



UKクラブニュース

日本版第一号

1997年7月

クラブニュース日本版発行にあたって

この度、クラブの情報を読みやすい形で提供して欲しいという多くのみなさまのご要望にお答えしてUKクラブニュースを日本支店より送らせて頂くことになりました。

本年3月より杉浦元弘が日本における代表者として就任し、スタッフ一同新しい気持ちで取り組む所存であります。

【1997保険年度契約更改報告】

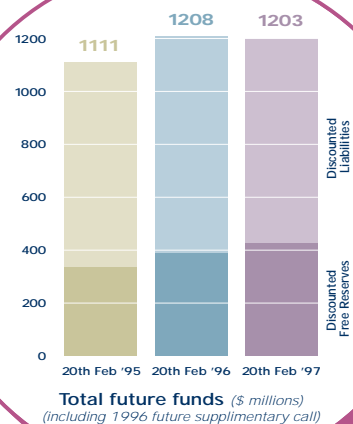
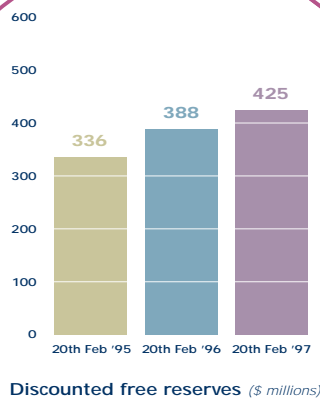
1997年度更改は、保険マーケットが昨年同様軟調であったために、ほとんどのメンバーはその利益を享受されたことでしょう。市場安定の重要な要素のひとつに国際グループの再超過保険契約のかなり大幅なコストダウンによるものがありました。船体保険マーケットの軟調と再保険の大幅なコストダウンによって必然的にPI保険の根底になるコストに減額が見込まれました。

この様な状況下でありましたが、本年2月の更改では契約高は新しいメンバーの加入によって340万ドル増加し、更にほとんどのメンバーの損害率の改善と更改時のマーケットの状態のおかげでクラブは保有保険料の水準を維持する事ができました。契約量に至っては60万トンにもものぼる質的に問題のあったメンバーの更改を辞退しても、約100万グロストンの増加がありました。これはアメリカ、ドイツそしてアジア・パシフィックよりの支持の結果と思われるます。

【支払余力の強化維持】

最近の理事会にて本年2月20日終了の会計年度報告は承認され、10月の年次総会へ提出のはこびとなりました。それによりますと、年度後半の投資収益が予想を上回り過年度見積と予想クレームの減少とが相まって組合のソルベンシー・マージンは過去最高を記録しております。

そのため1995年度の追加保険料は昨秋減額されましたが、過年度クレームの見積を下方修正したことは自由準備金の増加を招き、投資収益と今年予定されている96年追加保険料を計算に入れなくても、総資産12億ドルに対して自由準備金は2億4,600万ドル、投資収益と予定追加保険料を加えると4億2,500万ドルにも達します。今秋決定する予定の追加保険料の減額が大きく望まれる所です。



【カーゴに関する標準運送約款に対する付加価値サービス】

UKクラブは貨物に関して通常のP&Iカバーで除外される部分を補填するサービスを提供する事にしました。メンバーは運送契約からの逸脱行為を意味する離路、理事会の裁量で支払われるクレーム、従価船荷証券、希少及び高価な貨物、船主の財物等に関して標準運送約款での填補の拡大を選択することができます。クラブはその料率の算定基準を持っていますが、メンバーの要求する内容その他のリスク要素に従って船隊及び船舶が個々に査定される事が必要となります。一事故につき1千万ドルの制限があり、船荷証券と引換なしに貨物を引渡す事例に対しては制限は5百万ドルです。UKクラブはそれらのリスクに対して保険料を保有しません。この新しい選択はすでに確立されたP&Iのための様々な手配外のものであり、国際グループ間のプーリング機構及びその超過保険とはつながりは有りません。

この件に関してクラブの管理者トマス・ミラーの役員ナイジェル・ブルックス氏は、「これは新しいビジネス部門でのクラブのアンダーライティング及びクレームサービスを高めるもので、どの船主、国籍又はどのようなタイプの船が関心を持つかと言うのは時期尚早であります、当面は定期船関係者からの問い合わせがあるのでは...」と述べています。

【理事会の自由裁量に委ねられるクレームに対する保証状】

メンバーの立場にたった政策

多くのメンバーにとって、クラブの保証状で本船の差押さえを解除できる事は最も価値ある事です。これはメンバーの権利としてではなく、例えば保険料を期日までにお支払いいただいているという様に義務を履行されているメンバーに特典として行っているサービスです。銀行が休日等で閉店して本船の差し押さえが長引き、船主に経済的負担がかかってしまう時に特に感謝されています。差押さえで特に難しいケースは、一つにはP&Iカバー外の事例から生じる、例えば燃料油、ステベ賃や運賃に関する紛議、もう一つは通常はP&Iカバーになるが、クラブ理事会の自由裁量に従ってしか填補されないと言う事例、例えば運送契約違反による貨物クレームや船荷証券と引換なしに貨物を引渡す場合です。

1996年に理事会はP&Iカバー外の事例に対して相当とみなされる場合にはクラブの保証状が短期で安全な条件の下であれば用意できる事を決定しました。これにより数多くの船主が週末にわたる遅延を避けることが出来ました。その場合、銀行がオープンされ次第、クラブの保証状は差替えられました。また今年の理事会では、メンバーに更に有利な政策変更を行い、自由裁量クレームに対してのみ船主が一番早い時点で理事会へ（通常年4回）クレームを提出する事、そして理事会が不利な決定をした場合でも代替りの保証状や他の担保を提示することに同意すればクラブの保証状は用意されるということになりました。

【新刊発行と解説ビデオ登場】

"The Mariner's Role in Collecting Evidence"

クレームが提出された時に調査の段階での第一歩は事実確認です。何が起きたかはっきりと判明した時にのみ法律的な分析が可能となる訳です。発生した事実についてクレイマントや裁判所を納得させるためには、いかに多く、時を同じくして発生した証拠を集めるかにかかっています。本書はその手助けとなるべく、1989年に出版された"The Master's Role..."を再編集し、名前も新たに"The Master's Role..."として発行したものです。メンバーの皆様のお手元には間もなく解説ビデオと共に送付される予定です。



【バルカーの安全に役立つビデオ】

"BULK CARRIERS"

1996年に各国語で配布されたLoss Preventionビデオ"CARGO MATTERS"はメンバーの皆様にご好評をいただきました。バルカーの安全性についての海運業界の関心にお答えすべく、この度バルク輸送で避けられる損失を未然に防ぐことに焦点を合わせた "BULK CARRIERS"を作成し、クラブのバルクキャリアー及びドライカーゴシップオペレーターにお配りすることになりました。

ビデオでは次の点を取り上げています。

UKクラブの主なバルクキャリアークレームの半数はカーゴダメージ
そのうち、半数は鋼材や袋物バルクのクレーム
多くのダメージはハッチカバーより浸水する水漏れが原因
構造上の欠陥は他船よりもバルクキャリアーに多くみられる。

47分にわたるビデオは本船の準備、カーゴ状態チェック、ハンドリング及び積付け、量の確認、航海中の貨物管理、揚荷と荷主への引き渡しの六項目からなり、クラブのLoss Prevention Director であるナイジェル・カーデン氏は次の様に述べています。

「前回のビデオをご覧になった皆様はその目的が宣伝のためではなく、海事関連事項のトレーニングプログラムの中で船主その他の関係者に使われるシリーズ教材としての意味を持つものをご理解いただけるでしょう。クラブとしては単なる保険者としての存在ではなく、メンバーにとって損失を軽減し顧客へのサービスにこれらのビデオが役立つものなら光栄です。



【ISMコードの期限刻々と近づく】

ISMコード適合のフリートが増える中、最後の最後まで準備を始めないオペレーターが心配の種になっているとIACSは報じています。UKP&Iのメンバーの方々にはクラブよりその手助けとして様々なガイドをお配りしています。ICS/ISM作成の申請手続きガイドライン、ISMコードのLead Assessor資格のあるShip Inspectorのアドバイスそしてモデル安全管理システムをディスクに納めたISM Template等は、それさえあれば自動的に適合となる訳ではありませんが、各社の事情に沿った準備をしなければならぬ船主の皆様にはたいへんお役に立つものと信じています。US COAST GUARD、EU及びPSCに関するパリMOUも精力的に適合を強行する意図を表明し、準備期間は刻々と少なくなっています。

クラブの北京及び 上海事務所の開設

中国のメンバー、中国政府及びコレスポンデントのリエゾン・オフィスとして開設しました。特に上海事務所は中国籍以外の船舶にとっても港での連絡先となっています。香港事務所共々よりよいサービスを心がけています。

上海事務所

Thomas Miller Co., Ltd.
Suite 2704
China Merchants Tower
66 Lujiajui Road
Pudong, Shanghai 200120
Tel: +86 21-58871600
Fax: +86 21-58871675

Contact: Mr. He Yufeng

北京事務所

Thomas Miller Co., Ltd.
Suite 1528
Junefield Plaza Tower1
Xuan Wu Men Wai Street
Beijing
Tel: +86 139-1166581
Fax: +86 10-65003818

Contact: Mr. Han Bin

【コンピューターの2000年問題】

既に様々な形で報告されている様に、各種コンピューター、マイクロチップ等に内蔵されている時計が西暦2000年到達時に正しく作動せず、2000年を1900年としてカウントする危険性が多大にある事はご承知のとおりです。船舶関係においても例外でなく、直接的、間接的に程度の差こそあれ問題が発生する事が予想されます。具体的には冷凍コンテナや衝突予防レーダー等を初めとする多くの機器は通常時計内蔵のマイクロプロセッサ、チップ等を使用しており、この問題の影響を受けることが予測されます。

【UKクラブの電子百科事典】

クラブはメンバーの皆様に役立つ多くの情報を提供するプロジェクトを進めています。現在パイロットプロジェクトとして"Environmental Encyclopaedia"と"Miller Encyclopaedia"という名の電子辞典をロータスノート上のデータベースとして公開しています。その内容は条約（通常全文）、条約の署名・批准国、油濁・環境の最新情報、法律関係の情報、貨物・積付け情報、運送約款、クラブの出版物、ポート・インフォメーション、旅行情報、Loss Prevention、弁護士等からの外部情報、専門分野の情報（乗組員関係・密航者・補償契約・船骸撤去等）で、これらの情報は現在クラブの情報網により集積されたものです。世界各国の条約の全文や法律の最新情報から、ローカル当局のコンタクト先などの細かい



い情報まで、それがいつも最新の情報という点できっと皆様のお役に立てるものと思います。現在これをご覧いただくためにはパソコンにロータスノートとモデムが必要になりますが、将来クラブのホームページよりアクセスできる様開発をしておりますので、インターネットを通し気楽に世界の海運関連の最新情報をご利用いただけると幸いです。



スタッフ通信

前日本支店代表者の故北条正弘の葬儀に際しまして、多くの皆様のご甲意をいただき、厚く御礼を申し上げます。平成元年の支店開業以来、大蔵省認可の外国保険業者としての礎を築いた前代表の功績を忘れることなく、より良いサービスを目指したいと思っております。

Making Contact 1997

Making Contact最新版はトマス・ミラーの全スタッフの写真に加え、海外のオフィスのスタッフも網羅しております。尚、日本支店のスタッフ紹介のページも完成し、ここに同封いたしました。（写真上から井沢文明、小森美佐子、杉浦元弘、小滝雅子）

お手元のバインダーにファイルしていただければ幸いです。

尚、クラブの出版物に関するお問い合わせは下記にご連絡下さい。

発行者 UK P&Iクラブ日本支店
住所 東京都千代田区神田神保町2-7-3 神保町TSビル8階
電話 03-3263-8880 **ファックス** 03-3263-8885
Web site: <http://www.ukpandi.com>