

第三章 船舶所有人防護及補償協會之法律架

構

形式上防護及補償保險之保險人，乃船舶所有人所組成之非營利性防護及補償協會，實質上乃船舶所有人經由協會之運作而相互承保彼此關於入會船舶所生之法律責任及費用，船舶所有人兼具保險人與被保險人之地位。由於防護及補償保險透過防護及補償協會之運作而具備相互保險之性質，因而有必要探究防護及補償協會之法律架構，俾利防護及補償保險之研究。本章關於防護及補償協會法律架構之探討，首先分析防護及補償協會之法律人格，進而論述防護及補償協會之組成，即協會章程、會員大會及董事會，最後就防護及補償協會為管理日常事務及處理索賠案件所設置之經理人與聯絡人，說明其主要權限與職責。

第一節 防護及補償協會之法律人格

防護及補償協會係由十八世紀之船體協會及十九世紀中葉之防護協會演變而來，因此關於防護及補償協會法律人格之探討，本文以下分別就十八及十九世紀之相互保險協會，以及現代之防護及補償協會，論述其法律人格。

第一項 十八及十九世紀之相互保險協會

英國 1720 年泡沫法實施期間，關於相互保險協會之法律性質，存有合夥組織或各自負責之個人集合之爭論，直到 1862 年實施之公司法始獲解決，該法廣泛地促使相互保險協會辦理公司登記，成為具法律人格之公司組織，得以協會名義行使權利及履行義務。以下分別就 1720 年泡沫法實施期間及 1862 年公司法實施期間，進一步說明相

互保險協會之法律性質。

第一款 1720 年泡沫法實施期間

1720 年英國泡沫法禁止其他公司、協會或合夥組織經營海上保險業務，但保留個人或特定人經營權，使得倫敦保險公司及皇家保險交易公司享有以公司型態辦理海上保險業務之獨占權，其壟斷地位長達一世紀以上，對此不滿之船舶所有人，為抵抗此兩家保險公司及勞依茲之保險人，成立非法人之船體協會，提供船體之相互保險，協會之組成期間為一年，並於每年屆滿後，再重新組成新的為期一年之船體協會。¹

為遵守泡沫法之限制規定，每個會員對損失分攤之責任屬於個人責任，僅就自己之分攤額負責，會員就協會中自己所有之船舶是被保險人，並同時為協會中其他各個會員所有船舶之保險人。換言之，在泡沫法實行期間，船體協會具合法性之要件，為各會員個別地承保其他會員之船舶，而不得以合夥方式承保其他會員之船舶。²1825 年 *Strong v. Harvey* 一案³，法院認為任何人數之船舶所有人皆得組成協會提供相互保險之前提要件，乃每個協會成員須各自依其同意之條件個別負保險契約之責任。1797 年 *Lees v. Smith* 一案⁴，法院認為相互保險契約如約定會員就其分攤額有支付不能之情形時，其他會員有補足義務，則相互保險協會構成合夥組織，並違反 1720 年英國泡沫法禁止合夥組織經營海上保險業務之規定。⁵

由於早期船體協會在某些範圍內確實構成合夥關係，法院實務經常認定相互保險協會是一種合夥組織，因此有許多會員關於會計帳目或剩餘資金分配對相互保險協會所提起之訴訟，原告皆依據早期判決先例主張相互保險協會是一種合夥組織⁶，例如 1874 年 *Wood v. Woad*

¹ Steven J. Hazelwood, P. & I. Clubs Law and Practice, 3rd edition, London: LLP, 2000, p.9.

² *Ibid.*, p.10.

³ *Strong v. Harvey* (1825) 3 Bing. 304.

⁴ *Lees v. Smith* (1797) 7 Term Rep. 338.

⁵ Steven J. Hazelwood, *supra* note 1, p.10.

⁶ *Ibid.*

一案⁷，律師主張海上相互保險協會性質上屬於共同合夥業務（co-partnership business），並主張會員與協會間之訴訟是合夥人間之訴訟。⁸儘管如此，由於以合夥關係從事保險業務係違反泡沫法之行為，通常會先推定相互保險協會並非合夥關係，而是各自分別負責之個人之集合，於1869年 *In re London Marine Insurance Association*⁹一案中，律師便成功地主張“協會”僅是對一群集合之個人之稱呼。關於相互保險協會性質上係合夥組織或係各自負責之個人之集合，其爭論直到1862年公司法實施（The Companies Act 1862）後才獲得解決。¹⁰

第二款 1862年公司法實施期間

英國1720年實施之泡沫法於1824年廢止後，除了倫敦保險公司及皇家保險交易公司之壟斷地位遭廢除外，不得成立協會或合股（joint-stock）公司從事海上保險業務之禁止限制亦遭解除。1862年公司法第4條規定：「本法施行後，以公司、協會、合夥組織或其個別成員獲取利潤為目的，從事銀行業以外之任何業務，除非依本法登記為公司或依其他國會法案或特許函（letters patent）成立，不得成立超過20人之公司、協會或合夥組織。」，該法實施後，儘管尚有一些相互保險協會並未辦理公司登記而維持非法人協會之狀態，但該法之實施仍廣泛地促使協會進入組織產生根本變化之時期。¹¹

此時期著名之案例是1876年 *In re Arthur Average Association* 一案¹²，法院認為以會員間相互保險為目的之協會，係1862年公司法所規定以公司或其個別成員獲取利潤為目的之公司。¹³另一著名案例為1882年 *In re Padstow Total Loss and Collision Assurance*

⁷ *Wood v. Woad* (1874) L.R. 9 Ex. 190.

⁸ Steven J. Hazelwood, *supra* note 1, p.10.

⁹ *In re London Marine Insurance Association* (1869) L.R. 8 Eq. 176 at p.190.

¹⁰ Steven J. Hazelwood, *supra* note 1, p.11.

¹¹ *Ibid.*

¹² (1876) 34 L.T. 942.

¹³ Steven J. Hazelwood, *supra* note 1, p.11.

Association 一案¹⁴，法院判決認為協會從事之業務，雖非以協會獲取利潤為目的，但仍是以獲取協會個別會員之利潤為目的，其會員人數超過二十人，如未依 1862 年公司法之規定辦理公司登記，則構成非法協會。上述判決促使一些協會重新組織後辦理公司登記。¹⁵

對相互保險協會而言，辦理公司登記取得公司法人格之主要目的，不僅係為遵守 1862 年公司法之規定，最重要之目的是取得具起訴能力與應訴能力之法人格。¹⁶未辦理公司登記之協會，為非法人之協會，必須透過繁複麻煩的方法始能起訴其會員，舉例而言，若協會欲起訴請求其中一位會員清償積欠之會費，必須以其他會員全體之個人名義為之，某些情況下，協會需耗時數年才能收回會員積欠之會費。同樣的，如會員欲起訴請求協會支付保險補償金亦遭遇困難，該會員必須起訴每一位會員才能請求全額之保險補償金。如會員欲執行協會之共同基金受償，由於基金被認為是全體會員之財產，該會員必須證明全體會員之個人責任，尤其協會成員具流動性，包含新會員入會及舊會員離會，新會員就基金之持有部分得主張免責，因此構成執行協會基金之阻礙。¹⁷

非法人協會遭遇上述權利義務主體方面之困擾，促使協會組織發生根本變化，依 1862 年公司法之規定登記為無限責任公司 (unlimited companies) 或保證有限公司 (companies limited by guarantee)，取得公司法人格後，協會本身即成為權利義務主體，得以協會名義對會員主張權利，會員亦得以協會為對象請求其履行義務。¹⁸協會本身即為保險人，各會員於保險契約之形式上不再身兼保險人與被保險人之雙重角色，而為單純尋求防護的被保險人。¹⁹

¹⁴ (1882) L.R. 20 Ch.Div. 137.

¹⁵ Steven J. Hazelwood, *supra* note 1, p.11.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ *Ibid.*, p.12.

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ 許岳弘，船舶所有人運用防護與補償保險之研究，國立政治大學保險研究所碩士論文，1992 年，第 12 頁。

第二項 現代之防護及補償協會

目前英國所有之防護及補償協會皆依 1985 年公司法 (The Companies Act 1985) 登記為保證有限公司，儘管防護及補償保險仍維持相互保險之性質，惟協會辦理公司登記後，保險契約形式上係由協會與會員間締約，而不再由會員與會員締約，因此英國海上保險法關於相互保險之定義，已不符防護及補償協會之運作現狀，以下進一步說明之。

第一款 1985 年公司法之保證有限公司

目前英國所有之防護及補償協會皆依 1985 年公司法登記為公司，該法規定任何成員超過 20 人之公司、協會或合夥組織，以公司或其成員獲取利潤為目的，應依法辦理公司登記。²⁰英國之有限公司分為股份有限公司 (companies limited by shares) 與保證有限公司兩種型態。前者適用於營利事業，而後者適用於公司成員不從事營利之情形，因而適合於非以營利為目的之相互保險協會，故現代的防護及補償協會通常登記為無股份資本之保證有限公司，協會會員並非股東，不投入資本，亦不分享任何利潤。²¹

現代的防護及補償協會皆為公司法人組織，儘管仍維持相互保險協會之型態，協會會員間依協會章程及協會規則之規定，相互間負有義務分擔會員所遭受之損害，並擔保支付會員提出之索賠²²，惟保險契約之形式上，協會為保險人，會員之締約對象為登記為公司之協會，而非協會之會員，各會員不再身兼保險人與被保險人之雙重角色，各會員係對登記為公司之協會行使權利，而不再以協會之其他會員為行使權利之對象。²³

²⁰ Steven J. Hazelwood, *supra* note 1, p.12.

²¹ *Ibid.*, p.13.

²² *Ibid.*

²³ *Ibid.*, p.12.

第二款 1906 年海上保險法第 85 條規定

英國海上保險法第 85 條第 1 項規定：「二人或二人以上相互允諾承保彼此之海上損失，謂之相互保險。」²⁴本項規定反映過去對非法人組織之相互保險協會之觀點，亦即，當有損失發生時，被保險人起訴請求理賠之權利，並非向協會為之，而是依據會員間個別締結之保險契約，分別向每一位會員個別行使其權利。惟該法對相互保險之定義已不符合現代防護及補償協會之運作現狀，目前協會皆已辦理公司登記取得法律人格，並以協會之名義與其會員訂立防護及補償保險契約，協會以其法律人格行使權利並負擔義務。²⁵

事實上，1906 年海上保險法第 85 條第 1 項規定，於生效時即成為過時規定，因為當時大部分之船體協會及防護協會已調整其組織型態為公司法人，例如 1887 年 *The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Ltd. V. Nevill* 一案中²⁶，該防護協會於其協會章程中規定，所有關於保險或防護之索賠，應僅以協會為請求及執行之對象，而非對協會之任何會員為之。1880 年 *Marine Mutual Insurance Association Limited V. Young and Another* 一案²⁷，法院認為當協會登記為公司後，保險契約之締約對象為該公司，而非組成該公司之個人。²⁸

²⁴ Marine Insurance Act 1906, 85. (1) Where two or more persons mutually agree to insure each other against marine losses there is said to be a mutual insurance.

²⁵ Steven J. Hazelwood, *supra* note 1, p.14.

²⁶ (1887) 19 Q.B.D. 110,111.

²⁷ (1880) 43 L.T. 441.

²⁸ Steven J. Hazelwood, *supra* note 1, p.14.

第二節 防護及補償協會之組成

防護及補償協會係由協會章程、會員大會及董事會共同組成，協會與會員間之關係規定於協會章程，依協會章程之規定，會員大會是協會最高機關，並由會員大會選任董事組成董事會執行協會章程所規定之業務。關於協會章程、會員大會及董事會，分別說明如下。

第一項 協會章程

防護及補償協會與會員間之關係規定於協會章程，關於協會章程之內容與拘束力，說明如下。

第一款 章程之內容

防護及補償協會與會員間之關係規定於協會章程 (articles of association)，其規定會員大會是協會之最高機關，由會員大會選任董事組成董事會執行協會章程所規定之業務，章程內容包括入會資格、會員身分之終止與撤銷、防護及補償之權利、清算時之分攤責任、會費之繳納、事務之管理，以及會員大會之召開次數、開會通知及表決權之行使等。²⁹

第二款 章程之拘束力

船舶所有人加入防護及補償協會成為會員後，即須受協會章程之拘束，由於會員之入會同時為締結防護及補償保險契約之行為，因此協會章程亦構成防護及補償保險契約之基礎。1894年 James Muirhead v. The Forth and North Sea Steam-boat Mutual Insurance Association 一案³⁰，法院認為協會章程之內容如何形成及其制定程

²⁹ *Ibid.*, pp.14, 15.

³⁰ (1894) A.C. 72.

序是否適當，並不影響保險契約當事人所負義務之確立，且修改章程之程序即使有任何不當，會員仍須受協會章程之拘束，此符合公司法上之一般原則。³¹

由於會員所訂立之防護及補償保險契約，受協會章程之規範，為減少因變動導致不公平之可能性，有些協會規定，儘管協會章程可自由變動，且變動後之內容對會員具有拘束力，但任何新規定不得影響已經開始航行或處於租賃期間之船舶，換言之，於該船舶航行完成前或租約到期前，得免於適用變動後之新規定。³²

第二項 會員大會

會員大會是防護及補償協會之最高機關，關於會員大會之權限及其表決權數之計算，說明如下。

第一款 會員大會之權限

會員大會（General Meeting）是防護及補償協會之最高機關，由會員大會選舉出董事組成董事會，由該董事會依協會章程規定執行協會業務。會員大會並須負責起草與修改協會規則。會員大會通常具備之權限如下：

- 一、決議是否通過協會之年度報告及會計帳冊。
- 二、董事會成員之任命。
- 三、選任一名稽核人員。
- 四、修改協會規則。
- 五、決議董事會之提交事項。
- 六、決議協會章程。

³¹ Steven J. Hazelwood, *supra* note 1, p.15.

³² *Ibid.*

七、決議董事會之酬勞。

八、決議協會之解散或與其他協會之合併。³³

第二款 表決權數之計算

會員大會之行為準則包括表決權之行使，通常規範於協會章程內。由於防護及補償保險並無明確之保險金額 (sum insured)，因此各會員之表決權數係以其入會船舶總噸位 (Gross Tonnage, GT) 決定之，為防止擁有多數入會船舶總噸位之少數會員不當控制，大部分的協會係按入會船舶總噸位之級距計算表決權數，例如入會船舶總噸位為 2 萬噸以下者有一個表決權數，總噸位超過 2 萬噸至 5 萬噸以下者有二個表決權數，總噸位超過 5 萬噸至 10 萬噸以下者有三個表決權數，總噸位超過 10 萬噸至 20 萬噸以下者有四個表決權數，其後總噸數每增加 10 萬噸則增加一個表決權數。³⁴

第三項 董事會

董事會係由會員大會選任董事組成之，董事會應執行協會章程所規定之業務，關於董事之資格、表決權數之計算及職權，說明如下。

第一款 董事之資格

早期船體協會之管理人一般稱為委員會委員 (committee men)，儘管此用語仍沿用至今，但事實上委員會委員即為 1985 年公司法定義之公司董事 (directors)，故依英國法登記為公司之防護及補償協會，其委員會 (committee of directors) 於現代應稱之為董事會 (board of directors) 較為精確。³⁵ 防護及補償協會之董事通常於每年年度會員大會自會員中選任，所有會員均有資格當選為董事，任

³³ *Ibid.*, p.16.

³⁴ *Ibid.*

³⁵ *Ibid.*

何會員均可提名一位董事候選人，通常被提名人入會船舶總噸位須達一定噸數例如 1 萬噸，且須未滿 70 歲。³⁶

第二款 表決權數之計算

董事於董事會之表決權數，並非按其入會船舶總噸位計算，而是按其入會船舶之數量計算，例如入會船舶為一艘則為一個表決權數。協會通常規定董事會成員於任期中卸任達三分之一時應改選董事會。³⁷董事會通常每間隔 2 個月或 3 個月定期召開一次，決定有關協會整體政策之事項以及依協會規則須經董事會批准之索賠案件。董事會有義務遵照會員於會員大會表達之期望，制定協會之整體方針及長遠規劃。

第三款 董事會之職權

協會規則通常規定董事會得授權下級委員會 (sub-committee) 或協會經理人行使董事會之職權。³⁸董事會之主要職權如下：

- 一、決定依協會規則規定須經董事會批准之索賠案件。此類索賠案件之金額通常較為龐大。
- 二、解決會員與協會間之紛爭。此類紛爭通常會先提交董事會討論，而非直接交付仲裁。
- 三、決定會費收取之數額及頻率。
- 四、批准再保險之安排。
- 五、協會基金之管理。
- 六、協會行政管理人員之雇用及解雇。
- 七、編製財務報表。

³⁶ *Ibid.*, p.17.

³⁷ *Ibid.*

³⁸ *Ibid.*, p.18.

- 八、決定保單年度之開始與結束。
- 九、決定儲備金 (reserves) 之使用。
- 十、提出協會規則之修正案。
- 十一、協會行政管理人員之薪資核定。³⁹

³⁹ *Ibid.*, pp.17-18.

第三節 防護及補償協會之經理人與聯絡人

防護及補償協會之日常管理事務及索賠處理服務，係另行簽訂契約交由經理人為之，並於世界重要港口設置協會聯絡人，協助處理各地索賠案件，以下分別就協會之經理人與聯絡人，進一步說明之。

第一項 經理人

關於協會經理人之型態、職權與管理架構，說明如下。

第一款 經理人之型態

協會經理人 (managers) 可分為公司法人、合夥企業及個人三種主要型態。若為公司法人或合夥企業之型態，則其與協會間係簽訂管理契約規範彼此權利義務，若為個人型態，則其與協會間係簽訂委任契約規範彼此權利義務。⁴⁰

早期船體協會僅由一位經理人及秘書管理，較大規模之船體協會，則由較有能力之會員五至六名組成委員會管理，其中一名會員擔任經理人。現代大多數之防護及補償協會之管理係交由專業之公司法人或合夥企業為之，此類公司或企業通常僅管理一家防護及補償協會或是其他海上相關危險之相互保險協會，並與其所管理之協會同時成立，其負責協會之繁複日常管理事務及索賠處理服務，並按入會船舶噸位計費或收取固定薪資及工作開支費用。⁴¹

第二款 經理人之職權

經理人之職權包括：一、執行董事會之決議及政策。二、收取會

⁴⁰ *Ibid.*, p.21.

⁴¹ *Ibid.*, p.20.

費。三、管理帳目。四、各地聯絡人之委任。五、索賠案件處理。六、核保。七、協會章程授權經理人得代表協會對外簽訂契約，在授權範圍內對協會發生拘束力。⁴²八、維護會員理賠記錄。九、簽發保單及入會證書。十、支付補償金。十一、準備董事會所需各項報告。十二、保存董事會會議記錄。⁴³

第三款 經理人之管理架構

協會經理人之管理架構基本上有二種安排方式，第一種方式稱為辛迪卡（syndicates）制，通常係按會員之地理分佈情形，將會員區分為數個區域，並就各區域配置部分管理人員組成辛迪卡，為該區域之會員處理所有經理人之工作職責。辛迪卡制之缺點在於各辛迪卡處理案件之知識與資訊易受侷限，且有各辛迪卡就相同議題可能有不同處理之危險⁴⁴，其優點則為各區域之辛迪卡能全面掌握當地會員之動態，並能於當地迅速而有效率地解決問題。

第二種方式稱為部門（departments）制，通常係將經理人之工作職責區分為數個類別，並就各類別設置一個管理部門，例如財務部門、行政部門、核保部門及索賠處理部門，其中索賠處理部門會再細分為貨損索賠部門、海事索賠部門及船員索賠部門等，為所有會員處理該部門所負責之經理人工作職責。部門制之缺點為單一部門對特定會員所取得之知識與資訊可能無法充分流通至其他部門⁴⁵，且同一會員之事件同時涉及不同部門時，可能有各部門於工作流程上無法相互銜接配合之疑慮，優點則為部門能清楚分類經理人之各項工作職責，有助於各項工作職責之細緻化與精確化。

第二項 聯絡人

關於協會聯絡人之服務、職責與利益衝突聲明義務，說明如下。

⁴² *Ibid.*, p.23.

⁴³ *Ibid.*, p.21.

⁴⁴ *Ibid.*, pp.22-23.

⁴⁵ *Ibid.*

第一款 聯絡人之服務

防護及補償協會關於索賠之處理，不僅有協會經理人索賠處理部門之人員負責處理，並有遍及世界各地之協會聯絡人（club correspondents）協助處理各地之索賠案件。聯絡人之明細及聯絡方式，於協會印製之協會規則手冊中占有相當大之篇幅，會員、會員之船長、會員之代理行以及協會本身，皆能受惠於協會聯絡人提供之專業建議、當地資訊及迅速處理緊急事件之服務。⁴⁶

提供全球性服務是大型防護與補償協會之基本原則，協會於世界各重要港口安排熟知協會事務之聯絡人，最早可溯及至 1875 年，不列顛協會（Britannia Club）於比利時安特衛普（Antwerp）委任了第一個海外聯絡人，而今該協會如同其他大型協會，於各重要港口有超過 400 家公司為其聯絡人。⁴⁷

聯絡人可能具備法律或商業方面之背景，但具備商業背景較具備法律專才更為重要，例如聯絡人在當地港口從事商業活動，而與當地之駐埠船長、港務長、移民局、海關、警察、領港人、碼頭工人、拖船所有人、律師、船舶代理、公證人、技師等有良好的關係，其熟識之當地人脈於索賠案件處理過程中扮演一定角色，因此大部分之協會聯絡人主要具備商業背景，必要時由聯絡人協助指派律師處理法律事務。⁴⁸

保險事故發生後，由會員向協會聯絡人報案，協會聯絡人主動調查該事故並報告協會經理人，除與協會經理人商討因應對策外，並須蒐集理賠資訊及相關文件、協助會員協商和解或委請律師進行訴訟，最後由協會聯絡人協助會員向協會請求補償，由此可知，協會聯絡人經手之事務僅限於文件蒐集與案件調查，並據以提供專業建議供會員參考，唯獨不涉及金錢往來，使聯絡人於處理保險理賠案件時處於超然公正之立場。

⁴⁶ *Ibid.*, p.23.

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ *Ibid.*, p.25.

第二款 聯絡人之職責

協會之海外聯絡人並非協會之代理人 (agents)，與協會間通常不存有代理關係或永久契約關係，除非協會特別授權，聯絡人並無和解權限。由於聯絡人並非協會、協會經理人或會員之代理人，故無權代收法律程序相關文書或代為提起訴訟程序。協會規則通常規定如有得向協會索賠之事件發生時，應儘速通知協會，否則董事會有權拒絕支付全部或部分補償金，1979年 C.V.G. Siderurgicia del Orinoco S.A. v. London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd. 一案中⁴⁹，會員依協會規則就可能導致索賠之事件對協會負有通知義務，法院認為協會之紐約聯絡人並非協會之代理人，因此不能做為會員履行該通知義務之對象。⁵⁰

聯絡人之主要職責係協助會員處理海外索賠事件，包括：

- 一、迅速調查有助於拒絕全部或部分索賠金額之事實，例如發生貨損時指派公證人或有人員受傷時指派獨立醫療顧問進行相關調查。
- 二、根據協會經理人之明確指示，代表協會辦理保釋相關事宜。
- 三、提供可能影響會員權益之當地最新資訊，例如新通過或修正之法令、當地海關罰款之增加、移民管制政策、僱傭契約之變動等等。
- 四、對船舶提供任何協助前，應先與協會聯繫確認該船舶是否為入會船舶⁵¹。雖然各協會均有出版入會船舶一覽表供查詢，但其印刷時間和事故時間通常有相當落差，而在保單年度當中，船舶可能因為買賣等因素加入或離開協會，以致該一覽表所列入會船舶明細於事故發生時未必正確。⁵²

⁴⁹ (1979) 1 Lloyd's Rep. 557.

⁵⁰ Steven J. Hazelwood, *supra* note 1, pp.23-24.

⁵¹ *Ibid.*, p.24.

⁵² 蔣鎧凌，船東責任保險實務問題之探討，國立海洋大學航運管理學系碩士論文，2003年，第17頁。

第三款 聯絡人之利益衝突聲明義務

協會於全球各地之聯絡人中僅有極少部分是協會之專屬聯絡人 (exclusive correspondents)，大部分之聯絡人兼辦其他業務，例如船舶代理、公證、理算及經紀人等等，則可能導致利益衝突問題，例如公證人為當地貨主辦理貨損公證，並同時為承運該受損貨物之船舶所屬協會之當地聯絡人之情形，因此協會通常要求聯絡人如遇有任何可能發生利益衝突之情形時應立即向協會提出聲明。有部分聯絡人未兼辦其他種類業務，但同時擔任兩家以上協會之聯絡人，其遇有利益衝突情形導致發生失職不當行為之可能性相對較低，因為任何失職不當行為會使聯絡人面臨失去二家以上協會業務之風險而得不償失。⁵³

聯絡人如係專屬聯絡人，則該聯絡人係專門處理協會之事務，且僅處理一家協會之事務，不能接受其他協會之委託，此種情況下仍有可能發生利益衝突之問題，例如船舶碰撞案件，兩船均屬同一防護與補償協會承保之情形，實務上為避免利益衝突，聯絡人及經理人均會指派不同之承辦人員處理此類案件，必要時並安排不同之公證人或律師分別代表不同之會員。⁵⁴

⁵³ Steven J. Hazelwood, *supra* note 1, p.25.

⁵⁴ 蔣鎧凌，同前揭註 52，第 18 頁。