

冊子(IG Annual Review 2016/17)の要約

★ Chairman's Statement – 国際 P&I グループ会長、Hugo Wynn-Williams (P4~P5)

相互保険たる“グループシステム”の鍵となる目的・強みの一つは船主責任保険に求められるニーズに沿った解決策を提供し得ることである。2016 年も国際 P&I グループ (IG) の総加入トン数は 4%弱増加し、引き続き全世界のフリートの約 90%を維持していることがその証左と言える。

・ 引き続き成長の見られた 1 年

IG 加盟クラブにとり 2016 年の歓迎すべき点として、IG 加入トン数増加、プールクレーム減少、4 年連続となった IG 手配によるグループ再保険コストの大幅引き下げが挙げられる。

・ 厳しい海運市況の継続

IG 加盟クラブにとり ClarkSea index による運賃水準は、2016 年期央の US\$8,000/日に比べればかなりの改善が見られるものの (2017 年 3 月時点で US\$10,750/日)、運賃は低水準のままであった。ただし、2016 年の全世界の海上貿易量が大きく伸びたことやドライバルク分野での目覚ましい回復が見られたことより今後の市況を楽観する向きもある。

・ 船主ニーズ解決策を引き続き提供

相互保険たる“グループシステム”の鍵となる船主責任保険に求められるニーズを考慮し、2017 年 1 月に発効した改正 2006 年海上労働条約に基づいた船員の未払賃金等に関する金銭的保証 (所謂 MLC 証書) の発行およびその裏付けとなる再保険手配等に進んで取り組むことで、同条約発効に伴い船主が負う問題の解決策の提供を図った。

・ IG に関する認知度調査

IG 加盟クラブに加入する船主、オペレーター、用船者等の利益代表として IG が果たす役割と領域について、依然として IG が代表する規模の割には十分な理解が得られていない現状がある。かかる状況下、IG が受け持つ役割、機能、貢献等についてさらに向上させるべく、船主の理解度・評価分野の確認、船主等の利益代表として IG がより強化すべき提供サービス方法の確立を目的とするマーケットリサーチを開始したところである。

★ Executive Officer's Statement – IG 事務局長、Andrew Bardot (P7~P8)

2016 年は引き続き IG およびその加盟クラブに影響を及ぼす広範な問題につき、IG として重要な対応が必要となる年となった。各クラブの運営・活動を律する諸規則、とりわけ支払能力 (ソルベンシー) と管理能力 (ガバナンス) に関するものや、船主責任と保険・金銭上の保証に対する要求に関するものの増加によりグループシステムが試され続け、IG およびクラブマネージャーは対応により多くの時間を割かれることとなった。今後もこのような規制強化に伴う負担は増えこそすれ減ることはないと思われ、より多くのコストと人的資源が必要となることが予想される。

- ・ **Sanctions (制裁対応)**

2016年1月の包括的共同作業計画(JCPOA)に基づくイラン制裁の一部解除に伴い、IGおよびクラブが提供する保険に関するそれまでの混乱はかなり解消されたものの、まだ多くの問題が未解決のままである。今のところ問題は棚上げされたように思われるが、2017年度中に新たな重要な展開がある可能性がないとは言えない状況である。

- ・ **P&I Qualification プログラム**

P&I Qualification に関する資格認証評価プログラムは、クラブ経営陣とスタッフから2016年も引き続き支持を受け、5月及び10月の2回の試験に270名が受験した。同プログラム担当小委員会はその運営と今後の進展(特にIGクラブ外への拡大適用)につき助力を求めため外部コーディネーターを起用した。同プログラムはCIIの適格性認定を受けたこともあり、IG外へのプログラム適用により物理的なハードルはあるもののP&I業界に対する知識と理解度を高めることになるだろう。

- ・ **IG事務局職員による総力を挙げた活動**

IG諸活動の核となる事務局にとって2016年度は多忙の一年であり、2017年度もその業務量が減少する兆候はない状況である。IG活動の内部管理に関する広範な日常的な問題対応のみならず、事務局はIG以外の海運・保険団体と広く交流を持ち、また世界中で開催される関連セミナー、ワークショップ、イベントにも参加している。業界団体の基準に照らせば小規模チームであるにも拘らず、IG事務局職員は、広範囲に亘る海運・保険分野における技能や専門知識を備えており、クラブマネージャー達が有する知識や経験を効率的に補完することに役立っている。これは通常、IG内の数多くの小委員会や作業部会での検討を通じて行われている。

このIG全体に亘る技能・経験に関するユニークな共同作業を通じた方向付けがIGシステムの特徴的な有益性と強みであり、それによりIGが船主責任に影響を及ぼす問題に取り組み、船主の保険に求められるニーズを満たすうえで影響力を行使し得る信頼性と有効性を支えていると言える。

★ Reinsurance – 再保険小委員会委員長、Paul Jennings (P11~P12)

2017/18保険年度のIG共同手配による再保険(GXL)/Hydra再保険プログラム更改手続きは、買い手市場となっている海上再保険マーケット状況と主要再保険者との長期的良好関係を背景に、例年より約1ヶ月早い2016年12月中に完了した。このことは船主/クラブ間の2017/18年度更改交渉にあたり大きな手助けとなった。再保険更改条件の早期決着は船主、ブローカー、IGクラブのすべてから好意的に受け止められた。

- ・ **プールクレーム状況**

これまでに報告された2016保険年度のプールクレームは前年度に比べさらに減少し13件である(ただし、その内4件は予備的通知でまだクラブ保有内に収まっているもの)。

これは 2011 保険年度にピークを迎えて以降、IG および GXL に影響する大型クレーム沈静化傾向が継続していると言える。

- ・ **更改概況**

GXL の成績は 2012 保険年度以降 2016 保険年度に至るまで好ましい状況（即ち良績）が続いている。この要因と再保険市場の余剰引受能力、Hydra の財務状態の安定的進展、その他再保険システムの構造的変更等の相乗効果により、IG は GXL 全 Layer と Excess War Cover につき再保険料の減額を伴う有利な更改条件を達成、さらに前年度に続いてすべての船種の再保険レートの減額を実施することができた。その一方で、2017 保険年度更改では米国によるイラン制裁の影響により再保険金の支払に支障がでないよう在米再保険者を米国外の再保険者に替えざるを得なかった。

- ・ **Hydra および Private Placements**

再保険プログラムを見直し、全体としてマーケット再保険者の引受割合を減らし Hydra による引受割合を高め（主に US\$80M 超 US\$100M までの部分）、安定化と単純化を図った。

また、GXL の 1st-2nd Layers（US\$100M を超える US\$1,000M）につきより有利な条件での 2016 保険年度末終了分に代わる新たな 3 年契約（2019 年度まで）を含む 5% の Private placements を 3 種類手配（残り 2 つは各々 2018 年度、2019 年度まで有効。後者は 2 カ年延長手配による）した。

- ・ **船種別再保険コスト**

IG 再保険小委員会と再保険戦略作業部会で、コスト配分を検討するため現行 4 カテゴリーの各船種の最新の保険成績実績に基づき同分類の細分化の是非を含む以下の検討を行った。

「クリーンタンカー」については、前年に続き 2015 保険年度の“Alpine Eternity”号事故の影響があったが、「ダーティータンカー」は引き続き改善が見られた。

「ドライカーゴ船」（ばら積み貨物船）に関しては、2015 保険年度に収支均衡状態に近づき翌年度も好ましい方向に進んでいる。コンテナ船を同カテゴリーから分離する意見があるが、依然としてそれを後押しする十分なクレームデータがないため 2017 保険年度からの実施は時期尚早。

「客船」については“Costa Concordia”号事故に伴う数年に亘る大幅引上げ後は落ち着いた状況となっており、今後大型事故の発生がなければ中期的に収支均衡状態が続くと予想される。

以上の検討・分析の結果、最大の改善が見られた「ドライカーゴ船」および「ダーティータンカー」につき 9.3%の、「クリーンタンカー」および「客船」につき 5%のコスト引下げを各々実施することとした。

なお、「用船加入船」に関してはタンカー、ドライ船共 6%コストを引き下げることとした。

- ・ **2017 保険年度の展望**

2017 保険年度に向け、IG 再保険手配における Hydra の役割の再考、再保険コスト配分の考え方等を含む多くの検討課題があり、再保険小委員会にとり 2017 保険年度も多忙な 1 年となりそうである。

★ Maritime Labour Convention – 強制保険小委員会委員長、Jonathan Hare (P15～P16)

改正 2006 年海上労働条約は、2017 年 1 月 18 日に発効した。同条約対象船船主は、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）する必要があったが、IG クラブは同リスクに対し保険カバーを提供することで一致しており、メンバーに対し証書を発行済である。同証書に基づき船員はクラブに直接請求する権利が認められている。

IG は証書上発生するリスクに対し、1 フリート当り US\$200M（このうち各クラブは US\$10M を保有）上限とする再保険を手配している。

なお、ILO は、海賊行為により拘束された船員の拘束期間中の賃金も対象とすることを視野に入れ、その取扱について協議を 2018 年春に予定しており、MLC Code の修正がなされるかもしれない。

★ Large Casualty Outreach Programme – 大事故検証作業部会会長、Michael Kelleher (P19)

“Costa Concordia”号や“Rena”号の事故を受けて、2013 年に大事故検証作業部会が設立された。同作業部会はプールやマーケット再保険に影響を及ぼす大事故の要因や損害軽減方法について討議・検討している。これまでの作業部会の活動の結果として、大事故の際には、海事関連当局と相互に知識、理解、協調性を高める必要があることから、海事関連当局と平素から積極的に係っていくことが大事であることが再認識された。このことを踏まえ IG は、事故の際のクラブと海事関連当局との協調体制について予め定めておくべく、海事関連当局と覚書の締結を進めている。これまで IG は南アフリカ、オーストラリア、ニュージーランド、英国と覚書を締結した。上記各種支援活動共々クレーム対応の際のメリットが見込まれることから、今後、覚書締結国数を増やしていく方針である。

★ Oil Pollution – 汚濁小委員会委員長、Collin Williams (P22～P23)

今からちょうど 50 年前の 1967 年に発生した“Torrey Canyon”号の油濁事故を契機に、タンカーを原因とする油濁損害を賠償する国際的な枠組みが構築された。IMO 主導で 2 つの国際条約が制定され、現在では 1992CLC 条約（締約国数は 136 カ国）、1992Fund 条約（締約国数は 114 カ国）として存続しており、油濁事故の被害者救済に資している。これらの条約下では、船舶に起因する油流出により蒙った損害を、船主（P&I クラブ）と油受取人との間で分担することとなっている。

因みに、外航タンカーの約 95%の保険引受をしている IG クラブは、2006 年から 2016 年の 10 年間だけで 1992CLC 条約の油濁事故を約 350 件対応処理した。

なお、原油や石油製品の輸送量は 1970 年以降増加傾向だが、IG を中心とする国際油濁対応体制のお陰で、この 50 年間に発生したタンカー起因の油流出事故は大幅な減少傾向にある。

★ **Club Correspondents** – コレスポンデント小委員会委員長、Garry Stevens (P25)

IG クラブのコレスポンデントは世界中に約 1,600 社あり、600 以上の港で、現地において関係者と協調しつつ船主やクラブの利益を守るべく、クラブの目となり耳となって活動している。IG は情報共有、共通問題の議論の機会の提供、ネットワーク作り等を目的として、2001 年から 4 年に一度世界中のコレポンが一同に会するコレポン会議を開催してきており、第 5 回目が 2017 年 9 月 24 日から 26 日にかけてロンドンで開催される。今回は幅広いトピックスを扱うとともに、ロンドンに拠点を置く IMO 等の海事団体によるプレゼンテーションも行われる予定である。

★ **Piracy** – 海洋安全小委員会委員長、Nigel Carden (P27)

2008 年から 2013 年にかけて、特に「アフリカの角」と紅海の海域で海賊対策が行われた結果、2013 年頃以降ハイジャックや海賊行為が減少傾向にある。主な対策として、海賊が横行する海域を航行する際船主や船員が警戒レベルを上げたこと、また本船に武装警備員を乗船させるようになったことが挙げられるが、もっとも重要な点は、2008 年以降各国が「アフリカの角」、紅海やアデン湾に海軍艦艇を展開させたことにある。海軍艦艇の展開は 2018 年末には終了する予定だが、それに伴い、海賊に対する抑止効果がなくなり、海賊行為が増加に転ずる懸念がある。身代金は P&I カバー対象外だが、海賊行為から生じる船員、貨物、環境損害等の賠償責任は P&I 保険の対象となり影響も小さくないことから IG としても今後も注視していく。

★ **On the Radar** (P29)

- ・ バラスト水管理条約

フィンランドが 2016 年 9 月にバラスト水管理条約を批准したことから、2017 年 9 月 8 日に同条約が発効することとなった。現在では同条約の批准国は 54 カ国にのぼり、世界の外航船のトン数ベースで 53%を占める。IG は 2017 年 1 月に、同条約や米国のバラスト水に関する規則の発効による保険契約規定の変更は不要であり、船主はバラスト水管理条約上の責任を追及された場合でもカバー条件に従っている限り、保険カバーの対象となる旨をメンバーに案内した。

以上