

★ Chairman's Statement (P2~P3)

- ・ IG Chairman である Grantley Berkeley 氏の Statement。
- ・ 船主並びに船舶運航者は船舶所有及び運航に関わるリスクを低減し管理することが求められ、保険業界は適切で安定した保険の提供を確保することが求められる。
- ・ IG はその中心的役割を担い、船主及び船舶運航者に高額な保険金額の広範な海上責任保険を適用している。

★ Executive Officer's Statement (P4~P5)

- ・ IG 事務局長 Andrew Bardot 氏の Statement。
- ・ 2012 年 1 月に Giglio(イタリア)で発生した“COSTA ONCORDIA”の事故から 2 年以上経過したが、同事故に伴う未曾有の高額クレームは 2013 保険年度も P&I 業界の中心的话题となった。船舶を固定し、引き上げ、最終処分地へ運ぶための独特で複雑な作業は、メディアやマーケットの関心の的になっている。2014 保険年度には船骸撤去が完了し、最終処分地へ搬送されると見込まれている。

★ Pooling and Reinsurance (P6~P7)

- ・ IG プールシステムは、リスクを分散し、クラブがメンバーに提供する金銭上の保証を支える上で、シンプルであるが極めて効果的なシステムである。80 百万ドル(2014 保険年度)を超過する責任については、IG 再保険プログラムによりバックアップされており、同プログラムは毎年見直しされている。同プログラムは大きな船腹量と多様な船種を抱えていることで、クレームリスクを分散し、予見可能性を高めることが可能になっている。

★ Removal of Wreck (P8~P9)

- ・ 船骸撤去作業は海難事故の中でますます複雑な作業になっている。海難事故の対応に際して、早期対応、情報入手、関係者間での協力的決定が効果的な船骸撤去に繋がる。

★ China (P10~P11)

- ・ 中国は国内海上法規の見直しを行っており、近年中国における船舶を起因とする油濁及び緊急対応/準備に関する規制にますます注目が集まっている。中国に寄港する船主に課される膨大な新規則や要求に対応することは、船主及びクラブにとって大きなチャレンジである。

★ Athens Convention 2002 Protocol (P12~P13)

- ・ アテネ条約 2002 年改定議定書は、2014 年 4 月 23 日に 17 か国で発効した。これにより、国際スキームにおける旅客の海上運送者の責任が大幅に引き上げられることになる。

★ Sanctions on Insurers (P14~P15)

- ・ P&I カバーは、制裁の直接のターゲットに利益を与えるのではなく、海難事故の第三者被害

者に確実に補償が与えられることを目的としている。当該カバーの提供を禁止/制限することは、第三者被害者に対して予期しない悪影響をもたらすリスクがある。

★ The Maritime Labour Convention 2006 (P16～P17)

- ・ MLC は ILO 主導の下 2006 年に採択された。同条約は 2013 年 8 月 20 日に発効し、現在 57 か国により批准されている。2014 年 4 月にジュネーブで開催された ILO 特別三者会合の結果を踏まえ、MLC は船主及び保険者に対する更なる義務並びに要求を含めるべく改定されることになる。

★ Solid Bulk Cargo Liquefaction (P18～P19)

- ・ 鉄鉱石及びニッケル鉱の運送並びに当該貨物の液状化に関する危険について、昨年亘り海運業界及び監督当局の関心となった。液状化は船舶の安定性を失わせ転覆につながり、船員の生命が失われる悲劇的な結果を招く可能性がある。