

RISK WATCH

2021年10月号

ばら積み船でのコンテナ輸送 アドバイス

火災特集 電気自動車および機関室の火災

グループAに属するばら積み貨物の船積み 推奨手順

プラスチック樹脂粒 積付アドバイス

水先人の嚮導 船長が介入すべきタイミング

岸壁フェンダーへの損傷 事例研究

法的分析 重要事例の解説



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

編集者からのメッセージ



ここロンドン事務所は、以前よりも通常の業務形態に戻りつつあります。スタッフも1週間の大半を事務所で同僚と直接顔を合わせて仕事をするようになりました。これは、昨年3月以来、初めてのことと言ってもいいかもしれません。

今回のRisk Watchも、各種貨物の船積・輸送に関するアドバイスや、係船作業中のミスでフェンダーを損傷させてしまった事例など、幅広い記事をご紹介します。国際P&Iグループが水先人の関与した事故のデータをすべて集計し、長期にわたる研究を行ったことから見えてきた、水先人の役割に関する記事にも注目です。

ロスプリベンションチームも引き続き精力的に活動しています。最新のBSafe事例では機関室の火災について取り上げているほか、電気自動車の火災の概要と、船内で火災が発生した場合の対処方法について詳しく調査したレポートも発表しています。

今回もご満足いただける内容になっているものと思います。ご意見・ご感想がございましたらぜひお寄せください。

A white handwritten signature of Claire Myatt, written in a cursive style, positioned over the background image of a boat.

CLAIRE MYATT
編集者

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 britanniacommunications@tindallriley.com までぜひお寄せください。



(翻訳)ブリタニヤP&Iクラブ日本支店

こちらは英文の日本語訳です。日本語訳と英文の間に齟齬がある場合は英文の内容を優先くださるようお願い申し上げます。



ブリタニヤにはこのところ、ばら積み船でのコンテナ輸送に関する問い合わせが数多く寄せられています。コンテナ運賃が高騰していることを受け、コンテナ輸送が今後ばら積み船運航者にとっては魅力的な商売になるとの期待があるためです。メンバーにおかれましては、P&Iカバーの権利を損なわないよう、コンテナ貨物の輸送を引き受ける際は、必ず速やかにアンダーライティング部門に通知していただくようお願いいたします。ブリタニヤからも、ばら積み船でのコンテナ輸送について検討しておくべき問題や、その他に生じうる責任についてアドバイスをしております。

ばら積み船でのコンテナ輸送



Jacob Damgaard
Associate Director,
Loss Prevention Singapore
jdamgaard@tindallriley.com

コンテナはばら積み船でも全く問題なく輸送することはできますが、船積みを受け入れるにあたってはリスク評価を徹底的に行い、改修や装置の増設の必要性について船級協会(クラス)と旗国に確認する必要があります。

リスク評価では、少なくとも次の点を確認するようにしてください。

復原力の計算 - ばら積み船にコンテナを積む場合、なかでも特に甲板上に積む場合は、メタセンタ高さ(GM)が大きくなることがあるため、動揺のほか、船体や貨物固縛装置に掛かりうる負荷にも影響を及ぼす可能性があります。出港前に、受け取った積付プランを使ってGM計算をするようにしてください。船に搭載している承認済みのGM計算ソフトも、コンテナの積付とラッシング負荷計算に対応できるようアップデートが必要になることがあります。

貨物の固縛 - 貨物固縛マニュアル(CSM)でコンテナ輸送に関する具体的な項目が定められていない、またはコンテナ輸送が認められていない場合は、承認を得るため船級協会に連絡し、状況に応じてCSMの改訂が必要となります。また、固縛装置の新たな設置や、既存の装置の改良が必要になることもあります。コンテナ貨物の積付とラッシングに関しては、船ごとのCSMIに記載の規定に加え、貨物の積付と固縛に関する安全実施基準(CSSコード)附属書11に記載されている該当の規定と推奨事項も考慮するようにしてください。

貨物の積付 - CSSコード附属書11にあるように、コンテナを積む際は、必要な作業をするにあたり船員がコンテナに安全に近づくことができるように積み付ける必要があります。また、航海中や緊急事態が発生した場合に貨物の点検が必要となることも考慮しておくべきでしょう。加えて、甲板上に積む場合は、国際海事機関(IMO)の定めた船橋視界の確保に関する要件も考慮する必要があります。

「ばら積み船でコンテナを輸送することの決定は最終的には各メンバーに委ねられており、メンバーは、船舶が法令と船級規則をすべて順守し、出港前に堪航性を有する状態にする必要があります。」

ハッチカバー/タンクトップの強度 - ばら積み船のハッチカバーは通常、コンテナを積めるようには設計されていません。そのため、コンテナを積むとどうなるのか、何らかの改修が必要なのかをメーカーに確認する必要があります。また、段積みしたコンテナの重量がタンクトップの最大許容荷重を超えないかどうかの検証も必要です。こうした検証の際には、点荷重がしっかり分散されるかを考慮しなければなりません。

危険物の輸送 - 危険物をコンテナで輸送する場合は、IMDGコードに従う必要があります。この輸送に対応するには、場合によっては船級協会または旗国に本船の危険物運送適合証書を書き換えてもらわなければなりません。

消火機器 - コンテナを輸送する場合は、消火機器の設置が別途必要になることがあります。火災が発生した際に中に差し込んで水を放射するための噴射器や、危険物輸送に備えて甲板下に設置する固定式の消火機器などもこれにあたります。消防計画は適宜見直しが必要で、船級協会や旗国の承認が別途必要になることもあります。

安全管理システム(SMS) - ばら積み船で安全にコンテナを輸送できるよう、SMSで適切な手順を定めておく必要があります。国際安全管理システム(ISM)に関する船級協会または旗国の監査がばら積み貨物のみの輸送を前提に行われており、ISM適合証書にそのように記載されている場合は、修正が必要となる場合があります。詳しくは証書の発行機関にご確認ください。また、ジョブハザード評価など、会社のリスク評価に関する資料や業務上の安全確保手順についても、会社で採用している管理アプローチの変更に基づいて、構造的な見直しが必要になる場合があります。

荷役クレーン - コンテナの積み揚げに本船クレーンを使用する場合は、吊上計画を立てる際にその点を考慮する必要があります。クレーンオペレーターはこの作業に必要な経験を有していることが求められます。また場合によっては、クレーンとそれに関連する吊上装置がコンテナの吊り上げに確実に対応できるよう、クレーンメーカーと相談が必要になることがあります。

個人防護具 - コンテナ輸送にあたっては、船内作業に必要な個人防護具の見直しが必要になることもあります。コンテナに近づく場合や高所作業を行う場合、ラッシング装置を取り扱う場合などを十分に想定しておかなければなりません。

トレーニング - コンテナ輸送に関する特別規定に基づき、船員に対する訓練が別途必要かを確認しておく必要があります。確認項目の例としては以下のようなものがあります。

- ラッシング装置の正しい使用・点検方法と、航海中に必要となる貨物管理
- 危険物を輸送する場合のIMDGコードの適用
- 復原力、積付・ラッシング負荷の計算
- 正しい消火技術など、緊急対応時の備え
- 甲板上にコンテナを積んでいる場合、風の影響を受ける部分が大きくなることによる操船特性の把握、コンテナ流出を防止するための荒天対策
- コンテナ輸送に対応するため、SMSに具体的な手順を追加する必要がある場合には、ハッチカバーの固縛作業に従事する船員向けに、固縛装置(クリート、ウェッジ)の取り扱い手順も含める必要があります

コンテナをばら積み船に積むことは一般的でないことを考えると、積付やラッシング確認をサポートしてもらうため、サーベヤーの起用を検討することも一つの選択肢かもしれません。

本件に関して更なるアドバイスやサポートが必要な場合は、クラブまでご連絡ください。



火災特集



BRITANNIA LOSS PREVENTION INSIGHT 電気自動車の火災 海運事業者向け概説



日本郵船株式会社(NYK)が所有する船舶で火災事故が発生したことを受けて、ブリタニヤは、船内での電気自動車(EV)火災の消火活動について研究するため、一般財団法人海上災害防止センターと共同調査を実施しました。

このプロジェクトの一環として行われたのが、日産リーフを用いてのEVの実物大火災実験です。実験の結果、EVのバッテリーパックに火がついて熱暴走が始まると、火は10分も経たずに車体下面からホイールアーチのプラスチック外装、そして燃えやすい他の箇所へと広がり、熱暴走が始まってから15分もすれば隣の車両に延焼する可能性が高まることが分かりました。

J H BurgoyneパートナーのDarren Holling博士が執筆したこのレポート全文は、ブリタニヤのウェブサイトでご覧いただけます。

[ow.ly/Alpt30rVzTR](https://www.britannia.co.uk/Alpt30rVzTR)

BSAFE 事例集 - 機関室の火災

先日発表したBSafe事例では、機関室の火災を取り上げました。FERNANDA号(2,576総トン、RoRo船、1982年建造)で、航海終了間際に機関室で火災が発生したという事件です。本船は固定式のハロン消火装置の使用を早い段階で決めたにもかかわらず、火が収まらなかったため、船員はヘリコプターでの脱出を余儀なくされました。怪我人は出ませんでした。最終的に鎮火したのは発生から8日後のことで、結局、推定全損を申し立てることになりました。事件の概要、振り返りフォーム、プレゼンテーション用スライド、ブリタニヤによる所見を収めた事例の全文は、ブリタニヤのウェブサイトでご覧いただけます。

[ow.ly/OP5m30rVElp](https://www.britannia.co.uk/OP5m30rVElp)



グループA(液状化のおそれがある物質)に属するばら積み貨物の船積み

鉄鉱石、ニッケル鉱、石炭スラリー、銅スラグなど、IMSBCコードでグループAに分類されるばら積み貨物を船積みする際の推奨手順をまとめました。

ばら積み船を運航するメンバーにおかれましては、グループAの貨物が輸送途中で液状化する危険がある点、また各貨物の以下の数値を確認するため、船積み前に荷送人に書類を提出してもらう必要がある点にご注意ください。

- 1 流動水分値 (FMP)
- 2 運送許容水分値 (TML)
- 3 実際の含水量

運送人としては、水分量の多すぎる貨物が積まれることを初めの段階でとにかく防がなければなりません。このような貨物を輸送することは、船体や船員にとって明らかに危険です。また、一度積まれてしまうと、荷送人が陸揚げを渋ったり、場合によっては陸揚げ用の装置や設備がなかったりすることもあるため、問題を解決しようとしている間に遅れが生じることもあります。

グループAの貨物を船積みする場合は、以下の点を念頭に置いておくことで役立つでしょう。

・貨物がIMSBCコードの該当スケジュールに従って積まれているか、荷役開始前に荷送人から提出された証書がIMSBCコードの要件に従っているかを確認してください。直近6か月以内にFMP/TMLテストが行われているほか、船積み前7日以内に行われた正当な含水量テストで実際の含水量がTMLを下回っていることが証明されていなければなりません。ただし、船積み前の7日間で貨物に大量の雨や雪が降り、貨物の特性が変わってしまっている可能性がある場合は、テストの含水量がその時点での貨物状態を必ずしも表していないこともあるので注意してください。このような場合には、含水量テストを改めて行った方が確実かもしれません。

・船員とサーベヤー(手配する場合)が缶テストを安全な場所で行えるようにしてください。テストを行う人が貨物に近づかなければならない場合に、クラブが危険とならないよう、現場での監視・連絡体制をしっかりと整えることが必要です。

・缶テストには船員も加わるようにしてください。そのため、実施方法をよく把握し、練習しておく必要があります。

・缶テストは必ず、船側に来たトラックやバージに積まれている貨物からサンプルを取って行ってください。このとき、貨物上部のみのサンプルを取らないでください。表面は乾いていても下部は水分が多くなっている場合があります。

・「グラスプテスト」や「ドロップテスト」と同様、缶テストは貨物の状態を確認する上で役立つお勧めの方法ではありませんが、科学的に正確な結果が出るわけではないことに注意してください。貨物の一部が危険な状態になっていても、こうした基本的なテストでは問題がないように見えてしまうこともあるため、不明確な結果が出た場合は慎重に判断する必要があります。

・貨物がホールドに流し込まれるときには貨物に衝撃が加わります。事前に行った缶テストでは問題がなくても、流し込まれたときの衝撃がきっかけで水分が分離するおそれがあります。そのため、船員は荷役を常に監視し、積まれている貨物が乾いた状態か目で確認する必要があります。缶テストのときと同様、ハッチコーミングから荷役を監視する際も、連絡・安全管理体制をしっかりと整えてください。

・雨が降る前にハッチカバーを閉められるよう、天気予報をよく確認してください。

・疑問がある場合は、必ずクラブや現地コレスポンデントに直ちに連絡を取り、サポートを要請してください。



Stephen Hunter
Fleet Manager,
Claims London



ブリタニヤではメンバーをサポートするべく、プレローディングサーベヤーの手配を行っていますので、いつでもお申し付けください。ただし、ブリタニヤが承認しているサーベイプログラムが適用される場合（例：インドネシアまたはフィリピンでのニッケル鉱物の船積み）を除き、費用はご負担いただく形になります。積地が遠隔地の場合もありますので、手配をご希望の場合はできる限り事前にご連絡ください。

サーベヤーの立ち会いの有無にかかわらず、荷役中は船員が常に監視するようにしてください。荷役に立ち会っている船員全員で監視や質問をし、貨物に疑わしい点があればすぐに声を上げることが非常に効果的ようです。階級が下の船員にもチームの一員としての意識を持たせ、自分も疑義を呈したり監視したりしてよいと思わせることが大切です。

サーベヤーは荷役に立ち会って船員をサポートしてくれる存在ではありますが、貨物の状態に疑義がある場合、船積みの拒否や荷役の停止を決めるのは船長の責任となる点には注意しておいてください。サーベヤーが現場での判断を後押ししてくれても、訓練を十分に積み、輸送中の貨物やIMSBCコードの要件に精通している船員が必要なことには変わりありません。

最近では、新型コロナウイルスの感染防止を理由に荷送人や積地ターミナルがサーベヤーの立ち会いを拒否するケースが出てきているようですが、その多くはサーベヤーを遠ざけようとするための言い訳にすぎないと疑われます。サーベヤーが立ち会えなければ、船員自らが貨物を確認しなければならなくなるため、負担も増すことになります。

サーベヤーの立ち会いを希望しているにもかかわらず、新型コロナウイルスの感染防止対策などを理由に立ち会いができないと傭船者代理店などに言われた場合は、クラブにご連絡ください。現地コレスポナントに状況を確認いたします。

最後に、船積みコンベヤやスパウトで行われる場合は、グラブ積みのときと比べて荷役スピードが非常に速くなる可能性があるため、適切な間隔で缶テストを行うよう注意してください。

ブリタニヤのウェブサイトでは、本件に関する詳しい情報やサーキュラーを掲載しています。以下のリンクをご参照ください。

フィリピン積みニッケル鉱物の輸送
ow.ly/lk8n30rVDZ2

インドネシア・フィリピン - ニッケル鉱物貨物の安全輸送
ow.ly/uHYj30rVDZ7

シエラレオネ - 微粉鉄鉱石貨物の輸送と液状化リスク
ow.ly/7CfQ30rVDZp

インド諸港での微粉鉄鉱石の船積み - プレローディングサーベイでリスクを防止
ow.ly/XBEQ30rVDZr

液状化 - 「警戒」を引き続きの合い言葉に
ow.ly/6jqX30rVDZT

今年6月、スリランカ沖でX-PRESS PEARL号が沈没した事故で、マイクロプラスチック(プラスチック樹脂粒)のコンテナ海上輸送がマスコミの注目を再び集める事態となりました。この船はプラスチック樹脂粒78トンコンテナで輸送していましたが、事故によりそのコンテナが海上に流出してしまったとのことです。

プラスチック樹脂粒の積付アドバイス



プラスチック樹脂粒 (Nurdle) とは、プラスチックを非常に小さな粒状にしたもので、通常は直径わずか数ミリです。プラスチック製品の原材料として使われています。海上輸送する際は通常、プラスチック製の袋で包装したものをコンテナに詰めています。もしこの貨物を詰めたコンテナが海に落ち、包装が破れて中身がコンテナから漏れ出せば、数百万単位、場合によっては億単位のマイクロプラスチックが海に散らばることになりかねません。この小さな粒が海に流れ出せば回収するのは困難です。砂浜が何キロにもわたって汚染され、場合によっては海流に乗ってはるか遠くまで広がってしまうこともあります。また、非常に小さいため、魚の卵に似ているということもあり、さまざまな魚や生物の体内にすぐに取り込まれてしまうおそれもあります。

こうしたプラスチック樹脂粒による海洋汚染を減らすには、まずコンテナの海上流出リスクをできるだけ抑えることも大事ですが、それに加え、この貨物を輸送する場合はできる限りすべて甲板下に積むことを推奨したいと思います。仮に荷崩れが発生するなどして海に落下するコンテナがあっても、この貨物を甲板下に積んでおけば、大規模なプラスチック汚染が発生するリスクや、環境汚染、回収費用、汚染に伴う企業イメージの悪化を最小限に抑えることができるはずです。



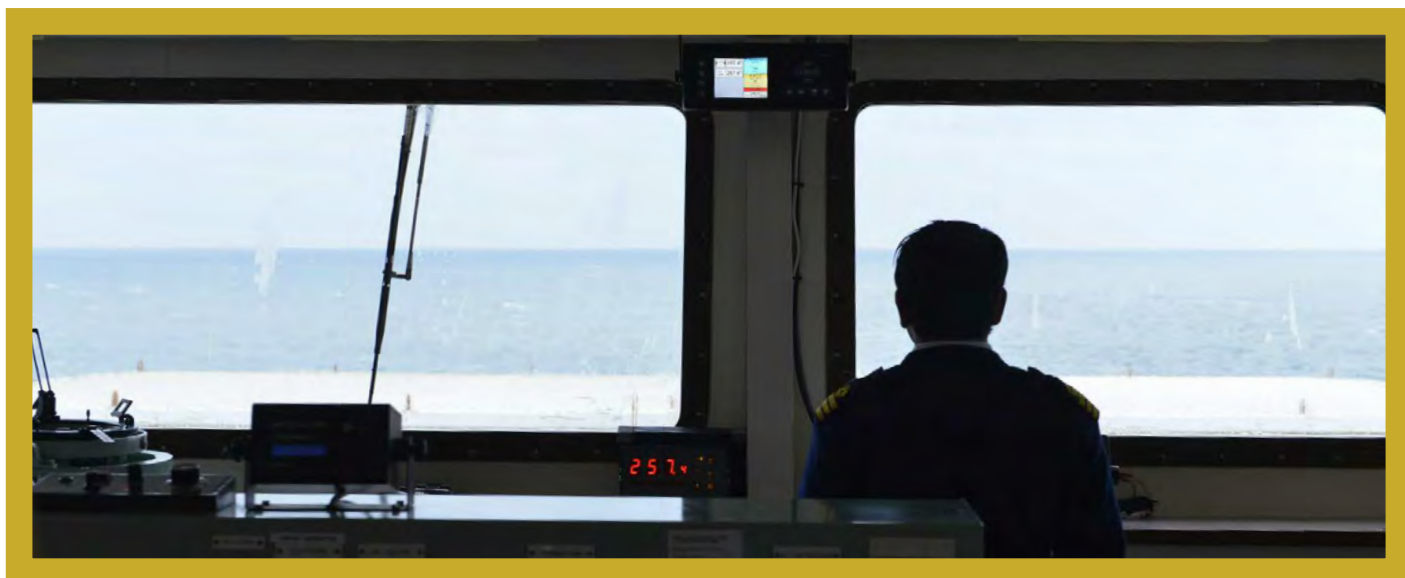
Stephen Hunter
Fleet Manager, Claims London
shunter@tindalriley.com

水先人の嚮導中に 船長が介入すべき タイミングとは？

ロスプリベンションチームによる問題検証と
それを基にしたアドバイス



Slav Ostrowicki
Loss Prevention Manager, London
sostrowicki@tindallriley.com



水先人は現地海域に詳しい操船のプロであり、狭水道の通航時や危険が潜んでいる状況など、海難事故が非常に起きやすい最も重要な段階で航行に携わります。水先人の嚮導中に事故が起これば、間違いなく水先人の役割に厳しい目が向けられることとなります。

水先人の役割に関して、船主がどのような懸念を抱いているのかを把握するほか、各種問題に注目しようと、国際P&Iグループは先頃「Report on P&I claims involving vessels under pilotage 1999-2019(水先人嚮導中の船舶に関するP&Iクレームについての報告書(1999~2019年))」を発表しました。この中で紹介されているデータによると、過去20年、水先人の過失が直接的または間接的原因となった事故は計1,046件発生しており、総損害額は18億2,000万ドル以上にのぼっています。これは、事故が毎週1件発生し、1件当たりの平均損害額が約170万ドルにのぼる計算になります。報告書では、ブリッジリソースマネジメント(BRM)に何らかの問題があることが、依然として大きな根本原因になっていると結論づけています。

また、ブリタニヤでも水先人の嚮導に関するクレームを事例研究を通して独自に検証したところ、船長が介入していない、もしくは介入していても不十分であることが主要な要因だと明らかになりました。ブリタニヤのこの報告書では、このような船長の介入不足が水先人関連の事故にどれだけの影響を及ぼしているのかを考察するとともに、こうしたリスクを減らすために取るべき手順を説明しています。

教訓も併せて紹介した報告書の全文は、ブリタニヤのウェブサイトでご覧いただけます。

ow.ly/rlcd30rVzTu

岸壁フェンダーへの損傷



Beatrice Cameli
Fleet Manager, London
bcameli@tindalriley.com

ブリタニヤでは先日、自動車船が着岸中に岸壁を損傷させた事件を扱いました。事故の事実関連をまとめ、同様の事故の防止に役立てていただけるよう、いくつかの重要な教訓を見ていきます。

事実関係

本船はタグボート2隻の補助を受けながら入港中で、水先人は本船が水門を通過中に既に乗船済みであった。

左舷側からタグボート1隻に船首を押してもらい、もう1隻に船尾を引いてもらいながら、バースから約70メートルの位置まで平行移動で近づいていたが、この時点で、各方向から吹いてくる突風により、風力はビューフォート風力階級で5~9の強さに高まっていた。タグボートが懸命にサポートし、本船もバウスラスターを使用したものの、この風で船体がバースの反対側に徐々に流されていった。

その結果、船体がバースの棧橋と接触し、棧橋の構造（鋼管杭を基礎としたコンクリート製のRo-Roプラットフォーム）に大きな損傷を与えてしまった。棧橋は大規模な修復が必要となったほか、使用不可になってしまったことで近隣バースに移動を余儀なくされた船舶もいたため、結果的に原告側に追加費用が発生した。

本船は外板に軽微な凹みが生じたものの、事故後は安全に接岸することができた。

事故の考察

本船の損傷は軽微だったため、ブリッジでの動きや、事故の原因を詳細に割り出すための情報がほとんどありません。ただ、入手できる情報を検討した結果、以下の要素によって事故が引き起こされた可能性があると考えるのが妥当です。

船長・水先人の情報交換(MPX) - 水先人は本船が水門で停泊している間に乗船し、水門が開いて本船が航行を再開するまでは、水先人乗船から8分も経っていませんでした。これは、水先人と船長が幅広い内容の情報を交換するには短かったとも考えられます。本来であれば、その先の天候の予測や、緊急事態が発生した場合の緊急時対応計画などについても情報交換をするべきでしたが、このときの天気予報で風が急激に強まることが強調されていたかを確認できる証拠はありませんでした。

制御不能に陥った後も着岸作業を継続 - 風が急激に強まったことは水門を出てすぐに分かっていたことです。目指す着岸場所から約70メートルの場所まで来た時点で、天候が悪化する中では、タグボートとバウスラスターを併用しても本船の動きを制御しきれないことは明白でした。それにもかかわらず、着岸作業の延期や中止を決断しなかったのです。

教訓

ブリッジチームから見た事故の正確な状況についてははっきりしていませんが、同様の事故が今後起きないようにするため、以下のような教訓を参考にするとよいでしょう。

操船のための準備 - 着岸・離岸作業を行う前は、具体的なリスク評価を行うようにしてください。発表されている予報やその時点の状況に関する情報を加味するなど、天候が急変する可能性も評価項目に加える必要があります。こうしておくことで、タグボートが何隻必要か、どの程度の牽引力が必要かなど、状況に合わせたリスク軽減方法を検討しやすくなります。これは、風を受ける面積が大きいほど特に重要となるポイントです。

MPXの時間の十分な確保 - 水先人からの情報を取り入れるとともに、必要な情報を水先人にも伝えられるよう、船長とブリッジチームは十分な時間を確保する必要があります。情報交換にあたっては、船の一般的特徴だけでなく、操船に関する具体的なリスク評価の結果も伝えるようにしてください。なお、リスク評価から見えてきたリスク軽減方法や緊急時対応計画は、MPXの結果を基に見直しが必要になる場合もあります。

風が船舶の操縦能力に与える影響 - 風が船の操縦能力に影響を与える外的要因となることをブリッジチームが把握しておくことが重要です。IMOの推奨事項のほか、風に対する船ごとの操縦情報を詳しく把握しておけば、風の中での操船、漂泊中の船の動きを細かく予測できるようになります。

操船中止の判断基準の設定 - 危険な状況に陥った場合、そこから脱却するにはどの段階で着岸・離岸作業を延期または中止しなければならないか、船長はその基準をあらかじめ設けて把握しておく必要があります。

操船の監視 - 着岸・離岸作業中は、針路から外れたり現状に変化があったりしても適切に対応できるよう、ブリッジチームが注意深く監視し、意思疎通をとる必要があります。水先人の嚮導中に天候の急変でたびたび事故が発生していることに留意してください。

BRMと操船訓練 - ブリッジチームのメンバー間での重要な意思決定や連携を最適なものにするためには、BRMの手順を訓練し、適切に実行することが必須です。また、航海中も評価を行い、こうした意思決定や連携の様子を確認し、訓練に追加すべき項目がないか割り出すことをお勧めします。



CLAIMS AND LEGAL

船主が傭船者に代わって船荷証券の運賃を受け取ることができる範囲はどこまでか？

Alpha Marine Corp v Minmetals Logistics Zhejiang Co. Ltd (The MV Smart) [2021] EWHC 1157の商事法廷による近時の判決は、船主が傭船者に代わって運賃を収受する権利の範囲を明確にしている。

MV SMART号(「本船」)は、Alpha Marine Corp(「船主」)からMinmetals Logistics Zhejiang Co Ltd(「傭船者」)へ修正NYPE書式に基づいて傭船に出されていた。傭船者はそれから、General Nice Resources (Hong Kong) Ltd(「再傭船者」)に航海傭船に出した。同社は、リチャーズ・ベイで船積みされた貨物の船荷証券の正当な所持人でもあった。当該船荷証券は船主が発行したものだ。

リチャーズ・ベイを出港後、本船は座礁して全損となった。傭船者は、再傭船者に運賃の請求書を発行した。しかし、運賃請求書の支払日の前に、船主は、船荷証券に基づいて支払われるべき運賃の請求書を貨物権利者に発行し、傭船者の運賃受領権を取り消したと再傭船者に通知し、船主に支払うよう求めた。

関連する契約条項

1) 定期傭船契約18条は次のように規定していた。「船主は、本傭船契約に基づき支払われるべき金額について、すべての貨物および再傭船料ならびに再運賃に対して先取特権を有する。」

2) 航海傭船契約において、運賃は本船が積地を出港した時点で傭船者に全額支払われるものとされ、本船や貨物が失われた場合でも生じたものと見なされた。

3) 船主が発行した船荷証券には、「傭船契約(すなわち航海傭船)に従って(as per charterparty)」運賃が支払われると書かれていた。

仲裁および上訴

船主と傭船者との間の紛争は、仲裁に付された。仲裁廷は、定期傭船契約には、傭船料またはその他の金額が傭船契約に基づいて支払われるべき場合でなければ、船主は傭船者の運賃受領権の取消権を行使してはならないという目次的規定が定期傭船契約にあった、と結論づけた。仲裁廷は、船主に座礁の責任があったため、船主に支払うべき金額はなく、よって運賃を収受する権利はないと判断した。





Michaela Domijan-Arneri, Fleet Manager, London
marneri@tindalriley.com

船主は高等法院に上訴した。裁判所は上訴を認め、傭船契約に基づく傭船料及び/又はその他の金額が支払われるべき場合でなければ船主は傭船者の権限を取消せないと黙示的義務はない、と判断した。その理由は以下の通りである。

1) 船主は、合意された運送の対価として船荷証券の所持者に運賃を請求する権利を有しているが、運賃は多くの場合、傭船契約の条項に基づき、船主の代理人である傭船者に支払われる。しかし船主は、傭船者が定期傭船契約に違反しない場合でも、運賃が支払われる前に荷送人に通知することで、その命令を取り消すことができる。

2) 本件における争点は、定期傭船契約の条項上、傭船者に代わって船主が運賃を収受する権利が制限されるか否かであった。問題の定期傭船契約には、船主の権利を制限する明示的な規定がなかったため、裁判所は、そのような条項が黙示的に認められるかどうかを検討した。裁判所は、以下の理由により、この条項は黙示されないと判断した。

(i) 本件定期傭船契約は、船主の運賃収受に介入する権利を制限する黙示的条項がなくても、商業的に整合性があると判断された。

(ii) 船主の無制限の運賃収受権は、傭船者による船舶の利用を妨げたり、船舶の収益力を剥奪したりするものではない。

(iii) 傭船者が提示した黙示的条項は様々な代替方法で公式化できたという事実は、その条項が必要ではなく、明白でもないことを示す。本件で傭船者が提示した黙示的条項の全バリエーションは、裁判官によって否定された。

本判決を受け、今後、傭船者が、船主の運賃収受権は傭船者が傭船契約に違反した場合にのみ行使できるとの明示的規定を、傭船契約条件に盛り込むかが注目される。



保証の性質を決定する際に重要なのは文言か文脈か？



Pierre Merer, Fleet Manager, London
pmerer@tindallriley.com

親会社が造船所に提供する保証は、請求払無因保証 (demand guarantee) か単純保証 (“see to it” guarantee) か。

Shanghai Shipyard Co Ltd v Reignwood International Investment (Group) Company Limited [2021] EWCA CIV 1147

英国控訴院所は、造船契約に基づいて親会社が子会社のために造船所に行った約束の性質を明らかにした。造船所は、買主と総額2億米ドルで海洋掘削船を建造する契約を締結した。最後の分割払となる1億7,000万米ドルが確実に支払われるようにするため、買主の親会社(以下「保証人」)は、支払いを保証することに合意した。しかし、本船の欠陥が指摘されたため、買主は最終の支払いを拒否した。そこで造船所は、保証人に支払いを求めた。

この保証契約の文言をめぐる、造船所と保証人の間で、造船契約の紛争解決条項に従って買主が造船所に支払う義務があると認められるまで保証人は最後の分割払いを保留することが許されるのか、そうではなく造船所からの支払請求があれば直ちに支払わなければならないのか、について議論が生じた。言い換えれば、保証人の約束は、保証人の責任がまずは買主の責任に依存する「単純保証 (“see to it” guarantee)」なのか、それとも、買主が支払義務を負うかどうかにかかわらず保証人が要求に応じて金額を支払うことに同意する「請求払無因保証 (“demand guarantee”)」なのか、ということである。

第一審の高等法院は、保証人を支持し、その約束は単純保証であると判断した。しかしながら、控訴院ではこの判断が覆された。

控訴院は、保証状の中で造船所と保証人が使用した言葉に焦点を当て、保証状が以下のとおりであったことを強調した。

- 「ABSOLUTELY and UNCONDITIONALLY」という大文字の言葉が含まれており、保証人の義務が買主の責任を条件としないことを示している。

- 保証人が「単なる保証人としてではなく、主たる債務者として」介入すると述べていた。

- 「請求払無因保証であることの極印」が含まれている。すなわち、保証人の支払義務は、「貴殿から書面による請求を当社が受領したとき」に発生する、とある。

- 書面による請求を受け取った時点で、保証人が「直ちに」支払うことが求められている。

この保証状には、請求を受領する前に造船所と買主の間で仲裁が開始された場合、保証人は支払いを保留できるという但書が2つ含まれていた。しかしながら、この2つの例外は特定の場面に限定されており、保証人の約束が請求払無因保証であるという全体的な分析を覆すには十分ではなかった。

その結論として控訴院は、このような契約を解釈する際の原動力は、「(商業界の)文書の性質と法的結果についての確実性」を促進することであり、主たる焦点は常に、当事者がその文脈の中で使用した文言に置かれなければならない」と繰り返し述べている。

液体バルク貨物のクレームに使用できる証拠とは？



Gwen Vetuz, Associate Director, Hong Kong
gvvetuz@tindalriley.com

中国の最高裁が液体バルク貨物クレームを判断する際に使用される証拠について見解を確認した。

People's Insurance Company (Group) of China Limited Guangxi Branch v. Western Global Corp (2019), Min Zai No. 367

中国向け粗製脱ガム大豆油の輸送に起因するショーテージ・クレームに関し、KING GREGORY号の船主と傭船者の間で紛争が生じた。

傭船者及び代位保険者は、契約上の貨物量9,876MTに対して77,456MTの不足があったと主張した。この数字は、上海の出入境検閲検疫局が発行した中国検査検疫(CIQ)証書に使用されたショアタンクの重量測定値に基づいていた。

船主は、荷揚げされた貨物量は9,866.12MTであり、不一致は9.818MT(0.099%)に過ぎず、これは運送契約上の許容範囲内であると主張した。船主の数字は、本船のアレージ・レポート(ullage report)とドライ・サーティフィケート(dry certificate)に使用されたドラフト重量の測定値に基づいていた。

紛争の主たる争点は、貨物の不足量を決定するために、どちらの当事者の証拠を使うべきかであった。

第一審では、上海海事裁判所が船主に有利な判決を下した。この判決を不服とした傭船者は、上海市高級人民法院に控訴し、同法院はこの判決を維持した。その後、傭船者／代位保険者は、中華人民共和国最高人民法院(「中国最高裁」)に上告し、同法院は、液体バルク貨物のクレームを決定する際の正しいアプローチが以下の通りであることを確認した。

- 1) 液体バルク貨物の輸送に関する運送人の責任は、船のマニホールドが船積港の陸上パイプラインのフランジに接続された瞬間から始まり、船のマニホールドが荷揚港の陸上パイプラインのフランジに接続されるまで続く。
- 2) CIQで使用されるショアタンク重量の測定値と、船舶のアレージ・レポートで使用されるドラフト重量の測定値は、適用される測定規則を遵守して測定されていれば、同等の信頼性がある。

3) 液体バルク貨物の場合、貨物の重量は、タンク・キャリブレーション・テーブルが不正確であった場合や計測が適用される規則に準拠して行われなかった場合など、何らかの理由でアレージ・レポートに欠陥があったことが証明されない限り、ショアタンクの測定値ではなく、本船のアレージ・レポートに基づいて計算されるべきである。

4) これは、アレージ・レポートのための測定は貨物に対する運送人の責任期間中に行われるのに対し、ショアタンクの測定は運送人の責任期間が終了した後に行われるため、運送人の責任期間中にショーテージが生じたと主張する証拠としては用いることができない、ということに基づく。

これらの理由に基づき、中国最高裁は、傭船者および代位保険者の上告を棄却し、船主を支持する判決を下した。

本判決は、ショーテージ・クレームを判断する際の信頼できる証拠を明確にするものであり、液体バルク貨物を輸送し、中国の港で運送を行っている船主にとって非常に歓迎すべきものです。

中国最高裁の判決を受けて、船舶の測定値が正確に取られ記録されている限り、貨物が船舶から荷揚げされた後に行われた他の測定値よりも、重量測定に関する本船のレポートが証拠として最優先に使用すべきことが明らかになった。



be at your own risk.
 operation like TRG,
 affic on the terminal,
 s or other cargo as
 d stevedoring.
 any damage - of
 s, vessels and / or
 s premises and / or
 d by wilful intent or
 agement.

5660 66 5
 CAUTION HIGH TRAILER
 K LINE
 KKFU 795387 2
 45G1
 MAX G.W 30000 LBS
 TARE 24000 LBS
 MAX C.W 28875 LBS
 CU CAP 2764 CU FT
 CAUTION 9' 6" HIGH CONTAINER

TRITON
 TTNU 830234 5
 45R1
 MAX GROSS 30000 KG
 TARE 24000 KG
 NET 26000 KG
 CU CAP 2764 CU FT
 CAUTION 9' 6" HIGH
 NON-JARING for Cruiway transport

NYKU
 7943 10 8
 45R1
 MAX GROSS 30000 KG
 TARE 24000 KG
 NET 26000 KG
 CU CAP 2764 CU FT

AR
 513