

RISK WATCH

2019年5月号

シンガポール ブリタニヤ・チームの紹介

安全でいよう (B SAFE) 新しいポスター・キャンペーンを開始

サイバー・セキュリティー ブリタニヤのウェブカメラ・カバー

疲労 多くの事故の要因

法的分析 最新の判例について説明



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。



ブリタニヤは、香港とシンガポールの両拠点において保険引受業務の免許が与えられたことにつき発表できるのを喜ばしく思います。香港における免許は昨年末、シンガポールの免許は1月末に取得しました。これにより、我々の「地域のことを考え世界規模で行動する」という戦略を継続し、さらにこれら2つの非常に重要な地域における我々の地位を強化できます。

次のページでは、最高責任者 John O'Flaherty が率いるシンガポール事務所をご紹介します。年内に、香港事務所の最高責任者 Tim Fuller が彼のチームについて紹介する順番が回ってきます。

ロスプリベンションチームは、人的リスク部門とマーケティング部門と共に、安全でいよう (B SAFE) というテーマの新しいポスター・キャンペーンに懸命に取り組んできました。これからの数ヶ月間、一連の安全に関するポスターを出版する予定で、最初のポスターが今号に載っています。サイバー・セキュリティの問題に注意するという警告で、特に、アドバイスとしてコンピュータのウェブカメラを使用していない時にはカバーをしようというものです。ポスターだけではなくブリタニヤウェブカメラ・カバーを製作し、今号に添付されています。

まだポスターとウェブカメラ・カバーを受け取られていない、もしくは追加を希望される場合は、出版チームにご連絡いただければお送りいたします。

今号では、最近の訴訟事例についてのセクションを設けております。FD&D法律部門の Dale Hammond が、様々な地域拠点のFD&Dチームと連携して、いくつかの重要な法律に関する問題や実務的な問題を強調しつつ、いくつかの最近の訴訟に関する報告を書いております。全ての記事同様に、さらなる詳細や提起された問題に関するアドバイスが必要な場合は、著者まで遠慮なくお問い合わせください。

毎年恒例の研修期間において、40名を超える出席者をおもてなしすることを楽しみにしております。これまで20年以上9月に開催していましたが、今年は6月初旬に開催されます。次号にて詳細にご報告する予定です。

CLAIRE MYATT
編集長

FPT | BW

BW

(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 publications@triley.co.uk までお寄せ下さい。

RW

(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。)

シンガポール・チームの紹介

1月にシンガポール事務所は保険引受業務を行う免許を取得した。チームはティンドールライレー（ブリタニヤ）シンガポール（TRBS）によって運営されており、最高責任者John O'Flahertyに率いられる。ブリタニヤのアジア、インド、オーストラリアのメンバーのため、チームは保険引受業務だけではなくP&IとFD&Dのあらゆる側面について扱う。彼らは現地にあるコレスポンデントと密接に連携しながら、当該地域で商取引を行っているメンバーの支援も行う。



JOHN O'FLAHERTY — ダイレクター

Johnは、シンガポール事務所の開設と運営を担う目的で2018年7月にTR社（ティンドールライレー）に加わった。TR社に入る前は、Johnはブローカーとして20年間近くを中東で過ごした。JohnはスカンジナビアのP&Iクラブやアジアの大手船会社で勤務していたり、英国海軍で兵役に就いていたこともある。



DEREK BIRCH — フリート・マネージャー

Derekはイングランドの事務弁護士で、ロンドンの法律事務所から最近ブリタニヤに加わった。法律事務所では、用船契約に関する紛争や海難について、船主、用船者、P&Iクラブのために活動していた。Derekは以前、別のIG P&Iクラブで数年勤務し、クレーム専門家としてオランダのブローカーでも働いていた。



SALLY YANG — 財務・管理マネージャー

Sallyは経理担当であり管理業務、HRとITについても従事している。彼女は会計検査、税、景気統計やその他法令に関する報告やコンプライアンスに関する問題について、外部監査人や政府機関と情報交換を行っている。彼女は会計とコンピューター・サイエンスの学位を有しており、更なる会計資格のために勉強を重ねている。Sallyはシンガポール事務所の立ち上げと開業に貢献した。



Capt. AJIT KARANDE — チーフ・コレスポンデント

Ajitは船長で、11年間タンカーに乗船していた。彼はその後8年間シンガポール港湾局の水先案内人として過ごし、シンガポール海峡とマラッカ海峡に関する特別な専門知識を持っている。彼は様々な機関、サーベイヤー、弁護士、P&Iコレスポンデントと情報交換を行うため、定期的に東西マレーシア、インドネシア、ベトナムを訪問している。



Capt. NASIR SUBAHRIE — クレーム・マネージャー

Nasirは経営と法律の学位、海事学の修士号、IMOから授与された海難調査の資格を有している。彼は船長で、主にオイル/ケミカル/LPGタンカーに12年の乗船歴を持ち、サーベイヤーとしても19年間働いた。彼はバハマ海事局の旗国検査官であったこともあり、Pandisea/Britanniaで5年間勤務した。



VICTORIA MCFARLANE — アシスタント クレーム・マネージャー

Victoriaは以前、パラリーガルとして数年間働き、人身傷害事故を含む様々な問題を扱ってきた。彼女は現在、シンガポールにおける補償規定を中心に人身事故の訴訟に関してメンバーを支援している。彼女は職場保健と安全並びに人身傷害クレームの削減に関わる資格を有している。VictoriaはPandisea/Britanniaで9年間勤務した。



SIVAKAMI MOORTHY RAMAN — アシスタント クレーム・マネージャー

Sivaは保険とクレームの経験を持っており、以前CAG（Changi Airport Group, チャンギエアポートグループ）とCAAS（Civil Aviation Authority of Singapore, シンガポール民間航空庁）で働いてインシュアランス・ポートフォリオを監督していたことがある。彼女は大手の保険ブローカーでも働き、保険の更新、保険内容の問題、様々なタイプのクレームを扱っていた。彼女はまた、事故報告をより良くできる支援を行うための様々な標準業務手順書を開発した。Sivaは保険仲介業の学位を取得するために勉強をしており、Britannia/Pandiseaに8年半程勤務している。

安全でいよう(BSAFE)

我々は最新の安全ポスター・キャンペーン：安全でいよう(BSAFE)を開始できることを大変嬉しく思う。シリーズ最初のポスターは、サイバー・セキュリティの問題の注意喚起をするもので、コンピュータのウェブカメラを使用していない時にはカバーをすることを呼びかける。

BSAFE

誰があなたを見ている？

ウェブカメラは不正侵入されるかもしれない
カバーをしておこう

この問題は新しいものではないが、米国FBIの長が、自身がコンピュータのウェブカメラを遮蔽しており全員が同じようにすることを勧めたことで、最近注目されている。FacebookのCEOであるMark Zuckerbergが写っている写真でも、ウェブカメラが一片のテープで覆われた状態になっていた。ハッカーはウェブカメラの画像を様々な方法で取得でき、彼らは恐喝を試みるためにそれを用いたりユーザーを支配しようとしたりできる。ハッカーは親密で個人的な画像を取得したと主張して、支払いをしなければ被害者を外部に晒すと脅すことができる。ハッカーはまた、個人や家庭を密かに監視して、ビジネスや個人の会話を盗聴するためにウェブカメラを利用することもできる。

あなたのプライバシーを保護するために、我々はブリタニヤのウェブカメラ・カバーをお送りできることを嬉しく思う。これはあなたのPCやラップトップのウェブカメラの上に簡単に貼ることができる。カバーはウェブカメラを使用していない時にスライドして覆うことができる。ウェブカメラ・カバーを受け取っていない、もしくは追加を希望する場合は、我々にご連絡いただきたい：publications@tindallriley.com

以下がオンライン・セキュリティを向上できる他のいくつかの方法のヒントである：

疑わしい添付ファイルは決してクリックしない、それが友人や家族から送られてきたもののよう思われても。それがマルウェアの主要な発信源だからである。無料音楽、テレビ番組やビデオのダウンロードを提供する疑わしいサイトにはとりわけ注意すること。

常にファイアーウォールを使用すること、これはコンピュータに備わっているはずであるが、作動していて定期的にアップデートされているのを確認すること。

強力なウイルス除去ソフトを使用すること、これはマルウェアやスパイウェアからの保護をするものだが、定期的にアップデートされているのを確認すること。

ワイヤレス接続を保護すること、そして独自のパスワードを使うこと—ルーターが提供しているデフォルトのパスワードに頼ってはならない。

見知らぬ人とオンラインで話をしたり頼んでもいない技術的支援に応じたりすることについて、**注意すること**。これにより、ハッカーがあなたのコンピュータにアクセスしたり、自身のプログラムをインストールしたり、あなたを密かに監視するために使用できるようウェブカメラを装備したりすることが可能になるかもしれない。

ブリタニヤの最新のロスプリベンションビデオは、船陸間のコミュニケーションに焦点を当てている

ロスプリベンション部門は、特に船長と陸上の運航管理者との意思疎通に注目して、船舶と陸上との明確なコミュニケーションの重要性を強調する新しいビデオを制作した。ビデオはジブラルタル沿岸沖で実際に起きたばら積み船の座礁事故に大まかに基づいており、ブリタニヤのロスプリベンションチームのメンバーが重要な役割を演じているという特徴がある。



ビデオは、機関の修理をジブラルタル港外の開放錨地で行うか、あるいはより遮蔽された水域で行うかという本船と陸上の運航管理者との話し合いから始まる。修理を開放錨地で行うことが決定されたが、この決定が主に経済的な考慮によりなされたことが明らかとなった-開放錨地で修理を行う方が安く上がったのである。

船長は機関長から修理には12時間の作業を要するであろうと告げられた。船長はこれが合計12時間を意味すると理解して、その上で、天候状態が良好であったので機関長に作業を実施するように指示した。

しかし、機関長は業務に作業時間12時間がかかるであろうと言ったつもりであった-事実上全体ではもっと長い時間がかかることになる。



夜の間に天候状態が悪化したが、修理が終わっていなかったため、本船は錨地を離れることが出来なかった。

船長は支援のため地元のタグを手配するよう希望したが、タグは他の国に基地を置く承認された会社から提供されるべきであると決断した運航管理者によりこの要請は拒絶された。このタグが到着するまでに天候状態が著しく悪化し、その後本船は座礁した。

このビデオから学ぶべき教訓は、船と陸上職員とのコミュニケーションは明確で曖昧でない必要があるということである。またビデオは、どのようにして船長の権限が運航管理者によって著しく損なわれ、座礁を引き起こす原因となったかを示している。

ISMコード5.2に示されているとおり、会社の安全管理システム(SMS)の中に船長の権限を強調した明確な記述があるべきである。

ビデオは現在ブリタニヤのウェブサイトで見ることが可能である：

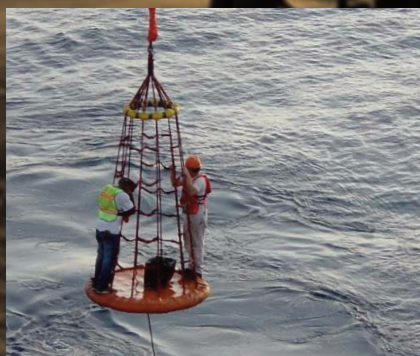
britanniapandi.com/videos



船から船への人員の移送 — どのようにして安全 に行うか



Jacob Damgaard
jdamgaard@tindallriley.com



ロスプリベンションチームは、ある船から他の船へ人員を移送する最良の方法についてメンバーからいくつかの問合せを受けた。そのような移送を行うには様々な方法があるが、全ての移送について最も重要なことは安全である。この記事では検討すべき問題と注意すべき危険について詳しく述べる。

同じ操作は二つと無くそれぞれに種々のリスク要因があるが、ここに考慮すべきいくつかの重要な点を説明する：

承認

旗国、船級協会と寄港国に、それらの管轄海域における人員の移送について特別な要件があるかどうかを事前に確認する。

器材

移送のための正しい器材を選ぶことは非常に重要であり、またそれは製造者の指示に従って船の保守管理システム（PMS）の一環として適切に保守されていなければならない。

クレーン：船のホース吊上げクレーンまたは船用品クレーンを使用するのであれば、人員を移送する前にアップグレードされなければならない。船級協会は、以下の取付けを含み得る正確な細目を提供することが可能であろう：

- ブレーキが故障した場合の補助ブレーキシステム
- 電源が喪失した場合の手動操作優先機構
(マニュアル・オーバーライド)
- クレーン吊り金具の安全ラッチ (safety locking latch)

バスケット：移送に使われるプラットフォームはその形からしばしばバスケットと呼ばれ、多くの異なった型の移送バスケットが使用できる。それらはすべて人員を運ぶため承認され証明書が交付されなければならない。船上において他の目的、例えば作業のプラットフォームとして使用してはならない。バスケットの型は、それぞれの船舶の設計を考慮した上で、何人の人とどのくらいの量の器材を輸送するかによって決まるであろう。バスケットが傾かないように重量は均等に配分しなければならず、バスケットを制御するため、通常はそれぞれの端にタグライン (tag line) が取り付けられる。タグラインは長すぎではない、さもないとバスケットに巻き付くか他の器材に巻き込まれバスケットの安定性を損なう。

移送計画

人員の移送のための計画は事前に準備し、船の安全管理システム（SMS）の一部にするべきである。計画は、作業全体の徹底的なリスク評価を含めなければならない。移送に関係する両方の船の船長に承認され、関係する全ての人員に伝達されなければ

ならない。計画は全てのリスクを確認すべきであり、器材の事前テスト、非常の場合における明確なコミュニケーションの手段と不測の事態への対応策 (contingency plan) を含めるべきである。リスク評価は以下を考慮する：

- 予測される天候
- 両船の運動
- 関係者全員の個人保護具の正しい使用
- リフトの高さ、吊り上げのクリアランスと着地場所の明確化

全ての関係者は移送計画を理解しなければならず、作業の全ての局面で違和感がないようにするべきである。ある船から他の船への移送は怖いと感じるものであり、誰もが納得しないまま移送を強いられるべきではない。

訓練

全ての関係者は職務と責任を認識し、かつ作業の全ての局面について適切な訓練を受けなければならない。特にクレーンの操縦者は熟練しており、クレーンと吊り上げ器材の正しい使用法と性能に精通していなければならない。バスケットを使用する者は、個々の特定型式のバスケット、乗り降り方法と全ての開放された部品の固定方法に精通していなければならない。また、非常の場合に何をするか知っておかなければならない。

結論

洋上における2船間の人員の移送には常にリスクがある。しかし、全ての作業と同様に、適切な証明書が交付され十分な保守がなされた器材を使用し、全体にわたるリスク評価と結び付いた包括的な計画を所持しなければならない。

疲れていますか？



Neale Rodrigues
nrodrigues@tindallriley.com

船員への疲労の影響

いくつかの事故報告で疲労が主要な原因として挙げられている。IMOの海上安全委員会は、疲労の問題を管理する際の役割と責任の理解を助ける新しい一式のガイドライン(MSC.1/CIRC.1598)を出した。

IMOは以下の疲労の定義を使用している：

‘不適切な睡眠、長い覚醒状態、概日リズムと同調していない労働/休息要件、および船舶を安全に運航したり安全関連業務を実行したりするための注意力や能力を害しうる肉体的、精神的または感情的に非常に労力を要するといった要因から生じる肉体、精神またはその両方が損なわれた状態。’

疲労は、人身事故、座礁と他のニアミス事故を含む事故に直接結びついている。MAIBからの調査報告書は以下の事例に言及している：

- ・航行中、当直士官が午前0時に当直を交代した後すぐに居眠りをした。本船は3時間以上その状態が続いて座礁した。
- ・他の座礁事故の調査では、直前港で17時間連続して働いた当直中の一等航海士が居眠りをした。労働時間と休息時間を記録する日誌への記入は偽造されていた。

人はしばしば、あまりに疲れているため任務の遂行、特に当直業務を実行する能力に影響を与え始めていることを認めたがらないものである。

IMOのガイドラインはここから全文を読むことが可能である：
<http://ow.ly/F3fY30oGyvc>

全ての勧告と同様に、ガイドラインは航路、船員数、労働要件を見ながら、各船における個別の状況に対して適合させる必要がある。

事例研究

最近のあるロスプリベンションセミナーにおいては疲労の問題を議論したが、聴衆のある船長が、疲労の管理のため会社のSMSの手順にどのように従ったか、また、これによって損害を被ったと信じていることについて話してくれた。

本船は一日の大半を港に停泊しており、船上の全ての職員は非常に忙しく働き続けた。本船が最終的に棧橋を離れたとき全員が疲れていた。そこで船長は、航行する前に当直要員が休息できるよう安全な錨地に3時間錨泊した。このことはSMSのガイドラインに準拠していた。

本船は定刻に次の港に到着し、解約権発生期日(laycan)以内であり管理者は3時間の錨泊について言及しなかった。しかし、船長は（事故無しで長年その会社で働いたにもかかわらず）彼の契約の終了日に達した時、他の職を提示されなかった。船長は、このことが休息時間を与えた決定に関係していると信じている。

結論

効果的な疲労管理の責任は共に負うものでなければならない。乗組員は、自身の疲労の程度を評価し正確な睡眠記録をつける責任を負わねばならない。次に、上級士官と陸上の管理者は、全乗組員と作業について疲労の影響を考慮した効果的なシステムが整っていることを確実にしなければならない。

紛争と法的分析

VOLCAFE対 CSAV裁判



David Bridges
dbridges@tindaltriley.com

イギリス最高裁は、ヘーグ規則又はヘーグ・ヴィスビー規則に基づく証明責任を負うのは運送人か貨物関係者かという論点について、イギリス法における最初の権威的判断を下した。

この画期的な事件は、コーヒー豆の凝結被害に関するものであり、係争金額は小さかった。第1審裁判官は、貨物側有利の判断を示し、外観上良好な状態で船積みされた貨物に損失又は損傷があるときは、運送人の落ち度によって当該損失又は損傷が発生したと証拠上、推認されるとした。そうすると運送人は、その義務に違反していないことを示す責務を負うことになる。

控訴院は、当該判断を覆し、そうではなく、運送人が免責事由を主張すれば（本件では固有の瑕疵）、証明責任は貨物側に移り、運送人は貨物を運送する健全な方法を採用していなかったことを証明しなければならないと述べた。

最高裁は、貨物側の上訴を認容し、第1審裁判官の認定を復活させた。最高裁は、海上物品運送契約は寄託の一つであると認めた。運送人は受寄者として、航海中に保管していた貨物の滅失・損傷について、(i)貨物に対する運送人の注意義務違反がその原因ではないであろうこと、または、(ii)ヘーグ規則又はヘーグ・ヴィスビー規則における免責事由の一つが適用されることを運送人が証明できなければ、同規則3条2項に基づく責任を負う。運送人が同規則4条2項の免責事由を主張するためには、当該事由が当てはまることの証明に加えて、運送人の落ち度によって当該損傷が生じたのではないことも証明しなければならない。

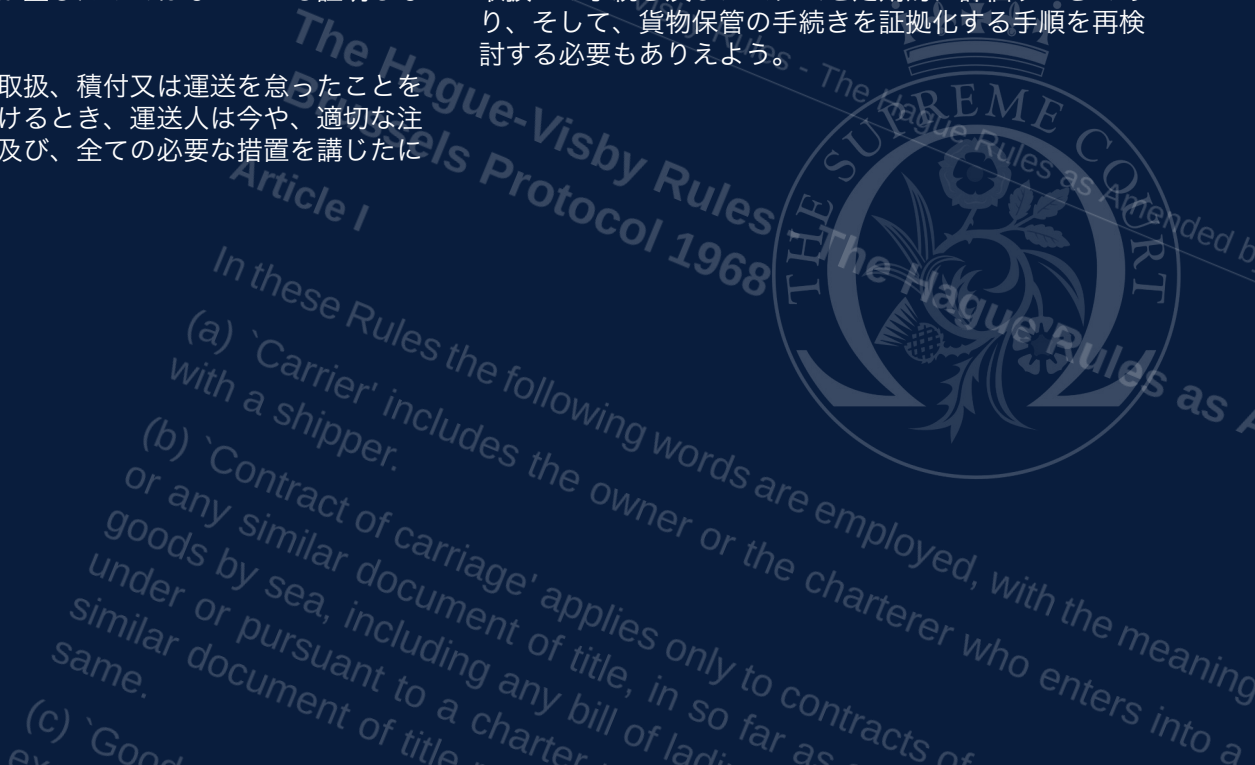
貨物の慎重な積込、取扱、積付又は運送を怠ったことを理由に賠償請求を受けるとき、運送人は今や、適切な注意を尽くしたこと、及び、全ての必要な措置を講じたに

も関わらず当該損失又は損傷が生じたことを証明しなければならない。貨物に滅失・損傷があり、かつ、それが船積時に無かったことが示されると、今度は運送人がその経緯について説明・証明することが求められる。

本判決の実務的なインパクトは、貨物クレームにおける主張の構造が変わるであろうことである。貨物側は、今までとは違った方法で、すなわち、貨物に対する損害の事実それ自体が適切な請求原因を構成するという前提で請求してくるであろう。法的な証明責任は、その無過失を証明するという形で運送人が負うことになる。運送人の免責事由の主張は、貨物がどのように運送・保管されたかを具体的に示して、より明確に、積極的かつ詳細に展開される必要がある。これによって幾つかのケースでは、当事者らの意識が集中することを助けることで、より迅速な解決に至ることもありえよう。

この発展は、運送人の義務が常に遵守されていることを示す包括的かつ正確な記録を維持することの重要性を、改めて明確にするものである。証明責任それ自体は、説得力ある証拠が当事者双方にとって一般的に入手可能であることからすれば、責任に関する司法的判断のカギになることは稀である。しかしながら、船上や岸壁又は陸上の職員は一その責任が増すと予想される一、これを念頭に置くことがますます必要になるろう。

貨物の保管のために何時、何をしたのかを示す適切な証拠を収集し、かつ保管することは、今まで以上に極めて重要な意味をもつことになるろう。運送人はまた、貨物取扱いの手続き及びシステムを定期的に評価すべきであり、そして、貨物保管の手続きを証拠化する手順を再検討する必要もありえよう。



航海計画と不堪航一 CMA CGM LIBRA号事件



Konstantinos Samaritis
ksamaritis@tindallriley.com

Alize 1954 v Allianz Elementar Versicherungs AG (CMA CGM LIBRA号事件) [2019] EWHC 481 (Admlty) における海事法廷の判断は、航海開始前の入念かつ正確な航海計画の重要性を示している。

2011年5月17日、CMA CGM LIBRA号（「本船」）は、5億ドル以上のコンテナ貨物及び約8000トンの燃料油を積んだまま、中国の廈門（Xiamen）を出港する際に座礁した。

海図では水深30mの海域にある浅瀬で座礁したとき、本船は海上標識（ブイ）が設置された航路筋の外を航行していた。その浅瀬は、当時入手可能な海図には表示されていなかった。しかしながら、座礁の5ヵ月前にイギリス水路部が発行した水路通報は、浚渫された水路内の海図上の水深は正確であることを確認していたが、廈門への航路筋において水路上の水深よりも浅い浅瀬が多数あることを航海士に警告していた。

本船の航海計画は、ブイが設置された航路筋から本船が逸脱することを記していなかったものの、海図から斜線などで消すことができた侵入してはならない水域（海図での記載よりも浅い場所など）には触れていなかった。

サルベージは成功し、船主は共同海損（GA）を宣言した。GA費用の総額は、950万ドルの救助報酬を含めて、1,300万ドルを超えた。

貨物側の92%は共同海損分担金を支払ったが、8%は、非安全かつ注意深くなく作成された航海計画が本船を不

堪航にして事故を引き起こしたのであり、よってヨーク・アントワープ規則のD条に基づく「訴訟原因となりうる過失（actionable fault）」の抗弁を持つことを理由に、その支払いを拒否した。船主は、支払いを拒否した貨物側に約80万ドルの支払いを求めて、海事法廷において法的手続きを開始した。

裁判所は、本船の航海には過失があったこと及び当該航海計画に欠陥があったと判断し、かつ、その欠陥ある航海計画が座礁の原因であることを認めた。

裁判所の判断において、船舶の堪航性は、海図を含む適切な書類を本船に積んでいることまで及んでおり、適切な航海計画は航海開始時に必要とされる書類の一つであるとされた。航海開始時に作成された欠陥ある航海計画は本船を不堪航にし、その結果、本船はヘーグ規則又はヘーグ・ヴィスビー規則上の航海過失免責に依拠できなくなる。

裁判所はまた、船舶の堪航性を担保する義務は委譲不可能であると述べた。本船の堪航性担保のために船主が起用した使用人又は代理人（船長や二等航海士など）が、実際に注意を尽くしたことを示さなければならない。

まとめると、本判決は、航海計画を含む適切な航行書類には堪航性の面があること、そして、注意義務は委譲不可能であることを確認する、極めて重要な判決である。本判決はまた、慎重かつ正確な航海計画を確保する必要性（予定されている航海には航行上の危険が伴うときには特に）が船主にはあることを強調している。



船舶衝突-シンガポールにおける三者間衝突から生じた争点



Derek Birch
dbirch@tindallriley.com

シンガポールにおける近時の判決 (Tian E Zuo [2018]SGHC 93) は、因果関係に関する「あれなければ、これなし (but for)」のテスト、衝突時における「苦悩の瞬間 (agony of the moment)」の抗弁、そして海上衝突予防規則において錨泊していたと見なされる状況について検討した。

本件は、3隻の船舶が絡む2件の関連する衝突の事案である。その3隻の船舶すべてがシンガポール沖のWestern Petroleum B 錨地で錨泊中、強風によってTIAN E ZUO号が走錨し、係船索具が付近の船舶と絡み合った。それらの絡み合った船舶は、集団となって風下に流されて他船と衝突し、その後錨の把駐力が回復して停止した。そのころ、走錨する集団の風下にいたARCTIC BRIDGE号は、避航措置をとろうとしたが、結局、後に重大なミスと判断されることとなる行動をとってTIAN E ZUO号と衝突した。そして、ARCTIC BRIDGE号は非自発的にTIAN E ZUO号を曳き、その後別の船であるSTENA PROVENCE号と衝突した。

ARCTIC BRIDGE号の船主は、TIAN E ZUO号が走錨しなければARCTIC BRIDGE号が避航措置をとらなければならない状況に陥らず、損害も被らなかった、と主張した。さらに、ARCTIC BRIDGE号の船長が「苦悩の瞬間 (すなわち、他船の過失によって引き起こされた緊急事態)」の中で下した決断について、仮にそれが通常の主観分析では過失と見なされるとしても、過失を問うことはできない、と主張した。

これに対してTIAN E ZUO号側の弁護士は、海上衝突予防規則上、本船が非自発的に曳航されていた期間も含めてずっと錨泊中であつたと主張した。裁判所の判断は次のとおりである。

1 最初の走錨が唯一の主因と見なすことは不正確である。事象の連鎖の中で起きた「複合的過失」があり、それぞれが回避可能でありかつ独立して損失に寄与しているとき、「あれなければ、これなし (but for)」のテストは不適切であろう。

2 本件事案において、問題の時点において他船によって引き起こされた「緊急事態」は存在しておらず、あるいは、下した判断は説明可能だった、と判断された。ARCTIC BRIDGE号がTIAN E ZUO号と衝突したとき後者は錨泊中であつたから、TIAN E ZUO号はその間に過ちを犯していない。本件はいきなり発生したものであるが、ARCTIC BRIDGE号のブリッジ・チームには選択肢を検討して正しい結論に至るための十分な時間があつたと認められる。したがって、苦悩の瞬間 (agony of the moment) の抗弁が認められるためには、緊急事態が他船の過失によってもたらされたこと、及び、それが突発的であつたために船員が状況を把握して行動をとるための時間がほとんどなかったことの両方が必要である。

3 裁判所は、TIAN E ZUO号が非自発的に曳かれていた期間、同船は錨によって保持やコントロールがされていなかったから、海上衝突予防規則上の「錨泊中の船舶」ではなく「航行中の船舶」に該当すると判断した。

本件で裁判所の認定は、特定の事実関係に基づくものであるけれども、本判決は、もし類似事件が将来に発生した場合にシンガポールの裁判所がとるであろうアプローチを示唆している。



船舶衝突-狭い水道と海上衝突予防規則 (COLREGS) 第9条および第15条



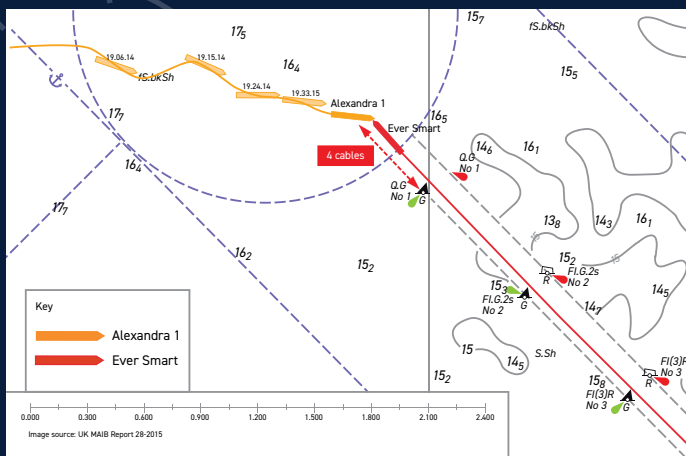
Denise Dellow
ddellow@tindallriley.com

イギリス控訴院は近時、水先区内（公海ではない）にある狭い水道の出口を航行する船に対するCOLREGS上の横切りの航法の適用について、判断を下した（Nautical Challenge Ltd v Evergreen (UK) Ltd, Alexandra 1号及びEver Smart号 [2018] EWCA Civ 2173）。

本件は、ジャベル・アリ（Jebel Ali）港の浚渫された航路筋のすぐ外で2015年2月に起きた衝突に関するものである。衝突は夜間に起きたものだが、晴天であり見通しは10〜12マイルであった。貨物を積載したVLCCは、指定された場所で水先人の乗船を待っており、101度を向いて2.4ノットで航行していた。貨物を積載したコンテナ船は、航路筋内で水先人を下船させ、ちょうど航路筋外に出たところであった。しかし同船は、いまだに水先人を乗船させる区域にいて、速力は12.4ノットであった。

第1審（高等法院）は、COLREGS 第15条の適用はなく、よってVLCCは、航路筋に向かっていときにコンテナ船の進路を避ける義務はなかったと判断した。むしろ、両船の航行は次の規律に従うとした：

- ・ 第9条（狭い水道）-航路筋外に出る船舶に対して
- ・ 第2条（グッド・シーマンシップの要求）-航路筋内に入る船舶に対して



航路筋外に出た船は上訴し、両船の距離が6マイルとなった時点で第15条（横切りの航法）が発動され、その状態がずっと継続していたと主張した。しかしながら、控訴院は高等法院の判決を支持し、つぎのとおり述べた。

- 1 船舶が狭い水道に入る準備をしているとき、横切りの航法の代わりに狭い水道の航法が適用される。VLCCは水路に入ろうとしていたので、横切りの航法はVLCCに適用されない。同船の義務は、同船が航路に着いた時点で9条に従って航路筋の右側端に寄って進行することである。
- 2 航路筋外に出るコンテナ船は、航路筋の右側端を進行していないという第9条違反があり、これはVLCCがまだ航路筋内でないこととは関係がない。

本件での判断が他の事案に適用されるのは、事実関係が同一か重要な点で類似するものだけである。狭い水道の近辺にいる船舶の意図が直ちには判明しない場合には、狭い水道の中を進行する他船を横切る船に対して、横切りの航法がなお適用される余地はある。

本件の事案の概要は2018年6月のRisk Watchで扱った：
britanniapandi.com/publication/risk-watch-june-2018





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