

ポッドキャスト : An Eye on P&I エピソード 5 プーリング・アグリーメント 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 5 へようこそ。私はクロエ・テイラーです。今回も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。

ジョン、前回のポッドキャストでは、プーリング・アグリーメントが 3 つのコア・アグリーメントの 1 つであり、プールの運営を支えるために国際グループ・アグリーメント（IGA）がなぜ必要なのかを説明しましたね。今回は、それを踏まえて、プーリング・アグリーメントの仕組みについてもう少し詳しく教えてください。

ジョン・トゥルー（以下、ジョン）： はい、もちろんです。IGA が短い文書であるのに対し、プーリング・アグリーメントは付録 90 ページを含めると 130 ページ近くに及びます。毎年、新たな保険年度ごとに新しいアグリーメントが発行されるため、まさに生きた文書であり、変更も随時行われています。プーリング・アグリーメントがどのように機能するかを理解するために、まずは基本を押さえることが大切です。主要な条項の要約から始めていくのが一番良いでしょう。

まず、限度額から説明していきますね。現在プールでは、油濁以外のクレーム（保険金請求）に関しては 1,000 万米ドル超から約 89 億米ドルまでを上限としてお互いに分担する仕組みとなっています。油濁クレームも同様の方法で分担されていますが、その限度額は 10 億ドルまでです。

次に、プーリング・アグリーメントの 3 つの主要な条項を見てみましょう。ここでは、どのようなクレームがプール対象なのか、つまりプールできる請求の種類と、除外されるべき請求の種類を定めています。

当然のことですが、全 12 クラブが自分以外の他クラブのクレーム費用を支払ってもよいと思えるのは、自分が当該クラブの立場であればそのクレームを同じようにカバーしただろうと確信できる状況にあるからです。

クロエ： だから各クラブのルールはよく似ているのでしょうか？

ジョン： その通りです。各クラブのルールの文言は必ずしも完全に同じではありませんが、その意図するところは、すべてのプール可能なクレームにおいて、同じ、あるいは非常に類似した結果をもたらすべきものであるということです。だからといって他のクラブがカバーしないリスクはカバーできないということではなく、そのような特定のリスクはプールには出せないという意味です。

クロエ： 用船者のリスクは？

ジョン：ここで明確にしておきますが、プーリング・アグリーメントは船主 P&I エントリーのみに適用され、用船者エントリーには適用されません。すべてのクラブは用船者のリスクをカバーしていますが、プール可能なリスクとしては扱っていません。

プーリング・アグリーメントではさらに、各クラブがプールクレームの費用を拠出しなければならないことや、再保険プログラムの手配方法、その再保険コストの配分方法についても定めています。

また、P&I クラブがどのように IG への加入を申請し、プールと再保険プログラムに参加することができるかについても記載されています。クラブがプールから脱退する場合の扱いについては規定がありますが、クラブが IG から排除される可能性については規定されていません。これは記載漏れというよりも、難しいテーマを避けるためのケースなのでしょう。

クロエ：では、そうした基本原則を確立した上で、実際のシステムはどのように機能するのでしょうか？

ジョン：システムを理解するためには、ケーキの層をイメージして考えると良いでしょう。

油濁以外のクレームについて言うと、まずクレームを提起したクラブは最初の 1,000 万ドルを自ら支払わなければなりません。この部分はクラブ・リテンションと呼ばれます。

1,000 万ドルから 1 億ドルまで（合計 9,000 万ドル）の金額については、各プールクレームごと、12 クラブは共同で分担します。言い換えれば、最初の 1,000 万ドルを支払ったクラブ自身も、次の 9,000 万ドルのレイヤーについても自らに割り当てられたポーションを再度支払うことになるということです。

やや複雑なのは、「ハイドラ」と呼ばれるグループ・キャプティブ再保険です。これは各クラブがそれぞれ独立した勘定を持ち、プールレイヤーの一部である 3,000 万ドルから 1 億ドルまでを再保険しています。

クロエ：ではこの 1,000 万ドルから 1 億ドルのプールレイヤーについて各クラブがどれくらいの金額を拠出すべきか、グループどのように決めているのでしょうか？

ジョン：各クラブの分担する金額は、プーリング・アグリーメントで定められた計算式によって算出されます。基本的に、この計算式は各クラブのトン数、保険料収入、プールクレームのロスレコードを考慮して算出されます。

これら 3 つの要素がそれぞれどのように計算されるかは、アグリーメントに定められていますが、基本的には、加入トン数や保険料が多ければ多いほど、損害記録が悪ければ悪いほど、クラブが支払うプール拠出金は高くなります。

クロエ：なるほど。カバーの最初の 1 億ドルまでのシステムについて、理解できました。では、それ以上の金額のものはどうなるのでしょうか？

ジョン：ケーキの次の層をカバーするのは、グループの G.X.L 再保険プログラムです。油濁以外のクレームに対しては、総額 20 億ドルのカバーが 3 層に分かれて用意されています。グループの 1 億ドルの保有分も含めると、総額カバーは 21 億ドルということになります。

スキームがかなり複雑なので、レイヤーの詳細には触れませんが、この 20 億ドル再保険の上には、さらに 10 億ドルのオーバースpill 用再保険が上乗せされています。つまり油濁以外のクレームに対するカバーの総枠は、グループの 1 億ドルの保有分を含めて、合計 31 億ドルとなります。

これらの数字を覚えるのは一苦労ですよ。IG のウェブサイト参照してみてください。すべての数字を詳細に示したグラフが提示されていて、とても便利です。

クロエ：確かに、これはたくさんの数字ですね！では、1 億ドルを超えるクレームがプールからは払われないということは、再保険プログラムのコストはどのように配分されるのでしょうか？

ジョン：基本的に、すべての IG クラブの個々のメンバーに別個の再保険料として分配されます。この費用は、船舶の種類とトン数に基づいて計算されますが、船のカテゴリーによっては、トン数当たりのコストは他の船種よりも高くなっています。

クロエ：その料金を決めるのは誰なのですか？

ジョン：これらの料率は過去の損害実績や認識されている船種別のリスクに基づいて IG の再保険委員会によって決定されます。そのため、持続性油を運搬するタンカーの料率は、非持続性油を運搬するタンカーの料率より約 50% 高く、旅客船はドライカーゴ船の約 6 倍の料率です。

クロエ：そしてこれらの規定は、油濁クレーム以外のすべての請求に適用されるということですね？

ジョン：実は、プーリング・アグリーメントの内容は大変複雑なのです。その複雑さとは、乗客と乗組員が関係するクレームに適用されるものです。旅客のみの保険金請求に対する補償は 1 件につき 20 億ドルに制限されているのですが、旅客と乗組員の複合クレームに対する補償は 30 億ドルに制限されています。

悪意のあるサイバー犯罪やパンデミックに関する請求も再保険レイヤーの 2 層目、3 層目で別の扱いとしていますが、これらの規定はこのポッドキャストで語るには複雑すぎますね。

クロエ：なるほど。この規定は油濁以外のクレームに関するものだと言っていますね。油濁クレームの規定とは大きく異なるのですか？

ジョン：いいえ、多くの点で実際には非常によく似ています。大きな違いは、油濁クレームに対する補償額の上限が、プール自体の負担する 1 億ドルを含めて、10 億ドルと定められているということだけです。

クロエ：その限度額を超える請求があった場合はどうなるのですか？

ジョン：油濁による損害賠償、あるいは私が説明した旅客や乗組員による損害賠償請求が起きた場合、残念ながら限度額以上の補償はありません。クレームがクラブの補償額を超え、船主がそれ以上の補償を別途購入していない場合、超過する部分のクレームは船主自身で負担しなければなりません。

一方、油濁・旅客・乗組員以外のクレームで 31 億ドル超の請求となった場合には、「オーバースピル」クレームとしてグループ・プールにまた戻ってくる仕組みです。超過分の請求は、理論上、89 億ドルを上限として IG クラブ間で分配されます。

クロエ：しかし、なぜオーバースピルの上限を『理論上』と言うのですか？

ジョン：その答えをお伝えする前に、まずオーバースピルクレームがどのようにクラブ間で分配されるかを説明する必要させてください。もはや再保険はありませんから、クラブはすべての IG クラブの全メンバーに賦課金（オーバースピルコール）を課すことで、費用を配分しなければなりません。

このオーバースピルコールの上限は、1976 年の海事債権についての責任の制限に関する国際条約（LLMC）上の、「身体傷害以外に関する債権」に対する責任制限額の 2.5%相当を各船から徴収する想定で設定されています。便宜的な計算式としてこれを採用しているに過ぎず、実際にオーバースピルクレームとなった事故そのものに 1976 年の制限条約が適用されるという意味ではありません。

そして、私がこの上限額が“理論上”だと言ったのには 2 つの理由があります。第一に、市場の船舶は常にグループ・システムから出入りしており私が説明した条約トン数も常に流動的だということです。第二に、オーバースピルの請求があった場合、どのクラブも全メンバーから負担金を実際に徴収できるかどうか分からないということです。

もちろん、プーリング・アグリーメントにはさらに規定があり、12 クラブすべてとそのメンバーの間に可能な限り公平になるように、オーバースピルコールの不足分をどのように補うかを取り決めています。

クロエ：もう一つ質問させてください。P&I 戦争リスクはプール契約の中に含まれますか、それとも除外されますか？

ジョン：それらは除外されています。ただ、もちろん、船主が戦争 P&I 保険のカバーを得られないということではありません。カバーはあるのですが、プールの対象からは除外しているということです。戦争 P&I 保険はかなり複雑なテーマなので、今後のポッドキャスト内で単独のテーマとして取り上げましょう。

クロエ：よいですね。とても楽しみです。

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。