

U K クラブ ニュース

2003年 新保険年度スタート

2003年度保険更改では皆様のご理解とご協力をいただき有難うございました。今年度の加入船はクラブ全体で1億1,900万トン、うち船主加入が9,350万総トン、用船者(TCL)が2,550万トンです。

保険更改については5月8日のオスロ理事会で管理者より詳細な報告が行われる予定です。

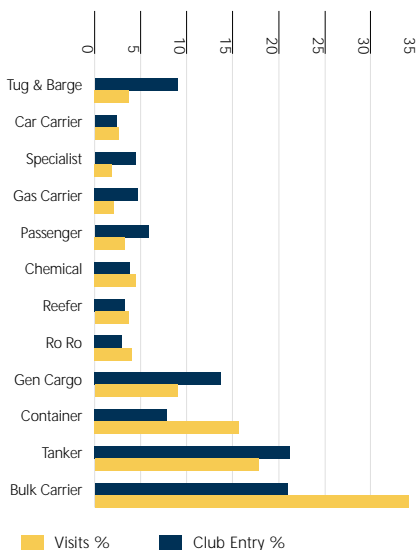
昨年のアンケート調査では、財政の長期安定がP&Iクラブにとって、最も重要であるということを再確認しました。今年1月のS & P保険財務力評価では、昨年に引き続きA+と発表され、今年度予算では増収を見積ることもできましたが、昨年後半、国際グループでは事故が多発し、注意深く見守る必要があります。

昨今、再保険料は高騰していますが、P&Iクラブでは国際グループ全体で超過再保険を契約しているため再保険料はかなり低く抑えられています。当クラブではさらにオーバースピル・クレームに備えた特別再保険の手配や、準備金保護のための長期再保険契約を結び、財政の安定をはかっています。

加入船舶は高品質を維持

クラブ所属のシップ・インスペクターは昨年1年間でオランダ、アメリカ、韓国、アラブ首長国連邦、シンガポール、中国、台湾、イタリア、インド、エジプトで578隻の船舶を対象に調査しました。調査を開始した1990年以来、実に6,720隻もの船舶を現場で調査した事になります。

Inspector visits by ship type



<クラブ訪船調査報告>

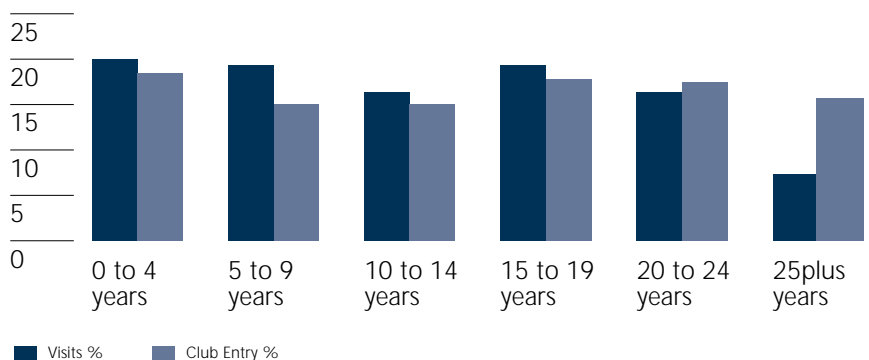
調査した船種や船齢毎の比率は、ほぼクラブ全体の比率に則しています。再検査を必要としたのはわずか2%と好成績で、フル・コンディション・サーベイを命じたのはすべて船齢15年以上の船舶でした。内訳は貨物船5隻、バルク船4隻、コンテナ船5隻の計14隻です。この中にタンカーがない事、コンテナ船が多い事が注目すべき点です。この14隻は1隻がスクラップに、3隻は期間内に修理できずルール第5条Q項違反と見なされ、4隻は修理完了、5隻は現在再検査中、残る1隻は再

検査を条件として仮合格しました。

シップ・インスペクターの調査目的はメンバーが高水準のオペレーションを維持できるよう手助けすることです。インスペクターはPSCに拘留されることのないよう船主が自己査定できるシステムを作成しており、PSCから拘留命令を受けそうな問題箇所を発見した場合には、すぐ船長と船主に警告します。

1999年以来、調査記録はデジタル写真と共に電子ライブラリーに保存されており、後日事故が発生した場合にクレーム担当者が参考資料として活用しています。

Visits by ship age



タンカー・メンバー

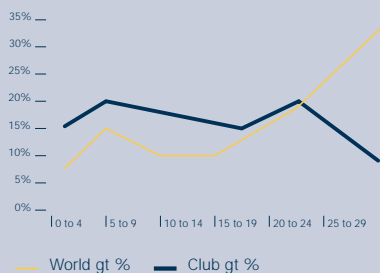
1997年の「ナホトカ号」や99年の「エリカ号」、昨年の「プレステージ号」などここ数年のタンカー事故は、政府関係者や環境団体だけでなく一般の人々も関心を寄せるようになりました。

UKクラブには国際石油資本の加入もありますが多くは独立系オペレーターで、世界の約23%のタンカー、897隻が加入しています。右表のとおり、そのうち601隻が油タンカー、うち307隻がシングル・ハルです。クラブではこれらデータをもとに世界の傾向と比較しながらリスクの分析を行っています。

船齢の隻数別分布

当クラブに加入するタンカーの平均船齢は世界平均の13年に比べ12.6年と低く、特にプロダクトキャリアーでは世界平均が20年であるのに対し15.4年とかなり低くなっています。下のグラフ(左)が示すように、隻数で比べると当クラブでは船齢の低いタンカーが世界平均より多く加入していますが、船齢25年以上の古いタンカーは極端に少なくなっています。世界的には船齢25年以上で5,000総トン以下の小さいプロダクト・タンカーが多いためであると思われる。

Age profile of crude & product carriers by number of ships in the Club



A profile of our Club's entered products and crude carriers

	Product	Crude	Total
Double Hulled Total	141 (46%)	153 (52%)	294
Single Hulled Total	166 (54%)	141 (48%)	307
Less than 20 years	88	74	162
Greater than 20 years	78	67	145
Which breakdown as follows:-			
5,000 gt	18	0	18
5,000 gt inspected (2000-02)	38	47	75
5,000 gt inspected	22	20	42
Total	307	294	601

船齢のトン数別分布

一方総トン数で比較すると、ほぼ世界のタンカー船齢分布と呼応しています。(下グラフ右)こちらも25年以上の船舶は世界平均の約半分となっています。当クラブの油タンカー全体の総トン数のうち約3分の2(64%)は船齢15年以下の船です。

最近の事故

理事会では有名な油濁事故を起こした船と同種のタンカー、つまり船齢20年で5,000トン以上のシングル・ハルのプロダクト・キャリアーに焦点を絞り、加入状況の詳しい報告がありました。

理事会は307隻のプロダクト・

タンカーのうち22隻(7%)はこの範疇に入るため、特に注意が必要であるとしています。

シップ・インスペクターは、これらリスクが高いと思われるプロダクト・タンカーのうち63%を既に調査しています。残り37%は今後の調査対象としていますが、必要に応じてクラブのインスペクターによる乗船調査か、独立機関のコンディション・サーベイを実施することになっています。

<お悔やみ> 永井典彦氏

大阪商船三井船舶(現 商船三井)の社長、会長を歴任され、1976年から1985年の十年間にわたりUKクラブの理事としてご活躍いただきました永井典彦氏が平成15年1月21日に逝去されました。ここに謹んでご冥福をお祈りいたします。



海上安全対策規則 - ISPSコードと米国MTSA

クラブ・ニュース第13号でお伝えした通り、一連のテロ事件以来、運輸全般に対する安全対策への関心が非常に高まっており、船自体を大量破壊兵器として、あるいは武器輸入の道具として使用されないよう各方面で規制が強化されています。

国際的な規則としては海上人命安全条約(SOLAS)第V章及び第XI章が改訂され、新たに「国際船舶・港湾施設保安コード」(ISPSコード)が採択されました。対象となるのは、すべての客船と500総トン以上の外航船及び港湾施設で、発効日は2004年7月1日です。ISPSコードは強制力を持つ保安義務事項と保安ガイドライン(勧告事項)の2部で構成されています。

また米国は独自に米国を航行するすべての客船と500総トン以上の船舶に適用されるUS Maritime Transportation Security Act(MTSA)が制定され、ISPSコードの勧告事項を義務化すると共に乗組員保安計画や警備員の確保の規定も織込んでいます。遅くとも2004年7月までには施行規則が制定される予定ですが、現在コースト・ガードでは“Security Guidance for Vessels”を発行し、同法の概要を説明しています。

日本では本件に関する説明会等がすでに開催されており、今年の7月には保安計画の承認や船舶審査の実施などが開始される予定です。今回は基本的な手続きの流れを列挙しましたので、各社の事情にあわせ、早めに準備・検討されることをお勧めします。

ISPS及びMTSA 船主・オペレータの手続き例

1. 役員が新制度を良く理解し、準拠作業を円滑に行うためのブリーフィングを行う。

2. 海運会社の保安全般に責任を持つ会社保安職員(CSO)を指名する。会社の保安対策に関し意思決定のできる役員レベルが望ましい。複数の船種を所有する企業にあっては会社保安職員と各船種別の保安職員で構成する。
3. 会社保安職員及び各船種保安職員の研修を行う。3日間程のフル・トレーニングが望ましい。
4. 各船長に法規制改訂と書類手続きの変更及び船内保安設備の交換を通知する。
5. 船上で保安規則に関わる法的責任を持つ船舶保安職員(SSO)を指名する。一等航海士あるいは一等機関士が望ましい。
6. 全SSOに対する研修。各自の能力に応じ1日か2日間を必要とし、SSOとしての義務と責任の認識を徹底する。
7. 「しかるべき保安監督機関」による船舶の査定・検査を受ける。IMO及び旗国法に準拠するために2、3日間の乗船検査が必要となる。
8. 上記保安査定に従い「船舶保安計画(SSP)」を策定する。現在専門機関でSSPの雛型を作成しており近々ご利用できるとは思いますが、各社の事情に合わせた計画書を作成する作業には時間がかかることが考えられます。
9. 指定当局あるいは「認定保安団体」(RSO)にSSPを提出し、「国際船舶保安証書」を取得する。これが最も重要な部分であり、証書取得までには監督機関



との会議や交渉が必要となり、時間がかかると予想されます。

10. 「船舶保安計画(SSP)」及び「国際船舶保安証書」を本船及び旗国に送付する。ISPSコード発効日以降PSCの検査までには完了していなければならない。
11. 保安義務事項についての乗組員トレーニングを実施する。これは保安査定やその他船上研修と同時にすることもできる。
12. 会社の保安政策及び船舶保安計画に必要な船内保安設備の購入を検討する。例えば、乗下船監視システム(簡単な乗船者記録簿から精密な生体測定機器など) 金属探知機等の対人検査機 手荷物、倉庫等のX線検査機 その他保安設備(不審物遠隔操作機器、爆風遮断シート、保安シール、試薬キットなど)
13. 米国領海を航行する船舶については、今後コースト・ガードが規定する施行規則に従い「全権責任者(QI)」を任命する。まだ責任範囲は未定ながら、MTSAでは保安事故発生時に、QIが適切に対処し米国当局と迅速な連絡が取れる事が必要であるとしています。
14. さらに同船舶は、安全管理上の事故や危機に遭遇した場合に保安機関にその除去作業を委託しなければなりません。MTSAの法的要件は未確定ですが、コースト・ガードが施行規則を決定次第明らかになる予定になっています。

2003年度 再保険機構

今年度は再保険の更改が難航したため、皆様にご迷惑をおかけいたしました。再保険機構の基本構造は1999年以降大きく変わっていません。今年度は再保険料の値上りと、第1層におけるプール共同保有シェアが増えたことが主な変更です。(回覧03/03)

マーケット・レート

再保険市場は依然高騰が続いており、今年度の更改交渉は当初50%以上の値上げでスタートしましたが、最終的には超過再保険全体で37%の値上げとなりました。

超過再保険

現在プール限度額は3千万ドルですが、これを引上げたとしてもコストに見合う十分な補償が得られないため、かわりに3千万ドルを超える5億ドルの超過再保険第1層で国際グループが共同自家保有する割合を従来の10%から25%に引き上げました。第1層の残りの75%

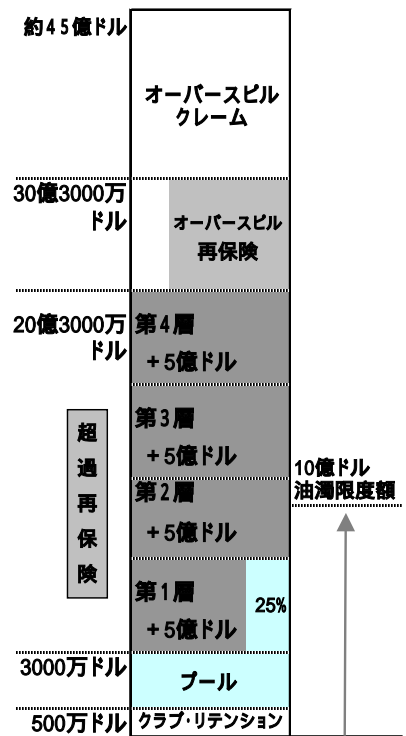
及び第2層以上の超過再保険については昨年と同様です。尚、油濁事故を含まない第3、第4層の再保険料は据置かれています。

オーバースピル・カバー

超過再保険の20億3千万ドルを超える10億ドルのオーバースピル・クレームについては、UKクラブは単独で特別再保険契約をしており、万一30億ドルもの巨大災害が発生しても、クラブのオーバースピル負担金額のほぼ85%をこの再保険契約でカバーすることができます。(回覧05/03)

戦争危険

戦争危険特別担保は今年度、担保範囲が2億ドルから4億ドルに拡大されました。担保の対象となるのは船舶戦争保険者から回収できる金額あるいは船舶の適正価額(最高1億ドル)を超過する金額のいづれが高い方を超過する金額に對してです。(回覧02、06/03)



2003年度再保険機構

集団感染の脅威とクラブ担保

皆様もご存知のとおり新型肺炎(SARS)は、北京や香港を中心に感染者数が刻々と増加しており、各港や空港で緊急対策がとられております。北米でも感染力の強いノーウォーク様ウイルス(NLV)による急性胃腸炎の集団感染が学校や病院だけでなくクルーズ船等で多数報告されています。



これらのウィルス性感染症に対してはマスクや手洗い、うがいなどで感染を防ぐしか防御策はありません。

メンバー各位におかれましては、現地代理店の最新情報をもとに防疫ガイドラインに沿って運航管理されていることと思います。最新情報はWHOのサイト<<http://www.who.int>>が最も信頼がかけられると思われま。

クラブ担保

万一乗組員や船客が感染した場合、クラブが担保するリスクは通常の疾病と同じく次のようなリスクです。

船員や船客の疾病、死亡に関する損害賠償又は補償の支払い責任、関連の入院、治療、葬儀、船員の場合は本人の送還及び代人派遣の費用、船舶の離路費用

防疫費、消毒費とその期間に船主が余計に支出した燃料費、保険料、賃金、船用品、食料及び港費
罰金
貨物の遅延あるいは汚染損害等

但し、SARSのような驚異的な伝染病の場合、感染者が出た結果、営業損害や用船料の損失が考えられますが、これは補償の対象とはなりません。また港の検疫や閉鎖による取引先とのトラブルなどはディフェンス・クラブがご相談に応じることが出来ます。詳しくはクラブ・ガイダンス(SARS/03)をご参照ください。

発行者 UK P & 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NKビル8階
発行 平成15年5月

電話 03-3263-8880
ファックス 03-3263-8885
Web site: <http://www.ukpandi.com/>
Mail Box: ukpi@cd.mbn.or.jp