



April, 2015  
Issue 41

# 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 〒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. 2015 保険年度 契約更改のご報告と御礼/ For a further CHANGE ..... 1
2. OCEAN VICTORY 号裁判の控訴審判決/  
"ABNORMAL OCCURRENCE" clarified in the OCEAN VICTORY court of appeal decision ... 3
3. 『用船者責任保険特約』のおすすめ/ Why not arrange Charterers' Liability Cover ? ..... 6
4. 英国弁護士 JPI 派遣プログラムレポート/  
Mr.Pyle's report on his secondment at Japan P&I Club ..... 8
5. インフォメーション (ホームページ・バリシップ・人事のお知らせ) /  
Information (Website・BARI-SHIP・Staff News) ..... 10

## さらなる CHANGE に向かって

— 2015 保険年度 契約更改のご報告と御礼 —

### For a further CHANGE

-Appreciation for the understanding and dedication of the Members of the Association, and a Report on the 2015 Policy Year Renewal

平素は組合運営に格別のご支援をいただきまして、誠にありがとうございます。

2015 保険年度の「外航船保険」の保険料率については、IG 再保険スキームの見直し等により再保険コストの若干の引き下げはあったものの、2014 保険年度の保険成績、新財務計画の継続推進等の各種要素を考慮し、3%のゼネラル・インクリースを実施させていただきました。外航組合員の皆さまにはご負担をお願いさせていただき結果となりました。

一方、「内航船保険」については、組合員の皆様のご努力により近年安定

I would like to express our deepest appreciation to all our Members for their dedicated support.

On premiums for the 2015 Policy Year for Ocean-Going vessels would be subject to a general increase of 3%, taking into account the loss record for 2014 Policy Year, a continued promotion of the New Medium-Term Financial Stability Plan and various other factors, Members were asked to accept some increase in premiums though they were able to benefit from a decrease in IG reinsurance costs. Meanwhile, premiums for Coastal vessels insurance remain unchanged again due to keeping good loss record of the 2014 Policy Year, as continued from previous years



常務理事

大住 仲司

Nakaji Ohsumi

Executive Director

した保険成績を維持しているため、前年度に引き続き置きとさせていただきます（2014年12月3日発行の「P&I 特別回報」第14-013号もご参照下さい）。

2015 保険年度の更改では IG 他クラブや損保各社との競争が依然厳しい状況でありましたが、組合員の皆さまには当組合の現状をご理解いただき、外航船は 90.5 百万トン、内航船は 2.6 百万トン（前年更改時比較で、外航船 1.2 百万トン、内航船 0.1 百万トンの増加）で新たなスタートを切ることができました。改めまして、皆さまのご支援・ご協力に心より御礼申し上げます。

2015 保険年度期初の外航船保険、内航船保険契約量は以下のとおりです。

組合事務局といたしましても、これからもクレーム処理、情報提供、ロスプリベンション活動等において、組合員の皆様のお役に立てるよう各種サービスの提供を確実に行ってまいりますので、引き続きジャパン P&I クラブをご支援頂きたくよろしくお願い申し上げます。

常務理事 大住 伸司

owing to persistent efforts for safety shipping by Members (Please see Special Circular No.14-013 issued on 3 December 2014).

Despite continued competition from other IG Clubs and domestic commercial insurers in Japan, the Club has started the 2015 Policy Year with 90.5 million tons of ocean-going vessels and 2.6 million tons of coastal vessels (showing an increase of 1.2 million tons and 0.1 million tons respectively when compared with the previous policy year renewal) thanks to such good understanding by our Members of the Club's position.

The details of those figures at the beginning of the 2015 Policy Year are as shown below.

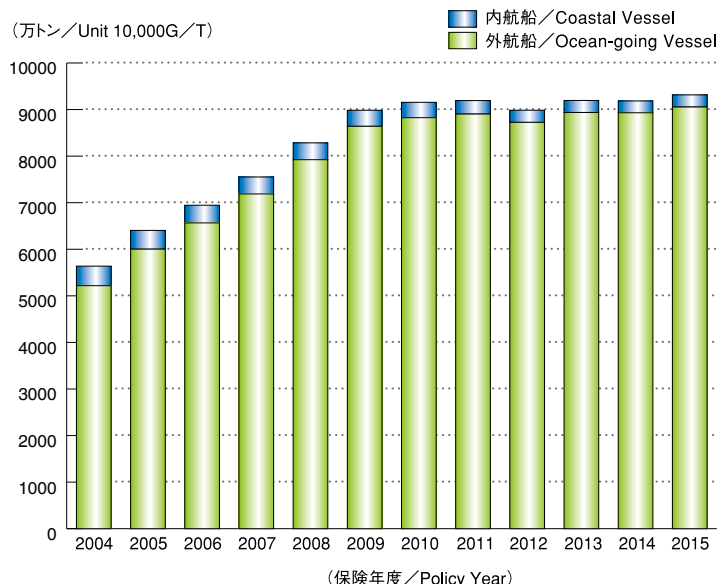
We shall continue to provide our members with a high level of service, whether this is in respect to claims handling, collection of information, Loss Prevention activities, or other areas. In such circumstances we sincerely hope for our Members' continued support for the Club.

Nakaji Ohsumi  
Executive Director

保険種目別契約量（2015 保険年度期初）／ The Renewal Outcome (at the beginning of the 2015 PY)

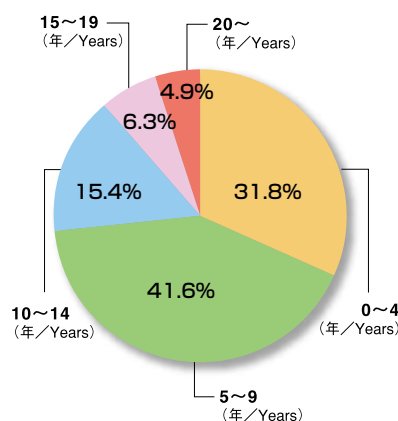
	隻数 Number of Vessels	トン数（百万） GT (million)
外航船／ Ocean-going vessels	2,372	90.5
内航船／ Coastal vessels	2,135	2.6

契約量推移（総トン数）  
Entered Tonnage



船齢別契約分布比  
Entered Tonnage by Age

(2015年2月20日現在) (as of 20 Feb. 2015)



# “ABNORMAL OCCURRENCE (異常事態)” の意義を明確に OCEAN VICTORY 号裁判の控訴審判決

## “ABNORMAL OCCURRENCE”

clarified in the OCEAN VICTORY court of appeal decision



ジーン・コー パートナー  
Jean Koh, Partner



スコット・ピルキントン シニアアソシエイト  
Scott Pilkington, Senior Associate

ホルマン・フェンウィック・ウィラン法律事務所 / Holman Fenwick Willan LLP

第一級の安全記録を保持する近代的かつ最新式の鹿島港を非安全港であると判示した驚くべき、そして物議を醸した OCEAN VICTORY 号 (以下「本船」) 事件の英国高等法院判決は、2015 年 1 月 22 日、控訴院が言い渡した判決で覆されました。本件の概要を以下の通りご報告申し上げます。

The surprising and somewhat controversial finding in the first instance judgment of the "OCEAN VICTORY" that Kashima Port, a modern and sophisticated port with a first-class safety record, was unsafe, was overturned in a judgment handed down by the Court of Appeal on 22 January 2015.

## 事 実

2006 年 10 月、本船は鹿島港の原料用バースに着岸し、鉄鉱石の荷揚げを開始したものの、強風と豪雨により荷役中断を余儀なくされた。その直後、係船岸壁は高波による大きなうねりに襲われ、また、出航航路は北北東からの風力 9 (Beaufort Scale) の強風に見舞われた。船長は沖出しを決定したが、出港の際、本船はコントロールを失い、防波堤に押し流されて接触し、全損となった。

船主及び裸用船者は、定期用船者に対し、定期用船契約における安全港担保義務違反に基づき 1 億 3500 万米ドル超の損害賠償請求訴訟を提起した (定期用船者は、再用船者に対して再求償請求している。実際は、船船保険者により保険代位に基づき求償が行われている)。

## Facts

In October 2006, the "OCEAN VICTORY" berthed at the Raw Materials Quay, Kashima. She began discharging a cargo of iron ore, but had to stop due to strong winds and heavy rain. Shortly afterwards the berth was affected by (i) severe swell from long waves; and (ii) in the exit fairway, there were severe gale force winds up to Force 9 on the Beaufort Scale from the northerly / north-easterly direction. The Master left the berth for open water, but lost control of the vessel while leaving the port, and was driven back onto the breakwater wall. The vessel became a total loss.

A claim in excess of US\$135 million was brought against the time charterers (and was passed down the line to the sub-charterers) for breach of the safe port warranty contained in the respective charters. (The claim was in fact brought by the subrogated hull insurers of the vessel).



## 原 審

船主の請求に対し、用船者は主に以下の3点を主張し、防御活動を行った。

(1)	10月24日における同港の状態は abnormal occurrence (異常事態) であったとの主張に基づき、同港が非安全港であるという船主主張の否定。
(2)	損害の原因は船長の操船 又は出港判断のミスであり、同港の非安全性によるものではないとの主張。
(3)	裸用船契約の共同保険に関する条項において、船主の裸用船者に対する請求権は排除されており、すなわち、裸用船者は船主に対して責任を負わず、自身が損失を被っていないことから、裸用船者は用船契約に従っての定期用船者への求償権を有しないと主張。

原審において、Teare J 判事は上記主張を認めず、用船者には安全港担保義務違反があったと判示した。

## 控訴院

用船者は以下の3点を主張し、この点についての控訴が認められた。

(1)	安全港担保義務違反があったか否か (「安全港問題」)。
(2)	係船岸壁に留まらず、非常に厳しい状況である港外に出ることとした船長の判断が、安全港担保義務違反と損害との因果関係を遮断したか否か (「因果関係問題」)。
(3)	裸用船契約条項の実際の解釈上、裸用船者は、自己の費用負担で本船の保険を手配した場合、保険対象となる損害について、これが安全港担保義務違反によって生じたとしても、船主に対する賠償責任を負うか否か (「求償可能性問題」)。

安全港問題に関しては、控訴院は、控訴人の主張を認め、10月24日に鹿島港に作用した状況は「異常事態」であったと結論付けた。それゆえ用船者の安全港担保義務違反はなかったと認定した。

(i) 係船岸壁への高波及び (ii) 出航航路における強風が「同時かつ偶然に生じた (simultaneous coincidence)」ことは、常態的に発生するものではないし、時期によって発生する性質のものでもない判断された。また、この暴風雨はその発達スピードの速さ、持続時間、激しさの点においても異例なものであった。こうした点に鑑み、控訴院は事故当時の鹿島港の状況に同港を特徴づける程度の頻発性はなく、それゆえ「異常事態」であったと判決を下した。

## At first instance

The charterers raised 3 main defences:-

(1)	They denied that the port was unsafe on the basis that the conditions experienced at the port on 24 October were an abnormal occurrence.
(2)	The cause of the loss was the Master's negligent navigation and/or his navigational decision to leave the port, not the unsafety of the port.
(3)	A clause in the demise charter provided for joint insurance, which they argued excluded any right of recovery by the owners against the demise charterers. Accordingly, demise charterers, being under no liability to owners, had no liability to pass down the chartering chain to charterers, as they had themselves not suffered any loss.

At first instance, Teare J rejected all three defences and held that there had been a breach of the safe port warranty.

## On Appeal

The charterers were granted permission to appeal on three points:-

(1)	whether there had been a breach of the safe port warranty ("the safe port issue");
(2)	whether the Master's navigational decision to put to sea in extreme conditions, rather than to stay at the berth broke the chain of causation ("the causation issue"); and
(3)	whether, on the true construction of the terms of the demise charter, the demise charterers, who had insured the vessel at their expense, had any liability to the owners in respect of insured losses, notwithstanding that such losses may have been caused by a breach of the safe port warranty ("the recoverability issue").

In relation to the "safe port issue", the Court of Appeal allowed the appeal and concluded that the conditions which affected Kashima on 24 October were an "abnormal occurrence". Hence, there was no breach by the charterers of the safe port warranty.

The "simultaneous coincidence" of (i) long waves at the berth and (ii) severe gale force winds at the exit fairway, in combination, was found to be not regular or even occasional. The storm was also found to be of an exceptional nature in terms of its rapid development, duration and severity. This led the Court to conclude that the conditions experienced at Kashima that day were not of sufficient frequency to be a characteristic of the port, and therefore were an "abnormal occurrence".

鹿島港は非安全港ではないと判断される以上、控訴院は「因果関係問題」について判断する必要はないとした。ただし、「求償可能性問題」については、当該用船契約の解釈に関する原則の重要な問題を提起することに基づき、判断を示した。

裸用船契約書「BARECON89 書式」の第 12 条は、裸用船者に、船舶に関する海上及び戦争保険を手配する（及び支払う）ことを義務づけている。控訴院は、かかる手配は両当事者の共同の利益のために保険が掛けられたという合意を証するものであると解釈されたとした。これは、両当事者が相互に求償し合うのではなく、保険者から保険金の支払いを受けることを目的として合意したことを意味する。これはまた保険者が、共同被保険者の一方を 保険代位し、他方の 共同被保険者すなわち保険料を支払った有責当事者に対して、求償することを認めないということである。

控訴院は、裸用船契約書第 12 条を、船主は裸用船者に対して保険対象となる損害に関する求償権を有さず、したがって裸用船者に対する保険者の代位求償権を排除するものであると解釈した。實際上、当該保険金が支払われた後には、当事者間の責任は消滅するのである。

## コメント

これは用船者と用船者責任保険者に歓迎されるべき判決です。

原審判決は、鹿島港の 35 年の歴史において前例がなかったような状況を根拠に同港を非安全であると認定し、現代かつ機能的な同港にもたらされた「異常事態」を根拠に非安全港 クレームを防御することに、非常に高いハードルを課していました。

控訴院の判示に従えば、予期しない異常事態により発生した損害に関しては、船主とその船舶保険者には責任が依然残るものの、用船者とその保険者は安全港担保義務違反での責任を負わされることはないとの安心感を抱くことができるでしょう。

また、控訴院による裸用船契約の保険条項の解釈は、裸用船者が自身と船主の共同の利益のために保険を手配していた場合、用船者および再用船者間の用船契約にも同様に適用されます。安全港担保義務違反があった場合に、依然、船主から直接不法行為（又は委託）に基づくクレームが提起される可能性は残るものの、事実上、用船者側は、裸用船契約上の恩恵に「便乗」することができます。

本件控訴院判決は最高裁判所へ上告される可能性があるため、この問題はまだ最終的な結論に達したわけではないことをお含み置き願います。

（寄稿日 2015 年 2 月 9 日）

Given the finding that Kashima port was not unsafe, it was unnecessary to rule on the "causation issue". The Court did however rule on the "recoverability issue", on the basis that it raises an important issue of principle in relation to the construction of the relevant charterparties.

Clause 12 of the demise charter (on the BARECON 89 form) obliged the demise charterers to effect (and pay for) marine and war risks insurance in respect of the vessel. The Court held that such arrangements are to be construed as agreements to insure for the parties' joint benefit. This means that the parties will be taken as having agreed to look to the insurers for indemnification, rather than to each other. This also prevents insurers from making a subrogated claim against the co-insured, or the guilty party who paid for the insurance.

Here, the Court construed clause 12 as excluding a right of recovery by the owners from the demise charterers in respect of the insured losses, which accordingly precluded any rights of subrogation by the insurers against the demise charterers. Effectively, once the insurance monies were paid out, liability between the parties was discharged.

## Comment

This will be a welcomed decision for charterers and charterers' liability insurers. The first instance judgment had set a worryingly high bar to defend an unsafe port claim on the grounds of "abnormal occurrence" which resulted in a modern and sophisticated port being found to be unsafe due to conditions which were, in reality, unprecedented, in the port's 35 year history. Following the Court of Appeal's guidance, charterers / insurers can now feel more assured that their warranty of safety will not impose on them responsibility for unexpected / abnormal events – these will remain the responsibility of the owners and their hull insurers.

The Court of Appeal's construction of the insurance clause in the demise charter, is also positive for charterers and sub-charterers in a chain of charterparties, where the demise charterer has paid for the insurance for the joint benefit of themselves and the owners. Effectively, they will get a "free ride" in the event of a breach of the safe port warranty, although there is still the possibility of the owners making a direct claim in tort (or bailment).

This appeal decision may be subject to further appeal to the Supreme Court, so the issues may have not yet reached their final conclusion.

(9 February 2015)



---

# 『用船者責任保険特約』 のおすすめ

## Why not arrange Charterers' Liability Cover ?

---

### 用船者の責任

前述 2. (P.3 ~ 5) で取り上げた OCEAN VICTORY 号裁判では、定期用船契約上、用船者が負うべき義務の一つである安全港担保義務が主な争点となりました。

控訴審では用船者の責任は問われない判断となっておりますが、用船者には、船舶の運航に伴い発生した損害、費用について、法律上の責任（不法行為責任）のみならず用船契約などの契約上の義務違反について責任を負う可能性があります。

また、損害の種類は、貨物損傷、港湾施設の損傷、油濁損害や、船舶自体の損傷など広範囲に及び、時には巨額の賠償金を支払わなければならないこともあります。

このような用船者責任に関して、『用船者責任保険特約』において、「P&I リスクカバー」や船体損害に対する用船者の賠償責任についての「船体損害リスクカバー」を提供しております。

### Charterers' Liability Cover / DTH Cover

The point of issue in the court case of "OCEAN VICTORY" as summarised above is whether the charterers were in breach of the safe port warranty stipulated as one of their obligations in a charter party.

In the court findings of the above case there was no breach by the charterers of the warranty, however, it can be said that charterers are always exposed to those risks of contractual liability as per a charter party, a contract of affreightment, etc. in addition to the same risks as are usually insured by owners. The scope of charterers liabilities encompasses a broad range of loss or damages to cargo, property, pollution, hull and the like, and which may results in considerable compensation sometimes.

In preparation for such wide risks for charterers as above a Special Cover for Charterers ("Charterers Liability Cover"), which provides a cover for P&I risks, a cover for Damage to Hull ("DTH Cover"), etc., is available.

『用船者責任保険特約』の  
てん補対象となる主な事例

(P&I リスク)

- 1 荷主が受け取った貨物の損害について、用船者に賠償を求め、あるいは、荷主からの賠償請求を受けた船主が用船契約に基づき用船者へ責任の分担を求め、その貨物損害に対して用船者の補償責任が確定し支払った。
- 2 用船者が指示した寄港地で揚荷にあたり不当な貨物損傷クレームを受け、船主は荷主に賠償金を支払った。船主 / 用船者間の仲裁で、船主の賠償金支払いは配船港自体が原因であるとの裁定が出て、用船者は船主が負担した賠償金について補償を命じられ支払った。

(船体損害リスク)

- 3 用船者が指定したバースは浚渫が不十分であり本船船底が海底に接触し損傷を受けたため、用船者は船主に本船の修繕費を賠償した。
- 4 用船者手配のステベドアのラフハンドリングによって貨物が本船ホール드에落下、損傷が発生し、その修理費用を用船者が支払った。

上記の他にも様々な事例の発生が考えられますが、用船者が責任を負う可能性のある損害の発生に備えて、『用船者責任保険特約』（「P&I リスクカバー」と、拡張カバーとなる「船体損害リスクカバー」）を付けておかれることをおすすめいたします。

詳細については、お気軽に契約窓口までお問い合わせください。

※契約窓口については12ページをご参照願います。

Cases of “Charterers Liability Cover”  
and “DTH Cover”

- on P&I risks -

- 1 Owners, having indemnified cargo interests for their damages, may take a recourse action against charterers in accordance with the terms of standard charter party. As a result charterers assume some degree of responsibility for the loss or damage to cargo.
- 2 Owners made compensation to shipper due to a claim thought to be unreasonable for damage to cargo when discharged at a port designated by charterers. As a result of an arbitration between the two parties concerned the charterers were adjudicated to indemnify the owners in respect of their expenditure for compensation on the ground that the cargo damage/compensation therefor were caused by allocation of the owners vessel to the port designated.

- on Damage to Hull risks -

- 3 The bottom of a vessel was partly damaged by contact to the sea bed of the berth designated to use by charterers and repair costs were incurred to her owners. Since the cause of the damage was due to insufficient dredging of the sea bed. The charterers compensated the repair costs.
- 4 Some cargo dropped into the vessel's hold, causing a damage to the hold through rough handling of the cargo during cargo operation made by stevedores who were arranged by charterers. The charterers compensated the costs for repair to the damaged hold.

In the light of those risks as illustrated above and different varieties of likely cases any of which may well questions the liability of charterers members are respectfully advised to take out the Charterers Liability Cover, providing a P&I risks cover and a DTH cover.

Please feel free to contact us for details of the said covers. (See contact details on P.12.)



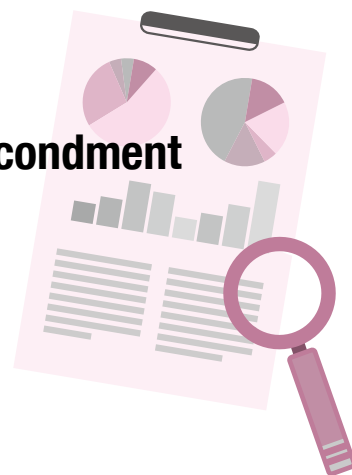
# 英国弁護士 JPI 派遣プログラムレポート

Thomas Cooper 法律事務所 ウィリアム・パイル弁護士の  
JPI 派遣プログラムについてのご報告



## Mr. William Pyle's report on his secondment at Japan P&I Club

*Mr. William Pyle*



はじめまして。私は、海事・国際商取引分野を専門とする国際法律事務所 Thomas Cooper に所属する弁護士、ウィリアム・パイルと申します。現在同所のシンガポール事務所を拠点にしていますが、以前はロンドンやピレウス事務所にも在籍していました。専門分野は傭船契約や船荷証券において生じる契約紛争、また衝突や座礁、火災等の海難事案です。

この度ご縁がありまして JPI より今年 1 月から 2 月の 5 週間に亘る派遣プログラムの機会を与えて頂きました。この期間、損害調査部の方々と共に働きながら、英国法に関する様々な案件に助力しました。この内、4 週間は東京本部で過ごし、その後は神戸・今治支部を訪問しました。

派遣期間中は、多くの FD&D 案件や貨物クレームをお手伝いさせて頂き、また、JPI のクレームハンドラー達に対して何回かセミナーを行いました。セミナーのトピックは、時効、安全港担保義務、SCOPIC、OW Bunker 社の破産についてです。セミナーでは、英国法が絡む、今話題の出来事の最新情報を提供するよう構成されており、多くのスタッフに参加頂き、好評でした。

また、東京と今治においては組合員の方々を訪問する機会にも恵まれ、その内の数社でセミナーを実施させて頂きました。今年の 1 月 22 日に英国控訴院の判決が出された“OCEAN VICTORY”号の鹿島港での安全港担保義務問題については、皆さんから特に

I am William Pyle, a solicitor with Thomas Cooper, an international law firm specialising in shipping and international trade. I am currently based in Thomas Cooper's Singapore office, having previously worked in both London and Piraeus. I advise on contractual disputes arising out of charterparties and bills of lading as well as casualties such as collisions, groundings and fires.

I was recently seconded to the Japan P&I Club for a period of five weeks between January and February 2015. During this period I worked with the Club's claims handling department and assisted on various issues of English law. I spent four weeks at the Club's principal office in Tokyo before travelling to the branch offices in Kobe and Imabari.

I assisted the Club with several FD&D matters and cargo claims and I also gave a series of seminars to the Club's claims handlers. The topics were: Time-Bars, Safe-Port Warranties, SCOPIC and OW Bunker's Insolvency. The seminars were designed to provide topical updates on issues involving English law and they were well-attended and well-received by the Club's staff.

I also had the opportunity to meet some of the Club's Members in Tokyo and Imabari and delivered seminars to a few of them. There was particular interest in the issues concerning Safe-Port warranties following the English Court of Appeal's judgment in the “OCEAN



強い関心が集まりました。また、2014年11月当時世界最大手の補油会社であった、OW Bunker社の破産に関する法的問題についても、大きな関心が寄せられました。

JPIのスタッフはとても優しく、私の日本滞在中親切にもてなしてくれました。私は温かく迎えられ、週末には観光にも連れて行ってくれたスタッフもい



立ち寄った京都にて見学した金閣寺は強い印象を残した  
Kinkakuji temple in Kyoto made a strong impression to Mr.Pyle



神戸港にて、案内してくれた出口職員と（撮影は内山職員）  
At port of Kobe, with Ms.Deguchi, a guide (Photo taken by Mr.Uchiyama)

VICTORY” on 22 January 2015 concerning the port of Kashima, Japan. There was also significant interest in the legal issues arising from the insolvency of OW Bunkers, which was one of the world’s largest suppliers of bunker fuel when they entered insolvency in November 2014.

The Club’s staffs were extremely kind and hospitable throughout my stay in Japan. I was welcomed warmly and some of the Club’s staff even took the time to go

ました。東京では、大相撲を観戦し、築地市場では刺身を楽しみました。神戸支部へ向かう途中に立ち寄った京都では、素晴らしい金閣寺や1,001体の観音像のある三十三間堂を拝観しました。また、神戸では、世界で一番長い吊り橋だという明石海峡大橋を見ることもできました。

1月には、JPIスタッフの行事で毎年恒例の蔵王スキー旅行に招待してもらいました。蔵王は印象的な樹氷とリラックスできる温泉で有名です。スキーはとても楽しく、JPIのスタッフと一層打ち解ける良い機会になりました。

今回の体験を通して、JPIのクレームハンドラー達の勤勉さや献身さに感銘を受けました。彼らは定時後であっても組合員への迅速なサポートを提供すべく、親身な対応を行っています。また、JPIの若手職員が非常に聡明で、有能であることにも感銘を受けました。このように有能で献身的なスタッフを抱えるJPIは将来においても安泰なP&I Clubであり続けると確信しています。

sight-seeing with me on the weekends. In Tokyo, I was introduced to sumo wrestling and enjoyed sashimi at Tsukiji fish market. In Kyoto, where I was met en route to the Club’s Kobe branch, I saw the impressive golden pavilion at Kinkakuji temple and the 1,001 statues of Kannon at Sanjusangendo. I also saw the Akashi Kaikyo Bridge in Kobe, which I am told is one of the longest suspension bridges in the world.

The Club also kindly invited me to attend their annual ski trip to Zao in January. Zao is famous for its impressive juhyo (ice trees) and relaxing onsens. The skiing was great and it was a good opportunity for me to get to know the Club’s staff more informally.

I was impressed with the hard-work and commitment of Club’s claims handlers, who are dedicated in providing prompt assistance to their Members, even outside of office hours. I was also impressed with the Club’s more junior staff, who are extremely bright and capable. The Club are clearly in safe hands for many years to come.

1

# ホームページが更に使いやすくなりました！ JPI's website has been modified more user-friendly!

## ドロップダウンメニュー / Dropdown Menu

上部メニューにカーソルを合わせると、表示されたサブコーナーに直接に飛ぶことができます。

If you place a cursor on the upper global menu, you can click and jump to sub sections as tags appear.

## 加入船検索が左端に変わりました Ship Search moved to the left screen

## 保険契約規定・コレスポンデントリストのPDF版と電子ブック版の掲載

PDF & E-Book ver. for Rule & Correspondents List are now available.

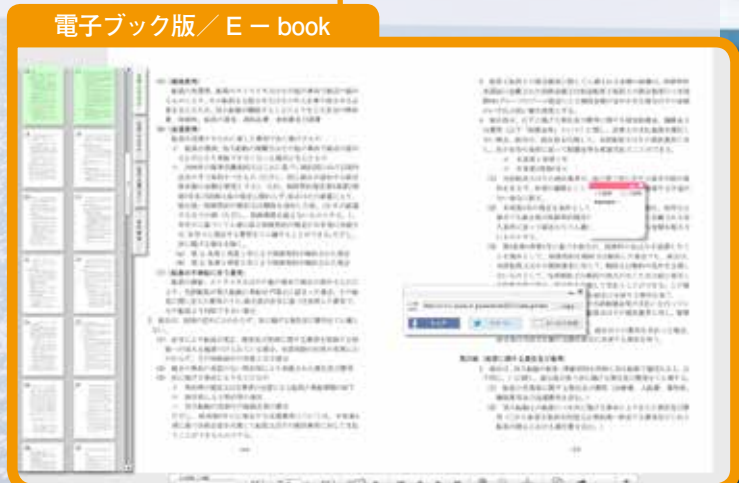
PDF版のダウンロード及び電子ブック版の閲覧ができます（規定PDFは500KB以下のため、データ通信容量制限のある本船でもダウンロード頂けます）。電子ブック版はブラウザ上で紙の本をめくるように閲覧でき、付箋のメモを貼ったり、ページのURLをメールやその他SNSでシェアできます。

You can download PDF ver. and read E-Book ver. in our Website(PDF ver. of the Rule is under 500KB and you can download the file onboard the vessel with data traffic limitation to 500KB). You can view the contents on browser, turn the pages and put labels like paper documents. You can also share the URL by SNS.

## メールマガジンも是非ご登録下さい！ Please sign up our web magazine service !

刊行物の発行やセミナー開催、HPの更新情報をお届けします。

You can get information about publication, seminar and website update!





# バリシップ 2015 参加のお知らせ / BARI-SHIP 2015

# 2

2015年5月21日(木)～23日(土)  
Thursday, 21 May 2015 - Saturday, 23 May 2015

弊組合のブースは、**旧今治コンピューターカレッジの入り口付近の屋外ブース**です。  
Our booth is located outside, **near the entrance of Imabari Computer College.**

会場地図などの詳細は公式HPをご参照ください。  
Please see official website for detail information such as map.

<http://www.bariship.com/>



「日本最大の海事都市」愛媛県今治市にて開催される西日本最大の国際海事展“バリシップ2015”に、弊組合が初めて出展することになりました。当日はスタッフ一同、ノベルティーやパンフレットをご用意してお待ちしておりますので、私どものブースへ是非お立ち寄り下さい！

We are pleased to inform you that we will run a booth at “BARI-SHIP 2015”, the biggest maritime exhibition in west Japan, which will be held in Imabari, Ehime, the largest maritime city in Japan.

We are waiting for your visit with our small gifts and special brochures. Please come and see us !

# 3

## 人事のお知らせ / Staff News

◎人事異動 / Promotions and Changes 2015年4月1日付 / On 1 April 2015

氏名 / name	新役職 / New Position	旧役職 / Former Position
 <b>守屋直幸</b> <b>Naoyuki Moriya</b>	契約部長 General Manager, Tokyo Underwriting Department	契約部長 兼 第2グループリーダー General Manager, Tokyo Underwriting Department and Assistant General Manager, Group II of the department
 <b>入来院隆昭</b> <b>Takaaki Irikin</b>	契約総括部・部長 兼 国際部・部長 [日本郵船(株)より出向] General Manager, Underwriting Administration Department and IG and Reinsurance Department [Secondment from Nippon Yusen]	
 <b>山田 茂</b> <b>Shigeru Yamada</b>	今治支部・部長 兼 契約グループリーダー General Manager, Imabari Branch and Assistant General Manager, Underwriting Group of the branch office	契約総括部長 兼 総括グループリーダー General Manager, Underwriting Administration Department and Assistant General Manager, Underwriting Group of the department
 <b>齋藤佳代</b> <b>Kayo Saito</b>	契約総括部 総括グループリーダー Assistant General Manager, Underwriting Group of Underwriting Administration Department	損害調査部 第1グループリーダー Assistant General Manager, Group I of Claims Department
 <b>桑田敬司</b> <b>Keishi Kuwada</b>	ロスプリベンション推進部・グループ・リーダー [日本郵船(株)より出向] Assistant General Manager, Loss Prevention and Ship Inspection Department [Secondment from Nippon Yusen]	
 <b>堂坂澄人</b> <b>Sumito Dosaka</b>	契約総括部 総括グループ・リーダー Assistant General Manager, Underwriting Group of Underwriting Administration Department	今治支部 契約グループリーダー Assistant General Manager, Underwriting Group of Imabari Branch
 <b>福嶋正俊</b> <b>Masatoshi Fukushima</b>	損害調査部 第1グループリーダー Assistant General Manager, Group I of Claims Department	損害調査部 第1グループ・リーダー Assistant General Manager, Group I of Claims Department
 <b>山本雅之</b> <b>Masayuki Yamamoto</b>	契約部 第2グループリーダー Assistant General Manager, Group II of Tokyo Underwriting Department	今治支部 契約グループ・マネージャー Underwriting Group of Imabari Branch
 <b>松原敬一郎</b> <b>Keiichiro Matsubara</b>	損害調査部 第1グループ・マネージャー Manager, Group I of Claims Department	契約部 第1グループ・アシスタントマネージャー Assistant Manager, Group I of Tokyo Underwriting Department





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