



January 2013  
Issue 36

# Japan P&I Newsletter

## ジャパン P&I ニュースレター

編集:日本船主責任相互保険組合 広報委員会 〒103-0013 東京都中央区日本橋人形町2丁目15番14号 Tel:03-3662-7210 Fax:03-3662-7207

### 目次/CONTENTS

1. 新年のご挨拶 ~ 「JPI's CHANGE」の確実な実行へ  
Greetings for the New Year -To Ensure the Implementation of "JPI's CHANGE" ..... 1
2. 今治支部紹介~海事都市・今治より  
Imabari Branch ~ From a Maritime City, Imabari ..... 4
3. Swinnerton Moore 法律事務所 クリスティン・ヴェラ弁護士の JPI 派遣プログラムについてのご報告  
Ms. Christine Vella's secondment at Japan P&I Club ..... 7
4. 訪船研修レポート~若きクレーム・ハンドラーの体験談  
My Ship-Visiting Experience ~ A report from a junior claim handler ..... 10

1

## 新年のご挨拶 ~ 「JPI's CHANGE」の確実な実行へ Greetings for the New Year -To Ensure the Implementation of "JPI's CHANGE"

新年あけましておめでとうございます。組合員の皆様におかれましてはお健やかに新春をお迎えのこととお慶び申し上げます。また、旧年中は暖かいご支援と格別のご愛顧を賜り、厚く御礼申し上げます。

2012 年を振り返りますと、世界経済は欧州債務問題が深刻化し、世界経済の牽引役として期待されていた中国をはじめとした新興国での景気減速に歯止めがかからない状況となり、先行き不透明感が急速に強まりました。一方、日本経済は、東日本大震災後の復興事業の執行で国内需要は緩やかに回復しましたが、世界経済の停滞及び円高基調の継続により輸出は引き続き伸び悩みました。こうした全体的に低迷する経済状況の中、海運業

It is my pleasure to extend, on behalf of the Association, our best wishes to every Member, with the hope that the New Year 2013 is healthy and pleasantly memorable. Also, I would like to express my thanks for every Member's warm support and loyal patronage to the Association last year.



理事長 米谷憲一

Kenichi Yonetani, Director General

界においては、過去に発注した新造船の竣工によって需給ギャップが拡大し、海運市況は低迷し、組合員の皆様を取り巻く経営環境は一段と厳しさを増すものであったと痛感しております。

当組合におきまして、2012年12月時点の加入総トン数は、内外航をあわせて9,010万総トンとなり、2月の更改時より24万総トンほど増加いたしました。内航船ではタンカー需要の一時的増加や数多くの外航新造船の竣工がある一方で高齢船・不経済船の解撤・売船等による解約増加などもあり、全体としては契約量が伸び悩んでいる傾向にあります。

クレームの発生状況を見ますと、内航船保険につきましては、2011保険年度よりはやや事故が増加しましたが、外航船保険につきましては、2012保険年度のクレーム発生状況は、2010保険年度、2011保険年度の記録的に悪い保険成績と比較すると比較的穏やかに推移しています。この場をお借りし、組合員の皆様の安全運航への取り組みに感謝申し上げます。しかしながら、国際P&Iグループ全体では、大型客船COSTA CONCORDIA号とコンテナ船RENA号の座礁事故が発生した2011保険年度に引き続き、プールクレームが既に12件発生し、残念ながら過去最悪の記録を更新することとなりました。

2013保険年度の保険料率については、このようなクレーム状況や、組合員の皆様を取り巻く厳しい経営環境等を十分に考慮し、内航船は据え置くこと、また、外航船はGeneral Increaseを5%とし、用船者責任保険特約、および、FD&D特約は据え置くことを、昨年11月の理事会でご承認頂きました。当組合の外航船保険料の5% General Increaseは、国際P&Iグループ加盟主要クラブの中では最低レベルの数字となっております。また、予想追加保険料率、および、精算保険料率は、昨年度同様前払保険料に対しそれぞれ40%、45%といたしました。一方では、上段で申し上げました2011保険年度後半に発生した2件の巨大クレーム等の影響により、国際P&Iグループで手配している再保険契約の保険成績は著しく悪化し、大幅な再保険コストの引き上げが見込まれていることか

Looking back on the world economy over the past 12 months, we saw the European debt crisis became more serious, and an economic slowdown in developing countries such as China, which had been expected to lead the world economy, showed no sign of touching bottom. This led to a heightened sense of uncertainty about the future. As for the Japanese economy, there was a mild recovery in domestic demand caused by executing reconstruction projects after the Great East Japan Earthquake. However, exports grew at a sluggish pace due to the continuous high value of the yen. In such a flagging economy, the shipping market remained stuck in the doldrums, not helped by an enlarging of the gap between the supply of newly constructed vessels ordered previously and the demand for them. I therefore have an acute feeling that the business conditions in which our Members trade have become more severe.

As far as the Association is concerned, the gross tonnage of entered ships reached 90.1 million tons in December 2012. This is an increase of 0.24 million tons compared with the tonnage entered at the beginning of this policy year. There has been a temporary increase in demand for entry in the Association of Japanese Coastal Vessel (Naiko Class) tankers, and many new vessels have been constructed. On the other hand, there has been an increase in the rate of cancellation of ocean-going entries because of the scrapping and selling of aged and uneconomic vessels. As a whole, there is a belief that growth in the gross tonnage of entered vessels is slowing.

Turning to the claims tendency for the 2012 policy year, there has been a small increase in Japanese Coastal vessel claims (Naiko Class, fixed premium entries) as compared to the 2011 policy year. As for ocean-going vessels (mutual entries), claims in the 2012 policy year remained at a modest level in comparison with our record in the 2010 and 2011 policy years. I would like to take this opportunity to thank all Members for the special attention they have paid to safe navigation and operations.

International Group P&I Clubs have experienced twelve pool claims already this policy year, following the 2011 policy year in which the high profile groundings of passenger vessel "COSTA CONCORDIA" and container vessel "RENA" occurred. Regrettably, the 2011 policy year became the worst record ever for IG Pool claims.

For the 2013 policy renewal, the Association took into account the above claims tendency and tough business environment encountered by all our Members. Our 579th Meeting of the Board Directors in November 2012 decided there should be a 5% general increase for ocean-going vessels, and no general increase for Naiko Class, time chartered vessels and FD&D vessels. Our general increase is one of the lowest of all 13 International Group Clubs. The

ら、外航船の組合員の皆様には相当のご負担をいただくこととなりますが、何卒ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。

昨年、当組合は新たな3か年計画である新中期運営計画「JPI's CHANGE（信頼される世界の組合へ）」を策定し、「信頼される組合」「健全な組合」「競争力のある組合」の3本柱となる運営方針のもと、2014事業年度末において加入総トン数1億トン達成を目標として掲げました。本年は、新中計の2年目であり、掲げた具体的目標を確実に実行していくべき年になります。

新中計でも掲げておりますとおり、目標達成を目指し、全体の契約量拡大を図るには、事業の地理的分散を高めつつ、海外の優良契約を獲得することが不可欠であると考え、数多くの船主の皆様が進出しているシンガポールに事務所を開設すべく具体的作業を開始することを昨年11月の理事会でご承認いただきました。金融庁及びシンガポール当局の認可取得のうえ、年内業務開始を目指し、目下諸手続きを進めております。同地にて業務開始後は、まずは現在の組合員への保険サービス提供を充実させることで当組合の現地での存在意義を高め、次に周辺アジア地域の海外船主や管理会社への積極的な営業活動も展開していく方針です。

また、健全な組合運営のためには、契約量拡大を目指すばかりではなく、事故防止の観点において組合員の皆様のご協力が必要不可欠な要素となることは言うまでもございません。当組合では、従来にも増し、積極的に事故防止策や対応策を組合員の皆様へご提供することで、「クレームの抑制」を推進して参ります。昨年ご好評をいただきました現役キャプテンによる乗組員に対する実務セミナー等、本年も様々なより木目細かなロスプレベンション活動を継続し、組合員の皆様とともに保険収支の改善に取り組んでいく所存ですので、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。最後になりましたが、すべての加入船舶のご安航と組合員の皆様の一層のご発展ご健勝を祈念し、新年のご挨拶とさせていただきます。

理事長 米谷憲一

estimated supplementary call for the 2013 policy year is at 40% of advance call, and the release call is at 45%. Furthermore, there is expected to be a huge rise in premiums payable for the Reinsurance Programme covering the International Group. This rise is due to a severely deteriorated loss record caused by the aforementioned large claims of "COSTA CONCORDIA" and "RENA". This will result in some burden on ocean-going vessels Members, and I would respectfully ask for our Members' understanding.

Last year, the Association established a new Medium-Term Operation Plan (for business years 2012 to 2014 inclusive), entitled "JPI's CHANGE- Credible, Highly-Acknowledged, Networking & Glocalized Experts." The new Operation Plan has three main policies, "Reliability", "Soundness" and "Competitiveness." In particular, we aim to increase the gross tonnage entered with the Association to 100 million tons by the end of the 2014 financial year. 2013-14 is the second year of the plan, and I believe that we should move to implement it with certainty to achieve the goal.

As set forth in the plan, it is necessary to spread our business gradually out of the region, and to obtain the entry of good overseas fleets in order to enlarge our entered tonnage. Therefore, our Meeting of the Board of Directors in November 2012 decided to commence the process of establishing an office in Singapore, where many ship owners have already moved. We are taking steps to open our office in 2013, once the approval of the FSA in Japan and MAS in Singapore has been obtained. On opening the office there, the Association is going to enhance its presence by enriching our insurance service for existing Members in Singapore first. Next, we shall develop our business by approaching overseas ship owners and management companies in the vicinity of Singapore in a proactive way.

Needless to say, the Members' cooperation in loss prevention is an essential factor in maintaining our "soundness" and enlarging our business. The Association will promote loss prevention measures more actively this year than ever before by providing Members with relevant advice. We shall also continue to organise loss prevention activities such as our experienced master mariners' workshops for seafarers, for which we received favorable reports from Members last year.

The Association will work harder than ever to improve the balance of our income and expenditure, and we would much appreciate Members' cooperation in this.

I would like to close my New Year Message by wishing all of our entered vessels' safe navigation and to all our Members, good health, happiness and growth for the New Year.

Kenichi Yonetani  
Director General



2

# 今治

## 支部紹介

～海事都市・今治より



## Imabari Branch ~ From a Maritime City, Imabari

### 「こんにちは!よろしくお願ひします」

波方の造船所の岸壁に499総トンの内航船を訪問する。

挨拶と共に乗船し、食堂に集合して下さった乗組員さんの輪の中へ進む。少し波の揺れを感じながら、持ち込みのパワーポイントの映写機とスクリーンを準備して、出前の勉強会を始める。「それでは本日は衝突事故の初期対応について説明します…」

今治商工会議所発刊の「いまばり博士」によれば、2010年10月現在、今治市内の海運業者が所有する内航船船腹量は29万5千総トンで、国内の約9%を占め、一方外航船の所有隻数は約830隻で、国内の3分の1を占めると説明されています。平成の大合併で誕生した新・今治市の中でも旧・今治市、波方町、伯方町には、それぞれの地理的・歴史的背景などから、多くの船主が集中していますが、これら「今治船主」、「今治オーナー」とも呼ばれる海運業者数について、同書は外航船が60社、内航船では217社と報告しています。

その一方で、P&I保険が松山市に事務所を開設したのが1975年、今治市に拠点を設けたのは1985年に遡ります。地域の組合員さんとの密接な繋がりはすでに35年以上の歴史になります。最近でこそ、全国の方が「今治」と聞いて連想されるのは「ゆるキャラグラン

### “Hello, nice to see you!”

One day, we went on board a coastal vessel which had berthed at a shipyard in Namikata-Cho, Imabari City. Proceeding to a mess room where all the crew had gathered, we set up a projector and screen. This was the beginning of a short seminar presented by JPI personnel for a particular member. The topic was “Immediate measures to be taken by crew and owners in the event of a collision”.

According to “Imabari-Hakase”, which means “Doctor Imabari”, issued by the Imabari Chamber of Commerce, as of October 2012, coastal vessel owners residing in Imabari City owned ships totaling 295,000 tonnage gross, which is 9% of the all the coastal tonnage in Japan. Ocean-going vessel owners in this city owned about 830 vessels, or 1/3 of all the vessels owned in Japan. Most of the ship owners live in such areas as Namikata-Cho, Hakata-Cho and the City Centre of Imabari. They are often called “Imabari Owners”. “Imabari-Hakase” reports that the number of coastal vessel owners is 217, with 60 owners of ocean-going vessels.

We opened our office in Matsuyama City, the capi-



しまなみサイクリングは景色も気分も最高です!

### Cycling on Shimanami Bridge

り2012」に輝いた「バリィさん」であり、B級グルメの「焼豚玉子飯」であり、爽快この上ない「しまなみ海道のサイクリング」かも知れません。しかしながら、今治市が、前段の海運業者のみならず、造船業や、船用工業、そしてこれらに関連する銀行、商社、法律事務所、保険会社等々が多数集積する、世界にも類を見ない「海事都市・今治」であることは、大人の常識と言えるでしょう。P&I保険もその海事クラスターの一翼を担う存在となっています。

「健全性と競争力を維持しつつ、P&I保険の専門組織として、高い専門性とノウハウを持って保険サービスを提供し、事故防止活動の更なる強化により組合員の事故防止策を支援すること」—地域の船主の皆様から最も信頼される存在となるため今治支部職員14名の中長期に渡る新しい活動方針です。今期は、これに沿って、第3四半期までに計4回の公開セミナー形式の勉強会を実施いたしました。それぞれ船長経験者が

tal of Ehima Prefecture and close to Imabari City, in 1975. We established our office in Imabari City in 1985. Our relationship with “Imabari Owners” has lasted over 35 years. Ordinary people may imagine Imabari to be the home city of famous Japanese heart-warming mascot-like character “BARY-SAN” (<http://www.barysan.net>), and of “YAKIBUTA-TAMAGO-MESHI” (bowl of rice with roast pork and fried egg with kabayaki sauce). Imabari may also be famous for cycling on Shimanami Bridges. Despite all this, however, to many people of a certain age, Imabari City is a unique centre of the Japanese maritime business. Although only a small city of about 170,000 people, Imabari is made up of significant clusters of maritime enterprises, i.e. not only ship owners, but ship builders, ship financiers, maritime lawyers, marine underwriters and P&I clubs.

The Japan Club provides high quality services within the field of P&I insurance, and maintains strong financial stability and competitiveness. We also support loss prevention activities. These are the missions among the 14 people of our office. Between April and November this year, for example, we held 4 open seminars for our members. The topics varied from “Prevention of Accidents”, “Emergency Drills” (as discussed by an ex-master mariner) and “Latest Topics in Maritime Law” (this talk given by an English



春の波方祭より—船員を慰労する機会でもあったと言う

### A scene of Namikata festival



地域の学校からの見学も多い大迫力の進水式

### A launching ceremony





英国海事弁護士による公開セミナー  
An open seminar given by an English lawyer

海技者の視点から事故の防止や、緊急対応を解説するものや、目下の海事関連の話題について英国弁護士を招いて語っていただく内容でしたが、各回ともに予想以上に多くの方の参加を得ることが出来ました。また、2005年から続く、海事弁護士を交えて、傭船契約の文言研究や、質疑応答を行う、「チャーターパーティー・ワークショップ」の開催も回を重ね、この9月には第20回目を数えました。ワークショップが目標に掲げている今治船主のための標準契約書式が完成する日も近いかも知れません。更に、冒頭のような出前勉強会の取り組みも、依然試運転状態で手探りが続いているものの、そんな活動の一環です。

万が一の事故発生時の対応処理は言うまでもありませんが、常日頃から地域の組合員の皆様に「顔の見えるサービス」を提供し、この関係を磨き上げていくことを、今後も、そして今まで以上に、大切にしたいと考えています。



いわゆる女子会  
A girls meeting



船主事務所での出前セミナー  
A seminar at a shipowner's office



船上での出前セミナー  
On-board Seminar

lawyer). In addition, we have held 20 Charter Party-related workshops for our members since 2005, all involving leading Japanese maritime lawyers. These workshops aim to publish a standard Time Charter Party form for “Imabari Owners” in the near future. Further, we will continue delivering short sessions to our members like the one in the first paragraph. We shall also continue not only to handle claims, but to provide our members with face-to-face insurance services, and maintain a friendly relationship with them.

3 Swinnerton Moore 法律事務所  
クリスティン・ヴェラ弁護士の

## JPI 派遣プログラムについてのご報告

Ms. Christine Vella's secondment at Japan P&I Club



Ms. Christine Vella

わたくしは“クリスティン・ヴェラ”と申します。ロンドンにあります海事専門の法律事務所 Swinnerton Moore LLP 所属の弁護士です。

JPI より 2012 年の 11 月から 12 月の 4 週間に亘る派遣プログラムの機会を与えていただきました。今回のわたくしの派遣プログラムにおける主目的は JPI のクレームハンドラーの皆さんおよび JPI のメンバーの皆さんに各種の FD & D 案件についての理解の一助および処理のアシストをさせて頂くことでした。JPI 東京本部における実務が主でしたが神戸および今治の支部への支援および数社の JPI 組合メンバーへの訪問もさせて頂きました。

今回の派遣の期間中、JPI 職員の皆さんがフレンドリーに接して下さったことと、派遣受け入れ対応が微に入り細に入り準備万端で水も漏らさぬ状況で関心させられました。東京に到着した直後から、JPI 職員の方々には温かく迎え入れていただいたお蔭で、ホームシックにならず、直ぐに臨戦態勢を整えることができました。JPI 職員の方々には、常にわたくしの JPI での日々が公私にわたって問題なく過ごせているかを気にかけて頂き、本当に助かりました。

JPI の職員の皆さんが優しくフレンドリーと

My name is Christine Vella, and I am a Solicitor with Swinnerton Moore LLP, a specialist shipping law firm based in the City of London.

I was offered a wonderful opportunity to spend four weeks with the Japan P&I Club between November and December 2012. My role was to provide the Club and their Members with assistance in various FD&D matters. While my primary base was in the Tokyo main office, I also had the opportunity to visit the Club's branch offices in Kobe and Imabari, and to visit some of the Club's Members.

During my stay with Club I was immensely impressed by how friendly, hospitable and very well-organised the Club's staff are. Upon my arrival, I was warmly welcomed by all the staff and this made me feel at home and quickly helped me to settle down. The staff were always prompt in ensuring that my stay at the Club was as comfortable and as pleasant as possible; and it indeed was!

Apart from being very friendly and helpful, I noticed that the staff at the Club are all very

いう印象はもちろんなのですが、それとは別に各クレーム・ハンドラーの皆さんが非常に真剣に長時間仕事に取り組まれており、また、24時間体制で組合メンバー各社の為に夜間や休日にも対応されているところも、大変印象に残りました。加えて、各クレーム・ハンドラーの皆さんの英語力のレベルの高さも印象的でした。意思の疎通になんの問題もないことから特定事案について討議することが容易だったので、彼、彼女らとの議論は大変建設的で有意義なものになりました。

前述しました通り、今回の派遣プログラムでのわたくしのJPIにおける主目的はFD & D案件対応体制強化への協力でしたが、その主目的以外にもJPIではFD & Dに関係する題材でのシリーズ物の法セミナーをクレーム・ハンドラーのみならず組合メンバーに提供する機会を与えて頂きました。法セミナーの題材は日々のFD & D案件対応で直面する"Laytime and Demurrage, Off-hire, Mediation, Costs and Contractual Interpretation and Enforceability"等々を取り上げさせて頂きました。各セミナーにおける出席者の受講姿勢は素晴らしい態度で、常に情熱的に各トピックに取り組んで頂きましたし、質疑応答でも積極的に質問を頂き有意義な意見交換をさせて頂きました。

FD & D関係の取り組み以外で特筆すべきは、今回の派遣プログラム期間中に世界各国から弁護士がJPIを訪れとても分かり易く興味深いセミナーを提供されておられたところです。また、その一連のセミナーの中にはわたくしの所属するSwinnerton Moore LLP 弁護士事務所のパートナーであります Mr. Lewis Moore (Solicitor) による東京本社における組合メンバー対象の"Speed and Consumption claims" and "Bunker Issues"と題するセミナーが提供され、当日は参加メンバーから活発な質疑応答があり大変有意義な意見交換ができたものと自負しております。その様子を垣間見て各組合メンバーご担当

dedicated and hard-working. It immediately became apparent to me that one of the staff's primary aim is to ensure that they are made fully available to their Members (even outside office hours). Furthermore, I was pleased to see that I could easily communicate with the claims handlers as their command of English is excellent and this made my work and discussions with them very constructive and easy to conduct.

As already mentioned, my role at the Club was mainly to provide assistance in relation to the Club's FD&D matters, however, the Club also gave me the opportunity to prepare and conduct seminars for the claims handlers and some of the Members too. The seminars' topics were very useful for day-to-day claims handling and the topics included Laytime and Demurrage, Off-hire, Mediation, Costs and Contractual Interpretation and Enforceability. During each seminar, the staff's attendance was very good. Furthermore, the staff was always very attentive and interested in the topics and several questions were raised which led to very interesting, interactive discussions.







のクレーム・ハンドラーの皆さんも組合メンバーさんに負けず劣らず闊達な質疑応答による議論を展開されていました。Mr. Moore には、外部向けセミナーに加えさらに、JPI クレーム・ハンドラー向けの "the Inter-Club Agreement, Piracy Issues and Liens" と題するセミナーも提供されました。

わたくしは JPI の皆さんから今回のような素晴らしい派遣プログラムに参画できる機会を与えて頂いたこと、更に、4 週間の派遣プログラム期間を一生記憶に残る素晴らしいものとして頂いたことに心から感謝しております。JPI の全役職員の皆様おひとりおひとりの下さった優しいおもてなしにひととき感謝の意を感じざるを得ないところです。ありがとうございました。また、お会いできる日がくることを祈っております。

It was also interesting to note that during my stay, several other lawyers from various jurisdictions visited the Club and also gave very high quality seminars about very interesting and useful subjects. In addition, my colleague, Lewis Moore, a partner at Swinnerton Moore LLP, also held a very interesting seminar for several Members at the Club's Tokyo office during his brief visit to the Club. The seminar was divided into two topics, namely, Speed and Consumption claims and Bunker Issues. During the seminar various practical issues were raised and discussed together with Members. Some of the Club's claims handlers were also present and they too raised a number of questions which brought about interesting discussions. Mr. Moore also conducted a seminar for the Club's claims handlers and the seminar covered the Inter-Club Agreement, Piracy Issues and Liens.

I am very grateful and appreciative to the Club for having given me such a fantastic opportunity and for making my four weeks truly memorable. A big thank you goes to every single one of the Club's staff for their kindness and hospitality. Thank you JPI, I will truly miss you!



## 4 訪船研修レポート

～若きクレーム・ハンドラーの体験談

# My Ship-Visiting Experience

～ A report from a junior claim handler



### 訪船研修のご報告

続いては損害調査部の若手クレームハンドラー、北澤職員による訪船研修報告をお届けいたします。当組合では若手職員を対象とした研修制度の一環として、組合員の皆様にご協力いただき、若手職員を当組合加入船に訪船させ、船舶とその運航に関する知識習得の一助となるべく定期的に現場での実務研修を行っています。

2012年11月28日、日本郵船株式会社運航の自動車専用船（PCC）“APHRODITE LEADER”（以下、「本船」）を訪船させていただきました。

私たちは川崎港で荷役のため停泊中の本船へ乗船し、まず船長を訪問、今回の私たちの訪船研修を快く受け入れていただいたことのお礼を申し上げた後、今航海の予定、本船上での業務手順等、船長よりお話を伺いました。前航サウジアラビア航路に配船されていた本船は、今航海は北米東岸航路に就航することになったそうです。日本各港にて積荷役を行い、ほぼ全航程をFull Speed（20ノット）で航行し、クリスマス前に最終港であるBostonで全ての貨物を揚げ切るタイトなスケジュールであり、船内では積荷役の真っ最中でした。各国混乗船である本船には、バングラデッシュ人の船長をはじめ、フィリピン人の一等航海士、タイ人の機関長、その他インド人やルーマニア人といった様々な国籍の船員が乗船しており、各自それぞれの作業に勤しんでいました。



### On-The-Job Training

Next is a report from a junior claim handler, Mr. Ryota Kitazawa of our Claims Dept. who experienced a ship-visiting training programme. Cooperating with Members, the Association periodically sends our junior staff to our entered ships as one of our on-the-job training programmes to assist them in building knowledge about a ship and its operation.

I would like to tell you about the experience I gained visiting a NYK Line PCC, the M/V “APHRODITE LEADER” (referred to as the “Vessel” hereafter) on 28 November 2012 at Kawasaki port.

My colleagues and I went on board and met with the Captain of the Vessel to say hello and express our appreciation to him for allowing us to visit the Vessel, and then we heard from him about the Vessel’s schedule and arrangements. According to the Captain, the Vessel was previously deployed on Saudi Arabian route, but was currently appointed on the Japan and US East-Coast Service, sailing full speed (20 knots per hour) in order to complete discharging at the last port, Boston, before Christmas Day on a tight schedule. At the time of our visit, the Vessel was in the middle of cargo operation. The diverse crew members were working onboard. They varied in nationality, with the Captain himself from Bangladesh, the Chief Officer from the Philippines, the Chief Engineer from Thailand and others from India and Romania.



次に私たちはブリッジ（船橋）へ移動。そこには、運航のための機器（VDR・AIS・レーダー等）が並んでおり、各機器につき説明を受けました。かつては船長・船員が双眼鏡を使って見張りを行っていたものの現在はレーダーを用いて周囲の船舶を確認することができるようになったうえ、最近では海図も電子化されているとのことでした。本船は2007年建造ではありますが、船橋各部は非常に綺麗に整備されている印象を受けました。

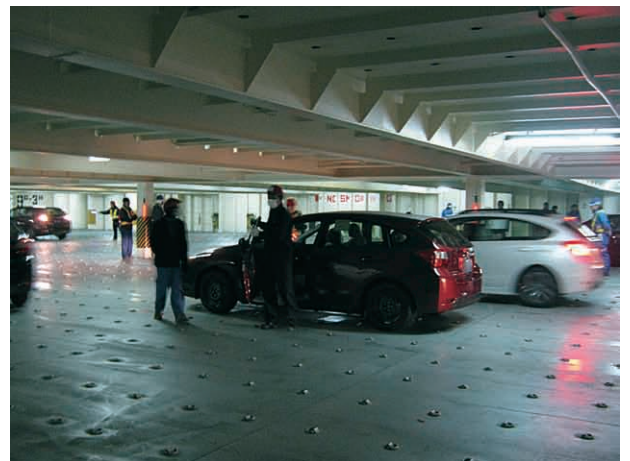


最後に船艙内へ移動し、荷役についての説明を受けました。私たちが荷役を見学した川崎港は最終積港で、当日は日中荷役で約500台を積込予定でした。荷役は1ギャング（27人、うち横持ちドライバー15人、本積付ドライバー5人、ラッシング作業員3人、誘導員2人、リーダー1人、荷役監督1人）によって行われ、まず岸壁ヤードの駐車位置から船艙内の所定位置まで専門のドライバーが横持ち（運転）したうえで本積付作業を行うドライバーと交代し、誘導員の指示に従い各車前後30cm・左右10cmの間隔で積付けを行っていく作業を見学しました。各作業員は商品車として車体に傷を付けないようバックルなしのツナギを着用しており、細心の注意を払い慎重に作業を行っている様子が窺えました。岸壁ヤードから船艙まで車を素早く移動させた後ドライバーが交代し、即座にその後の積付作業を行う流れは非常にスムーズであり、このスピードで1時間に約80台の積込みを行うそうで、左ハンドルの輸出車を軽やかに運転するその熟練した腕前には感動さえおぼえました。

今回の研修ではPCCの荷役及び船内を実際に見学することができ、私たちの普段の業務では見えない部分を知ることができた貴重な経験となりました。今回の研修を通して学んだ事を、今後の業務に活かし、組合員の皆様のお役に立てるよう努めたいと思います。

Then we went up to the bridge and listened to the Captain's brief guidance on equipment. We saw all the navigation equipment (such as VDR, AIS, radars, etc.) lined up, and noted that even the nautical charts are in electronic form nowadays. Although the Vessel was built in 2007, the bridge still looked brand new as it had been kept so neat and tidy.

After that we went down to the cargo hold and observed the automobile loading operation. On the day we visited, at Kawasaki, the last loading port, the plan was for the Vessel to load about 500 cars. The operation was carried out by a gang of 27 people, comprising 15 conveying drivers, 5 parking drivers, 3 lashing men, 2 signal men, 1 leader and 1 foreman. First, conveying drivers drove the cars from the wharf to the designated floor of the cargo hold, then the parking drivers took over the wheel. Under the instruction of the signal men, the cars were parked at intervals with bumper to bumper 30cm and door to door 10cm. We were very impressed with the smooth flow of the operation from wharf to cargo hold, changing drivers and parking, and loading taking place at a rate of about 80 cars an hour. The drivers carried out the operation with the greatest care and attention, and wore overalls without buckles so that they could avoid any scratching to the cars.



During my visit I was able to see the Vessel and cargo operations from the inside, which is not possible in my day-to-day work. I felt my visit was very beneficial and valuable, and I will try to make good use of the experience in my work, and hope we can be of service to Members in the near future.



**JAPAN P&I CLUB**  
**日本船主責任相互保険組合**

ホームページ <http://www.piclub.or.jp>

- 東京本部 〒103-0013 東京都中央区日本橋人形町2丁目15番14号 ..... Tel : 03-3662-7210 Fax : 03-3662-7207  
Principal Office (Tokyo) 2-15-14, Nihonbashi-Ningyocho Chuoh-ku, Tokyo 103-0013, Japan
- 神戸支部 〒650-0024 兵庫県神戸市中央区海岸通5番地 商船三井ビル6階 ..... Tel : 078-321-6886 Fax : 078-332-6519  
Kobe Branch 6th Floor Shosen-Mitsui Bldg. 5, Kaigandori Chuoh-ku, Kobe, Hyogo 650-0024, Japan
- 福岡支部 〒812-0027 福岡県福岡市博多区下川端町1番1号 明治通りビジネスセンター6階 ..... Tel : 092-272-1215 Fax : 092-281-3317  
Fukuoka Branch 6th Floor Meiji-Dori Business Center 1-1, Shimokawabata-machi, Hakata-ku, Fukuoka 812-0027, Japan
- 今治支部 〒794-0028 愛媛県今治市北宝来町2丁目2番地1 ..... Tel : 0898-33-1117 Fax : 0898-33-1251  
Imabari Branch 2-2-1, Kitahorai-cho, Imabari, Ehime 794-0028, Japan
- ロンドン駐在員事務所 / JPI 英国サービス株式会社  
London Liaison office / Japan P&I Club (UK) Services Ltd ..... Tel : 44-20-7929-4844 / 44-20-7929-3633  
38 Lombard Street, London EC3V 9BS U.K. Fax : 44-20-7929-7557