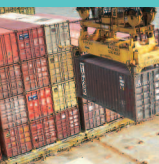


RISK WATCH



人身事故

- 1 乗組員が高圧機器で負傷
- 2 密航者：最近の事例
- 2 安全帽着用的重要性



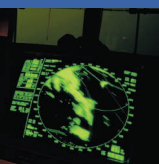
コンテナと貨物

- 3 熱損傷した大豆 - 中国への運送に伴う問題



ロスプリベンション

- 4 ロスプリベンション・セミナー



航海とシーマンシップ

- 5 海賊：最近の襲撃は海運に対する脅威が復活していることを示している



法律関係

- 6 英国最高裁が用船契約の安全港保証義務に関する法律を再度確認した OCEAN VICTORY号
- 7 用船者の遅延命令の結果引き起こされた貨物損害の賠償責任
- 8 荷役作業の責任

乗組員が 高圧機器で 負傷



クラブは最近、清掃作業、修理作業または高圧部品を装備した機器の操作に起因したいくつかの乗組員の負傷を確認している。

例1

見習い機関士が廃油タンク蒸気加熱管のガスケットを交換中、右手と前腕部に火傷を負った。機関士は、フランジを開放する前に吸気弁と排気弁を閉めたが、彼の手と顔の上にはぬかかることになった熱水を排出し損なった。この事例では、機関士は保護手袋を着用していたが、熱が手袋の保護層を貫いて浸った多量の水と組み合わせることが彼の火傷の原因となった。

例2

船匠が指で高圧洗浄機のノズルを掃除しようとし、うっかりして同時に洗浄機の引き金に触った時、指に深い切り傷を負った。船匠は事故当時十分な安全用具を着用していたが、水圧が切り傷の原因となる程高かった。

例3

機関士候補生が主機関の過給機の日常保守を行っている間に、額に深い切り傷を負った。ユニットの弁の中の圧力上昇によりグリット洗浄コンテナからカバーが飛んだのだが、弁の中でグリットと水分が一杯に詰まっていたことが明らかとなった。コンテナに圧力ゲージが無かったので、立ち会った乗組員はカバーが飛ぶまでにユニットの圧力が抜かれたかどうかを探り出すことはできなかった。当時コンテナはまた垂直位置になく、従ってカバーの軌道はそれが飛んだとおりに曲がっていた。

幸運にもその時候補生は安全帽を着用しており、さもなければ彼は事故で死んだかもしれない。

前記の例のすべてから学べる教訓は、高圧機器を使用して仕事を行ったり、高圧機器の修理/清掃を行ったりする間、個別の作業それぞれにどんな安全器具が必要であるかを見出すため、乗組員によって綿密なリスク評価が常に実行されるべきであるということである。例3においては、リスク評価に以下を含めるべきであった：

- 作業を中止する！
- 考える - どのような問題が起こり得るか？
- 作業に加わったり監視したりしている者全員が、仕事の任務と潜在するリスクについて認識していることを確実にする。
- コンテナが加圧状態であることがあり得ないか？
- 仮にそうであれば最大の注意を払ってカバーをキャップの片側の方に向けて取り外す。
- 至近に誰もいないことを確実にする - 自分の背後を見ること！

前記の例はまた、高圧機器を操作し、作業する時は常時適切な安全器具の着用を確実にすることの重要性を証明している。

危険はいつもすぐに明白ではないかもしれないが、負傷のリスクはかなり高く、結果は致命傷になり得る。それ故、綿密なリスク評価が実行され、安全の手続きが厳重に守られて、常時用心が乗組員により行動で示されることが肝要である。

人身事故



密航者：最近の事例

2011年にIMOで採択された1965年の国際海上交通の簡易化に関する条約(FAL条約)、改訂版は、密航者を以下のとおり定義している：

‘船舶所有者又は船長若しくは他の責任を有する者の同意を得ることなく、船舶内に隠れ、又は船舶に積み込まれる予定の貨物の中に隠れていた者であって、当該船舶の出港後に当該船舶内で発見され、又は到着港における貨物の積卸しの際に当該貨物の中から発見され、船長により密航者として適当な当局に通報されたものをいう。’

最近の数ヶ月間に、西アフリカの港湾において乗船を試みる密航者の数が増加している。最近の事件は次を含んでいる：

例1

本船は荷役を終えて港の錨地に向かって進んだ。通船が来て接触し、ラダートランクに密航者がいると報告した。密航者は本船が防波堤を通過する前、後部甲板に乗組員が誰もいなかった可能性が高い時に乗船したと考えられている。

3人の密航者が発見され、入国管理当局によって陸上に送還されたが、それでも本船は密航者を乗船させたことで罰金を科せられた。

例2

本船は荷役を終え、通常の密航者点検が行われた。船上に密航者は見つからなかった。本船が港域を出ようとしている時、通過するフェリーボートがラダートランクに密航者がいるのを見たと報告した。

現地の代理店に連絡が取られ、10人の密航者を下船させる間、船長を支援した。本船は入国管理当局により罰金が科せられた。

本船は、乗船するすべての人物が適切に記録され、正当な理由での在船を許可されていることを確実にする責任がある。しかし、誰が潜在的密航者であるかを見分けることは困難かもしれない、というのも密航者はしばしばステパードア又は陸上の要員と同じ型の衣類を着用しているため、密航者を見つけ、呼び止めることは難しくなるのである。可能であれば、舷梯の下で（即ち船に足を踏み入れる前に）乗船する者の身元を調べ、綿密な出港前の密航者点検を実行することを勧める。

これらのいわゆる「職業的な」密航者に加え、潜在的密航者の港湾、船舶への立ち入りを支援する数多くの現地の会社、個人の報告がある。しばしば、陸上の見張り員へわずかな心付けさえすれば、認定されていない者が本船に立ち入ることが許可されてしまうのである。

ラダートランクから本船に乗船する密航者を見付けることはより困難で、見付けるには通船/水先船あるいは観察力が鋭く親切な通航中のフェリーの支援が多くの場合不可欠である。

密航者は、出来るだけ早く本船から移送、上陸させるのが望ましいが、これが可能な場所においても、罰金と費用はかなりのものになり得る。

船員とメンバー各位は、船上で発見された密航者はIMOガイドラインに従って取り扱うべきであることに注意されたい。乗組員が犯罪行為または過失の責任を負わされる結果となり得るいかなる状況も起こるのを避けることが重要である。

安全帽着用の重要性

Risk WatchとHealth Watchの以前の版において、クラブは正しい個人保護具（personal protective equipment; PPE）を着用することの重要性に言及した。



PPEの種類の中で、保護帽は最も重要であり、クラブが最近取り扱った事例は、仮に保護帽が着用されていないければ何が起こり得たかを示している。

2017年1月22日、二等航海士はバルブのロックとチェーンを調整していたところ、マニホールドに入って来た波に背中を打たれた。

彼は階段から流れられ頭部を負傷した。衝撃は着用していた保護帽がひどく凹む程激しかった。

幸いなことに、二等航海士が緊急治療のためヘリコプターで救助されることが可能となる前に、短時間の離路が必要であったのみであった。検査は彼が外傷性脳損傷と前頭頭皮に裂傷を負っていることを示していた。幸運にも、傷は非常に深刻なものではないことがわかり、翌日彼が飛行機に乗ることについて問題は無いとされた。

保護帽が無ければ、結果ははるかに悪かったかも知れず、したがってメッセージは明確である-正しいPPEを着用することを常に確実にすること。

コンテナと貨物



熱損傷した大豆 – 中国への運送に伴う問題

ブリタニヤのメンバーは、近年中国諸港に運送された熱損傷した大豆貨物に関連するいくつかのクレームを受け取った。

この種のクレームは、大豆貨物が高価であるため比較的高額になり得る。直面したクレームの考察は、乗組員による留意事項のための実務指針を提供する。

何が問題か？

直面した二つの主な問題があり、両方とも船積み前の大豆貨物の品質に関係している：

- i) 大豆が、30°Cを超える温度、11.5%を超える含水率で20日を超える航海のため船積みされたことは、自己発熱やそれに関連した損傷が起きる危険性が高い。
- ii) 大豆は、積み荷役以前に熱損傷又は黒ずみを受けるかも知れない。荷送人は、これを損傷を受けていない貨物と混ぜることにより軽減しようとするかも知れない。通常いかなる仕様外または変色した貨物にも許容誤差があるが、当該貨物の黒ずんだ大豆の割合が3%（仕様外）ではなくて1%未満（仕様どおり）である、といったようなことを視覚検査で決定するのは困難かもしれない。

航海中の不十分な換気は、しばしば損傷発生の原因にされる。しかし、もし換気不足による濡れ損があれば、これは詰めた貨物の上層部にも影響している可能性が高い。損害が貨物のいたるところにより均一に広がっている場合、これは貨物自体の品質の問題であることを示す。しかし、中国の裁判所はこの見解を受け入れないかも知れないので、可能であれば前もって予防措置をとるべきである。

問題を避けるためにどんな予防措置をとることができるか？

積み荷役前

• 中国への運送のため南米または米国において大豆を積み荷する場合、特に、雨の後、荷渡しが8月と10月の間である場合には、乗組員による特別の注意を払うべきである。

• メンバーは、可能であれば、積み荷役の前に荷送人からの品質証明を要求するべきである。これには、含水率、異物、熱損傷した穀粒、損傷した穀粒と割れた穀粒の全体量について数値が記載されていなければならない。

• 仮に荷送人が証明書を提供できなければ、含水率の確認を書面で要求するべきである。

• 高い含水量または前から存在する損傷により、何らかのリスクが明らかにある場合、若しくは問題が実際に認められた場合、平均含水量と貨物の温度を確認するため荷積み港で荷送人と貨物のジョイントサンプル（共有試料）を採取するのが賢明かも知れない。サンプルは万が一クレームが提起された場合の後の分析のため保持できる。

積み荷役中

• この過程で異なった品質の貨物が提供されるかも知れないので、積み荷役を通して綿密に貨物を検査する。明らかな湿っぽさ、黒ずみを帯びていたり、固化したりしている穀粒には特別の注意を払う。

• 積み荷役中は、万一の降雨の場合、急いでハッチカバーを閉めるように注意し、このようないかなる作業も航海日誌、事実報告書の両方に適切に記録する。

• 荷役作業が許せばその都度、例えば積み荷作業の休止と特により長い遅れが起こればその間に、貨物温度と概観を調査して記録するべきである。

航海中

• 航海をとおしてすべての換気記録を継続すべきである。これらは以下に述べる‘three degree rule’を考慮すべきである：換気は、外気温度が積み荷役時の貨物温度に較べ少なくとも3度低い時には何時でも行われる。昼間と夜間両方の貨物温度、外気温度、正確な換気設定を記録すべきである。

• 航海中は、ハッチカバーのドレンバルブに自己発熱を示すかも知れないため、結露がないかを点検するべきである。いかなる結露も記録すべきである。

• 航海中は、可能な場合は何時でも、貨物の状態と温度もまた調査すべきであり、この場合常に安全と作業上の制約を考慮する。

揚げ荷役中

• 積み荷役と同様に、揚げ荷役中に降水があれば、これは記録されるべきであり、ハッチカバーは急ぎ閉鎖する。

• 貨物の状態に問題が発見された場合には、メンバーはクラブに必ず連絡されたい。クラブはサーベイヤーと支援する他の専門家を手配するであろう。

船長または乗組員は何か疑問があれば、現地のコレスポンデントを経由して、遠慮なくクラブに連絡されたい。クラブは必要に応じて助言することができる。

ロスプリベンション

ロスプリベンション・セミナー

クラブのロスプリベンション部門は、一連の技術的セミナーを続けるために、世界中を旅している。



セミナーは非常に評判が高く、常に最新情報に改訂され、メンバーの要望に合わせるために適応させている。ロスプリベンション・チームは、いくつもの公的なセミナーにもメンバー自身の職員を対象とした社内セミナーにも参加し、メンバーの事務所を訪問し講習を行ってきたが、これは特に東南アジアで好評を得ている。

船舶職員と監督者を対象とした技術的セミナーは、武漢、シュチェチン、台北、マニラで開催されてきた。これらのセミナーでは、安全意識に重点を置いた効果的なリスク評価の重要性を強調している。セミナーで取り上げられた最近の話題には、次のようなものがあった：

- 航行における判断ミス及び人的資源管理について（船上における安全作業手順と実務手順の原則を注意喚起しつつ）；
- 貨物に関する問題（特に危険貨物に関するもの）
- 海事産業におけるその他の一般的関心分野（MARPOL違反や閉所空間に入ることを含む）

ロスプリベンション・チームは、セミナーで時に使われることのある双方向型のゲームの開発も行った。このシナリオでは、受講者の中の志願者が、船上で適切なリスク評価の必要性を強調するロールプレイに参加する。これらのロールプレイのセッションは愉快的な雰囲気であるが、効果的なリスク評価は重大な怪我や致命的な事故を防ぐということにおいて、非常に重大な点を出している。

ロスプリベンション・チームによるセミナー主導の別の側面として、講習内容に別の次元を加えるために映画を使用することがある。チームでは、二つの短い映画シナリオを創作した。一つは船橋資源管理を扱っており「航行 - 基本的に立ち返る」と呼ばれている。もう一つはECDISの使用に関連した潜在的な問題を取り上げており「ECDIS - 起こるべくして起こった事故」と呼ばれている。映画は、ロスプリベンション・チームが様々な役割を演じる形で、フルミッション操船シミュレーターの中で製作された。

映画「基本的に立ち返る」は様々な種類の船でのいくつかの事故に基づいており、これらがコンテナ船に基づいて一つのシナリオにまとめられていた。この種類の船が用いられたのは、コンテナ船が岸壁に接触し、場合によってはコンテナ・クレーンを損傷したという事故が一定数あったことに注目したからである。

ECDISの映画はある一つの事故に基づいており、英国の海難調査部(MAIB)の報告書から取られたものであった。映画はECDISの間違った使い方を明らかにすることを目的として作られており、市場には多種多様なECDISの型があり、操作やメニューの変更とともに、様々な方法で操作されているという事実に着目を集めてもいる。

技術的セミナーが船員と船舶管理監督を対象にしているのは、これらが会社の組織上の政策を遂行する人たちだからである。しかし、乗船時に船員が安全を管理し促進しようとする努力は、彼らの管理者自身の安全文化と訓練によって決められ、制約される可能性があることにも我々は気付いている。このことに対処すべく、ロスプリベンション・チームは、メンバーの会社内の政策決定者を対象としたセミナーを含めるようにセミナーのプログラムを適合させてきた。これらには、上級管理職者や陸上の管理責任者(designated person ashore; DPA)も含まれる。これまでのところ、これらのDPAセミナーはシンガポール、ムンバイ、チェンナイ、香港、神戸、東京で行われてきた。

航海とシーマンシップ

海賊：最近の襲撃は海運に対する脅威が復活していることを示している

6月12日に、国際水域における海賊行為を防止する任務を負う多国籍の海軍協力組織である合同海上部隊(Combined Maritime Forces; CMF)は、アデン湾においてその海軍の行動がさらに増加するとの声明を発表した。

声明の全詳細は、次のリンクを参照されたい：

www.goo.gl/pwG1vD

CMFの対応は、その海域でのいくつかの最近の商船に対する攻撃に対して取られたもので、その概要は次の通りである：

- 5月16日に、インド海軍は2隻のダウ船（帆船）と8隻のスキフ（一人用の小舟）がアデン湾における海賊行為に用いられていたという通報に対する調査を行った。3隻のスキフは高速で逃げたが、残りの船は捜索が行われ、武器弾薬が押収された。

- 5月31日に、タンカーがバブ・エル・マンデブ海峡で発砲された。タンカーは襲撃で損傷を受けた。乗船していた警備員が応戦し、海賊は立ち去った。報告によると、攻

撃していたスキフの1隻は、攻撃中に突然、爆発した模様である。襲撃者が爆発物を使用した動機については、まだ明らかとなっていない。

- 6月1日に、別のタンカーが6名の武装した海賊にオマーン湾で銃撃された。乗船していた警備員が威嚇射撃を行い、追跡していたスキフは立ち去った。

上記内容は、海賊がアデン湾の船にとって脅威を与え続けていることを思い出させる時宜になかった注意喚起である。高リスク海域を通過する船は、最良の管理実務手順4 (Best Management Practices 4; BMP4)を実践し続けるべきである。BMP4の全詳細は、次のリンクにあるブリタニヤの海賊に焦点を当てたページを参照されたい：

www.goo.gl/4yh2fn



最近のDPAセミナーのテーマは「安全文化とリスク評価」で、参加者は自社の船員による会社の安全文化の理解と解釈について考えるように求められ、リスク評価がどのようにしてより効果的になり得るかについての討論や、ISMコードの下でのDPAと上級管理職者の義務に関する彼らの法的責任に関する討論につながっていく。

チームはまた、セミナーの受講者からフィードバックを得るために電子投票装置を使い始めた。このフィードバックから、上級管理職者の訓練、安全作業実務手順、安全文化に対する認識は、必ずしも現実的ではない可能性があることが分かった。例えば、240名の受講者のうちおよそ8%が、安全文化が彼らのSMSに含まれているので、乗組員に対して特に取り組ませる必要はないと述べた。セミナーを通して得られた結論や分かったことはメンバーに対してクラブの刊行物として記事の形で配布を行い、今後のセミナーで討論がなされるであろう。



法律関係

英国最高裁が用船契約の安全港保証義務に関する法律を再度確認した OCEAN VICTORY号

2017年5月、英国最高裁判所はOCEAN VICTORY号についての判決を下し、英国の裁判所における数年間にわたった用船契約上の安全港保証義務の意味に関する訴訟が終結した。紛争は、2006年10月の日本の鹿島港において、激しい強風下で撒積貨物船が全損になったことに起因した。

概要

最高裁は、貨物を揚荷するため鹿島港に向かうように定期用船者が本船に対して航海命令を出した時点において、鹿島港が安全港であったとした控訴院の2015年判決を維持した。その結果、定期用船者は定期用船契約に基づく安全港保証義務を遵守したことになり、したがって、航海命令後に鹿島港で本船と貨物が喪失したことについて責任を負わないこととなった。

最高裁はまた、別個の問題である裸用船契約書式(BARECON form)に基づく共同保険義務の法的効果についても控訴院の判断を維持した。結果として、登録船主と裸用船者は、船の船舶保険の下で共同被保険者となっているとして、船体喪失について定期用船者に求償することができなくなった。喪失についての登録船主に対する裸用船者の責任は、船舶保険金の支払いによって消滅し、そのため裸用船者と彼らの保険代位者は定期用船者に対して損害賠償請求ができなくなった。

最後に、最高裁はまた、1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約の下では、用船者は、用船した船舶の総トン数に応じて当該船舶の滅失や損傷について船主に対する責任を制限できないことを再確認した。

事実

OCEAN VICTORY号は、登録船主によって所有されていた撒積貨物船で、89年の標準裸用船契約書式(BARECON 89)により、その関連会社に裸用船されていた。標準書式の第12条(現在のBARECON 2001では第13条)は、裸用船者に対し、船体へのリスクに対して自身と船主とで共同保険手配を行うことを要求していた。

裸用船者は第三者に対して定期用船という形で船を再用船に出していた。2006年9月に定期用船者は本船に対して南アフリカで鉄鉱石貨物を船積みし、日本の鹿島港で荷揚げしよう命じた。本船は2006年10月に鹿島港の原料岸壁に到着し、10月24日に長波と激しい強風の影響で係留索を失い始めた。本船は避難場所を求めて出航したが、鹿島水路において座礁し、全損となった。

船舶保険者は船体喪失に対して登録船主におよそ7千万ドルを支払い、船主と裸用船者の権利の譲渡を受けた。裸用船契約と定期用船契約の両方は、安全港保証義務を含んでいた。

保険代位者は定期用船者に対して安全港保証義務違反を主張して訴えを提起し、船体喪失のために支払った保険金を損害額として請求した。

定期用船者は、その抗弁として、鹿島は安全港であり、喪失は異常事態の結果起きたと主張した。また、登録船主と裸用船者が共同被保険者とされている船舶保険によって填補されている範囲について、裸用船者は登録船主に責任を負わないとも反論した。

判決

用船契約の安全保証義務

英国法上、なんらかの異常事態が生じていない場合において、特定の船が、高い航海技術および海技によってしても避けられない危険に曝されることなく、その港に到着し、その港を使用し、かつ、その港から出港することができれば、その港は安全とされる。

安全港保証義務違反を判断する時点は、港を指定した日である。安全港保証義務は継続的保証ではない。保証義務は、船が将来に到着する時における安全性の予測であり、その港における全ての性質、特性、制度、状況が常態であることを前提に、船が到着するはずである特定の時間に港が正常であると見なすものである。問題は、港がこの特定の船について将来を見越した形で安全であるかどうかである。答えが「異常事態がなければ、安全である」であれば、安全港保証義務は遵守されていることになる。

本件は、2013年に商事法廷にて初めて審理された際、裁判官は長波と非常に激しい北からの強風という2つの海象は鹿島港では一般的な特徴であるとして、港が安全港ではないという判決を下した。裁判官は、海難を引き起こしたこれら2つの海象が同時に発生することは稀なことで、過去35年間に一度も起きていなかったらしいということが分かったにもかかわらず、である。

用船者側は控訴し、2015年1月の控訴院において、控訴院の3名の裁判官は、長波と激しい北からの強風の同時発生（「致命的な組み合わせ」）によりバースにとどまることが危険になったものの安全に出港することもできなかったということが、異常事態であるのか、または港の通常特性であるのかを検討すべきであったと述べた。

最高裁判所は「致命的な組み合わせ」という基準に賛同し、異常事態とは通常事態からかけ離れたものであると述べた。それは通常の成り行きとは外れていて、予想外である。それは用船者が想定していなかったであろうことである。それでは本件の危険は稀で予想できないものであったか、それとも特定の港にとって特定の船の寄港にとって一年のうち特

定の時期において普通のことであったのだろうか？

裁判所に示された証拠は、港の歴史において、原料岸壁で損傷や係留索具の破壊の危険がある状態で長波に捕まり、かつ同時に鹿島航路が強風で航行不能になった船はこれまでなかった、というものであった。

控訴院は、最高裁の5名の裁判官により全員一致で支持される形で、鹿島における長波と激しい北からの強風の両方という「致命的な組み合わせ」は歴史的に極めて稀な事象であるので「異常事態」であり、従って用船者は安全港保証義務に違反していない、と結論づけた。

船舶への危険に関する登録船主と裸用船者の共同保険

鹿島は安全港であるという判断は、控訴院であれ最高裁であれ、定期用船者が提出した共同保険に関する主張について検討する必要はないということの意味した。しかしながら、完全を期して、控訴院は、裸用船契約のBARECON書式中の共同保険の条項は、船が全損になった場面における被保険損失の扱いに関する、登録船主と裸用船者間の包括的な規定となっていると判断した。そのようなことで、裸用船者が用船契約における安全港義務に違反しても、登録船主は補償のために裸用船者ではなく保険からの給付金をあてにすることに同意していたのだから、裸用船者は船主に対して責任を負わないこととなった。

論理的帰結としては、裸用船者は安全港保証義務違反の結果としてなんの損害も被らず、そして次に定期用船者も裸用船者に対して責任を負わない、ということであった。したがって、定期用船者は、なんの関係もない船主と裸用船者間の合意の解釈に基づいて、船体喪失の責任を免れたのである。

最高裁はこの決定を多数決により支持したものの、2名の異議のある裁判官は、共同保険条項は保険金支払いの仕組みを扱っているだけで、当事者らの実体的権利は扱っておらず、したがって共同保険条項は契約違反に対する損害賠償を求める権利を排除するべきではない、と説得力を持って論じた。

賠償責任の制限

責任制限の問題について、(もしも用船者が安全港保証義務違反をしていて責任を負われたという仮定上のシナリオにおいて)最高裁裁判官は全員一致で、1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約の第2条1項(a) (「船舶上で又は船舶の運航若しくは救助活動に直接関連して生ずる死亡若しくは身体の傷害又は財産の滅失若しくは損傷(…中略…)」)及びこれらの結果生ずる損失に関する債権)は、船体損害に対する責任を当該船舶のトン数を用いて計算する金額だけにする権利までは意味しないと判断した。したがっ

て、用船者はそのトン数を用いてOCEAN VICTORY号の損失に対する賠償請求の責任制限を主張することはできなかったであろう。

結論

1976年条約の賠償請求の責任制限に関し、最高裁は、用船者は用船した船の損害や損失に対する賠償責任を当該船舶のトン数を用いて制限することはできない、というこれまでの判例法を再確認した。

一方で、用船契約に基づく船主と用船者の共同保険の効果に関する最高裁の判断は、最高裁裁判官のなかに反対意見があるため、まだ確定していない。我々は、現在、BIMCOがBARECONの改訂版を作成中で、そこではこの問題に対する回答が盛り込まれると理解している。改訂版の採択を待つ間、船主の裸用船者に対する被保険損失について請求する権利を守るため、BARECON書式を変更するかどうかについて、用船者は法的助言を受けるべきである。

安全港保証義務に関し、最高裁が控訴院の判断を維持したことは用船者側からすると歓迎される。なぜならば、商事法廷の当初の判決は、それまで誰も非安全と考えてこなかった現代的な専用の港の事案において、極めて厳しい結論であったからである。

用船者の遅延命令の結果引き起こされた貨物損害の賠償責任

定期用船者は、用船契約に1996年インタークラブ協約(ICA)が組み込まれている場合、長い期間、船が荷揚港の外で待機するように命じることについて慎重に考えるべきである。

Yangtze Xing Hua号事件 (Transgrain Shipping (Singapore) Pte Ltd v Yangtze Navigation (Hong Kong) Co Ltd [2016] EWHC 3132 (Comm)) における最近の高等法院の判決によると、そのような待機命令はICAの条項8(d)の意義においては「作為」とみなされ得る。これは、そのような命令の結果として貨物に損傷が発生すると、ICAは貨物クレームの賠償責任を用船者に100%割り当ててくることを意味する。

背景となる事実

貨物代金が支払われていなかったため、用船者は船に荷揚港の外で4ヵ月以上待機するように命じた。船が最終的に2013年5月に貨物を揚げ荷した際、貨物の損傷が見つかった。船に対して貨物クレームがなされた。そのクレームは解決されたが、次に船主が用船者を相手取り定期用船契約に基づいて求償を行った。(船主と用船者との関係においては)貨物クレームに対する責任は用船契約書に摂取されているICA8条(d)に従って分配されるこ

とになっているというのが共通の立場であった。

8条(d)は次のように規定している：

a) すべてのその他の貨物クレームに対する賠償責任はいかなるものであれ船主50%、用船者50%の割合で分配されること。

b) しかし、貨物クレームがどちらか一方の「作為や不作為」により発生したことの明白で反駁できない証拠がある場合、その責任ある者がクレームの100%を負担すること。

判決

仲裁廷は、船を長期間、荷揚港の錨地にとどめておくこととした用船者の決定はICAの条項8(d)における「作為」であるので、貨物クレームに対する賠償責任は用船者に100%分配されると判断した。

用船者は異議を申し立てした。裁判所が判断しなければならない問題は、8条(d)にある「作為」が過失という意味での非難に値する作為を意味するのか、それとも過失であるうとなかろうと何らかの「作為」を意味するのかがであった。裁判所の判断では、8条(d)の「作為」という語は、過失か否かを問わず、

要約すれば、船主は、船長と乗組員による通常の適切な航行とシーマンシップによって回避できる危険によって引き起こされる損失のリスクを負っている。用船者は、船が指定された港に行くことが見込まれている時点における、特定の時間に特定の船にとって通常であると予想できるような危険による損失であって、高度な海技によっても避けられないものに対して責任を負う。船主そして究極的にはその船舶保険者は、異常事態による危険によって引き起こされた損失の責任を負う。

通常かつ普通のあらゆる作為という意味であると合理的に理解されるということとなった。その結果、裁判所は、8条(d)の「作為」について仲裁人の解釈は正しいという判断を示し、用船者の上訴は棄却された。

判決を不服として上訴中であるとされている。

本記事についてThomas Cooper LLPのWilliam Stansfield弁護士の協力に感謝します。

法律関係

荷役作業の責任

2012年11月にRisk Watchは、用船契約条項が貨物の積付のリスクと責任を用船者に移転した場合の積付計画担当者の責任を要約した記事を公表した。これは、NYPE 1946年定期用船契約書式第8条とGencon 1994年航海用船契約書式第5(a)条の例に見られるとおり、積付責任を用船者に移転している一般的な商慣習である。たとえば船長が積付計画を準備または承認しても、船長または船主による重大な介入が無い限り、用船者には不適切な積付に起因する損失または損害に対する責任がおそらく残っている。より最近の二つの事例は、この論点の有益なガイダンスである。

スチールコイルの積付

スチールコイルが、Hague規則および（標準Congenbillの裏面の「用船契約のすべての契約条件、自由そして除外事由…が摂取される」という文言のため）Gencon 1994年用船契約を摂取した条項のCongenbill 1994書式船荷証券に基づいて、中国からロシアへ運送された。

Gencon用船契約第5条は、「貨物を用船者によって、船主に対するいかなるリスク、責任、費用その他何も無しに、船艙に持ち込まれ、積付け及び／又は荷均され、検数され、固縛され／固定される」と規定していた。

船長と一等航海士がスチールコイルの積付計画（stowage plan）を用意したが、そこでは貨物を固定する固定コイル（locking coil）が抜けており、不適切なものであった。用船者に雇われていたステベドアは、固定コイル無しに貨物を積付けたが、ステベドアが船長の積付計画に従った証拠はなかった。船長は、積荷役が完了した後、固定コイルが欠けていることについて懸念を示したものの本船を出港させた。本船は、航海中悪天候に遭遇し、中程度ないし激しい横揺れにみまわれた。積付けた貨物は移動し、コイルが損傷した。貨物関係者は、船主が貨物の適切かつ注意深い荷積み、積付け、運送、管理を怠ったとして、高等法院に船主に対する損害賠償を

提起した。裁判所は、貨物の移動とその結果である損傷は固定コイルが無かったことに起因すると認定した。積付けは、航海中に予測される天候状態に立ち向かうには不十分であり、不適切であった。裁判所は、船主は積付不良について責任は無いと判断した。何故なら、積付けの責任は、Gencon用船契約第5条（なお判決では、船荷証券に摂取されているとされた）によって用船者と貨物関係者に移転していたからである。また証拠によると、用船者に雇われたステベドアは船長による積付計画に従っておらず彼ら自身の計画のもとに貨物を積付けており、積付中に船長または船主による重大な介入はなかった。

この事例は、用船者が積付けについて責任がある場合、用船者は貨物固定マニュアルに従って貨物を積付け、固定することに注意を払わなければならないことを示している。たとえば積付計画が船主や船長によって準備されるにしても、積付計画は用船者と用船者が雇ったステベドアによって注意深く検討されなければならない。

[EEMS SOLAR号事件 \(\[2013\] 2 Lloyd's Rep 487\)](#)

袋詰め米の運送

袋詰め米の貨物がパキスタンからコートジボワールに運送された。Hague規則とSynacomex 90書式の用船契約が船荷証券に摂取されていた。Synacomex用船契約第5条は、「貨物は、荷送人／用船者の費用とリスクにおいて、好天荷役日（WWD）当たり1,500トンの積み高で積込まれ、荷均及び／又は積付けられるものとする。…貨物は、荷送人／用船者の費用とリスクにおいて、好天荷役日（WWD）当たり1,500トンの揚げ高で荷揚げされるものとする。積付けは船長の指図と責任で行われるものとする。」と規定していた。

貨物関係者は、積荷役中、運送中または揚荷役中に袋が破れたこと、及び荷不足について船主にクレームを提起した。船主は、

Synacomex第5条の船長の責任の規定に基づいて積付けに責任があるとは認められども、「荷送人／用船者の費用とリスク」と「荷受人／用船者」の文言は、積荷役と揚荷役の責任を貨物関係者又は用船者に移すことを意味すると主張し、したがって、（積付不良ではなく）積荷役又は揚荷役不良に起因する範囲で、米袋の損傷は貨物関係者が負担すると主張した。高等法院は、Synacomex第5条の貨物関係者又は用船者の「費用とリスク」という文言は、まさに積荷役と揚荷役の責任を用船者と貨物関係者に移転するものであるとして、船主の主張を支持した。したがって船主は、積荷役及び揚荷役不良に起因する範囲において貨物損傷について責任を負わなかった。

この事例は、荷積み、積付け、揚荷といった荷役作業の「費用とリスク」に関する用船契約の規定は、そのような荷役作業についての責任を船主から用船者または貨物関係者に移転することができることを示している。

[SEA MIRROR号事件 \(\[2015\] 2 Lloyd's Rep 395\)](#)

（監訳） 矢吹英雄 東京海洋大学名誉教授

編集者より 編集者一同、『Risk Watch』が皆様のお役に立ち、適切で全体に面白い内容であることを願い、さらに改善に向け努力しております。皆様のご意見をrwatched@triley.co.ukまでお寄せ下さい。

（翻訳）ブリタニヤP&Iクラブ日本支店

（以上の記事は英語版の日本語訳です。日本語訳と英語版の間に齟齬がある場合は英語版の内容を優先下さるようお願い申し上げます。）