



# P&I Bulletin

## 2021 Renewal

## はじめに

2021 年度更改は、各 P&I クラブが保険料の引き上げを求め、終始厳しい更改となりました。プールクレームの著しい増加、不安定な投資市場、Standard & Poor's の格付けの影響により、保険料収入の確保に取り組むほかに手立てがありませんでした。

引き上げ幅はおおよそ 5%から 10%で、メンバーごとにロスレコードを反映した調整が行われましたが、結果は興味深いものがありました。更改交渉においては、どのクラブが厳しい姿勢で臨んでいるかがすぐに明らかとなりました。驚くに当たりませんが、Standard & Poor's が見直しを行ったクラブは、より厳しい姿勢を見せました。

各クラブは更改における前向きな成果を報告するでしょうが、目標どおりに保険料収入増を確保できたクラブはほとんどありません。以前に各クラブのコンバインド・レシオに焦点を当てたことがありましたが、100%を下回ったクラブはひとつだけです。投資収益を除いたパフォーマンスをみると、状況はさらに深刻です。にもかかわらず、私たちは、保険料の問題に関する調整は穏当なものであるべきだと強く主張してきました。ところが実際にはそうではなく、中にはほとんど融通が利かないクラブもありました。

プールクレームの件数と金額、これらが今後各クラブへ与える影響が懸念されます。多くのクラブがジェネラルインクリースの適用をアナウンスした後、現在の投資市場は下降傾向へと転換しています。それまでに相当な投資収益があったにもかかわらずジェネラルインクリースが適用されました。一体いくらあれば足りるのでしょうか。

1 年前に自由準備金の切り崩しの必要性が高まったその当時でさえ、財政状況が良好なクラブは適正レベル以上の資本を有していたことは明らかです。このことを忘れてはいけません。保険料が引き上げられ、それに伴い自由準備金が増強されたことは紛れもない事実です。それで資本の払い戻しがされるのでしょうか？今は大変困難な状況で、メンバーに対して適切なメッセージを発信することが重要です。メンバーは船舶の運航コスト増の影響を受けながらも、クラブのお財布が潤っていくのを見ているのですから。

サイバーストックと感染症リスクの免責は市況に大きな変化をもたらしました。実質的にすべての海上保険者がこれらの免責を適用しました。国際グループはこれらリスクについてカバー提供を継続しますが、いわゆる「mutual entries」に限定されます。国際グループのプール協定が適用されないリスクについてはサイバーストックと感染症リスクの免責が適用となりますが、通常カバーとは別に限度額を設定してカバーが提供される部分もあります。3 ページに各クラブが提供するカバーの一覧を掲載しています。

結論としては、クラブは高い希望を持って更改交渉をスタートし、ある程度の成果はあったものの、シビアすぎるというほどではなく、救済措置が取られるケースも見受けられました。こうした措置は取り組みで終わらずに成果が示されるべきで、クラブの保険引き受けに関する規律が許す範囲内で、長年にわたる忠実なサポートの対価としてメンバーが享受できるものとなることを期待します。

## COVID-19 の影響

世界的な感染拡大が宣言されてから 1 年以上が経過し、ウィルスの景況は広範に及んでいます。保険業界ではコロナウイルス関連のクレームが経済的な影響を及ぼしています。保険者にとって支出増への対策としてコロナウイルス免責の適用は急務です。

COVID-19 免責がないことの恩恵を受けられたという意味で mutual entries のメンバーは幸運です。国際グループ再保険プログラムの 2020 年度更改で 2 年更新とすることが合意されたため、現在の条件が 2021 年度終了まで継続適用となり、COVID-19 のような感染症に起因するクレームは免責の対象となっていません。逆に COVID-19 が国際グループに与える影響は顕著なものがあります。DIAMOND PRINCESS をはじめとする客船での COVID-19 クラスタ発生は、メディアでも大きく取り上げられました。コロナウイルスの影響で、船舶のタイプを問わず疾病とそれによる死亡クレームが発生しました。メンバーの立場からすると、クラブが提供する人身クレームのカバーについて以前から免責がなかったことは非常にプラスであったと言えます。

クラブは固定保険料のいわゆる「fixed premium entries」についてもメンバーをサポートしています。クラブが提供するカバーは幅広く、mutual entries のほかに charterers' liability や FDD、さらに Specialist Operations や Extended Contractual

Coverをはじめとした多くの追加カバーがあります。再保険者が COVID-19 免責を厳格に適用していますが、多くのクラブが自身の保有リスクとしてサブリミット（通常カバーよりも低く設定した限度額）を提供しています。サブリミットは Gard と Skuld の 1000 万ドルから London Club の 100 万ドルまでクラブごとに違いがあります。Japan P&I はまだ立場を明らかにしていませんが、メンバーから個別に要望があれば検討がなされるようです。

## サイバー

サイバー攻撃に晒されることへの認識が高まり、また懸念が強まったことにより、近年サイバーリスクは注目の話題となっています。感染症リスクに対する対応とは異なり、潜在的損失が甚大であることから、保険者はサイバーリスクの免責を厳格に適用しています。

先述のとおり国際グループ再保険は 2 年更新で、2021 年度は前年の条件をそのまま持ち越すため条件変更がなく、mutual entries のカバーにも変更はありません。したがって、mutual entries の P&I クレームでサイバー攻撃に起因するものはカバー対象となります。ただし、サイバー攻撃が戦争行為とみなされた場合は例外で、カバーがありません。

Fixed premium entries に関しては、国際グループの再保険者が、すべての悪意あるサイバー攻撃について厳格な免責を導入しました。現状で Steamship だけが自己保有で 3 億ドルのサブリミットを提供しており、これは mutual entries についても同様です（サイバー攻撃が戦争行為とみなされた場合は免責）。他のクラブは、サイバーリスクに関するカバー提供の可否と追加保険料の要否などを検討しています。今のところ Standard だけがサイバー免責を導入していませんが、間もなく導入の見込みです。

下記は COVID-19 とサイバーリスクに関する各クラブの状況を取りまとめた一覧表です。

	Cyber	COVID-19
American	Excluded	USD 5m sub-limit
Britannia	Excluded	FD&D- USD2m sub-limit per occurrence Additional Insurance – USD 3m sub-limit occurrence Charterers’ Liability – USD 5m sub-limit occurrence Subject to an Annual Aggregate of twice the above
Gard	Excluded	Up to USD 10m sub-limit
Japan	Excluded	Limits to be provided upon request
London	Excluded	USD 1m sub-limit
North	Excluded	USD 5m sub-limit
Shipowners	Excluded	Up to USD 10m sub-limit
Standard	Not yet excluded*	Up to USD 5m
Steamship	USD 3m any on accident or occurrence sub-limit	USD 3m any on accident or occurrence sub-limit
Skuld	Excluded	USD 10m Coronavirus buyback
Swedish	Excluded	USD 5 m
UK	Excluded	USD 5m any one event sub-limit
West	Excluded	USD 3m any on accident or occurrence sub-limit

## クレーム

Aon の P&I Team は 2020 年度中期以降、刊行物やウェビナー、個別の面談などの場において、2020 年度はクレーム状況が非常に悪化していることに焦点を当ててきました。より具体的に言うと、1000 万ドルを超えて国際グループ・プール再保険の対象となるような大型クレームについて状況が悪化しています。

2020年度が6か月経過した8月20日の時点で、既発生プールクレームは総額2億9400万ドルに上り、過去10年度のうち2番目に額の大きかった2012年と比較しておよそ2倍となりました。9か月経過した2020年11月20日時点ではさらに増えて3億5900万ドルとなっています。P&Iクラブのアンダーライターはプール関連の費用が相当な負担であると声高に主張し、今年2月の更改で保険料引き上げを正当化する理由付けに使うこともありました。そのような状況下で、2020年度の結果はどうだったのでしょうか？

私たちが聞き取りを行った限りでは、2020年度のプールクレームは24件<sup>(注1)</sup>、金額はおよそ4億1500万ドルに上っているとみられます。2020年11月20日から2021年2月20日までの間にクレームが5600万ドル増えた計算です。P&Iは保険年度終了後すぐにクレーム支出が確定するわけではないので、保険年度終了後に新しいクレームが出たり、報告済みのクレームが増額することで、さらに金額が膨らんでいくでしょう。国際グループのプールにとって2020年度が非常に困難な年度であることは明らかですが、後半は前半よりも状況がよかったと言うことはできません。

(注1) 複数クラブが共同引き受けしている船舶の事故は1件としています。

クラブは、実際に負担する額よりも多めに予算を採ってプールクレームの分担に応じるようになります。先に述べた予想を超える投資収益を受けて、強固な財政基盤を有するクラブの中にはよい成果をご報告できるところもあるでしょう。中には自由準備金が増加したとみられるクラブもあり、今年2月の更改時点でそこまで強固な財政基盤を有する必要があったかという疑問は避けられそうにありません。今その問いに答えることはできませんが、2020年度に大型クレームが多くみられた傾向が今後も続いていくか、それとも単に散発的に状況が悪化しただけでまた以前のような状態に戻っていくのかは、時間がたてばわかることでしょう。年度開始から12か月後の平均でみると、2020年度の4億1500万ドルまでには至らず、おそらく2億5千万ドル程度といったところでしょうか。2021年度は元に戻ってプールクレームが減少し、2022年度更改までには再びP&Iの市場がソフト化することを期待します。

2019年度から継続されているGOLDEN RAYの船骸撤去は、現在のクレーム見積りが8億ドルをやや下回る程度で、史上2番目に大きなP&Iクレームとなることは広く報じられています。このP&I Bulletinを準備している時点で、2020年度は1億ドルを超えるクレームはまだありません。ただし、1億ドル近く、あるいはそれ以上になる可能性があるクレームもあります。1億ドル超のクレームが2020年度はないとは言え、国際グループ再保険の次回更改は困難なものとなるでしょう。国際グループ再保険は2年更新のため、GOLDEN RAYのクレームが発生した後の再保険料引き上げはされていません。市場のハード化やGOLDEN RAYの巨額クレームを反映して、次回更改では再保険料の引き上げが要求される可能性があります。このP&I Bulletinでは2020年度を主なトピックとしていますが、2021年度も早々にスエズ運河でEVER GIVENの事故があり、同船の加入するUK Clubがどの程度の経済的な影響を受けるかまだ見通しが立っていない状況です。

プールクレームが保険料引き上げを正当化する理由付けに利用されることがあったにもかかわらず、プールクレームの詳細を開示するについてクラブ側で消極的な姿勢がみられました。必要な情報を入手して本稿をまとめるのは容易ではありませんでした。昨年からはプール関連の情報セキュリティが強化されたに違いない、これは残念なことです。クラブが意図的に透明性を確保せずに、保険料の引き上げを正当化する背景事情についてメンバーが精査し確認する機会が少なくなることは疑問視されるべきではないでしょうか。Aonはお客様と共に国際グループとP&Iクラブに対して大きな貢献を致しており、それは国際グループとP&Iクラブが営利企業ではなし得ないような価値とサービスを提供しているからです。しかしながら、信頼関係を維持して行くためには、クラブがメンバーにとって開かれた存在である必要があります。ロスレコードに記載されたコストにプール関連の費用が含まれるか、解除保険料が適正レベルであることの裏付けがあるか、メンバーが加入クラブを通じて国際グループに支払った費用がどのように取扱われているかといったことについて、国際グループは以前ほど透明性が確保できていないように感じられます。

### **スエズ運河で足止め：海上保険カバーへの影響**

Vladimir Ljubisavljevic - Aon Singapore

2021年3月23日グリニッジ標準時05:40ごろ、Port Saidの北方151キロ付近で座礁しました。その結果スエズ運河は通行不能となり、運河の両側で通行を開始または予定していた100隻以上の船舶が待機する事態となりました。本船はSMIT Salvageをはじめとするサルベージ会社が総力をあげて救助を行い、およそ6日後に離礁しました。

EVER GIVEN は 219,049 総トン、2 万個積みのフルコンテナ船です。

スエズ運河が通行不能となった結果、運河の両側で待機する船舶が 1 日当たり 50 隻単位で増え、潜在的な損失は 1 日 1000 万ドルから 1500 万ドルに上ったとみられます。EVER GIVEN および運河の両側で待機した船舶について保険はどのように機能するのでしょうか。

## 詳細レポート

### EVER GIVEN

#### 1. 船舶保険:

- 深刻ではないと理解していますが、座礁による船体損傷は船舶保険のカバー対象となります。
- 座礁に伴う救助費は船舶保険のカバー対象です。救助報酬は船舶保険者が負担します。
- 共同海損とみなされる費用が発生した可能性があります。共同海損が宣言され、本船と積み荷などの財物に共同の危険を回避するために支出された費用と認められれば、New Jason Clause に基づいて積み荷などの財物の所有者またはその関係者に対して分担金を求めることができるようになります。積載コンテナの量が多く、B/L も相当の発行数と推測されるため、船舶保険の条件にもよりますが、分担金の負担を求めずに保険処理する可能性もあります。本船の船主は正式に共同海損を宣言したとの情報を得ています。

#### 2. P&I 保険:

- 貨物ダメージは本船オーナーの P&I クラブ（以下「オーナーP&I」）がカバーします。おそらく座礁による貨物ダメージはなく、延着による生鮮品のダメージが主なものになると推測されます。
- ダメージのない正品貨物の延着による結果損害はカバー対象外です。不可抗力による免責あるいはヘグ / ヘグヴィスビールールの規定する免責が適用されれば、運送契約上の責任を免れるので保険カバーが議論となることはないと思います。
- スエズ運河公社が課す罰金はオーナーP&I がカバーするものと思われます。
- 荷主等から回収不能な共同海損分担金はオーナーP&I のカバー対象です。共同海損が宣言されましたので、この種のクレーム支払いがどの程度発生するかに関心が寄せられるところです。
- たとえば河岸などスエズ運河そのものへのダメージは財物の損傷に起因するクレームとしてオーナーP&I がカバーします。
- 第三者責任については議論の余地があります。他船やそれに積載された貨物について注意義務を怠ったとして不法行為責任を問われるかが論点になるかと思いますが、法的解決を図る場合はエジプトの管轄裁判所でエジプトの法律に基づいて判断がなされるようになります。たとえ英国法に基づいて過失による不法行為を主張したとしても、原告側で自らの主張を立証するのは困難であることが予想されます。
- 運河の通行不能による事業中断など間接損害に当たるものが財物に対する責任としてカバーされるかどうかは、相当議論がなされるものと思います。
- もし間接損害までカバーするとなれば、短期間のうちにプールクレームのレベルに達することでしょう。

### 3. 船舶不稼働損失保険（保険加入がある場合）

- 免責日数次第では保険カバーがあります。日本では免責日数は7日が一般的で、カバー上限は90日、120日または180日が典型的です。

### 4. 遅延損害保険（保険加入がある場合）

- 加入船舶の座礁や衝突に起因するものは免責日数次第でカバー対象となります。免責日数は4日、カバー上限は10日から20日が典型的です。

#### 他の船舶:

##### 1. 船舶保険:

- 他船に損傷がなければ、船舶保険のカバーは発動しません。

##### 2. P&I 保険:

- 生鮮品などについて貨物クレームがあり得ます。これらは輸送に携わった船舶のP&Iクラブがカバーした後、EVER GIVENの船主とそのP&Iクラブへ再求償される可能性があります。

- ダメージのない正品貨物の延着による結果損害はカバー対象外となります。先にも述べましたが、ヘーグ / ヘーグヴィスビールールの免責が適用されるものと思われます。

- EVER GIVENはスエズで航行不能となり、短期間の運航再開が難しいと思われることから、複数の船舶が喜望峰周りへの航路変更を選択しました。この航路変更が離路や最大限迅速な発航、これらに関連する法的な問題につながる可能性はおそらく非常に低く、P&Iカバーの継続についても議論にならないものと考えます。

- 喜望峰周りの航海はスエズ運河を通行するよりも危険度が高く、そのような危険度の高い航海を実施した結果貨物ダメージが発生することに備えて、航路変更によりP&Iクラブのカバーに支障がないことを事前に確認しておく必要があるでしょう。

### 3. 船舶不稼働損失保険（保険加入がある場合）

- 船舶保険の対象となる船体損傷がなければ、船舶不稼働損失保険の発動はありません。

### 4. 遅延損害保険（保険加入がある場合）

- 運河が通行止めとなったことで、可航水域の物理的な障害が生じ、船上以外の事象によってカバー対象となる危険が発生したものと遅延保険が発動します。この場合の免責日数は1日、上限は20日とする条件が典型的です。

この不幸な事故はおそらく今後もしばらくの間いろいろな形で議論されることでしょう。典型的な船舶保険やP&I保険のカバー対象外となるリスクを担保する保険商品の検討が必要であることは明らかです。遅延損害保険など、穴埋めに適したカバーを付保することで船主や傭船者に安心がもたらされることでしょう。

Aon 連絡先

**Angus Bell**

**Client Manager**

**+44 (0)1245 702 376**

**[angus.bell@aon.co.uk](mailto:angus.bell@aon.co.uk)**

**Eleanor Urry**

**Client Manager**

**+44 (0)207 086 1846**

**[eleanor.urry@aon.co.uk](mailto:eleanor.urry@aon.co.uk)**

**Sarah Lamb**

**Client Manager**

**+44 (0)20 7086 3155**

**[sarah.lamb1@aon.co.uk](mailto:sarah.lamb1@aon.co.uk)**

**Jacqui Coplen**

**Client Manager**

**+44 (0)1245 709136**

**[jacqui.coplen@aon.co.uk](mailto:jacqui.coplen@aon.co.uk)**

**Chris Chadwick**

**Executive Director**

**+44 (0)20 7086 4185**

**[christopher.chadwick@aon.co.uk](mailto:christopher.chadwick@aon.co.uk)**

**Julie Vine**

**Client Manager**

**+44 (0)1245 706093**

**[julie.vine@aon.co.uk](mailto:julie.vine@aon.co.uk)**

**David Mahoney**

**Executive Director**

**+44 (0)1245 709 249**

**[david.mahoney@aon.co.uk](mailto:david.mahoney@aon.co.uk)**

**Chris Gimson**

**Director**

**+44 (0)20 7086 3155**

**[christopher.gimson@aon.co.uk](mailto:christopher.gimson@aon.co.uk)**

## **About Aon**

Aon plc (NYSE:AON) is a leading global professional services firm providing a broad range of risk, retirement and health solutions. Our 50,000 colleagues in 120 countries empower results for clients by using proprietary data and analytics to deliver insights that reduce volatility and improve performance.

© Aon plc 2021. All rights reserved.

The information contained herein and the statements expressed are of a general nature and are not intended to address the circumstances of any particular individual or entity. Although we endeavor to provide accurate and timely information and use sources we consider reliable, there can be no guarantee that such information is accurate as of the date it is received or that it will continue to be accurate in the future. No one should act on such information without appropriate professional advice after a thorough examination of the particular situation.

Aon UK Limited is authorised and regulated by the Financial Conduct Authority.

**[aon.com](https://aon.com)**