

★ Chairman's Statement (P2~P3)

- ・ IG の新 Chairman に就任した Grantley Berkeley 氏の Statement。
- ・ 2012 保険年度は海運市場の低迷にも関わらず船腹量が増加し、船主にとって非常に厳しい年となった。いくつかのポジティブな要素もあるが、2013 保険年度も厳しい年になることが予想される。
- ・ **Claims trends**
クラブは大型事故におけるクレーム額の高額化という問題に直面している。この問題は Rena 及び Costa Concordia の事故で顕在化し、特に国際 P&I グループ(IG)の再保険に大きな影響を及ぼし、2013 保険年度 IG 再保険コストの大幅増加となった。しかしながら、2012 保険年度において同再保険の対象となるクレームが現在のところ 1 件に留まっているのは幸いな点である。
- ・ **Increased liabilities**
国際条約や地域的/国内法規制の下、海運業界の責任は増大し続けている。クレーム額の高額化と相まって、包括的で健全で弾力的な保険システムが益々重要になっている。クラブが提供する広範で高額なカバーは IG のプール及び再保険システムにより支えられており、同システムは世界の大多数の船主の利益に資している。全世界の船腹量 10 億 1 千万 GT の内、10 億トン弱が IG のいずれかのクラブに加入している。
- ・ また、IG では各種 Sub-Committee や Working Group で日々の問題解決に取り組んでいる。

★ Executive Officer's Statement (P4~P5)

- ・ IG 事務局長 Andrew Bardot 氏の Statement。
- ・ 2012 保険年度は Rena 及び Costa Concordia の事故により困難な年となった。これらの事故は 2012 保険年度及び 2013 保険年度の IG 再保険更改に多大な影響を及ぼし、IG は Hydra を含む再保険スキームの変更に迫られた。これを受けて、IG では 2013 保険年度から以下の変更を決定した。
クラブ保有額の引き上げ(8 百万ドルから 9 百万ドルへ)
プール上限額の引き上げ(60 百万ドルから 70 百万ドルへ)
Working Group では更なるスキーム改良を目指し 2013 保険年度も引き続き見直しを行っている。
- ・ **EU Commission**
2009 年に開始され各クラブ/IG とともに多大な労力を費やさせられた EU 当局による調査が昨年終了した。これは EU 当局がクラブ/IG による相互システムを通じたカバーの重要性を認識した結果と言える。
- ・ **Sanctions**
各国及び地域レベルの制裁規則が益々厳しくなり、IG はその対応にかなりの時間と労力を費やさせられている。制裁は保険に注目するようになっており、クラブと船主にとって益々複雑になっている。

- ・ Piracy
2012 保険年度は Gulf of Aden/Horn of Africa/Indian Ocean における海賊被害は減少したが、Gulf of Guinea/West Africa での被害が増加した。IG は船主向けガイダンス の作成等幅広い活動に参加している。
- ・ EU Passenger Liability Regulation (PLR)
2002 年アテネ条約の主要条項を先取りする PLR が 2012 年 12 月 31 日に EU で発効した。IG では War Risk を標準カバー化せず、PLR で要求される War Risk Cover Certificate(War Blue Card) を IG 全体で発行することはしないと決定したが、Certificate が必要なメンバーのためクラブ間で協力し合っている。また、IG では Certificate 問題の解決に向けて EU 各国と協議している。
- ・ P&I Correspondents conference
2013 年 9 月に第 4 回 IG Correspondents 会議がアムステルダムで開催される。Correspondents はクラブと船主のプロテクトにおいて重要な役割を担っており、3 日間の会議では種々のトピックについて協議がなされる。
- ・ Continuing engagement
2012 保険年度において IG は IMO 及び IOPC Fund の作業に積極的に携わった。IMO Legal Committee では、IG は LLMC 96 の責任限度額の引き上げ及び液状化貨物の問題において重要な役割を担った。また、IG は中国、インド、トルコ、英国、米国、カナダ等の各国との協議にも積極的に取り組んだ。IG は今後も様々な問題に取り組み、解決に努めていく。

★ Pooling and Reinsurance (P6~P7)

- ・ IG プール及び再保険は IG の核となるものである。
- ・ IG プール及び再保険システムはそのカバー範囲と金額において類を見ないものであり、海難事故の被害者への効果的な補償を支えている。
- ・ 近年、IG 再保険料は年々下がり続けてきたが、2011 保険年度の高額事故により 2013 保険年度の再保険料は大幅値上げとなった。
- ・ 2013 保険年度における再保険料値上げを出来るだけ抑えるべく、再保険スキームを変更し、プール上限額を 60 百万ドルから 70 百万ドルに引きあげ、引き上げた部分は Hydra(IG のキャプティブ会社)でカバーすることにした。また、70 百万ドルを超える 500 百万ドル部分について Hydra カバー部分を 25%から 30%に増やした。さらに、プールの Layer について、lower layer(9 百万ドルから 45 百万ドル部分)、second layer(45 百万ドルから 60 百万ドル部分、クレームクラブが 10%負担)、third layer(60 百万ドルから 70 百万ドル部分、クレームクラブが 5%負担)の 3 階層にした。
- ・ 2013 保険年度の船種別 IG 再保険レートは、中長期における船種毎のクレームと保険料が釣り合うべきとの基本原則に従って設定された。
- ・ 現在 4 つの船種に分類されているが、IG では船種を増やすべきかどうかについて検討する。
- ・ 2013 保険年度では、プールスキーム、再保険料の船種毎の割当て、Hydra の効果的な活用の見直し/検討が主な課題である。

★ Large Casualty Review (P8～P9)

- ・ 船骸撤去費用は増加し続けており、クラブ及び IG プール/再保険スキームにとって大きな負担となっている。
- ・ IG では 2012 年 8 月に Working Group を設置し、コスト増加の要因を特定しコントロールに役立てることを目的としてクレーム分析を行っている。

★ Piracy (P10～P11)

- ・ 海軍や業界の協力により海賊事件は減少しており、引き続き各国、海軍、業界が協力して対処していくことが必要である。
- ・ 2012 保険年度は、East Africa/Aden/Arabian Gulf での海賊事件は減少したが、Gulf of Guinea 及び Nigeria 等の West Africa における海賊事件が増加した。
- ・ Best Management Practice(BMP4)は広く遵守されているが、未だ遵守していない船舶もあり、IG では BMP 遵守を呼びかけている。また、2012 保険年度には武装警備員の標準契約書である BIMCO Guardcon が制定され、IG は草案作成に参加した。さらに、IG は武器の使用に関する標準ルールである Rules for the Use of Force の作成に参加した。
- ・ IG は SOS Campaign や Maritime Piracy Humanitarian Response Programme を支持し、身代金の支払いを禁止する動きに対しては反対している。IG は海賊問題に関する FAQs を作成している。
- ・ IG は今後も海賊撲滅のための活動を続けていく。

★ Sanctions (P12～P13)

- ・ 2012 保険年度も保険を対象とした制裁が続けられ、クラブは様々な取引、貨物、遵守に対応することを余儀なくされている。
- ・ 最近の法規制は輸送や保険提供について不透明な規定が多く船主やクラブを悩ませる原因となっている。2012 年 1 月に出された EU 理事会規則 267/2012 では燃料油が問題となった。IG は EU 及び UK 当局と度々協議を持ち、2012 年 12 月に出された EU 理事会規則 1263/2012 で燃料油について明確化されたのは大きな成果と言える。しかしながら、同 1263/2012 ではガスについての禁止規定が導入され、IG は引き続き関係当局と協議を続けている。
- ・ P&I を含む保険が対象とされたため、合法的に輸送に従事している非 EU 船主は代替カバーを探さなければならなくなった。ほとんどの代替カバーは現行の IG カバーよりも低額でカバーの範囲も狭くなっている。IG では当局に対して P&I カバーは海難事故の被害者を保護するものであることを主張し続けている。EU 理事会規則 267/1202 や 1263/2012 で規定される措置は P&I カバーの効果を弱め、制裁対象者よりも被害者を苦しめることになっている。また、当該制裁措置は国際海事条約システムや STOPIA/TOPIA 等の自主協定システム上の問題もはらんでいる。
- ・ IG では US、EU、UK 等の当局とかなりの協議を行っており、今後も継続していく。

★ Solid Bulk Cargo Liquefaction (P14～P15)

- ・ 近年の中国による鉱物資源の輸入量増大を受け、鉄鉱石やニッケル鉱の運送に伴う液状化の

危険性について海運業界での注目が高まっている。貨物の水分量が輸送許容水分値(TML)を上回ると液状化のリスクがある。

- ・ 2011年にはインドネシアから中国向けのニッケル鉱を積載した貨物船が沈没する事故が3件発生し、45名の船員が亡くなった。
- ・ このような貨物の運送にはIMSBC(International Maritime Solid Bulk Cargoes) Codeが適切に遵守される必要があるが、いくつかの輸出国ではCode実施が不十分であることが判明し、IMOはIMSBC Codeの適切な実施に尽力している。
- ・ 2010年から2011年にかけて問題となったインドの鉄鉱石の液状化問題は、インド当局との協議の成果によりかなり減少した。IGではインドネシア、フィリピン、ニューカレドニアからのニッケル鉱の液状化問題を解決すべく、ICS、Intercargo、BIMCO等と協力して取り組んでいる。また、IGではメンバー向けのガイダンスを発行し、ShipperがIMSBC Codeに従い適切な分析機関で分析を行っていることを確認することが重要である旨案内している。
- ・ また、IGではIMSBC Codeに鉄鉱石を記載する上でのベースとなる科学調査のReviewを行っており、2013年9月のIMO会議に提出する予定である。

★ The Maritime Labour Convention 2006 (P16～P17)

- ・ 海事労働条約(MLC)は、船主/船員/政府間の長きにわたる協議の結果、2006年にILOで採択された。
- ・ MLCは船員の労働環境の統一基準を確保することを目的としている。
- ・ MLCは2013年8月に発効するが、締約国にはパナマ、リベリア、マーシャル諸島、バハマが含まれており、実質的に全世界的に適用されることになる。
- ・ MLCは条約に規定された責任について金銭的保証の手配を規定しており、船主は旗国からMLC証書を取得する必要がある。
- ・ MLCは船員の死傷病/後遺障害における補償を受ける権利及び送還の権利を規定している。
- ・ MLCでは金銭的保証の形式を規定しておらず、Blue Cardや賠償資力証明書のような証書は必要ない。船員の死傷病/後遺障害の補償や特定状況での送還費用は現行のクラブカバーに含まれているが、カバー除外されていたものがある。
- ・ 各クラブはメンバーの要請に応じ船主破綻の場合を含む送還費用をカバーすべくクラブルールを改定することを決定した。IGはMLCがスムーズに発効されるよう各種機関と協議を続けている。

★ European Union Passenger Liability Regulation-329/2009 (PLR) (P18)

- ・ アテネ条約の主要条項を先取りするPLRが2012年12月31日に発効した。
- ・ PLRがスムーズに実施され船主が必要な金銭的保証を保持できるよう、2012年12月末のPLR発効に先立ち、IGはEU各国との協議を行ってきた。
- ・ PLRは内航船への適用や障害を持った乗客の移動器具の補償、一部補償の前払いといった条項を含んでいる。
- ・ PLRの発効により証書問題を含む様々な問題が引き起こされたが、解決された。
- ・ アテネ条約が採択される際にIGはテロが免責対象になっていないことについて懸念を表し、

2006年10月のIMO Legal CommitteeにてWarとNon-Warリスクを分けたBlue Cardsを発行することを認めるガイドラインが採択された。アテネ条約は10か国の批准から12か月後に発効する。2013年1月時点で9か国が批准しており、数か月中に更なる批准が見込まれる。従って、アテネ条約は2014年中に発効する可能性が高い。

以上