

2019年2月15日

クラス3 – P&I

2019年度保険更新全般について

(Class3 – Protection & Indemnity

General Renewal Update – 2019/20)

1. 国際グループの再保険

国際P&Iグループの再保険プログラムは今般、以下の構成で手配されました。

● 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
● オーバースピル共同再保険	—	21億ドルを超える10億ドル

2019年度の再保険料率は、後述の戦争危険特別担保 (excess war risks cover) を含め、以下の通りです。

● ダーティータンカー	—	0.5747ドル/GT
● クリーンタンカー	—	0.2582ドル/GT
● ばら積み貨物船	—	0.3971ドル/GT
● 客船	—	3.2161ドル/GT

2. 関連会社である用船者

関連会社である用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。

- i. 被保険者である船主とその用船者が共通の所有下にあること、または
- ii. 被保険者である船主もしくは用船者の一方が、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、各船一事故あたり引続き総額3億5,000万ドルを上限とする保険が提供されます。

3. P&I戦争保険

戦争・テロ行為リスクの超過損害保険は2019年も継続されます。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1億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、本船が定期用船者や航海用船者など、もっぱら裸(デマイズ)用船者以外の用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。

本保険の詳細については、2019年1月発行のクラブ・サーキュラー「クラス3 - P&I保険2019年度加入証明書追認状」をご覧ください。

4. 合衆国テロ行為危険保険法(TRIA)

改正TRIA2002(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)に定義されるテロ行為に対する保険担保は、P&I戦争保険の担保拡張(上記第3項を参照)の一部として引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わずかですが、当該船の場合、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。

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存在であることを考慮して、国際P&I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、本保険担保は用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、2019年1月発行のクラブ・サーキュラー、「P&I戦争危険担保 - 生物兵器と生化学兵器」をご覧ください。

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、2019年1月発行のクラブ・サーキュラー「クラス3 - P&I保険2019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、2015年11月17日付のクラブ・サーキュラーをご参照ください。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)項もご参照頂ければと思います。これらは2015年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運送した加入船の詳細を引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運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運搬する場合には、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。持続性油を貨物とする航海を行う場合は適時報告できるよう、メンバーは体制を整えておいてください。持続性油貨物を運搬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日の間運送しない船舶については保険料の返戻を請求できますが、そのような返戻の請求は当該保険年度の期末から三ヶ月以内に行わなければなりません。

詳細は、2019年1月発行の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・鉄鉱石兼用船(OBO船)を運航されるメンバー各位」をご覧ください。

10. 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お手伝いできる詳細をご覧ください。これらの保険手配については、2017年3月付の「クラブによる業務合意書の諸条件」が適用となります。こちらもクラブのウェブサイトをご覧ください。

11. 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外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、と認めぬことから、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。

12. 保険料税 (IPT)

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。

13. 休航戻し

休航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、休航戻しの対象となりません。休航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。申請用紙は、クラブのウェブサイトをご覧ください。

14. 用船者賠償責任

クラブは用船者のP&I・船体損傷・燃料油に関する保険担保を7億5,000万ドルを限度とする包括的用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。

15. 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。これらの制裁措置、禁止措置、敵対行為が発動され、あるい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の同じ条項)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。

以上
(翻訳) ブリタニヤ P&I クラブ日本支店

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。