

JAPAN P&I NEWS

No.993

2018/11/08

外航組合員各位

国際 P&I グループ Annual Review 2017/18

国際 P&I グループ (IG) の Annual Review 2017/18 が発行されました。

同 Annual Review で紹介されている 2017/18 保険年度における IG をとりまく動向 (KEY FACTS) と IG 小委員会と作業部会の活動報告から制裁小委員会および自動運航船作業部会を抜粋して、以下のとおりご案内します。

1. KEY FACTS

- IG 加盟クラブの加入船舶の 1 隻あたりの平均トン数は、2014 年以降 19%増加、現在 21,000 GT 弱
- IG 加盟クラブの現在の加入総トン数は、12 億 900 万 GT 以上
- 世界の船舶数は、94,600 隻超で、総計 13 億 2200 万 GT
- 西アフリカの海賊襲撃数は最多レベルを継続し、2018 年に報告された事件の 42% が同海域で発生
- 日本船主は、世界の造船発注トン数において最大シェアとなる 18%を占める
- 海難残骸物の除去に関するナイロビ条約を 7 カ国が新たに批准、締約国は 41 カ国
- 2018 年 5 月 8 日に米国はイランとの JCPOA からの一方的な離脱を表明
- 2008 年から 2018 年までの全クレーム額の 46%は、船骸撤去関連
- IG 再保険プログラムには、世界のトップクラスの再保険会社 25 社中 21 社が参加

2. 制裁小委員会

制裁措置の増加（特にイラン関連措置）は、IG クラブの保険カバーの提供に大きく影響し、また国際条約の補償機能をも揺るがしている。

IG は近年、英国、欧州、米国の規制当局に対し数々のロビー活動を行い、P&I 保険の意義を説明しつつ、政府や規制当局によるクラブの保険カバー提供への干渉が、結果として被害者救済を阻害する要因となっていることを訴えてきた。

イラン制裁の結果として、合法的な航海であったにもかかわらず、クラブとその再保険者が十分にてん補できない大型クレームが 2015 年以来イラン海域と東シナ海で 1 件ずつ発生している。2018 年 5 月に米国が包括的共同作業計画 (JCPOA) からの一方的離脱宣言をしたことにより、クラブのてん補能力にさらなる悪影響が出る可能性があり、状況は EU の JCPOA 維持努力と相まって非常に複雑化している。IG クラブの法令遵守はいうまでもないが、ある国の課す制裁措置を遵守することで別の規則違反を問われるような事態は IG として容認できない。

日本船主責任相互保険組合 業務部

Phone: +81 3 3662 7214 Fax: +81 3 3662 7107 Email: ri-dpt@piclub.or.jp

Website: <https://www.piclub.or.jp>

イランに対する制裁措置が注目されているが、IGとしては北朝鮮、シリア、キューバに対する制裁措置を看過しているわけではない。たとえば、東シナ海での違法な ship to ship transfer に関する報告に注意を払っている。

IGは船主の賠償能力確保や被害者救済への影響が最小限になるよう政府や規制当局への働きかけを継続していく。

3. 自動運航船作業部会

2020年はじめに、初の自動運航商業貨物船“Yara Birkeland”が進水予定。ノルウェーの国内で運航し、2022年までに徐々に完全自動運航に移行する計画である。海運関係者の多くは遠洋航海船の自動運航の実現性は中期的には低いと見ている。高度なシステム、センサー、人工知能を使用しなければならないからである。中短期的には海底地形調査等特定の目的、または“Yara Birkeland”のような限られた海域内での運航のために設計された小型船が自動運航すると見られる。

自動運航船作業部会は、自動運航船が現在のIG再保険プール協定の「船舶」の定義に含まれると結論付け、運航から生じる通常責任および費用は、できるだけカバーの対象とする方向で検討している。なお、船級協会は独自またはIACS（国際船級協会連合）をとおして遠隔操作船や自動運航船の船級付与を検討しており、IMOも自動運航船の規制範囲に関する検討を開始した。

作業部会は、陸上から操船すること、陸上で行う商業上の運用、P&I保険の観点から広く船舶運航の関係などを区別するため「管理」「運航者」「運航」などの用語定義に関してプール協定を修正する必要性、また船員クレームに関連し陸上から操船する者と乗船する船員の区別を定義づける必要性についても認識している。さらに、人為的ミスによる従来の事故リスクが軽減する可能性がある一方で、船舶へのサイバー攻撃に対する脆弱性、海賊や貨物盗難の増加などの新たなリスク、それらの犯罪対策の難しさにも注目している。作業部会代表者はCMI（万国海法会）やIMOのMSC（海上安全委員会）およびLEG（法律委員会）とも協働して、自動運航船が円滑に導入されるよう、活動を行っている。

以上

添付：国際P&Iグループ Annual Review 2017/18



IGP&I International
Group of
P&I Clubs

Annual Review

2017/18

KEY FACTS

Since 2014 the average size of entered vessels has increased by **19%** to just under 21,000 GT

Total mutual tonnage in the Group Clubs now exceeds **1.209** billion GT

The world fleet comprised just over **94,600** vessels totalling 1.322 billion GT

West Africa continues to attract the highest level of piracy activity, with **42%** of incidents reported in 2018

Japanese owners now hold the largest share of the global order book with **18%** of total ordered tonnage

A further 7 States have ratified the Nairobi Wreck Convention bringing the total number of contracting states to **41**

On **May 8, 2018** the US announced its unilateral intention to withdraw from the JCPOA on Iran

Between 2008 and 2018 removal of wreck accounted for **46%** of all claims from ground up

21 of the world's top **25** reinsurers participate in the Group reinsurance programme

CONTENTS

CHAIRMAN'S STATEMENT	4
EXECUTIVE OFFICER'S STATEMENT	8
REINSURANCE	10
SANCTIONS	14
AUTONOMOUS VESSELS	16
POLLUTION	18
CARGO WATCH	20
CLUB CORRESPONDENTS' CONFERENCE	22
PIRACY AND ARMED ROBBERY AT SEA	24
P & I QUALIFICATION	26
STOWAWAYS	28
ON THE RADAR	29



CHAIRMAN'S STATEMENT

Hugo Wynn-Williams

Chairman



Collectively stronger.

2017/18 has been a year of focused introspection within the Group, including a root and branch review of the ways in which the Group delivers benefits for shipowners through its claims pooling arrangements and through the sharing of the unparalleled underwriting, technical and legal knowledge and expertise which resides within the managements of the Group clubs.



Tonnage up — reinsurance cost down

Another increase in Group-entered tonnage, and a fourth year of savings in the cost of the Group reinsurance purchase, albeit more modest than in recent years, were among the notable and welcome features of 2017/18 for the Group clubs and their shipowner members.

World fleet growth continues to slow

World fleet growth continued to slow during 2017/18, from just under 4% to just under 3% as at July 2018, a far cry from the 8-9% growth rates experienced in 2010-12. Total Group-entered tonnage as at February 2018 had increased to just over 1.209 billion GT, up from 1.16 billion GT a year earlier.

Freight markets continue to challenge

The freight markets have experienced a modest upward trend in the year to July 2018, with the ClarkSea index rising to just under US \$12,300 from below US \$10,000 a year ago. Liner and Capesize rates have shown the most significant improvements by sector, but challenging times persist with volatility in all sectors.

Seaborne trade, however, continues to grow (2017 just over 4% and 2018 forecast 3.2%) with predictions of increased growth in all trade sectors.

Brexit

With “Brexit Day” on 29 March 2019 rapidly approaching, and in the absence of any progress or UK/EU assurances regarding continuation of the current “passporting” arrangements, and recognizing the limitations of WTO cross-border trade arrangements in relation to clubs continuing to service their EU members, all 6 UK-regulated Group clubs are well advanced in setting up EU regulated entities within various EU member states. This will enable them to provide continuity of service to their EU domiciled members post-Brexit. Similarly, those clubs which are not UK regulated, but which write business in the UK, are seeking regulatory approval to facilitate the continuation of such business after 29 March 2019.

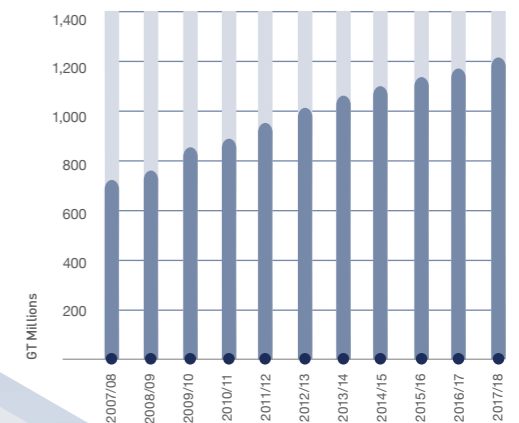
Group Correspondents conference

As reported later in the Review, the fifth quadrennial International Group Correspondents conference was held in London in September 2017. The event was very well attended by representatives from correspondents around the globe. Club correspondents fulfil a crucial role as the “eyes and ears” of the Group clubs in almost 700 ports worldwide, and they also advise on, and represent, the interests of Group clubs and their shipowner members, thereby helping to streamline local procedural requirements and to minimise local operational delays for shipowners. The quadrennial conference provides an opportunity for correspondents to meet each other and the clubs and discuss a broad range of topical issues impacting on shipowners, clubs and correspondents alike. A short film of the event can be viewed on the group website or via the link www.igpandi.org/article/2017-correspondent-conference.

in 2017
seaborne trade
grew over
4%
2018 forecast
3.2%

over
1,209b
GT increase
up from 1.16b
a year earlier

Group-entered
owned tonnage 2007-2017
(tonnages as at policy year end)



Shipping Cycle 2012-2018:
ClarkSea Index

(The ClarkSea Index is a weighted average of the earnings of Tanker, Bulk, Gas & Container Vessels)



Source: Clarksons



IGP&I

International
Group of
P&I Clubs

For more information about the international group, please visit our website at www.igpandi.org or contact the international group secretariat:

International Group of P&I Clubs
78/79 Leadenhall Street, London, EC3A 3DH, UK
As from 29th October 2018

Tel: 00 44 (0)20 7929 3544
e-mail: secretariat@internationalgroup.org.uk

www.igpandi.org