

冊子(IG Annual Review 2015/16)の要約

◆ Chairman's Statement (P4~P6)

船主責任に対して IG 加盟クラブが提供する元受保険カバーと IG プールや IG を通じて手配されるマーケット再保険は、海運の土台であり、海洋環境保護と海難による被害者保護に資するものである。各クラブを通じてリスク分散がなされ、IG として一括でマーケット再保険を手配することで再保険料が低廉なものとなっており、いずれも船主組合員の利益になっている。

- ・ IG 加入トン数

IG 加入トン数は 2015 保険年度も増加し、1.047 billion GT (2014 年 8 月時点)から 1.088 billion GT (2015 年 8 月時点)となった。

- ・ 運賃市況

特にドライバルクやコンテナのセクターでは厳しい状況が続いている。過去 12 ヶ月において、ほぼ例外なく全船種の運賃が下落した。

- ・ 船主ニーズを満たすために

2017 年 1 月発効の 2014 年改正 2006 年海事労働条約上船主に要求される金銭的保証の手配義務につき、保険カバーを提供することを決定した。また、イラン制裁関連で IG 再保険プログラムにおいてカバー不足が懸念されたため、穴埋め再保険を手配した。

- ・ 強固な財務体質

各クラブとも強固な財務体質を維持している。クレームの減少傾向の恩恵に浴し、フリーリザーブの積み増しが進んだ。また、保険引受利益は概して良化しており、市場悪化による資産運用損を保険引受利益で賄った。

- ・ 荒天時の避難場所の確保

EU 当局と交渉し、海難に遭遇した船舶が支障なく迅速に避難場所に入港できるよう、そのためのガイドラインを制定し、2016 年 1 月にブリュッセルで発効させた。その直後に同ガイドラインが適用される船舶の転覆事案があり、同船舶はスペインで速やかに避難場所の提供を受けることができた。

- ・ “PRESTIGE” 号の沈没事故から 13 年

2002 年 11 月の沈没事故から 13 年後、スペインの刑事最高裁判所が判決を下したが、船主や保険者を失望させる判決内容であった。同判決を不服として、船主側は上級審に控訴中である。

- ・ IG の活動

IG は対内的にはさまざまな小委員会や事務局を通じた活動を行い、対外的には船主の立場

に立って国家や国際機関、各国の当局、海上保険業界や海運業界に対して交渉・折衝等の活動を精力的に行っている。

- ・ 展望

2016 保険年度は船主責任保険のニーズを満たすべく IG 加盟クラブにとって挑戦の年となるだろう。

◆ **Executive Officer's Statement (P8~P9)**

2015 保険年度は IG 事務局としてはまことに多忙な年であった。船主責任や保険カバー手配に影響を及ぼす問題が山積していたからである。

- ・ 議長交代

2015年11月にIGの議長が Grantley Berkeley 氏から Hugo Wynn Williams 氏に交代した。

- ・ イラントレード

2015 保険年度において船主や海上保険者にとっての関心事の一つはイラン制裁の解除であった。2015年7月にイランと5大国+1との間で共同包括行動計画(JCPOA)が合意され、そしてその要求事項が満たされたことが確認されたため、2016年1月16日、EU制裁と米国二次制裁のほぼすべてが解除された。制裁解除は船主や保険者に歓迎されたが、米国一次制裁が依然継続しているため、米国籍保険者と再保険者の活動が制限されており、イランと取引する船主と船舶への保険カバーの提供という点で問題を残している。

- ・ サイバーリスク

昨年の報告書と同様、サイバーリスクには注視しておくべきである。2016年1月BIMCOは船主向けのサイバーリスクに関するガイドラインを発表した。クラブは戦争やテロと関連するサイバーアタックから生じた責任についてカバーを提供していないが、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。

- ・ プールクレームの傾向

2015 保険年度、プールクレームは少なかった。

- ・ 2016年ヨーク・アントワープ規則

2016年ヨーク・アントワープ規則が採択された。これは船主の支持を得られなかった2004年ヨーク・アントワープ規則の船主に不利であった点を改正したものである。新規則はIGのWebsiteから見るができる。

- ・ P&I Qualification

P&I Qualification プログラムは拡大中で、2015年10月と2016年5月の合計の受験者数は272名であった。

- ・ 日々多忙な事務局職員の奮闘
多様な経験や豊富な人脈を持つ事務局職員のおかげで、海運・保険業界で生じるさまざまな問題に対処できている。
- ・ Liverpool & London Club の終焉
Run-off business を行っていた Liverpool & London Club の事業が R&Q Insurance に 2015 年 12 月 31 日に継承された。

◆ Pooling and Reinsurance (P10~P11)

- ・ 穏やかなプールクレームの状況
これまでに 2015 保険年度のプールクレームとして通知があったのは 15 件である。15 件というのは、2014 保険年度の 20 件と比べても減少しており、過去 5 年の年間平均プールクレーム件数たる 23 件をも下回っている。2015 保険年度のプールクレームの金額は US\$204.4million だが、この金額は 2014 保険年度と近い数字となっている。2015 保険年度のプールクレームは今後通知を受けて増加する可能性があるものの、クレーム頻度と金額においてピークだった 2006 保険年度、2011 保険年度のようなことになることはないだろう。
- ・ 2016 保険年度のマーケット再保険と Collective Overspill の更改について
2016 保険年度に各クラブの保有額が US\$10 million に引き上げられたが、IG で一括出再しているマーケット再保険の発動金額は従来どおりの US\$80 million のままである。2012 保険年度から 2016 保険年度までのマーケット再保険の成績は良績であったため、IG としてはマーケット再保険料を減額することができた。IG Clubs の自家保険会社 Hydra Insurance を利用した再保険を組み合わせることもマーケット再保険料減額に寄与した。
- ・ Hydra の引受レイヤーの変更なし
プールレイヤーにおいて Hydra は US\$30 million を超過する US\$50 million を引き受けている。また、Hydra は 2016 保険年度、マーケット再保険プログラムの中の一部引受けを行っている。
- ・ 原子力危険の拡張担保
2016 保険年度より、IG 公認の証書や、保証状に起因する原子力危険に対する責任については、US\$1 billion まで再保険カバーを提供している。
- ・ プールレイヤーの単純化
2016 保険年度のプールレイヤーは US\$10 million から US\$45 million までのレイヤーと US\$45 million から US\$80 million までの 2 つになった。

- 船種毎の分析
 - タンカー： 2015 保険年度の“Alpine Eternity”号の事故の影響により、5年に亘るクレーム金額の減少に終止符が打たれた。しかし、タンカーのクレームが再保険クレームの金額の中で占める割合は10%超に過ぎない。
 - 撒積貨物船： 2015 保険年度は再保険クレーム金額と再保険料が拮抗していた。
 - 客船： 2011 保険年度に発生した”Costa Concordia”号の再保険金の支払が膨らみ2011 保険年度、2014 保険年度の再保険料が増加した。しかし、今後、過年度の事故による再保険金の支払増加は見込まれず、客船に関する再保険クレーム金額と再保険料が均衡してくる見込である。
- 全般的な再保険料の減額

鋭意なる更改交渉と再保険プログラムの再構築により、クリーンタンカーとダーティータンカーに関しては約10.2%、撒積貨物船と客船に関しては約7.2%再保険料を減額することができた。

また、タンカーに関する用船者再保険料は約5.6%、撒積貨物船に関する用船者再保険料は約5.3%の減額することができた。
- IG 再保険ブローカーの査定

IG の再保険小委員会の中にワーキンググループを立ち上げ、外部の助けを得ながら、マーケット再保険を手配する際に起用している Miller Insurance Services LLP と、Hydra の再々保険を手配する際に起用している Aon Benfield についてパフォーマンスの査定を行った。
- 2016 保険年度の課題

Hydra Insurance に関し、自己資本規制と過剰自己資本の取り崩しの問題がある。また、2017 保険年度の再保険の更改に向けプログラムをレビューし、変更すべき点の有無を検討しなければならない。

◆ Sanctions (P12~P13)

- イラン制裁

2015年7月、5大国+1とイランは共同包括行動計画(JCPOA)に合意した。2016年1月16日(Implementation Day)、イランとの貿易に影響する米国(米国二次制裁)及びEUの貿易制裁の大半は解除された。

しかし、指定された特定の会社および個人、そして特定の貿易活動についてはいまだ制裁が継続している。さらに、米国制裁(米国一次制裁)は、米国(再)保険者、米ドルの使用やイラン関連取引についての米国金融システムに対して引き続き適用されている。

米国一次制裁の継続は、IG再保険プログラムやHydraの再保険手配に悪影響を与えており、結果として、IGクラブがメンバーに提供する保険カバーの健全性にも影響を与えている。そのためIGは、2016年に米国国務省及び外国資産管理局(OFAC)と数回会合を行い、

米国一次制裁継続による再保険支払不能のリスクの説明に努めてきた。

また、IG は、イラン関連クレームに対応できるよう、米国当局の支持と承認を得て、当面の解決策として、IG 再保険及び Hydra 再保険プログラムにおいて米国再保険者の再保険金支払不能を埋め合わせるように構築された穴埋め再保険を導入した。当該穴埋め再保険は非米国再保険者が引き受けている。穴埋め再保険は、イラン制裁の解除により生じた好機を捉えようとする船主にいくらかの安心を提供した。しかし、大多数の船主は、現状の潜在的な再保険カバーの不足および JCPOA の他の側面を引き続き懸念しており、これらの問題が十分にまた完全に解決されるまではイランとの取引を再開することはないだろう。

Implementation Day 以降の短期間での穴埋め再保険カバーの構築は IG による相当な成果だが、IG は米国当局との交渉において、常に、穴埋め再保険は当座の解決手段にすぎず、長期の永続的解決が必要であると明確に主張してきた。IG は、米国一次制裁の継続から生じる困難の効果的な解決のため、米国当局との交渉を継続中である。

- その他の国での制裁

貿易や保険カバー提供に影響する EU 及び米国制裁は、シリア、北朝鮮やキューバ（米国制裁の最近の部分的緩和に拘らず）等の他の国々に対しても継続して課されている。米国（再）保険者による、キューバ関係者への保険カバー提供やキューバ関連クレームについての（再）保険金支払は引き続き禁止されている。しかし、米国保険者は、キューバへの旅行等、特定の承認された活動に関する保険金支払には対応可能である。

制裁小委員会は世界各国での制裁措置について引き続き状況をモニターしていく。

◆ Maritime Labour Convention (P14~P16)

2014 保険年度の報告においても海事労働条約について言及した。同条約の第 8 条で、船主代表、船員代表、政府代表の三者からなる特別三者委員会で同条約につき継続的に見直しを行うことが規定されている。2014 年の同条約改正により海事労働条約対象船船主は、船員送還費用と未払賃金に対して金銭的保証を手配（保険手配）する必要がある。

- 金銭的保証

金銭的保証の手配義務は、改正条約が発効する 2017 年 1 月 18 日から生じる。各クラブの理事会は前述のリスクに対し保険カバーを提供することで一致している。IG の強制保険小委員会はかかる保険カバー提供のために鋭意活動している。（P&I 保険の）被保険者の信用リスクに起因する責任をカバーする保険であることから困難な点はあるものの、IG としては元受保険においても再保険においても持続可能な保険カバーを組合員に提供できるようさまざまな方法を検討している。とりわけ大変なのは、多くの船員を雇用し、複数クラブに跨っているようなフリートが倒産した場合に蒙る損失に備えるための再保険手配である。また、IG 事務局は各クラブが提供する保険カバーについて締約国側の理解を得

るべく鋭意努力している。たとえば、強制保険小委員会委員長や事務局員が ILO やその加盟国に対し 2016 年 2 月にプレゼンテーションを行った。これまでのところ、ILO 加盟国、ICS と ITF は IG の活動を評価している。

さらに船主は、2014 年改正海事労働条約上、雇用契約上の長期後遺障害補償と死亡保障についても金銭的保証を手配しなければならない。雇用契約上の補償が、満額で迅速になされる必要があるからである。

- ・ (金銭的保証を提供する) 保険者への直接請求
改正条約では、船員は (金銭的保証を提供する) 保険者に直接保険請求することが認められている。旗国当局に 30 日以上前に解約通知をしない限り、保険者のカバーは継続する。
- ・ 現状
金銭的保証が手配されていることを証する証書の保持は義務であり、船主は 2017 年 1 月までに証書を入手しておかなければならない。クラブが発行する証書は船主や ILO や締約国に支持されている。IG としては、船員や締約国が満足するよう、金銭的保証を提供するために鋭意努力を続けている。

◆ **Place of Refuge -EU Operational Guidelines (P18~P19)**

EU 議会、委員会、理事会で新しい避難場所に関するガイドラインが合意され、EU 域内で保護を求める船舶への対応が効率的になる。IG は船主や海上保険者の支持を受けながらこのガイドラインの策定に積極的に関与してきた。

- ・ EU レベルでの進展
2015 年に IG を含め EU 加盟国と EU 委員会の協業が続けられ、2016 年 1 月 27 日に避難場所に関するガイドラインが発効された。
- ・ このガイドラインにより変化が生まれるか
ガイドラインの目的は、避難場所を求める船主や救助業者からの依頼があった場合に、その依頼を承諾するのか拒否するのかの意思決定の透明性を高め、加盟国間や被害を受けた沿岸諸国間の協調を促進することにある。しかし、沿岸諸国は海洋環境を守る義務があり、避難場所を求める船舶を受け入れることはリスクが大きいと捉えがちであった。一方で、かかる船舶に対し避難場所の提供を遅らせたり、拒否したりした場合にはこれまで大きな人的、経済的損害や環境損害が生じてきたのである。
- ・ 法的根拠
このガイドラインは EU 指令に基づいて策定されているが、同指令では、人命や環境保護の観点から海難に遭遇した船舶が求める避難場所が最適であると同船舶が考えるのであれば、加盟国は当該避難場所を提供しなければならないことを規定している。また、加盟

国は避難場所に関する意思決定を行うに当たり、適切な機関を任命し権限を与えなければならず、船舶の避難に関する計画を策定し、そのうえで、同計画に従って避難場所を提供するのかどうかを決定しなければならない。ガイドラインは同指令を具体化したもので、沿岸諸国に対し、避難場所を求める船舶の受入可否の決定の際、技術的な観点および環境保護の観点からの調査を行うことなく受入拒否をしてはならないことを規定している。つまり、受入可否の決定要素として政治介入を認めず、純粋に技術的な観点および環境保護の観点からのみ判断するようガイドラインは規定しているのである。避難場所決定に際し、複数の沿岸国や当局が関与する場合にも対応できるよう策定されている。

このガイドラインは強制ではないが、避難場所提供に関する意思決定の透明性確保や、関係国間でのより良い協業、より効率的な連携に資するものである。

- ・ 最近の実例

IG クラブ加入の” MODERN EXPRESS” 号がビスケー湾航行中荒天に遭遇し、船体が傾斜、フランスもしくはスペインに避難場所を求めた事案があった。スペイン当局は迅速に現場調査を行い、ビルバオ港に同船を受け入れることを決定した。それに際し、船主から金銭面での保証を得られるのかで問題があったが、遅滞なく避難場所を決定できたという点で特筆に値する。もし対応が遅れていたら、船体、貨物、燃料に危険が及んでいたことだろう。

- ・ その他

ナイロビ条約が 2015 年 4 月に発効した。96LLMC の責任限度額が 2015 年 6 月 8 日より引き上げられた。

◆ UK Insurance Act 2015 (P20～21)

- ・ 2015 年英国保険法が 2016 年 8 月 12 日施行

この法律の影響により海上保険契約に関する規定を定めている 1906 年英国海上保険法を変えることとなる。当初、同法は海上保険には影響しないと思われていたが、しかし英法と 1906 年英国海上保険法を準拠法とする 8 クラブが同法律の影響を受けることが判明し、IG は小委員会を設立して同法律の影響につき検討した。

- ・ 施行日

2015 年英国保険法は 2016 年 8 月 12 日に施行され、同日以降に締結される保険契約に適用される。同法の影響を受ける 8 クラブは 2016 保険年度の保険契約規定を改定した。

- ・ 適切なリスク提示義務

1906 年英国海上保険法で規定されていた開示義務が、リスクの適切な提示義務に取って代わられることとなる。この点クラブにとっても組合員にとっても相互利益になることなので特段問題ではなく、影響を受ける 8 クラブはその義務を採用することとしている。

- ・ リスクの適切な提示義務違反があった場合の措置

2015 年英国保険法では、保険契約者が意図的にリスクの適切な開示義務を怠った場合、保険者は保険契約を解除することが認められている。また保険者は、保険契約者がリスクを適切に提示しなかった場合にも解除できる。さらに、もし適切にリスクが提示されていたら、保険者は当該保険契約を締結しなかったであろうという場合にも保険契約を解除できるのである。

しかし、P&I 保険の中では情報開示の重要性は認識されていることから、影響を受ける 8 クラブはリスクの適切な提示義務違反があった場合の措置として、2015 年英国保険法に規定される措置ではなく、1906 年英国海上保険法に規定される措置を講ずることとした。
- ・ 担保とその他の条件

ある種の担保条件を満たすことはクラブカバー上の前提条件である。この点においてはクラブルールの方が 2015 年英国保険法よりも(担保条件違反があった場合の)てん補を拒否する権利を広く認めている。メンバーの担保条件違反があった場合、クラブはその日に遡及して直ちに保険契約上の責任を免れることができるのである。2015 年英国保険法下での担保条件の適用方法については不明な点もあるので、まずは遵守すべきだろう。
- ・ 基本条項

2015 年英国保険法は、契約前の全告知事項が真実であると保険契約者に担保させ、それを保険契約に摂取することを禁じている。P&I 保険契約は契約前の告知事項が真実であるということを前提としているが、前述の禁止条項はクラブルールに抵触するので、影響を受ける 8 クラブは該当箇所を修正した。
- ・ 詐欺的クレーム

2015 年英国保険法は詐欺的クレームにつき明確な規定を設けているため、影響を受ける 8 クラブは詐欺的クレームに対抗できるよう 2015 年英国保険法の当該法律条文を摂取することが望ましい。

しかし影響を受ける 8 クラブは、2015 年英国保険法が規定する、保険加入者として明記されていない受益者から提起される詐欺的クレームがあったとしても保険契約を継続させなければならないという規定については取り込まない方がよい。
- ・ 保険金支払

事実上、2015 年英国保険法の一部修正となることが含まれる 2016 年英国企業法が 2017 年 5 月に施行される。2016 年英国企業法の中で、クレームが発生した場合、保険者は合理的な期間内に保険金支払を行うよう要求されている。保険金支払が遅延した場合の罰則として、保険金が合理的な期間内に支払われなかったことにより生じた損害を請求できることが規定されている。これは P&I 保険クレームのハンドルの慣行上やプール協定上も、保険金支払遅延に起因する利息の支払をしてこなかったことと矛盾する。影響を受ける 8 クラブは、保険金支払遅延による損害をてん補するような 2016 年英国企業法の規定を取り

込まない方向で検討している。しかし、保険者が意図的に支払遅延を生じさせた場合に同法の適用となるのは言うまでもない。

◆ Cargo Liquefaction – the challenges continue (P22~P23)

- ・ IMSBC コードの運送規則

現在、IMO 海上安全委員会の援助の下で、ボーキサイト及び直接還元鉄(DRI)の運送についての IMSBC コードの明細表の見直しが行われている。IG は、船員と船舶の安全に直接影響を及ぼす、この重要な問題に関与を続けている。

今後、IMSBC コード明細表に基づくより厳格な運送規制の導入に加え、SOLAS 加盟国はコード明細表で要求される事項の実施・監督についてさらなる対応しなければならない。これは対象貨物の安全運送上非常に重要である。

- ・ ボーキサイト

マレーシア Kuantan でボーキサイトを積載し、その後沈没した撒積貨物船” BULK JUPITER” 号の事故後の 2015 年 5 月、IG は Kuantan に産業代表団を引率、マレーシア当局の要請により開催された IMO ワークショップに IG も参加した。Kuantan 積ボーキサイトのテスト、証明や監督方法における改善を目指し、マレーシア当局、荷送人や現地ラボと作業を続けている。並行して、IMO は連絡部会を設置し、各地で採掘されるボーキサイトの特性を科学的に評価した報告を 2017 年に提出する予定である。IMO は当面の対応としてボーキサイト運送のガイダンスを発行した。

- ・ 直接還元鉄(DRI)

2003 年の” ADAMANDAS” 号及び 2004 年の” YTHAN” 号の事故以降、海運業界は DRI の運送に懸念を持っている。当該貨物に現在適用される規則は IMSBC コードである。ベネズエラは貨物とコンテナの運送についての IMO 小委員会(CCC)に DRI についての IMSBC コード明細表の改善を提案し、DRI 運送条件の新明細表が作成される予定。IG は、他の団体とともにリスク軽減の方策を促進するために率先して活動している。

- ・ 次亜塩素酸カルシウム (サラシ粉)

IMO は 2001 年に次亜塩素酸カルシウムの運送条件を変更した。この変更は最終的に IMDG コードに摂取され、IG は 2011 年に該貨の安全運送に関する FAQ を発行した。しかし、当該貨物が IMDG コード対象でない他の化学品と偽ったり誤ったりして申告されるため、引き続き、当該貨物の運送は安全とは言い難い。IG は、IG がメンバーになっている貨物事故通知システム(CINS)を通じて活動し、船主のために当該貨物の安全運送についての最新のガイダンスを作成した。

◆ On the Radar (P25)

- ・ シップリサイクリング

欧州委員会シップリサイクリング規則は 2013 年に発効し、EU 加盟国に寄港する全ての

船舶に適用される。同規則は船舶の安全かつ環境保護の観点から適切な船舶のリサイクルに関する香港条約の趣旨と一致する。しかし、香港条約は未発効である。

上記規則は、シップリサイクル施設の利用促進に関し、EU が財源となるメカニズムを導入する条項を規定している。2015 年終わりに欧州委員会側は、財源確保のため保険ベースの方法を含めいくつかの方法を選択肢として提案したが、IG としては、寿命を迎えた船舶のリサイクルの場面では、保険ベースでの財源確保の方法はなじまないと説明し、保険ベースで方法の提案は棚上げされた。代わりに、EU は今後課徴金を徴収する方法を取る可能性がある。

- ・ 危険および有害物質 (HNS)

2010 年 HNS 条約は未発効だが、締約国が施行時に直面する障害を取り除くべく IMO 法律委員会が作業を継続中で、IG は同作業において積極的役割を果たしている。しかし、現在、IMO 加盟国は条約への関心が薄れており、発効には時間がかかるものと思われる。よって、条約が規定する保険付保や金銭的保障契約証書（ブルーカード）の発行は当分必要ないであろう。

- ・ CMI Arctic/Polar initiatives

IG は、CMI の国際極地地域作業部会(IWG)のメンバーであり、国際海運集会所と共に、極地地域での船舶を原因とする油濁損害についての民事責任に関する報告作成に主要な役割を果たした。

- ・ 2017 年クラブコレスポンデント会議

2017 年 9 月にロンドンで開催される次回のコレスポンデント会議に向けて準備を進めている。会議は 4 年毎に開催される。

- ・ STOPIA/TOPIA 2016 年見直し

IG は現在、STOPIA および TOPIA の 10 年毎の見直し条項に従って 2006～2016 年の 1992 CLC 事案のデータを取り纏め中である。見直し結果を 2016 年 10 月開催の 1992 IOPC Fund の会議で報告する予定。

- ・ EU Environmental Liability Directive (ELD)

欧州委員会は 2016 年 4 月に ELD 施行についての報告を発表したが、予想通り、同報告書では海事分野で認められている免責事項を、現状通り免責事項として認めるための立法をしていくような提案はなされていない。同報告で、欧州委員会は ELD に述べられたものとは異なる改善基準に基づき立法によらない方法で対処可能かどうか、さらに調査すると述べている。

以上