

船東互保協會核保準則及會費 之研究

A Study on the Underwriting Principle and Call of
Protection and Indemnity Club

撰稿人：蔡 信 華

Hsin-Hua Tsai

船東互保協會核保準則及會費之研究

摘 要

船東互保協會（Protection and Indemnity Club，簡稱 P&I Club）之法制與運作起源自英國，至今有超過 160 年之發展歷史，並已建立完整體系，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，P&I Club 乃船舶所有人自行組成之非營利性相互保險組織，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，有別於一般商業保險運作方式。本文以英國法制發展為立論重心，探討 P&I Club 核保原則及會費性質，期能釐清相互保險制度之特性。

關鍵詞：船東互保協會、船東責任險、相互保險、核保準則、無營無虧

蔡信華先生：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。

壹、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）¹。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²，發展至今已有超過 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）³。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⁴。

就船東責任險之承保範圍而言，船東責任險係針對傳統商業保險所無法提供之保障，為降低本身營運船舶之責任風險，運用保險方式承保船舶所有人經營船舶所生之責任風險⁵，其承保性質具「補充性」⁶，故依協會規則之規定，入會船舶應視為已足額投

¹ See Jonathan Gilman et al., *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, London: Sweet & Maxwell 83 (17th ed. 2008).

² 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），自 1855 年 5 月 1 日由英國保險經紀人 Mr. Peter Tindall 設立之第一家「保護協會」（Protection Club，即 Shipowners Mutual Protection Society），時至今日已經由公司法人化的 Tindall Riley (Britannia) Limited 擔任經理人，負責管理不列顛船東互保協會之日常保險業務。

³ See North of England P&I Association, *An Introduction to P&I Insurance and Loss Prevention*, UK: North of England P&I Association Limited 9 (2008).

⁴ See Steven J. Hazelwood & David Semark, *P&I Clubs Law and Practice*, London: Informa Law 46-475 (4th ed. 2010).

⁵ See Howard Bennett, *The Law of Marine Insurance*, UK: Oxford University Press 484 (2nd ed. 2006).

⁶ P&I Club 之承保風險具有「補充性」，可由兩方面分析觀察得之：其一，從 P&I Club 之制度發展沿革，對於船體保險所不承保之人身傷亡及四分之一碰撞責任風險，船舶所有人乃透過相互保險制度加以分散，此一制度目的，至今維持不變；其二，在保險競

保船體保險，及船舶所有人得從其他保險獲得補償之責任、損失或費用，協會即不負賠償責任⁷。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。由於 P&I Club 經營制度有別於一般商業保險公司，其核保準則及會費性質為何？不無疑義，此即有加以探討釐清之必要。

貳、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，以及船東責任險承保要件，說明如下。

一、協會經營之核保準則

（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⁸，此係協會之非營利性（not for profit）⁹。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¹⁰。換言

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「保險競合條款」（other insurance clause）係不負責任條款（escape clause），故當某一保險事故發生，若該保險事故另有其他保險契約承保時，協會即不負賠償責任。

⁷ See e.g., Britannia P&I Club, Rulebook 2017/18, Rule 24, 26(1).

⁸ 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。

⁹ 在我國法制下，法人，因其目的事業之不同，可區分為公益法人與營利法人。公益法人，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；營利法人，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。P&I Club 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。

¹⁰ See North, *supra* note 3, at 23.

之，船舶所有人所應負擔會費之性質，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¹¹

（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）¹²。

（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（船舶所有人）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。

綜上所述，P&I Club 就入會證書及協會規則所載之承保範圍，對於會員負擔保險補償責任。會員對於 P&I Club 負有分攤「會費」之義務，所繳會費構成協會資金（funds），主要用於分攤保險金與協會之管理費用。

二、船東責任險之承保要件

依協會規則之規定，船東責任險之承保原則，必須限於由船舶所有人對入會船舶之利益所引起，且為在該船舶入會期間內，船舶所有人從事船舶營運活動所發生之責任危險¹³。關於承保要件之規範內涵，應包括以下三項：

（一）船舶所有人對入會船舶必須具有保險利益

保險利益，係指被保險人對特定標的物之間，具有經濟價值之利害關係。船東責任險屬於責任保險之類型，其保險利益屬「消極保險利益」，為被保險人對於某一特定「不

¹¹ See Hazelwood & Semark, *supra* note 4, at 103.

¹² See Hazelwood & Semark, *supra* note 4, at 96-98.

¹³ See e.g., Britannia, Rulebook 2013/14, Rule 3(1): “The cover provided by this Class of the Association is as set out in these Rules and provides insurance for a Member against loss, damage, liability or expense incurred by him which arises: (A) In respect of the Member’s interest in an Entered Ship; and (B) Out of events occurring during the period of entry of the Ship in the Association; and (C) In connection with the operation of the Ship.”

利」之關係，係為保護被保險人免於因依法負有損害賠償責任，致其經濟上遭受賠償損失的風險。依 1906 年《英國海上保險法》第 5 條規定：「對海上危險有利害關係之人，依本法規定為具有保險利益。對海上危險具有任何法律或衡平法之利害關係之人，或對在危險中的任何可保財產，因可保財產安全或如期抵達而受有利益；反之，因可保財產減失、毀損、扣留或發生責任，而受有損害之人。」準此以言，船東責任險之保險利益，即指船舶所有人從事海上船舶營運活動，因海上危險事故發生，因而對第三人所負之賠償責任。被保險人是否具備保險利益，應於何時判斷，依《英國海上保險法》第 6 條第 1 項規定，在損失發生時，被保險人必須對於保險標的具有保險利益；但在保險契約訂立時，被保險人不必具有保險利益。

（二）保險事故必須發生在船舶入會期間

責任保險之保險事故認定，依照各該損害賠償責任之不同特性，在學理及保險實務上主要可分為以下二種標準：事故發生基礎制（occurrence basis）及索賠基礎制（claims-made basis）。前者，以被保險人的損害事故在保險期間發生時，保險人始負損害填補義務，不論第三人的賠償請求在何時提起；後者，必須是第三人的賠償請求係於保險期間內提出，而不問被保險人事故行為的發生時間。

船東責任險係採事故發生基礎，因此，船舶所有人在保險有效期間，造成應向第三人負責任之事由，則在受第三人之請求時，船東責任險即應啟動。惟船舶所有人向協會請求補償，必須證明保險事故發生在船舶入會期間。舉例而言，在海上運送責任風險上，由於海上運送之貨損事故行為發生，至受貨人受領貨物後發現損害並提出賠償請求，通常時間需間隔數月，船舶所有人即應證明該保險事故係發生於船舶入會期間。

（三）必須與入會船舶之營運有直接關係

船東責任險之保險範圍，係以船舶所有人從事船舶營運活動所造成之海上危險事故責任為限，兩者之間具備主力近因，方能符合承保要件。若船舶所有人所發生之責任與入會船舶無關者，例如無單放貨之責任，則非船東責任險之承保範圍。

參、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 grosstonnage）。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。

船東責任險之法律性質屬於「補償保險」¹⁴，依據協會規則（rule book）¹⁵的「先付後償原則」（the ‘Pay to be Paid’ rule）¹⁶，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¹⁷。

二、會費之類型

（一）預付會費

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（advance call），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。

¹⁴ 在英國法之「補償保險」（indemnity insurance），係指依保險契約之約定，被保險人應對第三人負法律責任之承保事故發生時，須被保險人已履行對第三人之損害賠償責任，且卸除其法律責任（discharge liability）後，保險人始負擔對被保險人損失之補償義務。「補償保險」的主要功能是為了保障被保險人的利益，以填補被保險人實際發生的法律賠償損失為目的，因此，被保險人尚未履行對第三人的賠償責任之前，保險人無損失填補義務。See Hazelwood & Semark, *supra* note 4, at 123-124, 335.

¹⁵ 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): “These Rules and any contract of insurance between the Association and a Member shall be governed by and construed in accordance with English law.”

¹⁶ 協會規則對於「先付後償原則」之典型用語如下：除非董事會另有不同裁量決議外，會員就其因協會承保事故發生所致之法律責任、費用或支出向協會請求補償之先決條件，為船舶所有人須先行清償其法律責任或業已支付其費用。See e.g., North of England P&I Club, Rulebook 2017/18, Rule 20(1): “Pay to be paid – Unless the Directors in their discretion otherwise decide, it is a condition precedent of a Member’s right to recover from the funds of Association in respect of any liability, costs or expenses that he shall first have discharged or paid the same.”

¹⁷ See North, *supra* note 3, at 26.

(二) 追加會費

追加會費 (supplementary call or deferred call)，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) Advance Call = US\$140,000 ÷ 1.40 = US\$100,000.

(2) Deferred Call = 40% of Advance Call i.e. US\$100,000 x 40% = US\$40,000.

(3)=(1)+(2) Total Estimated Call= Advance call US\$100,000 + Deferred Call US\$40,000 = 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。

(三) 溢額會費

溢額會費 (overspill call)，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。

(四) 退會會費

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 (release call)。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¹⁸。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

¹⁸ 葉啟洲，保險法實例研習，5版，元照，2017年2月，頁7。

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。

（一）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¹⁹，相較於一般保險契約所稱之「保險費」，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，在相互保險性質之下，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²⁰，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²¹。

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

¹⁹ See Hazelwood & Semark, *supra* note 4, at 11-12.

²⁰ See Bennett, *supra* note 5, at 233.

²¹ 對價平衡原則為保險法之基本原則。由於保險給付之資金來源乃為個別保險契約所給付之保險費而來，故為使其所收取之保險費與將來可能給付之保險金相當，因此個別保險契約訂立時所收取之保險費基於保險人為正確估計危險之發生，個別被保險人如欲加入危險團體時，所收取之對價應與其危險相當。因此其適用範圍除訂立契約時之告知義務，於訂立契約後危險增加而影響對價之相當時，皆屬對價平衡原則之適用範圍。透過告知義務（亦有稱據實說明義務者）與危險增加通知義務以降低保險契約中之交易成本，同時確保保險人得正確估計危險之發生可能性，並同時避免逆選擇之發生。參見汪信君、廖世昌合著，保險法理論與實務，4版，元照，2017年9月，5-6頁。

或一部返還給會員²²。相對地，P&I Club 亦得向會員徵收追加會費以維持或增加其財務清償能力，用以支付協會經營虧損之情形。

（二）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²³。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²⁴。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。

肆、結 論

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，以海洋為舞台，具有流通、變動、國際性，須考慮國際共通之規範²⁵。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²⁶。本文探討英國 P&I Club 係由船舶所有人（會員）自主集合組成的互助非營利性質的保險組織，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，基於協會相互保險之基礎，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

²² See Edgar Gold, *Gard Handbook on P&I Insurance*, London: Assuranceforeningen Gard-gjensidig 135 (2002).

²³ See e.g., *Britannia P&I Club, Rulebook 2017/18, Rule 12(8)*.

²⁴ *Id.* Rule 33(1).

²⁵ 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。

²⁶ 柯澤東，*海商法—新世紀幾何觀海商法學*，2 版，元照，2010 年 9 月，頁 325-326。

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質，採取相互保險制度。

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。相對地，P&I Club 亦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。透過本文對於 P&I Club 核保原則及會費性質之分析及闡釋，期能藉此釐清 P&I Club 相互保險之制度特性。

參考文獻

- 1.汪信君、廖世昌，保險法理論與實務，4版，元照，2017年9月。
- 2.柯澤東，海商法—新世紀幾何觀海商法學，2版，元照，2010年9月。
- 3.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。
- 4.葉啟洲，保險法實例研習，5版，元照，2017年2月。
- 5.Bennett,Howard, The Law of Marine Insurance, UK: Oxford University Press 484(2nd ed. 2006).
- 6.Gilman, Jonathan et al., Arnould's Law of Marine Insurance and Average, London: Sweet & Maxwell 83 (17th ed. 2008).
- 7.Gold,Edgar, Gard Handbook on P&I Insurance, London: Assuranceforeningen Gard-gjensidig(2002).
- 8.Hazelwood, Steven J.& Semark, David, P&I Clubs Law and Practice, London: Informa Law 46-475 (4th ed. 2010).
- 9.North of England P&I Association, An Introduction to P&I Insurance and Loss Prevention, UK: North of England P&I Association Limited 9 (2008).

