



April, 2022
Issue 56

Japan P&I Newsletter

ジャパン P&I ニュースレター

目次 / CONTENTS

1. 2022 保険年度 契約更改の御礼
Appreciation for the 2022 Renewal 1
2. 【海の法律】
"CMA CGM LIBRA" 航海計画に不備があれば本船が不堪航となり得るとした英国最高裁判決の運航管理
実務に対する影響
The "CMA CGM LIBRA" - Analysis of the impact on technical management practice of the UK
Supreme Court's decision that a defective passage plan may make a ship unseaworthy 3

1

2022 保険年度 契約更改の御礼

Appreciation for the 2022 Renewal



常務理事 沢辺 浩明

Hiroaki Sawabe
Executive Director

組合員の皆さま、2022 保険年度の契約更改ありがとうございました。この紙面を借りて御礼を申し上げるとともに、更改結果をご報告申し上げます。

2021 保険年度は、前年度に続き大型事故に見舞われた年となりました。外航船保険では国際 P&I グループのプールの対象となる 1,000 万ドルを超過する事故が 1 件発生し、内航船保険では当組合史上最悪となる巨損事故が発生しました。また国際 P&I グループ全体のプールクレームも過去最悪の水準で推移しており、プール分担金も増加傾向にあります。コロナ関連のクレームも当年度の第 1 から第 3 四半期までの 9 か月間で 1,200 万ドルほど発生しており、組合の保険成

We would like to express our deepest appreciation to all our Members for the 2022 policy year Renewal, and to report on its outcome.

The 2021 policy year saw another unfavourable claims trend, continuing from the 2020 policy year. The loss records for both ocean-going vessels and Japanese coastal vessels worsened significantly, due to the impact of several large claims and the increase in COVID-19 related claims. In addition, the adverse trend of International Group Pool claims of 2020 has continued into 2021, and the estimated cost for these claims is at the highest level ever recorded.

Given the claims trend as described above and having considered the various factors essential for the management of the Association, such as its Members' business environment and ensuring the soundness of its income and expenditure, the Association asked both ocean-

績にインパクトを与えています。

このようなクレーム状況、組合員を取り巻く事業環境、保険事業収支のバランス等の各要素を慎重に考慮した結果、2022 保険年度の外航船保険の保険料率につきまして、10%のジェネラル・インクリースを実施いたしました。また、内航船保険につきましても、2011 年以来据え置いていた保険料率を 10%（ハーバータグは 5%）引き上げさせていただきます。

更改の結果、2022 保険年度開始時点（2022 年 2 月 20 日）の外航船保険の契約数は 2,078 隻、90.4 百万トン、内航船保険の契約数は 1,784 隻、2.6 百万トンとなりました。

外航船保険については、昨年に引き続いての 10%のジェネラル・インクリース、内航船保険については、保険料率の引き上げに加えて標準免責金額と保険成績による割増調整率の引き上げを実施させていただきましたが、一部のフリートで契約の流出があったものの、ほとんどの組合員の皆さまにご理解をいただき、目標としていた保険料水準を達成することができました。改めて、組合員の皆さまのご理解とご支援に御礼申し上げます。

今年度も、収支改善と財務基盤の安定を目標とし、組合運営の一層の効率化に努めることで、高品質な保険サービスを安定的に組合員に提供し続けられるサステナブルな組合を目指して邁進してまいりますので、組合員の皆さまの一層のご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

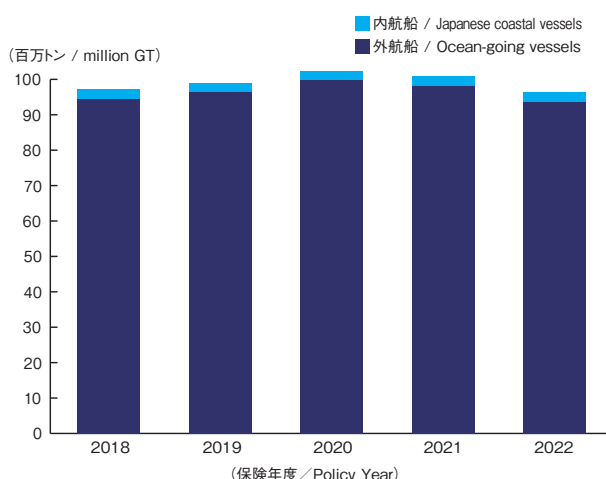
going and coastal vessels Members for a 10% general increase in premiums.

As a result, we were able to achieve our target premium level with the understanding of most of our Members, and the Association has started the 2022 policy year (which began on 20 February 2022) with 2,078 vessels / 90.4 million tons of ocean-going vessels and 1,784 vessels / 2.6 million tons of coastal vessels.

We shall continue to strive to provide high quality, sustainable P&I insurance to our Members and, once again, we would like to thank all of our Members for their support.

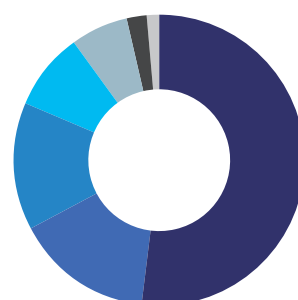
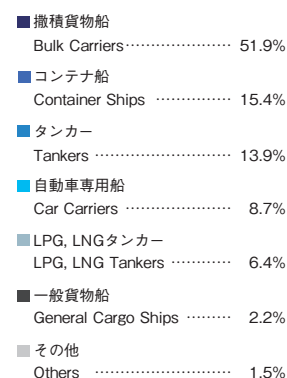
■ 加入トン数 / Entered Tonnage Development

(各保険年度期初時点 / as of commencement of each policy year)



■ 船種別トン数割合 / Entered Tonnage by Type

(2022 保険年度期初時点 / as of commencement of the 2022 policy year)



【海の法律】

“CMA CGM LIBRA”

航海計画に不備があれば本船が不堪航となり得るとした英国最高裁判決の
運航管理実務に対する影響

The “CMA CGM LIBRA”

– Analysis of the impact on technical management practice of the UK Supreme Court’s decision that a defective passage plan may make a ship unseaworthy



弁護士法人東町法律事務所
パートナー 弁護士・海事補佐人

手塚 祥平

Partner, Higashimachi LPC
Shohei Tezuka

昨年 11 月、英国最高裁判所にて、不備のある航海計画の下に出港した本船「CMA CGM LIBRA」が、灯標で示された航路外を航行して座礁した事案について、ヘーグ・ルールにおける航海過失免責が適用されるとの船主主張が否定され、本船の堪航性 (seaworthiness) に関する注意義務の違反があったとして船主の責任ありとする判決が下されました¹。本判決は、船舶の運航管理に大きな影響を及ぼすケースであることから、ここにご紹介します。

【事案の概要】

1. 座礁事故とクレームの内容

コンテナ船「CMA CGM LIBRA」は、2011 年 5 月、5,983 本のコンテナを積載して Xiamen (廈門) から香港に向けて出港する際、灯標で区切られた浚渫航路外の浅瀬に座礁しました。本件事故時、本船は喫水 15.5m で、座礁地点は、後述 2 の本船備付の印刷版海図上は水深 30m 以上とされていたものの、実際には、座礁地点の右舷側 1 ケーブル以内に、後述 2 の航海情報通知「1691/11」号に記載された水深 1.2m

¹ *Alize 1954 and Anor v Allianz Elementar Versicherungs AG and Ors* [2021] UKSC 51

In November 2021, the UK Supreme Court delivered its decision in the “CMA CGM Libra”¹ that the Owners are liable for the grounding of the Vessel, which navigated outside of a buoyed and dredged fairway after departing port with a defective passage plan. The Owners argued that the defective passage plan was a matter that fell under the error in navigation exception under the Hague Rules and therefore they were not liable. However, the Court rejected the Owners’ submissions and held that they were in breach of the seaworthiness obligation. This judgment will have a material impact on the practice of ship operations, which will be discussed in this article.

<FACTS>

1. The grounding and claims

In May 2011, the container vessel “CMA CGM LIBRA”, loaded with 5,983 containers, grounded on a shoal outside of the buoyed and dredged fairway during its departure from the port of Xiamen, China on a voyage to Hong Kong.

At the time of grounding, the Vessel’s even keel was 15.5 metres. Although the depth of the point of grounding was stated as being more than 30 metres on the printed chart equipped onboard the Vessel, there was actually a shoal of 1.2 metres depth less than a cable to her starboard, which was marked in the Notice to Mariners

¹ *Alize 1954 and Anor v Allianz Elementar Versicherungs AG and Ors* [2021] UKSC 51

の浅瀬がありました。

本件事故について、共同海損（GA）が宣言され、船主は、貨物関係者に対し共同海損分担金として約1300万米ドルを請求しました。これに対し、貨物関係者の約8%が、本件事故は、航海計画の不備が原因であり、この点につき船主の堪航性担保義務違反があるとして分担金約80万ドルの支払を拒否したため、船主が英国裁判所に訴えを起こしました。

2. 本船の航海計画－海図等の整備状況

本船は、航海計画の立案にあたり、最新の印刷版海図（英国水路局発行）を使用しました。英国水路局は、印刷版海図の発行に加え、原則として毎週、乗組員向けに航海情報通知を発行しており、本船にも2010年12月に出版された同通知「6274 (P) /10」号が備え付けられており、それには、Xiamen 港周辺航路に関する情報も含まれていました。航海情報通知の一定の内容については、海図に書き込まなければならないとされており、6274 (P) /10 号通知には、廈門港航路の周辺に、海図に記録されたよりも水深の浅い場所が多数あること等が記載されていましたが、本船船員は、海図自体にこの内容を書き込んだり、航海計画書にこの通知を参照する旨の注記を記載したりしませんでした。

また、出港前の2011年4月に発行された航海情報通知「1691/11」号は、海図上の多数の水深記載の修正を求めており、中でも、浚渫航路外に、水深4.8mの地点と、長さ30mにわたり水深1.2mの浅瀬があることが示されていました。

船長は、証人尋問において、もし上記の航海情報通知の内容が海図に書き込まれていたならば浚渫航路外を航行することはなかったであろうと証言しました。なお、本件事故時は満潮後で浚渫航路内は本船が航行するのに十分な水深がありました。

【本件の主な争点】

本件貨物運送契約にはヘーグ・ルールが適用されるところ、同ルール上、船主は、荷主に対して本

1691/11 that will be described in further detail below.

The Owners declared General Average and claimed against cargo interests in the sum of about US\$ 13 million as their contributions. However, about 8% of the cargo interests, representing a sum of about US\$ 800,000, rejected the claim on the grounds that the casualty was caused by the Vessel's defective passage plan and that such defect amounted to the Owners' failure to exercise due diligence to make the Vessel seaworthy. In response, the Owners commenced proceedings in the English High Court.

2. The Vessel's passage plan – charts etc. on board

In planning the departure from the port of Xiamen, the master and crew used the most up-to-date printed version of a chart issued by the UK Hydrographic Office. The UK Hydrographic Office regularly publishes (usually on a weekly basis) Notices to Mariners which provide crew with navigational information. The Notice to Mariners 6274(P)/10 issued in December 2010 was on board the Vessel and included certain information regarding the approaches to Xiamen port.

Some of the information included in Notices to Mariners must be marked on charts. Notice to Mariners 6274(P)/10 included the following warning:

“Numerous depths less than the charted exist within, and in the approaches to Xiamen Gang”

However, this warning was neither annotated to the working chart nor referred to in the passage plan document.

Another Notice to Mariners 1691/11 was issued in April 2011, several weeks prior to the Vessel's departure from Xiamen. This notice required several corrections to charted depth, including a depth of 4.8 metres and another depth of 1.2 metres on a 30-metre contour outside the dredged fairway.

In his cross-examination, the master accepted that if the warning in the Notice to Mariners 6274(P)/10 was marked on the chart he would not have attempted to navigate outside the fairway. At the time of the casualty, it

船出港前・出港時に本船が堪航性を有することについて相当の注意を尽くす義務（堪航性担保義務、due diligence obligation）を負い（第3条1項(a)）、他方で、船長等の「航海上の過失」（error in navigation）により生じた損害については賠償責任を負わないとされています（「航海過失免責」。第4条2項(a)）。

ところで、英国の判例上、船長等の航海上の過失による事故であっても、その過失が本船の不堪航（に関する船主の注意義務違反）により生じたものである場合には、船主は上記の航海過失免責を主張することはできないと考えられてきました。このことから、本件では、主に航海計画の不備について、出港前・出港時の堪航性担保義務違反（→船主有責）と評価すべきか、航海上の過失（→船主無責）と評価すべきかが争われました。

第一審は、航海計画の不備は堪航性担保義務違反に該当するとして船主有責と判断、第二審もこれを支持し、船主が最高裁に上訴しました。

【英国最高裁の判断】

英国最高裁において、船主は、ヘーグ・ルール上、堪航性担保義務は、本船の属性・設備という物的な問題であり、他方で、航海過失免責は、乗組員が本船の属性・設備をいかに用いて本船を運航するかという人的な問題であるとしたうえで、乗組員が作成する航海計画に不備があったとしても後者の問題であるとして、本件事故については航海過失免責が適用され、船主は無責であると主張しました。

しかし、英国最高裁は、判例上の解釈に従い、航海上の過失により事故が発生した場合でも堪航性担保義務違反がきっかけとなった場合には、船主は航海過失免責の適用を主張できないと判断したうえで、航海計画の立案が航海上の問題であることは否定しなかったものの、堪航性担保義務と航海過失免責との間で船主が主張するような区別を行う理由はないとして、船主主張を斥けました。

was after high water and the depth in the fairway, which was increased by the high water, would have been sufficient for the Vessel to navigate.

<Main issue>

The Hague Rules applied to the contracts of carriage in question. Under the Rules, the carrier (i.e. the Owners) is required to exercise due diligence to make a ship seaworthy (Article III rule 1(a)), and, on the other hand, the carrier is excepted from liability for loss or damage arising or resulting from, inter alia, an act or neglect of the Master in the navigation of the ship ("error in navigation", Article IV rule 2(a)).

It is established in English case law that a carrier cannot rely on the error in navigation defence if the casualty was caused by an error in navigation on the part of the master or crew, but a breach of the seaworthiness obligation was causative of the navigation error.

Thus, the main issue in this case was whether the defective passage plan was a matter of the due diligence obligations in making the Vessel seaworthy before and at the beginning of the voyage (if so, the Owners as carrier were liable), or a matter of error in navigation (if so, the Owners as carrier were excepted).

The High Court held that the defective passage plan constituted a breach of the seaworthiness obligations and the Owners were liable. The Court of Appeal upheld this first instance decision and the Owners appealed to the Supreme Court.

<The Supreme Court judgment>

In the Supreme Court, the Owners submitted that the seaworthiness obligations under the Hague Rules concern the physical state of the ship, namely her attributes and equipment, and, on the other hand, navigation (and any error) focuses on the crew's operation of the ship using these attributes and equipment. On this basis, the Owners argued that the defect in the Vessel's passage plan was related to navigation, hence the Owners could

そして、船主の堪航性担保義務違反の認定に関して英国判例上確立されている、「思慮深い船主であれば、不堪航の要素を認識していたならば本船出港前にその要素を解消するか」という判断基準（prudent owner test）を適用して、航海計画がないまま、または、本船を危険にさらすような不備のある航海計画の下で航海を開始する場合には、船主は堪航性担保義務違反の責任を負い得るとしました。

また、船主は、不備のある航海計画を立案したのは、堪航性担保義務を負う船主（会社）そのものではなく本船の船長・二航士であるから、仮に本船が不堪航状態であったとしても、船主は注意義務違反の責任を負わないとも主張していましたが、英国最高裁は、具体的に必要な作業を誰が行うかに関わらず船主は堪航性担保義務を負うとして、この主張も斥けました。

なお、この関係で、英国最高裁は、本船や貨物が船主の管理下に入る前の事情により不堪航となっていた場合（直ちに発見できない造船所での施工不良やコンテナ内の未申告危険物等）には船主は注意義務違反の責任を問われないこともあり得るものの、管理下に入った後に相当の注意を尽くせば発見し得た不堪航要素については、責任を負うことになるだろうとも判断しています。

結局、英国最高裁は、全員一致にて、船主に堪航性担保義務違反ありと判断し、さらに、船長が、海図に航海情報通知の内容が書き込まれていたのであれば浚渫航路外を航行することはなかったと証言していたことから（【事案の概要】第2項末尾ご参照）、上記の堪航性担保義務違反と本件座礁事故との間の因果関係も肯定し、船主の貨物権利者に対する共同海損分担金の請求は棄却されました。

【コメント】

1 堪航性担保義務違反について

英国法上、貨物運送契約において運送人（船主）は荷主に対して、出港前・出港時に本船が堪航性を有することについて相当の注意を尽くす義務（due diligence obligation）を負っています。ご案内のと

rely on the error in navigation defence and were not liable.

However, the Court affirmed the established interpretation that the error in navigation defence may not be relied upon if an error in navigation caused by the unseaworthiness of the ship led to the casualty. Although the Court did not reject the assertion that passage planning is a matter of navigation, it held that there is no “attribute threshold” in law between the seaworthiness obligation and error in navigation, and consequently rejected the Owners’ arguments.

The Court applied the “prudent owner test” established under English case law to the case. That is to say, it asked the question, “would a prudent shipowner have required that it should be made good before sending his ship to sea had he known of it?”. It held that a ship is likely to be unseaworthy if she commences a voyage without a passage plan, or with such a defective passage plan that it could endanger the safety of the ship.

The Owners also submitted that the passage plan was made by the master and second officer, rather than the Owners themselves who owe the seaworthiness obligations. On this basis, they argued that there was no failure on the part of the Owners to exercise due diligence to make the Vessel seaworthy, even if the Vessel was unseaworthy. In rejecting this contention, however, the Court held that due diligence shall be exercised in the work of making a ship seaworthy, regardless of who has been entrusted with the task.

In this context, it is notable that the Court suggested that the owners may not be liable for a failure to exercise due diligence which occurred before they become responsible for a ship or cargo (e.g., unseaworthiness caused by latent faulty workmanship by the builder or undeclared dangerous cargo in containers). However, the Court also observed that the owners may nevertheless be liable if they could reasonably discover such defect or danger by exercising due diligence after the ship or cargo in question has come within their control.

おり「相当の注意を尽くす義務」が意味するところは、仮に本船が不堪航状態にあったとしても直ちに船主有責となるのではなく、堪航性確保について「相当の注意」を尽くしたといえる場合には船主無責、そうでなければ船主有責とするものです。船主側からみれば①本船は不堪航ではなかった、②仮に不堪航だったとしても相当の注意を尽くしていた（＝相当の注意を尽くしても回避できない事情だった）、と二段構えの反論の余地があることとなります。

もっとも、本件の個別事情の下で問題になった事情は、航海計画の不備、より具体的には、関連する航海情報通知自体は本船にあったものの、その内容が航海計画の立案に用いる海図に反映されていなかったことですから「不堪航であったとしても相当の注意は尽くしていた」という上記②の主張を展開することは困難であったと考えられます。

2 運航管理実務への影響について

本判決は、航海計画に不備がある場合、それが堪航性担保義務違反の問題となると判断したものであり、船主の運航管理に対して、航海計画の立案とそれに関する証拠の確保・保全の必要性が明確になったという意味で大きな影響を与えるものと思われます。

英国最高裁は、航海計画の立案に関する IMO のガイドライン（1999年11月25日付 Resolution A893 (21)）に言及し、IMO ガイドラインが、あらゆる外航船舶に適用されるべきであると宣言したうえで整理した、①関連情報の収集・評価、②立案、③実行、④検証の4つの過程について検討しています。

これらのうち、ヘーグ（・ヴィスビー）・ルール上の堪航性担保義務は、出港時までを基準時とするものであることから①②が関係することとなり、いずれかに不備があれば本船は不堪航となり得ることが裁判官全員一致の本判決により明確にされたものと評価されます。

この IMO ガイドラインは、①②の過程についてはさまざまな情報を単に収集するのみならず、例えば海図に予定航路・航跡・危険区域等を適切に記載すること

In conclusion, the Court unanimously held that the Owners were liable for the unseaworthiness of the Vessel. Taking into account that the master accepted in his cross-examination that he would not have manoeuvred outside the fairway had the warning in the Notice to Mariners been marked in the working chart, the Court affirmed the existence of a chain of causation between the defective passage plan and the casualty, and dismissed the Owners' appeal.

<Comments>

1. Breach of seaworthiness obligation

Under a contract of carriage to which English law applies, the carrier (owners) shall exercise due diligence to make the ship seaworthy before and at the beginning of the voyage.

As readers may already be aware, the due diligence obligation means that the owners are not automatically liable for the unseaworthy state of a ship. They would be liable if they fail to exercise due diligence to make the ship seaworthy, but not liable if the same is exercised. From the perspective of owners, they may rely on a two-layered defence, that is to say, (i) the ship was seaworthy, but even if she was unseaworthy, (ii) the owners exercised due diligence to make her seaworthy. In other words, the unseaworthy state of the ship could not have been remedied by the exercise of due diligence.

However, the matter in question in the case of the CMA CGM LIBRA was the defective passage plan, or more specifically, the fact that the relevant Notice to Mariners was on board but not expressly referred to in the working chart used for the passage planning. Under such circumstances, it would have been difficult for the Owners to submit that they had exercised due diligence if the Vessel was unseaworthy.

2. Impact on technical management practice

This Supreme Court judgment affirmed that defects in a passage plan can constitute a breach of seaworthiness obligations. It highlighted the importance of passage planning as well as preserving the evidence of proper

を要求するなど、あらゆる危険要素を把握できる一覧性のある航海計画を作成することを求めています。

本判決も、関係する航海情報通知自体は本船に備えられていたもののその内容（海図よりも水深が浅い箇所が多数存在すること）が海図に書き込まれていなかったため、航海計画立案の際に見落とされたという点をもって堪航性担保義務違反と認定したものであり、IMO ガイドラインを踏襲しているものと考えられません。

船主側のディフェンスという観点からは、どこまで事務負担を増やすことができるかという問題と背中合わせではありますが、IMO ガイドラインを意識した航海計画を立案することに加え、これを遵守したことを後から客観的証拠（書面・メール等）で証明できるようにしておくことも重要なポイントになります。

より具体的には、例えば、①海図等は常に最新のものを保持し、かつ、航海情報通知のような更新情報も含めて一覧できる状態を維持すること、②気象・海象等のデータの収集経過と、それらをどのように評価し航海計画に反映させたのかを記録化すること、③電話や口頭で得た情報について、その内容を可及的速やかに関係者間のメールで共有する、紙ベースで得た資料については入手日や提供者を書き込む、インターネットで入手した情報は電子ファイル等で保存するなど、取得した情報の内容や取得時期を証拠化し整理しておくこと、④航海計画の立案にあたっていかなる事情・いかなる資料を収集・考慮したかという判断プロセス自体も記録しておくこと等も将来のクレーム対策のみならず、本船安全運航の方策としても検討に値するものと思われる。

3 今後の展望

本判決は、直接的には、貨物権利者に対して共同海損分担金を請求できるかが問題になった事案ですが、実質的な争点である堪航性担保義務と航海過失免責の問題は、貨物権利者からの貨物クレーム、また、Clause Paramount によりヘグ（・ヴィスビー）・ルールが摂取された定期傭船契約における船主・定期傭船者間のクレームとも共通する問題です。

planning, which will have a material impact on the technical management by shipowners.

The Court referred to the IMO's Guidelines for Voyage Planning, adopted by Resolution A893(21) on 25 November 1999 and applicable to all ships engaged in international voyages, and examined the four components of passage planning identified by the Guidelines i.e. (i) appraisal, (ii) planning, (iii) execution and (iv) monitoring.

Amongst these four components, the (i) appraisal and (ii) planning stages are relevant to the seaworthiness obligations under the Hague (Visby) Rules since said obligations are related to the work to be performed before and at the beginning of a voyage. It could be said that the unanimous decision of the Court has made it clear that any defect in either of these two stages can render the ship unseaworthy.

The Guidelines require that, in relation to these two stages, an owner shall not only collect the various necessary information but also furnish a passage plan in which any and all risks and dangers can be identified at a glance, which includes properly plotting the intended route, tracking the voyage and all areas of danger and so on.

This judgment followed the Guidelines in holding that the Owners were in breach of the seaworthiness obligations since, although the relevant Notice to Mariners was on board, its contents, namely the existence of numerous depths less than those charted, were not marked in the working chart, and the warning in the notice was consequently omitted from the passage planning.

From the perspective of owners' defence, it would be of material importance to preserve objective evidence of complying with the Guidelines in the process of passage planning (e.g., by way of writing and emails), in addition to paying appropriate attention to the Guidelines in passage planning. This will obviously increase an owner's administrative and documentary work so they are required to balance such burden and efficacy of their daily operations.

よって、今後、具体的な事故態様によるものの、航海計画の適不適が堪航性担保義務違反の関係で争点になるケースが増えてくることも予想されます。

More specifically, it should be worth considering, for the purposes of preparation for future claims as well as the safe operation of ships, for example, (i) to maintain the most up-to-date version of the charts and any updates such as Notices to Mariners so they can be confirmed at a glance, (ii) to record the process of collecting sea and weather conditions and other relevant data and the assessment of such data and its reflection in the passage plan, (iii) to preserve as objective evidence the time of collection and details of the information (e.g. (a) information acquired verbally should be confirmed immediately with the relevant persons via email, (b) hardcopy documents should be marked with the date of receipt and who it was received from, and (c) information obtained via the internet should be saved electronically) and (iv) to make a comprehensive record of the planning process itself, such as the details of the information and documents which have been collected and the assessment of such information and documents.

3. Future

The dispute in this case was whether the Owners could claim General Average contributions against cargo interests, however, the legal issues of the seaworthiness obligation and errors in navigation may also arise in cargo claims and, where the Hague (Visby) Rules are incorporated by a Clause Paramount, claims between owners and charterers.

Thus, it is anticipated that, depending on the particular facts of each case, more disputes will arise where the appropriateness of a passage plan is argued in the context of the seaworthiness obligation.



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
