

# RISK WATCH

2020年7月号

ロスプリベンション 新たなビジョン

BSAFE 先見的なセーフティキャンペーンの開始

単独当直のリスク 最新のBSAFEポスター

ブリッジリソースマネジメント ヒューマンエラーの回避

コンピタンスマネジメントシステム その仕組みについて

法的分析 重要事例の解説



BRITANNIA P&I  
TRUSTED SINCE 1855

BGV178

7

BTEPR

## 編集者からのメッセージ

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。



新型コロナウイルス感染症によって、私たちの多くが（陸上、海上のいずれにおいても）不慣れな方法での業務を強いられています。こうした時期に、ロスプリベンションに対する当クラブの今後の取り組み方についての新しいビジョンをご紹介しますことをとても喜ばしく感じています。ブリタニヤのロスプリベンションチームはそのすべての活動について根底から見直しを行いました。本号の4頁では、その見直しによって、メンバーのご期待にかなう最高水準のサービス提供が可能となる仕組みについて詳しくご紹介しています。本号では航海に関する特集を組んでおり、ブリッジリソースマネジメント、航海計画に関する記事に加え、座礁事故を分析した事例研究を掲載しています。

また、2020年3月30日に米国の専属コレスポンデントB Americas P&I LLCが営業を開始したこともご報告します。代表のMichael Unger氏は豊富な訴訟・仲裁経験を持つ業界屈指の海事弁護士で、当クラブとは長年の知己の間柄にある人物です。B Americasは、ブリタニヤのグローバルネットワークを強化するものであり、クレームサービスを24時間体制で世界中のメンバーにご提供すべく当クラブの態勢を強化するとともに、北米のメンバーのニーズにも重点的に対応していくこととなります。Unger氏は本号の「Claims and Legal」コーナーのトップバッターとして、米国法に基づく安全港/バースの保証に関する記事を寄稿しています（13頁）。

さらに、今回の「Risk Watch」では、BSafeキャンペーンの開始についてもご紹介します。このキャンペーンは特にメンバーの船舶に乗船する船員を対象としたものです。ロスプリベンション部門は人的リスクチームのサポートを受けながら、事例研究やポスターなど、さまざまな資料を提供してまいります。船員は、乗船中の負傷などの予防を目的として、経験豊富な海事専門家チームのサポートを受けることができます。BSafeの最新ポスターでは、単独での当直をテーマとして取り上げています。ポスターの追加をご希望の方はご連絡ください。追ってお送りします。

毎回のお願いではございますが、私たちの新たな取り組みや今回の「Risk Watch」でご紹介した記事について、皆さまのご意見をぜひお寄せください。

A white handwritten signature of Claire Myatt on a dark background.

CLAIRE MYATT  
編集者

編集者より

本号の「Risk Watch」をどうぞお楽しみください。有意義で、広く関心をお持ちいただける記事を掲載し、さらに充実させるべく努めてまいります。皆さまのご意見をpublications@triley.co.ukまで是非お寄せください。

The logo for Risk Watch, consisting of the letters 'RW' in a stylized, bold, white font.

（翻訳）ブリタニヤP&Iクラブ日本支店

こちら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。

# ロスプリベンション

## 新たなビジョン

クラブのロスプリベンション部門ではこの度、リソースの利用の最適化と、メンバーにご提供するサービスの強化を目的に、戦略の包括的な見直しを行いました。



メンバーに最高水準のサービスをご提供するというブリタニヤの継続的な取り組みの一環として、私たちはロスプリベンション部門の活動の抜本の見直しを行いました。この見直しに伴い、当部門の戦略的方向を再定義するとともに、ビジョンと行動指針を明確化し、その中に、私たちの目指す姿と、この重要な部門をセンター・オブ・エクセレンス（指導的な立場で知見を広める役割を担う重要な組織）として確立させるという目標を明記しました。

この戦略の中核となるのが強力なリスクベース・アプローチの採用です。リスクベース・アプローチは、集中的にロスプリベンションに関与した場合に効果が得られるリスク分野を特定しやすくす

### 私たちのビジョン

センター・オブ・エクセレンスとして認められ、P&Iロスプリベンションサービスに関する業界内での優れたプロバイダーとしての信頼を得る。

### 私たちの使命

損害防止に役立つような最も効率的な方法で、メンバーおよび利害関係者の皆さまに有益かつ信頼性のあるアドバイスを提供するとともに、安全で効果的な運航をサポートする。

ることを目的としており、当部門の活動の効率性と有効性を高めるためのより分析的で体系化された手法の開発がこれを支えます。

今後この戦略には、原因の分析や改善策などリサーチベースの活動も優先的に取り入れていくことで、当部門が特に目指している以下の2つの姿を両立させてまいります。

**革新的であること** 最新の技術を取り入れることによって、提供サービスをサポートする。

**先見的であること** 問題、トレンド、技術の発見に常に気を配り、損害防止に役立てる。

最終的な目標は、より有益なロスプリベンション情報をご提供し、メンバーに対して高い価値をお届けすることで、クレームと損害の防止にお役立ていただくことです。

当部門の活動は、より焦点を当てた体系的なアプローチが用いられているものの、新たなメンバー加入時のマネジメントレビューや、加入船の実際のコンディションを査定するコンディション・サーベイの実施など、従来型のロスプリベンション活動が依然として中心となっています。同様に、ロスプリベンションセミナーのプログラムについても、最近では補足的な位置づけとしてウェビナーを初めて開催しましたが、当クラブで実際に経験したクレームやロスプリベンションの事例のほか、海運業界の著名な専門家の方々の知識を活用することで、メンバーおよび船員の皆さまに安全意識を高めていただくことを目的に、継続していきます。

当クラブの使命で特に重要なことは、メンバーに有益かつ信頼性のある情報をお届けすることです。今後数ヶ月の間に、ブリタニヤのウェブサイト内の充実したKnowledge Base (<https://britanniapandi.com/knowledge/>) にロスプリベンションに関するさまざまな刊行物を展開していく予定です。また、本号の3頁で詳細をご紹介したとおり、新しいBSafe計画を開始します。このキャンペーンも、私たちの持つ知識を共有していくという、戦略見直しの狙いの一つを具体化したものです。

戦略の実施の一環として行われた大改革の1つが、ロスプリベンション活動の整理統合のために、ロスプリベンション部門を次の2つのディビジョンに集約することでした。



### ロスプリベンション (オペレーション)

コンディション・サーベイ・プログラムの管理、マネジメントレビューとロスプリベンションセミナーの主催、ならびにロスプリベンション部門とメンバーとの連携の強化と最適化を担います。

当ディビジョンを率いるのは部門ディレクターの **NEALE RODRIGUES** です。Nealeは船長の資格を有し、これまでコンテナ船、RoRo船、ばら積み船、タンカー、冷凍船、多目的船での航海経験があるほか、海事鑑定から品質保証、船舶管理に至るまで陸上でのさまざまな任務も経験しています。

当部門の業務を支えているのが、ロスプリベンションマネジャーの **SHAJED KHAN** です。Shajedも船長の資格を有し、プロダクトタンカー、ケミカルタンカー、在来貨物船、ばら積み船での航海経験があるほか、カーゴサーベイ、ダメージサーベイ、ワランティサーベイ、重量物サーベイ、品質サーベイ、セーフティサーベイを行うサーベヤーとしての経験もあります。

ロスプリベンション管理者の **ASHLEY BOYCE** はチームのまとめ役で、コンディション・サーベイの管理を担当しています。経営学の学士号（優等）を取得しており、以前はブリタニヤのクレーム部門と人的リスク部門でクレーム管理者を務めていました。



### ロスプリベンション(リスクインサイト&アナリティクス)

リスクベースのアプローチを支える、分析活動とリサーチベースの活動の主導・管理を担い、当部門の知識と知見を伝えるための刊行物準備も担当します。

当ディビジョンを率いるのは部門ディレクターの **GRAHAM WILSON** です。Grahamは公認造船船技師（Chartered Naval Architect）で、以前は英国事故調査委員会が旗国検査官として、また大手クルーズ船運航会社の海事リスク兼調査ディレクターとして働いていたほか、海洋事故調査に関する上級講師も務めていました。

当クラブのアジアでのロスプリベンションサービスを提供しているのが、ロスプリベンションマネジャーの **JACOB DAMGAARD** です。Jacobは2019年8月より、アジアの拠点であるブリタニヤのシンガポール事務所に駐在しています。甲板部士官と機関部士官の2つの資格を持つ経験豊富な人物で、陸上ではコンテナ船および自動車専用船船隊の管理責任者と船舶保安統括者としての経験があるほか、旗国・寄港国検査官としての経験もあります。

もうひとりのロスプリベンションマネジャーである **SLAV OSTROWICKI** は、2020年2月にロスプリベンション（リスクインサイト&アナリティクス）チームに加わりました。Slavは船長の資格を有し、ばら積み船、コンテナ船、在来貨物船での航海経験があるほか、陸上ではベッティングおよび監査業務に数多く携わってきました。

また2020年3月には、ロスプリベンション（リスクインサイト&アナリティクス）チームに新たに設けたロスプリベンションアナリストの役職に **NICHA KANDASAMY** を迎えました。データ分析と視覚化機能の開発をサポートしてもらうことが目的です。Nichaはこれまでにさまざまな分析ソフトウェアパッケージを用いて業務データを評価する数々の分析業務を担い、現在はビジネスインテリジェンス・アナリティクスの理学修士号取得に向けて学習しています。

こうした多様な経験を持つ人材が集まったロスプリベンション部門は、幅広い問題についてメンバーとクラブ内の利害関係者をサポートするのに最適な存在です。主要な船型や運航形態を幅広くカバーする経験・専門知識を備えていることに加え、航海、機関、造船の専門家が揃っています。また、現在は分析機能の向上も行っているところで、データの活用によって利害関係者のニーズにより一層応えられるようにすることを目指しています。

世界中が不透明な状況に陥りかたない困難に見舞われる中、ロスプリベンションに対するこの新しいアプローチ、つまり、リスクをベースとした先見のなアプローチは、メンバーに最高水準のサービスを現在と将来にわたってご提供していくうえで有効に機能するものと確信しています。

更なる情報が必要な方は、ブリタニヤのロスプリベンションチームまでお問い合わせください。

[lossprevention@tindallriley.com](mailto:lossprevention@tindallriley.com)

# BSAFE

## 船員のための新たな取り組み

海運業界の発展にとって船員は欠かすことのできない存在です。海上で日夜休みなく働く人々が受ける要求と重圧は並大抵のものではありません。

変化の激しい現代社会で、新たなリスクの出現と技術の急速な進歩が続いていきそうな中、ベストプラクティスに関する情報を共有する必要性はかつてないほど高まっています。

当クラブもこの必要性を感じています。それが、まもなく新しいBSafeキャンペーンを開始できることに大きな期待を寄せている理由です。

### 先見的である

BSafeは、乗船中の船員を対象とした先見的なセーフティキャンペーンです。ロスプリベンションチームが人的リスクチームのサポートを受けながら展開するこのキャンペーンでは、船員の行動を感化し、船上での怪我や事故死・病死を防ぎやすくすることを目的としています。

当初より、このキャンペーンは常にダイナミックかつ活発であり続けることを目指していました。船員をサポートするという明確な目的のもと、BSafeの展開にあわせて新しい資料や計画を発表していきます。

### 有益な情報を提供する

私たちの使命は、船上でのさまざまな作業をサポートするために関連情報を共有したり各種取り組みを展開したりすることによって、船員のBSafeを支援することです。船員に関連したコンテンツや資料の単なる集約場所としてだけでなく、適切かつ便利で、実践的なコンテンツとともにあらゆる情報を提供する、頼りになるサイトのひとつとして認めていただくことを目指しています。

### 支える

広い意味で捉えると、安全であるということは単に命の面での安全だけを指すわけではありません。健康面、そしてセキュリティ面の安全も意味します。どちらも船員の幸福と効率に欠かせない要素です。そこで、命の安全のみに注目するのではなく、BSafeの傘の下に含めるべき3つの主要テーマとして、船上での命の安全、船員の健康、そして船上の保安を取り上げます。

### 過去に学ぶ

過去の出来事を振り返りそこから教訓を得ることは、行動を改善する効果的な方法として広く知られています。重要なことは、原因をよく考え、そこから見つけた教訓を自分自身の立場に当てはめることです。

キャンペーンの発展に合わせてさまざまな回顧型のコンテンツを提供するほか、BSafeのウェブページでご覧いただけるBSafe事故事例研究(BICS)を毎月1件ずつ新たに作成していきます。この研究は実際にあった事故やクレームを基に作成する予定で、考える基盤となる大切な教訓を導き出すことができます。

本号の4頁に、航海に関するBSafe初の事例研究を掲載しています。そこでは、ロスプリベンション部門が座礁事故に関する分析を行っています。各事例研究については、プレゼンテーションの資料と回顧型の学習資料も製作していく予定で、メンバーや船員のニーズに合わせて自由にご利用いただくことができます。船内での安全会議や船員向けセミナーの教材として、あるいは提起された問題を個人的に振り返る材料としてもお役立ていただけるでしょう。

### 実際に役立つ

ロスプリベンションと海上の安全に関する私たちのこれまでの豊富な経験を基にしたBSafeキャンペーンは、多くの人たちの注目を集め、成果を上げるものと確信しています。しかしながら、他のキャンペーンと同じく、実際の成否は、メンバーと（そして最も重要なのは）船員からの反応やフィードバックで判断されることとなります。私たち自身も多くのアイデアを抱えていますが、皆さまからのご提案やご意見も歓迎します。ご協力いただける場合は、ブリタニヤのロスプリベンションチームまでご連絡ください。  
lossprevention@tindallriley.com

私たちはBSAFEに大きな期待を寄せています。目的はシンプルです。船員の健康、セキュリティ、そして安全をサポートすることです。

## #1 座礁

過去に起きた事故を繰り返さないようにするため、ブリタニヤは、その事故を分析してどのような教訓が得られるか考察することが重要であると考えています。このような教訓をメンバーと共有する方法は数多くありますが、事例研究は、事故を振り返り、問題を浮き彫りにし、そこから得られる実用的な教訓を用いて業務にあたるための効果的な方法です。私たちの新しいBSAFEキャンペーンの一環として、ロスプリベンション部門は実際の事故を基にした事例研究を発表していく予定です。この中には回顧型の学習資料も含まれる予定で、船内での教育ツールとしての利用に加え、メンバー各社の安全会議プログラムに適宜取り入れていただくことも可能です。



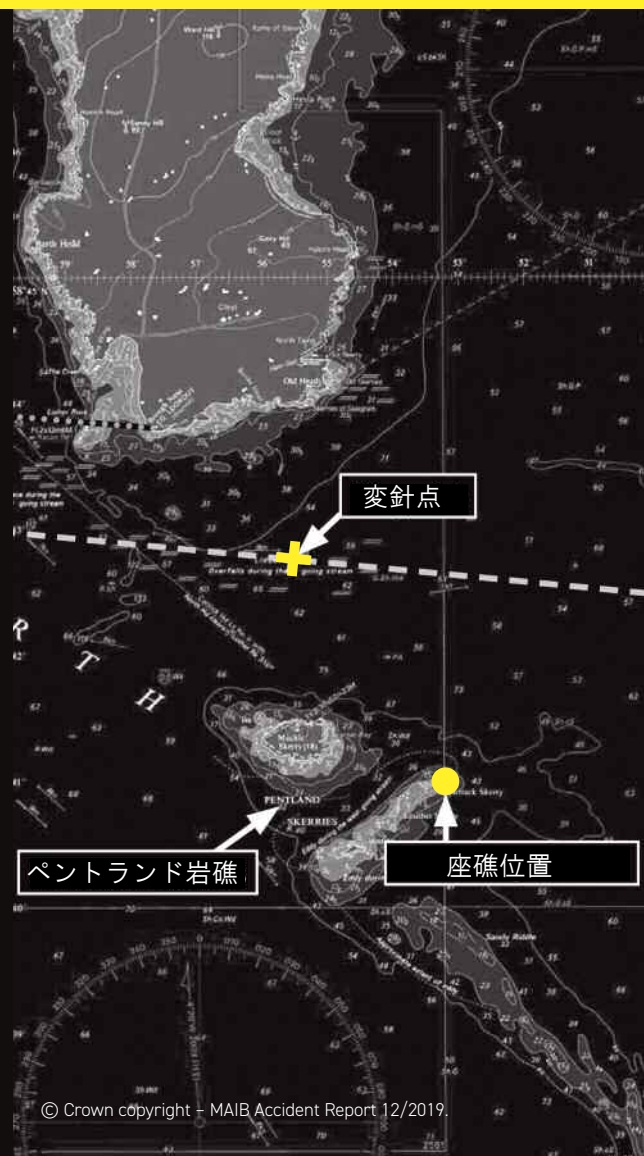
最初の事例研究は、英国船舶事故調査局（MAIB）による在来貨物船PRISCILLA号に関する事故調査を基にしたものです。本船は、リトアニアのクライペダからイングランドのシロスに向けて夜間航行中、スコットランド・オークニー諸島沖にあるペントランド岩礁で座礁しました。事故発生時、PRISCILLA号の船橋には航海士が1人しかいませんでした。当直中、この航海士は航行以外の作業に気を取られており、本船が予定していた航路の南側に流され、ペントランド岩礁の浅瀬に直進していることに気がつきませんでした。現地の船舶通航業務（VTS）からVHFで警告を受けて、ようやく危険が迫っていることに気づいたのです。しかし、この航海士は状況を十分に把握していなかったため、誤った判断をした結果、本船は座礁してしまいました。

この事故は、航海中の安全に関するいくつかの重要な問題を浮き彫りにしているほか、単独での当直に関するリスクの把握に役立つ興味深い実用的な教訓も提示しています。また、この事例研究では、今回のような状況での判断に役立つ航法設備の使用方法和、状況を常に把握するのに役立つ航法設備の機能についても考察を行っています。

本事例研究の全文は、ブリタニヤのウェブサイトの新たなBSafeのページでご覧いただけます。<https://britaniapandi.com/>

航海中の安全な行動に関するご質問や、より詳細な助言については、ブリタニヤのロスプリベンションチームまでお気軽にお問い合わせください。

[lossprevention@tindallriley.com](mailto:lossprevention@tindallriley.com)



# 単独での当直

## 注意すべき点

船橋ではますます高性能なシステムが利用できるようになっているにもかかわらず、航海中の事故は依然として懸念の対象になっています。しかも多くのケースにおいて、当直の問題が事故の一因になっています。本号の「RISK WATCH」に掲載の事例研究で浮き彫りになったように、こうした事故にはたいてい船橋での単独当直も影響しています。

# BSAFE

LONE  
WATCHKEEPING?  
A NIGHTMARE  
AHEAD?  
CONSIDER  
ANOTHER PAIR  
OF EYES

本郷の付録であるBSafeシリーズの最新ポスターは、船橋での単独当直の危険性をテーマにしています。単独当直は、見通しのよい

日中で適切なリスク評価がなされているなど、非常に限られた状況下でのみ可能です。単独当直によって事故の発生リスクが高まるのは明らかです。

補助者がおらず、当直者が非就労状態になった場合には

船橋が無人的になってしまうからです。

### 「適切な」当直とは

船舶での当直の必要性を定めている主な規則は、「海上における衝突の予防のための国際規則 (COLREG)」と「船員の訓練および資格証明ならびに当直の基準に関する国際条約およびコード (STCW)」です。

COLREG条約第5規則では次のように定められています。

「いずれの船舶も、状況および衝突の危険性を十分に把握するため、視覚および聴覚、ならびに現況下にふさわしいあらゆる手段を用いることによって、適切な当直を常時継続するものとする」

STCWコードの第8章では、当直基準およびCOLREG条約に従った適切な当直の要件を規定しています。状況と、航海の安全を危険にさらすリスクを十分に把握するため、当直は常時見張りを行う必要があります。

### 単独当直が認められる場合とは

航海当直の作業内容はさまざまな要因によって変わってきます。その詳細はSTCWコードに記載されており、詳細に関する指針を本船の安全管理システム (SMS) と船長指示に必ず含める必要があります。

STCWコードでは、日中の特定の状況下において当直航海士 (OOW) による単独当直を認めています。ただし、単独当直でも安全であるという評価が行われた場合に限られます。考慮すべき要素は次のとおりです。

- 気象状況
- 視界
- 船舶交通の輻輳状況
- 航行上の危険との近接状態
- 分離通行方式またはその付近を航行する場合に必要なとされる注意
- 疲労度と休息時間

しかしながら、人員を減らして単独当直を行うかどうかは慎重に判断する必要があり、これに伴うリスクをすべて適切に評価して記録に残さなければなりません。

### 船橋警報の役割

「海上における人命の安全のための国際条約 (SOLAS)」第5章で定められているように、船橋航海当直装置 (BNWAS) は当直航海士の意識を監視することを目的としたもので、定期的に警報を鳴らして、単独で当直を行っている航海士の注意を促したり、当直航海士が非就労状態になった場合に船長または資格を持った別の当直航海士に警告したりします。IMO決議MSC.128(75)ではBNWASの性能要件について定めています。また、2014年のIMO Circular (MSC.1/Circ.1474) では一部装置の自動機能に関する指針も定めており、IMOはSOLAS条約対象船舶については自動機能を使用すべきではないと述べています。

BNWASは安全を確保するための重要な砦となり、船橋で単独で当直を行う際には、この装置が効果的かつ効果的に機能して航海中の事故防止をサポートしてくれることが不可欠です。

ただし、これは効果的な見張りの代わりにはなり得ないことは念頭に置いておく必要があります。

更なる情報およびアドバイスが必要な方は、ロスプリベンションチームまでお問い合わせください。

[lossprevention@tindallriley.com](mailto:lossprevention@tindallriley.com)



アドバイスがさらに必要な方は『Bridge Operations – A Human Approach』の動画をご覧ください。  
ブリタニヤのウェブサイトでご覧いただけます。





Jacob Damgaard  
jdamgaard@tindallriley.com

# 安全な航海計画： 詳細な手引き

「Risk Watch」2019年5月号で、CMA CGM LIBRA号の座礁事件に対する海事裁判所の判決が持つ法的な意味についてご紹介しました。裁判所は航海計画に瑕疵があったために本船は座礁したという判決を下し、さらには、航海計画の瑕疵によって本船が堪航性を失ったとの判決も下しました。こうなると、船主側はヘーグ/ヘーグ・ヴィスビー・ルールに基づく航海上の過失を免責とする主張を援用できなくなります。この判決はその後、2020年3月に控訴院でも支持されました。

総合的な航海計画は、安全な航海を実現するうえで常に重要な役割を担ってきました。しかし、CMA CGM LIBRA号の座礁に関する裁判所の判断では、航海計画の重要性と、その計画に瑕疵があるかまたは従わなかった場合に船主側が被る可能性のある結果がことさら強調されています。来たる航海に向けて安全航行のあらゆる側面を網羅した航海計画を準備することは重要な業務であり、それには、関連情報をすべて評価して計画に取り入れることを確保するための体系的なアプローチが求められます。ロスプリベンション部門では、メンバーをサポートするため航海計画の手引きをご用意しました。この手引きではベストプラクティスを定め、以下の事項について助言を提供しています。

この手引きは船橋チームをサポートするために船内で使用することを前提に作成されたものですが、メンバーがご自身で適切かつ健全な航海計画手順を整えるために利用することもできます。

安全な航海計画に関する手引きの全文は、数週間以内にブリタニヤのウェブサイトでご覧いただけるようになります。それまでの間、航海計画に関するご質問または詳細な助言については、ブリタニヤのロスプリベンションチームまでお気軽にお問い合わせください。

[lossprevention@tindallriley.com](mailto:lossprevention@tindallriley.com)

- 航海計画に関するSOLAS条約上の要件
- 十分な海図と刊行物の準備
- 海図と刊行物の更新方法
- 現行の航海計画および収集すべき必要最低限の情報
- 監査と訓練



マリタイムリソースマネジメント(MRM)とは、海運業界の訓練プログラムであり、ヒューマンファクターを原因とする事故の防止を目的としたものです。日々の航海中の行動を適切なリソースマネジメント慣行に変えるようにチームに促すことが狙いです。MRMはヒューマンファクターに関する訓練で、ノンテクニカルスキル(ソフトスキルとも呼ばれます)に焦点を当てています。



Slav Ostrowicki  
sostrowicki@tindallriley.com  
Loss Prevention, London

# ブリッジリソース マネジメント (BRM)



この訓練を最初に始めたのは航空業界でした。きっかけは、技術が進歩したにもかかわらず、史上最悪レベルとなった一部の航空機事故の主な原因がコックピットでのヒューマンエラーであることが判明したことです。これらの事故の原因は、エラーチェーンの連鎖を発見し断ち切ることができなかったこと、つまり、状況認識力が欠如していたことにありました。

それ以来多くの業界で同様のプログラムの採用が進み、海運業界でもブリッジリソースマネジメント(BRM)が1993年に開始されました。このプログラムは、船員の文化的多様性やチーム連携の複雑性の高まりなどの業界が抱える課題に対応するべく、年々発展を遂げています。2003年にはマリタイムリソースマネジメント(MRM)と名を改め、船長、甲板部士官、機関士、水先案内人、陸上職員など、対象となるすべてのグループの参加を奨励しています。また、BRMと対になるプログラムとして、機関部の職員に特化したエンジンルームリソースマネジメント(ERM)があります。

「船員の訓練および資格証明ならびに当直の基準に関する国際条約(STCW)2010年マニラ改正」が2017年1月1日より完全発効され、ブリッジ/エンジンルームリソースマネジメント、リーダーシップ、チームワーク、および管理技術の士官向け訓練に独自の要件が導入されました。

# ブリッジリソース マネジメント (BRM)

これらの要件を満たすために、各船員は承認されたBRMもしくはERM訓練、承認された海上履歴、または承認されたシミュレーター訓練によって習得した知識を証明できなければなりません。多くの主管庁では、この目的に特化した承認コースのみを認めています。

**過ちは人の常である。しかし、過ちを繰り返すのは悪魔である。**

このラテン語のことわざには、ブリッジリソースマネジメントが防止しようとしているものの精神が詰まっています。人間は誰も間違いを犯すものです。その間違いを適宜見つけて修正しない限り、残念ながら時にはその間違いが事故につながるおそれもあります。BRMは、変わり続ける周囲の状況を船橋チーム

が予測してそれに適切に対応しやすくすることで、このようなリスクを軽減し、ひいては航海中の事故を防止することを目的としています。

STCWコードの表A部第2-1節には、BRMの主な原則として次の事項が定められています。

- リソースの配置、任務および優先順位決定
- 効果的なコミュニケーション
- 明確な意思表示とリーダーシップ
- 状況認識力の習得と維持
- チーム構成員の経験と活用



BRMの重要な要素を詳しく見ていきましょう。

## リソースの配置

BRMで重要となるのが、最善の判断を下すためにあらゆるリソースを効果的に使用する能力です。例えば、船橋で利用できる人的リソースには、見張り員、副直航海士、水先案内人、さらには船舶通航業務（VTS）の職員も含まれます。技術/情報リソースには、航海計画、海図、航法設備、無線などがあります。

最適な判断を下せるようにするためには、これらのリソースを前もって用意するとともに、その能力を十分に活用する必要があります。これは、適切な配乗水準と運航業務を航海計画に取り入れるなど、予測と計画を立てることで可能となります。

航海計画や船橋での定められた業務だけでは、変化の激しい環境で起こりうるあらゆるシナリオに対応できない可能性があります。訓練と経験を通して獲得した優れたBRMスキルは、（めまぐるしく変化する複雑化した状況では特に）リソースの最適な配置と優先順位決定にも必要となります。例えば、チーム員の間で継続的に業務の委嘱を行うべきです。そうすることが、関連情報の把握や、そうした情報についてのコミュニケーションの促進につながるからです。

## コミュニケーションとチームワーク

優れたBRMを実行するには、チームが連携し効果的な連絡体制を築けるようになる必要があります。情報というのは、理解し、認め、必要があれば明確化する必要があるものです。BRMの原則は船橋以外にも適用することができます。例えば、タグボートや係留場と連絡する場合など、正しい判断を下すうえで指示系統が重要になる場合には、当然そうすべきです。

内容を逐一確認しながらコミュニケーションを取ることで、エラーやミスをなくすることができます。命令を受け取ったことを伝えるために復唱する場合は、その命令に合理性があるかを確認する意味でも内容を評価するとよいでしょう。互いに確認しあったり質問しあったりすることは、すべての士官と船員の義務でもあります。





効果的なBRMには明確な意思表示も必要です。PACEとは、BRMを効果的に実行する一環として、介入のレベルを徐々に上げていくために利用できるモデルのひとつです。

#### 探る:

「～はご存知ですか？」

#### 注意を喚起する:

「状況を見直しませんか？」

#### 進言する:

「～の間、それをやめてください」

#### 緊急事態:

「すぐにそれをやめてください！」

また、チーム内でコミュニケーションを取る際には、IMOの標準海事通信用語（SMCP）を使用するなど、船上で業務を行う際の共通言語と標準海事用語を定めておくことも重要です。これは、水先案内人やタグボートなどの外部関係者とコミュニケーションを取る際には特に重要となります。

#### 意思決定

チーム内での連携やコミュニケーションがうまくいくと、意志決定もうまく行えるようになります。つまり、熟考の末の英断を下すには適切かつ有効な情報を収集することが欠かせません。

船橋のチーム員の中で誰が意志決定を全面的に担っているのかを常に明確にしておく必要があります。しかし、それと同じくらい重要なのが、全チーム員が警戒を怠らず、本船が航路上を進んでいるかを主体的に確認することです。エラーが起きる可能性や、事前に取り決めた計画から航路が逸れていることをチーム員が発見した場合には、躊躇せずに適宜進言をして、担当の士官が気づいているか確認する必要があります。BRMの慣行には、スリップ、すなわち思い違いを検出するための確認方法（クロスチェックやコールアウトなど）を組み込む必要があります。

#### 状況認識

安全に航行し衝突を避けるには、船橋での状況認識が不可欠です。状況認識とは、簡潔に言うところ「自分の周囲で起きていることを把握すること」（Flin et al, 2008）と定義できます。しかしながら、多くの海難調査報告書では状況認識の欠落が事故の一因として挙げられています。

理想を言えば、各チーム員が優れた状況認識力を備えているべきです。船橋が慌ただしい場合は、操船、見張り、通信などに専念するために、担当士官がチーム員に自分の業務を委嘱することも必要かもしれません。そのような場合、チーム員はうまくコミュニケーションを取って、自分が頭に浮かべている状況を共有する必要があります。また、状況を認識するために、航法設備やVTSなどの外部情報を含むあらゆる関連リソースに適切に注意を払う必要もあります。

#### 進言と応答

適切な「進言と応答」技術も優れたBRMには欠かせません。誰が誰に進言するかは関係なく、何らかの行為あるいは不作為に対する意味ある進言は、尊重され、考慮されるべきです。

BRMの効果を左右するもうひとつ重要な面として挙げられるのが、「権力格差」です。BRMにおける「権力格差」は、部下が懸念を提起したり反対意見を表明することを恐れる程度で表現することができます。「権力格差」は文化的な背景に大きく影響を受けるため、船橋での効果的な連絡体制を確保するには、「権力格差」を適切に管理する必要があります。

#### まとめ

船は最も安全な輸送手段の一つであると考えられていますが、ヒューマンエラーとリーダーシップの欠如による事故は今も続いています。手順を定めてもソフトスキルの代わりにはなり得ません。優れたBRMに必要なものは一度限りの訓練ではなく、チームのスキルです。これには継続的な練習、リハーサル、そしてもちろん実践が必要です。

#### 参考資料

- 2010年マニラ改正を含むSTCW条約及びコード（船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約）
- The Nautical Institute: The Navigator 2020年2月号『Situational Awareness』
- 英国海事沿岸警備庁『The Human Element - A Guide to Human Behaviour in the Shipping Industry』
- AMSA海事通知（11/2016）『Bridge Resource Management (BRM) and Expected Actions of Bridge Teams in Australian Pilotage Waters』
- AMSA海事通知（14/2017）『Fitness for Duty』
- IMO標準海事通信用語（SMCP）ウェブサイト：ow.ly/oUqj30qFmMg
- 国際海運会議所『Implementing an Effective Safety Culture』
- Flin R, O'Connor P, Crichton M. (2008) 『Safety at the Sharp End: A Guide to Non-Technical Skills』 Boca Raton, FL: CRC Press.

# コンピタンス マネジメント システム (CMS)

## コンピタンスとは

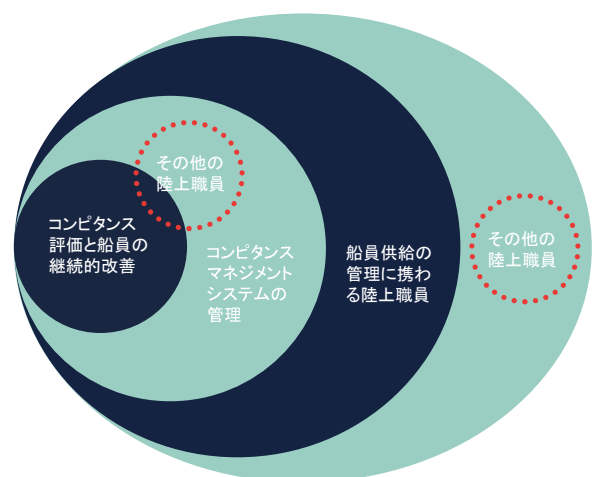
職場環境で一般的に使用される用語で、「ある有効基準を満たして任務を実行する能力」のことを指します。これは通常、特定の役割をうまくこなすための知識、技能、理解力、そしておそらく最も重要な要素とも言える態度の組み合わせであると考えられます。コンピタンスの水準を向上させるには、経験、訓練、および公式・非公式の学習すべてを組み合わせることが欠かせません。

過酷な状況にさらされることが多い中でも船舶を安全かつ効率的に運航させる必要性を考えると、有能でやる気のある船員と陸上職員のチームは不可欠です。海運業界におけるコンピタンスの概念は、「1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW）」の改正に正式に記されています。STCWコードの2010年マニラ改正と合わせて、これらの改正では、合意に基づき確立した船員の国際的な訓練基準と認証基準を定めています。

規則が変更されたり新しい要件が追加されたりすることに加え、業務面での重圧や要求も常にのしかかることから、海運業界では従業員のコンピタンスを証明する必要性がかつてないほど高まっています。これには、堅牢かつ監査可能なシステム（つまり、従業員のコンピタンス要件を定め、将来新しい要件が加わってもコンプライアンスの確保を支援できるシステム）が導入されていることの証明も含まれます。

## コンピタンスマネジメントとは

これを可能にするのが、コンピタンスマネジメントシステム（CMS）です。コンピタンスマネジメントとは、パフォーマンスの向上や成果獲得に必要な重要な能力を明らかにすることによって、従業員の職務に特有の技能やコンピタンスの定義、管理、開発を系統立てて行う方法です。技能の開発と向上を継続的に進めていくことによって、定めた基準とのギャップを埋められるCMSこそが効果的なCMSと言えます。





**Capt. Jitender K Seth**  
Jitender.seth@maritimeservicescorp.ca

### コンピタンマネジメントの要件

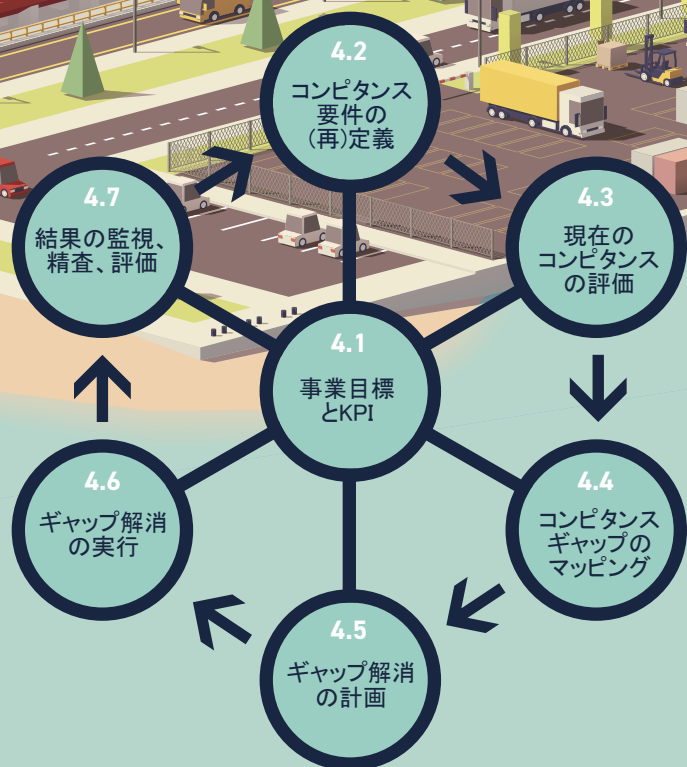
STCW条約およびコードで定められたコンピテンシー要件に加え、国際安全管理（ISM）コードは、船会社に対してコンピテンシ管理の方法を備えることを事実上求めています。また、このISMコードでは、安全管理システム（SMS）の系統化と文書化に関する要件を定めているほか、国内および国際要件に従って適切な資質、資格、健康状態を備えた船員を各船舶に配乗させるよう求めています。さらには、SMSの実施に必要となる可能性のある訓練があれば、その訓練を特定し、提供する手順を確立、維持することも求めています。海運業界の特定の分野では、コンピタンスマネジメントシステムを開発、評価することが企業に求められています。例えば、石油会社国際海事評議会（OCIMF）のタンカー管理自己評価制度3（TMSA 3）プログラムでは、コンピタンスマネジメントシステムを船員と陸上職員の採用、訓練、定着の評価・管理ツールとして使用するよう推奨しています。

コンピタンシ管理の方法は、船社が確立するSMSに欠かせないものであるため、大半の大手船会社では船員のコンピタンシを管理する配乗管理システムを既に備えています。しかし、こういったシステムは効果を発揮することもある一方で、ISMコードとSTCWコードの要件を満たすように設計されているのが通常です。

それに代えて、コアなSMSを補完・強化し、船員のコンピテンシーとそれに関連する訓練ニーズに重点を置いた、専用CMSを設計することもできます。CMSが陸上と海上の業務に導入され、効果的に運用されると、船主や船舶管理者にとって職員のコンピタンシを評価する不可欠なツールとなるでしょう。

DNV-GL、Rina、ABS、Lloyds Registerなど複数の認証機関がこれまでにCMSプログラムを開発しています（そのうちの一部は船社向けに特化したものとなっています）。これらのプログラムは、ISMコードの枠を超えた自主的なCMS認証スキームであるという魅力を備えており、これらを活用することで、船社は、差別化を図り、コンプライアンスとコミットメントの水準を高めることが可能になります。また、多数のコンサルティング企業も船社と連携し、適切なCMS認証の取得を支援しています。

CMS認証を公認の品質基準に対してベンチマーキングすることで、信頼性が増し、人材管理に対する評価の確立につながるでしょう。毎年行われる経営陣による社内監査と認証機関による外部監査制度を通して、高水準のコンプライアンス体制を証明することができます。



### CMSの目的とは

CMSプログラムの最終的な目的は、サイズの大小にかかわらず船舶が安全で効率的に運航できるようサポートすることです。この目的を達成するうえにおいて、CMSは以下の点で役に立ちます。

- 海上および陸上職員のコンピタンスの開発と維持
- 安全面、環境面、運航面でのパフォーマンスの向上
- 各個人のコンピタンスの向上

### CMSプログラムの仕組み

管理者がまず一定の事業目標を作成したあと、その目標を達成するための計画を作成します。そして、職員がその目標に適合しているかを確認するために社内でもパフォーマンスを監視、評価します。事故報告書やニアミス報告書などの不本意な出来事に関する報告書、監査報告書、安全会議報告書の内容はいずれも、陸側の管理者に対してコンピタンスギャップと懸念すべき分野を判断する材料を提供します。

企業規模や、既に利用している職員管理システム・訓練システムの品質にもよりますが、CMSの実行期間は6か月から2年の間となります。流れとしては、まずはじめにギャップ分析を行ったのち、既存の手順の改善の仕方と、ソフトウェアベースの新しい船員管理システムの導入の要否について推奨事項が導き出されます。

次に、それらの推奨事項を船に導入し、実際のコンピタンス開発計画を開始する前に、長期間にわたる職員評価への事前調整を行います。こういったプロセスはすべて一元化されたデータベースを使用したソフトウェアベースで行うことができ、このデータベースは認証監査やその後の再監査の際に証拠として提示することができます。

CMSは、採用から海上・陸上での訓練、乗船中の業務監視に至るまで、すべてのプロセスが対象となります。このCMSプロセスではさまざまな方法を利用することができますが、利点はひとつの堅牢なシステムですべてをカバーできることです。確立されたシステムを船舶管理者が既に使用している場合、認証取得までの道のりが簡単になり、配乗コストや訓練コストに関して実質的な変更をほとんど加えることなく低コストで認証を取得することができます。

### CMSの利点とは

既にCMSを実践している船主からは、船員の定着率が上がり、チームの質も向上したという報告が寄せられています。以前よりも高い技能水準で業務をこなすことのできる有能で誠実な職員が揃っているそうです。計画していた整備計画の効率を上げることができ、それによってダウンタイムが減少したことから、これは結果としてランニングコストの低下にもつながりました。最も重要な点は、事故の報告が減ったことです。つまり実際に起きる事故、怪我、クレームの数が減ったということで、これは誰にとっても嬉しい知らせです。

この記事の執筆にあたっては、Maritime Services Corporation (MSC) 社のJitender K Seth船長にご協力いただきました。この場を借りて感謝申し上げます。MSC社はカナダ・トロントに拠点を置くコンサルティング会社で、CMS規格への適合後に認証獲得の準備を進めるための船員管理システムの改造や改善方法について企業にアドバイスをを行っています。

[www.maritimeservicescorp.ca](http://www.maritimeservicescorp.ca)



DNV-GL 社『Competence Management Systems』  
(2019年12月発行)  
掲載の図より転載

# CLAIMS AND LEGAL

## アメリカ法 — 傭船契約における 安全港/バース条項の効果 (Athos I号事件)



Mike Unger  
munger@tindallriley.com

アメリカ連邦最高裁判所は、2004年のデラウェア川における大規模な油濁に端を発したCitgo Asphalt Refining Co.ほか（以下「Carco」）およびFrescati Shipping Co., Ltd.ほか（以下「Frescati」）の長期にわたる叙事詩において判決を下した(Athos I号事件)。多数派(7対2)は、ASBATANKVOY書式における安全港/バース条項を平易に解釈すれば、単なる注意義務ではなく絶対的義務が規定されている、という第3巡回区控訴裁判所の判決を支持した。

特筆すべきは、本船が2つの傭船契約に服していたことである。まずはFrescatiを船主とし、Star Tankersをフリー・オペレーターとする定期傭船契約である。そこでは、英国法・英国仲裁とし、安全港/バースの指定は注意義務とされていた。Star Tankersは次に、修正ASBATANKVOY書式で本船をCarcoへ航海傭船に出した。そこではアメリカ法・管轄とし、Cargoは次をワラントしていた：「本船は、傭船者が指定かつ手配した…安全な場所または埠頭で船積みおよび荷揚げをするものとする。ただし、本船が、常時安全に浮揚してそこへ向かい、碇泊し、出航できることを条件とする。」

Cargoは航海傭船者であることに加え、本船が接近していた製油所の所有者であった。本船がバースに向かう途中で通過していた連邦政府管理の錨地において、バースから約900フィート地点の底に正体不明の船主によって遺棄されていたアンカーと接触し、船体が引き裂かれた。およそ265,000ガロンの油が川に流出し、280マイルにわたる沿岸地域に影響を与えた。1990年アメリカ油濁法に基づいて、まずはFrescatiが清掃費用を全額負担した（ただし責任限度額は4,500万ドルまで）。その後アメリカ連邦政府の油濁責任信託基金は、Frescatiに対し、8,800万ドルの追加の清掃費用を補償した。Frescatiおよびアメリカ政府はその後、ASBATANKVOY書式における契約上の安全バース条項と、バースとアプローチを適切に維持する海事法上の義務の両方に違反していると主張して、Carcoを訴えた。これに対してCarcoは、停泊地は連邦政府によって管理されており、多くの船舶が問題なく通過していたことを指摘したうえで、バースへのアプローチが安全であることを確認するために十分な注意を払っていたとして、損害賠償責任を負わないと主張した。本件が連邦最高裁に係属するまで、2回のトライアルを行い、その都度、第3巡回区控訴裁判所に上訴された。

連邦最高裁における論点は、「連邦海事法において、航海傭船契約における安全バース条項は、第3巡回区及び第2巡回区控訴裁判所が判断したように、本船の安全を保証するものか、又は第5巡回区控訴裁判所が判断したように注意義務か」であった。

ソトマイヨール判事の意見において（アリート判事とトーマス判事の反対意見を除き全判事が支持）、裁判所は、一般的な海事法で採用されている伝統的な契約解釈の原則を適用し、当事者の合意又は意図についてASBATANKVOY書式の文言に曖昧さは存在しないと判断した。その理由について、「常時安全に浮揚し」かつ「安全な場所又は埠頭」を「指定かつ手配するものとする」という文言は、本船の安全性について傭船者に厳格な契約上の保証責任を負わせている、というものだった。Carcoによる注意義務であるという主張について、そのような文言は傭船契約のどこにも見当たらず、よって分析に値しない不法行為法上の概念であるとして、退けられた。

多数派はまた、「契約法は「過失」を考慮しないので、「注意義務」に制限することが傭船契約から読み込めない限り、傭船者は契約違反による損害に対して「厳格責任」を負う」という主張も退けた。とりわけ裁判所は、安全バース条項を明示的に注意義務と規定する他の傭船契約書式を指摘したうえで、当事者らが選択すれば、傭船者の安全バース指定義務を制限したり条件付けたりすることは容易に可能であったと結論づけた。傭船者には、その義務又は責任の程度について明示的に制限することによって、そのままでは安全性を保証することになる文言に関し、契約の自由が残されている。

最高裁判決の重要な基礎は、Frescatiは自身が契約当事者ではないStar TankersとCarcoとの航海傭船契約における安全バース条項の第三受益者であるという、第3巡回区控訴裁判所の判決を踏襲した点である。この極めて重大な認定は、その他の分析の基礎を構築するとともに、船主は再傭船者に安全港/バース条項違反を直接追及できないという英国法と対立するものである。

# 傭船契約条項をバック・トゥ・バックにする必要性 (Bilgent Shipping PTE Ltd v ADM International SARL (The Alpha Harmony) QBD [2019] EWHC 2522 (Comm))

Alpha Harmony 号の船主は、修正NORGRAIN 1973書式で（「傭船契約」）、2航海について傭船者に本船を傭船させた。次に傭船者は、Baltimore Form C Berth Grain書式で（「再傭船契約」）、ブラジルから中国までの航海について再傭船者に傭船させた。

傭船契約には、2つの航海に関するものであったため、2つの別々のレイキャン期間が規定されており、2つ目は2015年5月31日に終了するものであった。再傭船契約にはレイキャン期間が1つだけ規定されており、それも同じく2015年5月31日に終了するものであった。2015年4月2日に、再傭船者はレイキャン期間を2015年5月1日から10日までに狭めたので、傭船者も傭船契約において同じことをした。

2015年5月10日07:04（日）、本船は、同日02:50に到着した旨の準備整頓通知（NOR）をメールで提出した。

それぞれの傭船契約において、NORは、月曜日から金曜日までは08:00から17:00までに、土曜日は08:00から11:00までに提出することとされていた。しかし日曜日にNORを提出することは規定していなかった。両契約において、「有効なNORが提出されたときは」、翌就業日の08:00からレイタイムが開始することになっていた。

再傭船者は、2015年5月10日（日）20:47に再傭船契約をキャンセルし、傭船者も傭船契約を2015年5月11日（月）05:55 にキャンセルした。

この件は、キャンセルが適法か否か判断させるため仲裁に付託された。重要論点は、NORがそれぞれの傭船契約で認められた時間内に有効に提出されていたかであった。

仲裁人らは、両事件ともに、キャンセルは不適法と判断した。そこで再傭船者と傭船者は、商事法廷に上訴した。

再傭船契約における問題の条項は以下のとおりである。

## 第14条

「船積港での本船の船積準備整頓通知は、（再）傭船者の事務所に、月曜日から金曜日までは08:00から17:00までに、土曜日は08:00から11:00までに、メールまたはファックスで提出するものとし、また本船はそれまでに税関に申告していることとする。レイタイムは、次の就業日の08:00に開始する。」

## 第16条

「船積港において船積準備整頓通知が2015年5月31日正午までに第14条のとおり提出されないときは、（再）傭船者またはその代理人の事務所に必要な証書を添付した船積準備整頓通知が掲示される以前であれば、（再）傭船者またはその代理人は、上記解除日時以降いかなる時点にも、本契約を解除する権利を有する。（再）傭船者は、最初のレイデイの40日より前に“10日間”に狭めるものとする。」

再傭船者は、NORが第14条に従って、すなわち2015年5月9日11:00までに提出されない場合、第16条に基づいて傭船契約をキャンセルできる権利を持つと主張した。第14条は、NORは平日および土曜日の一定時間内に提出されるべきことを定めていた。NORは、そういった日および／または時間内に提出されなかった（日曜日07:04に提出された）、再傭船者は、キャンセル権を持つと主張した。これに対して傭船者は、第14条のうち第16条と「緊張関係」にない部分のみが第16条に適用されるため、就業時間の要件は、第16条に「第14条に従って」という文言があっても、5月10日（日）正午までにNORが提出されない場合のキャンセル権と「緊張関係」にあり、よって組み込まれないと主張した。裁判所は、再傭船者の主張を認めた。すなわち、契約文言には、確定性を促進させるため、通常かつ自然な意味が与えられるべきとした。したがって、再傭船契約のキャンセルは適法とされた。





Christine Vella  
cvella@tindallriley.com

Neutral Citation Number: [2019] EWHC 2522 (Comm)  
Case No: CL-2018-000429/CL-2018-00045

IN THE HIGH COURT OF JUSTICE  
BUSINESS AND PROPERTY COURTS OF ENGLAND AND WALES  
THE BUSINESS BENCH DIVISION  
THE ROYAL COURTS OF JUSTICE

Royal Courts of Justice  
Rolls Building, 7 Rolls Building  
London EC4A 3DF  
Date: 07/05/2019

船契約における問題の条項は以下のとおりである。

#### 第4条

「傭船者が要求する場合、船積みのレイタイムは、2015年4月/5月1日0001より前に開始しない。2015年4月/5月30日/31日23:59よりも前に本船の準備整頓通知が提出されず、かつ受理されなかった場合、傭船者はまたはその代理人は、いつでも、ただし準備整頓通知が提出されてから1時間以内に、本傭船契約をキャンセルすることができる。傭船者は、最初のレイデイの30日より前にレイキャンを10日間に狭めるものとする。」

#### 第17条

「準備整頓通知は、電信/テレックス/メールで傭船者/受取人（またはそれらの代理人）へ書面で提出されるものとする。第70条も参照せよ。」

#### 第70条

「準備整頓通知は、月曜日から金曜日までは08:00から17:00までに、土曜日は08:00から11:00までに提出するものとする。レイタイムは、有効な準備整頓通知が提出されてから翌就業日の08:00に開始するものとする。」

船主は、NORがキャンセル・デイト、すなわち2015年5月10日の23:59までに第17条に従って提出されない場合、第4条に基づくキャンセル権が発生すると主張した。第17条には修行時間内に提出するという要件はなく、よってキャンセル権は、5月10日23:59よりも前にNORが提出されなかった場合に限り発生する。NORは5月10日07:04に提出されたので、キャンセル権は生じていない。これに対して傭船者は、「第70条も参照せよ。」という第17条の文言は、就業時間を第17条に組み込むものであり、よって第4条にも組み込まれている、と主張した。つまり、NORは就業時間外に提出されているので、2015年5月10日(日)23:59にキャンセル権が発生したという主張である。しかし裁判所は、NORが2015年5月10日07:04に提出されているのでキャンセル権は発生していないという主張を認めた。したがって、傭船契約のキャンセルは不適法とされた。

#### 結論

本件は、それぞれの傭船契約に異なる条項（または実質的に異なる文言）が含まれていたために、異なる帰結となり、中間の傭船者がチャーター・チェーンの上（または下）に責任を転嫁できず、全責任を被ることになるという典型例である。したがって、中間の傭船者にとって、両方の傭船契約の文言のほとんどを（全部ではないにせよ）実質的に同じにしておくことは極めて重要であり、そうすることで、一方の傭船契約で紛争が起きても、それをチャーター・チェーンに沿ってバック・トゥ・バックで転嫁することができる。



# 通常かつ慣習上の航路 SANTA ISABELLA号事件 [2019] EWHC 3152 (Comm)



Denise Dellow  
ddellow@tindallriley.com

契約上の航路からの離路は、運送契約の基本的違反であり、それが証明される場合には、ヘーグ・ヴィスビー規則によって与えられる抗弁権及び責任制限が剥奪される。

そこで、トウモロコシを積んだばら積船であるSanta Isabella号が、メキシコの太平洋側から南アフリカまでをパナマ運河ではなくケープホーンを経由し、かつ、損傷貨物とともに到着した際、傭船者は、本船が約定ルートを航行しなかったと主張した。荷揚港へは、パナマ運河を経由する最短かつ直行するルートを船長は採るべきであった、と傭船者は主張した。

これに対して船主は、ケープホーンを経由することは、当該航海において通常かつ契約で許容された航路であると反論した。

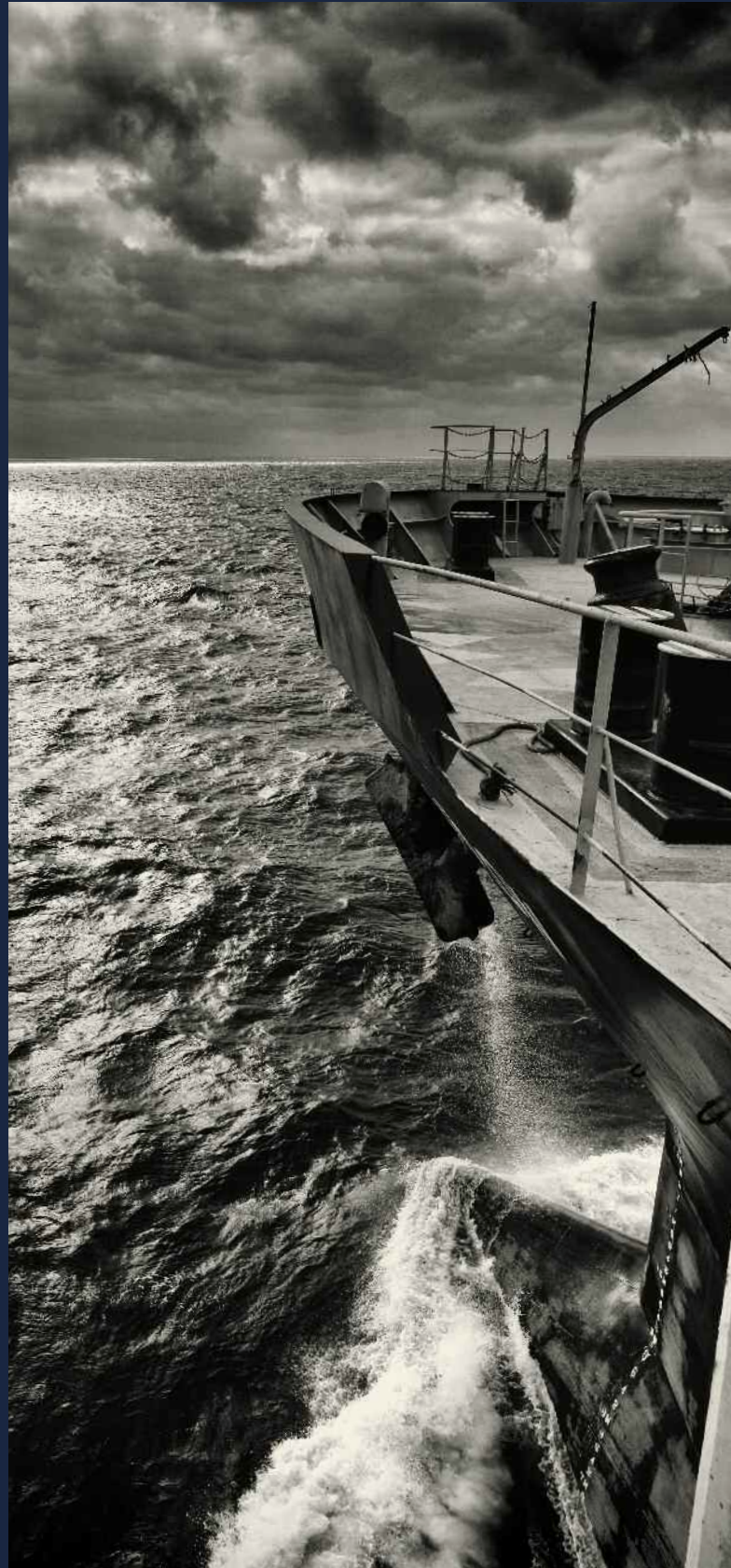
本紛争は、イギリス商事裁判所で審理された。裁判所は、別の理由から船主敗訴判決を下したものの、本船が採った航路は契約上のものであり、よってヘーグ・ヴィスビー規則に基づく抗弁権は剥奪されないと判断した。

もし傭船契約において採るべき航路が定められていない場合、本船は「通常」かつ「合理的な」ルートを採用しなければならない、と裁判所は述べた。

「通常」のルートとは、地理的に直行するルートと推定される。しかし、「通常」のルートが最も直行するものではなく、はるかに長くなりえることを証拠によって証明すれば、その推定を覆すことができる。「通常」のルートは、時間の経過とともに変更しうるものであり、また、2つの港の間には複数の「通常」のルートが存在し得る。

あるルートが「通常」であるかどうか判断する要素には、航海上の理由と商業上の理由がある。「通常」の航路が特定の取引において単一かつ不変であることを証明する必要はない。ある海運会社はそのルートを「通常」の航路として確立していることを示すことでもよく、また、そのルートについて傭船者が異議を述べていないことから「通常」であると推認しうる。

もし直行するルートが採られないときは、合理的なルートを採用しなければならない。そのルートは、傭船者や荷送人などを含む、当該航海の全当事者の利益において合理的でなければならない。様々な要素が考慮されるが、その中には貨物の性状や商業的事情も含まれる。天候条件も関係しうるが、船主は、特定のルートを決定する際に直面するであろう天候を詳細に分析する必要はない。



# ドラフト船荷証券における 貨物の状態の記載 (Tai Prize号事件)[2020] EWHC COMM 127



Derek Birch  
dbirch@tindallriley.com

英国高等法院は、近時、傭船者／荷送人が提示したドラフト船荷証券に書かれていた貨物の状態の記載について、それが不正確であったとき、補償義務を生じさせるワランティになるか、審理した。

Tai Prize号は、サントスにおいて広州向け大豆を積んだ。船長の代わりに代理店が証明した船荷証券は、貨物が「外観上良好な状態で船積みされた」と記載していた。揚荷役後、貨物の受取人は貨物が熱とカビによって損傷していたと主張した。受取人は、中国の裁判所において船主に訴えを提起し、1,086,564.70米ドルの判決を得た。船主は当該金額を支払い、その後、本船の傭船者に求償した。傭船者は、船主と500,000米ドルで和解した後、船主に支払った金額の回収を求めて、再傭船者に対して仲裁を提起した。

仲裁廷は、貨物が損傷した状態で船積みされ、そのことを船長は視認できなかったであろうが、荷送人は合理的な検査をしていれば発見できたであろう、と認めた。仲裁廷は、したがって船積時の貨物の状態は外観上良好な状態ではなかった、と判断した。

よって仲裁廷は、荷送人は再傭船者の代理人と見なされるべきであり、そして再傭船者は、署名のために船長に提示された船荷証券に記載された貨物の状態に関する記載の正確性について黙示の補償をしていたことを理由に、傭船者有利の判断を下した。仲裁廷の見解では、記載の不正確さに基づく傭船者の責任について補償することを、再傭船者は黙示的に合意していたということになる。仲裁廷は、さもなければ「(再傭船者)側にいる当事者の過ち」について責任を追及する術が無くなる、と指摘した。

再傭船者は高等法院に上訴した。裁判所は、上訴を受理するとともに、仲裁廷の論拠と反対の判断を示した。貨物の外観の状態についての記載がある船荷証券を傭船者（またはその代理人として荷送人）が署名のため船長に提示するとき、傭船者又は荷送人は、それ自体何らかの表明をしているわけではなく、船積時の貨物の外観について船長が表明をするよう船主に求めているに過ぎない。裁判所はこのように判断した。

裁判所はさらに、次の法的見解は海運界において広く理解されていると述べた。すなわち、船荷証券を提示されても船長は無故障船荷証券として署名する必要はなく、むしろ署名前に貨物の状態について確かめることは船長の仕事である。このようにして、荷受人およびその後の船荷証券所持人すべてが、合理的に有能で観察眼のある船長の合理的な判断が反映されたものとして、船荷証券を信頼することができるのである。

ヘーグ規則が船荷証券と傭船契約の両方に攝取されていたので、貨物の記載に関するヘーグ規則の特徴も検討された。ヘーグ規則3条3項は、貨物の種類及び数量は荷送人が書面で通告されるものと規定している。他方で、(ヘーグ規則で要求される)船荷証券の表面に記載される船積時の貨物の外観上の状態に関する表明について、荷送人は書面で通告する必要はなく、また何ら通告する必要もない。裁判所の見解は、貨物の状態を評価する義務は船長を経由して船主のみに帰属する、というものであった。よって、裁判所の見解において、荷送人が提供した不正確な貨物情報に関して補償を受ける権利は存在するものの、貨物の外観上の状態に関する記載は除かれる。船長は、状態について独自に評価したうえで、適切と考えるままに提示された船荷証券を修正しなければならない。

裁判所は、本件において船長が貨物の状態について正当な評価をし、船積時の損傷が検査時に合理的には視認できなかったという事実について、仲裁廷と軌を一にした。よって、法律上は、貨物が外観上良好な状態で船積みされ、船荷証券は正確であった。傭船者が再傭船者や荷送人に行為に対して責任を追及する術が無くなってしまふという仲裁廷の懸念は見当違いであり、傭船者は、再傭船者が行ったのと同じ理由で、船主の請求に対して抗弁ができた、と裁判所は述べた。しかしながら裁判所は、船長に落ち度がないにもかかわらず、船主は「外観上良好な状態」が船荷証券に記載された正しい表明であつても中国の裁判所で防御することができず、傭船者から回収することもできない、という船主の立場について検討しなかった。



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