



UKクラブニュース

日本版第6号

1999年7月

1999年度好調な滑り出し

UKクラブは2月20日に新保険年度を迎え業界のおよそ20パーセントを占めるリーディングクラブとして順調に滑り出しました。今年は特に他のクラブからの移動による増加が目立ち、既存のフリートの増加ばかりでなく他クラブからの新規加入がありました。また35万トンを超える新造船の加入はクラブの規模拡大のみならず質的向上にも貢献しました。

保険市場の軟化傾向や運賃、傭船料の低迷によって今年の保険更改の交渉は各P & Iクラブにとって厳しいものでしたが、保険更改によるトン数の増加はP & Iの相互システムの良さとその専門知識が船主の皆様選ばれ、またUKクラブの加入船舶の質的向上のポリシーが実を結んだものといえるでしょう。

トーマス・ミラー新会社に

クラブの管理者であるトーマス・ミラーは少数のパートナーが所有するパートナーシップ制の会社形態から私会社 (Private Company) に組織を変更しました。これに伴いクラブ定款の管理会社名は Thomas Miller (Bermuda) Ltd.に変更することを今年4月の臨時総会で承認されました。

また4月6日付けで Thomas Miller (Asia Pacific) Ltd.の会長にデビッド・マーティンクラークの後任としてヘリー・ローフォードが就任し、UK P & IやTTクラブなどのアジア・パシフィック地域の最高責任者となりました。ローフォード氏は法律を専攻した後1967年トーマス・ミラーに入社、P & Iクラブで主に日本メンバーのクレームを担当後76年からはP & Iの国際グループの事務局の仕事も兼務、さらに84年に設立されたT

UKクラブ格付でトップクラス

UKクラブはスタンダード・アンド・プアーズにより財政面、損害率の点で最も優れたクラブのひとつであるとの評価を受けました。S & Pが1994年にP & Iクラブの評価をはじめて以来、財政力評価において連続してトップクラスの評価であるApi (piは財務諸表(published information)による評価)を受けています。

S & Pのレポートでは「特に資産運営についての評価が高く投資収益によってメンバーの保険料は安定しており、管理費を含めた保険引受収支はほぼ100%のバランスを保っている。国際グループの一員であると共に内部留保が豊富であるためその独立財政は柔軟性をもち合わせ準備金及び総資金は支払保険金のおよそ4.9倍に達し後払保険料はここ数年間減少している」と発表されました。



ヘリー・ローフォードと日本人スタッフ (左から小滝、杉浦、井沢、石井、中川)

IM (船舶代理店・ブローカーのための相互保険組合、現在の International Transport Intermediaries Club (ITIC)) の初代会長に就任しました。93年からはUKクラブへ戻り、現在もサービス担当取締役とロス・プリベンション担当取締役を兼務している関係上、ロンドンと香港の両方に拠点を置き日本の皆様にもさらに身近な存在になりました。

バミューダ理事会報告

去る4月19日バミューダにおいて今保険年度初の理事会が開かれました。ECとのIGA問題や一般保険市場からのP&I保険参入などP&I全体をとりまく環境が変化したため、今理事会では相互システム自体の存続も含めたUKP&Iクラブのあり方につき活発な議論がなされました。クラブ基金が完全に船主のコントロール下であり第三者に利益配分をすることなく船主自身に保険料の減額などで還元することができる相互システムのメリットは今後も維持すべきであると再確認がされました。主な議題は次のとおりです。

オーバースピル・コール グループの超過再保険の限度額(20億米ドル)を超える巨大災害事故が起きた場合に全グループ・クラブが負担するオーバースピル・コールについて、UKクラブでは皆様の負担を軽減するために新たに10億米ドルの再保険をかけ、巨大災害準備金と合わせて合計12億7千万米ドルのオーバースピル・クレームについてクラブの基金でカバーできるようになりました。理事はメンバーの公平な負担割合について検討をしました。

Y2K最近の動向 理事はICS等の国際海運関連団体が船主、傭船者や港湾関係者に署名を呼びかけている安全対策議定書(Year 2000 Safety Protocol)と、これに関連したIMOの適性対応規範(Code of Good Practice)を支持する事を確認しました。この議定書に署名した当事者間では上記コードを遵守したことによって生じる契約違反や遅延などをクレームする権利を放棄しようとするものです。詳しくはクラブ回覧11/99をご参照ください。

IGA問題が解決 IGAとプール協定の存続についてECと4月12日に正式に合意され、理事に報告されました。ECがプールや再保険機構を否定すれば国際グループの存続も危惧されましたが世界中の船主や関連団体など公聴会など世論の後押しによりECとの合意に至りました。

会計報告 99年度の決算報告が行われ、9千5百万米ドルの投資収益とクレームの減少によって自由準備金が4億1千2百万米ドルに達した事が報告されました。
96保険年度勘定は追加保険料なしに閉鎖することが理事に承認されました。

訪船調査レポート 昨年は532隻に対し訪船調査が行われ、1990年のスタート以来4,468隻が調査されました。改善点を指摘されたのは20年以上の船舶やロシア・中国などの船級協会の船舶が主でしたが、ISMコードやPSCによる取締りなどサブスタンダード船の排除の動きを反映し、要改善の船舶は減少化しつつあることが理事に報告されました。



2000年問題 - 緊急対応計画ガイドライン

2000年問題に万全の体制で対応しても、取引先など外部のシステム故障から業務上の危機をまねくことが考えられます。特に船舶を運行する船主は非常に深刻な事態につながる可能性もあることから、メンバーの皆様が非常事態とその対処を想定し実際に独自の緊急対応計画を作成できるようガイドブックを無料配布しております。これは国際グループクラブを始めBIMCO、ロンドン船舶保険委員会及びICSなどが協力して作成したものです。このガイドブックを十分に活用していただき各社の実情にあった危機対応計画書を作成してください。

ドライ・カーゴ船： アメリカにおける油濁事故対策

UKクラブでは乾貨物船のメンバーのために海洋汚染に関する法規制が更に厳しくなりつつあるアメリカで油濁事故の処理に不可欠な専門業者との事前契約を結びました。流出事故管理業者はCorbett & Holtという会社で24時間の監視体制で事故発生時には速やかに油濁処理業者や関係当局と連携を取りながらOPA90の全権責任者(QI)と同様のサービスを提供できます。また漏油処理業者については米国最大手のMarine Spill Response CorporationとNational Response Corporationです。これら業者の利用は強制的ではありませんので既に別の業者と契約されているメンバーは書面で通知していただければこのサービスを受けないこともできます。

現在アメリカではタンカー以外の船舶については油濁事故に関して事前の手配は法的に必要とされていませんが、事前契約業者がないために事故後の対処が遅れたり法外な請求を受けることになりかねません。クラブはこの点を憂慮し油濁リスクを付保している乾貨物船メンバーが流出事故の際に適正費用で法規制に沿った適切な対処ができるよう配慮しました。またクラブはカリフォルニア州で9月1日から施行予定の乾貨物船の漏油事故対応計画に関する規則草案を検討中ですが、規則によると船主は州が承認した事故対応計画書と3億ドルの賠償資力責任確認書を所持することが義務付けられます。詳細はクラブ回覧2/99をご参照ください。

タンカー： 共同海損特約

1994年ヨーク・アントワープ規則の下で環境損害を防止または軽減するための油濁費用は一定の状況下で共同海損として回収されるため、この費用については1999年2月20日以降クラブ填補から除外されています(クラブルール第2条第12章汚染危険)。しかし商売上の理由で本来なら回収できるこの権利を備船契約の上で放棄した船主には1千万米ドルを上限として一航海当り1,600米ドルで、マーケットからこの費用をカバーする特約保険が用意されました。こうした船主の既得権侵害を強要するような用船者に対してはクラブは今後とも異議を唱える所存ですが、付保を必要とする船主のためにUKクラブは良心的な料率で特別付保ができるよう配慮しました。

ウェブサイトが衣替え

UKクラブのウェブサイトがますます使いやすく、より豊富な情報をご利用できるようになりました。さらに日本の皆様には1999年度の日本語版ルールブック、クラブニュース、クラブ回覧など日本支店が発行した印刷物はインターネットを通していつでもご覧いただける様になりました。もちろん英文のクラブニュースやロス・プリベンション・ニュース、回覧などもすべて閲覧できます。また海運関係団体や港湾当局へのリンク数は500箇所を超え、TM-Onlineでは登録されたメンバーにクレーム実績などを含むさらに詳細な情報が公開されています。世界中を網羅するコレスポンデントの情報もオンライン化されてさらに便利になりました。



乗組員検診プロジェクト成果をあげる

UKクラブが実施している乗組員の雇用時健康診断プロジェクト（PEME）は乗組員として健康上本来不適格な者をふるいにかける方策として成果をあげてきています。客船、バルク船などの船主が現在参加していますが実施以来2年半の間に5千人が受診し6%以上が不合格となっています。主に不合格となるのは肝機能障害、次にB型肝炎、高血圧、結核、糖尿病、心肺腎機能の疾患そして聴力障害などが続きます。不健康な船員が乗船すれば病気の治療費ばかりでなく下船・送還・代人の手配や疾病手当てそして雇用補償などに係わる付随費用を雇用者が負担しなければなりません。94年から97年に船員の疾病による国際グループ全体の保険金支払は約2,550万米ドルでした。特に世界の船員の約20%を供給するフィリピンでは96年の1年間に700万米ドルもの支払がありました。送還費用には通常免責があるので実際にはそれ以上の費用が船主から支払われています。

そこでUKクラブはフィリピンの指定診療所において英国の検査基準で健康診断を実施するプロジェクトを開始し最初の2年間で2,700人のフィリピン船員について雇用前検診を行い、主にB型肝炎、腎臓病と高血圧で約8%が不合格となりました。以来多くの船主の協力を得て指定の診療所もインド、クロアチア、タイ、英国が加わり今後はアイルランド、ウクライナ、オランダそしてカリブ諸国などの地域にも範囲を広める予定です。1人当たり約80ドルで年間5千人として40万米ドルの予算をこのプロジェクトに当てていますが、もし今まで不合格となった300人以上の船員がそのまま雇用され乗船後に送還されれば1人当たり1万から2万5千米ドルが必要だった訳で実際には大幅な経費が節約された事になります。

UKP & I 主催メンバー研修コース

メンバーのためのP & I研修コースが今年9月よりロンドンでスタートします。メンバーのさまざまな実務レベルの要望にお答えするため次のような項目を用意しています。詳細は後日ご案内いたしますがふるってご参加下さい。

- * 海上運送法及び保険法
- * 実務者向けクラブルールの解説
- * ケース・スタディで学ぶクレームハンドリング
- * リスクマネージメント

おかげさまで10周年

UKクラブが日本支店を開設して以来お蔭様で10周年を迎えることができました。特にこの4-5年は日本におきましても海運業界の変遷や保険業法改正などに加えてコンピュータ技術の進歩によって支店開設当時とはあらゆる面で隔世の感があります。今後ともメンバーの皆様のために時代の変化に柔軟に対応できるよう努めていく所存です。

(写真：東京神田の神保町TSビル)



発行者 UKP & Iクラブ 日本支店
住 所 東京都千代田区神田神保町2-7-3
神保町TSビル8階

Web site: <http://www.ukpandi.com>
電 話 03-3263-8880
ファックス 03-3263-8885