

2023年2月17日

クラス3 – P&I
2023年度保険更改全般について
(Class3 – Protection & Indemnity
General Renewal Update – 2023/24)

本BulletinはThe Britannia Steam Ship Insurance Association Limited (Britannia (UK)) およびThe Britannia Steam Ship Insurance Association Europe (Britannia Europe)のいずれのメンバーにも適用されます。

1. 国際グループの再保険

下記の通り、国際グループ再保険の大枠に変更はありません。

● クラブ保有	—	1,000万ドル
● プール再保険保有	—	1,000万ドルを超える9,000万ドル
● 一般超過額再保険	—	1億ドルを超える20億ドル
● オーバースpill共同再保険	—	21億ドルを超える10億ドル

国際グループ再保険の主要部分に関して変更は無く、制約や填補回数の上限はなく更改されましたが、下記のリスクについては除外されます。

- 悪意あるサイバーリスク
- COVIDリスク
- パンデミックリスク

悪意あるサイバー、Covidおよびパンデミックリスクについては1億ドルを超える6億5,000万ドルまで引き続き制限無くカバーされます。7億5,000万ドルを超える部分については21億5,000万ドルの年間限度額が設定されています。年間限度額を超える再保険からカバーされない部分について国際グループは2023年度も引き続きプールでカバーすることとし、メンバーへのカバーに実質的な変更はありません。

全ての船種に関する2023保険年度の再保険料率(項目3のP&I戦争危険担保を含む)は下記のとおりです。

● 持続性油積載タンカー	—	0.6663ドル/GT
● クリーンタンカー	—	0.4051ドル/GT
● ばら積み貨物船	—	0.5991ドル/GT
● フルセルラー構造のコンテナ船	—	0.7277ドル/GT
● 客船	—	3.8677ドル/GT

2. 関連会社である傭船者

関連会社である傭船者を船主加入の被保険者に含めることを望むメンバー各位は、下記につき明らかにする必要があります。

- 被保険者である船主とその傭船者が共通の所有下にあること、または
- 被保険者である船主もしくは傭船者の一方が、他方の少なくとも50%の株式と議決権を有するか、または他方の少数株式であっても、その管理・運営を意のままに行い得ること。

上記に該当する各社には、引き続き保険が提供され、その上限は各船一事故あたり総額5億ドルとなります。

3. P&I戦争保険

戦争・テロ行為リスクの超過損害保険は2023年度も継続されます。この保険は、船舶もしくは船員に対するP&I戦争危険保険のもとで回収可能な金額を超える部分のみを担保するもので、加入船の適正船体価額あるいは5億ドルのいずれか低い額を超える部分をその対象としています(しかし本条件は、本船が定期傭船者や航海傭船者など、もっぱら裸(デマイズ)傭船者以外の傭船者の名において加入する船舶については適用されません)。この保険担保は各船一事故につき5億ドルもしくはマネジャーと合意されたそれ以下の金額、いずれかを限度とします。念のために申し上げます、メンバーが加入船の適正価額を超えて戦争保険基本担保を手配している場合、本保険はすべてのP&I戦争保険のもとで回収可能な金額を超える部分のみを担保します。

しかしながら、現在の紛争を原因とした再保険者によるカバーは縮小され、ロシア水域及びベラルーシとウクライナの特定期水域を航行する船舶に対するカバー水準に修正が生じています。

沿岸から12海里までの水域を含む全ロシア水域、あるいは特定のヨーロッパ水域への航行や寄港する船舶の場合には1隻1事故当たり8千万ドルまでのサブリミットが設けられます(この金額は2023年1月のCircularでご案内した金額から変更されています)。特定のヨーロッパ水域はP&I戦争危険特約第6条で定義されています。2022年度と同様に、同第5条で定める加入船の適正価額を超えるクレームのみが担保の対象となります。

詳細についてはクラス3 - P&I保険 2023保険年度加入証明書追認状 (P&I Endorsements to 2023/24 policy year Certificates of Entry) のCircularをご覧ください。

4. 2002年米国テロリスク保険法 (TRIA)

改正TRIA(2015年テロリスク保険再承認法(TRIPR2015))によって2020年12月まで延長されることになりました)は更に2027年まで延長されることになり、定義されるテロ行為に対する保険担保は、P&I戦争保険の拡張担保(上記第3項を参照)の一部として引き続き有効となります。同法の対象となる当クラブ加入船はごくわずかですが、当該船の場合、2023年度はGTあたり0.25セントが保険料とされ、各船の保険料に含まれることとなります。

TRIAは設定されたトリガーを超過した部分に対する、米国が支払う割合を規定しています。

2023年のトリガーは2億ドルに設定され、米国が支払う割合は80%となります。また、米国の年間負担額累計が1,000億ドルを超えた場合、米国はその超過額を支払いません。

5. 生化学兵器リスク

生化学関係のリスクについては、それがP&I戦争保険から除外されていること、さらには適切な商業保険市場が不在であることを考慮して、国際グループは特定の生化学リスクに対し1隻当たり総額3,000万ドルを限度とする担保を提供します。しかしながら、本保険担保は傭船者加入船には適用されません。

提供される担保の詳細については、Circular「P&I戦争危険担保 - 生物兵器と生化学兵器」をご確認ください。

6. 2006年海事労働条約 (MLC2006)

メンバーに提供されるMLCに関わる担保の詳細は、Circular「クラス3 - P&I保険 2022年度加入証明書追認状」に掲載されています。

7. 2015年保険法

2016年8月12日に発効した2015年保険法を踏まえて、Circularをご参照ください。また、クラス3(P&I)ルール第3条(5)項およびクラス6(FD&D)ルール第3条(6)項もご参照いただければと思います。これらは2015年英国保険法に従って導入したルールであり、これらのルールに明示された条項に関しては、既存の法律に基づいてメンバーとクラブとの間で維持されます。クラス3(P&I)のルール第6条(2)項とクラス6(FD&D)のルール第6条(2)項もご参照ください。これらの条項は、既存のメンバーまたはメンバーになろうとする者が最初に果たすべき(そしてその後も引き続き果たすべき)公正な情報提供義務とクラブの権利に言及しています。

8. 重質燃料油貨物

メンバーは、前年度中に重質燃料油貨物を輸送した加入船の詳細を引き続きクラブに申告する必要があります。申告書は追って送付されます。

9. プロダクト・タンカー、ケミカル・タンカー、OBO船

非持続性油のみを貨物として輸送する前提でのタンカーおよびばら積み貨物として運航されるOBO(原油・ばら荷・鉄鉱石兼用)船を保険に加入させているメンバーが持続性油を輸送する場合、同メンバーは、これまで通りその旨をクラブに通知の上、適切な追加保険料を支払う必要があります。

持続性油貨物を輸送する前提でありながら、実際にはそのような貨物を連続する30日の間輸送しない船舶については、保険料の返戻を請求できます。

詳細は、Bulletin「プロダクト・タンカーやケミカル・タンカーを運航されるメンバー各位および原油・ばら荷・鉄鉱石兼備船(OBO船)を運航されるメンバー各位」をご確認ください。

10. 共同加入と共同被保険者

ルール第8条(1)(A)(共同メンバー)をご覧ください。クラブは、1名または複数名の別の者(「共同メンバー」といいます)のために、メンバーが主席メンバーとして、同人を船の加入に追加する申し込みを承諾することができます。主席メンバーおよびすべての共同メンバーは、加入に関してクラブに支払うべきすべての支払いまたはその他の金額を連帯して支払う責任を負います。

また、第8条(2)(A)、(B)及び(C)(共同被保険者)に基づき、クラブは、主席メンバーが以下の1名または複数名の者を共同被保険者として船舶の加入に追加することを承諾することができます。

- (A) 主席メンバーと同系列であるか提携関係にある傭船者(裸傭船者を除く)。
- (B) 加入船による役務または加入船に対する役務の提供を行う主席メンバーの契約者。
- (C) その他の者(裸傭船者以外の傭船者を除く)。

ルール第8条の共同加入と共同被保険者のカバーの詳細は、2023年2月20日正午GMTより、クラブのクラス3(P&I)ルールに規定されます。

11. 追加保険

クラブの[ウェブサイト](#)では、メンバーが商業保険市場で購入すべき追加の保険につきマネジャーが支援できる詳細をご覧ください。これらはプール再保険プログラムでカバーされない保険や特別保険で、加入証明書に明記されます。

2023保険年度について下記の追加保険を手配可能です。

- FD&D保険 (Class 6)
- 傭船者責任保険
- その他の追加保険

これらの追加保険に関しては、下記の除外規定が適用されます。

- 「国際的に懸念される公衆衛生上の緊急事態(PHEIC)」を構成すると認定された感染症リスクを除外する特別条項
- LMA5403海上サイバーリスク特別条項
- JLC領土と紛争の除外条項 JL 2022-019
- JLC限定解除通知 JL 2022-020
- 五大国間戦争危険除外条項

上記のPHEIC特別条項において除外しているリスクに関し、クラブは以下の各限度額まで特別に拡張担保することとしました。

- | | | |
|-------------------|---|--------|
| • FD&D保険 (Class6) | — | 200万ドル |
| • 傭船者責任保険 | — | 500万ドル |
| • その他の追加保険 | — | 300万ドル |

この特別拡張担保は、メンバーごとに年間で上述の限度額の2倍を上限とする年間限度額(AAL)が条件となります。また、PHEIC特別条項の下で当クラブが提供するあらゆる保険から回収できる年間累積回収額は、メンバーごとに1,000万ドルが上限となっています。

ルール第7条(3) – 追加保険をご覧ください。再保険が手配された場合、メンバーはクラブが負担する割合(がある場合)のほか、そのような再保険契約に基づいて実際に回収できる正味金額のみを回収する権利を有することになります。

12. 船骸撤去および油濁

依然として港湾当局によっては、クラブの加入証明書を船骸撤去と油濁がメンバーの保険担保の一部であることを証明している、と認めないことから、クラブはこれまで通り、これら二項目を加入証明書の前面に特記します。

13. 保険料税

欧州をはじめ、ますます多くの国が保険料税(IPT)を導入しています。この保険料税の支払義務はメンバーにあり、クラブではないことにご注意ください。クラブは欧州経済地域(EEA)において設立された保険業者であるため、メンバーが直接または保険ブローカーを通してIPTの支払い手続きを行っていない場合には、クラブが同税額を税務当局に支払うこととなります。その場合、クラブはルール第12条(4)(税金)に基づき、メンバーに代わって税金を支払い、それを回収することとなります。

14. 係船戻し

係船戻しを請求される場合、当該加入船は、マネジャーが認めた安全な港または場所において、連続する30日以上の期間係留されている必要があります。修理を目的とした造船所での延長期間は対象となりません。係船戻しが認められるためには、係留期間終了後三ヶ月以内または保険年度終了後三ヶ月以内のいずれか早い時期にその申込みを行わなければなりません。申請用紙につきましては、クラブのウェブサイトをご覧ください。

15. 傭船者賠償責任

クラブは傭船者のP&I・船体損傷・燃料油に関する保険担保を、7億5,000万ドル(燃料油については500万ドルのサブリミットが設けられます)を限度とする包括的傭船者責任保険プログラムのもとで提供できます。担保内容の詳細は、事例を解説したパンフレットと共にクラブのウェブサイトにてご覧いただけます。

16. 制裁措置

ご存知の通り、現在、各国政府や超国家的機構(例えば、米国やEU)による個別の国家(例えば、イラン、シリア、ベネズエラ、北朝鮮およびロシア)に対して国際的な制裁を課しています。これらの制裁、罰則、禁止措置あるいは敵対行為が発動、またはそれらについてクラブが負うリスクが生じた場合には、クラブのルール(クラス3)の第5条(6)および第20条(16)(およびクラス6の第20条(8)ならびに第33条(4))が自動的に適用されることにご注意ください。法令順守の一環として、クラブはそれぞれの保険証明書に記載された全ての会社について、会社の登録住所を入手するよう要求されています。

本Bulletinで言及されている[Circular](#)や[Bulletin](#)は以下の通りです。

- クラス3 – P&I保険 2023保険年度加入証明書追認状
- P&I戦争危険担保 – 生物兵器と生化学兵器
- クラス3 – P&I保険 2022保険年度加入証明書追認状
- 2015年英国保険法
- プロダクト・タンカーやケミカル・タンカーを運航されるメンバー
- 原油・ばら荷・鉄鉱石兼用船(OBO船)を運航されるメンバー

以上
(翻訳) ブリタニヤ・ヨーロッパ日本支店

本Bulletinはすべて英語版の日本語訳です。日本語訳と英語版の間に齟齬がある場合は英語版の内容を優先下さるようお願い申し上げます。