

ポッドキャスト : An Eye on P&I エピソード 7

クラブの証書の重要性 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 7 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。

前回のポッドキャストでは、クレーム処理とその技術について取り上げました。今回は、クラブが発行する様々な証書類（Trading Certificate）について取り上げ、なぜこれらの証書が世界中で船舶を運航する船主にとって重要なのかを説明する良い機会になると思います。

ジョン・トゥルー（以下、ジョン）： そうだね、クロエ。早速説明させてください。

国際海事機関（IMO）の規則に従い、各国の港に入港する外国籍船は、現地の港湾管理局に相当数の書類を提出する必要があります。これらの書類は、船舶とその設備の状態、船舶の安全運航、総合的な堪航性を確認するために使用されます。例えば、船級証明書、乗組員の能力証明、積荷の内容、機関記録などの航海日誌の写しなどが確認されます。ポートステートコントロールは、書類上の矛盾や船体や設備の欠陥を発見した場合、そのすべてを記録し、徹底的な実地検査を命ずることもあります。その結果、出港許可前に修理や是正が要求されることもあるのです。

港湾管理局は、船舶の安全に関する書類に加えて、保険に関する書類もチェックします。これらの書類は、文字通り「航行するために必要な切符」であるため、総称して「Trading Certificate」と呼ばれています。もし船舶が有効な Trading Certificate を所持していない場合、ほぼ間違いなく入出港が阻止されます。

クロエ： Trading Certificate は誰が発行するのですか？ 主に第三者に対する賠償責任に関連するものということですので、船舶の P&I クラブが発行するのでしょうか？

ジョン： そうですね、実はクラブが直接的に発行する Trading Certificate は、加入証書だけなのです。基本的に加入証書は、メンバー（この文脈では船主）との P&I 保険契約の条件を証明しています。

クロエ： では、加入証書にはどのようなことが記載されているのですか？

ジョン：加入証書は常に、クラブを特定するレターヘッド付きで発行されます。続いて、船名、IMO ナンバー、船主名、その他の共同被保険者が記載されています。証書には他に、保険期間、カバーの基本条件、自己負担額、限度額または免責事項が含まれています。カバーの程度と範囲を理解するためには、当然ながら、加入証書はクラブルールと合わせて読む必要があります。

クロエ：つまり加入証書は、その船舶に関して船主が契約する正確な保険条件を示すものなのですね（クラブルールを条件として）？

ジョン：その通りです。しかし、この加入証書はそれ自体が「保証」や「セキュリティ」ではないということを明確にしておく必要があります。起こりうるいかなる請求に対しても支払いを確約するものではないのです。このことは、すべてのクラブの加入証書に目立つように記載されています。実際の例を読むのが一番でしょう。この条項には次のように書かれています。

"この加入証書は、単に上記メンバーと当クラブとの間の契約を証明するものです。他のいかなる者に対して、金銭的であるか否かを問わず、いかなる約束をした証拠とも解釈されないものとします。"

十分すぎるほど明確ですね！そして、これらの規定はクラブのルールにも反映されているので、誤解が生じる余地はほぼないでしょう。

クロエ：はい、疑う余地はありません。では加入証書以外には、どのような Trading Certificate があるのですか？

ジョン：そうですね。船主は、油濁、船骸撤去、乗客の責任など、さまざまなリスクから生じる賠償請求に対して金銭的な保証を提供することが義務付けられています。要するに、国家としては「もしあなたの船が私たちの海域に入港して事故を起こした場合、その後始末のための補償費用を支払ってもらえるようにしたい」ということです。

このような保証の要件は、油による汚染損害についての民事責任条約（CLC 条約）、難破物の除去に関する国際条約（ナイロビ条約）、アテネ条約、EU PLR（旅客責任規則）など、多くの国際条約で定められています。CLC を批准していない米国では、1990 年油濁法（OPA90）に従い、油濁による損害賠償請求に対して金銭的担保を提供することが義務付けられています。

では例として、CLC 締約国に登録されたタンカーが、持続製油を輸送する場合を考えてみましょう。条約の条項に従い、そのタンカーの所有者は、CLC 条約上求められる責任を満たす保険を維持し、それを証明する必要があります。この保険の存在は、まずはブルーカードと呼ばれる書類によって証明されます。ブルーカードはその船舶の P&I 保険の引受クラブによって発行され、その後船舶の旗国に届けられ、旗国がタンカーの登録船主に対し CLC 証明書を発行します。事実上、この証書は、ブルーカードを発行した P&I クラブに対し、被害者が直接請求できる権利を与えます。

要するに、クラブは条約の証明書を直接発行はしていませんが、船主が証明書を取得するための手段を提供しているということです。

クロエ：もし、船舶が CLC 条約を批准していない旗国に登録されていて、その船が CLC 条約に加盟している国に航行することになった場合はどうなりますか？

ジョン：このような場合、条約締約国の中のいずれかの国を船主が指名し、その国に代わりに証明書を発行してもらうことが出来ます。

この際ですから、ITOPFについても触れておきますね。国際タンカー船主汚染防止連盟（ITOPF）は、油流出事故、またはその脅威に対応し、流出事故対応、クレーム分析、技術支援を提供する非営利団体です。IGクラブで保険加入するタンカーはすべて自動的にITOPFの会員となり、正式に会員証が発行されます。これは金銭的な保証ではなく、単に会員であることの証明であり、ITOPFが油流出事故または流出の脅威に対応することの証になっています。タンカー所有者以外もITOPFのサービスを利用できますが、準会員として扱われ、連盟からの会員証は通常発行されません。

クロエ：経済的な保証とならないP&I加入証書と、経済的な保証としての効力を持つブルーカードには大きな違いがあるのですね？

ジョン：その通りです。しかし、米国においては、IGクラブは常にOPA90に基づく財務保証の提供を拒否してきました。いわゆるCOFRとして知られる保証状です。OPA90はCLCよりも適用要件の範囲がはるかに広いため、すべての船主は、特定のCOFR保証会社に別途追加料金を支払って、彼らから証明書を取得しなければなりません。

クロエ：通常P&Iクラブはブルーカードを発行する用意があるのに、なぜCOFRは発行しないのでしょうか？

ジョン：米国でOPA90が導入された当時、クラブはCOFRを提供することで直接被害者から訴訟を起こされる可能性があり、ひいてはクラブが無制限の責任にさらされることを恐れました。

クロエ：しかし、COFR自体は無制限の保証ではないですよね？OPA90に規定されている賠償責任限度額に制限されているのでは？

ジョン：その通りです。しかしクラブは、その制限が破られることも起こりうると考え、クラブに対する直接的な行動が起きる、その道筋を提供してしまうことにもつながり、これではリスクが大きすぎると考えたのです。

クロエ：旅客の責任に関するブルーカードについてはどうですか？なぜEU PLRとアテネ条約の両方に言及したのですか？これらは基本的に同じものだと思っていました。

ジョン：PLRは基本的に、EU諸国における旅客及びその手荷物の海上運送に関するアテネ条約の主要な規定を施行するものです。クラブは、PLRとアテネ条約の両方に対してブルーカードを発行することができますが、EU加盟国、アテネ条約加盟国ともお互いの証明書を受け入れるため、実際にはその必要はありません。

ただ1点、小さな問題が生じます。PLRはアテネ条約とは重要な点で異なっており、それは、テロリズムに起因する賠償責任も含まれていることです（これは戦争リスクとして分類されるため、カバー対象から除外されているものです）。そのため、IG P&IクラブはPLRで規定されているすべてのリスクを対象とした、単独のブルーカードを提供することはできません。

その結果、船主は2枚のブルーカードを取得する必要があります。1枚はクラブが無料で発行する PLR ノンウォーリスク・ブルーカードで、もう1枚は追加保険料を支払うことで発行される PLR ウォーリスク・ブルーカードです。

クロエ：最後に、海事労働条約（MLC）の証明書についてはどうでしょうか？

ジョン：MLC条約の対象となるすべての船舶は、2つの証明書を携帯し、船内に掲示しなければいけません。1点目は、船が放棄された場合の乗組員の本国送還、必要不可欠な生活必需品、医療ケア費用と、未払い賃金4カ月分を上限とする権利に対するカバーです。2点目は、雇用契約もしくは労働協約に定められた業務上の負傷、疾病、または危険による死亡または長期障害に対するカバーです。

クロエ：どの船が MLC 証明書を取得する必要があるのですか？

ジョン：その船舶が、海上労働条約が発効している国で登記されている場合、またはMLC条約が発効している管轄区域の港に寄港する場合、どちらもMLC証書が必要となります。

クロエ：死亡や障害に関する請求は通常、クラブのルールでカバーされていることは知っていますが、船舶の放棄に起因するクレームをカバーする用意があることに驚いています。

ジョン：よく気付きましたね！船主の債務不履行、それによる船の放棄で発生する、船員の本国送還費用と未払い賃金は、やはりP&Iではカバー範囲外となります。相互扶助すべきリスクではないですからね。

すべてのクラブルールにある MLC 条項では、クラブがそのような請求を一義的に支払うことを規定しています。ただしメンバーには、クラブが支払った金額をその後返済する義務が生じます。最後に、念のため申し上げておきますが、このような請求はプール対象とはなりません。

クロエ：そうですか、このような迷路を案内してくれてありがとう、ジョン。さて、次回はどうなりますか？

ジョン：次はアンダーライティング部門の役割、そしてプライシングの技術について見てみようと思います。

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。