



January, 2022
Issue 55

Japan P&I Newsletter

ジャパン P&I ニュースレター

目次 / CONTENTS

1. 理事長 新年挨拶
New Year Message from the Director General 1
2. 電子商取引（ペーパーレス トレーディング）システム - 歴史と現在
Electronic (Paperless) Trading - History and Update 3
3. 福岡支部事務所移転のお知らせ
Fukuoka Branch Relocation 7

1

理事長 新年挨拶

New Year Message from the Director General



理事長 高橋 静夫

Shizuo Takahashi
Director General

あけましておめでとうございます。旧年中は、組合員の皆さまにはひとかたならぬご支援とご愛顧を賜り、厚く御礼申し上げます。本年もより一層のお引き立てを賜りますようお願い申し上げます。

新型コロナウイルス感染の世界的拡大が始まってから2年が経過しようとしています。日本ではワクチン接種の普及とともに、ようやくコロナウイルス感染拡大が収束に向かいつつあるように見えますが未だ終息には至らず、また、変異株の出現により世界では感染が再拡大している国や地域も多く見られ予断を許しません。世の中がウィズコロナの時代に移行して行く中で、

Dear Members,

Happy new year to you all.

We would first like to take this opportunity to thank all our Members for their continued warm support in 2021.

It has been two years since the COVID-19 pandemic began. With the progress in the vaccination programme, the number of new cases has finally slowed down in Japan. However, COVID is unpredictable and it has not yet come to an end. In addition, there are still many countries and regions where infection rates have risen again due to new variants in the world. In these times of living with COVID, we should resume social and economic activities while preventing the spread of infection.

The shipping market surged last year, partly due to continued financial support and stimulus measures taken by many countries, and the increase in world trade volume

感染拡大防止に努めながら社会経済活動を活性化させることが求められています。

海運市況は、各国の財政支援・景気刺激策の継続や中国の景気回復を背景とした世界貿易量の増加もあり、昨年大きく高騰しました。一方、このような状況の下、2021 保険年度は国際 P&I グループ (IG) 全体で大型事故が多発しています。IG では 1,000 万ドルを超過する大型事故について IG 加盟 13 クラブで相互に負担するプール制度を有していますが、2021 保険年度のプールクレームは発生件数・金額ともに IG 史上過去 25 年で最悪のペースで推移していた昨年をさらに上回るペースで推移しています。また、昨年に引き続き新型コロナウイルス感染拡大の影響で、防疫費用や船員の治療費、移動制限や入国拒否等によるクレーム請求の顕著な増加が生じており、支払い保険金が増加しています。組合員の皆さまにおかれましては一層の安全運航の徹底と新型コロナウイルスのさらなる感染拡大防止に引き続きご協力くださいますようお願い申し上げます。

このような状況を背景として、2022 保険年度契約更改では、主要な保険種目（外航船保険、内航船保険、用船者責任保険特約、FD&D 特約）において 10%（ただし、内航船保険のハーバータグは 5%）のジェネラル・インクリースをお願いすることになりました。組合員の皆さまにご負担をお願いすることは誠に心苦しい限りですが、安定した組合運営を維持するために必要な措置として、何卒ご理解・ご協力をお願い申し上げます。事務局としましては、より一層のコスト削減を徹底するとともに、保険サービスのさらなる向上に全力で努めてまいります。

2022 保険年度は外航船保険で成績指標を変更いたします。変更内容については特別回報（2021 年 11 月 17 日付第 21-010 号）をご覧願いますが、リスクと引き受けコストに見合った保険料をより分かりやすく透明性をもってご負担いただくための変更です。外航組合員の皆さまにおかれましてはご理解賜りますようお願い申し上げます。

最後になりますが、組合員の皆さまの本船の安全運航、事業の発展、ご健康とご多幸をお祈りして、新年のご挨拶とさせていただきます。

caused by China's economic recovery. On the other hand, the International P&I Group (IG) saw several large accidents in policy year 2021. Although the IG has a pooling system in which the 13 IG member Clubs mutually share claims exceeding USD10 million, the pool claims rate of this policy year is even worse than last year, when the number and amount of pool claims were worse than any time in the previous 25 years of the IG. In addition, claims costs have increased significantly since last year due to the pandemic, such as costs of preventing the spread of infection, providing medical treatment for crew, and costs caused by movement restrictions and refusal of entry into a country. We would like to ask our Members again for their continued cooperation in ensuring thoroughly safe operation of their vessels and the prevention of the spread of the virus.

Under these circumstances, we have set a general increase of 10% in the premium for ocean-going vessels, Naiko Class vessels, charterers' entries, FD&D cover (5% for harbour tugs under Naiko Class vessel insurance) at renewal for the policy year 2022. We greatly appreciate our Members' understanding and cooperation with our essential measures to maintain stable management. We also continue to make every effort to further improve insurance services and reduce costs.

We have changed the performance index for ocean-going vessel insurance for the policy year 2022. Please see the circular [No.21-010](#) issued on 17 November 2021 for details of this. The changes set the insurance premiums commensurate with underwriting risks and costs, and make the premiums easier-to-understand and transparent. We would sincerely appreciate our Members' cooperation with this change.

Finally, we wish you all a happy, healthy and prosperous 2022, and safe voyages for all your vessels.

Yours faithfully,

Shizuo Takahashi
Director General

電子商取引（ペーパーレス トレーディング）システム － 歴史と現在

Electronic (Paperless) Trading - History and Update



Royston Deitch

Executive Representative, Head
of IG Matters/General Manager
of Underwriting Administration
Dept.(Solicitor)
業務部 専任部長（英国弁護士）

本船に積載された貨物を引き渡すための証しとして船荷証券が最初に使われた正確な日時は海事史の海霧の中に失われています。はっきりしているのは、紙のB/Lは数百年にわたって運送人によって発行され、積荷を船積みした証明、運送契約の証拠、運送品引き渡し請求権の証券という、3つの機能を持っていることです。

電子B/Lの導入は、1980年代にタンカー業界で始まりました。運送品引き渡し請求権の証券として、B/L原本は、本船到着時に積荷の引き渡しを受けるために必要とされました。しかし、油貨物は一つの航海の途中に複数回売買されるため、B/L決済に時間がかかる銀行システムでは、ほとんどの場合、積荷が荷揚げされるまでにB/Lが到着していないため決済ができませんでした。そのため、商取引に遅れと紛争が生じ、システムの改良が求められるようになりました。

電子B/Lが有利な点は、早さと管理コストの削減、また、紙のB/Lには常に付きまとう詐欺リスクの軽減です。ただ、数世紀にわたって継続されたシステムの変更には時間がかかります。イギリス法での改良の障害になっていることの一つは、イギリス法では電子記録の「所持」という概念を承認していないため、イギリスの海上物品運送法（1992）の電子B/Lに対する適用を容認していないことです。このため、紙のB/Lの「運送品引き渡し請求権」を表象する権利証券としての機能は、これに対応する電子B/Lに移譲することができません。なお、イギリスの法律委員会（イングラン

The exact date a bill of lading was first used to mark the handover of cargo for carriage on board a ship is lost in the sea fog of maritime history.

What is clearer is that, for hundreds of years, a paper bill of lading was issued by the carrier and came to embody three functions : receipt for goods loaded, evidence of the terms of the contract of carriage, and a document of title to the cargo.

Attempts to introduce an electronic bill of lading (or E-Bill) began in the oil industry in the 1980s. As it is a document of title, an original bill was and is needed to take delivery of cargo on arrival. However, oil cargoes can be traded many times in the course of a single voyage, and the slow progress of the original document through the banking system meant that it was rarely available when the cargo was discharged. This led to trading delays and disputes, and a wish to reform the system.

Advantages of E-Bills include speed, a reduction in administrative costs, and a reduced risk of fraud, which is always possible with a paper document. Changing a system which had endured for centuries takes time, however. One obstacle to reform under English Law is that the Carriage of Goods By Sea Act (COGSA) 1992 does not apply to E-Bills, as the law currently does not recognise the concept of “possession” of an electronic record. This means that the “document of title” function of a paper bill of lading cannot be transferred to its electronic counterpart. The Law Commission of England and Wales is looking at revising this part of the law.

The first E-Bills provider was called BOLERO, with a system which went live in September 1999. BOLERO

ド及びウェールズ) は、この点に関連する法律の改正を検討しています。

最初の電子 B/L システムは、1999 年 9 月にスタートした BOLERO です。BOLERO は、電子中央登録システム登録利用者の間で権利移譲を可能にしました。それ以降、全ての利用者が複数関係者との契約プラットフォームに登録する essdocs (以前の、Electronic Shipping Solutions)、E-Title、edoxOnline が、その他のシステムとして登場しています。最近では、Cargo X、WAVE、TradeLens の 3 つが承認されています。これら最新の 3 つのシステムが、以前のシステムと異なるのは、スマートコントラクト技術、ブロックチェーン技術、電子分散台帳技術を応用していることです。

2010 年までは、全ての国際 P&I グループ (IG) クラブの保険契約規程は、電子 B/L (ペーパーレス) システムの下での積荷の運送に関して、電子取引および従来の書面による取引からは生じなかったであろう責任はてん補対象から除外することを明示していました。この立場は 2010 年 2 月に変更し、IG が承認した電子商取引システムであれば、貨物輸送に関する責任はてん補対象とすることを決めました。上述の 7 つ全てのシステムは承認されています。

貨物運送に関する IG クラブの伝統的なてん補除外規定は、承認された全ての電子商取引システムに対して、紙の B/L と同じく適用されます。ただし、仮に未承認のシステムを使用した場合は、組合員が紙の B/L を使用していたとしても責任を負ったことを証明したときに限りてん補します。さらに、そのシステムの承認/未承認にかかわらずてん補対象外とされている、サイバーリスク、電子 B/L の使用についての多者間契約から生じる機密保持義務あるいはコンピューター接続保持義務の不履行によって負った責任はてん補されません。

各 IG クラブは、新たな電子 B/L の検討を IG 事務局が設置した IG 電子商取引ワーキンググループに委託しています。新しいシステムを承認するかどうかを評価する際に、当ワーキンググループは、新しいシステムを伝統的なシステム、つまり紙による仕組みとの差異に

allowed the transfer of title between users signed up to an electronic central registry system. Since then have come other systems where all users sign up to a multi-party contractual platform, such as essdocs (formerly Electronic Shipping Solutions), E-Title, and edoxOnline. The latest three commercially available systems are Cargo X, WAVE, and TradeLens. The last three differ from the first four as they use smart contract / blockchain / distributed ledger technology solutions.

Until February 2010, the Rules of all the International Group (IG) Clubs expressly excluded liabilities arising out of the carriage of cargo under all electronic, or paperless trading, systems, where the liabilities would not have arisen using a paper bill of lading. This situation changed in February 2010, when Group Clubs decided that liabilities in respect of the carriage of cargo under paperless trading systems would be covered, so long as the system had been approved by the Group. All seven systems listed above have been approved.

Traditional exclusions of cover under Group Club Rules relating to the carriage of cargo continue to apply in respect of all the approved providers as they do for paper systems.

If an unapproved system is used, however, there will only be cover if the Member can show that the liability would have arisen even if a paper bill had been used. In addition, whether the system has been approved or not, there is no P&I cover for non-P&I liabilities, such as cyber risks, or breach of confidentiality obligations or obligations to maintain computer links, arising out of the multi-party agreements for use of E-Bills.

IG Clubs delegate consideration of new E-Bill systems to the Paperless Trading Working Group of the Bills of Lading Committee, ably assisted by the Secretariat of the International Group. In assessing whether to approve a new system, the Working Group looks at how the new system compares to the traditional, paper-based regime. Specific matters are looked at such as

注目します。具体的な事項として検討するのは、条項、裏書、再発行と修正、証券の回収と引き渡し、紛争の適用法と裁判管轄、システムの提供者の責任制限に関する条項です。

電子商取引システムの提供者は IG の承認を得るためには、以下の 10 の特定要件について適合していることが必要です。

1. システムは、運送品の所有権、請求権と責任の移転（換言すれば、法的には裏書）を完結することができること。
2. 利用者が電子署名を有効であると合意する内容の署名条項を規定していること。
3. 関係者が電子 B/L は船荷証券であることに異義を提起しないことに合意する仕組みを持っていること。
4. 利用者同士が訴訟を提起しまたは提起される仕組みを持っていること。
5. 紙の B/L であれば適用される条約類や国内法は、電子 B/L にも適用されることがシステムに確保されていること。
6. システムの運用者や提供者は、システム障害による場合の責任を負うこと。
7. システムは、電子 B/L の条項の規定、執行、拒否を行うことを容認すること。
8. 物品運送契約の契約条件として十分な証拠であること。
9. システムは明示で、イギリス 1999 年契約（第三者の権利）法の適用を排除すること。
10. システムの運用者や提供者は、あらゆる要因のシステム障害から生じる責任に対する責任制限額までをてん補するための適確な金額の保険を保持し

clausuring, endorsement, re-issuing and amending, surrender and delivery of the “document”, the law and jurisdiction of disputes, and the terms and limits of liability of the system provider.

There are 10 specific requirements which electronic trading system providers must satisfy in order to achieve approval from the International Group, as follows :

1. The system must be able to accomplish a transfer of title, rights, and liabilities (in other words, endorsement as a matter of law).
2. There must be a signature provision whereby the parties agree that an electronic signature is a valid signature.
3. A mechanism is necessary whereby parties must agree not to dispute that the E-bill is a bill of lading.
4. A mechanism is necessary whereby users can sue and be sued.
5. The system must ensure that the treaties, conventions, and national laws which ordinarily apply to a paper bill of lading are applicable to the E-Bill as if it were a paper bill.
6. The operator/system provider must accept liability in case of system failure.
7. The system must allow for clausuring, accomplishment, and rejection of the E-bill.
8. There must be sufficient evidence of the terms of the contract of carriage.
9. The system must expressly exclude application of the Contracts (Rights of Third Parties) Act of 1999.
10. The operator or system provider must carry adequate limits of liability in their insurance to cover

ておくこと。

電子商取引システムを支える企業の実質所有者が変更した場合、ワーキンググループは新しい企業のシステム約款を検討します。さらに、上述の全ての特定要件が適合しているかを確認するため、システムの提供者が約款を変更していないかも再検証の対象です。

なお、ワーキンググループとIGは、これらの特定要件を2017年12月時点に遡及して再検討しています。

ここ数年、電子B/Lの利用は低調でした。しかし、2020年はじめの新型コロナウイルスの大流行で状況が変化し、海運だけでなく世界規模でデジタル化が加速しました。大手海運会社の数社が電子商取引システムがもたらす物理的接触時間の削減による時間効率化の促進を目指したことにより、電子B/L利用が拡大してきました。電子B/Lの成長を見つつ、ワーキンググループとIGはこの分野に登場する新たなシステムの提供者の約款を検討していきます。

電子商取引システムについてご質問がありましたら、当組合にご連絡ください。

liabilities arising from system fault or failure of any nature.

If there is a change in ownership of the company behind the electronic system, the Working Group will review the new company's terms. A review will also be carried out if a system provider changes its contractual terms, to ensure they still satisfy the above requirements.

It should also be noted, however, that the list of requirements dates back to December 2017, and is currently under review by the Working Group and IG Secretariat.

For several years, growth in the use of E-Bills was quite slow. The arrival of the Covid-19 pandemic in early 2020 changed matters. This brought a considerable increase in digitalisation globally, not least in shipping. Significant growth in the use of E-Bills has been led by several large shipping companies as they seek to achieve the increased efficiencies of the electronic system in a time of reduced physical contact generally. As take-up of E-Bills grows, the Working Group and IG will be ready to assess the terms of any new systems provider which comes on the market.

And the Japan P&I Club will be happy to answer any questions which you may have on the systems.

福岡支部事務所移転のお知らせ

Fukuoka Branch Relocation

福岡支部は 2021 年 11 月 1 日に事務所を移転いたしました。

福岡支部は、神戸、東京に続く国内 3 つ目の拠点として 1974 年に福岡出張所を福岡市博多区下川端町 1 番地に開設して以来、2002 年の支部昇格を経て約半世紀にわたり、九州方面の拠点として活動をしています。

現在は契約部門に特化した拠点として、内航船および外航船の保険契約を取り扱っており、内航船の加入割合が多いことが特徴です。また、2021 年 4 月から、迅速でよりきめ細かいクレームハンドリングサービスを提供するため福岡支部加入船舶の事故対応は神戸支部に集約して行っています。

事務所移転を機に、これまで以上に契約部門と損害調査部門のチームワークを大切にして、皆さまのご期待に沿うサービス提供に努めてまいります。

The Fukuoka Branch moved to a new office on 1 November 2021.

The Fukuoka Branch was inaugurated in 1974 as the third office in Japan, following Kobe and Tokyo, at Fukuoka City, and has been active for nearly a half century as a base in the Kyushu area.

The Fukuoka branch specialises in underwriting the insurance policies for both ocean-going and Japanese coastal vessels. Majority of the entered vessels of the branch are Japanese coastal vessels. In addition, since April 2021, the Kobe branch is currently handling all claims of subscribing vessels for the Fukuoka branch in order to provide prompt and more careful claims handling services.

We will continue to place importance on teamwork between the underwriting and claims handling departments, and strive to provide services that meet the expectations of our members.



福岡支部 住所・連絡先 / Address and contact Fukuoka branch

〒 812-0011

福岡県福岡市博多区博多駅前 1 丁目 14 番 16 号 博多駅前センタービル 3 階

3rd Floor Hakata-Ekimae Center Bldg., 1-14-16 Hakata Ekimae, Hakata-ku, Fukuoka

Fukuoka 812-0011, JAPAN

Phone: 092-260-8945 Fax: 092-482-2500





JAPAN P&I CLUB
日本船主責任相互保険組合

コーポレートサイト

www.piclub.or.jp

東京本部 Principal Office (Tokyo)	〒103-0013 東京都中央区日本橋人形町2丁目15番14号 Phone : 03-3662-7272 Fax : 03-3662-7107 2-15-14, Nihonbashi-Ningyocho Chuo-ku, Tokyo 103-0013, Japan
神戸支部 Kobe Branch	〒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 Phone : 078-321-6886 Fax : 078-332-6519 6th Floor Shosen-Mitsui Bldg. 5, Kaigandori Chuo-ku, Kobe, Hyogo 650-0024, Japan
福岡支部 Fukuoka Branch	〒812-0011 福岡県福岡市博多区博多駅前1丁目14番16号 博多駅前センタービル 3階 ... Phone : 092-260-8945 Fax : 092-482-2500 3rd Floor Hakata-Ekimae Center Bldg., 1-14-16 Hakata Ekimae, Hakata-ku, Fukuoka, Fukuoka 812-0011, JAPAN
今治支部 Imabari Branch	〒794-0028 愛媛県今治市北宝来町2丁目2番1号 今治北宝来町ビル 5階 ... Phone : 0898-33-1117 Fax : 0898-33-1251 5th Floor Imabari-Kitahoraicho Building, 2-2-1 Kitahoraicho, Imabari, Ehime 794-0028, Japan
シンガポール支部 Singapore Branch	80 Robinson Road #14-01 Singapore 068898 Phone : 65-6224-6451 Fax : 65-6224-1476
JPI英国サービス株式会社 Japan P&I Club (UK) Services Ltd	5th Floor, 38 Lombard Street, London, U.K., EC3V 9BS Phone : 44-20-7929-3633 Fax : 44-20-7929-7557
