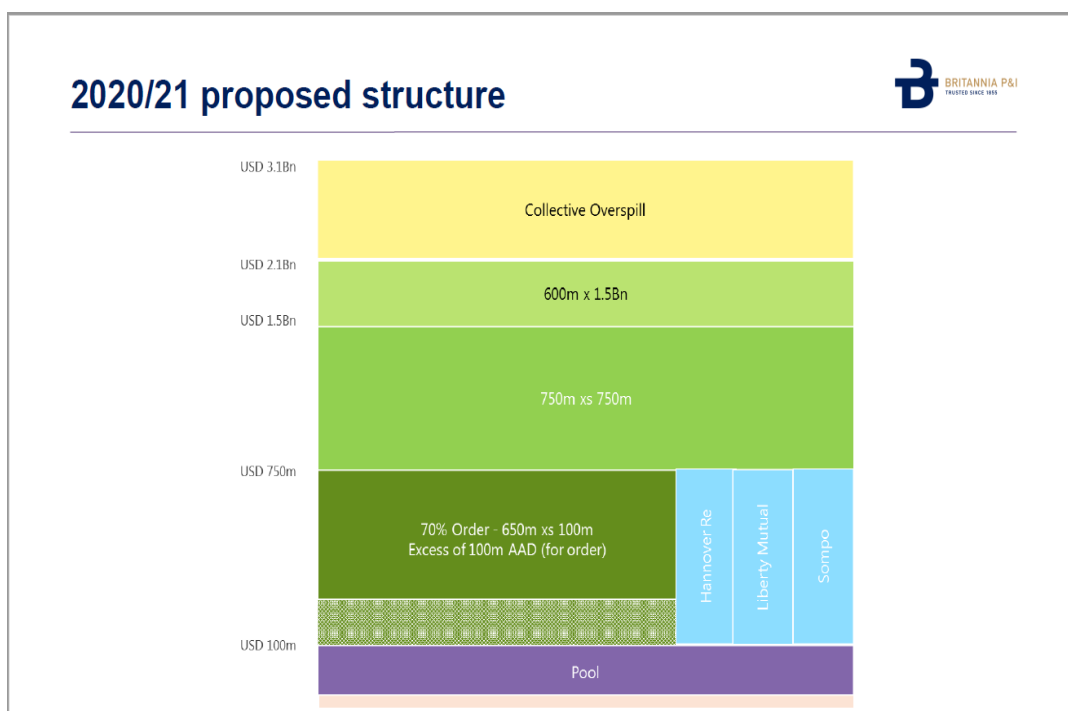


圖 7：船東責任保險互保國際集團提出之 2020/21 年度再保架構圖

三、訪談國際再保險公司內容摘要

此次利用參加「不列顛船東責任互保協會」亞洲年會之際，拜訪怡安 (AON) 國際保險經紀人韓國分公司，以了解再保險市場現況與趨勢，及訪談韓國再保險公司(Korean Reinsurance Co.)，以爭取支持本公司續保時提供最佳保險條件與優渥費率之意願。

AON 表示近年隨經濟增長，海上貨物貿易量亦呈微幅調升，2018 年海險保費收入較前年增加 6%，但隨惡劣巨災氣候環境及船員操作不慎下，加上長期低迷的海險費率水準，自 2018 年下半年迄今，全球海險市場之承保胃納量(capacity) 呈現強烈緊縮態勢，倫敦勞依茲(Lloyd's)保險協會業有 39 家辛迪卡(syndicate)縮減甚或直接關閉海險業務，許多大型國際再保險公司，如 Swiss Re、Allianz Re、QBE 等，因為核保赤字紛紛退出亞洲海險市場，建議大型客戶如中油公司，即便擁有良好損率，恐面臨費率優惠縮減，應提早準備續保作業。

依據瑞士再保險公司(Swiss Re)統計資料顯示(如圖 8)，2018 年全球保費收入

達 5.2 兆美元，創歷史新高，占比前 3 名分別為美國(28%)、中國(11%)及日本(8.5%)，南韓(3.5%)名列第 7，保費收入為 1800 億美元。

韓國再保險公司(Korean Reinsurance Co.)之 2018 年簽單保費金額為全球排名第 10 大再保險公司(如圖 9)，該公司總部創立於 1963 年首爾，原屬專營產物再保險業務之國營企業，於 1978 年民營化並開始承接壽險再保險業務，目前設有 10 家海外分支機構，包含倫敦、紐約、新加坡、日本等地區，於 2019 年 6 月成立瑞士分公司，並獲 S&P 信用評等為”A”級(展望維持穩定)。

目前該公司以比例再保(quota share)方式承接中油公司之煉製輸儲設備財產保險，並以非比例再保承接 LNG 綜合保險、浮筒本體及責任保險、油輪及油駁船隊船體保險等再保成分。2020 年該公司將維持承保胃納量(capacity)，能源保險為 7 億美元，海上保險為 3 億美元。

相較於韓國產險市場，對台灣保險市場印象為價格高度競爭、地震颱風天災頻繁區域。現行保費價格相較亞洲其他地區皆為便宜，已背離市場水準，對此本公司表示未來將持續提供風險控管計畫及查勘建議事項改善情形，以提高其對本公司之承保信心。

2019 年 6 月，載運中油公司進口貨物租船「Front Altair」於波斯灣遭受攻擊，致本公司海上貨物保險再保險人依「Global Cargo Watch List Clause 2011 (JC2011/017)」條款，針對運行兵險地區之航程加費費率 0.15%，對此韓國再保險公司表示，其釋出之兵險費率範圍為 0.1%~0.2%，並依兵險區域危險程度核定費率，且部分客戶保單批加「No-claim bonus」條款，即保單期間內若無索賠事故發生，將返還被保險人保費優惠，惟保費費率將視個別核保情況異動。

Figure 6

Market shares for total direct premiums written by main markets and by region, 1980–2029F

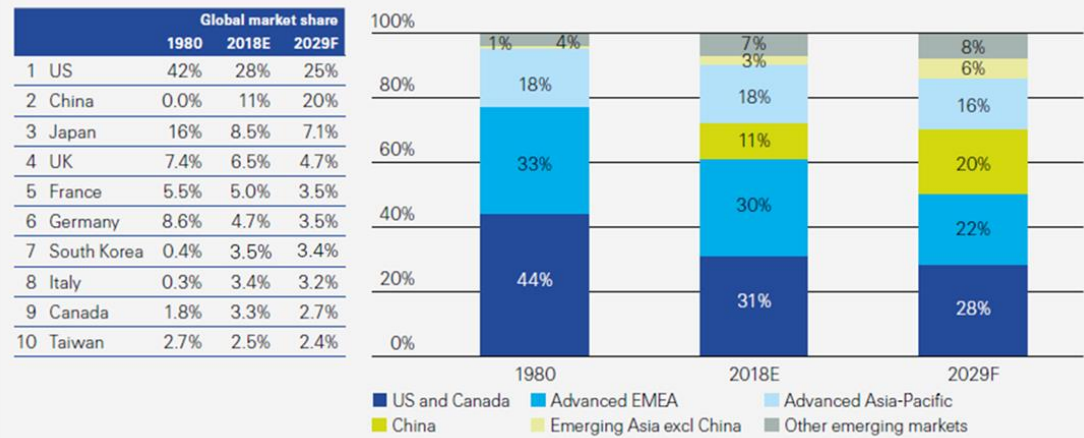


圖 8：2018 年全球前 10 大簽單保費市場

(資料來源：瑞士再保險公司(Swiss Re), *sigma*, No3/2019)

Global Reinsurance Market Capital

Top 10 World's Largest Reinsurance Groups

	Reinsurance				Total Shareholders' Funds	Ratios (%)		
	Premiums Written Life & Non-Life (USD m)		Non-Life Only (USD m)			Loss	Expense	Combined
	Gross	Net	Gross	Net				
Swiss Re Ltd.	36,406	34,042	20,864	20,220	28,727	74.2	32.4	106.6
Munich Reinsurance Co.	35,814	34,515	23,395	22,570	30,336	65.2	34.2	99.4
Hannover Rück SE	21,952	19,791	13,709	12,368	10,923	66.9	29.5	96.4
SCOR S.E.	17,466	15,773	7,069	6,115	6,672	66.5	32.8	99.3
Berkshire Hathaway Inc.	15,376	15,376	9,930	9,930	352,500	88.6	21.9	110.4
Lloyd's	14,064	9,926	14,064	9,926	34,846	72.2	33.8	106.0
China Reinsurance (Group) Corp.	11,564	10,681	3,942	3,809	12,689	58.0	40.9	98.8
Reinsurance Group of America Inc.	11,341	10,544	-	-	8,451	-	-	-
Great West Lifeco	7,737	7,647	-	-	20,096	-	-	-
Korean Reinsurance Co.	6,803	4,786	5,972	4,058	2,014	83.7	17.8	101.5

Notes:
Ranked by unaffiliated gross premium written in 2018.
Source: AM Best data and research

22



圖 9：2018 年全球前 10 大簽單保費再保險公司

(資料來源：貝氏信用評等公司(A.M Best), *Reinsurance Market*, 2019.09.08)

參、具體成效

此行經由參加「不列顛船東責任互保協會」亞洲年會，了解協會現況、財務狀況、經營結果、理賠情形、未來年度會費結構及國際互保協會之再保險安排，並掌握新核保方式著重於各會員船舶之船齡、載噸位數、航行地區及近 10 年之出險情況，同時與其他船東會員代表業務交流，其中台灣會員亦有將所屬船隊分散風險，加入其他船東互保協會如 Guard P&I、Steamship Mutual 等，藉此了解其他協會運作情形及其優劣。

透過與韓國再保險公司面對面溝通，傳達本公司風險管理之理念與執行情形，了解該公司再保費率水準及期望能達到增加再保承接成份及以比例再保承接之意願，以降低我國金融監督管理委員會規範巨額保險應取具 S&P 信用評等 A 級以上再保險人報價所造成保費支出增加之影響。

肆、心得及建議

本公司目前自有油輪船隊及工作船隊分別加入 Britannia 及 UK 二家船東互保協會，其財務狀況、理賠處理經驗皆為集團中佼佼者，分散船隊加入二家協會，可隨時取得多方資訊並達分散風險之目的。本次參加「不列顛船東責任互保協會」之亞洲年會，了解其透過謹慎核保、資產配置及維持財務穩健之營運方式，以及新年度會費收取標準之決定，提供各國際船東會員之營運責任保障。

經由與協會之核保人員進行洽談，使其了解本公司船隊損害防阻情形、未來欲新增船舶等計畫，此次年會 Britannia 亦邀請國際油輪船東防止污染聯合會(The International Tanker Owners Pollution Federation Limited)成員，主講海上緊急應變措施之規劃，及油污染防治事故之建議服務，提供協會會員損防及事故處理之專業協助。Britannia 於台灣設有專屬聯絡事務處(correspondents)，提供船東及時之保障與服務，此皆為續保時本公司選擇參加該協會之重要考量因素。

本公司之保險採購具有時效性，且須受國內保險監理法規限制，本次藉由當面拜訪再保險公司，除獲取該公司業務資訊及核保政策外，並展現本公司對風險管理之重視，增進彼此了解，同時亦可增加雙方互動友好關係，隨時獲得更廣泛的保險市場資訊，以利本公司安排各項保險續保招標作業。