



January, 2015
Issue 40

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. 新年挨拶・理事長インタビュー
 / New Year's greetings - Interview with Director General 1
2. 2015 保険年度保険料率について
 / Calls and Premiums for the 2015 Policy Year6
3. 国際部紹介
 / Introduction to the IG & Reinsurance Department 7
4. 2015 年 新・改正条約案内
 / New and amended Conventions in 2015 10
5. 国際 P&I グループの P&I Qualification プログラムについて
 / International Group P&I Qualification programme 12

1



新年挨拶・理事長インタビュー

New Year's greetings - Interview with Director General

理事長 皆川 善一

Yoshikazu MINAGAWA, Director General

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。

本年も引き続き、どうぞよろしくお願い致します。

今号では、昨年7月の就任より半年が経過した理事長・皆川善一より、昨年の振り返りと共に、新年及び今後の組合運営の方針に関し、インタビュー形式にてお伝えいたします。

It is our pleasure to extend our best wishes to every Member of the Association, with the hope that New Year 2015 is healthy and pleasantly memorable. Also, we would like to express our thanks for every Member's warm support and loyal patronage during the past year.

We hope to have your continued good will in the year to come.

We recently sat down for a New Year interview with Mr. Yoshikazu MINAGAWA, the new Director General of the Club. Mr. MINAGAWA, who arrived in the post of Director General of the Club in July 2014, looked back over the past year and gave us his views on the future prospects for the Club.

— 昨年7月に当組合理事長に就任されて約半年が経過しました。2014年を振り返ってどのような印象をお持ちになりましたか。

世界の主要な経済圏の中で堅調なのは北米だけという状況から、海運市況の改善は昨年も思うように進みませんでした。日本の船主さんにとっては、円安、そしてバンカー安という追い風が吹いた一年でもありました。

当組合の現状に目を転じますと、現在の加入トン数は9,312万トンで、残念乍ら、新中期運営計画（『JPI's CHANGE』）に掲げている目標1億トンには遠く及ばず、足踏み状態が続いております。その背景には、近年の新造船大量竣工による需給ギャップの拡大から、フリー船や比較的高齢な船舶の処分を進める組合員さんが多かったこと、そしてP&I保険市場での競争激化が挙げられます。

一方、2014保険年度のクレームの状況を見ますと、外航船では3百万ドルを超える中型クレームが2件発生していますが、クラブ保有額（9百万ドル）を超えIG再保険プールに達する大型事故は1件も発生しておりません。内航船でも1億円を超えるクレームが1件だけに留まっています。2012保険年度以降このように保険成績に改善の兆しがみられることは喜ばしい限りです。

当組合では昨年も、組合員の皆様の事故防止にお役に立てるよう、ロスプリベンション活動の強化に取り組んで参りました。船長経験者を講師とした各種セミナーは、国内のみならず、アジア各地でも開催し、その数は50回を超えています。こうした活動も少なからず保険成績の改善に貢献できたものと確信しております。

- Half a year has passed since your arrival as Director General in July. How did you see 2014?

We did not see much improvement in the maritime market in the past year. Among the world's leading countries, only the US is in a bullish mood economically. However, at least Japanese owners enjoyed the fair wind of a weak yen and cheap bunkers during the year.

When we look at the Club, we see the current entered tonnage is 93.12 million GT which is, regrettably, far below the 100 million GT, the goal set in the new Medium-Term Operational Plan ("JPI's CHANGE"), and this situation is unlikely to change in the near future. In the background, we can see the members continuing to dispose of free and relatively old vessels due to the widening gap between supply and demand caused by the huge amount of newly built vessels being delivered at the moment. There is also increased competition in the P&I insurance market.

Moving on to the claims situation for the current policy year, as regards the Ocean-going vessels entry, there were two medium-size claims over USD 3 million, but no claims large enough to exceed the Club retention of USD 9 million and so reach the IG reinsurance Pool. In addition, the Japanese coastal vessel entry (Naiko Class) experienced only 1 claim over JPY 100 million. It is welcome to see some signs of improvement in the loss ratio after the 2012 policy year.

The Club has placed great emphasis on loss prevention activity last year in order to assist Members. These activities included over 50 seminars, presented by an ex-Master Mariner, not only in Japan, but in different parts of Asia.

I strongly believe that the improvement in the Club's loss ratio was not a little due to these activities.



— 組合の現状認識と共に、2015年、また今後の運営方針についてお聞かせ下さい。

運営方針

まず、契約面では、海外のP&Iクラブそして国内の損害保険会社への契約シフトの流れを食い止めるために魅力あるJPIを目指して、組合内の意識改革に着手することも恐れず、営業活動の強化に取り組んでいきます。昨年は就任以降、国内はもとより、香港や台湾、中国、韓国に加え、更に支部開設一周年を迎えたシンガポール、そしてロンドンへ飛び、既存組合員や優良な潜在的組合員の方々と直にお話しさせて頂く貴重な機会を得ました。JPIがアジアのP&Iクラブとして他のIGクラブとは一味違った特徴を活かし、パートナーに選択して頂くチャンスは十分にあると感じています。今後も常にアンテナを高く張り、ニーズを細かく汲み取りながら、既存組合員のフォローのみならず、海外、特にアジアでの新規組合員の獲得に取り組んでいきます。

国内市場では、従来の民間損保による攻勢に加え、海外クラブの日本市場への参入により、群雄割拠の様相を呈しています。JPIはまず地の利を活かして、どの保険者よりも身近で、厚みのある、経験に裏打ちされた質の高いクレームハンドリングサービスを提供し、組合員の皆様の評価を頂戴したいと考えています。今後もきめ細やかな営業

— Please let us know what your thoughts are on the current situation of the Club, and tell us about the management policy for 2015 and beyond.

Management Policy

Firstly, for sales, our aim is to increase the appeal of the Japan P&I Club to ship owners in order to reverse the movement to the non-Japan based P&I Clubs and Japanese private insurers. We will work hard to strengthen our sales activity and shall not hesitate to follow new business paths if we believe that is the right course of action.

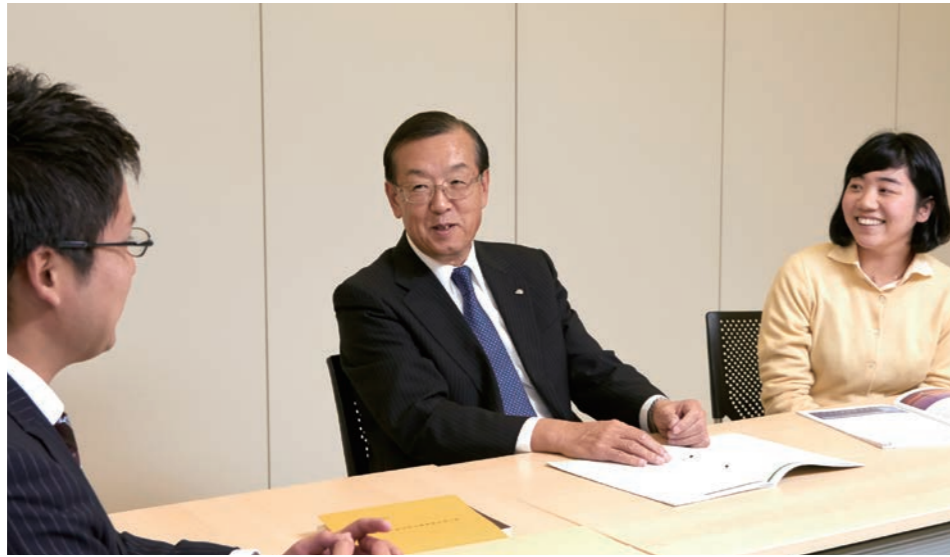
I have travelled extensively since I became Director General, not only domestically but internationally, going to Hong Kong, Taiwan, China, Korea, Singapore, where our branch celebrated its 1st anniversary, and London, where I gained valuable opportunities to greet and talk with our Members.

I am sure that we can make use of the unique characteristics which differentiate us from other Clubs in order to maximize our chances to be chosen by our Members as their P&I Club partner in Asia.

We aim always to be receptive to our Member's needs, and we shall seek to increase the number of new overseas members, especially Asian interests.

Competition in the domestic market has become much more severe recently, with private insurers actively pressing for more business and other IG Clubs opening offices in Japan.

Making use of home advantage, we aim to draw on all our experience in order to provide a high-quality and solid claims handling service and be closer to Members



を心掛け、やはり P&I 保険は JPI に、と認めて頂けるようアピールを続けていきます。

また、いくら契約量を増やす・奪回すると言っても、質が伴わずに組合全体の保険成績が悪化しては意味がありません。定期的なサーベイによるコンディションチェックやロスプリベンションガイドによる情報提供を通して、事故の芽を事前に摘み取りながら、保険成績の良化に組合員の皆様と共に努力していきたく思います。

新たな取り組み

「JPI's CHANGE」の標語の下、活動してきた3か年の中期運営計画も2014事業年度で終わりを迎え、新たな3か年計画の策定の時期に入ります。3本柱である、「信頼される組合」、「健全な組合」、「競争力のある組合」それぞれを振り返り、本年6月の理事会にて上程予定の新計画に反映していきます。

現在策定作業に着手したところですが、競争力の強化（海外展開、新規事業）、財務健全性の推進（統合的リスク管理態勢整備）を柱に具体策を検討することになろうと思います。

than any other insurer. We shall carry out our work with great care, and hope to obtain the Member's good evaluation. With careful customer service in mind, we will keep up our efforts to be the best P&I insurer for Members we can possibly be.

Simply increasing the amount of new tonnage in the Association or continuing to provide cover for low-quality already-entered vessels would lead to deterioration in the Club's loss ratio and would be an empty strategy. We shall increase our efforts to stop claims before they occur, through regular ship surveys and the provision of information by our loss prevention guides, and we, with the Members, will work as hard as we can to improve the Club's loss ratio.

New effort

Under the slogan of "JPI's CHANGE", the current Medium-Term Operational Plan will end in the 2014 fiscal year, and we are now preparing a new 3 year plan. Each of the three main pillars, "Reliability", "Soundness" and "Competitiveness", will be mirrored in the new plan, which will be tabled at the Meeting of the Board of Directors in June.

While we have just started to draw up the plan, we will study specific measures with the targets of increasing our competitiveness (overseas expansion and launching new projects) and promoting financial soundness (the development of a comprehensive risk management system for the Association).

次に新規事業と財務健全性について簡単に触れさせていただきます。

海運各社はFPSO^(※)等の海洋開発関連船への積極参入を経営計画に取り込んでいます。当組合としても、組合員のニーズを先取りしながら、リスクを的確に把握した上で、新規事業への参入の道を拓いていきたいと考えています。

また、統合的リスク管理では、当組合が直面するリスクを総体的に捉え、自己資本（リザーブ）と対比することで、事業全体をコントロールする体制を整え、財務の健全性と事業の適切性の確保に万全を期していきつくりたいです。

—最後に組合員の皆様にメッセージをお願いします。

2015年、65周年を迎える弊組合は、これからも、日本に留まらず、世界でアジアを代表するクラブとして、更なる飛躍を図ってまいります。

安定した保険サービスの提供においては、事故削減による保険成績良化の努力が必須でございます。今後とも、日々の事故削減活動のご協力と、弊組合への変わらぬご愛顧を賜りたく、何卒宜しくお願い申し上げます。

Next, I will briefly talk about the new project and financial soundness.

Some shipping companies are taking aggressive steps into the market for offshore service vessels such as FPSOs (*). We need to think carefully about whether to enter the market too, so we can understand the precise nature of the risks involved and meet Members' needs in times to come.

The purpose of the comprehensive risk management system is to allow us to deal with the risks we face right across our business. We will compare equity capital (our "Reserve") and prepare a system to control entire risk portfolio over the whole business of the Association. We will thus make absolutely sure that we secure our financial soundness.

— Lastly, could you give us a message to the Members?

In 2015, the year of the 65th anniversary of our founding, the Club will move forward by leaps and bounds, not only within Japan, but flying the flag internationally as a leading P&I Club based in Asia.

The key to improving our loss ratio and providing a stable insurance service is increased loss prevention activities.

I much appreciate our Members' ongoing support for the Club and their cooperation with our loss prevention activities in their daily operations.



(経歴)

東京出身、北海道・小樽市育ち。東京大学卒。大手日本船社にて、自動車船部、企画部、財務部、エネルギー資源部門などの他、ニューヨーク、香港、シンガポール駐在を経て、2014年7月弊組合理事長に就任。趣味はゴルフ、サイクリング、スポーツ観戦など。

<Background>

Mr. Minagawa was born in Tokyo and brought up in Otaru City, Hokkaido. He graduated from the Univ. of Tokyo, and is experienced in PCC, Planning, Finance, Energy and resources sections. He has lived in New York, Hong Kong and Singapore while working for a major Japanese shipping company. He became Director General of the Club from July 2014. His hobbies include playing golf, cycling, and watching sport.

※ FPSO・・・Floating Production Storage and Offloading system (浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備)

2

2015 保険年度の保険料率について Calls and Premiums for the 2015 Policy Year

2014年12月3日開催の第587回理事会で承認いただいた2015保険年度の保険料率について、以下のとおりご説明いたします。

◆ 内航船保険

現行料率を据え置き（「甲」「乙」「丙」とも）
2011保険年度以降は比較的穏やかなクレーム状況で推移しておりますので、現行料率を据え置くことといたしました。

◆ 外航船保険

ゼネラル・インクリース：3%
（国際P&Iグループ再保険コストは別途調整）
予想追加保険料率：40%
精算保険料率：45%
近年、契約量はほぼ横ばい状態が続いておりますが、当組合のクレームの状況は2011保険年度までの最悪期を脱し、2012保険年度以降やや落ち着きが見られるものの、当組合が国際P&Iグループの一員として分担すべきプールクレーム（クラブ保有9百万ドル超過）は高いレベルで推移している状況です。これらを踏まえ、必要最低限と考えられる3%のゼネラル・インクリースを実施させていただくことといたしました。

◆ 用船者責任保険特約

ゼネラル・インクリース：5%
前年度7.5%のゼネラル・インクリースを実施させていただきましたが、保険成績の改善までには至っておらず、当該保険種目の収支均衡を図るために5%のゼネラル・インクリースを実施させていただくこととしました。

◆ FD&D 特約

現行料率を据え置き
予想追加保険料率：20%
精算保険料率：25%
保険成績は概ね安定していることから、現行料率を据え置くことといたしました。

The following is an explanation of decisions taken on the captioned matter at the 587th Meeting of the Association's Board of Directors held in Tokyo on 3rd December 2014.

◆ Coastal vessels (Naiko Class)

There will be no general increase in premiums for Naiko Class, fixed premium entries, for the 2015 policy year.
This is mainly due to the fact that the loss record for the Class has remained relatively calm and stable since the 2011 policy year.

◆ Ocean-going vessels (Gaiko Class)

- (i) Advance call rates will be increased by 3%, subject to any change in the cost of the International Group Excess Loss Reinsurance Contract.
- (ii) The estimated supplementary call was set at 40% of the advance call, and the release call at 45%.

The loss record for Gaiko Class, mutual entries, has remained comparatively good since the 2012 policy year. However, the loss record for pool claims, which are shared between all members of the International Group of P&I Clubs (IG), continue to be high, and therefore our contributions remain high. The Association has thus not yet achieved the claims stability we would like. In the light of such situation a 3% general rates increase was adopted as the minimum necessary.

◆ Charterers' entries

There will be a 5% general increase in premiums for charterers' entries.
The loss record of Charterers' entries has not improved, though a 7.5% general increase was adopted for the 2014 policy year. A 5% general increase was found necessary for income and expenditure to be well balanced.

◆ FD&D Cover

- (i) There will be no general increase in advance calls for FD&D entries.
 - (ii) The estimated supplementary call was set at 20% of the advance call, and the release call at 25%.
- The loss record for FD&D cover has remained relatively satisfactory, thus there is no necessity for an increase in calls.

3

国際部のご紹介 Introduction to the IG & Reinsurance Department

2014年7月より契約総括部業務グループが独立し、新たに国際部になりました。国際部は、国際P&Iグループ(IG)（※9ページご参照）関連、再保険、海事関連条約・諸規則に関する業務を担当しています。組合員の皆様と直に接する機会は限られており、あまりなじみのない部署だと思っておりますので、この機会に国際部についてご紹介させていただきます。

1 国際部の組織概要

国際部は部員3名の小さな部です。しかも部長のRoyston Deitchは英国人でロンドン事務所に勤務しています。そのため、東京では2名の職員で日々の業務をこなしています。多岐にわたるIG関連事案や海事条約、再保険業務を若干2名の職員でこなすのはとても大変ですが、各自契約と損害調査で培った経験をフル動員しつつ、互いに協力し合い効率的に業務を遂行することを心掛けています。

2 国際部の主な業務内容

国際部が担当している主な業務は次の通りです。

(1) IG 関連業務

国際部は当組合におけるIGへの窓口として以下の業務を行っています。



印出 昌秀 AM, 荻野 文 AM
Masahide Inde, Aya Ogino

In July 2014, the Reinsurance Group of the Underwriting-Administration Department became the IG & Reinsurance Department (the Department). The Department is responsible for affairs relating to the International Group of P&I Clubs (IG), reinsurance arrangements and international conventions and regional/local regulations. Unfortunately, we have little opportunity to talk in person with our Members, with the result that the Department may appear somewhat distant compared to other Departments within the Association. We would therefore be happy if this article could help our Members become more familiar with us.

1 Overview of the Department

The Department is staffed by a small group of 3. The head of the department is the General Manager, Royston Deitch, who works in our London Liaison Office. The Department also has 2 staffs in Tokyo, Masahide Inde and Aya Ogino, who deal with day-to-day tasks. The work of the Department is very varied, dealing with a wide range of IG matters, such as reinsurance arrangements and maritime conventions / regulations, and we continue to make our best efforts to carry out operations in an efficient way in cooperation with each other by fully utilizing past experience gained in the Claims Department and Underwriting Department.

2 Main duties of the Department

The Department's main duties are as follows:

(1) IG related matters

As the Department responsible for IG-related matters, we deal with the following :



Royston Deitch
General Manager

①プール・再保険制度

IGでは高額クレームに備え共同のプール・再保険制度 (<https://www.piclub.or.jp/entry/ig/>) を構築しており、毎年スキームの見直し、検討、再保険者との更改交渉を行います。国際部ではこれらを検討し当組合の対応を考える役割を担っています。

②情報交換機能

賠償責任やP&I保険カバーに関係する多種多様な問題について、日々膨大な量の通信がIGクラブ間でなされています。国際部では当組合の見解や情報をIG内で表明したり、組合員に提供すべきと考えられる情報については特別回報やJapan P&I Newsを作成しご案内しています。

③代表機能

IGは各種諸問題について国際機関や各国に対して問題提起・意見表明・要請等を行っています。国際部では、各事項について当組合並びに組合員の実情や諸事情を踏まえ検討し当組合の見解をIGへ申し入れる役割を担っています。

(2)再保険

上記IGプール・再保険とは別に、当組合では事業成績の安定を図るため独自の再保険手配を行っています。

A. IG Pool and Reinsurance Programme

The IG arranges the pool and reinsurance programme (<http://www.piclub.or.jp/entry/ig/>) under which the Clubs can offer the highest level and broadest range of liability insurance cover on a cost-effective basis. Every year the IG reviews the programme, considers possible changes to the structure, and discusses the renewal of the reinsurance contracts with reinsurers. The Department is responsible for co-ordinating the position of the Association on all these matters.

B. Information Exchange

The IG Clubs exchange on a day-to-day basis views and information on a wide variety of practical, technical and legal issues relating to shipowners' liabilities and insurance cover. On behalf of the Association, the Department corresponds with the other IG Clubs in order to ensure that the views of our Members are represented within the IG. For matters which the Association believe are of particular importance to our Members, we provide relevant information and advice through Special Circulars or Japan P&I News.

C. Representation

The IG represents the views of Club members on matters of concern to the shipping industry such as international conventions and legislation affecting shipowners' liabilities, and related insurance matters. The role of the Department is to consider all the various factors from the perspective of the Association and our Members, and decide how the IG should approach States and International Organisations on relevant matters, and to represent our view on behalf of the Association to the IG.

(2) Reinsurance Arrangements

Aside from the IG Pool and Reinsurance Programme, the Association arranges its own reinsurance programme in

国際部では、毎年秋頃から次保険年度の再保険更改の準備を始め、2月20日の更改に合うようスキーム検討・更改交渉を行っています。2005年から2011年にかけての高額事故多発の影響が未だ残っており非常に厳しい更改が続いておりますが、組合員の皆様の安全運航努力のおかげで近年は再保険成績も改善されつつあります。

(3) 海事関連条約・諸規則

規則の遵守は保険カバーにも影響する重要事項であり、国際部では各種条約や主要な地域/国内規則について情報を収集し、特別回報やJapan P&I News、又は当組合ホームページを通じた情報提供に努めております。

3 最後に

IGや再保険について普段あまり意識されることは少ないと思いますが、実は安定したP&I保険の提供や船舶運航において直面する問題への対処といった点で重要な役割を担っています。IGや再保険あるいはこれまでに発行した特別回報やJapan P&I Newsについてもっと知りたいといったご要望がございましたらお気軽にご連絡下さい。また、国際部では海事関連条約や諸規則についてより一層組合員へのご案内に力を入れていく所存でございます。

the reinsurance market to achieve and maintain stable risk management.

The Department is responsible for the overall reinsurance arrangements of the Association, including reviewing our own programme, considering any changes, negotiating the renewal and administration of the loss record. The renewal negotiations usually start around October every year and continue until completion before renewal on 20 February. Thanks to the great efforts of our Members in ensuring the safe navigation of their vessels, the loss record of the reinsurance programme has gradually improved in recent years. It is still not fully recovered from past claims, however, so negotiations for the next renewal will be difficult.

(3) International Conventions/Legislation

It is essential for Members' operations of vessels to comply with the requirements under international conventions and regional/national legislation. The Department collects a wide range of information on conventions and legislation and keeps our Members informed about them through Special Circulars and Japan P&I News.

3 Conclusion

Although Members may not know very much about the IG and reinsurance, both play a crucial role in the Association being able to provide stable P&I insurance cover and to handle the variety of problems which Members may face during the operation of their vessels. Should Members have any questions, concerns, opinions or requests regarding the IG, reinsurance or Special Circulars/Japan P&I News, please feel free to contact us. We will continue to make our best efforts to provide enhanced and improved information to our Members on all the various conventions and legislation which affects them.

国際部の主な業務 / Main duties of the IG & Reinsurance dept.



国際P&Iグループ (IG) とは?

外航船の引き受けを国際的に広く行っている世界の主要な13クラブが集まり国際P&Iグループ(IG)を形成し、共同スキームによる安定した保険料での高額カバーの提供、船主意見の代表機能、情報共有を通して、船主利益に貢献しています。世界船腹量の90%以上が加盟各クラブのいずれかに加入しています。当組合は1976年にIGに加盟し、アジアを代表する加盟クラブとしてIGの中でも独自の地位を築いています。

What is International Group of P&I Clubs (IG) ?

The International Group of P&I Clubs (IG) comprises 13 major P&I Clubs which provide Protection and Indemnity (liability) insurance for over 90% of the world's ocean-going tonnage. The IG performs three key functions: the operation of the claims pooling and reinsurance programme, providing a forum for the exchange and consideration of views on matters relating to shipowners' maritime liabilities and insurance arrangements, and external representation. The Association has been a member of the IG since 1976 and occupies a unique role as a leading IG member Club in Asia.

4
2015年 新・改正条約案内
New and amended Conventions in 2015

2015年に発効する新・改正条約についてご案内します。

1 MARPOL 条約附属書 VI における 船舶による大気汚染規制

MARPOL 条約附属書 VI は、船舶からの排出物に含まれる硫黄酸化物 (SOx) 等の排出を規制する条約で、一般的な規制に加えより環境にセンシティブな海域 (Emission Control Area) ではより厳しい規制を導入していること、及び段階的な削減を規定していることに特徴があります。同条約における SOx 排出規制の概要は以下の通りです。

地理的エリア	SOx 上限
一般エリアでの規制	3.50% m/m (2012年1月1日以降) 0.50% m/m (2020年1月1日以降)
ECA での規制	1.00% m/m (2010年7月1日以降) 0.10% m/m (2015年1月1日以降)

上記の通り、2015年1月1日より ECA における SOx 排出上限値が現行の 1.00% m/m から 0.10% m/m に引き下げられています。違反に対しては高額な過怠金が科せられる可能性がありますのでご注意ください。

本条約に関しては 2014年11月4日付特別回報第 14-009号でご案内しておりますので、詳細については当該特別回報をご参照下さい。

2 船骸撤去条約の発効

「2007年の海難残骸物の除去に関するナイロビ国際条約」(船骸撤去条約) が 2015年4月14日に発効します。条約が発効すると、締約国を旗国とするか締約国の港に入出港する 300 総トン以上の船舶は、条約に規定する強制保険要求を満たさなければならず、保険が付保されていることを証明する証書 (条約証書) を本船に備え置かなければなりません。条約証書は、条約の要求

Some significant changes are due over the next few months in the international shipping regulatory regime which governs the business of the majority of our members. These changes include one new Convention and notable amendments to two existing Conventions.

1 Regulation of air pollution by ships under MARPOL Annex VI

MARPOL Annex VI establishes limits on sulphur oxides (SOx) etc. which may be contained within a ship's emissions. Annex VI introduces two sets of worldwide emission and fuel quality requirements. The requirements are more stringent in ECAs (Emission Control Areas). Further, Annex VI provides for a progressive reduction of the emissions. The new SOx limits may be summarised as follows;

Geographic area	SOx limits
Outside ECAs	3.50% m/m on and after 1 January 2012 0.50% m/m on and after 1 January 2020
Within ECAs	1.00% m/m on and after 1 July 2010 0.10% m/m on and after 1 January 2015

The SOx limit within ECAs has fallen to 0.10% m/m from the current 1.0% m/m since 1 January 2015. A breach of the requirements may lead to a huge amount of fines. Members are advised to take all necessary steps in order to ensure compliance with Annex VI.

For further details of MARPOL Annex VI, please refer to our Special Circular No.4 November 2014.

2 Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks

The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 will enter into force on 14 April 2015. After the Convention enters into force, ships of 300GT or more registered in a State party or entering or leaving a port in the territory of a State party will need to have insurance which meets the requirements of the Convention. A certificate from

を満たす保険等が保持されていることが確認され次第、旗国あるいは締約国により発行されます。締約国が条約証書を発行するに際してクラブが発行するブルーカードが必要になります。ブルーカードの発行については発行準備が整い次第、別途ご案内する予定です。

本条約に関しては 2014年11月12日付特別回報第 14-010号でご案内しておりますので、詳細については当該特別回報をご参照下さい。

3 96LLMC の責任限度額の引き上げ

「1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約を改定する 1996年の議定書」(96LLMC) の責任限度額が改正され、2015年6月8日より引き上げられます。改正後の責任限度額は以下の通りです。

1) 死亡・傷害に関する責任

	改正後	現行
2,000 トン以下の船舶	3.02 百万 SDR	2 百万 SDR
【2,000 トン超の船舶】 2,000 トンを越える部分について次の方法で計算して得た額を 3.02 百万 SDR に加算した額		
2,001 ~ 30,000 トン部分	1,208 SDR/ トン	800 SDR/ トン
30,001 トン ~ 70,000 トン	906 SDR/ トン	600 SDR/ トン
70,000 トンを越える部分	604 SDR/ トン	400 SDR/ トン

2) 上記 1) 以外に関する責任

	改正後	現行
2,000 トン以下の船舶	1.51 百万 SDR	1 百万 SDR
【2,000 トン超の船舶】 2,000 トンを越える部分について次の方法で計算して得た額を 1.51 百万 SDR に加算した額		
2,001 ~ 30,000 トン部分	604 SDR/ トン	400 SDR/ トン
30,001 トン ~ 70,000 トン	453 SDR/ トン	300 SDR/ トン
70,000 トンを越える部分	302 SDR/ トン	200 SDR/ トン

責任限度額の引き上げに際し、保険金額の定めのない外航船保険の場合には特段の対応は必要ありませんが、保険金額に定めのある内航船保険の場合、十分に余裕のある保険金額になっているかどうかご確認頂き、必要に応じて保険金額の増額をお願い致します。

本件に関しては 2012年5月21日付特別回報第 12-004号でご案内しておりますので、当該特別回報をご参照下さい。

a State party attesting that such insurance is in force will have to be carried on board at all times. The Certificate will be issued by the Flag State or, if the Flag State is not party to the Convention, by a State which is party, once it is satisfied that there is insurance or other financial security in place which meets the requirements of the Convention. In order for a Flag State or a State party to issue a Certificate, the owner will have to submit a Blue Card issued by the Club. We will provide further information about Blue Cards when we are in a position to process applications for them.

For further details of the Convention, please refer to our Special Circular No.14-010 dated 12 November 2014.

3 Amendments to 1996 LLMC Protocol

Amendments to the 1996 Protocol (Protocol) to the 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC) increase limits of liability and will come into effect on 8 June 2015. Under the amendments to the Protocol, the limits of liability will be as follows.

1) Liability for claims for loss of life or personal injury

	New limits	Current limits
Ships not exceeding 2,000GT	3.02 million SDR	2 million SDR
【Ships exceeding 2,000GT】 The following additional amounts are used in calculating the limitation amount:		
For each ton from 2,001 to 30,000 tons	1,208 SDR	800 SDR
For each ton from 30,001 to 70,000 tons	906 SDR	600 SDR
For each ton in excess of 70,000 tons	604 SDR	400 SDR

2) Liability for any other claims

	New limits	Current limits
Ships not exceeding 2,000GT	1.51 million SDR	1 million SDR
【Ships exceeding 2,000GT】 The following additional amounts are used in calculating the limitation amount		
For each ton from 2,001 to 30,000 tons	604 SDR	400 SDR
For each ton from 30,001 to 70,000 tons	453 SDR	300 SDR
For each ton in excess of 70,000 tons	302 SDR	200 SDR

For further information, please refer to our Special Circular No.12-004 dated 21 May 2012.



国際 P&I グループの P&I Qualification プログラムについて International Group P&I Qualification programme

P&I 保険がてん補の対象としている損害の範囲は広く、クレームハンドリングや保険契約引受けを担当する職員には幅広い知識が求められます。

今号のニューズレターでは、国際 P&I グループが各加盟クラブの職員向けの教材及び資格制度として開発した P&I Qualification、及びこれを用いた教育・研修についての簡単な説明と、合格者のコメントをご紹介します。

P&I Qualification は、国際 P&I グループが、P&I 保険組合の職員が P&I 保険について学習するための包括的かつ標準的なテキストとして 2007 年から開発を始めた教材及び資格制度で、海上保険入門から P&I 保険の概要、各種リスクのハンドリング、保険引き受け等の 7 つの Module (構成単位) で構成されています。

これらの Module は、P&I クラブの職員が仕事を効率的に行うために必要な知識やスキルを獲得し、業務能力向上の助けとなることを意図して執筆されたもので、専用のウェブサイトでテキストを閲覧して学習することが出来るようになっています。

また、年に 2 回、英国、香港、シンガポール等で Module ごとに筆記試験が実施され、7 つの Module 全ての試験の合格者には英国の Chartered Institute of Insurers から資格「P&I Qualification」が付与されます。

P&I Qualification が出来て以降、当組合では既存の教育研修制度に加えて、職員に P&I Qualification の各 Module の勉強を奨励しており、人事総務部主催で任意参加の社内勉強会も行っています。カバーする内容は広く、専門用語も多いことから若手職員にとっては決して易しい内容ではないと思われますが、勉強会には毎回多数の職員が参加しています。また、社内選抜試験を経て、毎年数名の職員が本試験にチャレンジしています。

Since the scope of loss and damage that P&I Insurance covers is so wide, a wide range of knowledge is required for the claims handlers and underwriters who work for P&I Clubs.

In this issue of the Japan P&I Newsletter, we would like to introduce briefly the P&I Qualification (P&IQ) programme of the International Group of P&I Clubs (IG), how we, the Japan P&I Club use it as a means of educating our less experienced staff, and comment from the successful applicant.

The P&IQ, which was created by the IG, is a comprehensive and standardised set of learning texts for the staff of P&I Clubs to use as programmes of learning. In 2007, the IG managers agreed to produce a body of learning material. The P&IQ programme is made up of seven modules, such as The Shipping Business, P&I Insurance – History Operations and Practice, Practical Claims Handling, and Underwriting etc.

The P&IQ programme has been designed to help students show that they are competent in the work they do, with the appropriate knowledge and skills to perform their job effectively. The texts of the P&IQ learning materials are available online for those studying for the examinations.

Examinations take place twice a year in a number of locations around the world including the UK, Hong Kong and Singapore. Those students who pass all 7 of the modules are awarded the P&I Qualification, which is accredited by the Chartered Institute of Insurers.

Since the P&IQ was developed, we have encouraged our junior employees to study each module of the P&IQ in addition to our existing study programmes. Voluntary study sessions are held in our principal office, with many members of staff taking part. Several employees who passed internal selection have taken examinations of the modules.

Module 合格者 談 (損害調査部第 4 グループ・斎藤マネージャー)

One employee who came through the selection process and achieved some success in the Qualification is Mr. Takeo SAITO, Manager of Group 4, Claims dept. Here are his comments on the examination experience :

P&I 保険には、他の保険業種のように指標となる資格が今まで無く、P&I Qualification が出来て、実力を試す意味もあり受験を決めました。経験豊富な当組合の諸先輩を講師とした勉強会などにより、ロンドンで行われた Module 4 Cargo Risks の試験に合格することが出来ました。同試験では、日々のクレームハンドリング業務での知識・経験を反映することが出来ましたが、当然ながら全て英語、それもほぼ記述式の試験では、日本語で理解していることを英語で的確に表現する力が求められており、そこに難しさを感じました。試験の内容は、当組合で作上げてきたマニュアルと重なる点が多く、業務への認識がより深まったと思います。この経験を普段の仕事に活かすと共に、後輩にも受験を勧めています。



In other sectors of the insurance industry there is a professional qualification to aim for but until recently there was no such goal in the P&I field. When the P&I Qualification was introduced, I decided to apply for it because I wanted to see how well I could do in the challenge. In preparing for the exam I attended study sessions in the Club lectured by my experienced colleagues, then took the exam for Module 4 of the Qualification, Cargo Risks, in London, and I was able to pass it. In the exam I was able to draw on the knowledge and experience I have gained from my everyday work. However, I

also found that the exam, obviously designed to be answered in English and almost in narrative form, requires English language skills to describe precisely what I understand in Japanese, and I struggled with this. Some of the contents of the module overlapped with the Club's internal claims handling manual, however, and through taking the exam I was able to increase my understanding of the work I do. I make the most of the experience in my daily business, and would recommend my junior colleagues to take the exams.

業務に必要な知識・スキルは仕事を通して身に付けていく部分も多く、いわゆる OJT が重要であることは申すまでもありませんが、P&I Qualification は自分の担当していない業務についても学ぶことが出来る点や、日常業務の中で接する種々の事象を体系的に整理する上でも大変有益な教材となっています (なお、P&I Qualification プログラムの受講及び筆記試験の受験資格は、国際 P&I グループ加盟の各クラブの職員に限られています)。

Needless to say, on-the-job training is important as this provides knowledge and skills while you work. However, the P&IQ is also important as it both gives you knowledge of matters which you do not meet on a day-to-day basis, and helps you organise your thoughts on the various things you do face in your routine work. (At the moment, the P&IQ is available only for those who work for the IG Clubs.)



JAPAN P&I CLUB
日本船主責任相互保険組合

ホームページ <https://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 : 03-3662-7229 Fax : 03-3662-7400
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
- シンガポール支部 80 Robinson Road #14-01B Singapore 068898 Tel : 65-6224-6451 Fax : 65-6224-1476
Singapore Branch
- JPI 英国サービス株式会社 38 Lombard Street, London EC3V 9BS U.K. Tel : 44-20-7929-3633 Fax : 44-20-7929-7557
Japan P&I Club (UK) Services Ltd