

## 冊子(IG Annual Review 2014/15)の要約

### ★ Chairman's Statement (P2~P5)

#### ・ P&I Qualification

IGの強みは、他に類を見ないその高額な保険金額と広範なカバー範囲に加え、小委員会やワーキンググループを通じてもたらされる各種専門知識にある。同専門知識の養成及び発展のために2007年にP&I Qualificationプログラムを作成し、年2回試験を実施している。

#### ・ IG 加入トン数

IG加入トン数は2014年も増加し、1.021 billion GT(2013年8月時点)から1.047 billion GT(2014年8月時点)になった。

#### ・ クレーム状況

2014年はクレームが少ない年だった。但し、大型クレーム発生の潜在的リスクは引き続き存在している。近年の大型事故の減少に伴い、再保険料の減額とHydra(IGで設立した専用再保険会社)のFree Reserve増加を達成することができた。

#### ・ Solvency II

Solvency IIは2016年1月1日の実施が予定されている。同規則の対象となるクラブは関係当局との協議を長年続けており、P&Iクラブの特異な性質ゆえに様々な困難が生じたが、2016年1月からの実施に問題ない状況が整えられている。

#### ・ クラブ事業の多角化

2014年はクラブ事業の多角化が注目された。事業多角化はリスク拡散と収入増というプラス面があるが、Mutualベースで加入している組合員が多角化による損失に晒されるリスクもある。また、本来のP&I保険とは異質の収入を用いてP&I保険料の値下げを行うことにより保険料収入が歪められ、プールクレームに対するクラブの分担率が引き下げられることでプールシステムを維持する上で不可欠なクラブ間の信頼が毀損されるリスクがある。IGプールシステム維持のため、クラブ事業の多角化については注視していく必要がある。

#### ・ 定額保険料スキーム

定額保険料スキームも2014年に問題となった。従来の定額保険料スキームは小型船を対象としていたが、近年は大型船への定額保険料スキームの提供が増加しており競争が激化している。船主の要望に応えるべく、ほとんどのクラブが独自の定額保険料スキームを構築している。定額保険料スキームの増加による中長期的な影響について注視していく必要がある。

#### ・ IGスキームの維持

13クラブは互いに協力し合うと同時に競争しあっている。これは以前から現在に至るまで変わらない原則であるが、個々のクラブはプールシステムや全体の利益を棄損するような行為

は慎まなければならない。

様々な意見が出され議論が行われるのは健全なことであるが、商業利益追求のために現行のプールシステムが犠牲になることは避けなければならない。

## ★ Executive Officer's Statement (P6～P9)

### ・ Costa Concordia

2014 年は Costa Concordia の船骸撤去作業が注目を集めた。撤去は無事に完了し、座礁現場の修復や被害者への補償が残っているが本件は終焉に近づいている。本件事故を教訓とすべく Large Casualty Working Group にて詳細な Review を行う予定。

### ・ 制裁

ロシア及びウクライナ制裁のため IG は多大な時間と労力を費やした。イラン制裁に関しては、2014 年初頭に制裁措置の一部緩和が実現したが、関連規則の曖昧さのために引き続きイラン航海への従事に際しては極めて慎重に判断するよう案内せざるを得ない状況である。

### ・ クレーム状況

2014 年は IG プール・再保険の対象となるクレームは非常に少なかった。そのため、IG 再保険プログラムの変更の効果も伴い、かなりの再保険料引き下げに成功した。歴史的にみると、IG プール・再保険の対象となるクレームはランダムに発生し、当該クレームが頻発する年が生じることは避けられないが、2014 年が大型クレームの少ない年だったことは喜ばしいことである。

### ・ 海賊

アデン湾周辺で海賊により拿捕された船舶は 1 隻もなかったが、東南アジア及び西アフリカでの海賊事件が急増した。また、ナイジェリアにおける民間警備員の使用に関する問題も発生し、問題解決の取り組みが続いている。海賊リスクは依然として存在しており、引き続き Best Management Practice の遵守が必須である。

### ・ サイバーリスク

2014 年はサイバーリスクが注目された。IG 再保険小委員会は船舶に対するサイバー攻撃の可能性について検討している。クラブカバーに関し、サイバー攻撃から生じた通常の P&I リスクについて特別なカバー除外規定はないが、戦争やテロが関係する場合には当該規定によりカバー除外となる可能性はある。

IG ではサイバーリスクについて引き続き進展をモニターしていく。

### ・ 1971 IOPC Fund の清算

IOPC Fund による 1971 Fund 清算の決定は海運業界に大きな波紋を生んだ。未だ Fund に請求する可能性のある未解決のクレームが残っていることから IG 及び船主協会は当該決定に対して反対し多数の締約国が IG の見解を支持したが、最終的に多数決により 1971

Fund の清算が決定してしまった。これにより、ベネズエラで訴訟が続いている Nissos Amorgos 事故について、IG は本来負担する必要のない部分まで負担することになってしまった。同決定は長年築き上げた IG と IOPC Fund との協力関係に影響する。

同協力関係に基づき、クラブは歴史的に CLC 責任限度額を超過する部分についても後日 IOPC Fund により返還を受けられるとの理解の下被害者に仮払いを行ってきたが、今後は支払い超過となるリスクをより慎重に検討せざるを得ない。

#### ・液状化

IG は 2014 年も引き続き液状化の問題に取り組んだ。多数の IMO 加盟国が IMSBC Code が定める要求事項の実施を怠っており、IG は Intercargo とともに同問題の解決に取り組んでいる。また、DRI(Direct Reduced Iron、直接還元鉄)の問題に関して、IG は IMSBC Code への新たな規定作成に向けて取り組んでいる。

#### ・シップリサイクリング

船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための条約(香港条約)が 2009 年に IMO で採択され、同条約採択後 EU はシップリサイクリング規則を作成し、EU 加盟国に同条約批准を促すとともに、EU でのシップリサイクル体制の構築を図っている。現在のところシップリサイクルに関する保険付保を義務付ける動きはあまり支持を得ていないが、IG としては保険を標的とした解決方法は好ましくない旨表明している。

#### ・IG 事務局

IG 事務局は現在 7 名のスタッフで構成されており、2014 年には以前 ITOPF 及び IOPC Fund に勤務していた Catherine Grey が加わった。少人数ながら、IG の多数の小委員会やワーキンググループに参加する各クラブの支援の下で日々の業務をこなしている。

### ★ Pooling and Reinsurance (P10~P11)

・ 2014 保険年度は IG プール・再保険の対象となるクレームは少なかったが、2011 保険年度に発生した Costa Concordia 及び Rena の損害額悪化が引き続き IG 再保険に影響した。

#### ・ 2015 保険年度 IG プールスキーム

2015 保険年度のプールスキームは変更なし。クラブ保有額 USD9 million、プール保有額 USD80 million、Hydra カバー範囲 USD30 million を超える USD50 million まで。

#### ・ 2015 保険年度 IG 再保険

2015 保険年度の IG 再保険プログラムは、Hydra 及び複数年定額再保険料契約の引き受けが増加した。プログラム変更の結果、再保険料引き下げに成功した。

#### ・ プールクレーム発生状況の改善

2014 保険年度はクレームの発生件数及び金額ともに減少傾向が示された。

- ・船種毎再保険料率

船種毎の再保険料率の算出において、IG は中長期的に見ると各船種の再保険料と再保険金が等しくなるようにすべきとの基本原則の下に船種毎のデータを見直した。コンテナ船カテゴリーを新設すべきかが争点とされたが、コンテナ船を別カテゴリーにすることを支持する明確なデータが見当たらず現状維持となった。

- ・今後の課題

2016 保険年度へ向けて、クラブ保有額、プール保有額、Hydra カバー対象範囲の検討が課題となる。

★ **P&I Qualification Programme (P12)**

P&I Qualification プログラムは、IG クラブとして保険分野における専門資格があるべきとの期待に応えるべく作成された。保険の専門知識は将来のクラブ運営にとって必要不可欠であり、当該知識を次世代に伝えていくことが重要である。

- ・プログラムの作成

P&I Qualification プログラムのコンセプトは 2007 年秋に合意された。先ず教材の作成が行われ、P&I 保険の全分野をカバーする 7 つのモジュールが完成した。

- ・認定

P&I Qualification プログラムの価値を高めるために、IG は保険業界の専門団体である CII による同プログラムの認定を目指し、最終的に全モジュールが認定された。2014 年以降全てのモジュールがクラブスタッフに開放され、2014 年 11 月の試験では 100 名以上のスタッフが受験した。

- ・改良

試験官や受験者の声を基に 2015 年初頭に大幅な教材の改良が行われた。

- ・P&I Qualification の役割

IG の重要な役割の一つにクラブ間の知識・経験の集積がある。P&I Qualification は関連分野における知識・理解のレベルを向上させるのに重要な役割を果たすことが期待される。

★ **Large Casualty Review (P13)**

2014 年 7 月に Costa Concordia の船骸撤去が完了し、これまでで最も複雑で最大の損害額となった事故は終焉に近づいた。船骸撤去が必要となる海難事故は珍しいものではなく、2011 保険年度の Costa Concordia と Rena の事故以降も IG プール・再保険に影響する多数の船骸撤去を含む事故が発生している。船種・サイズ・事故場所によって様々であるが、Costa Concordia 及び Rena を除けば最近の船骸撤去作業は妥当な金額で実施されており、全般的にはプール保有額以下で収まっている。

## ・協力関係の改善

Costa Concordia や Rena のような事故の場合、関係各国との協力関係が重要になる。そのため、IG は各国との覚書に基づいて働きかけを行い、より効果的な作業関係の構築や各関係者の役割理解の向上を目的として大規模事故発生の際の協力関係改善や対応の効率化や相互トレーニング等を行っている。

## ・働きかけ

Large Casualty Working Group の下、IG は各国と覚書を締結すべく試みており、現在のところ南ア、オーストラリアとの締結が完了し、ニュージーランドと締結協議中である。他国も覚書締結に前向きな姿勢を示しており、引き続き働きかけを行って行く。

## ・Review

Large Casualty Working Group は引き続き船骸撤去を含む大型事故の Review を行っており、大型事故への対応改善やより経済的な対応の可能性についてガイダンス/推奨の作成が期待される。

## ★ Place of Refuge (P14~P15)

被災した船舶が速やかに安全な避難場所を見つけられずに生命や財産が深刻な危険に晒されるケースが発生している。救助が必要な船舶への避難場所の提供の問題は船主及び保険者にとって非常に重要な問題である。長年 IG は本問題について IMO、EU、各国での協議に積極的に関与してきた。

## ・沿岸国の役割

避難場所提供要請は、生命・財産・海洋環境を救助・保護することを目的として沿岸国になされる。同目的は SOLAS 条約や MARPOL 条約における人命救助や環境保護に関する船主の義務に適合する。避難が必要な場合、船主は沿岸国に入港許可を求め、許可が得られれば船員や船舶の安全が確保され、貨物や燃料は安全に陸揚げや他船への積み替えが可能となる。それにより当事者のリスクのみならず、沿岸国の第三者のリスクも軽減される。許可が得られなければ深刻な事態を招く恐れがあるが、避難場所の提供を決定するのは沿岸国であり船主ではない。

## ・迅速かつ明確な対応

被害拡大を防ぐには迅速かつ明確な対応が重要である。そのために多数の国が重大海難事故の取り扱いに関する査定・決定プロセスを構築している。しかし、残念なことに近年決定が著しく遅延したり避難場所提供を拒否されるケースが生じている。

## ・IMO 体制

避難場所の提供を沿岸国に義務付ける国際規則は存在しないが、IMO は 2003 年に避難場所に関するガイドラインを採択している。同ガイドラインは船主や救助業者が求められる対応に加え、沿岸国に期待される対応を扱うものである。各国はガイドラインを遵守するとともに、各種 IMO 条約を批准することが推奨される。

#### ・ EU review

EU Directive では EU 加盟国に救助が必要な船舶の収容に関する決定を行う当局を指定することを要求している。しかし、船舶収容は義務ではなく、各国当局の判断に委ねられている。各国は船舶の避難を許可したことにより生じる損害の補償について懸念を示している。この点、IG は IMO 条約の批准が本問題の解決手段であることを繰り返し主張している。2013 年に EU は独自のガイドラインを作成すべく避難場所の問題について Review を開始した。IG は同 Review に参加し、ガイドラインの作成に協力している。ガイドラインは 2015 年後半の完成が見込まれ、同ガイドラインにより避難場所提供判断がより迅速かつ前向きになされることが期待される。

#### ・ 共同取組

避難場所の問題は、船主、クラブ、救助業者、船舶保険者に共通の問題であり、IG は関係業界団体と共同で各種取り組みを行っている。

### ★ Nairobi Wreck Removal Convention (P16)

ナイロビ条約は 2015 年 4 月 14 日に発効した。

#### ・ 批准状況

現在のところ 17 か国が条約批准しており、今後批准国が増えていくと予想される。条約発効により、締約国を旗国とするか、あるいは締約国に寄港する 300GT 以上の船舶は条約上の責任を満たす保険付保が義務付けられる。

#### ・ 条約上の責任

条約は登録船主に船骸撤去等の費用負担を義務付けている。条約は締約国が船骸撤去を決定する際に検討すべき多数の条件を規定している。条約の下、締約国が取る措置は危険につり合ったものでなければならない。船主は厳格責任を負い、他の IMO 条約と同様に、条約上船主責任が免責となるのは、戦争・天災・第三者の故意の場合に限られる。

#### ・ 適用範囲

条約は締約国の排他的経済水域(EEZ)に適用される。但し、締約国は条約の適用を領海に拡大することが可能である。ほとんどの船骸撤去事案は領海内で発生するため、条約の適用範囲を領海に拡大しないと条約の効果は限られたものになってしまう。条約の適用範囲を領海に拡大しない締約国が多数存在していることは驚きである。

#### ・ 強制保険

他の IMO 条約と同様にナイロビ条約も船主に保険付保を義務付けている。本船は締約国が発行する保険付保を証明する証書(条約証書)を保持しなければならない。全 IG クラブは船主が条約証書を取得するために必要なブルーカードを発行することを決定している。ブルーカードを発行することは保証者となることを意味する。これは CLC・Bunker 条約・アテネ条約と同様である。

## ・責任制限

条約は船主の責任制限の権利に影響しない。世界的に広く受け入れられている責任制限条約 (LLMC) は 2015 年 6 月 8 日に責任限度額が 51% 引き上げられる。LLMC において、締約国は責任制限の対象となる損害から船骸撤去を除外する権利を有する。そのため、当該締約国においては船主は船骸撤去費用について責任制限することはできない。

## ・条約の効果

条約が将来の船骸撤去作業にどのような影響を与えるか明言することは困難であるが、条約により締約国・船主・保険者各々の権利義務についての国際的枠組みが形成される。条約により国際的統一がもたらされ、予見可能性が高まる。また、条約の補償体制によって各国の船舶への避難場所提供の判断に好影響が及ぼされることが期待される。

## ★ Maritime Labour Convention (P17)

条約の規定に基づき MLC は特別三者委員会により継続 Review されることになっている。2014 年 4 月の会合で船員遺棄の場合の送還費用について金銭上の保証手配を義務付けるべく条約改定が合意された。

## ・条約発効

条約改定は 2014 年 6 月の ILO 会議で承認され、2017 年初頭に改定条約の発効が見込まれている。締約国は国内法を通じて金銭上の保証が手配されていることを確保しなければならない。

## ・金銭上の保証

MLC 改定により船主は金銭上の保証を手配しなければならない。クラブは金銭上の保証を提供することを決定し、現在 IG 小委員会及びワーキンググループにて様々なオプションが検討されている。金銭上の保証要求には、送還費用や食糧・宿泊・医療費に加え、最大 4 か月分の未払い賃金が含まれる。船員遺棄に伴う未払い賃金は伝統的な海上保険リスクとは異なり、しかもかなりの金額になる可能性がある。それゆえ難しい問題が生じている。なお、金銭上の保証には契約に基づく死傷病の補償も含まれるが、これらは基本的に現行の P&I カバーの範囲内であり、送還費用や未払い賃金の支払いと比べると問題は少ない。

## ・直接請求

改定条約では船員に金銭上の保証提供者に対して直接請求する権利を認めている。金銭上の保証提供者は旗国に対して保証キャンセルを通知後も 30 日間は責任を負わなければならない。

## ・今後の課題

金銭上の保証要求は MLC の不可欠な要素であり、船主は同要求を遵守する以外に手立てはなく、効果的な金銭上の保証手配について実務的な解決が必要である。クラブによる金銭上の保証提供は広く受け入れられており、IG は船主が必要な証書を取得できるよう金銭上の保証要求の詳細について作業を続けている。

## ★ On the Regulatory Radar (P18)

### 1. ナイロビ条約

2015年4月14日に発効。適用範囲は締約国のEEZ、締約国の判断により領海まで適用拡大可。

### 2. LLMC 責任限度額引き上げ

2015年6月8日より96 LLMCの責任限度額が51%引き上げとなる。同引き上げにより、100,000GTの船舶の場合の物損の責任限度額は約USD43 millionからUSD63.5 millionに、150,000GTの船舶の物損の責任限度額は約USD57.5 millionからUSD85 millionになる。

### 3. ヨークアントワープルール

2016年の新Rule採択を目指して2004ヨークアントワープルールのReviewが行われている。IGは国際ワーキンググループに参加している。

### 4. MLC

未払い賃金に関する金銭上の保証要求を導入する改定MLCの発効は2016年以降になる見込み。

### 5. 避難場所に関するEUガイドライン

2015年中の完成を目指してガイドライン作成中。

### 6. ロッテルダムルール

ロッテルダムルールの批准は進んでいない。現在25か国が署名しているが、批准は3か国に留まっている。20か国が批准した12か月後に発効する。米国は批准に意欲を示しており、米国が批准すれば他国の批准が加速すると予想される。ロッテルダムルールでは、現行のヘーグビスビールールよりも船主の責任限度額が引き上げられる他、これまで認められてきた船主の免責事由が狭くなっている。

### 7. EU Environmental Liability Directive (ELD)

欧州委員会によるELDの見直し作業が行われている。2015年中ごろに第一次報告が完成する見込みであるが、現時点では法規制の変更に関する提案は含まれない模様である。IGは引き続き状況モニターしていく。

### 8. 香港競争規則

香港競争規則が2015年中に発効する予定である。同規則は基本的にEU競争法と同内容であり、香港で営業を行うクラブは同規則の適用を受ける。香港でのクラブ活動への同規則の適用に関するガイダンスが作成され現地スタッフに配布されている。IGは同規則の発効及び実施をモニターしていく。