



January, 2020  
Issue 51

# 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 Greetings by Director General ..... 1
2. 船舶油濁損害賠償保障法の改正  
Reform of the Law for Liability for Oil Pollution Damages ..... 3
3. インサイド ストーリーズ<神戸編>  
"Inside Stories" featuring Kobe branch ..... 5

1

## 理事長 新年挨拶

### New Year Greetings by Director General



理事長 杉浦 哲

Hiroshi Sugiura  
Director General

あけましておめでとうございます。組合員の皆さま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、旧年中は温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。本年も引き続きよろしく願い申し上げます。

2019年度は「中期経営目標」の2年目、「第一次行動計画」については最終年を迎え、「保険サービスや組織体制など全てを見直す改革」を目標に、役職員が一体となって、よりアジリティ（俊敏性）を高めグローバル化の中で多様化する組合員の皆さまのニーズを汲

We wish a Happy New Year to all, and thank all our Members for their continued warm support in 2019.

2019 was the second year of the 'Medium-term Business Objectives' and the final year of the 'First Action Plan'. With an objective of "Reform everything from our insurance services to organisational structure", we reorganised our management structure and are making new efforts to meet more flexibly and with agility our Members' needs, which become more varied as globalisation increases.

We have enhanced the legal advice service we provide by restructuring the FD&D support team, with an in-house lawyer as an adviser. We have also been working to improve our expertise in wide variety of fields as well as meeting the increasingly diversifying insurance needs of our Members and strengthening our sales capabilities

み上げられるよう新役員体制の下、気持ちを新たに組み組んでまいりました。内部弁護士をアドバイザーとして加えたFD&D 対応チームの再構築によりリーガルアドバイス機能を強化する一方、営業戦略部を新たに設置することにより、多様化する組合員の皆さまの保険ニーズに対応できるよう、より幅広い分野で専門性を高めつつ、皆さまから選ばれるクラブとなるよう組織全体として営業力強化に努めております。引き続き、組合員の皆さまの目線に立って、皆さまに寄り添ったきめ細かいサービスを提供に取り組んでまいります。

2019 保険年度の保険成績に目を向けますと、保険料収入の減少が続く中、前保険年度は比較的落ち着いた大型クレームが本保険年度に入って著しく増加したことで、ロス・レシオは悪化の傾向を見せております。間もなく迎える 2020 保険年度契約更改では、内航船保険については保険料率を据え置く一方、外航船保険について 7.5% のジェネラル・インクリースを行うことが昨年 11 月 26 日に開催された第 602 回理事会で決議されました。組合員の皆さまにご負担をお願いすることとなりますが、事務局もより一層高いコスト意識を徹底するとともにさらに強固な財政基盤となるよう契約量拡大と増収を目指す所存です。

当組合は今年創立 70 周年を迎えます。この節目の年を当クラブがさらなる発展を目指す年と心を新たにし、中期経営目標で定めた 4 つの基本方針である「メンバー（組合員）目線の徹底」、「サービスクオリティの向上」、「信頼と支持の獲得」、「海外戦略と営業展開」を強く念頭に置き、これらの実現とさらなるサービス向上に向け役職員一丸となって邁進してまいります。本年もより一層のご理解とご支援を賜りますようよろしく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ご安航およびご健康、ご多幸をお祈りして新年の挨拶といたします。

such that we can be the Members' first-choice Club. We have done this by setting up the Strategic Sales Management Department. We will continue to work from the perspective of our Members to provide meticulous services.

The loss ratio has rather deteriorated in 2019 policy year with an unfortunate decrease in premiums and significant increase both in the number and amount of large claims compared to previous years. The general increase of 7.5% for ocean-going vessels in the coming renewal for 2020 policy year was decided at the 602nd Board of Directors Meeting on 26 November 2019, while the premium level will be kept unchanged for coastal vessels. We are committed to improving our cost effectiveness and doing our best to improve our financial ground. We would appreciate our Members' understanding.

The Club will celebrate its 70th anniversary this year. We would like to mark this milestone anniversary as we start afresh to develop further, and to continue to strive for our Medium-term Business Objectives, being "From the Members' viewpoint", "Improve the quality of services", "Regain trust and support" and "Overseas strategy and sales development". We shall also work hard to improve our services further, and would greatly appreciate our Members' continued understanding and support.

We wish you all a happy, healthy, prosperous 2020 and safe voyage for all vessels of yours.

# 船舶油濁損害賠償保障法の改正

## Reform of the Law for Liability for Oil Pollution Damages

バンカー条約と難破物除去ナイロビ条約に対応するため船舶油濁損害賠償保障法（現行法）を一部改正した船舶油濁等損害賠償保障法（改正法）が2020年度に施行されますので、概要をご案内します。バンカー条約は燃料油による汚染損害について、船主に無過失責任を負わせ有効な賠償支払を確保するための条約です。難破物除去ナイロビ条約は船舶登録所有者による難破物の除去と除去費用の支払を確保するための条約です。

### 1. 改正法のポイント

#### (1) P&I 保険契約締結の義務化

船主責任制限法に基づく責任限度額と同額のP&I保険契約締結の義務化について、新たに、一般船舶等油濁損害に関しては国際総トン数1,000トンを超える船舶に、難破物除去損害に関しては国際総トン数300トン以上の船舶に対して、適用対象を拡大しました。

#### (2) 保険者への直接請求権

燃料油による汚染損害や難破物除去等の費用について、被害者はP&I保険者に直接損害賠償を請求できます。直接請求を受けた保険者の被害者に対する抗弁は制限され、船主の保険契約違反を理由に賠償請求を拒めません。

#### (3) 外国裁判所判決の相互承認

条約締約国間の裁判所判決の相互承認を規定しました。締約国の判決は日本でも有効です。日本の被害者は、国内で裁判をして認められれば結果が他の締約国でも承認されることで財産の差押えも可能になり、確実に円滑に賠償が受けられます。

### 2. 船舶油濁損害賠償保障法の改正、背景と経緯

2002年、北朝鮮船籍の一般貨物船“チルソン”が茨城県日立港で座礁、燃料油が流出しました。本船は船骸となり船主が本船を放置したため、茨城県が代執行で流出油防除と船骸撤去を行ないましたが、5億円超の費用は回収できず、国と茨城県が等分して負担しました。このような外国籍船による油濁損害や船骸放置事案に対処するため2004年に油濁損害賠償保障法を改正し、船舶油濁損害賠償保障法（現行法）を施行しました。現行法は、国際総トン数100トン以上の外航



マネージャー 宮廣 好一  
Koichi Miyahiro, Manager

The Japanese Law for Liability for Oil Pollution Damages which partially revised the current law in response to International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (Bunker Convention) and Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (Wreck Removal Convention) will be enforced in 2020. This note provides an overview of the reform act.

### 1. Key points of the reform act

#### (1) P&I insurance to be compulsory

Shipowners shall maintain a P&I insurance with the amount insured equal to the amount of Limits of Liability under the Shipowners' Limitation of Liability for Maritime Claims. The reform act will expand the scope of vessels to include vessels greater than 1,000 gt for bunker oil pollution damage and vessels of 300 gt or more for damage of wrecks.

#### (2) Direct action to insurers

Any claim for costs of bunker oil pollution or removal of wrecks may be brought by claimant directly against the P&I insurer for the shipowner. The insurer shall not invoke any defence which have been brought in the proceedings of direct action by the claimant against the insurer and can not refuse compensation due to violations of the insurance contract by the shipowner.

#### (3) Reciprocal approval of foreign court decisions

Any judgement given by a court with jurisdiction in accordance with the Conventions shall be recognised in any contracting state. The decisions of the states are valid in Japan. By this, the judgment will be approved by other states, allowing claimant a seizure of assets and ensuring prompt compensation.

船舶に、①燃料油による汚染除去費用や座礁船の撤去費用を賠償するため「一般船舶油濁損害賠償等保障契約」の締結を義務付け、② P&I 保険未契約の船舶は入港禁止、保障契約締結命令、航行停止命令などの措置を講じることによって入港規制を行ってきました。

しかし、2013年青森県深浦町で座礁し燃料油を流出したカンボジア籍船の一般貨物船“アンファン8”事件では、船主が汚染拡大防止措置を実施しなかったとして、保険者は保険契約の免責条項を根拠に保険処理を拒否しました。船骸が放置された結果、青森県が油濁防除措置と座礁船の撤去を実施し3億6千万円の費用を負担しました。この事件のように保険が維持されても船舶所有者と保険者が国外で、保険者が保険契約の免責条項によって支払を拒否した場合などに、被害者が十分な賠償を受けられない事件が多発したため、今回の改正でバンカー条約と難破物除去ナイロビ条約を批准すると同時に法整備を行ったものです。

### 3. 保障契約証明書の対象船舶

内航船舶、外航船舶を問わず、対象船舶の所有者は、国土交通省が発行する以下の「保障契約証明書」を本船上に備え置くことが義務付けられます。各保障契約証明書の発給を受けるためには、対象となる損害について定められている責任限度額の合計額を満たすP&I保険を手配していることが条件となります。

#### (1) 一般船舶等油濁損害に係る保障契約証明書

(バンカー条約証書)

対象船舶：国際総トン数 1,000 トンを超える船舶  
(全ての非自航船を除く)

#### (2) 難破物除去損害に係る保障契約証明書

(難破物除去ナイロビ条約証書)

対象船舶：国際総トン数 300 トン以上の船舶  
(非自航船を除く。ただし、国際総トン数を保持している場合は対象となる)

#### (3) タンカー油濁損害に係る保障契約証明書

(CLC 証書) ※現行法から変更なし

対象船舶：2,000 トンを超えるばら積みの原油等を積載するタンカー (CLC タンカー)

なお、国土交通省による保障契約証明書の発給手続きは現在のところ未定です。詳細を入手次第ご案内します。

## 2. Background on the reform act

In 2013, in the case of “AN FENG 8” a Cambodian-registered general cargo vessel which grounded in Aomori Prefecture and spilled fuel oil, the insurer refused to cover damages on the grounds of breaching the clause of risks generally excluded, claiming that shipowner had not properly implemented measures to prevent the spread of contamination. As such, Aomori Prefecture incurred costs of ¥360 million as a result of oil spill control measures and the removal of wrecks. Even if an insurance is maintained, there were many similar cases in which the claimant was unable to recover adequate compensation for all damages, such as when shipowners and insurers overseas refused payment due to clause of risks generally excluded from the insurance contract. Hence the current law was reformed to ratify the Bunker Convention and the Wreck Removal Convention.

### 3. Vessels for compulsory insurance or other financial security

Shipowners shall be required to maintain the following "financial security certificates" issued by the Ministry of Land, Infrastructure and Transport of Japan on board the vessel. To apply for each financial security certificate, a P&I insurance policy must be in place that meets the Limits of Liability specified for each loss covered.

(1) Financial security certificate for bunker oil pollution damage by vessels other than tankers  
Vessels of greater than 1,000 gt  
(excluding all non-self propelling vessel)

(2) Financial security certificate for damages caused by the removal of wrecks  
Vessels of 300 gt or more  
(Excluding non-self propelling vessel; subject to reporting if the international gross tonnage is maintained)

(3) CLC certificates  
※ Regulations remain unchanged as the CLC.  
Tankers carrying more than 2,000 tons of crude oil in bulk

Procedures for issuing financial security certificates by Ministry of Land, Infrastructure and Transport of Japan have not yet been announced, so we will inform you as soon as we obtain a detailed notice.

# インサイド ストーリーズ<神戸編>

## “Inside Stories” featuring Kobe branch



当組合のサービスを職員の言葉でご紹介するウェブコンテンツ「インサイド ストーリーズ」を 2019 年冬に更新しました。当組合発祥の地、神戸支部で働く職員のストーリーの一部をご紹介します。

In our website, we are publishing a feature called “Inside Stories”, where we’ll be talking to our staff about the service we provide. This time, we have featured stories about staffs of the Kobe branch, the birthplace of Japan P&I Club. Here’s a preview :

### 組合員の利益を守ることを第一に

#### Protecting the interests of the Member as our first priority

損害調査担当 / Claims Handling

P&I に関する事故は多種多様で、その対応も、解決までに時間を要するものや、短期間で解決をしなければいけないものなど一つとして同じものはありませんが、組合員の利益を守る仕事はとてもやりがいがあります。

Claims handling does not have the same thing, such as one that takes time to resolve, or one that must be resolved in a short period of time, and it is very worthwhile to work to protect the interests of the Member.



### P&I保険の社会的意義と芽生えた使命感

#### Sense of mission born from being involved in P&I insurance as it is so important

契約担当 / Underwriting

実務を通じて P&I 保険の社会的意義を認識し、海事クラスターに携わる一員としての使命感も芽生え、仕事に取り組んでいます。

How essential the Act on Limitation of Liability of Shipowners is to P&I insurance practice. I realised also the importance of different international legal systems in the shipping industry.



### 神戸支部での自分自身の役割と、土地柄ならではの責務を実感

#### Knowing my role in the Kobe Branch and the unique responsibility for the region

契約担当 / Underwriting

保険契約に関するだけでなく、損害調査部門での経験を活かして様々なご質問にお答えできる組合員の相談役としても、今後より一層、頼られる存在になれるよう、知見を広げていきたいと考えています。

I wish to be able to draw on my experience of claims handling and advise Members on a variety of questions.





## 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](http://www.piclub.or.jp)

---

<b>東京本部</b> 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
<b>神戸支部</b> 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
<b>福岡支部</b> Fukuoka Branch	〒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 …… Phone : 092-272-1215 Fax : 092-281-3317 6th Floor Meiji-Dori Business Center 1-1, Shimokawabata-machi, Hakata-ku, Fukuoka 812-0027, Japan
<b>今治支部</b> 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
<b>シンガポール支部</b> Singapore Branch	80 Robinson Road #14-01 Singapore 068898 …………… Phone : 65-6224-6451 Fax : 65-6224-1476
<b>JPI英国サービス株式会社</b> 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

---