

RISK WATCH

2018年10月号

船員向けアプリ そして健康に関するコンテストについて
コペンハーゲン・オフィス スカンジナビア・チームの紹介
ロスプリベンション 硝酸アンモニウム系肥料
法的分析 ハーグ規則の出訴期限および最新法律情報



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

編集長からのメッセージ

ブリタニヤの使命は世界最高のP&Iクラブであることです。



我々の新たに任命されたコペンハーゲンの専属コレスポンデントであるBデンマークP&I社の立ち上げに胸を躍らせてこの秋の季節を迎えております。歓迎会がコペンハーゲンの海運地域の中心部の Hellerup にあるBデンマークP&I社の事務所で催され、そこではティンドールライレー(ブリタニヤ) 会長である John Ridgwayと最高経営責任者のAndrew Cutler がBデンマークの代表取締役社長であるMichael Boje-Larsenに加わって、新しい事務所に賓客を迎え入れました。

本誌の2, 3ページではMichaelとJonathan Bottを筆頭とするロンドン事務所の全スカンジナビア・チームを皆様に紹介する機会をいただきます。デンマークはクラブのビジネスのおよそ16%を占めており、新しい事務所の開設により、その地域における我々のメンバーが可能な限り最高のサービスを受け、またその地域で拡張し進展できるように完璧な機会を提供することを確実にできることを試みるお約束を再確認いたします。

デンマークでの開設や、2017年4月の日本、2018年6月の香港、2018年9月のシンガポールにおける専属コレスポンデントの獲得、そして2018年秋のギリシャ事務所の開設を含めた世界中での進展について、クラブでは最近発表を行いました。次回以降Risk Watchの月号を使って、読者の皆様に我々の全ての事務所を紹介することを楽しみにしております。

我々はまた、年に一度のP&Iトレーニング・ウィークのためにロンドン事務所において41のメンバーのホストを務めたばかりです。派遣された方々は17の国から参加され、31の様々な会社を代表しておりました。我々はトレーニング・ウィークを20年間以上開催してまいりましたが、メンバーをロンドン事務所にお招きし、丸一週間の講義と社交行事を通してメンバーと知り合うことができるのは、素晴らしい機会であると改めて感じました。来年はトレーニング・ウィークを9月から6月中旬頃に変更する予定です。イベントについて詳しい情報をお知りになりたい場合は、遠慮なくお問い合わせください。

CLAIRE MYATT
編集長

(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ひ、さらに改善に向け努力しております。皆様のご意見をpublications@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。)



海での健康

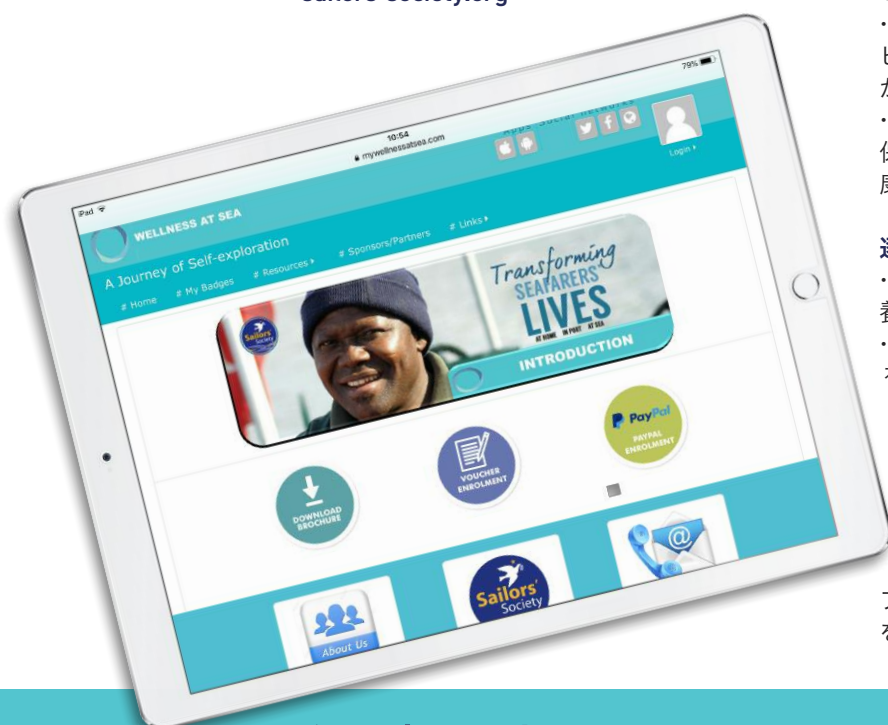
船員協会の海での健康アプリは、様々な対話形式の課題、練習問題や栄養摂取のコツ、福祉の情報を通して、船員が健康な状態を向上させる支援を目的としている。



アプリは無料ダウンロードができ、iPhoneとAndroid両方で利用可能である。



さらに情報を得るには次のサイトを参照のこと：
sailors-society.org



海上と自宅の両方で、アプリを使ってどのように逐次情報を得るようにし、どのように気分の状態を記録できるようにするかについて、以下でざっと見ていく。

気分の追跡

- ・感情が行動にどのように影響するだろうか？アプリの追跡機能を使って一日の気分、社交、食事、運動管理を監視してみよう。
- ・アプリのメモ欄を使って日誌をつけてみよう。海上にいると家族と連絡を取るのが難しいこともあるので、自分の愛する者に知らせたい大切な話について「覚え書き」をしておいてはいかがだろう。
- ・食事制限は気分に影響を及ぼす。アプリのレシピセクションには、素晴らしい食事のアイデアがある！
- ・運動により身体的健康だけでなく精神的健康を保つことができる。アプリの運動機能を使って健康を維持しよう。

逐次情報を得る

- ・アプリの身体セクションにある健康な生活と栄養のヒントをチェックしよう。
- ・アプリのリソースセクションを使って、自分が有する権利と地元の福祉組織についてもっと知ろう。
- ・Marine Traffic が提供するAISのデータを使って旅程を追跡し、次の寄港地に関する有益な情報を見つけよう。
- ・さらにご自身の健康と福利を向上させることに興味をお持ちですか？オンライン学習のプラットフォームである mywellnessatsea.com を紹介するアニメを見てみよう（詳細は下記参照）。

健康と福利は1回のクリックで手に入る

船員協会の受賞歴を持つ海での健康コーチング・プログラム、海での健康e-ラーニング (Wellness at Sea e-Learning) は、海運での輝かしいキャリア形成のためにあなたが身体的・精神的な健康を保つ支援を行う。

5つのモジュール
対話形式のクイズとビデオ
オンライン・サポート

たった3ドルで mywellnessatsea.com に新規サインアップしよう
wellness@sailors-society.org | +44(0) 2380 515950

2018年12月15日までに最初のモジュールを完了して懸賞を当てよう。

1等賞：100 ドル相当のamazon.com 商品券

2等賞：25 ドル相当のamazon.com 商品券 (4名様)

全ての規約と条件については mywellnessatsea.com を参照



ブリタニヤのスカンジナビア・クレーム・チームとデンマークのコペンハーゲンにある新しい事務所

今号のRisk Watchでは、読者にスカンジナビア・クレーム・チームを紹介する。チームは、我々の全メンバーの16%強に相当するデンマークとノルウェーにいるメンバーを担当している。ロンドン・オフィスでは、チームは23年間ティンドールライレーにいるJonathan Bottにより率いられている。我々はまたコペンハーゲンにある新しい専属コレスポンデントの事務所であるBデンマークP&I社をご紹介できることを喜ばしく思う。

ロンドン



JONATHAN BOTTはP&Iクレーム担当の役員である。彼は1995年、よく知られたシティの法律事務所からティンドールライレーに加わった。Jonathanは事務弁護士の有資格者で、主要な衝突や座礁事故を含む幅広いP&IとFD&Dクレームに対処する。2010年8月にスカンジナビア・チームに異動する以前、Jonathanは最初のうちはクラブの韓国チームで働き、その後、ほぼ10年間、日本とイタリアのクレームチームのための日常業務を行っていた。



MICHAEL BIRDは部長である。彼は1997年に英国の事務弁護士の資格を取り、ロンドンの2つの優れた海事法律事務所働いた。2007年にティンドールライレーに加わり、その時以来、クラブのスカンジナビア・メンバーと共に働いており、幅広いFD&D、P&I、CLHに関する問題で彼らを支援してきた。MichaelはBIMCO文書委員会のクラブ代表である。



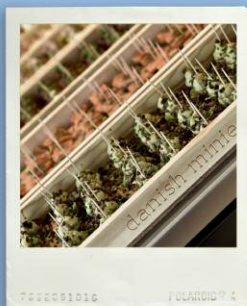
CLIVE DAVIESは副部長であるが、船長としての経歴を持ち、冷凍運搬船、客船、一般貨物船、重量物船、LPG/アンモニア運搬船を含む様々な船に乗っていた。ブリタニヤに加わる前、Geest Lineで働き、大西洋フリートの貨物船に乗っていた。Cliveは冷凍運搬船やケミカルタンカーから事故による死傷者に至るまで幅広いP&I事故に対処する。彼は豊富な経験を持っているので、他のチーム・メンバーにとって判断を行う際の基準となる人でもあり、ロスプリベンションチームの手助けをしている。



MIKE STEERは副部長である。Mikeは、以前10年間、2つの相互海上保険会社で働き、そのうちの一つは別の国際グループクラブであったが、その後2012年にティンドールライレーに加わった。Mikeは事務弁護士の有資格者で、衝突、座礁、汚染事故を含む様々なP&IとFD&Dのクレームを扱っている。彼は現在、国際グループ海事安全小委員会(International Group Maritime Security Sub-Committee)と国際グループ汚染小委員会(International Group Pollution Sub-Committee)の両方においてクラブを代表している。



JOANNA MORGANはフリート・マネージャーである。彼女は2013年にティンドールライレーに加わる前、事務弁護士の資格を取り、海事法律事務所の手配チームで6年間過ごした。Joannaはティンドールライレーに加わって以来、我々のスカンジナビアのメンバーと働いてきて、P&I、FD&D、CLHクレームに取り組んでいる。



JUSTIN OLLEYはフリート・マネージャーである。サザンプトンで海運・港湾・環境に関する修士号を取得した後、ロンドンの船主の元で働き何年もクレーム処理と保険契約を行ってきた。彼は2007年にティンドールライレーに加わり、それ以来、スカンジナビア・チームで働いており、液体貨物のクレームと乾貨物のクレームの両方を扱っている。



ANDREW ATKINはクレーム・マネージャーである。ロイズ・マーケットの最大手の貨物保険業者の一つで多岐にわたる貨物クレームの処理や優良貨物関係者との取引を行うといった5年間の経験を積んだ後、2011年9月にスカンジナビア・チームに加わった。以前には、Andrew は3年間、中東の保険会社のために包括的和解機関の海事クレーム部門で働いていた。

コペンハーゲンのBデンマークP&I社



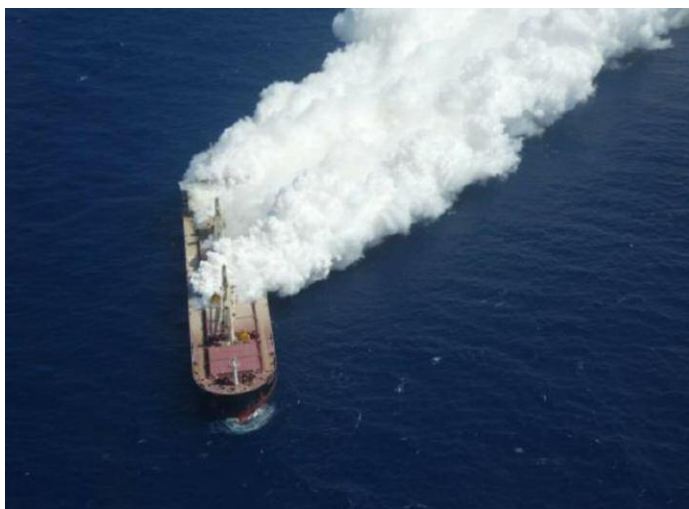
MICHAEL BOJE-LARSENはBデンマークP&I社の代表取締役社長である。Michaelは海事法について豊富な経験を有する弁護士で、以前、別のIGグループのP&Iクラブのために働いたり個人営業を行ったりしていた。彼は20年以上、保険部門で働いてきて、2000年代の初頭にあるライバル企業がギリシャの事務所を開業する際に出向したことで、チームに独特のスキルを加味している。



RISHI CHOUDHURYは副社長である。2006年にティンドールライレーに加わり、12年間、韓国のメンバーと共に働いた。Rishiは、以前はスイスにある商品取引企業の法律チーム（弁護団）で働いていたが、海事法律事務所です事務弁護士の有資格者になるためにロンドンに転居した。彼は、Bデンマークへの出向のため、秋にコペンハーゲンに移る。

硝酸アンモニウム系肥料 (非危険物)

‘非危険物’に分類されているにもかかわらず、PURPLE BEACH号(2015年)とCHESHIRE号(2017年)の船上における硝酸アンモニウム系肥料(非危険物)(ANBF(NH))の運送に関する事故はこの貨物の潜在的危険性を浮き彫りにしている。この貨物は分解しがちで、その際にアンモニアと窒素を含んだ毒性のガスを生成し、貨物が最終的に爆発するかもしれない。



RESOLVE Salvage & Fire (Europe) Ltd. 社の好意により再現された画像

これらの事故に対応して、国際海事機関(IMO)は2017年9月にサーキュラーCCC.1/Circ.4を出した。サーキュラーは、このような貨物を運送する場合のいくつかの重要な問題と取るべき予防策に焦点を当てている：

[ow.ly/9LvR30IBvDX](https://www.imo.org/en/pressroom/2017/09/20170901-ccc-1-circ-4/)

サーキュラーは、たとえ種別C(非危険物)に分類されているANBF(nh)であっても、国際固体ばら積み貨物(ISMBC)コード付属書1の関連する予防策が注意深く適用されるべきであると記述している。それはまた貨物が分解した場合に取るべき特定の行動を提示している：圧力の蓄積を防ぎ貨物の冷却を助けるため、分解を発見したら直ちに艙口を開放し、それによって分解の進行を止めたり遅らせたりする行動も含まれる。

サーキュラーはまたANBFの海上運送について助言する肥料ヨーロッパガイドンス(Fertilizers Europe Guidance)により発行された指針書中の利用可能な情報に注目している。

[ow.ly/K0vU30IBvGO](https://www.fertilizers-europe.com/guidance/)

本稿執筆時、PURPLE BEACH号事故についてのドイツ連邦海事事故調査部(German Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation:BSU)の旗国事故調査はまだ継続中で、その結論は公表されていない。しかし、マン島船舶登録局(Isle of Man Ship Registry)によるCHESHIRE号事故に関する最終事故調査報告書は最近公表された。

[ow.ly/PyLu30IBvIS](https://www.isle.gov.im/ship-registry/)

報告書は、ANBF(nh)を運送する際のいくつかの問題を強調し、取るべき予防策について助言を与えている：

- ・CHESHIRE号のANBF(nh)貨物は‘非危険物’で‘非自己継続性(non-self-sustaining)’に分類されていたが、貨物にはそれでも破壊的な熱分解が起きていた。これが最終的に本船が、状況に対応する種々の努力にもかかわらず、推定全損を申告することにつながった。

- ・初期の分解が起こりうる兆候を検知するため、航海をとおして、関連のあるトレンドデータの再検討を含むANBF(nh)貨物の定期的な監視は極めて重要である。これは以下の監視を含めるべきである：

- 温度の著しく異常な変動
- 水の存在、ANBF(nh)貨物は製造時に通常はほとんど水分を含まない(<0.5%)
- 他の船艙と比較して酸素含有量が減少していること、分解中に酸素は生成されたガスに置換されるため
- 悪臭(おそらく化学反応の一部として生成される窒素とアンモニアの酸化物による)

(ANBF)



・メンバーのSMSは、ANBF(nh)貨物の運送のためのすぐに利用できる安全情報を提供すべきであり、それは以下の内容を含む：

- 分解が起きた可能性の前兆についての情報（酸素の減少、水の蓄積、目に見える蒸気、温度上昇とアンモニア臭—低濃度で判別と検知が可能）
- いかなる分解の進行をも効果的に阻止することを確実にするため、どんな措置を講じるべきか（最大限の換気、温度の高い場所の特定と直接の冷却を含む）

・貨物の分解が進行している何らかの疑いがあれば、直ちに貨物の製造者に相談することが重要である。製造者は貨物の化学分解とそれがどのように反応することが予想されるかを熟知しておくべきであり、それにより運送者からの意見と経験に基づく最良の助言を提供できる。

・分解の進行は、化学反応の継続に必要な熱エネルギーの維持によって分解の進行を助ける反応前線(reaction front)におけるマトリクスを形成する結果となるかも知れない。それ故、可能な限り、そのようなマトリクスの形成を防ぐための措置を講じるべきである。

・分解の進行は毒性のガス雲の排出につながるかも知れない。それ故、事故の最中に影響を受けた場所に人が曝されること避けるべきである。仮に乗組員がそのような場所で作業する必要がある場合は、ガスに曝されている間、自給式呼吸器(SCBA)と適切な保護衣(PPE)を着用しなければならない。

・機関室換気装置に引き込まれたどのような分離生成物も、空気の欠乏と排気温度の不均衡の原因となる過給機フィルタの汚損につながるかも知れず、それは最終的に機関のトリップにつながり得る。

- 毒性ガスに曝されることと分解生成物を可能な限り最小化するため、本船を安全に操縦する全ての努力が為されるべきである。

- 気密の開口部を通して毒性のガスが居住区画に漏れることを防ぐため、追加の対応策が要求されるかも知れない。

- もしも過給機フィルタが汚れるようなことがあった場合は、適切なPPE/SCBAsを着用した乗組員による手作業での清掃または除去が必要であろう。

・法定要件ではないが、ANBF(nh)を運送する船の運航者は、全ての分解事象に反応し検知を支援する付加的な特殊機器の運搬を考慮することを希望するかも知れない。そのような機器は特に次を含み得る：

- 熱検知器、赤外線放射温度計、または赤外線カメラ解析器
- 高圧水ランス（一般に'ビクターランス(Victor Lances)'と呼ばれる）
- 追加のSCBA

結論

全ての危険な状況に関しては、予防が最良の解決法である。IMOサーキュラーに記述されているように、できるだけ早期に分解を特定できるよう、分解の進行について認識しておくことが重要である。

分解は決して単純なプロセスではないが、迅速かつ適切に取り組めば、鎮圧することができる。それ故、航海をとおしての貨物の定期的な監視は、起こり得る分解の始まりを検知し、状況の悪化を防ぐために取られる早期の処置を可能にするため極めて重要である。

(nh)

新硫黄分要件 — 新しい挑戦



新しいMARPOL低硫黄分規制の施行日である2020年1月1日が近付いており、多くのメンバーが規則に適合するため、利用可能な異なった選択肢を探している。スクラバーを搭載する代替手段として低硫黄燃料油(LSFO)を使用することだけでなく、液化天然ガス(LNG)のようなガス製品の使用も選択肢として考えられる。この記事では、ブリタニヤのロスプリベンションチームが、メンバーにどのような選択肢があるかについて助言する。

LSFO

実際の視点から、LSFOの使用は表面上、現用の燃料システムの部分的改造のみ必要であり、自明の選択肢のように見えるであろう。しかし、その性状は高硫黄燃料油(HSFO)と異なっているかも知れず、このことはLSFOの使用に関連する運用上の問題があることを意味する。また、LSFOは高価格であり、費用のかかる解決法となる。これらLSFOの想定される需要の急増と品質要件、互換性、安定性からLSFOの将来の利用可能性について他の懸念も提起されている。ブレンドLSFOについても、これらの燃料を扱う基準がこれまでのところ公表されておらず、懸念の一つである。

LNG

LNGは豊富な供給があり今のところ価格競争力があるので、多数により燃料油に対する主要な選択肢の一つと見られており、既に業界のいたるところで多くの運航者により搭載されている。更なる利点として、NOx、CO2のような他の将来の大気放出制限への適合を含んでいる。しかし、費用のかかる機関の改造はもちろん、世界中でLNGの供給と入手可能な状況を保証する世界的な基盤(global infrastructure)が重大な懸念である。同時に、燃料としてのLNGの使用は船舶の運航のための新しい手順をもたらす、それ故全面的なリスク評価が実施される必要があり、乗組員は新しい手順で訓練される必要がある。

EGCS/スクラバー

他の選択肢は排気ガス洗浄装置(EGCS)であり、一般にスクラバーとして知られ、LSFOを使用すると同等に排出物を減少させるため排気ガス洗浄する。EGCSを用いる主な利点は、運航者が安価なHSFOの使用を継続できることである。しかし、スクラバーを使用することと、どの型式のものを使用するかについて多くの問題が提起されている。地方当局の中にはオープンループ方式の使用を認めず、クローズドループ方式のみ許可するところもあるかも知れない。

懸念は、スクラバーが故障すれば本船は非適合と見なされるであろうか、というものである。提出されたEGCSに関するIMO指針に対する修正は、故障が偶発的なものであれば、本船は非適合と見なされるべきではなく、離路なしにその航海の現在の航路の航行を終えることを許可されるべきであり、その後、修繕を行うか適合油の燃料を使用するべきであると提案している。しかし、旗国及び関係する港湾、沿岸国には、遅滞なく通知する必要があるであろう。航海海域によっては、適合油の入手可能性または必要な予備品の配送が困難であるとわかるかも知れず、その時本船が更に航行の継続を許可されるかどうかは不確定である。スクラバーを搭載するメンバーは、船上に十分な量の予備品を保持し、故障が起きた際に偶発的なことであったと当局に示すことができるように、非常に綿密な保守の記録を維持することを勧める。

スエズ運河： 高額な曳船料に関する警告



HSFO

他の問題は、2020年1月以降のHSFOの入手可能性に関する不確実さである。海事産業の大部分はHSFOの使用をやめることが予想されており、世界市場での著しい減少とそれに続く製油所による生産の減少が、当然の結果として見られるであろう。

結論

そこで何を選択するか？まあ、簡単な答えはないだろう。ある解決策は固定または定期航路の船に合っており、また別の解決策は不定期航路の船に合っているかも知れない。メンバーは、どの選択肢が自身の行う運航に適しており最良であるかを決定するため、機関の製造者への相談を含め、綿密な評価を行う必要がある。一年前に当然の選択と見えたかも知れないことが急に変わるかも知れないので、動向の監視を継続することが重要である。

IMOは最近0.50%の硫黄分制限を行うための、船上での実行計画の策定に関するガイドラインの草案に合意した。現在これらのガイドラインは任意のものであるが、メンバーは適切な実施と計画の明確な文書化を確実にするためこれに従うことを勧める。当局と寄港国検査(PSC)機関は、今後の検査で0.50%の硫黄分制限要件への適合を確認する際、実施計画を考慮するかも知れない。

更なる情報を必要とされる方は、遠慮なくブリタニヤのロスブリベンションチームに連絡されたい。

事実：最近のクレームは、スエズ運河でタグを雇う際取るべき現実的な手順を浮き彫りにした。この事例では、メンバーの船は運河を通航時に機関の不調に気づいた。船長がスエズ運河庁(SCA)の水先人が乗船(船に随行)するように要請すると、その後、その水先人はタグの支援を要請した。3隻のタグが随行したが、結局、本船は自力で通航できるようになり、タグからの物理的な援助を要さなくなった。タグの1隻はすぐに立ち去ったが、残りの2隻は残って本船をエスコートした。

規則：SCAの航行規則第57条は、曳航及びエスコートに関する次のように述べている：

「次の場合、運河の通航中、有料のタグが課されなければならないものとする：

(1) SCAは、SCAの判断において、この行為が船舶もしくは運河の安全を確実にするために必要であると考えた場合、船舶が運河の通航をする間、1隻あるいはそれ以上のタグを取るよう要求することができる。」

SCAは、機関故障が持続した場合、運河の安全だけではなく船団と後続船に遅れが生じる可能性があることを懸念していたようである。SCAはタグを動員する費用として10万ドルの保証金を要求した。最終的に請求された額は4万ドルで、これは全く使われることのなかった3番目のタグの2万5千ドルの請求を含んでいた。SCAの請求書はその出来事があった後、1ヵ月近く経つまで送られず、費用についてはその事態の際には言及されていなかった。現地のコレスポネントは、これらの請求は航行規則にあるSCAの料金表に従ったもので、交渉の余地はないと忠告している。費用について異議を申し立てる唯一の方法は訴訟を起こすことによるものである。

忠告：メンバーは、SCAの水先人によってタグが要請される場合、用心するべきである。メンバーは、最初から、水先人とSCAに対して、何隻のタグを彼らが必要とすると言うか、なぜそれらが必要なのか、そして費用がどれくらいになるかを明確にすることに努め、実際には必要とならないタグの費用を避けることに努めるべきである。

ヘーグ規則の出訴期限の適用

高等法院は近時、ヘーグ規則3条6項に基づく1年の出訴期限がミスデリバリー・クレームに適用されるかどうか、また、船荷証券で合意した地ではない管轄地で訴えを提起することは期限の徒過を防ぐために十分かどうかについて、検討を求められた。

本船は、貨物としてのバンカー油をロメ（トーゴ）からコトヌー（ベナン）まで運送した。ただし、本船はロメ沖で、傭船者の指示に従い、貨物を船荷証券の呈示なしに瀬取りの方法で（ship to ship transfer）荷揚げした。

貨物側はミスデリバリーを主張し、本船をアレストするとともに、チュニジアなど多くの管轄地で訴えを提起した。しかし、船荷証券は、準拠法を英法とし、裁判管轄を英国高等法院と定める傭船契約の条項を摂取していたため、これらの手続きは管轄権を欠くとして却下された。

その後に船主は、ヘーグ規則3条6項において、ロンドンにおける如何なる手続きも出訴期限を徒過していることを確認するよう、ロンドンの裁判所に求めた。

貨物側は、船荷証券の呈示なしに引渡された貨物にヘーグ規則3条6項が定める出訴期限は適用されない、また、いずれにせよチュニジアで訴えを提起した、と主張した。

ヘーグ規則は船積みから荷揚げまで適用され、そして引渡しは、しばしば荷揚げの後に行われる。さらにヘーグ規則は、船荷証券と引換えに荷揚げする義務を運送人に課してはいない。そのような義務がないとき、船荷証券と引き換えなく貨物が引き渡されたミスデリバリーにヘーグ規則は適用されない、と貨物側は主張した。

ヘーグ規則3条6項は、次のように定めている。「滅失又は損害についての運送人及び船舶のすべての責任は、いかなる場合においても、物品の引渡の後又は物品が引き渡されるべきであった日から1年以内に訴えが提起されないときは、消滅する。」

裁判所は、3条6項の文言を精査したうえで、「いかなる場合においても」および「すべての責任は…消滅する」という文言はミスデリバリー・クレームも含むほど広範であると判断した。本件の事案、すなわち、非権利者に貨物を引き渡したことは、「運送される物品の積み込み、取扱い、積み付け、運送、保管および荷揚げを適切かつ慎重に行わなければならない」（3条2項参照）という運送人の義務の明確な違反である。

3条6項はミスデリバリー・クレームに適用されるという結論に至る過程において、裁判所は、1年出訴期限の趣旨についても検討した。1年出訴期限は、訴え提起の期限について不偏的な統一性をもたらすものである。もし3条6項が適用されないと、

船荷証券の準拠法および訴えを提起する管轄地ごとに出訴期限が異なることになる。裁判所は、出訴期限は訴えに終局性を与えるものである、と述べた。そうではなく、もし1年出訴期限が適用されないと、その場合に船主は、ヘーグ規則が導入される前になされていたような短い出訴期間を定めることができる。

貨物側はまた、船荷証券には英国法及び英国裁判所という傭船契約が摂取されて専属的準拠法及び裁判管轄条項が定められているけれども、チュニジアでの訴え提起によって出訴期限の徒過を妨げた」と主張した。

裁判所はこの主張も退けた。一般的な原則において、船荷証券所持人は、船荷証券が作成される際に傭船契約を見る機会があったと見なされなければならない、したがって、とくに本件のような当初の荷送人が訴えを提起している事案において、船荷証券所持人は傭船契約の条項を知っていたと見なされなければならない。しかしながら裁判所は、船主が傭船契約の条項を教えることを拒んだという事情があるときは、当該条項が船荷証券に摂取されない可能性を示唆した。同様に、原告の責任の範疇にない理由によって、原告が別の管轄地で訴えざるをえなかったときも、裁判所は原告に同情するというが、しかしそのような例外的な事情が無いときには、3条6項における「訴え」と専属的管轄条項は併せて読まれなければならない、したがって、約定の管轄地で提起した「訴え」だけが1年以内の訴えとなる。

本件はヘーグ規則に従って判断が示されたものだが、この規定に対応するヘーグ・ヴィスビー規則は、運送人は1年以内に訴えが提起されない限り、すべての責任（all liability 'whatsoever'）を免れると規定しており、したがって、同じ判断になるだろう。

本件は現在、控訴院に控訴されている。

[Deep Sea Maritime Ltd. V Monjasa A/S \(The Alhani\) \[2018\] EWHC 1495.](#)

最新法律情報: 近時の判決の概要

海賊乗っ取り: 乗っ取り期間中の運航費用は共同海損として認められる

乗っ取りから船舶を解放するために支払われた身代金が共同海損として認められることは、昔から認識されてきたが、近時、船舶が乗っ取られている間に支出した運航費用も1974年ヨーク・アントワープ規則のF条に基づいて回収可能であると判断された。

F条は、つぎのとおり規定する。「共同海損に認められるべき他の費用の代わりに支出した追加の費用は、共同海損とみなし、共同海損以外の利益につき節約がなされたとしてもこれを考慮することなく、支出を免れた共同海損費用の額の範囲内で共同海損に認容する。」

ロンドンの最高裁は、身代金の交渉中に発生したバンカー油、船員給与やメンテナンスなどの運航費用は、より高額の身代金を払うことと引換えに発生したものであるから回収可能であると判断した。

The Longchamp [20178] UKSC 68

ブラジル: 裁判所が「先履行条件 (pay to be paid rule)」を認める

ブラジル貨物保険者側の弁護士は、外国船主に対する貨物損害賠償請求訴訟で勝訴判決を取得したが、関係するP&Iクラブにも連帯責任があることを確認する判決までは取得できなかった。

この弁護士は、船主に対する判決を取得したが、当該船主が解散するまでに判決を執行しなかった。担保を取得していなかったため、その後、この弁護士はP&Iクラブに対する手続きを開始した。

第一審およびリオデジャネイロ州控訴裁判所の両方は、当該弁護士の申し立てを退けた。控訴裁判所の理由は、補償規則（先履行条件）のほか、先の手続きにおいてP&Iクラブが被告とされていない事実に基づく。

ばら積み貨物: ヘーグ規則のパッケージ・リミテーションは適用されない

英国の控訴院は、近時、AQASIA号事件において、ヘーグ規則IV条5項のパッケージ・リミテーションは、ばら積み貨物に適用されないことを確認した。IV条5項は、「運送人及び船舶は、いかなる場合においても、物品又は物品に関する滅失又は損害については、1包又は1単位につき100スターリング・ポンドを超えて責任を負わない」と規定している。

そこでいう「包」とは、運送されている物理的な包みを指さすと理解されているところ、船主は、ばら積みのフィッシュミールにおいて、「単位」とはメトリック・トンなどの計測単位を指すと主張した。

しかしながら控訴院は、これを支持せず、ヘーグ規則の文脈における「単位」とは、貨物の物理的な単位を指すのであって、計測単位や運賃単位を指さないと判断した。

Vinnlustodin HF and Another v Sea Tank Shipping A/S (The 'Aqasia') [2018] 1 Lloyd's Law Rep. 530





MANAGERS: TINDALL RILEY (BRITANNIA) LIMITED
Regis House, 45 King William Street,
London EC4R 9AN
United Kingdom
T: +44 (0) 20 7407 3588
britanniapandi.com

THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMITED
Registered Office: Regis House, 45 King William Street, London EC4R 9AN United Kingdom
Registered in England and Wales No.10340
Authorised by the Prudential Regulation Authority
Regulated by the Financial Conduct Authority and the Prudential Regulation Authority