

ポッドキャスト : An Eye on P&I エピソード 11

付随カバー 日本語訳テキスト

ポッドキャスト : An Eye on P&I は、Marsh Global Marine, Cargo & Logistics 部門のスペシャルアドバイザーであるジョン・トゥルーがクライアントアドバイザーであるクロエ・テイラーの質問に答える形式で P&I 保険について解説をしていくものです。

クロエ・テイラー（以下、クロエ）： 皆さん、こんにちは。マーシュ・マリンの P&I ポッドキャスト「An eye on P&I」のエピソード 11 へようこそ。今回もクロエ・テイラーが、同僚のスペシャルアドバイザーのジョン・トゥルーと一緒にこのポッドキャストをお届けします。

第 10 回目のポッドキャストでは、用船者が利用できる保険について取り上げました。そのポッドキャストの最後に、追加カバーの保険（付随保険）について取り上げると言いました。ジョン、付随保険とは具体的に何ですか？

ジョン・トゥルー（以下、ジョン）： 付随保険は、標準的な P&I 保険でカバーされない追加リスクに対応する保険です。船主も用船者もクラブを通じてこれらのカバーを手配することができます。船主にとっての付随保険は、相互的とみなされない特定のリスクをカバーする目的で設計されているため、クラブの標準ルールや IG のプーリング・アグリーメントでは除外されています。一方で用船者の P&I カバーは既に確定保険料でミューチュアル方式ではないですが、その運航方法が多様であるため、船主と同様に、標準的な用船者の保険も、追加カバーにより強化および拡大する必要が生じることがよくあるのです。

クロエ：これらの追加カバーは加入証明書に記載されているのですか？

ジョン：それは場合によります。追加リスクに対する補償は、適用される限度額と免責金額とともに、関連する加入証明書に記載されるか、別個の追認状に記載されます。

いくつかの例を見てみましょう。まずは、貨物に対する拡張補償からです。これはしばしば Shipowner's Liability cover、略して S.O.L.と呼ばれることもあります。

この保険は、船主と用船者の両方によって広く購入されています。船荷証券上、運送人として負う恐れのある特定の契約上の責任をカバーするよう設計されており、標準的な P&I 保険では明確にカバーから除外されているものです。

クロエ：船荷証券上の法定運送人は、船主または用船者、どちらになることが出来るというのは、すでに説明されたと思います。

ジョン：はい、その通りです。運送人とは、貨物の運送について法的責任を負う当事者のことです。簡単に言うと、世界中のほとんどの法域において、運送人として法的に定義された当事者は、その過失によって生じた損失や損害について、貨物の所有者に対して責任を負います。

実際に S.O.L 保険が必要となる例をいくつか見てみると、おそらく役に立つでしょう。まずは不当な逸脱についてみてみます。

不当な逸脱とは、運送人（船主もしくは用船者）が、当該船荷証券の条項で許可または予期されていないルートまたは方法で貨物を輸送する場合に起きる可能性があります。貨物所有者であれば誰でも、その貨物が最も安全で、かつ最短のルートで荷揚港まで輸送されることを当然期待します。しかし船主は、より安価なバンカーや追加貨物を積載するため、別の港に立ち寄りたいと考えることもあるでしょう。このような行為は本質的に危険ではありませんが、不当とみなされ、したがって貨物の運送契約上の違反とみなされる可能性があります。このような違反があった場合、ほぼ間違いなくハーグ・ヴィスビー・ルール上の運送人の抗弁権は失ってしまうことになります。S.O.L.保険では、通常のP&I保険からは除外される、このような増大する可能性のある賠償責任をカバーします。

クロエ：これは地理的な逸脱の一例と思いますが、同僚が"技術的"な逸脱について話しているのを聞いたことがあります。両者の違いは何ですか？例を挙げてもらえますか？

ジョン：もちろんです。技術的な逸脱の例としては、船荷証券上、コンテナの貨物をアンダーデッキで運搬すると記載されている（または暗示されている）にもかかわらず、実際にはオンデッキで輸送されるようなケースです。このような逸脱は、事実上、船舶の航路からの逸脱ではなく、契約からの逸脱であるため、技術的な逸脱と言います。繰り返しになりますが、このような状況では、運送契約違反により船主または用船者の責任が増大する可能性があることを意味し、これらはS.O.L.保険によってカバーされます。

ただし、その逸脱（契約違反）が無謀または危険であり、船主がほぼ確実に損害が発生することを知っていた、あるいは当然知るべきであった状況においては、保険で補償されないことを強調しておかなければならないでしょう。先ほどのオンデッキの例で言えば、コンテナにアンティークの陶磁器が積み、そのコンテナがデッキの一番上に積み上げられていたのであれば、完全に無傷で到着する可能性は低いでしょう。保険会社は、最初からほぼ避けられないとわかっているクレームまでカバーする準備はありません。

クロエ：船主や用船者にとって、他にはどのような追加リスクのカバーが必要でしょうか？

ジョン：貨物の港での保管は一般的な問題です。コンテナでは積み替え輸送がよくあるため、次の船が到着するまでの期間、港に保管されることがあります。または、揚荷港で、荷受人によって引き取られるまでの間、そこに保管される場合もあります。このような場合、クラブは一定の「待機時間」は認めますが、期間が長くなると追加の補償が必要になる場合があります。しばしば受託者保険と呼ばれるものです。個別の追加保険に加入しておくことで、船主または用船者は、このような事態が発生するたびにその都度申告する必要がなくなり、安心できるということです。

クロエ：こうしたリスクの多くは、コンテナ船やライナー取引で発生するようです。それはなぜでしょうか？

ジョン：コンテナ輸送の主な利点のひとつは、商品の輸送形態に内在する柔軟性です。これはドア・ツー・ドアで行われることが多いです。積み替え輸送や、船以外の輸送手段との連携は、このビジネスモデル上、切り離せません。いずれにせよ、液体であれ固体であれ、ばら積み貨物であればオンデッキで運ばれることはありませんからね。

クロエ：そうですね、言いたいことはわかります。このようなリスクをカバーする保険は、スルー トランスポート保険、つまり T.T カバーと呼ばれていますよね。

ジョン：その通りです。T.T.保険は、ドア・ツー・ドアで行われる全輸送行程のうち、その一部を他の運送会社によって担われたり、または保管のため倉庫の管理下に置かれたりするような場合にも、運送人の責任をカバーするものです。コンテナ取引をカバーするクラブの保険には付帯されるのが一般的です。

例えば、コンテナが本船から荷揚げされた後、トラックや鉄道にて荷受人に後続輸送される場合にもカバーを延長することができます。T.T.保険は、輸送の全行程をカバーするのです。

さらには、拡張 T.T.カバーというものもあります。これは、内陸輸送中にコンテナ自体またはその内容物が第三者に対して与えた損害に対して、運送人の賠償責任をカバーするものです。例えば、コンテナが鉄道トラックやローリーから落下し、怪我や汚染を引き起こした場合などが該当します。

また、被保険者が所有またはリースしているコンテナ自体の損傷リスクについても、保険カバーを手配することができます。

クロエ：念のため確認しますが、これらすべての保険が、船主もしくは用船者に対して提供可能であり、彼らのリスクに合致するものなのですか？

ジョン：そうです。しかし、あとひとつ、主に用船者向けの追加補償として、拡張契約責任保険があります。この追加カバーは、標準的な用船者 P&I 保険でカバーするには負担が大きすぎる、契約に基づく賠償責任をカバーするものです。

これは、コンテナ・ターミナルを利用する前に、通常用船者が署名を義務付けられるターミナル・サービス・アグリーメント（T.S.A.）にて最もよく見られます。船舶がターミナルに入港し、その施設を利用するための条件が定められています。通常、条件を交渉することは可能なのですが、ターミナル・オペレーターの中には、責任に関して一方的な条項（つまり、ノック・フォー・ノック・ベースの責任となっていない）の挿入を強要したり、適用法上では認められている船舶の責任制限の権利を否定しようとしたりします。

この状況は、LNG 船を受け入れるターミナルが要求する使用条件契約とよく似ています。これらの契約は、関連するクラブによって審査される必要があります。クラブは P&I 保険の観点からその契約が許容可能か、または追加カバーが必要かどうかをアドバイスすることができます。

クロエ：他にも特筆すべき付随カバーはありますか？

ジョン：はい、いくつかあります。従価建て船荷証券のカバーについて考えてみましょう。これは、船荷証券の表面に貨物の価額が記載されている場合に必要となります。意図的に特定の価値を船荷証券上明示することで、運送人はヘグ・ヴィスビー・ルールで認められているパッケージリミテーション（責任制限）の権利を損なう可能性があるためです。

また、専門作業向けの補償もあります。掘削、浚渫、杭打ち、ケーブル敷設などに従事する特殊作業船の場合です。船舶自体は通常の P&I カバーに加入していますが、これらの専門的な作業に従事する場合、その作業で発生するリスクは通常のクラブカバーからは除外され、プールすることはできません。結局のところ、この種の作業は共通のリスクとは言えないため、特別なカバーを手配する必要があります。

クロエ：そうですか。では、次のリスト項目は何でしょうか？

ジョン：最後の数回のポッドキャストでは、戦争リスク、サイバー、FD&D カバーについて見ていこうと思います。

本テキストに関するお問合せは以下までお願いいたします。

マーシュブローカー ジャパン株式会社
03-6775-6100 代表)
Jp.Info@marsh.com
〒107-6216 東京都港区赤坂 9-7-1 ミッドタウン・タワー
www.marsh.com/jp/ja

マーシュについて

マーシュはマーシュ・マクレナン（NYSE:MMC）の一員であり、世界有数の保険仲介およびリスクアドバイザーです。マーシュ・マクレナンは、リスク、戦略および人的資本の分野における世界的リーディングカンパニーであり、マーシュ、ガイ・カーペンター、マーサー、オリバー・ワイマンの4つのビジネスを通じ、世界130カ国以上においてクライアント企業にサービスを提供しています。マーシュ・マクレナンは、年間総収入230億ドル、総勢約85,000名以上のスタッフを擁し、未来への確かな視点を通じて、ビジネスを成功へと導くサポートをいたします。詳細については、marsh.com, [LinkedIn](#), [X](#) をご覧ください。

本書（当社が行った提言、分析または助言がある場合はこれらを含み、以下総称して、「当社の分析等」といいます）は、個別の状況に対する助言として理解されることを意図するものではなく、またそのように依拠されるべきものでもありません。本書に記載の情報は、当社が信頼に足ると考える情報源に基づくものでありますが、正確性について当社は何らの表明または保証をするものではありません。当社は、当社の分析等を最新のものに更新する義務を有せず、本書をお読みの方または他の第三者に対して、本書に記載のいかなる事項についても何らの責任も負いません。保険数理、税務、会計または法務に関する記載があっても、それらは当社の保険ブローカー/代理店およびリスクコンサルタントとしての経験のみに基づくものであり、保険数理、税務、会計または法務に関する助言として依拠されるべきものではありません。それらの問題については、本書をお読みの方が各自で専門家・アドバイザーに照会頂く必要があります。当社の分析等における数理的モデル、分析または予測は、それぞれ固有の不確実性を有しており、基礎となる仮定、条件、情報または要因が不正確、不完全または不確定である場合、当社の分析等は相当の影響を受ける可能性があります。当社は、保険約款の適用または保険会社（再保険会社を含む）の財政状態もしくは支払余力について何らの表明や保証をするものでもなく、また特定の補償内容が入手可能かどうかもしくはそのコストまたは契約条件につき、何らの保証をするものでもありません。当社の助言または推奨の有無にかかわらず、保険による補償の金額、種類または条件についての意思決定は、最終的には保険契約者の責任においてなされるものであり、当該保険契約者が特定の状況および財政状態に適した補償内容を定める必要があります。

本書の全部または一部の無断開示・複写・複製・転載等を禁じます。