

RISK WATCH

2019年8月号

クラブニュース ブリタニヤ、MACNに加入

香港 ブリタニヤ・チームの紹介

衝突 最近の事故の分析

B SAFE 密閉区画に関する最新ポスター

法律に関する最新情報 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。

今年もブリタニヤにとって多忙な春となりました。



私たちは、P&Iクラブとして初めてMaritime Anti-Corruption Network (MACN) への加入が認められたことを大変誇りに思います。この組織は、多くの関係者と協力して海運業界に高潔の文化を生み出すことにより、海運に関連するあらゆる形の腐敗の撲滅に取り組んでいます。既にブリタニヤの同僚数名が参加しており、次のページで香港のWing Waiが先日上海で行われたMACNの会議についてご報告します。

香港は、最新のチーム紹介記事の対象でもあります。前回のシンガポール事務所の記事に続き、今回は、最高責任者Time Fullerが率いる、活気にあふれる都市、香港のチームをご紹介します。

6月には、20年以上続く毎年恒例のトレーニング・ウィークが開催されました。今回も、海外ハブのスタッフが代表者あるいはスピーカーとして参加するなど、12カ国から約40名の参加者をお迎えしました。6月として過去最高の降雨量を記録するというあいにくの天候の中ではありませんでしたが、参加者の皆さまとホスト役のブリタニヤのスタッフらが、講義や社交イベントなどの充実したプログラムを楽しみました。

ギリシャ事務所でも、6月にロスプリベンション部長のNeale Rodriguesの指揮のもとロスプリベンション・セミナーを成功裏に終えました。Shajed Khan, Ella Hagell, Konstantinos Samaritisもスピーチを行いました。中国関連の質問や疑問に回答できるように、香港事務所のCapt. Kaiも出席しました。

ロスプリベンションは今回も「Risk Watch」の主演です。また、B Safeポスター・キャンペーンも継続しています — 適切な予防措置を講じずに密閉区画に入ることの危険性について周知するポスターを添付しています。一般の記事やリマインダー記事を通じて繰り返し注意を喚起しているにもかかわらず、死亡事故等が続いています。メンバーの皆さまには、この重要な安全テーマに関するさらなる意識向上に向けて、実行可能なあらゆる取り組みを行っていただくようお願い申し上げます。

ロスプリベンション部門は、数カ月先を見据えて、将来戦略の見直しを完了するプロセスに入っています。その目的は、提供するサービスについて、分析や調査・研究に基づいた活動をより一層重視して、より先を見越した、リスクベースのアプローチを採用する方向に移行することです。その詳細は、今後この欄でご紹介していきます。


CLAIRE MYATT
編集長

編集者より 編集者一同、『Risk Watch』が皆様のお役に立ち、ご興味を持てる内容であることを願い、継続し更に改善してまいります。皆様のご意見をpublications@trilexy.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。)

ブリタニヤ、
MARITIME
ANTI-
CORRUPTION
NETWORK
(MACN)
に加入

Maritime Anti-Corruption Network (MACN) は、2011年、社会全体の利益のために公正な貿易を実現するため、腐敗のない海運業界というビジョンに取り組む熱意ある海運会社のグループによって設立されました。MACNは現在、100社以上が加盟するグローバルビジネスネットワークへと成長し、全メンバーでこれらの目標に取り組んでいます。

ブリタニヤは、P&Iクラブとして初めてMACNへの加入が認められたことを誇りに思います。ブリタニヤは、海運業界各社が船員と職員を保護し、オペレーショナルリスクを軽減し、公正に対等な立場で取引することができるよう、腐敗に取り組むことの重要性を認識しています。実際、当クラブは、不法な要求を求められたメンバーや、船や船員の自由が脅かされる状況に遭遇したメンバーから、支援を求められることがよくあります。当クラブは、MACNに加入することにより、保険業界の視点からネットワークに情報を提供していきたいと考えています。

ブリタニヤがメンバーとして最初に参加したイベントは、2019年3月に上海で行われたMACNの春期会議で、クラブの代表として香港ハブからWing Waiが参加しました。全体会合と各作業部会から成る2日間のイベントに、70以上のMACNメンバーの代表者が参加しました。MACNのメンバーが腐敗との戦いにおいて直面した課題と成功について意見と経験を共有する場として、ベストプラクティスに関するワークショップが開催されました。また、参加者が腐敗に関する実際的な問題について意見や経験を交換するための小規模なグループセッションや、業種や地域を限定した作業部会なども開催されました。

maritime-acn.org



MACN
Maritime Anti-Corruption Network

ブリタニヤP&I
トレーニング・
ウィーク 2019

ブリタニヤは20年以上にわたり、ロンドン事務所において、講義やワークショップを主体とするトレーニング・ウィークを毎年実施しています。その人気が高まり、この6月には40名の参加者を迎えることができました。トレーニング・ウィークでは、世界中のメンバーを対象とし、各種講義やワークショップの形式でP&IとFD&Dのあらゆる側面を取り上げるほか、各地のブリタニヤ事務所、地域ハブの業務の紹介も行います。参加者の中には、P&Iに関わってまだ日が浅い人もいれば、P&I関連の知識を「リフレッシュ」する良い機会としてこのトレーニング・ウィークを利用されるベテランの方もおられます。

トレーニング・ウィーク中、参加者らはブリタニヤの窓口として日常的にやり取りしているスタッフとの交流を深めました。このイベントは、自社オフィス内で開催されるため、食事や休憩の時間も参加者とスタッフの交流が図れるようになっています。



他にも夜の観劇など、社交プログラムが充実していました — 今年は運よくロンドンのウエストエンド中心部で「アラジン」を鑑賞することができました。送別ディナーも、タワーブリッジの威容を見渡せる部屋という素晴らしいロケーションで行われました。

今年は初めて、日程を9月から6月に変更しました。これまで毎年、ロンドンの晴れ渡る空の下で開催できていましたが、6月としては近年まれに見ない降雨量を記録したことから、ブリタニヤ・ブランドの雨傘が真価を発揮することになりました。幸い最終日とLloyd's訪問時には日が差し、シティを見渡す屋上で写真撮影ができました。

来年のトレーニング・ウィークへの参加をご希望の方は、詳しい資料をお送りしますので、こちらまでご連絡ください。

scarvalho@tindallriley.co.uk

ブリタニヤおよびティンドールライレー 香港チームの紹介

グローバルに考え、ローカルに行動する…

ブリタニヤ香港支店

2018年12月、ブリタニヤは香港の保険当局から免許を取得し、香港支店において保険引受業務を実施できるようになりました。こうしたことを受けて、クラブの香港における加入総トン数は、2019年2月20日に契約更新されるに至りました。支店の最高責任者はTim Fullerで、保険引受とクレーム処理を含む日常業務管理は香港で行い、ロンドン本部の上級管理職とサポートスタッフによる全面的な支援も得られる体制になっています。こうした体制が、一流のグローバルなP&I、FD&D保険会社になるとともに、最高品質のローカルサービスを提供することを目指す、ブリタニヤの地域ハブとしての目標達成を後押ししています。



TIM FULLERはブリタニヤ香港支店の最高責任者で、2018年1月1日から香港に駐在しています。香港ハブ事務所全体の運営にも責任を負います。Timは1987年にクレーム処理担当者としてティンドールライレーに加わり、ロンドンのティンドールライレー（ブリタニヤ）リミテッドの最高業務責任者を務めた経験があります。その前は一般貨物船や小型ばら積み船で二等航海士を務めていました。



GORDON MCGILVRAYは香港支店のクレーム責任者で、ブリタニヤで25年以上にわたりアジアのメンバー向けクレーム処理の経験を持ちます。航海士として航海経験があり、事故処理を専門に扱っていました。過去にはロンドンの船主のもとで船舶管理業務に携わっており、法学と経営学（海事）の学位を含め、複数の学術資格を取得しています。



KAMAN WONGは財務部長で、PwC Hong Kongの保険サービスでの公認会計士として、保険監査を専門としています。ここ数年は、様々な企業と業務を行い、財務報告や内部統制に関して幅広い経験を身につけています。Kamanは、損害保険と生命保険のIFRS第17号のプロジェクトにも参加し始め、研修の提供、ギャップ分析の実施、会計規則の定義などを担当しています。



RICHARD INMANはアソシエイト・ダイレクターで、2018年8月にロンドン事務所から香港に異動し、香港支店の引受業務責任者に就任しました。香港、台湾、中国のメンバー向けに日常的な引受業務サービスを提供しています。Richardは2012年7月にティンドールライレーに入社しました。彼はアジアに生まれ育ち、ケンブリッジ大学に学び、業界標準のP&IQ資格を取得しています。

ティンドールライレー（ブリタニヤ）香港（TR(B)HK）

TR(B)HKは、クラブの地域ハブであり、ブリタニヤ香港支店を管理するとともに、広く中国、台湾、韓国における事業を監督しています。事務所には8名のスタッフを擁する大規模なクレーム・チームがあり、Gordon McGillvrayがP&I、Wing WaiがFD&Dの責任者を務めています。Richard Inmanは、支店の引受業務と、この地域全体の引受業務に関する問い合わせに対応しています。TR(B)HKは、香港におけるブリタニヤのコレスポンデントの役割も担い、Captain Kaiが率いるチームが、香港で援助を必要とする船舶を抱えるブリタニヤのメンバーの皆さまに支援を提供し、また、中国のコレスポンデントにサポートを提供しています。



CAPTAIN CK KAIはアソシエイト・ダイレクターおよびマスターマリナーで、一般貨物船、木材専用船、ばら積み船、コンテナ船など、多種多様な船舶における航海経験があります。中国において多数のIGクラブの独立サベイヤーを務めた後、1999年に香港におけるブリタニヤ専属コレスポンデントであったSureness Marine Services Co., Ltd.に入社しました。Captain Kaiは幅広いP&I業務を扱い、特に香港と中国におけるサルベージと油濁対策のノウハウを身につけています。CMACの認定仲裁人でもあります。



WING WAIはアソシエイト・ダイレクターで、香港と英国の両方でソリシターの資格を持ちます。香港の国際海事法律事務所に7年間勤務した後、2014年にティンドールライレーに入社しました。現在はクラブの中国、香港、台湾のメンバー向けに、P&I、FD&D、CLH関連の様々な問題について支援業務を行っています。



AMANDA CHEUNGはフリート・マネージャーです。英国と香港の両方でソリシターの資格を持ち、香港の国際海事法律事務所に9年間勤務した後、2017年にティンドールライレーに入社しました。Amandaはクラブの中国、香港、台湾のメンバー向けに、P&I、FD&D、CLHのケースを扱っています。



PHIL LEUNGはクレーム・マネージャーで、英国と香港の両方でソリシターの資格を持ちます。英国、シンガポール、香港で国際法律事務所に7年間勤務し、主に船主、用船者、積荷関係者、それらの各保険会社向けの業務を経験した後、2018年にブリタニヤに入社しました。マンチェスター大学の法学修士号、マンチェスター・ビジネス・スクールのミニMBAを保有しています。Philは韓国のメンバー向けにP&IおよびFD&D業務を扱っています。



NICOLE TSUIはクレーム・マネージャーです。彼女はサウザンプトン大学で海法の修士号を取得した後、2015年にティンドールライレーに入社しました。それ以前は、国際海運会社の法務・コンプライアンスチームに勤務していました。現在、クラブの台湾、香港、中国のメンバー向けに幅広くP&I、FD&D、CLHクレーム処理を担当しています。



EDWARD ALLSOPはアシスタント・クレーム・マネージャーおよびマスターマリナーです。コンテナ船、タンカー、オフショア船など様々な船舶で12年間の航海経験を持ちます。香港と上海を拠点に海事コンサルタント業務を行い、多様な検査やサーベイを行ってきました。スワンジー大学で海法の修士号を取得し、現在は香港、台湾、中国のメンバー向けにP&Iクレーム処理を担当しています。



JASON HOはアシスタント・クレーム・マネージャーです。Jasonは、国際海運学の学位取得後、海損清算人および現地P&Iコレスポンデントを7年間務めました。この間に国際グループ加盟のP&Iクラブに出向となり、P&Iクレームを扱いました。2017年にティンドールライレーに加わり、現在は中国、台湾、香港のメンバー向けに幅広くP&IおよびCLHクレーム処理を担当しています。



SUNG PIUIはアシスタント・クレーム・マネージャーおよびコレスポンデントで、2019年7月にTR(B)HKに加わりました。浙江大学で法学の学位、スワンジー大学で国際海法の修士号を取得。TR(B)HKに入社する前は、中国の海事法律事務所研修員およびパラリーガルを、また中国のオンライン小売会社で法務マネージャーを務めました。

濃霧中の衝突と交通量



Graham Wilson, アソシエイト・ダイレクター
gwilson@tindallriley.com

シンガポール交通安全調査局（TSIB）が最近刊行した事故調査報告書（<http://ow.ly/51fM30pefFL>）は、衝突事故の前後に適切な措置が講じられなかったことによる残念な事態を教訓として取り上げています。

2018年3月15日、9850 TEUコンテナ船APL SOUTHAMPTON号は、夜間、濃霧の中を中国の廈門港と寧波港の間を通過中に、46メートルの中国漁船ZHE LING YU 52035号（以下「ZHE LING YU号」といいます）と衝突しました。この海域は船舶交通量が多く、ZHE LING YU号は当時付近で操業していた多くの漁船の一つでした。

不幸にもこの衝突によりZHE LING YU号は転覆、沈没し、乗組員のうち1人が死亡、1人が行方不明、8人が負傷しました。APL SOUTHAMPTON号に負傷者はなく、バルバスバウにわずかな損傷を負うにとどまりました。

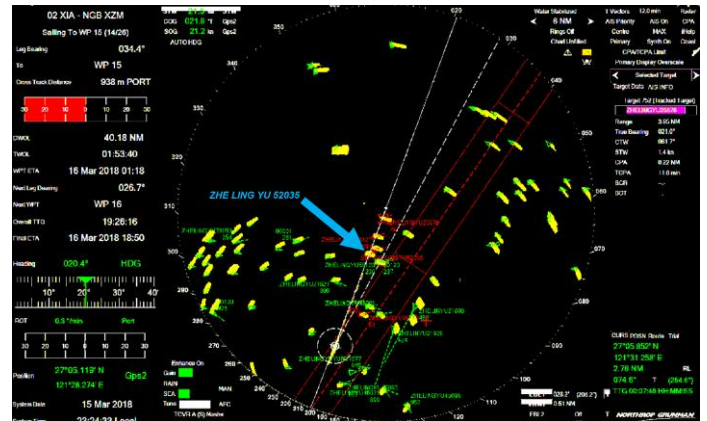
調査の結果、APL SOUTHAMPTON号は3月15日の11時00分頃、廈門のパイロットステーションを出発し、460海里離れた寧波のパイロットステーションに翌8時30分到着予定でした。このため、航海計画を守るには約21ノットの平均速度が必要でした。

3月15日の夕方、APL SOUTHAMPTON号は東シナ海の浙江省沖合で、一般的な北東航路を自動操舵により21ノットで航行していました。船橋にはマレーシア国籍の三等航海士がおり、フィリピン国籍の熟練（AB級）船員が当直員として補佐していました。夕闇と共に断続的に霧が発生し、視界は時折1海里以下にまで落ちました。また、様々な密集度の漁船群にも遭遇しました。三等航海士は自動操舵を使い、時には0.2海里から0.4海里の距離を保ってそうした漁船群をやり過ごしました。

23時13分頃、船が漁船の一群に向かって進んでいたとき、台州市の船舶通航業務システム（VTS）がVHFを介して漁船が極めて多い海域に関する注意信号メッセージを送信しました。その中の1隻がZHE LING YU号で、APL SOUTHAMPTON号の自動衝突予防援助装置（ARPA）のレーダーにも捕らえられていました。ターゲットデータにより、ZHE LING YU号は1.4ノットの速度で東進しており、約15分後の船首横切り距離は1.3海里とされました。

23時23分頃、VHFを介してAPL SOUTHAMPTON号へ未確認の自動衝突防止警報が発せられました。その後AB級船員は船長（ルーマニア国籍）に連絡すべきか尋ねましたが、三等航海士はこれを却下しました。

この時、APL SOUTHAMPTON号は計画航路（次の図の赤い点線）の左側を進んでおり、幅0.5海里の安全限界（赤い実線）近くにありました。23時25分頃、視界はほぼゼロになり、三等航海士は自動霧信号を作動させたとしています。それと同時に、VHFを介して再びAPL SOUTHAMPTON号に衝突防止警報が発信され、23時28分にも繰り返されました。



23時29分、操舵が手動に切り替えられ、三等航海士はまず右舷正横の漁船団との最接近距離（CPA）を広げようと、右へ針路変更しました。次に左へ舵を切るよう指示し、次に右へ、さらにZHE LING YU号を含む第二の漁船団をやり過ごそうと取舵一杯を指示しました。この時、ZHE LING YU号は針路を大きく変えることなく約5.7ノットまで徐々に速度を上げていたため、APL SOUTHAMPTONとのCPAは縮小していました。

23時33分頃（下図を参照）、三等航海士はレーダーの前方至近距離に1隻の漁船が見えたとしており、VDRにも「ガタガタ」という音が記録されていました。AB級船員は、一瞬緑の光が見え、その後右舷側に通り過ぎていったことを記憶しています。



三等航海士とAB級船員は、漁船に当たったかどうかを話し合い、23時35分に三等航海士は船長に連絡し、2分後に船長が船橋に到着しました。三等航海士は、視界が不良であったこと、交通量が多く漁船と接近していたこと、漁船のAISアイコンとレーダーの目標捕捉シンボルが消えたことを船長に報告しました。船長が操縦を引き継ぎ、AB級船員に付近の漁船数隻を避けるよう指示しましたが、それ以外は航行を継続し、23時43分に自動操舵に戻しました。

遭難警報信号は受信しなかったものの、その後APL SOUTHAMPTON号のレーダーには、衝突の可能性を示唆するメッセージが受信されていました。船長と三等航海士が衝突の可能性について会話したにもかかわらず、ZHE LING YU号にコンタクトを試みたり、陸上の当局に状況を報告したりすることはありませんでした。

調査ではZHE LING YU号の当直体制に関する情報や灯火の有無、音声信号の発信能力は確認できませんでした。中国海事局(MSA)は後に、衝突時には漁獲作業中だったと報告しました。

教訓

大きく分けて、衝突前の行動に関する教訓と衝突後の行動に関する教訓の2つがあります。

・**COLREG条約の不遵守** - この事故は、「有効な船橋当直」と「衝突に関する規則遵守」の重要性を改めて浮き彫りにしました。船は衝突のリスクを正しく評価せず、衝突を回避するための適切な行動も取りませんでした。

- ZHE LING YU号が、適切な見張りや衝突リスクの評価など、COLREG条約の規定を遵守していたことを確認できる証拠はありませんでした。調査により、この海域の漁船の乗組員がCOLREG条約を熟知していない可能性を示す事例証拠が判明しました。したがって、商船の当直者は、このような漁船に接近して航行することの危険性を認識する必要があります。

- APL SOUTHAMPTON号は、交通の輻輳状況に応じた安全速度で航行しなかった(規則6)、視界が制限される中で操縦する場合の適切な措置を講じなかったなど、COLREG条約の様々な要素を遵守していませんでした。これには、できるだけ避けるべきとされている正横より前方にある船舶に対し、針路を左に転ずること(規則19)、2分を超えない間隔で長音を1回鳴らすこと(規則35)という適切な音声信号の不使用も含まれます。また、船長による夜間命令に反し、視認性を高めるための投光器も点灯されていませんでした。

・**減速しなかったこと** - APL SOUTHAMPTON号の三等航海士が、視界不良となり漁船が密集していたときに減速していれば、衝突を回避するための適切かつ有効な措置を講じる時間と機会が拡大していたと思われます。三等航海士の決定は、「パイロットステーションに到着するために必要な速度を維持する」という船長の夜間命令の影響を受けた可能性があります。これは、会社の視界不良時の操縦に関するチェックリストで、「安全速度の採用」の確認を求める規定に反しています。今回の事故により、商業上の配慮が航海上の安全より優先されることは許されることが明確になっています。

・**無効な航海計画** - 衝突のあった海域は、漁船が密集し霧が発生しやすいことが広く知られており、中国MSAが2016年5月に、寧波MSAが2017年9月に安全上の注意勧告を発行しています。APL SOUTHAMPTON号の航海計画作成時にこのような情報を考慮していれば、航路上の一定区間における減速、船橋チームの増員、東への航路変更などが検討された可能性があります。

・**船橋の人員不足** - 調査では、衝突当時、APL SOUTHAMPTON号の船橋チームの人員構成が不十分であり、三等航海士は処理すべき情報量に圧倒されていた可能性がある結論づけられました。視界が制限され漁船が密集する海域の航行に伴う作業負担の増加が、この状況に拍車をかけたと考えられます。調査では、AB級船員の助言があり、さらにSMSや船長の当直命令に規定されていたにもかかわらず、三等航海士が衝突前に応援を要請しなかった理由を特定できませんでした。応援を要請していれば、状況に対する認識を高め、変化する状況に対処するための追加支援が得られたと考えられます。

・**救助を怠ったこと** (「当て逃げ」) - SOLAS¹およびUNCLOS²を含む各種国際条約は、船長に対し、衝突後を含め遭難船に支援を提供することを義務づけています。ZHE LING YU号の救助に最適な立場にあったのは、同じ海域にいた他の漁船だったかもしれませんが、APL SOUTHAMPTON号の船橋チームは衝突があったかどうか、ZHE LING YU号の乗組員が安全だったかどうかを確認せず、状況報告も行いませんでした。これは残念なことであり、海のモラルの伝統に反しています。

¹第5章規則33「海上における人命の安全」

²海洋法に関する国際連合条約第98条

B SAFE

私たちのB SAFEポスター・キャンペーンは継続しています。今回は、適切な予防策を講じずに密閉区画に入ることの危険性について注意を促します。



Shajed Khan
ロスプリベンション・
マネージャー
skhan@tindalriley.com

B SAFE

密閉区画
死の空間
自分がどこへ入ろうと
しているか知ろう

後悔しないで安全でよう

B BRITANNIA P&I
INSURANCE GROUP

読者の皆さまは、密閉区画に入ることの危険性を十分に承知していることと思います。しかし、あらゆる警告を発しているにもかかわらず、船員が密閉空間に入り、死亡したり重症を負ったりする事故が後を絶ちません。このような空間は、有毒ガスが滞留していたり、空气中に生命維持に十分な酸素が不足していたりすると、たちまち生命に関わるおそれがあります。これらのガスは無色無臭であるため、そこが死の空間かもしれないことを忘れがちです。

IMOは密閉区画の事故例を公開しており、これらの多くは積荷スペース、燃料タンク、バラストタンク、錨鎖庫などわかりやすい空間で起きています。しかし、ややわかりにくい空間もあります。例えば、甲板上の構造物の間に、積荷自体から発生した有毒ガスが滞留する場合があります。

これらの事故は、訓練不足が原因となる場合が多くあります。例えば、船員が先に空気検査をせずに日常業務を行うために空間に立ち入ることがあります。この場合、適切な予防策の必要性は考慮されていません。その結果、酸素が欠乏する環境内ですぐに意識を失う事故が発生することになります。また、ベテランのオフィサーが、手順を無視し、区画内のガス検査を行わずに意識のない同僚を助けようと、本能と感情のままに行動することもあります。

本誌に添付されたポスターは船員に危険を再認識してもらうためのものです。これを船内に掲示してください。ポスターが添付されていない場合や追加コピーをご希望の場合は、(publications@tindalriley.com)までご連絡ください。

必ず覚えておくべきこと

- 密閉区画に立ち入る前に、内部の空気が人の生命を維持できるものかどうかを、適切に調整された装置で検査して、判断すること。
- より安全に作業を行う手段がない場合は、絶対に密閉区画に立ち入らないこと。
- どうしても入らざるをえないときは、「安全作業システム」に従うこと。これには、リスクアセスメントで特定された危険をすべて除去（または安全な水準まで低減）するための制御手段を整備する「作業許可」を発行することなどが含まれます。
- この「安全作業システム」は、適切な監視と、明確なコミュニケーションラインを確保する上でも役立つものです。

- 密閉区画内の空気は、状態の変化によって短時間で変化し、命取りになる可能性があります。
- 適切な訓練を受け、適切な装備をした者以外は、密閉区画で救助作業を行ってはなりません。
- 定期訓練には、PPEの点検・使用、通信機器とその操作手順、救助装置とその操作手順、応急処置と蘇生術の指導を組み込む必要があります。
- EEBD（緊急脱出用呼吸装置）は、船員が危険な環境から脱出できるように短時間空気を供給するためのものです。危険な環境内に立ち入る際や、そこで作業する際に装着するものではありません。

紛争と法的分析

甲板積み貨物 – 荒天による損傷



Christine Vella
フリート・マネージャー
cvella@tindallriley.com

THE ELIN [2019] EWHC 1001 (COMM)

ELIN号事件において、イングランド裁判所は近時、甲板積み貨物に関する免責条項の効力と解釈について、また、本船の不堪航または船主の過失の結果として貨物が損傷または滅失したと主張されている場合における当該免責条項の適用について、検討した。

本件は、タイからアルジェリアへの航海中に、甲板に積まれた建設プロジェクトのための様々な部品が滅失および損傷したことから始まる。当該貨物のための船荷証券には、次の記載があった。

「運送人は、甲板積み貨物の滅失または損傷について、その発生原因のいかに関わらず、一切の責任を負わない」

「(貨物は) 荷送人および/または荷受人および/または受領者のリスクで甲板に積まれた。運送人および/または船主および/または本船は、その発生原因のいかに関わらず、その滅失又は損傷について責任を負わない。」

本船は航海中に荒天に遭遇し、甲板積み貨物の一部が損傷したり、海中に没したりした。裁判所は、以下の予備的な争点を検討した。「(船荷証券)の正しい解釈において、甲板積み貨物の滅失または損傷について、不堪航および/または被告の過失によって生じたものも含めて、その発生原因のいかに関わらず、被告は責任を負わないのか。」

貨物側は、以下の事柄を船主が行わなかったと主張した。

- (1) 甲板積み貨物を、船積みされたときと同じまま良い状態で引き渡すこと。
- (2) ヘーグ・ヴィスビー規則3条2項に基づく運送人の契約上の義務に基づいて、甲板積み貨物を適切かつ慎重に積み込み、積み付け、運送、保管、荷揚げすること。
- (3) 本航海のために甲板積み貨物を適切に固縛および/または積み付けること。
- (4) 本船が航海の開始時に航海に耐える状態にあるよう相当の注意を尽くすこと(特に、本船のホールドを、その上で甲板積み貨物を受取り、運送および保管できるようにすること)。

貨物側は、堪航性担保義務が「根本的かつ最重要の義務」であり、船荷証券に免責条項があっても、「特定のかつ詳細な」文言で免責が定められていない限り、免責されないと主張した。また、過失の争点について、貨物側は、運送人の過失を免責できるほど、免責文言は十分に明確ではないと主張した。

このように貨物側は、以下の事情によって生じた甲板積み貨物の滅失または損傷に対して船主が責任を負うことになるよう、免責文言を狭く解釈した。

- (1) 本船の不堪航
- (2) 船主の過失
- (3) 本船が航海の開始時に航海に堪える状態にあるよう、船主が相当の注意を尽くさなかったこと

これらを主張するにあたり貨物側は、カナダとシンガポールでの判決に依拠した。これらの判決は、不堪航と船主過失について疑義があるときに船主は責任を免れないという主張を裏付けるものだという。

船主の主張だが、船荷証券上の文言は、甲板積み貨物に対する一切の責任を免除させるのに明確であり、「その原因のいかに関わらず」というのは滅失または損傷の一切の原因を含む、というものである。

裁判所は、その条項の解釈だけからすれば、船主の主張のとおり、当該文言は船主の過失および不堪航に基づく責任も免除するものであると認めた。よって、滅失または損傷の原因いかに関わらず(すなわち過失や不堪航の有無にかかわらず)、船主は甲板積み貨物に対する責任を負わない、と裁判所は述べた。

したがって、滅失または損傷の主原因が過失または不堪航にあるときは免責条項の適用を認めない裁判管轄もある一方で、英法では、適切に起案された免責条項であれば、不堪航や過失が原因の滅失や損傷も含めて、その発生原因にかかわらず、一切の船主責任を免れさせる効力があると思われ、これは甲板積み貨物では当てはまるだろう。

海賊による拘束 – 本船はオフハイヤーか？



Joanna Morgan, フリート・マネージャー
jmorgan@tindallriley.com

ELENI SHIPPING LTD. V TRANSGRAIN SHIPPING BV
(ELENI P号事件) [2019] EWHC 910 (COMM)

本件は、定期傭船され、ウクライナで貨物を積んで中国の港で揚げるよう指示されている船舶に関するものである。積荷役後、本船はスエズ運河を抜け、アデン湾を何事もなく通過した。そしてアラビア海に入った後、本船は海賊に拘束され、7ヵ月間解放されなかった。

船主は、本船が海賊に拘束されていた期間の傭船料を請求した。しかし傭船者は、傭船契約の第49条および第101条に従って本船はオフハイヤーであると反論した。各条項は次のとおりである。

「49. もし本船が、本傭船契約の期間中に官憲または法的手続きによって、拿捕または捕獲または抑留または差押えられたとき、実際に喪失した期間の傭船料の支払いは停止されるものとする。」

「101. 傭船者はいつでもアデン湾を通過させることができる。本船の保険者が提示する戦争リスクまたは誘拐・身代金に対する追加保険料が生じたとき、そのすべてを傭船者が補償する。もし本船が海賊に脅かされ、または誘拐されたとき、傭船料の支払いは停止されるものとする。」

ロンドンに設置された仲裁廷は、これら2つの条項に基づいてオフハイヤーと判断し、船主の請求を棄却した。船主は高等法院に上訴したところ、裁判所は、第49条が適用されるのは官憲または法的手続きによって本船が拘束される場合に限るとして、第49条は適用されないと判断した。第49条において、「または」が各オフハイヤー

事由を繋ぐことによって、「官憲または法的手続きによって」が全てのオフハイヤー事由を修飾している。なぜならば、その直後の「本傭船契約の期間中に」が明らかに4つ全てのオフハイヤー事由を修飾しているからである。したがって本船は、第49条に基づいてはオフハイヤーにならない。さらに裁判所は第101条について検討した。その際、誘拐はアデン湾の地理的範囲内で起きたものに限るという船主の主張を退け、アデン湾を通過した結果として生じた誘拐に第101条は適用されるという傭船者の主張を認めた。

裁判所はまた、アデン湾を通過せよという傭船者の要請との調整のため、第101条が傭船契約に追加されたと述べた。すなわち、それを伴うリスクを、海賊に拘束されることによる結果は船主負担とする一方で、戦争リスクの追加保険料は傭船者負担、という形で配分したものである。

したがって、第101条は本船をオフハイヤーにする効力があり、船主の上訴は棄却された。

この裁判所の判断は、傭船契約条項の特定の文言に基づくものである。ただ、より広い観点から見たとき、裁判所は傭船契約条項を解釈するにあたり、その契約の締結時に当事者が意図したリスク分配を考慮に入れる、ということを示している。



ヘーグ・ヴィスビー 規則に基づく火災免責



Wing Wai, アソシエイト・ダイレクター
wwai@tindallriley.com

Glencore Energy UK Ltd 対 Freeport Holdings Ltd. (LADY M号事件) [2019] EWCA Civ 388 における英国控訴院判決は、ヘーグ・ヴィスビー規則4条2項(b) (火災免責) および同項(q) (包括的無過失免責) の射程および解釈について、有益なガイダンスを提供している。

本船が貨物を積んでタマニ（ロシア）からヒューストン（USA）まで航行しているとき、主機管制室から火災が発生した。この火災は機関長が意図的に起こしたという仮定が置かれた。この火災の結果、船主は救助を要請し、共同海損を宣言した。荷主は本船救助者に対して責任を負ったので、ヘーグ・ヴィスビー規則に基づくB/Lクレームを提起するという方法で、その損失の補償を船主に求めた。船主はその責任を否定し、反対に共同海損分担金の支払いを求めた。

第一審裁判所における争点は以下のとおりである。

- (1) 機関長の行為は船員の悪行 (barratry) か*
- (2) 火災の原因が船員非行にあるとき、船主は同規則4条2項(b)によって責任を免れるか。
- (3) 船主は同規則4条2項(q) によって責任を免れるか。

同規則4条は、次のとおり規定している。

- (2) 運送人および船舶は、次のことから生じる滅失または損害について、責任を負わない。
- (b) 火災 (運送人の故意または過失に基づくものを除く)
- (q) その他運送人またはその代理人もしくは使用人の故意または過失によらない原因。ただし、この例外の利益を主張する者は、運送人またはその代理人もしくは使用人の故意または過失が滅失または損害に関係のなかったことを立証しなければならない。

第1の論点について、裁判所は次のとおり判断した。機関長の行為が船員の悪行に該当するかは、同人の心理状態についての追加の検討次第であるが、しかし、いずれにせよ、この点によって船主が同規則4条2項(b)または(q)によって免責されるかは決まらない。

第2の論点について、裁判所は、火災の原因が故意または船員の悪行にあったとしても、船主は4条2項(b)を援用することができるかと判断した。船員の悪行は、運送人に代わってする非行ではなく、運送人に対する非行である。

第3の論点について、裁判所は、第4条2項(q)を援用することができないと判断した。なぜならば、機関長はその職務の範囲内で行為していたとともに、同人の行為は、本船または貨物を取扱うという役割を船主のための使用人として実施する過程の中で生じたからである。

貨物側は、次の2点について控訴院に上訴した。

- (1) 火災の原因が船員の悪行にあるとき4条2項(b)に基づく免責は与えられるか。
- (2) 機関長の行為は船員の悪行に該当するか、そして、悪行を実行したときにおける同人の心理状態を明らかにする必要があるか。

船主は4条2項(b)の火災免責を援用できるという第一審判決は、控訴審でも維持された。控訴院は次のとおり判断した。3条1項に基づく堪航性担保義務の違反がないならば、たとえ火災が意図的に起こされた場合であっても、船主自身の故意または過失に基づくものでない限り、船主は火災免責を援用することができる。

控訴院は、機関長の行為が船員の悪行に該当するか判断しなかった。なぜならば、そのことを裏付ける事実が主張されておらず、仮定だけから判断しても空論にすぎないからである。いずれにせよこの点は、船主が4条2項(b)に基づいて免責されるかを定めるものではない。

本判決は、火災が船員によって意図的に起こされた場合であっても運送人は4条2項(b)における火災免責を援用できることを確認するもので、運送人に有益である。

*船員の悪行；船主が認識していない、船舶または貨物に損害を及ぼす船長、士官または船員の不正行為



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