

## ポッドキャスト : An Eye on P&I エピソード 6 カバーされるリスク、クレーム処理 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 6 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 5 回目のポッドキャストではプーリング・アグリーメントの運用についてお話をしましたが、今日は P&I クラブがカバーする主なリスクについて、またクレームが発生した場合の対応についてご説明します。

ジョン・トゥルー（以下、ジョン）： 前回のポッドキャストでお話しをしたように、12 の IG クラブすべてがプーリング・アグリーメントに参加しているということは、そのルールが驚くほど似通っていることを意味します。中には、全く同一の条文もあります。クレームが共有されるのであれば、各クラブが同じクレームに直面した場合、当該クラブと同じようにカバーしただろうという共通認識を持つ必要があるからです。その信頼は各クラブのルールが一致してこそ成り立つもののなのです。

クロエ： 船主の観点から、最も重要なカバーリスクは何だと思いますか？

ジョン： 数の多さで言えば、最も多いのは人に関するクレームと貨物に関するクレームでしょう

人に関するクレームには、乗組員の病気、怪我、死亡に対するクレームがあり、場合によっては、船客や、第三者（陸上作業員やパイロットなど）も含まれます。貨物の損害賠償請求は、もはや自明だと思います。

一方、コストの面で最も重大なのは、ドック、栈橋、岸壁クレーンなどの第三者の所有物への損害でしょう。また、他船との衝突、油濁損害、残骸の除去もそうです。もちろん、人や貨物の損害賠償請求も非常に高額になる可能性があり、たとえば船舶の喪失を伴うような大事故では、ほぼ確実に重大となります。しかし、その前に述べた 4 つは、いわゆる「巨獣（重大事故）」と呼べるレベルのものなのです。

クロエ： おそらく、これらのクレームはすべてクラブのクレーム部門で処理されるのでしょうか？

ジョン： その通りです。クレーム部門は、おそらくどのクラブでも最大の単一部門であり、さまざまな経歴を持つ担当者が働いています。ご想像の通り、多くは熟練の弁護士ですが、海上経験がある人や、海運会社で働いて法律面を現場で学んだ人もいます。クレーム処理には法律以外の知識も必要なため、多様なスキルと経験が部署全体に深みと幅を与えています。

通常、クラブのクレームハンドラーは、メンバーの所在地別、あるいはクレームの種類によって、チームに分類されます。例えば、あるクレームハンドラーは乗組員や人のクレームを専門に扱い、別のクレームハンドラーは汚染や財物クレームを専門に扱うこともあります。あるチームは日本、ギリシャ、または中国のメンバーからのクレームのみを処理する場合もあれば、他のチームは東アジアや南米に所在するメンバーなど、より広い地域を処理する場合もあります。

**クローエ：クラブのクレーム担当者はどうやってクレームを知るのですか？**

ジョン：クレームの最初の通知は船主から来ることもありますが、クラブのコレスポンデントから来ることもよくあります。

**クローエ：コレスポンデントとは何ですか？**

ジョン：いい質問です、かなり古風な言葉ですよ。とはいえ、彼らの役割について考える価値はあると思います。彼らがいなければ、クラブ システムは今のような形では機能しないからです。

どのクラブも、世界のほぼすべての管轄区域の港や都市に、数百人のコレスポンデントのネットワークを有しています。メンバーが必要な時（通常はクレームの通知後）にはいつでも彼らの支援を受けることができます。彼らは実際にはクラブの代理店という立場ではありません。というのも、彼らは全体的にどのクラブとも固定的な商取引関係を結んでいないからです。むしろ、必要な場合の連絡先としてクラブがリストアップしているのです。コレスポンデント費用は、通常、関連するクレームの一部としてみなされクラブがカバーします。

クラブによっては、ある港で同じコレスポンデントを共有しているところもあれば、そのクラブ専属のコレスポンデントを置いているところもあります。P&I 業務のみを行うコレスポンデントもいれば、エーゼントや弁護士としても活動するコレスポンデントもいます。

クラブにおけるコレスポンデントの重要性は、ほとんどのクラブがそのクラブのネットワークのケアに専念する上級役員を置いているという事実からも明らかでしょう。IG グループ自体にもコレスポンデントの委員会があり、運営方法に関するガイドラインを発行しています。

**クローエ：では、クラブの話に戻しましょう。クレームが通知された後はどうなるのですか？**

ジョン：そうですね、まずはできる限り多くの情報を入手したら、ハンドラーは適切な支援が提供されているか確認する必要があります。たとえば、損失を軽減し、原因を調査し、メンバーの利益を最大限守るために、適切なサーベイヤー、技術的な専門家、弁護士が手配されているか、などの確認です。それと同時に、クラブのクレーム ハンドラーは、船舶の加入証書のコピーを入手し、事故に関連するリスクがそのメンバーの保険カバーに含まれているかどうかを確認します。明らかに貨物の損傷が関係しているのに、メンバーが貨物のカバーに加入していない場合、クラブはいくらかの支援は提供するかもしれませんが、その費用は負担したくはないでしょう。

次に、ハンドラーはクレームファイルを作成し、クラブの賠償責任総額の初期見積もりを出します。この見立ては、予想されるクレームに、かかる費用と経費を加算し、そこから適用される免責額を差し引いた金額になります。条件によって、費用も免責適用の対象となる場合と対象とならない場合があります。請求額が大きく複雑な場合、ハンドラーはより上級のスタッフや専門知識を持つ同僚に

支援を求めることがあります。請求額がクラブのリテンションを超える可能性がある場合は、そのクレームをプールに通知する必要があります。

**クロエ：**おそらく、クレームを見積もるのは、特に多くの要素が絡む重大なクレームの場合は、かなり難しいのではないのでしょうか？

ジョン：はい、その通りです。そして多くの点で、ハンドラーの見積りの正確さは、クレーム自体の処理と交渉のスキルと同じくらい重要です。すべてのクラブはクレームを見積もる基本的な方法論を持っていますが、それはクラブごとに若干異なる場合があります。たとえば、ハンドラーは「起こり得る結果」または「起こり得る結果の中でも最も金額が高い場合」、さらには「起こり得る合理的な結果の中で最も金額が高い場合」に基づいてリザーブを積むことを求められる場合があります。これらの違いは微妙に聞こえるかもしれませんが、非常に異なる結果を生み出す可能性があります。そして、クラブの財務に潜在的な影響を与えるため、重要なのです。

**クロエ：**どのような形で？

ジョン：もしハンドラーが賠償責任を過大に見積もった場合、クラブはクレームに対して、厳密に必要な額よりも多めのリザーブを保有することになります。その逆で、ハンドラーが賠償責任全体を過小評価した場合、クラブは十分な準備金を保有しないことになります。後者のシナリオはより深刻です。何故ならば、クラブが資金を返還することは簡単ですが、クレーム処理担当者が全体で、かつ継続的に賠償責任を過小評価していた場合、クラブがさらなる資金を要求しなければならない時が来るでしょう。その結果、多くの船主が怒ることになります。

**クロエ：**プールクレームにも同じ原則が適用されるのでしょうか？

ジョン：はい、適用されます。プールクレームは、クレームを提起するクラブが、起こり得る結果のうちの最善をベースにして推定します。その後、ほぼすべてのクラブが自身のクラブの方法論を適用します。もともと「起こり得る結果」をベースに推定するクラブは、クレームを提起するクラブと同じ方法論を使用しているため、独自の調整を行う必要はありませんが、より慎重な基準（たとえば、「起こりうる結果の中でも最も悪いシナリオ」）に基づいてクレームを推定するクラブは、ほぼ確実に追加のパーセンテージを積みます。プールクレームは通常、金額も大きく複雑なクレームであるため、これは不合理な慣行とは言えませんが、結果として、かなりの過剰準備金につながる可能性があります。

**クロエ：**ありがとう、ジョン。とてもよく分かりました。次回のポッドキャストはどんなテーマでしょうか？

ジョン：今回は P&I クラブが発行する証書についてです。それらがなぜ船主にとって重要なかをお話します。次回もお楽しみに。

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](mailto: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](http://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](http://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。