

# 国际性保赔协会的“前世今生”

## ——关于组建我国保赔协会的法律思考

孙鸣岐 | 上海恒量律师事务所

### 一、引言

国际上的“船东互保协会”Shipowners Mutual Assurance Association (简称:保赔协会, P&I Club) 历来被认为是属于船东自己的组织,其显著特点是不以营利为目的,而是以第三者责任险互保的方法为入会船舶/船东提供名目繁多的各类风险保障。在200多年的历程中,保赔协会不仅为服务全球的船东和管理海上保险的风险发挥了巨大的作用,而且提供了专业、高品质的航运服务。

众所周知,一艘需要挂靠国外港口的商船,如果没有加入任何一家国际性保赔协会的话,该船完全有可能不被允许进入任何一个国外的港口,所以船东们不得不安排所有走国外航线的船舶加入一家保赔协会,并获得该协会的“入会证明”(相当于“保险单”)。可是,船舶入会费用(相当于保费)之高甚至可能超过该船的船壳险(我国称之为“船舶险”)保费,可见,在国际海上保险业的船壳险(Hull Insurance)、海上货物运输险(Marine Cargo Insurance)和保赔险(Protection and Indemnity Insurance)三大块业务中,保赔险是不可或缺的,对船东来说完全是一种刚需。

国际性保赔协会的稀缺性使得其业务量越做越大,资金越来越雄厚,其巨额的资金流量和保险赔付基金远大于普通的商业海上保险公司,甚至超过伦敦劳合社,因此具有很强的对抗风险能力。纵观这么多年来国际性保赔协会的运营情况发现,鲜有因

经营不善而倒闭的协会,笔者仅听闻英国一家历史悠久且具中等规模的“南英保赔协会”倒闭的消息。

### 二、保赔协会的演变

#### (一)传统的保赔协会

国际性保赔协会的历史已经有200多年。在欧洲,承保“船壳和机器险”的商业保险公司出现后不久,互助型的船东互保协会便应运而生。其诞生的直接原因是,商业保险公司只承保船舶本身及其设备遭遇意外事故损失的风险,将以下三大类风险排除在外:(1)船舶在运营过程中造成所载货物的损坏或灭失,即货损货差的风险;(2)船舶碰撞固定或浮动物体、船舶造成水域污染、与船舶有关的人身伤亡(包括船员、旅客)的风险;(3)船舶沉没后的打捞等引起损失赔偿的风险(即船东对第三者的责任险)。由于船东苦于无处购买相关保险,便自己组织成立了互助型的船东互保协会,又称“保赔俱乐部”(P&I Club, Protection and Indemnity Club),以保护船东群体自己的权益。

可见,在国际海上保险业中,尽管商业保险公司与船东互保协会的运营方式具有高度的相似性,也都为国际航运、贸易保驾护航,但是两者之间的业务分工却十分明确,服务对象也完全不同。更重要的是,船东互保协会体制的核心是协会管理层与其会员们建立的长期友好、相互信任和尊重的关系,这与商业保险公司有本质的区别。

#### (二)现代保赔协会

国际性保赔协会发展到现在,其性质和经营模式均已发生翻天覆地的变化。可是,我国的航运界和保险界,因信息不灵、墨守成规,对当今保赔协会功能的理解依然停留在几十年前的认知水平。其实,沧海桑田、世事多变,200年后的国际性保赔协会,其性质和经营模式都已经发生日新月异的变化,其主要变化集中反映在以下三个方面:

##### 1. 协会投资人

协会改为以营利为目的,不再是主要由船东自己组成的群众性互助组织,船东一改既是投保人又是承保人的双重身份,而协会已经蜕变成由投资人出资并由出资股东和部分船东组成的金融组织。既然是投资人,他们当然是要追求利润的。

除入会的少数大船东有机会成为协会的董事之外,入会的一般船东们在协会内所处的地位恰如商业保险中的被保险人地位,因此,协会与船东们的利益是不可能一致的。入会船东的地位有时比较尴尬,他们既不能清楚地掌握协会究竟是怎样开展经营管理的,又不得参与协会的经营管理,所以无法对协会进行监督。即便部分大船东的领导有幸成为协会的董事,可以出席会员大会和董事会,但也仅仅是一个“有职无权”的旁观者,对他们来说这只不过是一种荣誉而已。

由此可见,当今的保赔协会已经不再是原来教科书上介绍的船东的群众性互助组

织,协会的运作方式与商业保险公司并无二致,唯一不同的是,协会所承保的是船东风险而已。此外,保赔协会积累的资金和赔付基金不再是属于全体会员所有,即不是单位互助基金,而是属于协会船东海事损失的补偿基金。

## 2. 协会船舶入会费的收取

按照惯例,协会在每年的年初(大约2月20日前)向入会船舶的船东收取预缴入会费(相当于保费),到了一年保险到期时,协会视经营和财务情况决定收取或不收取追加的会费。

然而,现在有不少协会(包括伦敦劳合社的辛迪加Syndicate)开始收取年度固定船舶入会费,即在年初一次性收取全年度入会费,年底不追加会费,其实质就是采用了商业保险公司收取船舶险保费的方式。笔者了解到,其中部分协会的背景实际上就是商业保险公司。例如,澳大利亚的QBE和荷兰的Raest保险公司,它们推出中小船舶的保赔险,并可以按船东的需求,只承保协会负责的风险中的一部分风险,体现了较大的灵活性。

当然,保赔协会除了发生上述巨变之外,目前,仍然保留的做法是,协会有权按船东入会船舶(包括多艘船舶)的年度(有1个年度或3~5个年度)赔付率的高低,适度调整下年度续保费率。此外,协会入会费也会调整,即根据年度总体盈亏状况,协会有权作出对所有入会船舶是否统一追加会费的决



定,有的年份其追加的会费可能高达年初所交会费的20%左右。笔者认为,这是保赔协会的特色,商业保险公司不可能进行这样的操作。

## 3. 协会无限赔偿额的正确解读

需要说明的是,我们不能笼统地宣传协会的最高赔偿额是无限的,因为,所谓“协会承担无限赔偿责任”的这种宣传并不严谨、贴切。按国际航运业的法规和惯例,入会船东对第三者不应承担的赔偿金额和超过船东赔偿责任限制范围以上的赔偿金额,协会是不会给予船东补偿的,更何况协会对船东的补偿额还会根据不同险种设定的最高赔偿额和免赔额进行变动,因此,不可能存在“无限赔偿责任”一说。

笔者认为,对于“协会无限赔偿责任”之文义的正确理解应该是,当某一艘船舶在一个承保年度内发生了多次按协会条款的规定可以得到协会补偿的重大海损事故,按船东承担每一项事故法律责任的最高赔偿额累计数,协会给予的补偿总额可以是无限的。不过,一旦船东为此而宣告破产成立,那么,协会对船东的赔偿总金额将在船东破

产总额的范围中给予适当的补偿,因为,破产船东对外赔偿的总金额仅以船东公司破产时的剩余资产为限。

## 三、国际保赔集团的垄断与全球海上保险业的衰败

### (一)伦敦IG集团

虽然当今世界上有40多家大小不同的保赔协会,但是规模最大的当数由实力雄厚的13家国际性保赔协会抱团组成的“国际保赔协会集团”(International Group,简称伦敦IG)。虽然该集团中的各协会没有直接的资本上的联系,相互之间并不持有股份,但在相互再保险、经营管理、对全球保险市场的控制以及对全球保赔协会业务发展等多个方面的影响巨大。伦敦IG不仅垄断了世界上90%以上航行于全球各港口之间商船的总吨位和95%以上油轮船舶的总吨位,包括众多大型船舶、巨型油轮和巨型邮轮的保赔险业务,同时还把不同风险的最高赔偿额提高到了5亿~10亿美元。伦敦IG并不愿意看到其他国家再成立新的保赔协会与之抗衡,所以集团成员之间的合作越来越紧密,步调

越来越一致,使得新成立的协会和中小协会无法与之竞争,伦敦IG俨然已经垄断了这一行业。

尽管伦敦IG对世界保赔险业务的规范管理起到了主导的作用,但是对一般中小船东来说并无现实意义。因为,中小船东并不需要投保如此高额的海事保险,也承受不了低赔付率下的高额保费支出。另外,如果船东欲把入会船舶从国际保赔集团中的一家成员转移到另一家成员时,不但需要支付一笔不菲的离会费用(该费用大约为一艘船舶年入会费的三分之一),而且转入另一家成员还要承担同样的承保条件和支付一样的人会费,所以,如此高昂的转会费用使得船东望而却步。

## (二)IG集团涉足船壳险

然而,现在有不少保赔协会(包括伦敦劳合社的辛迪加Syndicate)的经营方式已有所变化,它们开始涉足船壳险,保赔协会的性质已经基本上与商业保险公司无异,唯一

的差异是保赔协会与商业保险公司承保的险种不同。保赔协会做船壳险所带来的混乱和造成的恶劣后果是毋庸置疑的:一是打乱了国际保险市场的秩序,即商业保险公司负责船壳险而保赔协会提供保赔险的明确分工;二是在船壳险方面,具有垄断性和庞大经济实力的保赔协会,其竞争力大大超过了商业保险公司,商业保险公司根本无力与保赔协会抗衡。

反观我国实情,我国的商业保险公司已经真实地感受到了这个影响,眼看着我国海上保险业务量的迅速下降而无能为力,以至于多家保险公司已经或正在考虑退出这个市场。保赔协会开创的这一经营行为,对国际商业保险公司船壳险业务的打击将是毁灭性的,因为各国商业保险公司的资金实力普遍都不如伦敦IG集团内的成员协会。

如果保赔协会进一步涉足国际贸易货物运输险的话,那么,世界上大部分的商业保险公司将无海上保险业务可做。笔者认为,在国际海上保险业的三大业务板块中,

对我国商业保险公司而言,剩下能做的也就是海上货物运输险这一部分,如果保赔协会还想进军货运领域的话,这对当今我国的商业保险公司来说影响会更大。

## 四、我国保赔协会的现状

### (一)中国船东互保协会

中国船东互保协会(China Shipowner's Mutual Assurance Association,简称“中船保”,China P&I)。中船保是经中国政府批准的船东互相保险的组织,于1984年1月1日在北京成立。依照国务院颁布的《社会团体登记管理条例》规定,中船保作为全国性社会团体在民政部注册登记,依法享有社团法人资格,接受交通部的业务指导和民政部的监督管理。

中船保由中国远洋海运集团(央企)代管。协会主要会员包括中国远洋海运集团、招商局集团、河北远洋运输集团、山东海运股份有限公司、福建国航远洋集团、新加坡万邦集团、新加坡太平船务、韦立国际集团、伟马集团、加拿大SEASPAN公司和香港东方海外货柜航运有限公司等海内外大型知名航运企业。同时,协会还是民生银行、海通证券等知名金融企业的创始股东,并投资了光大银行、万通投资等企业以及多家产业基金,同时在上海、北京、大连有房地产投资。所以,协会资金实力雄厚,净资产及盈利多年来一直持续增长,在全球众多保赔协会中早已经位居前10位。

中船保向会员船东提供保赔险(P&I)、船壳和机器险(Hull & Machinery)、抗辩险(FD&D)、租船人险(Charterers Cover)、战争险(War Risks)、船舶油污险(Ship Oil Pollution Risks)、海上救助及沉船残骸清除(Salvage and Wreck Removal)和船东对在船船员的责任险(Owner's Liability to Crew Members on Board)等多险种的海上互助保障和专业服务。

经过30多年的发展,中船保的业务规模



不断扩大,协会会员已发展到170多家、入会船舶达6000多万吨,超过我国远洋船舶总吨位的50%。至今,中船保仍然是我国以及发展中国家唯一的一家国际性保赔协会,也是中国最大的保赔险承保人(Underwriter)兼船舶险承保人,其海上保险的实力已经远超我国三家最大保险公司海上保险的承保能力。

2017年,中船保的营运总部迁往上海,其还在大连、香港和伦敦等地设有办事处,同时在110多个国家和地区的250多个港口委建通信代理,搭建全球性通信代理服务网络平台。不过,协会的总部和注册地依然在北京。

## (二)我国船东与国际性保赔协会的关系

鉴于中船保的诞生和发展的目的主要是服务于我国和东南亚的大船东,故入会的船舶主要是行驶在全球港口中的大型船舶。至于我国民营船东的众多远洋船舶,大多与中船保无缘。因此,这些中小船东的远洋船舶,只能委托国内外的保险经纪公司去寻找国外规模较小、资金实力和服务能力相对较弱的保赔协会。

然而,当船舶在国外水域发生重大海事时,在海事处理方面很难得到协会和经纪人及时、良好的服务,当然,其中还包括法律方面的服务。尤其是当因海事造成的重大经济损失很难得到协会及时、合理和充分的补偿时,船东会感到十分无助,甚至走上破产的不归之路。

当我国入会船舶遭遇重大海损事故时,如果保险经纪人对我国船东不提供后续服务,船东要求保赔协会协助处理时,可能都不知道以何种方式与协会联系,进而要求协会提供法律服务或提供海事担保函也变得十分困难,至于事后船东向协会提出保险范围内的海事索赔事宜则更是难上加难。万般无奈之下,如果船东直接出国和协会进行当面交涉的话,资金实力和服务能力均不足的协会很可能会摆出不理不睬的傲慢姿态。

笔者发现,在实践中,我国船东加入国外保赔协会后得到合理赔付的情况不多,往往赔付率很低,甚至部分船东入会多年却没有向保赔协会提出过海损案件的索赔,可协会依旧每年涨费率和追加保费。而另一边,当国际上其他船舶发生重大海损事故时,例如,遇到钻井平台和大型油轮高额油污的赔偿、大型邮轮/客船的沉没、搁浅、碰撞和大量人员伤亡等案件时却能获得巨额赔偿。保赔协会积累的巨额资金包括赔付基金似乎都与我国的船东无缘。据此,笔者呼吁,我国船东加入国外的保赔协会需采取审慎的态度。

## (三)保赔协会与我国保险公司的关系

由于我国唯一的一家保赔协会中船保的承保能力不足,近年来,我国各大保险公司开始开展保赔协会的业务。例如,承保船舶油污险、船舶碰撞、触碰固定(码头)和浮动物体险、船舶残骸打捞险、人身伤亡险和船员责任险等本来属于保赔协会承保的风险。

此外,人保和太保等大型保险公司还与国外保赔协会合作,在国内游说我国船东加入国外保赔协会,它们实际上是充当了国外保赔协会的代理人。还有一些保险公司在介绍其他船东加入国外保赔协会的同时,自己也签发一张保单,并自留了一部分风险,挣得一份保费收入。这种不规范的运作方式,也确实吸引了相当一部分船东通过国内保险公司间接地加入国际性保赔协会,并同时得到一份协会的入会证明,以满足被允许挂靠国外港口的需要。

## (四)对保赔协会的监管

国际上航运和保险业发达的国家,一直把保赔协会与保险公司并列在一起归入国家金融保险监管机构监督管理的,因为,协会的业务管理和操作类似于保险公司,协会经营的资金量也十分可观,与一家大中型

的金融机构相仿。可是,我国保赔协会不归保险监管机构管辖。这使得国外的保赔协会至今还不敢贸然向我国有关部门申办成立分支机构,而只是申请设立一个办事处或代表处,为它们协会的船舶提供一些后续服务和处理索赔事宜。

我国《保险法》和《海商法》等有关法规都没有关于规范保赔协会的条款,故而存在对保赔协会监管法律的缺失,再加上中船保的申办和开业先于我国银保监会的设立,银保监会内部又缺乏相对应的管理人员,多重因素叠加,导致对我国已经存在的中船保是否应该纳入保险监管至今尚无定论。在业界和学术界,对此问题也鲜有讨论,使得保赔协会游离于银保监会的监管之外。

## 五、我国组建更多保赔协会的法律思考

### (一)保赔协会对我国经济发展的重要意义

保赔协会最大的特点是专业化和国际化,即会员船东的国际化、保赔险业务的国际化、海商海事案件处理的国际化、投资活动的国际化。经过多年的发展和经营,保赔协会在国际海运界、保险界和法律界的形象已确立,信誉已被确认,因此,保赔协会被公认为向全球航运界和海上保险界提供最高标准服务的高端航运金融服务机构。

尽管现代保赔协会已经不再是入会船东们互助性的保险机构,但协会还是能承保船东海上经营的风险、保障船东的权益、补偿会员船东的海事经济损失。基于此,笔者建议,我国应该考虑再组建几家保赔协会,自己管理风险,共同抵御风险。组建后的保赔协会,不但可以减少风险的发生,而且能更好地处理所发生的海损事故,降低处理海事案件的成本和缩短处理海事案件的时间,降低协会管理的成本,进而可以降低入会船舶保险费的支出,从而使所有入会的中小船东可以享受真正意义上的会员权益,入会船

船/船队前3至5年的赔付率可升也可降。会员可以对协会积累赔付基金的使用和共享提出合理的建议,还可以参加会员大会和董事会/理事会,担任协会的董事长/理事长。

船东如果对协会处理事故不满或发生纠纷时,可以直接向协会董事会提出申诉。当入会船舶在国外港口发生重大海事时,如果被扣押的船舶需要保释,协会可以及时提供海事担保函(简称:Letter of guarantee-LG),让船舶可以及时地继续航程。当船东遇到诉讼和仲裁时,协会也可以提供必要的法律援助,因为,协会中的高级管理人员多为熟悉海事法律的专业人士。

由于目前航运业不景气,公司资金紧张,也有可能存在部分船东认为现在组建协会不合时宜的说法。笔者认为,该说法有失偏颇,船东不可能因为资金紧张而不购买保险,将风险保障拒之门外。相反,越是不景气的背景下,船东越应该充分利用保险这一工具转移风险,一旦发生重大海损事故而造成巨额损失时,可以借助保险提供的赔偿金,避免资不抵债甚至破产的情况发生。

由于我国对国际性保赔协会的作用认识不足,对其营利性的认知滞后,国内的机构、单位和投资人仍然不太愿意投资或进入保赔协会,尽管这种投资与发起组织一家商业保险公司已经没有什么差别,但他们还是将保赔协会错误地理解为是非营利性的。对此,笔者呼吁,我国有庞大的远洋船舶吨位,这个市场足够大,因此,组建几家新保赔协会,一定能够造福于国内外的广大船东,特别是中小远洋船东,使它们的船舶免于被迫加入那些规模小、实力弱、服务差的国外保赔协会。

同时,笔者认为我国地方政府在有效推进国际航运、国际金融两个中心的建设中,可以通过积极支持和发展新的保赔协会,补齐涉外性特别强的海上保险这块高端航运和金融服务业的短板,从而促进地方经济快速发展。笔者建议,地方政府要打破旧观

念,树立新思维,把支持组建新保赔协会列入头等工作计划,尽快提上议事日程,动员航运界、保险界、法律界和投资人积极行动起来,形成合力,尽快完成新保赔协会的组建工作。

## (二)我国应该成立更多的保赔协会

早在2009年,在原上海市城乡建设和交通运输委员会(简称“上海市建交委”)的支持下,原中国远洋运输公司副总经理雷海、原上海市航海学会秘书长桑史良和笔者三方,曾共同接受上海市建交委的委托,对在上海再组建一家船东互保协会动议进行了一项名为“上海船东互保协会建设方式和途径研究”的课题研究,并于2012年10月向上海市建交委提交了课题研究报告。随后,上海航运交易所在上海市建交委的授权下,先后两次对有关成立船东互保协会的课题进行研究、召开论证会,并递交了课题报告。多年来,原上海市建交委和现在的交通委、浦东和虹口航运办、临港新片区、上海市航交所、上海市科委和有关政府部门都曾经分别召开过多次座谈会和专家评审会,前不久,市民建(民主党派)也曾经向上海市、区有关部门正式汇报其课题研究成果。因此,有关上海正在考虑筹建一家新的船东互保协会的消息,在上海和江浙一带广为流传,已不是一件新鲜事。

我国的海运量,目前约占世界海运总量的20%,到21世纪末将会占40%,超过美国。我国大约有1亿总吨的远洋船舶,包括方便旗船,其中,入会中船保的船舶占接近一半的总吨位,其余的船舶加入了国外大小不同的保赔协会。按照国际惯例,世界上欲挂靠国外港口的远洋船舶,都必须加入一家具有一定资质的保赔协会。如果小型协会的资质和实力不够,船东还需临时另外购买保险,船舶方能进港。由于我国保赔险的承保能力严重不足,因此,笔者主张,我国需要更多的保赔协会,以满足我国航运和保险事

业的发展,这有利于我国保险业早日达到国际水平和走向世界,有利于更好地为我国广大船东提供横跨航运与保险两大行业的高端金融保险服务。从现实条件来看,我国实行改革开放政策至今已有40多年,已经有了资金、人才的集聚,再加上我国已经存在拥有多年实践经验和国际视野的中船保,这对我国再次成立新的保赔协会有先例可鉴,因此,笔者认为我国组建更多保赔协会的方案是可行的。

## 六、对未来的展望兼结语

我们必须直面现有的国际性保赔协会,特别是伦敦IG集团高高在上的事实。尽管在资金实力、最高赔偿金额、处理海事能力和布满世界各主要港口通信代理网络等方面,我们与伦敦IG集团无法匹敌,但我们必须克服自己发展保赔协会的恐惧感,努力为我国中小船东的维权和生存提供有力的保障。

在伦敦IG集团中,有八家协会的运营总部位于英国,主要在伦敦,其他协会则在美国、日本、瑞典、荷兰和挪威等国,它们的入会船东遍及世界各地。国际上也有几家小型协会,例如,注册在新西兰的Maritime Mutual保赔协会、注册在百慕大的British Steamship保赔协会、1978年成立的远东保赔协会(The Far East Club)、10多年前成立的韩国保赔协会(Korea Protection and Indemnity Association)等,这些协会的主要会员来自东南亚各国和地区,包括中国香港、新加坡、马来西亚、泰国、中国台湾、菲律宾、印度尼西亚和我国大陆等众多的中小船东。

组建保赔协会,既能造福于发展中国家的经济发展,又能有力地促进我国经济强劲发展。因此,笔者可以乐观地展望,在我国国际航运中心、海上保险中心的所在地再成立一家主要服务于我国乃至东南亚和“一带一路”国家船东的船东保赔协会,不仅十分必要,而且是完全可以实现的。SIM