



January 2012
Issue 33

Japan P&I Newsletter

ジャパン P&I ニュースレター

編集:日本船主責任相互保険組合 広報委員会 〒103-0013 東京都中央区日本橋人形町2丁目15番14号 Tel:03-3662-7210 Fax:03-3662-7207

目次/CONTENTS

| | |
|--|-----|
| 新年のご挨拶/Greetings for the New Year..... | P1 |
| 2012保険年度の保険料率について/Calls for the 2012 Policy Year..... | P4 |
| 内航組合員への無事故表彰/..... | P5 |
| Official Commendation for Coastal Domestic Members for achieving an excellent loss record. | |
| シリーズ 海の法律 第2回 裁判への道標(裁判って何だろう?) -よく分からないがよく聞く言葉- /..... | P6 |
| Series: Introduction to Maritime Law:A guidepost to litigation (What is litigation ?) | |
| 英国研修のご報告/Report on my training in the U.K. | P10 |
| 人事のお知らせ/STAFF NEWS | P11 |

新年のご挨拶 Greetings for the New Year

あけましておめでとうございます。組合員の皆様におかれましては、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、旧年中は暖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。

2011年の世界経済を振り返りますと、欧州の債務危機問題がEU域内に止まることなく、米国さらには新興国の金融市場へ波及し、各国の実体経済に影響を及ぼし始めました。一方、国内では3月の東日本大震災と津波、そして原発事故といった未曾有の災害に日本経済は翻弄され、さらに歴史的な円高が企業業績に大きな打撃をもたらしました。被災された方々には、この紙面をお借り致しまして謹んでお見舞い申し上げますとともに、新たな年のご多幸と一日も早い復興を心よりお祈り申し上げます。



理事長 米谷 憲一

Kenichi Yonetani, Director General

It is my pleasure to extend on behalf of the Association our best wishes to all our Members, with the hope that New Year 2012 is healthy and pleasantly memorable. Also, I would like to express my thanks for every Member's warm support and loyal patronage of the Association last year.

Looking back on the world economy last year, it is recalled that the European debt crisis spread outside the region to the U.S. economy, and further to the financial markets of developing countries. Thus, it started having an impact on the real economy of each country. On the other hand, the Japanese economy was bombarded by unprecedented disasters such as the Great East Japan Earthquake and Tsunami of March 2011, and the nuclear accident which occurred in the aftermath of the earthquake. Furthermore, the historic high value of the yen caused heavy damage to corporate performance generally. I would like to take this opportunity to wish sincerely a prosperous new year and speedy recovery to all those affected by these events.

In such an unstable economic situation, the shipping market has flagged and business conditions faced by Members have been more severe due to the unexpected appreciating yen and rising fuel prices. Having duly considered

さて、こうした不安定な経済情勢のなか、海運市況は低迷し、予想を超えた円高と燃料価格の上昇が相俟って、組合員各位を取り巻く経営環境は一層厳しいものになっております。当組合と致しましては、こうした状況を十分斟酌させていただき、本年2月20日から開始する次年度の保険料率については、保険収支の均衡を第一の目標とすることで、外航船保険の General Increaseを3%に抑え、内航船保険に加え、用船者責任保険特約とFD&D特約も保険料率は据え置くことを、昨年11月の理事会でご承認いただきました(詳しい内容は次章「2012保険年度保険料率について」をご参照願います)。

一方では、特別回報やアニュアルレポート(年次報告書)でご案内のとおり、当組合は現在、保険者に対する財務健全性の評価に関する外部環境の変化に対応するため、過去数回に亘る理事会でのご承認に基づき、第2次財務基盤安定策として自主的に2015年度を目処にフリーリザーブを200億円まで積み増す計画を推進中です。この方策は、保険契約上組合員の皆様に対してお支払いの義務がある保険金(支払備金を含む)とは別に、万一の事態に備え使途が拘束されていない余裕資金をさらに積み上げることでS&Pなどの格付機関から一定以上の評価を得て、2013年にスタートする国際P&Iクラブの加盟基準を充足させ、安定的な組合運営をより確実なものにすることを企図したものです。

しかしながら、安定策の現状を見てみますと、内・外航ともここ数年クレーム増加傾向が顕著であったため、保険料の引き上げにもかかわらず、当初計画どおり前進しているとは申し上げられない状況です。そこで、昨年11月の理事会において、当組合の実質的な自己資本を強化するため、80億円を限度とする劣後ローンの枠組みを構築することをご承認いただきました。また併せまして、非常に厳しい保険成績となっている2010保険年度の収支を均衡させ、今2011事業年度の赤字決算を回避する目的で、2010保険年度に対する予定外追加保険料の徴収を30%を上限として留保することをご承認頂きました。今事業年度の決算見通しと格付け機関S&Pからの評価を見極めたうえで、本年2月22日開催の次回理事会において具体的な実行策について審議いただく予定です。

these business conditions, the Board of Directors of November 2011 decided to limit the rate of the 2012 policy year's General Increase to 3% for ocean going vessels, primarily for the purpose of balancing the insurance income and expenditure. Furthermore, there will be no general increase in premiums for coastal vessels (Naiko Class, fixed premium entries), Charterers' entry and FD&D Cover. (Please see the next article "Calls for the 2012 Policy Year" for more details.)

Meanwhile, as advised in our circulars and Annual Report, the Association has been promoting its "second five-year-term strategy to improve the Association's financial strength". The strategy calls for a voluntary increase in free reserves up to JPY20 billion by 2015, and is based on decisions taken by the Board of Directors over the past several years in response to changes in the exterior environment relating to the credit rating of an insurer's financial soundness. The intention behind the strategy is twofold. First, to ensure the Association's more stable operations by accumulating the funds to spare for an emergency in addition to claims paid to Members in the normal course of events (including estimated outstanding claims). Secondly, to satisfy the membership criteria of the International Group of P&I Clubs, which state that from 2013 Clubs must receive a certain level of rating from a credit rating agency such as Standard & Poor's Corporation.

Reviewing the present situation of the strategy, however, it is hard to say that progress towards implementation has been as originally planned due to there having been a marked increase in claims over the past few years both for ocean-going and coastal vessels, despite an increase in premiums. Accordingly, the Board has decided that the Association will promote fund procurement measures and create a framework to implement a Subordinated Loan of a maximum of JPY 8 billion in order to improve the Association's financial strength. In addition, it has been decided that the Association will reserve the right to levy up to 30% of unbudgeted supplementary calls for the 2010 policy year as a response plan for the account settlement for the 2011 financial year. Meanwhile, the implementation of the above measures will be discussed in the 576th Meeting of the Board of Directors in February 2012, in consideration of the development of the Association's business

こうした一連の措置は、厳しい経営環境におかれる組合員の皆様のご負担をできる限り軽減し、同時に格付機関からの評価も高める為に不可欠な対応策であると考えておりますので、組合員の皆様のご理解ご協力の程、よろしくお願い致します。

本年中には、第2次財務基盤安定策を、これまでの「フリーリザーブ」積立てのみならず劣後ローンによる「負債性資本」を組み合わせ、総合的に評価した新たな財務計画へと発展させていくつもりです。厚みを増すことになる資産の運用方針についても今一度見直しを行い、保険料だけに過度に依拠することのない更に「安定感のあるクラブ」を目指して、新たな取り組みにチャレンジして参る所存です。本年におきましても、引続き当組合へのご支援ご鞭撻のほどよろしくお願い申し上げます。

組合運営の安定には、メンバーとクラブの双方にとって望ましい結果をもたらす保険成績の改善が、何と言いましても最大の有効策であり原点です。当組合をあげて、これまで以上にロスプリベンション活動を強化し、組合員の皆様のお役に立ちたいと考えております。最後になりましたが、すべての加入船舶のご安航と組合員の皆様のご健勝を祈念して、新年ご挨拶の結びとさせていただきます。

理事長 米谷 憲一

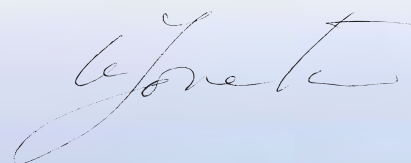
performance and the rating by Standard & Poor's Corporation.

I believe that it is imperative to implement these measures to ease as far as possible the burden on Members who are now operating in such a challenging business environment, and to raise the credit rating of the Association. Therefore, each Member's good understanding and kind cooperation will be highly appreciated.

Within this year, the Association will develop the current strategy as a new comprehensive financial plan combining the accumulation of "the free reserve" and "the liability funds" procured by the subordinated loan. The Association will take on a challenge to become a more financially stable club by reviewing our fund management policy and broadening our financial background to prevent the status of the Association being over-dependent on an increase in premiums. I would like to ask for your continuous support to the Association this year also.

I believe that the best and fundamental remedy for the Association's stable management is to improve the claims record, which will create a mutual benefit desired both to Members and Club. The Association will work harder than ever to enhance the loss prevention activities for Members. I would like to close my New Year Message by wishing good health and happiness for the New Year to all our Members, and to all our entered vessels, safe navigation.

Kenichi Yonetani
Director General



2012保険年度の保険料率について Calls for the 2012 Policy Year

2011年11月30日開催の第575回理事会で承認いただいた、2012保険年度の保険料率、及び、外航船保険の2010保険年度の追加保険料ご負担の可能性について、以下のとおりご説明させていただきます。

【2012保険年度の保険料率】

内航船保険

内航船の保険料率については、「甲」、「乙」、及び、「丙」の現行料率を据え置きます。

クレームに関しては、ここ数年保険成績の悪化が定着しつつあった内航船保険が、2011保険年度は、一転して良好に推移しています。関係組合員の皆様の安全運航への取り組みに対して心より御礼申し上げます。

外航船保険

3%のGeneral Increaseを行います。また、予想追加保険料率及び精算保険料率は、前払保険料に対しそれぞれ40%、及び、45%と致します。

2006保険年度から続くクレーム増加傾向に改善の兆しが見えず、正味支払保険金（国際P&Iグループ分担金を含む）は高止まりのまま推移しております。

円高・海運市場の低迷等による組合員の皆様の厳しい経営環境を考慮し、他クラブとの比較においても3%という低いGeneral Increaseを設定させていただきましたが、特に2010保険年度は、当初想定したレベルを超え弊組合における最悪の保険成績となっており、東日本大震災に見舞われた2011保険年度も、決して楽観視できる状況にはありません。

【2010保険年度の追加保険料】

過年度と比較して大型クレームが多数発生していること、加えて比較的高額なクレームが顕在化しているなど、保険成績が想定範囲を超えて悪化していることに鑑み、



We explain below about Calls for the 2012 Policy Year and the potential Supplementary Call for the 2010 Policy Year, which were approved by the 575th Meeting of the Board of Directors of the Association.

【Calls for the 2012 Policy Year】

Coastal vessels

There will be no General Increase in call rates for coastal vessels (Naiko Class, fixed premium entries) for the 2012 Policy Year.

As regards claims, the loss record for Naiko Class is much improved the 2011 policy year, whereas it has been worsening for several years. We would like to express our deepest appreciation to all our Naiko Class Members for the positive steps they have taken in the area of safer navigation of their ships.

Ocean-Going vessels

Advance call rates will be increased by 3%.

The estimated supplementary call was set at 40% of the advance call, and the release call at 45%.

For ocean-going vessels (mutual entries), there has unfortunately been no sign of a reduction in the trend of high frequency of claims which has lasted since the 2006 policy year.

The business environment in which all Members trade has become increasingly difficult owing to an appreciation in the value of the Yen and the sluggish shipping market. We have taken this into account by setting the General Increase at 3%, which is less than the majority of IG Clubs.

The 2011 policy year has been affected by the Great East Japan Earthquake, and no one can be over-optimistic about the outlook.

【Supplementary Calls for the 2010 Policy Year】

There were more large casualties than previously this year, producing claims which have turned out to be very expensive. The loss-ratio for the 2010 Policy Year has deteriorated unexpectedly.

The original estimated supplementary call was 40%. Of this, 10% was levied in March 2011. The balance supplementary call of 30% will be levied for payment by 31 January 2012. Due to the unexpected deterioration in the loss-ratio for the

当初予想の残り30%の追加保険料を、2012年1月31日(火)を支払期日としてお支払いいただいた後の予想追加保険料率、及び、精算保険料率は、最悪の場合に備え、当面それぞれ最大30%、及び、35%に設定しました。

2011事業年度の決算予想等を踏まえたうえで、2012年2月22日開催予定の第576回理事会において、それぞれ0～30%、及び、5～35%の範囲内で決定させて頂く予定にしています。

2010 Policy Year, the Board decided that a further supplementary call should be set at 30%, and the release call at 35% of the maximum respectively, to prepare for the worst. At the 576 Meeting of the Board of Directors on 22 February 2012 the Board will review the account settlement for the 2011 financial year to date and other factors, and will decide rates for the 2010 policy year within the range 0% to 30 % for the supplementary call and 5% to 35% for the release call.

内航組合員への無事故表彰 Official Commendation for Coastal Domestic Members for achieving an excellent loss record.

組合員の皆様には、2011年3月11日に発生した東日本大震災の影響により物流構造が激変し、未だに厳しい環境にあるにもかかわらず、日々船舶の安全運航・管理及び事故防止へ積極的に取り組まれていることに対し深く感謝申し上げます。

2011年11月、当組合では、2000年(当組合50周年時)に続き、過去10年間連続してピーアイ保険に関わる事故の発生がなく、優秀な保険成績を収められた451名の内航組合員の皆様を表彰することとし、表彰状を授与いたしました。

今後も組合員の皆様とともに事故の減少を目指して一層のサービス向上に努めて参りますので、引き続き皆様のご協力をお願い申し上げます。

We would like to express our deepest appreciation to all our Members for the positive steps they have taken in the areas of loss prevention and safer navigation and management of their ships, particularly so in the harsh conditions and dramatic changes in logistics structure brought about by the Great East Japan Earthquake of 11 March 2011.

In November 2011, subsequent to the 50th anniversary of the Association in 2000, we awarded Certificates of Commendation to 451 Coastal Domestic Members, in order to recognise their excellent achievement of not having a single P&I claim in the last 10 years.

We will strive to continue to improve the loss prevention service we provide our Members, and we hope that all our Members will continue their much-appreciated support for and cooperation with the Club.



シリーズ【海の法律】第2回 裁判への道標（裁判って何だろう？） —よく分からないがよく聞く言葉—

佐藤・堀法律事務所 弁護士 佐藤 隆昭 Takaaki Sato, Attorney-At-Law, Sato & Hori Law Firm

Series: Introduction to Maritime Law: A guidepost to litigation (What is litigation ?)

さて、今回は裁判を前提にした証拠保全の重要性について説明しましたが、今回は裁判制度を概観するにつき基本概念や用語などを紹介しながら裁判での実務的問題にも触れてみたいと思います。

1. 基本的な用語から概観する裁判と言う制度 —「訴訟事件と非訟事件」、「裁判管轄と適用法規」、 「仲裁制度」

法律用語は専門的で堅苦しいとのイメージから苦手意識を持たれる方も多いかもしれません。そこで、裁判の枠組みを理解するために基本的な事柄を取り上げてみました。

一言で裁判と言いますが、制度の上では「訴訟事件」と「非訟事件」に大別されます。訴訟事件は裁判所が当事者の意思にかかわらず終局的に事実を確定し、当事者の主張する権利義務の存否を確定する「判決」によるものです。一般に皆さんが通常テレビ等の報道で見聞きされているように公開の法廷で行われます。これに対して、非訟事件は、通常の裁判とは異なり迅速な裁判所の裁量的判断であり、その裁判は「決定」の形式で行われ、当事者の主張に必ずしも拘束されずに行われる簡易迅速な法的判断です。当事者の主張に関する終局的に権利関係を確定する事件には適しません。船会社とP&I保険にとって利害の深い船舶差押手続や船主責任制限手続は後者の非訟事件になります。これらは原則非公開の法廷で行われ、特に迅速性を重んじるものでは裁判官が審尋後にすぐに決定が出されます。



In my last article I discussed the importance of preserving evidence for trial at the time of a casualty. This time, taking an extensive view of the basic judicial system, I would like to discuss the practical arguments referring to basic concepts and terms of our civil legal system. I shall not be discussing the criminal legal process.

1. A summary of our civil legal system in terms of basic words.

—“litigation case and non-contentious case”, “jurisdiction and applicable law”, and “arbitration system”

People may have the idea that legal terminology is too technical and formal for them to understand and thus not easy to handle legal terms. I would therefore to pass on some basic knowledge to assist in gaining an understanding of our judicial framework.

An “actual trial” in Japan is divided into two legal areas, one being a “litigation case” and the other a “non-contentious case”.

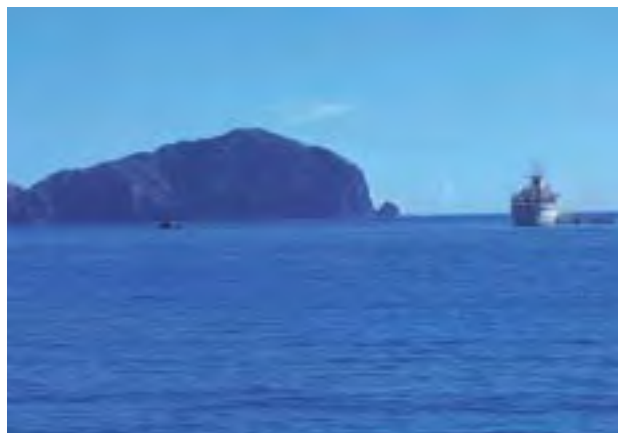
The former is the confirmation of the result of a legal action given by a judgment in open court. In this case, the court gives a judgement based on the facts as proven by the evidence of the parties to the action. With its judgement the court also determines the extent of rights and obligations as argued by the parties. People are used to seeing “judgments” given in open court on television.

On the other hand, proceedings in “non-contentious cases”, differ from those in regular trials as they are more discreet.

Non-contentious cases come under what is basically a simple and easy judicial system where judgment is given in the form of a “decision” which is not always founded on the arguments of the parties to the action. It is not an adequate procedure for the cases which confirm the right-related relationships conclusively. But it is related to matters in which shipping companies and their P&I insurers are interested, such as the procedures for arresting vessels and limiting the liability of

次に「裁判管轄」や「適用法規」も、裁判の際によく耳にする言葉です。裁判制度は、国の重要な権力（主権）行使ですから、国際的に各国々で司法制度が異なります。しかし、船舶は世界中を動き回るので国内のみならず海外で事件が起きた場合に、「何処の地（国）の裁判所が審理（管轄）するのか」、また「如何なる法規（外国法）が適用されるか」の点で難しい問題が生じます。簡単に言ってしまうと裁判の前提のルールがこの2点によって決まる訳ですから、裁判での勝敗に大きく影響する要素です。特に便宜置籍船の涉外事件では適用法規等の解釈が複雑で争いが絶えません。近時「適正手続の原則」の観点や司法制度の国際的統一化傾向から制度上の格差が薄らいできてはいますが、裁判管轄と適用法規は裁判を行う上で依然重要な問題と言えます。

一般に「仲裁」も裁判と同じようなイメージで捉えられているのではないかと思います。では、裁判と仲裁の違いは何でしょうか…。紛争解決の司法制度としては、本来裁判官による裁判が原則ですが、当事者が任意に「仲裁制度」を選択する場合があります。専門家である第三者に仲裁人になってもらい、間に入って両者の言い分を聞いた仲裁人が仲裁判断を下します。仲裁手続を両当事者が合意していることで、仲裁判断は裁判同様の法的効力を持つことになり、これを持って紛争解決を図る仕組みです。一般に裁判よりも簡易な手続で実務に則した早期解決が図れることになり、また裁判の公開の原則がありませんので紛争解決の手続きを両当事者が秘密に処理したいときにも便利です。ただし、先に述べたとおり仲裁制度が利用できるのは当事者間の契約等で仲裁手続を合意している場合のみです。なお、我が国では英国とは異なり仲裁での判断は最終的なものであり、更にこれを裁判所で争うことは原則できません。



ship owners. These procedures, including the pronouncement of a judgment, are carried out in a closed court and a judge makes a decision soon after a hearing, when rapidity is strongly required.

Next, when we are at court, arguments on "jurisdiction" and "applicable law" are heard first.

Each sovereign state has its own judicial system. Judicial systems thus differ from State to State internationally. Vessels sail around the world on a 24-hour basis. If an incident occurs not inland but abroad, difficult questions may arise such as "Which country's court has jurisdiction to hear the case?" or "Which country's law should be applied?"

In short, these two questions have to be answered before any trial can take place, and the answers to them are significant elements affecting the result of the trial. In particular, when someone files a liaison case in relation to a flag of convenience, an interpretation of applicable law and / or regulations can be complex and difficult to argue. Recently gaps in the international judicial system have been filled by the terms of "a principle of proper formalities" and a global tendency of unifying the international judicial system. However, "jurisdiction" and / or "applicable law" are still significant judicial elements for success at a trial.

Generally speaking, "arbitration" and "trial" are understood to be similar judicial procedures. What then is the difference between them? A trial followed by a final judgment is standard procedure in the judicial system for settling disputes, but sometimes the parties to an action intend to use "arbitration" voluntarily.

Third party marine lawyers and / or experts may be requested to become one of the arbitrators who make their decision after listening to arguments from both sides, based on "due procedure" in the arbitration system. Arbitration is a kind of statutory system for the resolution of disputes, by getting both sides to agree that the decision of an arbitration tribunal should have legal force including execution as well as trial.

From the point of view of marine practice, it is favorable that the arbitration system can settle disputes earlier and on a more practical basis than one finds in a trial procedure applying a doctrine of an open court. Therefore, arbitration is quite useful when both sides want to settle a dispute promptly and in confidence.

2. 訴訟事件の流れ—裁判期間は一般的に長いのか？

我が国で裁判所が主催する公開法廷での通常の訴訟事件では以下の流れとなります。

- ①当事者(原告)が訴状を管轄裁判所に提出。原則として被告住所地が管轄裁判所です。
- ②同訴状が裁判所に受理され固有の事件番号「平成23年(フ)第・・号事件」が付されます。
- ③同訴状が特別送達郵便で被告に送達され、その送達時点で管轄裁判所に「事件が係属」されることになります。
- ④法廷(口頭弁論期日)で争点が審理されます。判決に適するまで攻防を繰り返します。
- ⑤裁判官が結審を宣言し、その後(約2ヶ月内)に判決を言い渡します(第1審終了)。

しかし、敗訴当事者が判決に不服であれば法定期限2週間内に上訴し更に上級裁判所での審理を求めることが出来ます。裁判期間は通常2~3年であり、上訴すれば更に1年程度は掛かります。しかし、紛争解決の手段として、時間が掛かり過ぎては、有効な紛争解決方法とは言えないかも知れません。

裁判期間短縮の要請は根強く、本来裁判は法廷で審理されるのが原則であるところ、上記の④の部分の裁判手続の大半を「準備手続」に変更して公開法廷ではなく裁判所内別室で争点や主張の整理を積極的に進めることになります。当事者の攻防の結果として審理が煮詰まった時点で、公開法廷に戻って証人尋問等の証拠調べを行い、当事者は最終弁論を書面で総まとめの主張を行い、裁判所が結審を宣言し、通常はその約2ヶ月後に判決を言い渡す方法が主流となって来ています。

なお、海事の訴訟事件では一般的に裁判途中で和解して終わる方が多いことも確かです。ご想像のとおり



However, as I mentioned formerly, arbitration can only take place where there is an agreement between the parties for this, such as a written contract between them. In addition, the decision of an arbitration tribunal in Japan provides the definitive conclusion to a case and cannot be appealed by the parties. This is different to the position in Britain, where parties can appeal an arbitration decision to the High Court if certain legal conditions are met.

2. The timescale for pursuing a legal action : how long does taking a case to trial generally take?

In Japan, the usual process for pursuing a legal case in open court is as follows :

- (i) A claimant submits a complaint to the competent court. As a rule, the competent court is in the place where a defendant lives.
- (ii) After the court receives the complaint, the proper case number "2011 (Fu) No." is given.
- (iii) The complaint is sent to defendant by special delivery mail. At that time, "the case comes to belong to the competent court."
- (iv) When the date for oral argument comes, the trial starts and discussions continue until the time is right for judgment to be given to the parties to the action.
- (v) The conclusion of the hearing is declared by the judge and judgment is given to the parties in about two months.

When the losing party in the action objects to the judgment, he can appeal to the court of appeal within the period allowed by law (two weeks). It may be two or even three years between submitting a complaint and obtaining judgment. The appeal process may take a further year. Therefore, we say this is not a valid way to settle a dispute given that it takes many years to proceed to trial. There is often a demand to shorten the trial period, and in some cases, to change most of the procedure (as set out in para (iv) above) to a "preliminary conference" in which a given issue can be decided not at the Bar in open court but in a closed meeting room. However, the normal trial case begins at the Bar. When the case approaches a conclusion as a result of discussion, examination of witness evidence has finished, the parties submit final arguments in writing to the court. Judgment is usually given about two months after the conclusion of the hearing is declared. It is just on the way which becomes the main current in these days.

裁判官は海事实務に精通しておらず判決ではなく和解を好む傾向にあるためです。これに対して海事法廷がある国では海事に精通する専門の裁判官が審理を担当する仕組みになっています。英国では海事实務家が裁判官と共に法廷に臨席し、その場では発言せず、後で裁判官に助言を行うことで裁判官の海事实務上の知識等を補充します。



余談ですが、ラウンドテーブル法廷と呼ばれるものをご存知でしょうか?写真はP&I保険の会議室にある丸(ラウンド)テーブルですが、裁判所にも同様の丸テーブルが設置され利用される機会が増えています。従来型法廷で厳格な手続きで進められる裁判スタイルに対して、このような法廷では裁判官、両当事者、参考人等が一つの丸テーブルを囲んで着席し資料等を前に話しやすい雰囲気、集中的に争点を煮詰めることが出来ます。このため、争点の明確化と裁判時間の短縮に効果があると言われています。あまり知られていないかも知れませんが、平成10年の民事訴訟法の改定もあって、裁判をスムーズに行うための新しい取組が実施されています。

3.裁判官の判断と証拠の有用性

実際の裁判では、裁判官の最終決断「心証」を得るためには的確な証拠を示すことが何よりも効果的で、これは仲裁においても同様です。この点が特に顕著となるのが船舶差押等の非訟事件であり、立証は疎明(いちおう確からしいという推測を裁判所に与えること)で足りります。初期段階で保全した証拠を裁判の場で如何に有効利用できるか否かで勝敗が分かれるといってもよいのであり、勝てるはずの裁判で和解を強要されることもあります。更に付言すれば裁判官は受け身であり且つ海事实務に不慣れなので、何が海事の実務なのかの当然の事柄でも主張する側が一々証拠で立証する必要があります。

It is certain that cases often settle done before a decision is given to the parties in Maritime cases. As you might imagine, the judge is not familiar with Maritime practice and is likely to accept the settlement and not proceed to judgment. On the other hand, countries which have a Maritime court operate a system in which a judge who is familiar with Maritime affairs takes charge of the trial. In Britain, a Maritime practitioner appears in court with the judge. He says nothing at court but supplements the judge's Maritime practical knowledge with advice.

Incidentally, do you know the court called "round table court"? A picture of a round table court may be seen in the meeting room of JPIA. Many courthouses have a round table nowadays and this system is used more than ever. In contrast with the usual form of trial where protocol is strictly followed, it is possible for the judge, parties to the action, and witnesses all to sit down round the table for intensive discussions about relevant issues. Therefore, it is said to be useful for clarifying issues and shortening the period of trial. Since the revision of the Civil Proceedings Act in 1999, it may not be known well, there has been a new effort to let trials proceed smoothly.

3. The decision of the judge and usefulness of evidence.

At the actual trial, providing the judge with proper evidence is more effective than anything else to assist him in reaching his final conclusion in his mind (which is called "Shinshou" in Japanese). We can say the same in arbitration. The above-mentioned issue of proof by evidence is especially seen in non-contentious cases of arresting vessels, where judge approves the probable and temporary proof (which is called "Somei" in Japanese). It is not too much to say that the efficient use of evidence preserved at the initial stage of the trial can conclusively influence the result of the judge's decision, and, in some cases, the parties are forced into an amicable settlement. Furthermore, the judge is nether an expert of Maritime practice nor a trained maritime-judge in a Maritime-court, therefore normal judges need to understand with knowledge even the common sense to Maritime experts such as definition of the Maritime practice respectively.

英国研修のご報告 Report on my training in the U.K.

海事法及び海上保険の実務に即した知識向上のため、若手・中堅職員を対象に毎年1名海外研修を実施しています。ここでは昨夏英国で研修を行なった契約総括部 坂本職員の報告をお届け致します。

2011年8月中旬から約1ヶ月、イギリスにて研修いたしましたので、その概要につきお話したいと思います。

Maritime Law Short Course

研修期間のうち3週間は、イギリス南西部にあるサウサンプトン市のヒルトンホテルで開催された、『38th Maritime Law Short Course』を受講しました。このコースはサウサンプトン大学のInstitute of Maritime Lawが主催するもので、今年は欧州の若手海事弁護士を中心に、船社、保険会社、P&Iクラブ等世界各国から総勢48名が参加し、日本からは私のほか、日本郵船(株)法務グループの鈴木寛氏、戸田総合法律事務所の山本剛也弁護士が受講されていました。

コースのプログラムは1時間授業を1日6コマ、3週間で計80コマこなすというハードな内容でしたが、海事法の基礎から応用までを幅広くカバーする有意義な内容でした。教授陣の講義も非常に熱心且つ情熱的で、受講者からの質疑応答で授業時間が大幅に伸びることもよくありました。私にとって講義内容は決して簡単ではありませんでしたが、授業そのものは楽しいものが多く、長いようであつという間の3週間となりました。

コース期間中は、週末を除いて全ての受講者がヒルトンホテルに宿泊し、寝食を共にして交流を深めました。ホテルからサウサンプトンの中心地まではバスで15分程離れており、平日はほとんどホテルで過ごしていましたが、授業が早く終わる金曜日にはクラスメートと食事に出かけたり、隣町のウィンチェスターに出かけたりもしました。また、週末には近郊のソールズベリーにストーンヘンジ見学にも行きました。



講義会場 Classroom at the Hilton Hotel

Every year, as part of a training programme for our employees to improve their practical knowledge of maritime law and insurance, we send a junior member of staff for some overseas training. The next article is a report by this year's trainee, Ms. Kyoko Sakamoto, Underwriting Administration Dept. on her training in the UK.

I would like to tell you about the experience I gained as a trainee during the month I spent in the UK, from mid-August to mid-September 2011.

Maritime Law Short Course

For the first three weeks of my training period, I attended the "38th Maritime Law Short Course" at the Hilton Hotel in Southampton, UK.

The course is held every year by the Institute of Maritime Law (IML) of the University of Southampton. This year, 48 delegates from all over the world attended the course. The delegates included maritime lawyers, shipping company employees and representatives of insurance companies and P&I Clubs. There were two other Japanese delegates, Mr. Hiroshi Suzuki of NYK Line, and Mr. Takeya Yamamoto, maritime lawyer at Toda & Co.

During three weeks, we had 6 lectures (1 hour / lecture) a day, 80 in total. Although the course programme was pretty intense, I found it very fruitful as we could learn the basics and practical side of maritime law. The lecturers taught us with enthusiasm and always tried to answer the questions raised by the delegates, even if this meant overrunning their allotted time.

Although it was not easy for me to follow the contents of the course, each session was very interesting and productive, and I enjoyed attending the course. Three weeks seemed very long at the beginning but turned out to be very short!

Except for the weekends, all the delegates lived under the same roof and developed friendships with each other. Since the hotel was 15 minutes away from the city centre by bus, I spent most of the weekdays in the hotel. On Fridays after lectures, I enjoyed eating out with classmates, and visiting the neighboring town of Winchester. On one weekend, I visited Salisbury to see Stonehenge.

Various social events were planned for us, including themed dinners and excursions (after

授業以外にも定期的な夕食会や、放課後や週末に自由参加の遠足等もあり、私はポーツマスに戦艦“HMS Victory”の見学ツアーに参加しました。“HMS Victory”はトラファルガーの海戦でネルソン提督が指揮を執った、世界最古の現役艦だそうです。

コース最終日の前日には、サウサンプトンの対岸に浮かぶワイト島のオズボーンハウスで、コース修了を祝う夕食会がありました。オズボーンハウスはヴィクトリア女王の夏の離宮で、絢爛豪華なお邸と広大な庭園のある



ロイズのアダムルームにて At the Adam Room in the Lloyd's building.

lectures and at the weekend). I joined a tour of “HMS Victory” in Portsmouth. “HMS Victory” is the oldest commissioned warship in the world and is famous for being the flagship of Admiral Nelson at the Battle of Trafalgar.

On the final night, a Gala dinner was held at Osborne House on the Isle of Wight, off Southampton. Osborne House was Queen Victoria's summer palace. Everyone dressed up for the occasion, including Faculty members, course speakers and IML staff, and we celebrated completion of the course together. It was a special night and I was happy that I had been able to attend the course.

In London

After the Maritime Law Short Course, I spent a week in London.

I visited insurance brokers Miller Insurance Services Limited and Marsh Ltd. They gave me a short lecture and showed me round the Lloyd's

人事のお知らせ Staff News

◎ありがとうございました(退職者)／Leavers:

2011.8.22／On 22 August 2011

総務部主任
中山弓子

Yumiko Nakayama, a senior staff of General Affairs Department resigned on 22 August 2011.

2011.12.15／On 15 December 2011

契約部
小島三津子

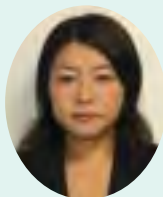
Mitsuko Kojima, a staff of Tokyo Underwriting Department resigned on 15 December 2011.

◎よろしくお願いします(新職員紹介)／Recent Arrivals:

2011.8.1／On 1 August 2011

神戸支部
渡部まゆみ

Mayumi Watanabe – Kobe Branch.



2011.10.1／On 1 October 2011

神戸支部
明石真理子

Mariko Akashi – Kobe Branch.



2011.8.15／On 15 August 2011

経理部グループリーダー
中嶋浩一郎

Koichiro Nakajima – Assistant General Manager, Accounting Department.



2011.11.1／On 1 November 2011

損害調査部第4グループ主任
柳寺 淳

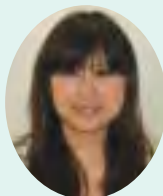
Jun Yanagidera – Senior Staff, Group IV, Claims Department.



2011.10.1／On 1 October 2011

損害調査部
大杉沙江里

Saeri Osugi – Claims Department.



2011.12.1／On 1 December 2011

損害調査部
東 紀生郁

Kiyoka Azuma – Claims Department.



素敵な場所でした。この日は各々ドレスアップし、講義を担当した講師陣やInstitute of Maritime Lawのスタッフと一緒にテーブルを囲み、3週間のコースの締めくくりとして素晴らしい思い出となりました。

ロンドン実務研修

サウサンプトンでのコース終了後は、当組合のロンドン駐在員事務所に場所を移し、研修を行いました。

保険ブローカーではMiller Insurance Services Limited、Marsh Ltd.を訪問し、ショートレクチャーのほか、ロイズのビルを案内して貰ったり、アンダーライターやブローカーの業務を間近で見学させて貰ったりしたほか、ロンドンから電車で2時間弱の、Marsh LtdのNorwichオフィスでも1日お世話になりました。

私が所属する契約総括部では保険ブローカーと業務上の付き合いがあるため、メールでのやり取りしかなかった方々に直接お会いできたこと、またロイズマーケットを見学できたことは非常に有益でした。

法律事務所は、Reed Smith LLP、Holman Fenwick Willan LLPを訪問し、クライアントとの打ち合わせに同席させていただいたり、当組合との関連業務の説明を受けたり、貴重な経験をさせていただきました。

そのほかにもロンドン滞在中には、レセプションに出席させていただいた法律事務所More Fisher Brown Solicitorsの方々、コレスポンデントの方々、国際P&Iグループ事務局の皆様等、数多くの方々とお会いできた事が深く印象に残りました。

おわりに

今回の研修では、サウサンプトンでのMaritime Law Short Courseと、ロンドンでの実務研修という2種類の研修を経験でき、貴重な1ヶ月間となりました。

今回の研修を通して学んだ事を、今後の業務に生かしていけるよう努めたいと思います。また、研修中にお会いした全ての方にこの場を借りてお礼申し上げます。

insurance market. At Lloyd's, I was able to see how underwriters and brokers worked there, which was beneficial.

As the Underwriting Group where I belong have business relationships with them, it was quite nice to get to know each other in person.

I also visited two law firms, Reed Smith LLP and Holman Fenwick Willan LLP, and was able to learn about their business relationships with the Association.

During my stay in London, I was happy to meet with many people in addition to the above, such as law firm MFB, who hosted the reception which I attended, correspondents who visited our Liaison Office, and the Secretariat of the International Group of P&I Clubs.

Conclusion

During my training period in the UK, I was able to experience two different types of training and both were beneficial and valuable.

I will remember things I have learned through this training and will try to apply them to my work from now on.

Finally, I would like to take this opportunity to thank all of you I met in the UK for making me so welcome.



ロンドン事務所職員とその家族、友人
Our staffs of London Liaison Office and their family, a friend.



JAPAN P&I CLUB

日本船主責任相互保険組合

ホームページ <http://www.piclub.or.jp>

- 東京本部 〒103-0013 東京都中央区日本橋人形町2丁目15番14号……………Tel:03-3662-7401 Fax:03-3662-7268
Principal Office(Tokyo) 2-15-14, Nihonbashi-Ningyocho, Chuoh-ku, Tokyo 103-0013, Japan
- 神戸支部 〒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……………Tel:078-321-6886 Fax:078-332-6519
Kobe Branch 6th Floor Shosen-Mitsui Bldg., 5 Kaigandori, Chuoh-ku, Kobe, Hyogo 650-0024, Japan
- 福岡支部 〒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……………Tel:092-272-1215 Fax:092-281-3317
Fukuoka Branch 6th Floor Meiji-Dori Business Center, 1-1, Shimokawabata-machi, Hakata-ku, Fukuoka 812-0027, Japan
- 今治支部 〒794-0028 愛媛県今治市北宝来町2丁目2番地1……………Tel:0898-33-1117 Fax:0898-33-1251
Imabari Branch 2-2-1, Kitahorai-cho, Imabari, Ehime 794-0028, Japan
- ロンドン駐在員事務所 38 Lombard Street, London EC3V 9BS, U.K. ……………Tel:44-20-7929-4844 Fax:44-20-7929-7557
London Liaison Office
- JPI英国サービス株式会社 38 Lombard Street, London EC3V 9BS, U.K. ……………Tel:44-20-7929-3633 Fax:44-20-7929-7557
Japan P&I Club (UK) Services Ltd