

船東互保協會法制之研究 ——以英國發展為核心

蔡 信 華*

要 目

壹、前 言	(一)會員關係與保險關係之一體化
貳、船東互保協會於國際航運之重要性	(二)協會章程
一、國際社會之海事責任保險規範	(三)會員大會
二、船舶所有人海上保險之補充保障	(四)董事會
三、海事責任國際公約之強制保險趨勢	(五)經理人與聯絡人
參、英國船東互保協會之法制架構	(六)小 結
一、船東互保協會之組織沿革	四、船東互保協會之制度特性
二、船東互保協會之法律性質	(一)相互性原則之理論基礎
(一)相互保險說	(二)船東互保協會之合作機制
(二)公司法人說	肆、英國船東互保協會之監理規範
(三)本文見解	議題
三、船東互保協會之組織架構	一、設立許可標準
	二、財務監理議題
	三、國際集團協議適法性之檢驗
	(一)適法性之法源基礎

DOI : 10.3966/199516202018110024004

* 銘傳大學風險管理與保險學系助理教授，政治大學風險管理與保險研究所法律組博士。

本文為科技部專題研究計畫（MOST 106-2410-H-130-023）之部分研究成果。

特別感謝兩位匿名審查人惠賜寶貴意見，受益良多，然文責當由作者自負。

投稿日期：一〇七年四月二十三日；接受刊登日期：一〇七年十月十八日

(二) 歐盟執委會之調查

伍、我國法之啟示

一、保險業法之適用問題及規範建議

(一) 保險業組織型態之規範限制

(二) 國際保險業務分公司

(OIU) 之境外保險業務

二、被保險人向「未經許可外國保險業」投保之適法性

(一) 我國法制規範之檢討

(二) 外國立法例之參考

(三) 我國保險法之修法建議

陸、結 論



元照出版提供

請勿公開散布。

摘 要

船東互保協會（P&I Club）實務運作源起於英國，至今已建立完整法制體系，為世界各保險先進國家所廣泛接受。受限於船舶責任風險大多無法轉嫁商業保險市場，船東互保協會係由船舶所有人自行組成之非營利性保險組織，旨在承保船舶所有人從事船舶營運活動所發生之責任風險。本文係以英國法制發展為論述基礎，逐次探討船東互保協會之組織沿革、法律性質、組織架構及相互性原則之制度特性，進而分析相關監理規範議題。參酌英國船東互保協會之法制借鏡，本文提出具體改善建議，作為未來我國主管機關與相關單位修法之參考。

關鍵詞：海商法、海上保險、船東互保協會、相互性原則、保險監理

壹、前言

現代海運環境隨著航運科技之精進及國際海事法律之更新及多元化，使得航運業者在經營船舶時必須面臨比早期更高度複雜化之營運風險與法律責任，倘未經由適當方式轉嫁風險，勢必難以繼續經營生存。海運企業活動的風險，主要可區分為兩種類型：船舶本身遭受的財產損失風險，以及船舶營運的責任風險。前者，船舶所有人得向商業保險市場之保險人簽訂船體保險契約（hull insurance）移轉其財產風險；後者，因船舶營運所產生之責任風險則大多無法轉嫁商業保險市場，而是由船舶所有人自行組成互助保險性質的防護及補償協會（Protection and Indemnity Club, P&I Club，以下簡稱「船東互保協會」）提供船東責任險（Protection and Indemnity Insurance, P&I Insurance）¹加以承保。船東互保協會乃由船舶所有人組成之非營利性保險組織，旨在承保船舶所有人對入會船舶之利益，在船舶入會期間內，因船舶所有人從事船舶營運活動所發生之責任風險。

英國保險法制與實務運作對各國保險法制定暨全球保險市場運作有舉足輕重之影響，英國於一九〇六年制定之海上保險法（Marine Insurance Act 1906, MIA 1906），其諸多原則性規定為現今各國保險法制定或修正之重要參考²。於海上保險契約法之領域，藉由保險單條款之標準化，由當事人約定援用英國法為契約準據法，作為保險契約解釋或適用者，已不乏其例³，而我國法院實務亦肯定此等契約準

¹ 船東互保協會所承保之保險業務類型（classes），通常包括：船東責任險（the Protecting and Indemnity (P&I) Class）、運費延滯費及抗辯險（the Freight, Demurrage and Defence Class）、戰爭險（the War Risks Class）、僱船責任險（Charterer's Liability）等，其中以船東責任險最為基本且重要，故實務上一般都將Protection and Indemnity (P&I) Club以「船東互保協會」簡稱之，合先敘明。為聚焦於探討船東互保協會之組織法制議題，本文所涉及探討保險範圍，亦僅限於船東責任險。

² 羅俊瑋、賴煥升，百年變革——論英國海上保險擔保條款之修正，東吳法律學報，第28卷第3期，2017年1月，頁3。

³ 例如，國際貿易海上保險之英國協會貨物險條款（Institute Cargo Clauses），

據法之效力，應以英國法律及慣例為解釋之準則⁴。依我國民商合一之立法體制，海商法為民事特別法，係以船舶為中心，以海洋為舞臺，具有流通、變動、國際性，須考慮國際共通之規範⁵。船東互保協會之法制與市場運作源自英國，至今已經有一百六十年之發展歷史，並已建立完整體系，為國際航運實務廣泛接受。反觀我國航運雖於全球名列前茅⁶，但國內迄今並無此類保險組織，實務上船舶所有人均須向國外船東互保協會投保，然而，對於此等船東互保協會組織的法律性質、組織架構與適用制度特性為何？及協會所涉相關組織監理議題為何？卻鮮少有相關學術論著加以闡釋，更遑論對此等制度進行相關論證並提出具體改善建議，誠屬可惜！

本文乃船東互保協會法制之基礎研究，係以英國船東互保協會的組織法制及與監理議題為討論核心，對於相關英國公司法及保險法、歐盟指令、船東互保協會章程及其官方文獻等，進行分析、闡釋、評估及論證，同時，本文對於船東互保協會之實務操作也賦予高度關切，以期理論與實務相結合，使本文架構益加嚴謹完整，論述觀點更為客觀務實。本文首先就船東互保協會於航運實務之重要性先行說明，進而以英國法制發展為論述基礎，探討英國船東互保協會之組織沿革、法律性質、組織架構及其制度特性，並分析協會組織的監理議

於契約標準化條款約定適用英國法與慣例，英國法律不但指1906年海上保險法（MIA 1906）、契約法等有關規定，亦包括法院所作的判決。See N. GEOFFREY HUDSON ET AL., MARINE INSURANCE CLAUSES 39 (5th ed. 2012).

⁴ 例如，最高法院99年度台上字第2192號判決。

⁵ 蔡信華，海商法之國際法源——以IMO海事責任國際公約為例，月旦法學雜誌，第274期，2018年3月，頁235-236。

⁶ 國際海運發展與國際經濟情勢息息相關，依據聯合國貿易及發展委員會（United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD）之統計，2016年全球船舶約5.01萬艘，總載重噸約18.47億噸，其中我國總載重噸約4,686萬噸，船舶總噸排名全球第12，而高雄港則於貨櫃碼頭排名全球第13，在國際海運市場上具有重要影響力。See United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport 2017, 1, 28, 65 (2017), http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf (last visited: 2018.05.31).

題。最後，以英國船東互保協會的法制發展為借鏡，就我國現行法令制度為評析，提出本文見解及未來修法之建議，期能成為我國主管機關與相關單位之參考。

貳、船東互保協會於國際航運之重要性

一、國際社會之海事責任保險規範

聯合國之國際海事組織（International Maritime Organization, IMO）在一九九九年即通過「船舶所有人海事理賠責任指南」⁷之決議案⁸，要求船舶所有人應投保適當之責任險，以承擔其對營運船舶之賠償責任，且該有效保險證書應隨時保存於船舶上，以備各港口國管制檢查。歐洲聯盟法則進一步制定強制規範⁹，依二〇〇九年歐盟議會與理事會所頒布「船舶所有人對於海事理賠責任之保險指令」¹⁰之規定，各會員國應要求其國籍船及彎靠其港口之外籍船具備有效保險¹¹，而該指令對於保險之定義，係指由國際集團船東互保協會（The International Group of P&I Clubs）¹²的成員所提供之補償保險，或能提

⁷ Guidelines of Shipowners' Responsibilities in Respect of Maritime Claims.

⁸ IMO Assembly Resolution A.898 (21).

⁹ See ALEKA MANDARAKA-SHEPPARD, MODERN MARITIME LAW: VOLUME 2: MANAGING RISK AND LIABILITIES 44 (3rd ed. 2013).

¹⁰ Directive 2009/20/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the insurance of shipowners for maritime claims, OJ L131/128, 28.5.2009.

¹¹ Directive 2009/20/EC, Art. 4(1)-(2).

¹² 國際集團船東互保協會在1981年在英國註冊登記為公司法人，並申請取得國際海事組織（IMO）之觀察員身分，以代表船東互保協會及其會員（即船舶所有人）參與國際海事立法活動。目前國際集團船東互保協會係由全球主要的13家船東互保協會所共同組成，承保船舶已經涵蓋全球國際商船總噸位90%以上，所有成員包括：American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Inc.、Assuranceforeningen Skuld、Gard P&I (Bermuda) Ltd.、The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited、The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association、The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited、The North of England Protecting & Indemnity Association Limited、The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity

供類似承保範圍之其他保險型態或財務擔保¹³。再者，我國現行法亦有要求船舶所有人應投保責任保險者，如我國海洋污染防治法第33條規定：「船舶對海域污染產生之損害，船舶所有人應負賠償責任。船舶總噸位四百噸以上之一般船舶及總噸位一百五十噸以上之油輪或化學品船，其船舶所有人應依船舶總噸位，投保責任保險或提供擔保，並不得停止或終止保險契約或提供擔保。」此等海上責任保險則非一般商業保險人所得提供者，於保險實務中係由船舶所有人組成之船東互保協會所承保¹⁴，足見其於現今國際社會海事法律規範上具有相當之重要性。

二、船舶所有人海上保險之補充保障

船東互保協會所提供的船東責任險，係針對傳統商業保險所無法提供之保障，為降低船舶所有人本身營運船舶之責任風險，運用相互保險方式承保船舶所有人基於經營船舶海上活動所生之責任風險¹⁵。協會的承保性質具「補充性」原則，一方面，依協會規則之規定，入會船舶應視為已經足額投保船體保險（即the Institute Time Clauses Hulls 1/10/83）¹⁶；另一方面，在保險競合之情形，當同一保險事故發生而有數保險人均應負責時，則依協會規則所約定之「保險競合條

Association (Luxembourg)、The Standard Club Ltd.、The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited、The Swedish Club、United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited。關於國際集團船東互保協會之最新資訊，請參閱該組織之官方網站：<http://www.igpandi.org/>，造訪日期：2018年5月31日。

¹³ Directive 2009/20/EC, Art. 3(b).

¹⁴ See Richard Shaw, Pollution of the Sea by Hazardous and Noxious Substances—Is a Workable International Convention on Compensation an Impossible Dream?, in MARITIME LAW EVOLVING: THIRTY YEARS AT SOUTHAMPTON 43, 45 (Malcolm Clarke ed., 2013); see also MANDARAKA-SHEPPARD, *supra* note 9, at 734-35.

¹⁵ See HOWARD BENNETT, THE LAW OF MARINE INSURANCE 484 (2nd ed. 2006).

¹⁶ See, e.g., Britannia P&I Club, Rulebook 2017/18, Rule 24.

款」(other insurance clause)係「不負責任條款」(escape clause)，就是約定當某一損失發生，若該損失另有其他保險契約承保時，本保險契約的保險人不負賠償責任，故在保險事故發生時，船舶所有人若有其他保險契約應負賠償責任者，協會即不負賠償責任¹⁷。

實務上，船東責任險基本列舉之承保範圍，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¹⁸。再者，對於入會之船舶所有人因經營船舶之所產生之危險事故責任，雖不在協會規則所列舉承保危險範圍內，惟經協會審查認為其屬於從事海上船舶營運活動所受之共同危險責任，符合保障全體會員的共同利益者，協會有裁量權決定同意對於會員之賠償請求，給予以融通賠償，此即協會規則之「融通條款」(the “omnibus rule”)¹⁹。因此，船東互保協會所提供的船東責任險，令船舶所有人藉此獲得更佳財務安全之保障。

三、海事責任國際公約之強制保險趨勢

基於促進海事安全及防止海洋污染之目的，海事責任國際公約規範之立法特色，係一方面規定海事行為人應負無過失責任，另一方面設有強制責任保險制度，並使二者結合，使被害人對責任保險人有直接請求權，確保損害賠償義務之履行。船舶所有人在經濟上透過海上企業經營獲得利益，基於航運活動危險所生之海事賠償責任，除進一步令行為人負擔無過失責任(strict liability)之外，更應透過強制保險制度方得有效分散風險，建立現代損害賠償制度²⁰。臺灣海商法學

¹⁷ *Id.* Rule 26(1): Double Insurance.

¹⁸ *Id.* Rule 19: Risks Covered.

¹⁹ See STEVEN J. HAZELWOOD & DAVID SEMARK, P&I CLUBS LAW AND PRACTICE 191-92 (4th ed., 2010).

²⁰ 柯澤東，海商法——新世紀幾何觀海商法學，第2版，2010年9月，頁85；蔡信華，論船舶油污污染責任強制保險，保險專刊，第26卷第2期，2010年12月，頁222。

會之海商法修正建議，亦參考海事責任國際公約之立法例，建議我國海商法修法增訂船舶所有權人對於船舶污染損害應投保強制責任險或提供擔保，且該強制保險及擔保數額，不得低於責任限額²¹。

航運實務上，船舶所有人係採用船東互保協會出具的入會證書，作為投保強制保險的證明文件，依海事國際公約之規定，強制保險證書須採用統一國際公約法附件所列範本格式，並應記載下列事項²²：(一)船名、船舶編號以及船籍港；(二)船舶登記所有人的姓名及其主營業所所在地；(三)國際海事組織（IMO）船舶識別號；(四)擔保的類型和期限；(五)保險人的姓名及其主要營業地以及訂立保險契約的所在地；(六)保險證書之有效期間，且該有效期間不得超過保險契約的有效期間。該有效之強制保險證書（即協會之入會證書）應隨時保存於船舶上，以備船舶彎靠國際商港時，提供各港口國管制檢查，依據港口國管制及各國國內法規定，如未能提供有效之強制保險證書，船舶所有人將受罰鍰、扣船、甚至遭拒絕入港²³。

參、英國船東互保協會之法制架構

船東互保協會起源自英國，係由船舶所有人集合組成的非營利保險組織，英國不列顛協會（Britannia Club）早在一八五五年五月成立為全球第一家船東協會，發展至今已有一百六十年的歷史，目前國際集團船東互保協會的13家成員之中，仍然係以英國的船東互保協會居於多

²¹ 台灣海商法學會之海商法修正草案第175條規定：「下列船舶應對船舶污染損害，投保責任保險或提供擔保：一、載運第一百七十條第三款規定油類貨物，總噸位一百五十以上之油輪。二、載運第一百七十條第五款規定之有毒有害物質，總噸位一百五十以上之船舶。三、前二款以外，總噸位四百以上之船舶。前項保險或擔保數額，應不低於第一百七十三條責任限額規定。」船舶污染損害強制保險或財務擔保之立法修正說明，參見劉宗榮，海商法，第3版，2016年9月，頁661。

²² See CLC Protocol 1992, Art. VII Para. 2; Bunkers Convention 2001, Art. 7 Para. 2.

²³ See Duygu Damar, Compulsory Insurance in International Maritime Conventions, 15(2) JIML 151, 159 (2009).

數。又於國際保險市場，英國海上保險法暨保險單條款規定對海上保險具有深遠之影響²⁴，我國實務上海上保單條款亦多採國際通用語言，以便進入國際貿易行爲，並多以英國法及其實務判例條款爲主²⁵。本文以下依據英國法制發展爲論述基礎，探討船東互保協會之組織沿革、法律性質、組織架構及其制度特性。

一、船東互保協會之組織沿革

在一八三六年英國法院於De Vaux v. Salvador²⁶一案中，判決船體保險人對於船舶因碰撞所造成他船或貨物之損失並非海上危險（peril of the sea），除保單另有特別規定外，船體保險人對船舶碰撞所致損失無須負責。此一判決促使船體險標準保單開始附加「碰撞責任條款」（the Running-Down Clause, RDC），對船舶碰撞責任加以承保，然而，爲督促被保險人加強管理船舶，船體保險人只承保四分之三碰撞責任並以船舶之保險標的價值爲限，其餘四分之一碰撞責任則由被保險人自行負擔責任。再者，對於人身傷亡之責任，以及對於非船舶定義範圍內之固定物及飄浮物之碰撞損害賠償責任，皆須由船舶所有人自行承擔²⁷。一八四六年坎普法（The Lord Campbell's Act）²⁸規定，因船舶所有人過失致死之被害人家屬，得向船舶所有人訴請人身傷亡的損害賠償。由於當時正值英國船舶滿載移民至美國及其他英屬殖民地之運輸繁盛時期，旅客在海上傷亡情形層出不窮，坎普法的實施導致船舶所有人面臨高額的潛在責任風險²⁹。一八五四年英國商船法（Merchant Shipping Act）對旅客人身傷亡的賠償責任限制規

²⁴ 賴煥升，海上貨物保險之研究——以2009年協會貨物條款承保範圍爲中心，國立中正大學法學集刊，第47期，2015年4月，頁284。

²⁵ 江朝國，保險法逐條釋義——第三卷財產保險，2015年9月，頁465-466。

²⁶ De Vaux v. Salvador (1836) 4 A. & E.420.

²⁷ See HAZELWOOD & SEMARK, *supra* note 19, at 5.

²⁸ The Fatal Accidents Act 1846 (9 & 10 Vict. C.93).

²⁹ See NORTH OF ENGLAND P&I ASSOCIATION, AN INTRODUCTION TO P&I INSURANCE AND LOSS PREVENTION 8 (2008).

定，所有船舶一律按每噸15英鎊計算船舶價值，但當時船舶之實際價值則往往遠低於此責任限制標準，導致船舶所有人所負的賠償責任超過其船舶價值。

鑑於以上船舶營運責任變化，使船舶所有人深感對於責任保險的迫切需求³⁰，一八五五年五月一日由英國保險經紀人Mr. Peter Tindall設立第一家「保護協會」（Protection Club，即 Shipowners Mutual Protection Society）³¹，主要承保人身傷亡之賠償責任，及船舶四分之一碰撞責任。在一八七〇年the Westernhope一案，因船舶沉沒致所載貨物全部滅失，法院肯認託運人所主張對於不合理偏航所致貨損，船舶所有人不得主張免責，北英保護協會（North of England Protection Association）在其會員（船舶所有人）之建議下，首先增訂補償險（Indemnity Class）以擴大承保其會員對於貨損之補償責任，至此，於一八八六年第一家「保護與補償協會」（即North of England Protecting and Indemnity Association）正式形成³²。

如前所述，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，此乃英國船東互保協會之發展背景。

二、船東互保協會之法律性質

對於船東互保協會組織的法律性質，依英國法之規定，有二種不同的見解，分述如下。

（一）相互保險說

依一九〇六年英國海上保險法（Marine Insurance Act 1906, MIA

³⁰ 邱展發，P&I船東責任保險，載《海上保險》，2012年5月，頁105-106。

³¹ 該協會即為現今之英國不列顛船東互保協會（The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited），由Tindall Riley (Britannia) Limited擔任經理人負責管理協會之日常保險管理事務，請參閱該組織之官方網站：<https://britanniapandi.com/>，造訪日期：2018年5月31日。

³² See NORTH OF ENGLAND P&I ASSOCIATION, *supra* note 29, at 9.

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，認為船東互保協會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³³。會員對於自己所有的入會船舶為被保險人，並同時就其他會員所有的入會船舶為保險人，被保險人請求補償之權利，係依據會員間個別締結之保險契約，分別向每一會員個別行使其權利³⁴。

(二)公司法人說

採公司法人說之見解，則認為現代意義之船東互保協會係依據二〇〇六年英國公司法 (the Companies Act 2006, the CA 2006) 設立登記為無股份資本之私人擔保有限公司 (private company limited by guarantee)，協會會員並非股東，不投入資本，亦不分享任何利潤。既然依法設立為公司法人並取得法律人格，則已非一九〇六年英國海上保險法第85條第1項之相互保險³⁵。依英國公司法對組織型態 (organisational form) 之規定，英國之有限公司可分為股份有限公司 (companies limited by shares) 與保證有限公司兩種型態。前者適用於營利事業，而後者適用於非以營利為目的之保險協會。船東互保協會具公司法人地位，為權利主體而有權利能力³⁶，故在保險契約之形式上，船東互保協會為保險人，會員之締約對象為公司法人之船東互保協會，而非協會之會員，各會員僅具被保險人之地位。

³³ See JOHN LOWRY ET AL., INSURANCE LAW: DOCTRINES AND PRINCIPLES 445 (3rd ed. 2011).

³⁴ See HAZELWOOD & SEMARK, *supra* note 19, at 9.

³⁵ See ROBERT MERKIN, MARINE INSURANCE LEGISLATION 118-19 (4th ed. 2010).

³⁶ See the CA 2006, s. 39(1). 船東互保協會既設立登記為公司法人，故為權利主體而有權利能力，與自然人無異。按公司之權利能力始於設立登記，終於清算終結時，惟公司之權利能力仍受本質、法令與章程上之限制。船東互保協會具有法律人格 (legal personality)，得成為法律關係主體，在法律上享有權利及負擔義務以經營其業務，在法律上取得享有權利與負擔義務能力，以及享有於執行其業務以達成其經營宗旨所必須之法律能力。

(三) 本文見解

採取相互保險說之主張，係由歷史觀點出發，認為在非法人組織之相互保險協會，會員兼具保險人與被保險人之雙重角色，故遇有保險事故發生時，被保險人須以其他所有會員之個別名義提起訴訟，並非向協會為之。然而，現代意義之船東互保協會皆為依據公司法所設立之公司法人並取得法律人格，準此以言，就船東互保協會之法律性質，應以公司法人說較為可採。

現代意義的英國船東互保協會，除依據二〇〇六年英國公司法（the Companies Act 2006, the CA 2006）設立登記為無股份資本的私人擔保有限公司（private company limited by guarantee）³⁷之外，其開辦保險業務尚須依二〇〇〇年金融服務及市場法（Financial Services and Markets Act 2000, FSMA）之規定³⁸，申請目的事業主管機關金融行為監理局（Financial Conduct Authority, FCA）及審慎監理局（Prudential Regulation Authority, PRA）³⁹核發營業執照後，始得開始營業，如有違反者，則應受刑事責任追訴⁴⁰。

在保險契約關係下，會員係單純之被保險人，而不應認定會員兼具保險人與被保險人之雙重角色，避免產生利益衝突（conflicts of interest）之弊端。依協會章程之規定，會員對於船東互保協會之債務責任僅以其所繳納之會費為限，負擔有限責任，並不直接對協會、其他會員、或協會之債權人負任何義務⁴¹。

³⁷ See, e.g., The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited, The Companies Acts 1862 to 2006, Company limited by Guarantee and not having a Share Capital.

³⁸ FSMA, s. 19.

³⁹ 在2008年全球金融危機發生後，英國政府積極推動改革其金融監理架構，有關保險業之執照許可執照、財務清償能力及保險業務行為等監理規範，係由2013年新成立之金融行為監理局（FCA）及審慎監理局（PRA）所共同負責。See David Kenmir, Authorisation and Regulation Processes, in A PRACTITIONER'S GUIDE TO THE UK FINANCIAL SERVICES RULEBOOKS 529, 532-33 (Ruth Fox & Ben Kingsley eds., 2013).

⁴⁰ FSMA, ss. 23-25.

⁴¹ See, e.g., The Standard Club Europe Ltd., Articles of Association, Art. 58(3).

三、船東互保協會之組織架構

船東互保協會係由協會會員、協會章程、會員大會及董事會共同組成與運作，說明如下。

(一)會員關係與保險關係之一體化

船東互保協會的構成員稱之為會員，協會會員的最大特性在於會員關係（Club membership）與保險關係（contract of insurance）之一體化。船舶所有人必須經由締結保險契約之方式，始能加入協會，船舶所有人向協會訂立船東責任險之保險契約，其所為之申請，不僅係請求協會提供保險之承保，並包括請求成為協會會員在內⁴²。船舶所有人申請訂立船東責任保險與申請成為協會會員，乃同一請求之一體兩面，共同適用同一要約性質之申請書。

任何船舶所有人就其船舶之利益向協會投保船東責任險，自協會接受其入會申請時，於其申請被接受之日起，即成為協會會員⁴³。實務上，船東互保協會並不會簽發正式之保險單，而係提供入會之船舶所有人相關保險文件⁴⁴，包括：入會證書（Certificate of Entry），契約之書面證明，並載明所適用之協會章程及規則；會費帳單（係指預繳會費之部分）；及協會規則（rule book）⁴⁵。至於船東責任保險契

⁴² See HAZELWOOD & SEMARK, *supra* note 19, at 31.

⁴³ See, e.g., The North of England Protecting and Indemnity Association Limited, Articles of Association, Art. 5.

⁴⁴ 英國法對於海上保險契約認係非要式契約，依據英國海上保險法第21條規定，保險人對被保險人之要約為承諾時，海上保險契約即視為成立，不論當時是否已經簽發保險單；為證明要約業經承諾，承保條（slip）、暫保單（covering note）、或其他習慣上使用之契約備忘錄（customary memorandum），均得接用作為參考。故海上保險契約之成立，不以保險人簽發保險單為成立要件。有關海上保險單、承保條之簽發效力，參見羅俊瑋，海上保險契約之證明——兼論最高法院96年度台上字第206號民事裁定，萬國法律，第177期，2011年6月，頁9-23。

⁴⁵ 英國船東互保協會之協會規則皆明文規定，其承保規則及協會與會員間之保險契約，應受英國法管轄並依英國法律解釋之。有關保險契約之解釋及適用，應受英國法之規範。See, e.g., Britannia P&I Club, Rulebook 2017/18, Rule 46(1):

約權利義務關係之內容，本屬保險契約法之範疇，應適用一般保險契約法之規定⁴⁶。

船舶所有人就其船舶利益向船東互保協會提出之入會申請，自協會接受其申請後，應於合理期間內對入會船舶之所有人簽發入會證書，且該證明書內應記載下列事項：1. 會員姓名及其入會船舶，對於該入會船舶之利益；2. 入會船舶之保險範圍，會員應先行負擔之自負額或自留額；3. 船舶入會之生效日期；4. 船舶之總噸位及入會噸位；5. 關於會費之任何特別約定條款（如分期付款方式、約定會費幣別）；6. 未載明於協會規則之其他除外不保事項者⁴⁷。此類依協會規則所訂之記載事項，依契約自由原則形成當事人間之契約關係。

在會員關係方面，協會組織本身與其構成員之會員明確分離，當入會船舶與協會之保險關係成立後，船舶所有人之會員關係亦隨之產生。船舶所有人基於其會員地位對於協會有經營管理參加之權利，依協會章程之規定，得出席會員大會，享有對會員大會決議事項之表決權（entitled to vote），且具董事之選任資格。事實上，船東互保協會之業務經營權，乃交付由船舶所有人所組成之董事會負責，形成會員對於船東互保協會之控制權⁴⁸，此即為協會自治（association democracy）之原則。會員對於船東互保協會負有分攤會費之義務，所繳會費

“These Rules and any contract of insurance between the Association and a Member shall be governed by and construed in accordance with English law.”

⁴⁶ 在保險關係方面，船東互保協會與會員間的保險契約關係，應由協會章程、入會證書、協會規則及其授權董事會訂定之內部細則（bye-laws）等規範所共同組成。在保險實務上，船東互保協會所承保之保險契約主要內容，係具體規定於協會規則，在每一保險年度續約後，交付於該年度之入會會員。協會規則必須依據協會章程之授權所制定，主要內容包括：會員資格、會費規定、保險標的、保險事故、保險期間、承保範圍、除外不保事項、擔保條款、補償請求權及理賠處理等，協會規則並授權董事會得訂定內部細則規範運送契約（contracts of carriage）之格式或條款，協會內部細則並視為協會規則之一部分，會員負遵守義務。See HAZELWOOD & SEMARK, *supra* note 19, at 58.

⁴⁷ See, e.g., Britannia P&I Club, Rulebook 2017/18, Rule 6(3).

⁴⁸ See NORTH OF ENGLAND P&I ASSOCIATION, *supra* note 29, at 13.

構成協會資金，主要用於分攤保險金與協會之管理費用，會員不具備保險人之地位，依協會章程之規定，會員對於協會之債務責任僅以其所繳納之會費為限，負擔有限責任，並不直接對協會、其他會員、或協會之債權人負任何義務⁴⁹。

綜上論述，船東互保協會與其會員間產生會員關係，實繫於保險關係之產生。會員入會目的旨在獲得船東責任險之保障，除符合共同危險團體之危險分散外，並使之取得會員地位，參與協會之經營管理。因此，會員關係因保險關係之產生而附隨發生，如無保險關係，則無會員關係之存在；會員關係實依存於保險關係，其發生及消滅皆以保險關係為依歸，二者之間具相互依存關係。會員關係與保險關係之一體化之法律關係，請詳見下圖一。

(二)協會章程

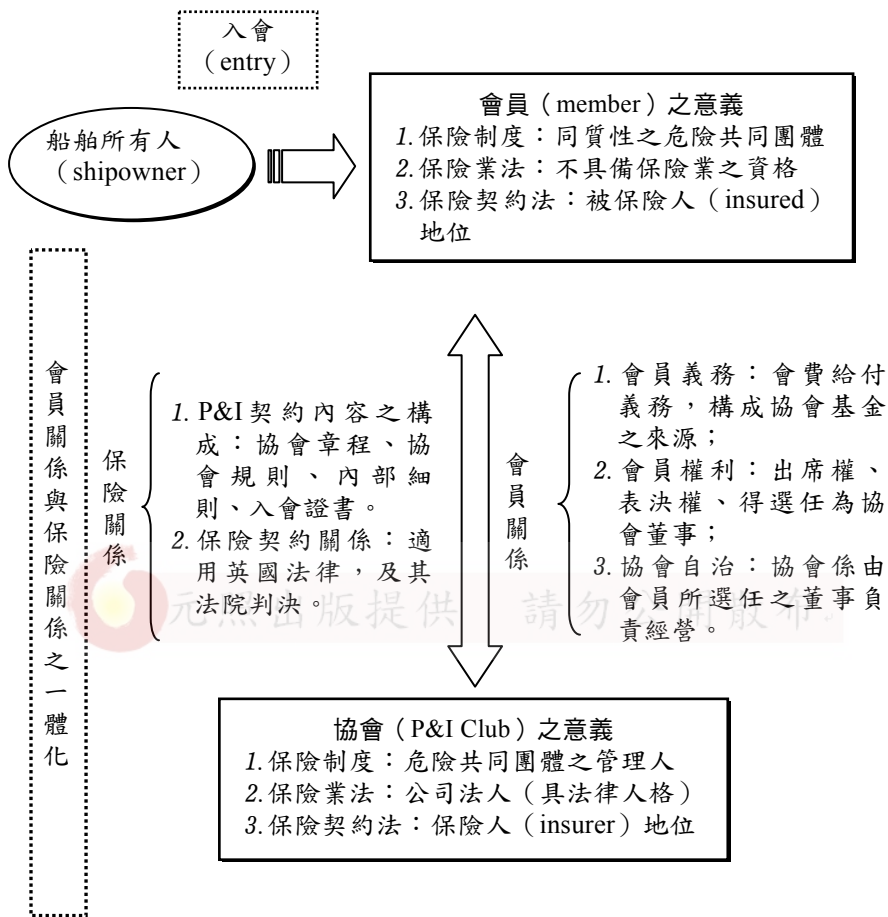
英國公司法將章程視為契約之規定，章程內容自治，給予私人公司高度之自主與彈性⁵⁰。依據英國公司法之規定，公司的根本大法（company's constitution），包括：公司章程、及影響章程效力之股東會決議或協議⁵¹，協會章程視為協會與會員間之契約，協會與會員皆有遵守協會章程之義務⁵²。準此，會員對於協會應繳之會費，乃會

⁴⁹ See, e.g., The Standard Club Europe Ltd., Articles of Association, Art. 58(3).

⁵⁰ 將章程視為契約之規定，存在英國公司法已久。惟所謂章程，在2006年新公司法頒布前，分成二份文件，分別是“memorandum of association”及“articles of association”。此種區分源自於1856年合股公司法（the Joint Stock Companies Act 1856），蓋直至1844年合股公司法（the Joint Stock Companies Act 1844），公司登記之文件稱為“deed of settlement”，該文件事實上為合夥契約之進化版，故1856年後始有現代意義之章程。基本上，memorandum所規定之事項以公司對外之存在為主，如規定公司之名稱、種類、住所、所營事業及資本額等事項。Articles則以處理公司內部組織為主，如選任及解任董事、召集董事會等事項。然而，2006年英國公司法將公司章程變成單一文件，即“articles of association”，至於“memorandum of association”則變成公司設立登記時的文件之一而已，故“articles of association”便成為公司唯一之章程文件。參見曾宛如，公司法制基礎理論之再建構，第2版，2012年11月，頁76-77。

⁵¹ See the CA 2006, s. 17.

⁵² See PAUL L. DAVIES, GOWER AND DAVIES' PRINCIPLES OF MODERN



資料來源：本研究整理。

圖一 船東互保協會與其構成員之關係圖

員對協會之債務，且其法律性質為一般契約之債⁵³。除法律規定外，協會章程乃是協會與會員間最重要的成文規範。協會章程主要規範內容，不僅涵蓋公司法所規定的事項，並對於處理協會內部組織事項，

⁵³ COMPANY LAW 65-66 (8th ed. 2008).
See the CA 2006, s. 33.

皆須明文規定於協會章程⁵⁴，主要規範內容包括：協會所營目的事業之保險類型；協會之會員資格；會員大會之召集程序與決議方式；董事之人數、資格、選任、解任、以及薪酬；協會經理人與秘書之選任；及其他協會之行政事務。英國公司法既將章程性質定位為契約，則依契約之本質，協會章程非經會員大會決議不得任意變更修改，自不待言。

(三)會員大會

會員大會係協會的最高意思機關，出席會員大會乃意思形成的重要機制，船東互保協會以會員大會為公司的意思形成機關，原則上依普通決議為之，惟依據法令或章程規定，應適用特別決議之議案，則僅能採特別決議之方式通過。英國公司法的表決權行使，以舉手表決（on a show of hands，亦即一人一票），或以計算表決權數（on a poll）均屬可行。換言之，英國公司法准許會員大會決議時，以舉手表決方式為之，舉手表決之計算為人數而非表決權數，故以出席人數之過半數同意為普通決議（ordinary resolutions），或超過75%同意為特別決議（special resolutions）⁵⁵。至於會員大會決議之法律性質，應解釋為法律行為，會員表決權之行使，此係表彰會員共同多數的意志形成協會之效力意思，亦即，協會須依據會員共同多數的效力意思決定作成會員大會決議。由於舉手表決方式對握有較多入會船舶者不利，故一旦有會員要求，並於一定條件下，決議方式即不得以舉手表決為之，則應依表決權數計算。

會員大會之決議方式原則上採取舉手表決，除非依協會章程另有特別規定應採表決權數計算。就舉手表決方式而言，每位親自或代理出席之會員，係採一人一票方式進行決議，會員有平等之表決權。若

⁵⁴ 章程為船東互保協會之最高自治規範，本於私法自治及意思自由，除有背於公序良俗或強行規定者外，協會均得依章程，規定協會之組織、協會與會員關係、保險關係、乃至其他相關事項。

⁵⁵ See the CA 2006, ss. 282-283.

出現贊成與反對票數相同之情形，則由會員大會主席（**chairman**）享有決定票（**casting vote**）⁵⁶，此一方式是基於各會員之「表決權平等原則」參與協會事務，並能兼顧會員大會之決議效率。然而，考量各會員的入會船舶經濟規模差異頗大，針對協會重要事項、議題，為適當反映會員之入會船舶規模與會費分攤金貢獻的客觀現實，例外採取「表決權數計算」方式，應為合理的制度安排，蓋法律關係的權利義務理應對等。準此，就表決權數計算方式而言，每一會員的投票權，則依據其入會船舶數量與船噸（**gross tonnage**）的比例予以加權計算，而非採每位會員一人一票方式。至於表決權之「基數」（加權計算方式），不同的協會章程規範下也不相同，或採取入會船舶數量為基準者⁵⁷、或採取入會船舶船噸為基準者⁵⁸、或以兼採船舶數量與船噸為基準者⁵⁹。至於會員大會決議之法律性質，應解釋為法律行為，會員表決權之行使，此係表彰會員共同多數之意志形成船東互保協會之效力意思，亦即，船東互保協會須依據會員共同多數之效力意思決定作成會員大會決議。

依協會章程之規範，船東互保協會的年度會員大會（**Annual General Meeting, AGM**）⁶⁰應於每會計年度終了後之六個月內召開，主要決議事項，包括以下：1. 決議承認營業報告書（含財務報表、如損益表、資產負債表等）；2. 選任董事、監察委員會（**Supervisory Committee**）；3. 議定董事、監察委員會之報酬；4. 選任簽證會計師及議定會計師公費（有關財務報表查核、複核、及稅務簽證之公費）；及5. 應由會員大會決議之事項，如盈餘提列準備金、虧損撥補、修改協會規則之議案⁶¹。

⁵⁶ See, e.g., The Standard Club Europe Ltd., Articles of Association, Art. 42.

⁵⁷ See, e.g., The North of England Protecting and Indemnity Association Limited, Articles of Association, Art. 47.

⁵⁸ See, e.g., Gard P&I Club Statutes, Art. 12(7).

⁵⁹ See, e.g., The Standard Club Europe Ltd., Articles of Association, Art. 44(6)(b).

⁶⁰ See, e.g., Gard P&I Club Statutes, Art. 13: Annual General Meeting.

⁶¹ See RICHARD WILLIAMS, GARD GUIDANCE TO THE STATUTES AND

(四)董事會

在企業所有與經營分離原則下，董事會是協會的最高執行機關，業務執行之意思決定權，係屬董事會之權限。船舶所有人係協會的構成員，透過年度會員大會相互選任為董事，進而取得董事會之控制權，是以，船東互保協會的業務經營權，實際上乃交付由會員所組成的董事會控制，此一運作機制表彰協會自治之理論基礎⁶²。董事與協會間存有委任契約，故董事執行職務時應遵守協會之根本大法，即協會章程以及會員大會決議，以盡其遵守委任人指示之義務，並對全體會員負責。二〇〇六年英國公司法將董事義務法典化⁶³，使其規範更加明確，協會董事會之主要職權，包括以下事項⁶⁴：1. 每保險年度終了之財務報表編製；2. 提出協會規則之修正案；3. 決定保險年度之開始與結束；4. 決定協會之會費，包括在下一保險年度對於會費之續約費率漲幅；5. 核准再保險之安排；依協會規則規定，須交付董事會核准之重大或爭議理賠案件；6. 決定協會準備金之用途⁶⁵；7. 協會基金（club funds）之投資管理⁶⁶；8. 協會行政管理人員之雇用、解僱及薪資核定；9. 爭端解決，個別會員與協會間對於協會規則或保險契約所生爭端，應先行交付董事會裁決。若會員不服董事會裁決或董事會逾期未作成裁決時，會員方得交付仲裁⁶⁷。

RULES 45-46 (2008).

⁶² See JONATHAN GILMAN ET AL., ARNOULD'S LAW OF MARINE INSURANCE AND AVERAGE 98 (17th ed. 2008).

⁶³ 對於董事之一般義務，規定於2006年英國公司法第10部分第2章第170條至第177條，共歸納為7項基本義務，包括：(1)董事須依章程行使職權，且依賦予權限之目的而行使；(2)董事須促進公司之成功；(3)須獨立判斷；(4)須盡其注意義務，包括技能與勤勉；(5)避免利益衝突；(6)不得因其地位而自第三人收受利益；(7)對與公司之交易或安排有直接或間接之利益時，應揭露予其他董事。有關2006年英國公司法對於董事忠實義務（fiduciary duty）之具體規範內容，參見曾宛如，公司管理與資本市場法制專論(一)，第2版，2007年10月，頁16-18。

⁶⁴ See HAZELWOOD & SEMARK, *supra* note 19, at 11-12.

⁶⁵ See, e.g., Britannia P&I Club, Rulebook 2017/18, Rule 39.

⁶⁶ *Id.* Rule 40.

⁶⁷ See, e.g., Gard P&I Club Statutes, Article 9: Functions of the Board of Directors; see

論者歸納英國法院判決及仲裁判斷，提出對於董事會濫用裁量權之司法審查標準，類型如下⁶⁸：(1)董事會決議如有誤解協會規則，或為越權行為（*ultra vires*），則法院得據以宣告其決議無效；(2)基於衡平法之義務，董事之經營裁量權，必須符合公平（*fairness*）、合理（*reasonableness*）、誠信善意（*bona fides and in good faith*）等「自然正義法則」（*rules of natural justice*）。船東互保協會係由全體會員所組成，因此，其經營利益實則為整體會員之權益，蓋協會之業務經營權係由會員組成之董事會控制，經協會章程授權董事會行使之裁量權，藉以實現協會自治之目的。董事會應遵守法律、章程及會員大會之決議，並應善意的為協會最大利益執行職務，於充分取得並瞭解有關資訊之情形下，基於自由裁量權作出專業獨立判斷，維護全體會員之共同利益，而非特定會員之個別利益。

(五) 經理人與聯絡人

董事會對於協會的日常保險事務及理賠處理服務，係依據協會章程之授權另行委任由專業經理人（*Manager*）負管理之責⁶⁹。就協會經理人之職權而言，包括執行董事會之決議及經營政策、核保理賠事務、協會帳務管理、各地聯絡人之指派等。再者，為有效提供理賠服務及提供資訊聯繫，經理人於全球各地主要港口城市授權委任之理賠聯絡人（*Club Correspondent*）協助保險理賠案件。然而，協會之理賠聯絡人並非協會、經理人或會員之代理人（*agent*）或協會的分支機構，除經由協會授權，理賠聯絡人無權代收法律程序相關文書或代為提起訴訟程序⁷⁰。就協會聯絡人之功能而言，包括：通知協會關於入

also EDGAR GOLD, *GARD HANDBOOK ON P&I INSURANCE* 34-37 (2002).

⁶⁸ See HAZELWOOD & SEMARK, *supra* note 19, at 21-22; *see also* GILMAN ET AL., *supra* note 62, at 101-02.

⁶⁹ See GILMAN ET AL., *supra* note 62, at 98; *e.g.*, The Standard Club Europe Ltd., Articles of Association, Art. 28: "Charles Taylor & Co. (Bermuda) or its successors in business or title shall be the managers of the company ["the company" means The Standard Club Europe Ltd, company number 17864]".

⁷⁰ See HAZELWOOD & SEMARK, *supra* note 19, at 15-16.

會船舶之海事或重大貨損案件；協助調查海損事故原因、損失範圍和程度、及入會船舶對事故之責任程度；受協會委託，提供在當地國之法律抗辯意見等⁷¹。

(六) 小 結

為使讀者瞭解易於理解與參考，茲繪製船東互保協會的組織運作圖（如圖二），如下所示。

四、船東互保協會之制度特性

從組織規範觀察，船東互保協會之業務經營權，實際上乃交付由會員所組成之董事會控制，此一經營機制表彰出協會自治之理論基礎。本文即就相互性原則之實質內涵，及協會共同危險分散機制等，具體說明如下。

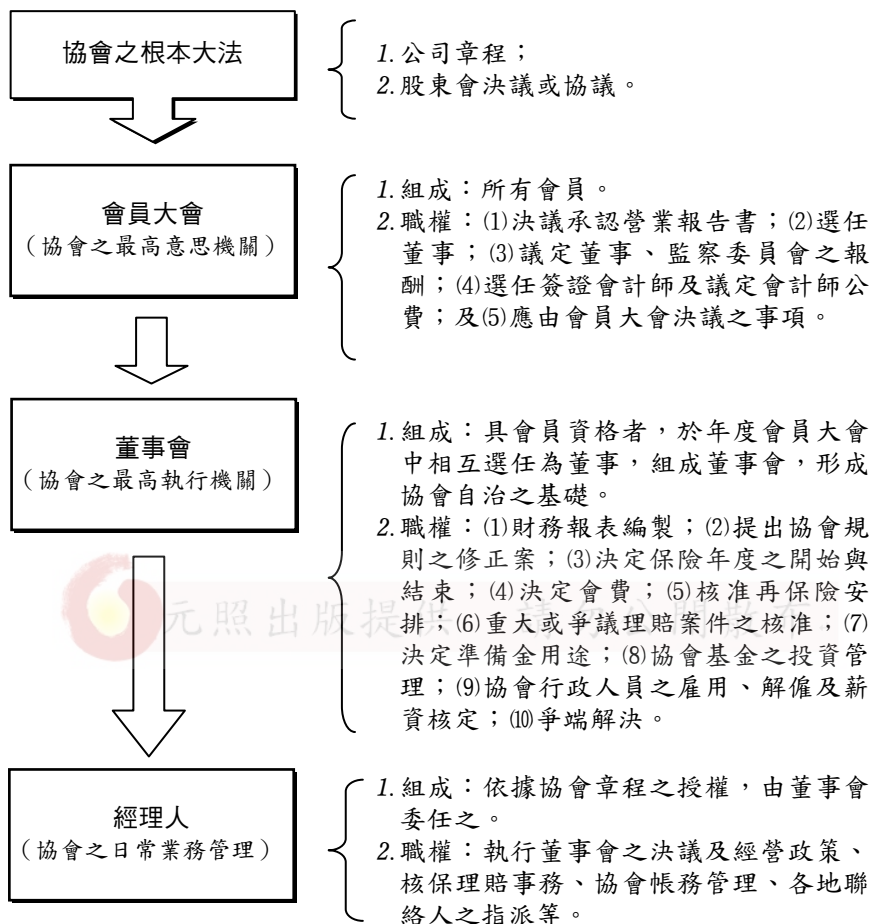
(一) 相互性原則之理論基礎

實務上，船舶所有人係協會之構成員，透過危險共同團體之保險制度運作，在非營利基礎下⁷²，會員間彼此相互分攤損失，由此形成之相互性原則（on the mutual principle）⁷³，乃與商業保險間之最顯著差異。依本文見解，相互性原則乃斟酌協會自治及會員相互分攤損失之特別情形，衡量全體會員的共同利益，使協會制度及其法律關係臻於公平妥當之一種法律原則。受相互性原則的支配，對於協會組織運作之法律解釋，應取向於全體會員共同利益為依據。惟相互性原則究

⁷¹ See NORTH OF ENGLAND P&I ASSOCIATION, *supra* note 29, at 19-20.

⁷² 我國法制下，法人，因其目的事業之不同，可區分為公益法人與營利法人。前者，以實現社會上不特定多數人之利益（即通稱之公益）為目的而設立之法人，其常見者為文化、學術、宗教、慈善、醫療等事項；後者，以追求其組織成員之利益為目的而設立之法人，其典型者為公司。船東互保協會之構成目的雖為分散會員遭遇保險事故產生損害之危險，然其亦將經營所得之利潤平均分配與其會員，與公益法人之意義並不相同，非為公益法人，而與營利法人之意義相當。

⁷³ See TERRY O'NEILL & JAN WOLONIECKI, *THE LAW OF REINSURANCE IN ENGLAND AND BERMUDA* 1145-46 (4th ed. 2015).



資料來源：本研究整理。

圖二 船東互保協會之組織運作圖

為抽象法律概念，在具體適用此項原則，仍須考量實際情形，如此方能表彰其法律意義及目的。

由組織制度觀察，船舶所有人係協會的構成員，透過危險共同團體之保險制度運作，彼此約定相互分攤對於第三人的責任賠償損失，由此形成之相互性原則。基於協會自治的基礎，船東互保協會係以無

盈無虧原則達到損益兩平的經營目標，保費基礎係按成本計價而不含核保利潤⁷⁴。申言之，船舶所有人所應負擔會費（call）之性質，並非完全等同於商業保險的危險對價保費，而是承諾共同分攤協會所有會員於保險期間內之責任賠償損失⁷⁵。個別會員的年度會費，須視保險年度終了後，由協會評估年度盈虧損益後，方能確定。又在相互性原則的支配下，對於協會承保範圍的法律解釋，應取向於全體會員共同利益為依據。故對於不在協會規則所列舉承保範圍內的危險事故，協會經理人或董事會得依據「融通條款」行使裁量權，適當地擴大承保範圍，依相互性原則得予以融通賠償⁷⁶。本文為便於說明船東互保協會的相互性原則之理論基礎及制度特性，茲以表列方式對照比較說明船東互保協會與商業保險之制度比較，並彙整如表一所示。

表一 船東互保協會與商業保險公司之制度比較

組織 制度特性	船東互保協會	商業保險公司
控制權 (control)	協會由船舶所有人組成，相互選任為董事，進而取得協會的業務經營權。協會經營權，實際上乃交付由會員（被保險人）所組成的董事會控制，此一運作機制表彰「協會自治」之理論基礎。	公司經營權由董事會為之，係為全體股東之利益，與被保險人無涉。
經營目的 (profit)	協會經營不在於追求商業營利之盈餘，而採收支平衡（balance the books）方式，以達損益兩平之無盈無虧原則。協會係由會員自主集合組成互助非營利性質的保險組織。	商業保險公司，皆為營利事業。公司資本由股東出資，公司經營係以營利為目的，達到股東利益最大化原則，公司盈餘得分派股利回饋股東。

⁷⁴ See Özlem Gürses & Johanna Hjalmarsson, *Marine Insurance*, in *MARITIME LAW* 439, 489 (Özlem Gürses ed., 2018).

⁷⁵ See HAZELWOOD & SEMARK, *supra* note 19, at 103.

⁷⁶ See NORTH OF ENGLAND P&I ASSOCIATION, *supra* note 29, at 18.

組 織 制度特性	船東互保協會	商業保險公司
保費基礎 (premium)	保費基礎係按成本計價而不含核保利潤，會員所應分攤之會費金額係採「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，由協會評估該保險年度的預期盈虧與準備金，並決定會員的追加會費後，方能確定會員的實際全額會費。	商業保險公司所收取的保險費，包括兩部分：一為純保險費，係指承擔風險之成本，乃作為將來保險事故發生時之保險金給付。另一為附加保險費，係指保險業經營保險業務所額外附帶發生之費用，包括：核保利潤收入、招攬佣金、管銷費用、人事薪資等。
保險範圍 (scope of cover)	對於不在協會規則所列舉承保範圍內之危險事故，協會依據「融通條款」得行使裁量權，適當地擴大承保範圍，依相互性原則得予以融通賠償。	商業保險人僅以保險契約所約定之承保範圍內，負損失補償責任，無融通賠償之義務。

資料來源：本研究整理。出版提供 請勿公開散布。

(二)船東互保協會之合作機制

單一的船東互保協會下，所有會員所發生之任何承保責任，均應由所有會員共同分攤之，此為互助保險之基本特質。基於大數法則之運用，越多船東加入船東互保協會，除擴大承保能量外，船東會員之責任承擔亦能更為平均分散。在此觀念下，於一八九九年由英國的6家船東互保協會⁷⁷共同組成「倫敦集團」(London Group)的「共保聯營協議」(pooling agreement)的制度，相互性原則更擴大適用在船東互保協會之間的合作。所謂「共保聯營」制度，係指倫敦集團的6家船東互保協會彼此約定，將其入會船舶的船東責任保險業務，按照協議規定匯入共保池(pool)中，而對於承保之入會船舶發生超過各別協會自留額之共保賠款(pool claims)時，再按照分攤比例命各協會成員共同承擔責任。此種聯營制度的功能，協會成員按照協議所匯入共

⁷⁷ 在1899年當時，倫敦集團的6家船東互保協會，包括：UK Club、Britannia Club、Standard Club、London Club、Newcastle Club以及Sunderland Club。

保池的保險業務，盈虧風險均等，此可促成船舶所有人責任損失之平均分攤，更可以匯集所有協會成員運用更大的大數法則使預期損失率更加精確，提升經營之穩健性。過去的「倫敦集團」因持續擴大，且開放北歐、美國、日本的船東互保協會陸續加入，故已更名為「國際集團」（The International Group）船東互保協會，時至今日，國際集團船東互保協會係由全球主要的13家船東互保協會所組成，承保船舶已經涵蓋全球國際商船總噸位90%以上⁷⁸。然而，「倫敦集團」的創設初衷，係採取相互共保聯營方式，運用共同危險分散機制以提供高額度保險金額之保障，並提升經營之穩健性，此一制度目的，至今維持不變。目前，「國際集團」的總部仍維持設立於英國倫敦，國際集團船東互保協會的共同危險分散機制運作的法律基礎，即「國際集團協議」（International Group Agreement, the IGA）及「共保聯營協議」（the Pooling Agreement），皆明文規定以英國法為準據法⁷⁹。依共保聯營協議之規範目的，國際集團船東互保協會係提供給13家協會成員相同的共保聯營保障，則各協會成員對其會員所提供之承保風險應予以高度同質化（homogeneity），以符合相互性原則進行共同危險分攤與統一洽購再保險契約，包括：

1. 對於協會規則之限制

對於各協會成員所承保風險之同質化，依據共保聯營協議之規定，任何協會規則的修正草案，應先經過國際集團船東互保協會之核准⁸⁰。此外，為達到危險的同質化，除將保險條款予以標準化之外，尚須配合除外條款（exclusions）與擔保條款（warranties），對於大數法則運用始能臻於更完善之境地⁸¹，故共保聯營協議對於除外風險

⁷⁸ See Nicholas Gaskell, Compensation for Offshore Pollution: Ships and Platforms, in MARITIME LAW EVOLVING: THIRTY YEARS AT SOUTHAMPTON 63, 66-67 (Malcolm Clarke ed., 2013).

⁷⁹ See the 2012 Pooling Agreement, cl. 29; International Group Agreement 2013, cl. 14.

⁸⁰ See the 2012 Pooling Agreement, cl. 16.

⁸¹ 陳繼堯，海上保險，2012年5月，頁142；see also the 2012 Pooling Agreement,

與不保損失亦設有明文規範⁸²，以確保各協會成員須按照協議，所匯入共保池之保險業務應僅限於共保聯營協議所定義之共保風險（poolable risks），以符合相互性原則進行共同分攤理賠，同時，協會規則承保範圍亦受到國際集團船東互保協會之共保聯營協議管控⁸³。

2. 共同危險分散機制之體系架構

依據共保聯營協議之規定，對於所匯入共保池之共保風險，國際集團船東互保協會得有權與國際集團的專屬保險公司（Captive，即：Hydra Insurance Company Limited）⁸⁴及商業再保險公司洽商再保安排，再保成本則由所有協會成員按分攤比例分配負擔之⁸⁵。依二〇一八保險年度國際集團船東互保協會對船東責任險的共同危險分散機制安排，則可分為：個別協會成員之自留額（club retention）、國際集團船東互保協會共保自留額（pool layer）、超額損失再保險（general excess of loss reinsurance）、以及巨災溢額保障（catastrophe overspill protection）等四個階層。為使讀者更易於瞭解，茲將共同危險分散機制體系架構整理繪表（如表二），並說明如下。

第一層為各協會成員須首先承擔其承保入會船舶每一事故1千萬美金（US\$ 10m）以內之自留額賠款。對於超過1千萬美金（US\$ 10m）以上之賠償責任，則由國際集團船東互保協會的共同危險分散機制進行補償。依據國際集團船東互保協會之共保聯營協議，第二層為共保自留額：超過1千萬美金（US\$ 10m）以上至1億美金（US\$ 100m）以下之賠款，由13家協會成員依約定比例共保之。第三層為超

cl. 4: excluded risks - Appendix IV, and cl. 5: excluded loses - Appendix V.

⁸² See the 2012 Pooling Agreement, cl. 4: excluded risks - Appendix IV, and cl. 5: excluded loses - Appendix V.

⁸³ See HAZELWOOD & SEMARK, *supra* note 19, at 55.

⁸⁴ 關於專屬保險公司（captive insurance company）之定義及法律性質，參見林建智、蔡信華，專屬保險監理法制之研究——兼論我國建構專屬保險制度之立法芻議，政大法學評論，第141期，2015年6月，頁282-285。

⁸⁵ See the 2012 Pooling Agreement, cl. 12.

表二 國際集團船東互保協會之共同危險分散機制之體系架構圖

責任限額		
US\$3,100m	US\$1,000m	第四層：巨災溢額保障 (catastrophe overspill protection)
US\$2,100m	US\$2,000m	第三層：超額損失再保險 (general excess of loss reinsurance)
US\$100m	US\$90m	第二層：國際集團船東互保協會 共保自留額 (pool layer)
US\$10m	US\$10m	第一層：各協會之自留額 (individual Clubs' retention)

資料來源：2018年度國際集團船東互保協會之再保險計畫：<https://www.igpandi.org/reinsurance>（最後瀏覽日：2018年3月31日），並經本文整理。

元照出版提供 請勿公開散布

額損失再保險契約：超過1億美金（US\$ 100m）以上至21億美金（US\$ 2,100m）以下之賠款，由國際集團船東互保協會為13家協會成員之共同利益，以最合理經濟之保費成本向倫敦商業保險市場上之再保險人購買超額損失再保險，堪稱為全世界保險限額最高的海上再保險契約。第四層是巨災溢額保障：由國際集團船東互保協會安排超額損失再保險，承保超過21億美金（US\$ 2,100m）以上至31億美金（US\$ 3,100m）之賠款。對於超過31億美金（US\$ 3,100m）之巨災事故損失，則再回歸於13家協會成員依共保自留約定比例分攤巨災溢額損失，並向各會員船舶所有人追加溢額會費作為補償資金，惟協會對於任一入會船舶之會員請求溢額會費時，其金額不得超出該入會船舶所適用一九七六年海事求償責任限制公約（International Convention for the Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976）責任限制累計金額的2.5%⁸⁶。在油污染（oil pollution）責任保障方面，國際集團船

⁸⁶ See, e.g., Britannia P&I Club, Rulebook 2017/18, Rule 11(4)(D); see also the 2012 Pooling Agreement, cl. 14.2(a).

東互保協會則提供10億美金之最高補償限額，遠高於目前統一國際公約法或國內法所規範之責任限額。

「國際集團協議」之規範目的，旨在確保各協會成員基於相互性原則，須共同遵守「共保聯營協議」的規範內容⁸⁷，該協議之重要議題共分為五部分，包括：(1)各協會成員之保險報價程序（第2條至第7條）；(2)退會會費之規範（第8條）；(3)違反國際集團協議之「減損危險分散機制」（Reduce Pooling Facility）效果（第9條）；(4)協會「平均費用率」（the Average Expense Ratio）之財務報表揭露（第12條）；及(5)紛爭解決條款：準據法與管轄法院之約定（第14條）。在保險報價程序方面，國際集團協議對於協會成員的報價方式訂定詳細規範，目的在於強化各協會之核保紀律，任何協會成員均不得用不合理之低費率，削價競爭船東責任險之保險業務。國際集團協議之基礎在於強調相互性原則，保險報價程序應有助於穩定協會與會員關係，船東互保協會的保險成本應該如實反映出會員的損失紀錄，以及會員應有義務公平合理地共同分攤協會成本，相對於此，從事船東責任險之費率競價，並無助於降低會員的理賠金額⁸⁸。

在違反協議的法律效果方面，若遇有任一協會成員被認定有違反協議規範時，則應適用「減損危險分散機制」（Reduce Pooling Facility）之制裁效果，易言之，該當違反國際集團協議之協會成員，就該案所涉之入會船舶，則在二年期間內無法受到「共保聯營協議」之完全保障，而須自行負擔每一事故至1億5千萬美金以內之賠款損失⁸⁹。鑑於各家協會成員對於其承保之入會船舶，依據共保聯營協議規定僅須負擔每一事故1千萬美金以內之自留額賠款損失，權衡利弊得失之下，各協會成員當不願違反國際集團協議，以低費率競爭新業務而遭受高額制裁，如此即能收到嚇阻效果。

⁸⁷ See GOLD, *supra* note 67, at 109.

⁸⁸ *Id.* at 111.

⁸⁹ See International Group Agreement 2013, cl. 9.1: “Reduced Pooling Facility.”

肆、英國船東互保協會之監理規範議題

一、設立許可標準

營業執照之許可標準，是監理官管制保險市場最重要且最有效的監理管制模式，目的在於確認保險業能遵守主管機關的保險監理法規，以維持金融保險市場秩序，並保障保單持有人的權益。參考「國際保險監理官協會」（International Association of Insurance Supervisor, IAIS）⁹⁰基於相互保險組織特性所發布之保險監理議題報告⁹¹，對船東互保協會設立許可之審核要點，建議應注意以下事項，包括：(一)法律組織型態：審查協會章程及其準據法、會員組成結構（即入會船舶之國籍、船舶型態等）、會員大會運作機制（召集程序、決議方式）；(二)人員之適任性規範（fit and proper）：船東互保協會之董事會係由全體會員所選任組成，董事會成員、協會經理人必須具備履行其職責之專業能力、經驗及誠信；(三)法定資本額之要求：協會資金原則上係由會員出資而成，而協會會員並非股東且不投入資本，故應審核其資金來源及其準備金額度，以避免其失卻清償能力而無法履行責任。

二、財務監理議題

經主管機關許可設立，並依法為設立登記，領得營業執照後，船東互保協會的業務經營，仍須注意應符合相關保險監理規範。按英國

⁹⁰ 「國際保險監理官協會」（IAIS）為求協力合作加強國際保險監理事宜，發展並制訂國際通用之保險監理準則，藉此提供整合國際保險監理模式之介面，自1994年成立以來已陸續完成並頒布保險監理之原則（Principles）、標準（Standards）、指導報告（Guidance Papers）、議題報告（Issue Papers）等不同等級文件，作為會員之監理規範參考。有關已頒布發行之原則、標準、指導報告、及議題報告內容，請參閱IAIS官方網站：<http://www.iaisweb.org/>，造訪日期：2018年5月31日。

⁹¹ International Association of Insurance Supervisors (IAIS), Issues Paper on the Regulation and Supervision of Mutuals, Cooperatives and other Community-based Organisations in increasing access to Insurance Markets.

保險法制及倫敦保險市場實務之運作，保險業之組織型態主要可分為三種類型，包括：保險公司、勞依茲保險人（Lloyd's underwriters）及船東互保協會⁹²。保險監理法規，旨在維持保險業之健全、效率與公平競爭，並有助於金融體系穩定，進而保障保單持有人與投資人權益。各國監理官對於保險業的管控，首要著重於財務監理（prudential regulation）⁹³，關於保險業能否符合建立以清償能力為目的之資本適足性規範，向來被視為保險監理的核心課題，以防止保險業無法履行保險金給付義務。船東互保協會乃由船舶所有人所組成的危險共同團體，依照保險制度經營，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），運用精算方法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。關於協會的營運資金來源，主要必須仰賴所有會員出資及繳付會費，其目的在於補償會員將來損失之保險金，故協會基金本質上由所有會員所交付之會費聚集而成。若入會船舶的數量與噸位不足，致會費徵收短絀時，協會無法給付保險金，即發生失卻清償能力之虞。

歐盟議會與理事會在二〇〇九年頒布歐盟Solvency II指令⁹⁴基本原則乃在建立一套以風險為衡量基礎的監理架構，自二〇一六年一月一日起已經正式實行，與銀行巴塞爾資本協議Basel II制度相同，Solvency II指令也採取三支柱架構對於保險業清償能力制度做全面性

⁹² See GILMAN ET AL., *supra* note 62, at 83.

⁹³ 本文此處所謂「財務監理」，係於美國保險監理法規“financial regulation”之中文修譯，在不同國家保險監理對於該用語各有不同，如英國稱之“prudential regulation”、法國稱之“le contrôle financier”、德國稱之“Finanzaufsicht”，皆指本文此處所探討之保險業財務監理規範。See HAROLD D. SKIPPER & W. JEAN KWON, RISK MANAGEMENT AND INSURANCE: PERSPECTIVE IN A GLOBAL ECONOMY 634 (2007).

⁹⁴ Directive 2009/138/EC of the European Parliament and of the Council of 25 November 2009 on the taking-up and pursuit of the business of Insurance and Reinsurance (Solvency II), OJ L335/1, 17.12.2009.

規範，即第一支柱係量化的財務審慎監理（量化基礎）、第二支柱係公司治理、內部控制與風險管理（質化要求）、第三支柱係監理報告及公開資訊揭露（財報健全與資訊揭露），故Solvency II指令所涵蓋範圍除保險業法定資本額標準及其衡量方法外，亦包含公司治理、監理程序、風險管理、財務揭露及會計準則等全面性的監理規範。⁹⁵船東互保協會係由會員（船舶所有人）組成之互助非營利保險組織，協會基金係由所有會員共同分攤交付所形成，且其經營不在於追求商業營利，而是達損益兩平之無盈無虧原則，故歐盟Solvency II指令實施，第一支柱之資本適足性與清償能力要求，將會對船東互保協會之財務能力造成衝擊，依據保險專業分析師的精算報告，船東互保協會將面臨平均90%增幅之清償能力資本要求（solvency capital requirement, SCR）⁹⁶。考量船東互保協會制度之特殊性，歐盟Solvency II指令前言第53條⁹⁷也提及：協會得向會員徵收追加會費（supplementary calls）以增加其清償能力，追加會費係協會基金之重要來源，用以支付經營虧損，此方式亦為船東互保協會長期實踐之商業慣例。值得注意者，責任準備金（technical provisions）標準及計算基礎，實係對歐盟Solvency II指令第一支柱清償能力要求之核心規範。鑑於船東互保協會係依據二〇〇六年英國公司法登記為無股份資本之私人擔保有限公司，協會會員並非股東，不投入資本，而協會基金之形成，須仰賴所有會員共同分攤之會費。除會費收入之外，船東互保協會應在盈餘之保險年度提撥認列準備金，並維持適當之準備金額度，以給付保險金與其他費用，或用於保險年度之虧損撥補⁹⁸。誠然，準備金提列對

⁹⁵ See Karel Van Hulle, Regulatory Challenges and Developments in the European Union, in THE FUTURE OF INSURANCE REGULATION AND SUPERVISION: A GLOBAL PERSPECTIVE 294, 303-05 (Patrick M. Liedtke & Jan Monkiewicz eds., 2011).

⁹⁶ See HAZELWOOD & SEMARK, *supra* note 19, at 122.

⁹⁷ See 2009/138/EC, OJ L335/6, Recital (53).

⁹⁸ 船東互保協會對於一般準備金之提撥金額與其用途，係由協會規則明文授權交由董事會裁量決定，*see, e.g.*, Britannia P&I Club, Rulebook 2017/18, Rule 39(1).

保險公司財務是否健全影響甚鉅，若之準備金額度不足，可能造成不良的後果，包括：(一)無法揭露協會之真實財務狀況；(二)將會造成未來清償能力不足，違反歐盟Solvency II指令之規定；(三)若船東互保協會的財務信用評等不佳，將導致會員流失。

因會員與協會之間具有強烈信賴關係，故協會之經營性質實與一般商業保險公司有別，當協會財務狀況顯著惡化而被迫退場時，無論保險契約是否能順利移轉給其他的船東互保協會，因原保險契約之會員與協會間關係發生重大變更，對會員權益勢必產生若干不利益的影響，二〇一一年南英船東互保協會（South of England P&I Club）⁹⁹因經營困境失卻清償能力，以致於走向破產清算，即為適例。因此，歐盟Solvency II指令之生效實行，有助於監督船東互保協會的清償能力並使其維持正常運作，惟英國脫歐（Brexit）後，歐盟法律將不再對於英國具有直接適用與優先效力，必須回歸英國本身法律內容。在金融服務方面，英國在二〇〇八年全球金融危機之前，較少單獨立法，一般是直接適用歐盟金融相關法規，英國脫歐如果終止適用歐盟現行金融法規，將使英國金融業者無所適從，產生高度不確定性¹⁰⁰。取回立法及司法等方面的法律控制權，係為英國脫歐之一項重要目的¹⁰¹，因此可預期英國審慎監理局（PRA）將不會自動承認歐盟Solvency II指令之效力¹⁰²，而歐盟金融監理法律在英國之效力及如何調適，即為未來重要議題。另一方面，在英國正式脫歐之後，英國船東互保協會

⁹⁹ 南英船東互保協會並非國際集團船東互保協會之成員，相關說明，See Arthur J. Gallagher, 2017 Commercial P&I Market Review 1, 17 (2017), https://www.ajg.com/media/1702088/2017_ajg_commercial_pi_market_review.pdf (last visited: 2018.05.31).

¹⁰⁰ 洪德欽，英國脫歐對其多元法律體系之影響，臺大法學論叢，第46卷特刊，2017年11月，頁1089-1090。

¹⁰¹ 同前註，頁1080。

¹⁰² KPMG, Brexit Alert: Updated for EEA Firms Passporting into the UK 1, 1-2 (2017), <https://home.kpmg.com/content/dam/kpmg/uk/pdf/2017/09/update-for-eea-firm-passporting-into-the-uk.pdf> (last visited: 2018.05.31).

將無法依據歐盟「單一執照」(single license)¹⁰³及互相承認原則進入歐盟單一市場進行保險交易，實則面臨必須重新申請歐盟國家之營業許可執照¹⁰⁴，並須符合Solvency II指令規範，否則將無法在歐盟境內進行保險業務，此為英國船東互保協會將面臨的最重大考驗。

三、國際集團協議適法性之檢驗

(一)適法性之法源基礎

自一九八一年起，歐盟執委會(European Commission)對於國際集團船東互保協會在海上責任保險的業務經營，是否有違反歐盟競爭法之疑慮，持續進行適法性之調查¹⁰⁵。就歐盟競爭法之法源基礎而言，依據歐洲聯盟運作條約(The Treaty on the Functioning of the European Union, TFEU，以下簡稱「歐盟運作條約」)第3條第1項第(b)款規定¹⁰⁶，為維持歐盟內部市場運作，所制訂必要之競爭法規範，屬於歐盟之專屬職權(exclusive competence)。歐盟競爭法的實體基礎規範，係指歐盟運作條約第101條原則禁止限制競爭行為、以及第102條禁止濫用獨占地位的規定，依歐洲法院的判決先例(case-law)之確

¹⁰³ 所謂「單一執照」制度，係指歐盟境內保險業凡經其設立所在地(母國)主管機關取得營業執照，則無須在其他會員國另行申請設立許可，便可在歐盟境內經營保險業務，完全由母國主管機關負責監理該保險業，執行業務所在地(地主國)主管機關不得干預或禁止之。此一原則既適用保險業的跨境自由設立子公司或分支機構，也適用於在歐盟境內保險業的跨境保險服務。關於歐盟保險監理規範之詳細說明，參見蔡信華、林建智，論金融危機與歐盟保險監理之改革——兼論我國保險監理之改進芻議，風險管理學報，第15卷第1期，2013年6月，頁87-88。

¹⁰⁴ International Group of P&I Clubs, Annual Review 2016/17, 1, 5 (2017), <https://www.igpandi.org/article/annual-review> (last visited: 2018.05.31).

¹⁰⁵ See Luc Gyselen, P&I Insurance: The European Commission's Decision Concerning the Agreements of the International Group of P&I Clubs, in MARINE INSURANCE AT THE TURN OF THE MILLENNIUM (VOLUME 1) 181, 181-82 (Marc Huybrechts, Eric Van Hooydonk & Christian Dieryck eds., 1999).

¹⁰⁶ TFEU, Art. 3: "1. The Union shall have exclusive competence in the following areas: (b) the establishing of the competition rules necessary for the functioning of the internal market."

認，歐盟憲法性條約¹⁰⁷對各會員國，應具有直接適用效力與優先適用效力。依據歐盟運作條約第101條第1項規定：事業間協議（agreements between undertakings）、事業公會之決定（decisions by associations of undertakings）或一致性行爲（concerted practices），致影響會員國間貿易，且以妨礙、限制或扭曲歐盟內部市場競爭爲目的或效果者，應予禁止。特別是包括以下行爲：1. 直接或間接決定價格或其他貿易條件；2. 限制或控制生產、市場、技術發展或投資；3. 分配市場或提供資源；4. 對交易對象差別待遇，致其不利競爭；及5. 以交易對象接受附帶義務爲締約條件，且該義務與商業用途、契約毫無關聯。同條第2項規定：本條所禁止之協議或決定，應自動無效。

就歐盟競爭法的具體執行法規而言，應適用理事會第1/2003號規則（Council Regulation 1/2003）¹⁰⁸、以及執委會第773/2004號規則（Commission Regulation (EC) No 773/2004）¹⁰⁹。申言之，歐盟執委會就反托拉斯案件（限制競爭的協議、獨占地位濫用等）的調查與罰則，享有專屬職權，歐盟執委會得依理事會第1/2003號規則依職權或依告發進行任何必要的調查，要求事業及事業公會提供所有必要的資訊（Art. 18），爲調查系爭事項之目的而訊問任何同意接受訊問的自然人或法人（Art. 19），對事業或事業公會進行所有必要的檢查，事

¹⁰⁷ 在歐盟法律制度實踐上，歐盟乃以憲法性條約爲基礎，各會員國不但應接受條約規定之義務，並且移轉部分主權給歐盟行使，因此創設一具有「超國家性質」之組織機構及法律體系，依此法制運作。歐盟之憲法性條約，主要係指里斯本條約（The Treaty of Lisbon），包括：歐洲聯盟條約（The Treaty on European Union, TEU），與歐洲聯盟運作條約（TFEU）。關於歐盟法律的詳細內容，請參見歐盟法的官方網站：http://europa.eu/eu-law/index_en.htm，造訪日期：2018年5月31日。

¹⁰⁸ Council Regulation (EC) No 1/2003 of 16 December 2002 on the implementation of the rules on competition laid down in Articles 81 and 82 of the Treaty, O.J. L 1, 4.1.2003.

¹⁰⁹ Commission Regulation (EC) No 773/2004 of 7 April 2004 relating to the conduct of proceedings by the Commission pursuant to Articles 81 and 82 of the EC Treaty, O.J. L 123/18, 27.4.2004.

業與事業公會必須服從歐盟執委會決定而命發動的檢查（Art. 20）。基於調查的結果，當歐盟執委會依職權或依告發採取行動而認定有違反的情事，得以決定要求相關事業或事業公會終止其違法行為（Art. 7），或是認定未能符合違反歐盟競爭法的要件為理由，或因為滿足豁免條件，以決定認定歐盟競爭法不適用於特定的協議、公會決議或一致性行為（Art. 10）。

（二）歐盟執委會之調查

若經歐盟執委會調查確認國際集團協議違反競爭法規定，則船東互保協會之間的共保聯營協議制度，依歐盟運作條約第101條第2項規定應自動無效。迄今，歐盟執委會業已分別於一九八五年與一九九九年作成正式決定（decisions）¹¹⁰，確認國際集團船東互保協會的協議具備豁免條件，並未違反歐盟競爭法之規範。惟歐盟執委會在一九九九年決定所給予十年豁免期間業於二〇〇九年二月二十日屆滿¹¹¹，因此，歐盟執委會在二〇一〇年八月二十六日依職權主動進行對國際集團船東互保協會的反托拉斯調查程序¹¹²，對於13家協會成員所共同簽署的國際集團協議是否違反歐盟競爭法的相關規範，限制各協會成員間之競爭，致侵害船舶所有人之利益。

歐盟執委會對國際集團船東互保協會所涉違反歐盟競爭法規範，

¹¹⁰ 85/615/EEC, OJ L376/2, Commission Decision of 16 December 1985 relating to a proceeding pursuant to Articles 85 of the EEC Treaty (Cases No IV/30.373 — P & I Clubs); 1999/329/EC, OJ L125/12, Commission Decision of 12 April 1999 relating to a proceeding pursuant to Articles 85 and 86 of the EC Treaty and Articles 53 and 54 of the EEA Agreement (Cases No IV/D-1/30.373 — P & I Clubs, IGA and No IV/D-1/37.143 — P & I Clubs, Pooling Agreement).

¹¹¹ 按1985年歐盟執委會決定之豁免期間為1985年2月20日至1995年2月20日（see Art. 1 of the 1985 Decision）；1999年歐盟執委會決定之豁免期間為1999年2月20日至2009年2月20日（see Art. 3 of the 1999 Decision）。

¹¹² European Commission, Press Release Ref no: IP/10/1072 of 26 August 2010, “Antitrust: Commission opens formal probe into marine insurance agreements”, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-1072_en.htm#PR_metaPressRelease_bottom (last visited: 2018.05.31).

主要調查爭點，包括：1. 「國際集團協議」對於協會保險報價程序之規定；2. 「國際集團協議」對於退會會費之規定；及3. 商業保險人對於國際集團船東互保協會之再保險。再者，依據理事會第1/2003號規則第2條後段之規定，事業或事業公會主張享有歐盟運作條約第101條第3項之利益者，應對於已滿足該項構成要件負舉證責任。對此，國際集團船東互保協會提出抗辯理由，摘要如下：

1. 「國際集團協議」對於保險報價程序之規定

船東互保協會係由會員（船舶所有人）自主集合組成之互助非營利保險組織，基於相互性原則，協會之經營不在於追求商業營利的盈餘，而是採收支平衡方式，以達損益兩平之非營利性，故應強調各協會間不從事價格競爭之重要性。協會資金係由會員出資而成，對於入會船舶之損失補償及協會管理費用，由全體會員共同分擔，若從事價格競爭，無法降低全體會員所應共同分擔之保險成本。對於會費之報價程序，係以船舶總噸位，按一定之費率計算會費，並採取「預繳會費制度」於保險期間內收取預付會費，惟須於該保險年度之保險期間屆滿後，方能確定會員之追加會費與實際全額會費，此一保費計算方式，顯然不同於一般商業保險採取固定保費制（fixed premiums）收取定額保險費¹¹³。

2. 「國際集團協議」對於退會會費之規定

歐盟執委會質疑船東互保協會所收取之退會會費，其會費計算並未如實反映出未決賠案的理賠成本，而阻礙會員自由移轉協會之權益。就退會會費之性質而言，係指當保險關係終止，會員之入會船舶退出協會時，會員應依據協會要求之適當額度所給付之額外費用。國際集團船東互保協會之抗辯理由，謂各協會成員對於退會會費計算皆不盡相同，其精算數據資訊，包括：保費風險（premium risk）、準

¹¹³ See The Standard Club, Standard Bulletin January 2011: European Commission Enquiry Special Edition 1, 2-3 (2011), <http://www.standard-club.com/docs/StandardBulletinEuropeanCommissionJan2011-4.pdf> (last visited: 2018.05.31).

備金風險 (reserve risk)、巨災風險 (catastrophe risk)、市場風險 (market risk)、交易對手違約風險 (counterparty default risk)、作業風險 (operational risk) 等¹¹⁴。各協會成員之間有權自行決定對於退會會費採用不同之計算方式，此亦彰顯其自由競爭，此外，會員對於退會會費計算產生疑慮時，得向國際集團船東互保協會之專業委員會 (expert committee) 請求救濟措施¹¹⁵，足以說明其退會會費之合理性。

3. 「共保聯營協議」之再保險規定

希臘航運合作委員會 (Greek Shipping Co-operation Committee, GSCC) 曾於一九九五年代表希臘的船舶所有人向歐盟執委會告發國際集團船東互保協會之再保險涉及不當限制競爭，其所提供固定之高額度再保限額，導致會員無法協商再保險交易條件，且高額度再保限額顯然不符合其船舶實際風險¹¹⁶。歐盟執委會依據國際集團船東互保協會承保之入會船舶所累計全球國際商船的總噸位，認定其海上責任保險的市占率已達到歐盟運作條約第102條規定之獨占地位 (dominant position)。準此，國際集團船東互保協會是否有濫用獨占地位之情事，即有進行調查的必要性。而國際集團船東互保協會的抗辯理由，強調其共同危險分散機制的高額度再保限額目的在於提供巨災溢額保障給予所有會員，以有效降低所有會員對於分攤追加溢額會費之負擔，此係基於互助性原則，巨災賠案應由所有會員共同分攤損失，故有必要維持一定之高額度再保險金額。

歷經二年調查程序後，歐盟執委會在二〇一二年八月一日依職權認定國際集團協議並未違反歐盟競爭法的規範，發布新聞稿終止反托拉斯之調查程序¹¹⁷。惟歐盟執委會未如過去兩次正式對國際集團船東

¹¹⁴ See International Group Agreement 2013, cl. 8.1.

¹¹⁵ See The Standard Club, *supra* note 113, at 3-4.

¹¹⁶ See Gyselen, *supra* note 105, at 187.

¹¹⁷ European Commission, Press Release Ref no: IP/12/873 of 1 August 2012, "Antitrust: Commission closes investigation in P&I Clubs case", <http://europa.eu/>

互保協會作成決定，並給予十年豁免期間，而僅發布歐盟執委會新聞稿方式終止調查，歐盟執委會似仍保留依職權或依告發採取第四次調查程序之可能性，值得後續觀察。

伍、我國法之啟示

基於保險之技術性、專業性及複雜性，保險業對於社會安全與金融市場之影響舉足輕重，故各國對於保險組織之設立及業務經營，皆有嚴格之監理規範限制。本文以下將以我國現行保險業法之規範基礎，說明船東互保協會組織型態之法律地位，並就向未經許可外國保險業投保是否牴觸我國現行相關法令進行檢討，及提出如何改善現行保險業法之修法建議。

一、保險業法之適用問題及規範建議

(一) 保險業組織型態之規範限制

本國保險業，指依我國保險法組織登記，以經營保險為業之機構（保險法第6條第1項）。我國保險公司之組織型態，依保險法第136條第1項規定：「保險業之組織，以股份有限公司或合作社為限。但經主管機關核准者，不在此限。」且必須依本法之規定組織登記。復按保險法第136條第2項規定：「非保險業不得兼營保險業務。」準此，我國保險業之組織，除股份有限公司及合作社外，另得依其他法律之規定而設立者，如中華郵政股份有限公司得依法經營簡易人壽保險。非保險業不得兼營保險業務，如有違反者，由主管機關或目的事業主管機關會同司法警察機關取締，並移送法辦；如屬法人組織，其負責人對有關債務，應負連帶清償責任（保險法第136條第3項），並得追訴其刑事責任（保險法第167條），此為我國保險業法的組織規範¹¹⁸。

rapid/press-release_IP-12-873_en.htm (last visited: 2018.05.31).

¹¹⁸ 劉宗榮，保險法——保險契約法暨保險業法，第4版，2016年1月，頁715-

外國保險業，指依外國法律組織登記，並經主管機關許可，在中華民國境內經營保險為業之機構（保險法第6條第2項）。外國保險業非經主管機關許可，並依法為設立登記，繳存保證金，領得營業執照後，不得開始營業。且外國保險業，除本法另有規定外，準用本法有關保險業之規定（保險法第137條第3項）。外國保險業之組織，是否應以股份有限公司、合作社、及其他法律有特別規定者為限？容有探討餘地。蓋外國保險業之組織型態，依其本國保險業法規未必與我國相同¹¹⁹，由外國立法例之考察，英國之勞依茲保險組織（Lloyd's of London）¹²⁰、船東互保協會、美國之相互保險公司（mutual insurance company）¹²¹等，其組織型態皆與我國法制不同。是以，我國主管機關在許可外國保險業在我國境內營業時，應慎重評估其組織型態及日後監理方式，惟一經許可，則其組織型態如何即不受本法第136條規定之限制。換言之，外國保險業非屬股份有限公司或合作社之組織，我國主管機關得考量我國現行保險業法欠缺規範基礎，或將衍生日後監理問題為由，不許可其於我國境內營業保險業務，但於許可之後，其組織型態為何即不在所論之列¹²²。經許可之外國保險業者，除本法另有規定外，準用本法有關保險業之規定（本法第137條第4項），且其在我國境內營業，其營業範圍受我國及其本國法律之限制。

外國之船東互保協會來臺申請設立分支機構，須依保險法第137條第5項授權主管機關訂定之「外國保險業設立許可及管理辦法」，

717。

¹¹⁹ 本文所論述之英國船東互保協會係依2006年英國公司法，依法登記為無股份資本之私人擔保有限公司，協會會員並非股東，不投入資本，亦不分享任何利潤。此與我國保險法第136條第1項規定，保險業之組織，以股份有限公司或合作社為限，並不相同。

¹²⁰ 有關英國勞依茲之保險組織、其發展演變、組織成員及運作方式，參見陳繼堯，前揭註81，頁25-39。

¹²¹ 有關相互保險公司之法律性質、其設立程序及經營方式，參見江朝國，相互保險組織之監理及相關問題之研究，載保險法論文集(二)，1997年3月，頁436-458。

¹²² 江朝國，保險法逐條釋義——第一卷總則，第2版，2018年1月，頁78-79。

申請經我國主管機關（金融監督管理委員會，以下簡稱「金管會」）之許可，並依法為營業設立登記，繳存保證金，領得營業執照後，始得開始營業。若我國主管機關許可該外國船東互保協會來臺設立分支機構，於我國境內經營時，其組織型態即不受保險法第136條規定之限制。鑑於營業執照之許可標準，是監理官管制進入其保險市場最重要且最有效的監理管制模式，目的在於確保外國保險業能遵守當地國的保險監理法規，以維持其國內金融保險秩序，並保障保單持有人的權益，除前述法定設立標準外，參酌「國際保險監理官協會」（International Association of Insurance Supervisor, IAIS）¹²³基於相互保險組織特性所發布之議題報告¹²⁴，本文建議對船東互保協會設立許可之審核要點，應注意以下事項，包括：1. 法律組織型態：審查協會章程及其準據法、會員組成結構（即入會船舶之國籍、船舶型態等）、會員大會運作機制（召集程序、決議方式）；2. 人員之適任性規範（fit and proper）：船東互保協會之董事會係由全體會員所選任組成，董事會成員、協會經理人必須具備履行其職責之專業能力、經驗及誠信；3. 法定資本額之要求：協會資金原則上係由會員出資而成，而協會會員並非股東且不投入資本，故應審核其資金來源及其準備金額度，以避免其失卻清償能力而無法履行責任。

（二）國際保險業務分公司（OIU）之境外保險業務

為使我國保險業參加國際金融活動，並吸引國際投資人參與我國

¹²³ 「國際保險監理官協會」（IAIS）為求協力合作加強國際保險監理事宜，發展並制訂國際通用之保險監理準則，藉此提供整合國際保險監理模式之介面，自1994年成立以來已陸續完成並頒布保險監理之原則（Principles）、標準（Standards）、指導報告（Guidance Papers）、議題報告（Issue Papers）等不同等級文件，作為會員之監理規範參考。有關已頒布發行之原則、標準、指導報告、及議題報告內容，請參閱IAIS官方網站：<http://www.iaisweb.org/>，造訪日期：2018年5月31日。

¹²⁴ International Association of Insurance Supervisors (IAIS), Issues Paper on the Regulation and Supervision of Mutuals, Cooperatives and other Community-based Organisations in increasing access to Insurance Markets, IAIS (2010).

金融活動，特許保險業為國際金融業務之參與者，辦理保險相關業務，以擴大離境金融中心市場規模，我國在二〇一五年二月四日公布施行「國際金融業務條例」部分條文之修正案¹²⁵，開放保險業在我國境內設立國際保險業務分公司（Offshore Insurance Unit, OIU）¹²⁶，得辦理在我國境外之要保人及被保險人以外幣收付之人身保險業務、非屬我國境內不動產之財產保險業務、再保險業務及其他經主管機關核准之保險相關業務（參照國際金融業務條例第22條之13）。考量國際保險業務分公司係於境外進行國際保險業務，且須以外幣收付為原則，不涉匯兌事務，故得採取放寬金融管制，豁免保險業不受管理外匯條例及保險法有關規定之限制¹²⁷，以降低交易成本，採取低度監理¹²⁸。

基於船東責任保險屬於跨境及境外風險，且符合我國業界實務上運作之所需¹²⁹，此等具有國際性質且情形特殊之保險種類，適於納入國際保險業務分公司所得經營之財產保險業務，以美金等外幣交易，

¹²⁵ 參照2015年2月4日公布之國際金融業務條例第1條規定：「為加強國際金融活動，建立區域性金融中心，特許銀行、證券商及保險業在中華民國境內，分別設立國際金融業務分行、國際證券業務分公司及國際保險業務分公司，制定本條例。」關於我國國際金融業務之發展沿革，參見林建智、蔡信華，建構境外保險業務分公司之法制芻議，保險專刊，第30卷第1期，2014年3月，頁3-11。

¹²⁶ 國際保險業務分公司（OIU）之立法理由，如下：為使我國保險業參加國際金融活動，並吸引國際投資人參與我國金融活動，爰特許保險業為國際金融業務之參與者，辦理保險相關業務，以擴大離境金融中心市場規模，並有助我國保險業之發展。

¹²⁷ 考量國際保險業務分公司係辦理以外幣收付之保險等業務，不涉及新臺幣兌換，參照國際金融業務條例第5條第1項、第22條之6第1項規定，定明國際保險業務分公司辦理第22條之13第1項各款業務，除本條例另有規定者外，不受管理外匯條例及保險法之限制。

¹²⁸ 林建智、蔡信華，前揭註125，頁33。

¹²⁹ 國際貿易實為我國之經濟命脈，而進出口貨物之運送絕大多數仰賴海運，故有效之風險移轉管道乃成為船舶所有人願意投入海上運送事業以及發展國際貿易之前提要件，因此，有必要鼓勵我國保險業設立OIU，將此等具有國際性質之國際貨物保險、船舶保險、海事責任保險等納入OIU承做，並以美金等外幣交易，則保險費收入可享租稅優惠，並得擴大境外之保險業務經營規模。

則保險費收入可享租稅優惠，並得擴大境外之保險業務經營規模。同時，我國政策亦開放外國船東互保協會在我國虛擬境外設立OIU營運據點，提供境外船東責任保險服務，運用租稅優惠措施¹³⁰，降低法規障礙及監理密度，擴大國際資金參與我國境外保險業務，以提升市場效率促進競爭，使我國發展成為區域性金融保險中心之地位。

二、被保險人向「未經許可外國保險業」投保之適法性

(一)我國法制規範之檢討

由於保險業務的經營可能對於社會金融秩序產生重大影響，各國莫不對於保險業務為相當高度的監督¹³¹。為貫徹金融政策之穩定性與保護市場機制，我國向來採取規範基礎的監理，法規管制相對嚴格。進入市場門檻採取嚴格之許可方式，依我國現行保險法第137條第3項規定：「外國保險業非經主管機關許可，並依法為設立登記，繳存保證金，領得營業執照後，不得開始營業。」而外國保險業在我國境內經營保險業務，未經主管機關核准者，應勒令停業，並處新臺幣3百萬元以上1千5百萬元以下之行政罰鍰（本法第166條）。在刑事責任方面，對於非保險業經營保險業務者（本法第167條），或為非本法之保險業或外國保險業代理、經紀或招攬保險業務者（本法第167條之1）¹³²，均以犯罪行為之刑事罰論處，而具有刑法上之高度重要性¹³³。準此，對於未經金管會許可設立得於我國境內經營保險業務之

¹³⁰ 保險業辦理國際保險業務之租稅優惠制度已訂定落日條款，依國際金融業務條例修正條文第22條之16第5項規定，免徵營利事業所得稅、營業稅、印花稅及免予扣繳所得稅之實施期間，自本條文生效日起算10年，因此，國際保險業務分公司的現行租稅優惠制度將於2025年2月4日屆滿終止，應予注意。

¹³¹ 葉啟洲，保險法實例研習，第5版，2017年2月，頁4。

¹³² 修正理由：「為維護金融市場秩序，保障消費者權益，將違反原文第一百六十三條第二項規定違法代理、經紀或招攬境外保單者處以行政罰之規定，改處以刑事罰，並酌修構成要件後列為修正條文第一項；並於句末增列「；情節重大者，得由主管機關對保險代理人、經紀人、公證人予以勒令停業或廢止其許可，並註銷執業證照。」。

¹³³ 葉啟洲，前揭註131，頁4。

外國保險業，其發行之保險商品亦未經該會審查通過，即為所謂「地下保單」，自二〇〇八年迄今，金管會保險局依法移送檢警調單位取締「地下保單」案件，據統計已達30件¹³⁴。

政府以監理介入保險市場運作，在於避免市場機制無法運作¹³⁵。然而，我國被保險人得否向未經主管機關核准或許可之外國保險業投保境外保險商品，則乏明文。查現今國內產物保險公司並未開辦P&I保險業務，且國內並無此類保險組織，因此被保險人均係向國外船東互保協會投保。惟該外國之船東互保協會並未經我國保險主管機關之許可為設立登記並繳存保證金而獲得營業執照，因此國內航運業者若自行或經由保險經紀人公司向其投保，是否抵觸保險法第137條第3項、第4項及第163條第2項之法律規定？依據我國保險法學者之見解¹³⁶，應認為無抵觸可言，其立論基礎，摘要如下：1. 國際貿易為我國之經濟命脈，而進出口貨物之運送絕大多數仰賴海運，因此，鼓勵國人從事船舶航運業務直接有助於國際貿易之發展。由於海上運送之風險遠超過其他方式之運送，有效之風險移轉管道乃成為船舶所有人願意投入海上運送事業之前提要件；2. 船東責任保險為船舶所有人加入船東互保協會成為其會員後，該協會始對於會員之相關損失風險加以承保，而該保險所承保之危險，對航運公司之危險移轉極具重要性，卻非我國一般產物保險公司所承作之業務，如不許航運公司向國外船東互保協會投保，將對航運公司之營運形成極大威脅；3. 船東責任保險之運作已經一百餘年之歷史，其已成為國際海運實務之慣例作法，我國自有航運事業以來，實務上船舶所有人亦均透過船東互保協

¹³⁴ 參見金管會，重要公告（1/31/2013）：自97年迄今移送檢警調單位之地下保單案件統計表，金管會官方網頁：http://www.ib.gov.tw/ch/home.jsp?id=35&parentpath=0,2&mcustomize=multimessage_view.jsp&dataserno=201301310016&aplistdn=ou=bulletin,ou=multisite,ou=chinese,ou=ap_root,o=fsc,c=tw&toolsflag=Y&dtable=Bulletin，造訪日期：2018年5月31日。

¹³⁵ 汪信君、廖世昌，保險法理論與實務，第4版，2017年9月，頁19。

¹³⁶ 林勳發，跨國、境外與剩餘保險相關規範之檢討與修訂建議，保險專刊，第31卷第4期，2015年12月，頁351-352。

會移轉此等一般產物保險公司不承保之特殊風險，自不宜論以牴觸保險法相關規定。

海上保險的發展具備共通性及國際性，規範型態長久以來均為習慣法、海事專家、商事實務之商人法（*lex mercatoria, merchant law*）為主，我國海商法對於海上保險規定，因應實務，亦以國際慣例及實務之演進為調整修訂，但均非強制法，居於輔助地位，且國際公約於此方面並未有特別立法¹³⁷。商事習慣法係基於商人自治性（*autonomy*），為商人間之法律，於此等商事關係中，國際商事交易主要由商人自主形成的不成文商事習慣所主導，於此等商事關係中，可能存在之共同慣例與實務之整合與確定，不但可使法律一般規則內容更加豐富，更有助於仲裁人適用於相關國際爭議時，可從其中抽出，作為判斷而形成新習慣¹³⁸。船東互保協會之法制與市場運作於一八五五年源自英國，至今已經建立完整體系，協會自治及相互性原則等法制理論基礎，為國際航運實務普遍接受與遵循。我國海商法海上保險章雖然並未對於船東互保協會加以規範，惟本文所論述相關英國法制，應可依海商法第5條規定適用民法第1條，視之為法理以為適用，成為海商法之補充性法源，並肯認其制度之重要性。由於海商法強調海上危險之特殊性，船舶在海上從事海上企業活動，具有廣泛之涉外性與國際性，其特有原理原則係在於對抗船舶活動之海上風險或分擔財物損失，於解釋海商事件，應參酌國際海商習慣¹³⁹，故英國船東互保協會之法制與海商實務，甚具參考價值。

船東責任險係承保船舶所有人從事海上船舶營運活動所發生對第三人之賠償責任¹⁴⁰，所涉及風險具有國際性，且於國內尚無經主管機關許可之保險業或外國保險業開辦該種類保險，實務上有必要向未經

¹³⁷ 柯澤東，前揭註20，頁325-326。

¹³⁸ 柯澤東，國際私法新境界——國際私法專論，2006年9月，頁126。

¹³⁹ 蔡信華，前揭註5，頁246-247。

¹⁴⁰ 劉宗榮，前揭註21，頁688。

我國保險主管機關許可之外國船東互保協會投保。復按我國航業法第14條第1項規定及海洋污染防治法第33條第2項規定，皆有強制要求船舶所有人應投保責任保險之法律規範。又依保險法第147規定授權訂定之保險業辦理再保險分出分入及其他危險分散機制管理辦法第9條第2項，亦明文規定主管機關許可被保險人得境外投保之險種¹⁴¹。為符合航運業界實務運作之所需，本文認為國內航運業者自行向未經許可之外國保險業投保船東責任險，應無牴觸我國保險業法之相關規定。

(二)外國立法例之參考

國內船舶所有人自行向未經主管機關許可之外國船東互保協會投保船東責任險，在法理上應未牴觸我國保險業法之相關規定。此雖符合航運業界之保險實務慣例，惟欠缺法源基礎，形成未規範狀態，實有不妥，理應增訂規範。本文建議參酌外國立法例之借鏡，以供修正我國保險法之參考依據，說明如下。

1. 英國「保險商業行為指導原則」

英國金融監理係以二〇〇〇年金融服務暨市場法（The Financial Services and Markets Act 2000, FSMA）為基本規範，並受英國二〇一二年金融服務法（Financial Services Act 2012）之修正¹⁴²。依據FSMA

¹⁴¹ 參照保險法第147條規定授權訂定之保險業辦理再保險分出分入及其他危險分散機制管理辦法第9條第2項規定：「保險經紀人為未經主管機關核准領有執業證書之國外保險經紀人者，該再保險分出業務為未適格再保險分出。但該分出業務為主管機關許可被保險人得境外投保之險種者，不在此限。」立法理由說明：「1. 保險業於委託保險經紀人辦理再保險分出業務，乃再保險市場運作之重要機制。為確保保險業再保險分出業務之安全並維護已合法設立據點之保險經紀人之公平競爭，除規定第一項外，若透過未經主管機關核准之外國保險經紀人安排之再保險業務，亦為未適格再保險分出；2. 惟經主管機關許可被保險人得境外投保之險種如海運、商業航空保險及國際轉運貨物保險，因具有國際性質，再保該種類保險常需透過未領有執業證書之國外保險經紀人為之，為符合業界實務運作之所需，爰訂定但書排除之。」

¹⁴² See CHARLES RIX & HOGAN LOVELLS, A PRACTITIONER'S GUIDE TO THE REGULATION OF INSURANCE 14-15 (5th ed. 2014).

第19條規定於英國境內從事金融業務行為，必須事先取得主管機關之許可授權，如有違反則以該法第23條規定之刑事罰論處。依據金融行為監理局¹⁴³所頒布之「保險商業行為指導原則」（Insurance: Conduct of Business, ICOBS）¹⁴⁴係明定保險業於英國從事非投資型保險業務之商業行為規範，惟依ICOBS 1.1.2針對保險商業行為，列舉得以豁免除外不受監理之業務範圍，包括：(1)再保險（reinsurance）；(2)大規模風險契約（contracts of large risks），即財產保險標的係屬於歐洲經濟區（European Economic Area, EEA）以外之境外風險，或為商人保險之大規模風險¹⁴⁵，如航空保險、貨物運輸保險、船舶保險及船東責任險等。

現今英國保險市場可區分為個人保險（消費者保險）與商人保險（非消費者保險，即海上保險與再保險契約等），兩者規範目的不同，前者，個人保險則需要法律介入保護相對弱勢之消費者，避免有不公平之情形；後者，商業保險係尊重私法自治及市場機制。因此，英國法制首先係以消費者保護為優先立法，制定二〇一二年消費者保險（告知暨說明）法（Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act, CIDRA），解決過去舊法對消費者保險之被保險人過於嚴苛的規定，以符合現代消費者保護及合理公平對待被保險人之趨勢¹⁴⁶；其後，復按商人保險之特性，另行制定英國二〇一五年保險法（The Insurance Act 2015），惟考量商人保險具有高度契約自由之特

¹⁴³ 金融行為監理局之職責，在於負責金融服務行為和市場監督，以維護金融市場的正常運行，促進市場有效競爭，保護金融消費者的合法權益。參見許永明、蕭景元，英國保險監理制度之革新，保險專刊，第30卷第4期，2014年12月，頁449-450。

¹⁴⁴ Financial Conduct Authority (FCA), Insurance: Conduct of Business, ICOBS (2016), <https://www.handbook.fca.org.uk/handbook/ICOBS.pdf> (last visited: 2018.05.31).

¹⁴⁵ See RIX & LOVELLS, *supra* note 142, at 374-75.

¹⁴⁶ 英國消費者保險之詳細說明，參見羅俊璋，英國2012年消費者保險（告知暨說明）法之立法例評析，中正財經法學，第5期，2012年7月，頁149-151；see also JOHN BIRDS, BIRDS' MODERN INSURANCE LAW 126-27 (10th ed. 2016).

性，於該法第16條規定¹⁴⁷允許契約當事人得以契約明文約定排除其適用¹⁴⁸，故該法對於商人保險而言，並非強制規定，以尊重私法自治原則及商業市場機制。

2. 美國「未經許可保險模範法」

參照美國「保險監理官協會」（National Association of Insurance Commissioners, NAIC）於二〇〇二年頒布之「未經許可保險模範法」¹⁴⁹，該模範法第4條第B項明文規定：「任何人不得與未經許可保險人進行保險交易，或不得在本州內直接或間接代理未經許可保險人從事保險之招攬、協商、訂約、續約、提供要保書、交付保單、風險評估、釐定費率、賠款之調查或理算、或保費之收取或轉交、或以其他方式協助保險交易。」此為原則禁止之規定。但該模範法第4條第F項設有例外規定，在下列情形不受限制：(1)第5條所規定之剩餘保險（Surplus lines insurance）；(2)依本州保險法規定，保險人不需取得營業許可即可經營之交易；(3)再保險；(4)從事州際間或外州商業之鐵路或空運之財產或設施、海上保險及運送保險。

3. 日本「保險業法」

外國保險業者若要在日本境內營業時，須依日本保險業法之規定向內閣總理大臣申請產物保險業或人壽保險業之許可執照（日本保險業法第185條第1項、第2項）。未在日本境內依法設有分公司之外國保險業，依規定原則上不得直接簽訂在日本有住所或居所的人或是在

¹⁴⁷ 排除條款（contracting out provisions）之規定，See The Insurance Act 2015, s.16(2).

¹⁴⁸ See George Leloudas, Contracting Out of the Insurance Act 2015 in Commercial Insurance Contract, in THE INSURANCE ACT 2015: A NEW REGIME FOR COMMERCIAL AND MARINE INSURANCE LAW 94, 95 (Malcolm Clarke & Baris Soyer eds., 2017); see also ÖZLEM GÜRSES, MARINE INSURANCE LAW 267-68 (2nd ed. 2017).

¹⁴⁹ National Association of Insurance Commissioners (NAIC), Non-admitted Insurance Model Act (2002), <http://www.naic.org/store/free/MDL-870.pdf> (last visited: 2018.05.31).

日本的財產或擁有日本國籍的船舶或航空機的相關保險（日本保險業法第186條第1項）¹⁵⁰。違反該規定之外國保險業者，得處二年以下之徒刑或科或併科3百萬日圓以下之罰金（日本保險業法第316條）¹⁵¹。

對於跨境經營保險業務之外國保險業者，雖未於日本境內依法設有分公司，但得豁免監理下列三種類型之保險契約（日本保險業法施行令第19條）¹⁵²：(1)再保險契約；(2)以下列任一或全部為對象之保險契約：國際海上運送所使用之日本國籍船舶暨依此於國際間運送之貨物，以及因此所生之責任；(3)以下列任一或全部為對象之保險契約：商業航空所使用之日本國籍航空機暨依此於國際間運送之貨物，以及因此所生之責任。

由於日本保險法規明確規定，上述三種類型之保險契約，乃為限制向外國保險業投保之例外，因此自無適用日本保險業法第316條罰則之餘地。

(三)我國保險法之修法建議

為符合我國業界實務上運作之所需，對於具有國際性質且情形特殊之保險種類，如海運之船舶保險、海事責任保險、國際貨物保險及商業航空保險等，參酌上述英國、美國、日本立法例，解釋上應可經由我國主管機關許可後，向未經核准之外國保險業投保。惟此等現行實務上運作仍然欠缺法源基礎，故本文建議應以修法方式補救，以杜爭議。因此，本文建議修正保險法第137條第3項規定，增訂但書之規定，以解決向未經許可外國船東互保協會投保之適法性爭議。相關修正建議條文及理由，說明如下：

¹⁵⁰ 廖淑惠譯，新日本保險業法，2003年11月，頁146-147。

¹⁵¹ 同前註，頁309-310。

¹⁵² See NOBORU KOBAYASHI ET AL., INSURANCE LAW IN JAPAN 75 (2nd ed., 2014).

修正建議條文	現行條文	修正理由
<p>第137條第3項 外國保險業非經主管機關許可，並依法為設立登記，繳存保證金，領得營業執照後，不得開始營業。但具有國際性質且情形特殊，經主管機關許可被保險人得境外投保之險種，不在此限。</p>	<p>第137條第3項 外國保險業非經主管機關許可，並依法為設立登記，繳存保證金，領得營業執照後，不得開始營業。</p>	<p>一、增訂本條但書規定。 二、現行保險法第137條第3項規定之立法目的，在維護保險市場之交易秩序，保障保險消費者之權益，故值得肯定，惟經主管機關許可被保險人得境外投保之險種，如海運之船舶保險、船東責任險（P&I Insurance）、國際貨物保險及商業航空保險等，因具有國際性質且情形特殊，或該種類保險於國內尚無經主管機關許可之保險業或外國保險業開辦者，必須向未經主管機關核准之外國保險業為之者，為符合業界實務運作之所需，參酌英國「保險商業行為指導原則」ICOBS 1.1.2對保險商業行為之監理除外規定、美國「未經許可保險模範法」第4條第F項規定、日本保險業法施行令第19條規定、我國現行保險業辦理再保險分出分入及其他危險分散機制管理辦法第9條第2項規定，爰增訂但書排除之。</p>

陸、結 論

全球化經濟活動下，現代航運業者在船舶經營須面臨更高度複雜化之營運風險與法律責任，有賴船東互保協會提供必要之財務安全保障，此對我國航運業及國際貿易發展至為重要。我國自有航運事業以來，實務上船舶所有人亦均向船東互保協會投保船東責任險。本文乃船東互保協會保險組織之基礎法制研究，以英國法制發展為論述基礎，逐步探討、釐清環繞於本研究之相關議題，以整理、建構相應之法制與理論。

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，彼此成立非營利性之相互保險組織，此乃英國船

東互保協會之發展背景。從船東互保協會之組織規範觀察，船舶所有人係協會的構成員，透過危險共同團體之保險制度運作，在非營利基礎下，會員彼此約定相互分攤對於第三人的責任賠償損失，由此形成相互性原則之理論基礎，此乃與商業保險間之最顯著差異。現代意義之英國船東互保協會係依據二〇〇六年英國公司法設立登記為無股份資本之私人擔保有限公司，並取得法律人格，在保險契約之形式上，船東互保協會為保險人，會員之締約對象為公司法人之協會，而非協會會員，各會員僅具被保險人之地位，不再兼具保險人與被保險人之雙重地位。就船東互保協會之組織架構而論，其最大特性在於會員關係與保險關係之一體化。依據英國公司法之規定，協會章程視為協會與會員間之契約，協會與會員皆有遵守協會章程之義務。協會章程乃規定協會組織及活動之根本大法，成為協會與會員間最重要之成文規定，是協會內部關係以及開展協會保險業務活動的規範基礎。董事會乃船東互保協會之最高執行機關，業務執行之意思決定權，係屬董事會之權限，惟董事會執行業務，應依照法令、章程及會員大會決議為之。事實上，船東互保協會之業務經營權乃交付由會員所組成之董事會控制，此一運作機制形成協會自治，進而導出相互性原則之理論基礎。

船東互保協會乃非營利性保險組織，協會營運資金來源主要仰賴所有會員出資及繳付會費，用以補償會員將來發生責任損失。為避免協會失卻清償能力，二〇〇九年歐盟Solvency II指令之頒布及生效實行，能有效確保船東互保協會的財務能力，加強對船東互保協會的財務監理，以保障全體船舶所有人權益。最後，本文以英國船東互保協會的法制發展為借鏡，肯認我國航運業者自行或透過保險經紀人向未經許可外國船東互保協會投保之適法性，並參考英國「保險商業行為指導原則」ICOBS 1.1.2對保險商業行為之監理除外規定、美國「未經許可保險模範法」第4條第F項規定及日本保險業法施行令第19條規定，具體提出我國海商法修正建議。期望透過本文釐清船東互保協會組織法制之議題，提供作為我國主管機關與相關單位參考，並有助於日後各項相關保險法制之建構。

參考文獻

一、中文

(一)專書

1. 江朝國，相互保險組織之監理及相關問題之研究，載保險法論文集(二)，瑞興，1997年3月，頁436-458。
2. 江朝國，保險法逐條釋義——第三卷財產保險，元照，2015年9月。
3. 江朝國，保險法逐條釋義——第一卷總則，第2版，元照，2018年1月。
4. 汪信君、廖世昌，保險法理論與實務，第4版，元照，2017年9月。
5. 邱展發，P&I船東責任保險，載海上保險，智勝，2012年5月，頁103-140。
6. 柯澤東，國際私法新境界——國際私法專論，元照，2006年9月。
7. 柯澤東，海商法——新世紀幾何觀海商法學，第2版，元照，2010年9月。
8. 陳繼堯，海上保險，智勝，2012年5月。
9. 曾宛如，公司管理與資本市場法制專論(一)，第2版，元照，2007年10月。
10. 曾宛如，公司法制基礎理論之再建構，第2版，自版，2012年11月。
11. 葉啓洲，保險法實例研習，第5版，元照，2017年2月。
12. 廖淑惠譯，新日本保險業法，財團法人保險事業發展中心，2003年11月。
13. 劉宗榮，保險法——保險契約法暨保險業法，第4版，自版，2016年1月。
14. 劉宗榮，海商法，第3版，自版，2016年9月。

(二)期刊論文

1. 林建智、蔡信華，建構境外保險業務分公司之法制芻議，保險專刊，第30卷第1期，2014年3月，頁1-34。

2. 林建智、蔡信華，專屬保險監理法制之研究——兼論我國建構專屬保險制度之立法芻議，政大法學評論，第141期，2015年6月，頁277-357。
3. 林勳發，跨國、境外與剩餘保險相關規範之檢討與修訂建議，保險專刊，第31卷第4期，2015年12月，頁325-364。
4. 洪德欽，英國脫歐對其多元法律體系之影響，臺大法學論叢，第46卷特刊，2017年11月，頁1017-1114。
5. 許永明、蕭景元，英國保險監理制度之革新，保險專刊，第30卷第4期，2014年12月，頁447-467。
6. 蔡信華，論船舶油污染責任強制保險，保險專刊，第26卷第2期，2010年12月，頁217-250。
7. 蔡信華，海商法之國際法源——以IMO海事責任國際公約為例，月旦法學雜誌，第274期，2018年3月，頁235-247。
8. 蔡信華、林建智，論金融危機與歐盟保險監理之改革——兼論我國保險監理之改進芻議，風險管理學報，第15卷第1期，2013年6月，頁81-107。
9. 賴煥升，海上貨物保險之研究——以2009年協會貨物條款承保範圍為中心，國立中正大學法學集刊，第47期，2015年4月，頁281-335。
10. 羅俊瑋，海上保險契約之證明——兼論最高法院96年度台上字第206號民事裁定，萬國法律，第177期，2011年6月，頁9-23。
11. 羅俊瑋，英國2012年消費者保險（告知暨說明）法之立法例評析，中正財經法學，第5期，2012年7月，頁123-171。
12. 羅俊瑋、賴煥升，百年變革——論英國海上保險擔保條款之修正，東吳法律學報，第28卷第3期，2017年1月，頁1-39。

二、英 文

(一)專 書

1. BENNETT, HOWARD, THE LAW OF MARINE INSURANCE (2nd ed. 2006).
2. BIRDS, JOHN, BIRDS' MODERN INSURANCE LAW (10th ed.

- 2016).
3. DAVIES, PAUL L., GOWER AND DAVIES' PRINCIPLES OF MODERN COMPANY LAW (8th ed. 2008).
 4. Gaskell, Nicholas, Compensation for Offshore Pollution: Ships and Platforms, in MARITIME LAW EVOLVING: THIRTY YEARS AT SOUTHAMPTON 63 (Malcolm Clarke ed., 2013).
 5. GILMAN, JONATHAN ET AL., ARNOULD'S LAW OF MARINE INSURANCE AND AVERAGE (17th ed. 2008).
 6. GOLD, EDGAR, GARD HANDBOOK ON P&I INSURANCE (2002).
 7. Gürses, Özlem & Hjalmarsson, Johanna, Marine Insurance, in MARITIME LAW 439 (Özlem Gürses ed., 2018).
 8. GÜRSES, ÖZLEM, MARINE INSURANCE LAW (2nd ed. 2017).
 9. Gyselen, Luc, P&I Insurance: The European Commission's Decision Concerning the Agreements of the International Group of P&I Clubs, in MARINE INSURANCE AT THE TURN OF THE MILLENNIUM (VOLUME 1) 181 (Marc Huybrechts, Eric Van Hooydonk & Christian Dierck eds., 1999).
 10. HAZELWOOD, STEVEN J. & SEMARK, DAVID, P&I CLUBS LAW AND PRACTICE (4th ed. 2010).
 11. HUDSON, N. GEOFFREY ET AL., MARINE INSURANCE CLAUSES (5th ed. 2012).
 12. Hulle, Karel Van, Regulatory Challenges and Developments in the European Union, in THE FUTURE OF INSURANCE REGULATION AND SUPERVISION: A GLOBAL PERSPECTIVE 294 (Patrick M. Liedtke & Jan Monkiewicz eds., 2011).
 13. Kenmir, David, Authorisation and Regulation Processes, in A PRACTITIONER'S GUIDE TO THE UK FINANCIAL SERVICES RULEBOOKS 529 (Ruth Fox & Ben Kingsley eds., 2013).
 14. KOBAYASHI, NOBORU ET AL., INSURANCE LAW IN JAPAN (2nd ed. 2014).
 15. Leloudas, George, Contracting Out of the Insurance Act 2015 in Commercial Insurance Contract, in THE INSURANCE ACT 2015: A NEW

- REGIME FOR COMMERCIAL AND MARINE INSURANCE LAW 94 (Malcolm Clarke & Baris Soyer eds., 2017).
16. LOWRY, JOHN ET AL., INSURANCE LAW: DOCTRINES AND PRINCIPLES (3rd ed. 2011).
17. MANDARAKA-SHEPPARD, ALEKA, MODERN MARITIME LAW: VOLUME 2: MANAGING RISK AND LIABILITIES (3rd ed. 2013).
18. MERKIN, ROBERT, MARINE INSURANCE LEGISLATION (4th ed. 2010).
19. NORTH OF ENGLAND P&I ASSOCIATION, AN INTRODUCTION TO P&I INSURANCE AND LOSS PREVENTION (2008).
20. O'NEILL, TERRY & WOLONIECKI, JAN, THE LAW OF REINSURANCE IN ENGLAND AND BERMUDA (4th ed. 2015).
21. RIX, CHARLES & LOVELLS, HOGAN, A PRACTITIONER'S GUIDE TO THE REGULATION OF INSURANCE (5th ed. 2014).
22. Shaw, Richard, Pollution of the Sea by Hazardous and Noxious Substances—Is a Workable International Convention on Compensation an Impossible Dream?, in MARITIME LAW EVOLVING: THIRTY YEARS AT SOUTHAMPTON 43 (Malcolm Clarke ed., 2013).
23. SKIPPER, HAROLD D. & KWON, W. JEAN, RISK MANAGEMENT AND INSURANCE: PERSPECTIVE IN A GLOBAL ECONOMY (2007).
24. WILLIAMS, RICHARD, GARD GUIDANCE TO THE STATUTES AND RULES (2008).

(二) 期刊論文

- ◎ Damar, Duygu, Compulsory Insurance in International Maritime Conventions, 15(2) JIML 151 (2009).

(三) 網頁文獻

1. European Commission, Press Release Ref no: IP/10/1072 of 26 August 2010, "Antitrust: Commission opens formal probe into marine insurance agreements", http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-1072_en.htm#PR_metaPressRelease_bottom (last visited: 2018.05.31).

2. European Commission, Press Release Ref no: IP/12/873 of 1 August 2012, “Antitrust: Commission closes investigation in P&I Clubs case”, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-873_en.htm (last visited: 2018.05.31).
3. Financial Conduct Authority (FCA), Insurance: Conduct of Business, ICOBS (2016), <https://www.handbook.fca.org.uk/handbook/ICOBS.pdf> (last visited: 2018.05.31).
4. Gallagher, Arthur J., 2017 Commercial P&I Market Review (2017), https://www.ajg.com/media/1702088/2017_ajg_commercial_pi_market_review.pdf (last visited: 2018.05.31).
5. International Group of P&I Clubs, Annual Review 2016/17 (2017), <https://www.igpandi.org/article/annual-review> (last visited: 2018.05.31).
6. KPMG, Brexit Alert: Updated for EEA Firms Passporting into the UK (2017), <https://home.kpmg.com/content/dam/kpmg/uk/pdf/2017/09/update-for-eea-firm-passporting-into-the-uk.pdf> (last visited: 2018.05.31).
7. National Association of Insurance Commissioners (NAIC), Non-admitted Insurance Model Act (2002), <http://www.naic.org/store/free/MDL-870.pdf> (last visited: 2018.05.31).
8. The Standard Club, Standard Bulletin January 2011: European Commission Enquiry Special Edition (2011), <http://www.standard-club.com/docs/StandardBulletinEuropeanCommissionJan2011-4.pdf> (last visited: 2018.05.31).
9. United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport 2017 (2017), http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf (last visited: 2018.05.31).

A Study on the Legal Status of the Protection and Indemnity (P&I) Club: With a Focus on Its Development in the United Kingdom

Hsin-Hua Tsai *

Abstract

The legal system and operation of the Protection and Indemnity Club (P&I Club) has been well developed in the United Kingdom, which has also been legally recognized worldwide. A P&I Club is a non-profit association composed of commercial shipowners, and the Club provides liability insurance against the risks inherent in industrial ship operation as well as financial security with its members. This paper reviews the legal status and corporate structure of the P&I Club in the United Kingdom. In addition, the paper analyzes the relevant regulatory issues of P&I Clubs. Finally, this paper makes recommendations to the regulatory authorities for legal reforms to the Taiwan Maritime Act for future reference.

Keywords: Maritime Law, Marine Insurance, Protection and Indemnity Club (P&I Club), the Principle of Mutuality, Insurance Regulation

* Assistant Professor, Dept. of Risk Management and Insurance, Ming Chuan University; Ph.D. in Law Division of Graduate Institute, Dept. of Risk Management and Insurance, National Chengchi University.

Received: April 23, 2018; accepted: October 18, 2018