

ポッドキャスト : An Eye on P&I エピソード 10

用船者のためのカバー 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 9 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 9 回目のポッドキャストでは、P&I 保険と船体保険の関係について取り上げましたが、これはかなり複雑なテーマでした。そこで今回は、少し簡単なトピックである用船者のための P&I 保険について考えてみましょう。

まず、用船者とは何かを説明すると役に立つかもしれません。用船者にはいくつかの種類がありますよね？

ジョン・トゥルー（以下、ジョン）： はい、用船者は基本的に 3 つのカテゴリーに分類されます。裸用船者、定期用船者、そして航海用船者です。

彼らが船舶を用船する際の契約は、当然ながらそのまま裸用船契約、定期用船契約、航海用船契約として知られています。また、それ以外にもスペース・チャーター、スロット・チャーター、トリップ・チャーターなど、より専門的な用船契約もあるのですが、それらについて説明する時間はありません。

裸用船契約は、用船者が船主から船舶を借り受け、船舶の装備、乗組員、運航に関するすべての責任を引き受けるものです。この契約は長期にわたるものであり、船舶に対する支配力が大きいので、裸用船契約者はあたかも船主であるかのように、第三者に対し法的責任を負うことが多いです。

クロエ： では、なぜ用船者のカバーが必要なのでしょう？

ジョン： いいえ、彼らには必要ありません。裸用船者は、基本的に船主と同じ条件で船主 P&I カバーを手配します。彼らは通常、加入証書に共同メンバーまたは共同被保険者として記載されており、彼らがカバーされるリスクは船主のリスクと実質的に同じです。

通常、裸用船者は、別の用船者に対してさらに定期用船または航海用船に出します。

一方、定期用船者および航海用船者は、船主とは異なる立場で行動するため、IG P&I クラブ、または用船者賠償責任保険を提供する他のマーケットから、船主とは別のカバーを取得する必要があります。

クロエ： 用船者に対する P&I 保険の提供方法の主な違いは何でしょうか？

ジョン：まず、用船者のリスクに対する補償は、IG P&I クラブで加入したとしても、確定保険料ベース（ミューチュアル保険ではない）であり、その限度額は一般に 5 億ドルに制限されています。これは船主が利用できる金額よりもはるかに低い金額です。クラブは用船者のリスクをカバーするために独自で再保険を手配し、用船者のクレームは IG 間でプールできません。

クロエ：用船者も船主と同じようにクラブのメンバーになるのですか？

ジョン：はい、用船者はクラブのメンバーになることができ、用船した船舶に関して加入証書が発行されます。しかし、今説明したように、彼らのクレームはプールされず、プーリング・アグリーメントでは、一部の特殊な状況（例えば、用船者と船主の間に直接資本関係がある、または両者が関係している場合）を除き、船主と用船者を同一の加入証書に被保険者として記載することを認めていません。「Affiliated」というのは当事者の一方が他方の親会社である、つまり支配権を持っているということです。

このような場合、「Affiliated charterer」に対して提供される補償は、船主に提供される補償範囲、または船主と資本関係にある用船者としての責任範囲、いずれか小さい方に制限されます。さらに、Affiliated charterer が船主 P&I 保険のもとでクラブから回収できるのは、用船者に適用されるカバーの限度額までです。現在は 5 億ドルとなっています。

クロエ：おそらく、それは大きなクレームとなった場合に影響が出るのではないですか？

ジョン：はい。例えば、用船者が提訴され、本来船主であれば賠償責任を制限できたにもかかわらず、用船者の立場では制限できなかった場合、船主 P&I 保険の共同被保険者として加入している「Affiliated charterer」は、船主の賠償責任限度額または 5 億ドルのいずれかが低い金額までしか回収できないことになります。つまり、船主としてそのクレームを完全に回避できた場合、用船者に提供される補償限度額もゼロになってしまうのです。

クロエ：それでも、用船者が必要とする P&I リスクは、オーナーが必要とするリスクと非常に類似していると想像します。そうではありませんか？

ジョン：その通りですね。最も明白なのは、貨物に対する責任です。多くの場合、用船者は、船荷証券上の運送人として、貨物の利害関係者に対し、損失または損害について直接的な責任を負います。その船荷証券が船主ではなく用船者として発行されている場合です。これは「charterers' Bills of Lading」と呼ばれます。

しかし、たとえ船荷証券上の運送人が船主となっている場合でも、用船契約において、船主と用船者間で貨物クレームを、決められた方法でシェアするという合意が存在する場合があります。そのよい例がインタークラブ・アグリーメントであり、これは、損害の原因や当事者の役割に応じて、貨物クレームに対する責任を分担しようとするものです。この条項は、一般的に NYPE または Asbatime の用船契約に組み込まれており、用船者 P&I 保険はこのような状況における用船者の分担額をカバーします。

クロエ：用船者が船上の貨物に対して責任を負うのであれば、船自体の損傷に対しても責任を負うことになるということですか？

ジョン：もちろんです。用船者の過失や契約違反から生じる船体への損害は重大なリスクであり、さまざまな形で発生する可能性があります。当然ながら、このリスクは船主自身の P&I 保険には含まれていませんね。

典型的な例をいくつか挙げましょう。

- i. 用船者が発注し、代金を支払ったバンカーが、実は規格を満たしていないことが判明し、それを使用した結果、船のエンジンに損害を与えた場合。
- ii. 用船者が本船に積み込んだ貨物が火災や爆発を起こし、本船に損害を与えた場合。
- iii. 用船者が指定したステベディアによる貨物積み付けの不備による積み付けのずれ。
- iv. 用船者が指定した港が何らかの理由で安全でなく（例：標識のない障害物があったなど）、船舶が損傷したり、座礁したりした場合。

このような場合、用船者は他の当事者（バンカーの供給者、貨物の所有者、関連する港湾当局）に対してカウンタークレームをする可能性があります。用船者自身も、明示的または黙示的に、船主との用船契約において、バンカーが使用に適していること、貨物が船舶に損害を与えないこと、指定された港が安全であることについて、一義的な責任を負っているのです。

クロエ：人身事故や死亡事故についてはどうですか？

ジョン：はい、乗組員、乗客、あるいはパイロットやステベディアなどの第三者が負傷したり、死亡したりした場合でも、用船者の責任が問われる可能性があります。P&I カバーが第一に対応しますが。

クロエ：汚染、船骸撤去、物的損害についてはどうですか？明らかに用船者のリスクとは思えないのですが？

ジョン：その通りです。しかし、用船者がそのような危険に対し責任を負う可能性も状況によってあるのです。特に、用船者が指定した港が後に安全でなかったと判断された場合です。

物的損害に対する契約上の賠償責任については、次回のポッドキャストで追加のカバーとして述べるつもりです。

クロエ：ほとんどの場合、船上の燃料油は用船者が所有しています。それらの燃料油が船に損害を与えた場合の用船者の責任がどのように補償されるかは分かりましたが、燃料油自体の補償はどうですか？それは第三者への責任ではありませんよね？

ジョン：その通りです。ですから、標準的な用船者 P&I 保険のカバーには含まれていません。しかし、用船者のバンカーに対する損失は、追加カバーを購入することができます。用船者は多くの追加的な責任に直面しており、追加費用を払ってこれらのカバーを購入することができます。今後複数回のポッドキャストでは、船主と用船者、双方の追加カバー、戦争リスク、FD&D カバーについて取り上げようと思います。

クロエ：それは素晴らしいです。楽しみにしています。

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。

