

RISK WATCH

2022年5月号

ロスプリベンションチームの活動報告 最近の出版物の概要

コンテナ貨物 誤申告にご注意

鳥にご注意を ばら積み貨物の鳥害

HSFOバンカー シンガポールでの最近の問題

人工知能 AIが衝突回避にもたらす効果

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



前号のRisk Watchでブリタニヤのロスプリベンションチームをご紹介しましたが、本号では、幅広いテーマに関する助言やガイドを次々に提供してきた、当チームの活動実績をご覧いただこうと思います。テーマは、メンバーから寄せられた事故やクレーム報告を基に選ぶことが多いですが、皆さまからのご要望を形にすることもあります。記事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。

最近取り扱ったテーマとしては、航海計画、冷蔵コンテナの輸送などがあります。また、チームでは、受賞歴のあるBSafeキャンペーンの一環として事件事例研究も継続的に発行しています。今回取り上げた肥料貨物の輸送に潜む危険性(具体的には、貨物からの出火)については、コンテナ貨物の誤申告に関する記事でも詳しく解説しています。

クレームチームからは、最近取り扱った貨物トラブルに関する記事をご紹介します。テーマは、ばら積み貨物に集まってきた鳥の群れがもたらすカーゴダメージの危険性についてです。アルフレッド・ヒッチコック監督の名作『鳥』を強く連想するような出来事かもしれません。また、人工知能をブリッジに導入した場合の衝突回避にもたらす効果を検証した記事もご紹介します。

最後に、FD&Dチームより、法的に重要な問題を提起している最近の興味深い事例について、概要をご紹介します。

今回も皆さまからのご意見・ご感想をお待ちしております。編集者、または広報チームまでお気軽にご連絡ください。


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。皆さまのご意見をぜひお寄せください。
britanniacomunications@tindallriley.com

(翻訳)ブリタニヤ・ヨーロッパ日本支店
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いますようお願い申し上げます。

ブリタニヤ・ロスプリベンションチーム

出版物の概要

航海計画 - 海運事業者向け概説

船舶の安全運航を実現するには入念な航海計画が欠かせません。航海計画の不備や計画違反が座礁事故の一因と判断されたケースが多々あります。

先日、CMA CGM LIBRA号事件 (<http://ow.ly/QfEa30siq4Z>)に関する判決が下され、航海計画の不備によって船舶は不堪航になる可能性があり、事故が発生した場合には船舶の責任が大きく問われることもあるとの見解が述べられました。この判決は、万全な航海計画を適切に実行することがいかに重要であるかを浮き彫りにしています。

ブリタニヤは先日、航海計画の問題をテーマにしたロスプリベンションインサイトを発行しました。本レポートでは、はじめにSOLAS条約の規則を解説し、包括的な航海計画の作成に必要となるすべての刊行物と情報をご紹介しますのち、最後に計画の実行と監視方法に関する分析を行っています。

全文はブリタニヤのウェブサイトでご覧いただけます。 <http://ow.ly/3oFw30siq68>

冷蔵コンテナ貨物のクレーム

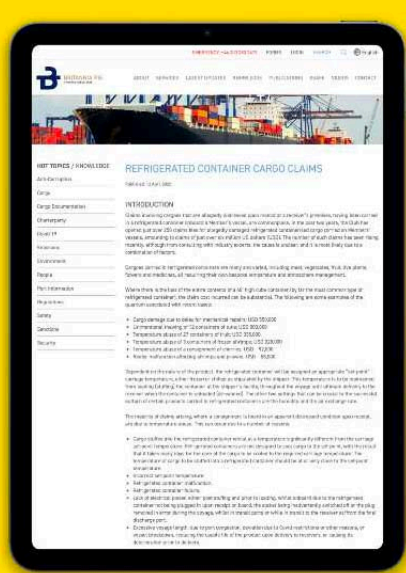
貨物が荷受人の元に届いたときに傷んでいたというクレームは多々あります。メンバーがB/L発行人となり、冷蔵コンテナで運んだ貨物でも同様のクレームが発生しています。

メンバーが輸送した冷蔵コンテナでカーゴダメージがあったとしてブリタニヤが対応したクレームは、この2年間で250件強、総額600万ドル強に上ります。こうしたクレームは近年増加傾向にありますが、専門家に相談してもその原因ははっきりせず、複数の要因が重なっている可能性が最も高いと思われます。

冷蔵コンテナで運ばれる貨物は、肉、野菜、果物、植物、花、医薬品など多岐にわたり、各貨物に合わせた温度・空気管理が必要になります。

圧倒的に主流となっているのは40フィートのハイキューブコンテナで、仮にこのタイプのコンテナに詰めた貨物が全損になった場合、そのクレーム額は巨額になるおそれがあります。

ロスプリベンションチームでは、こうしたクレームを分析し、冷蔵コンテナを輸送する際の注意事項をまとめました。全文はウェブサイト (<http://ow.ly/mVjI30siq6o>) でご覧いただけます。



BSAFE 事故事例研究 No.15

肥料の科学反応は 大火事の原因に

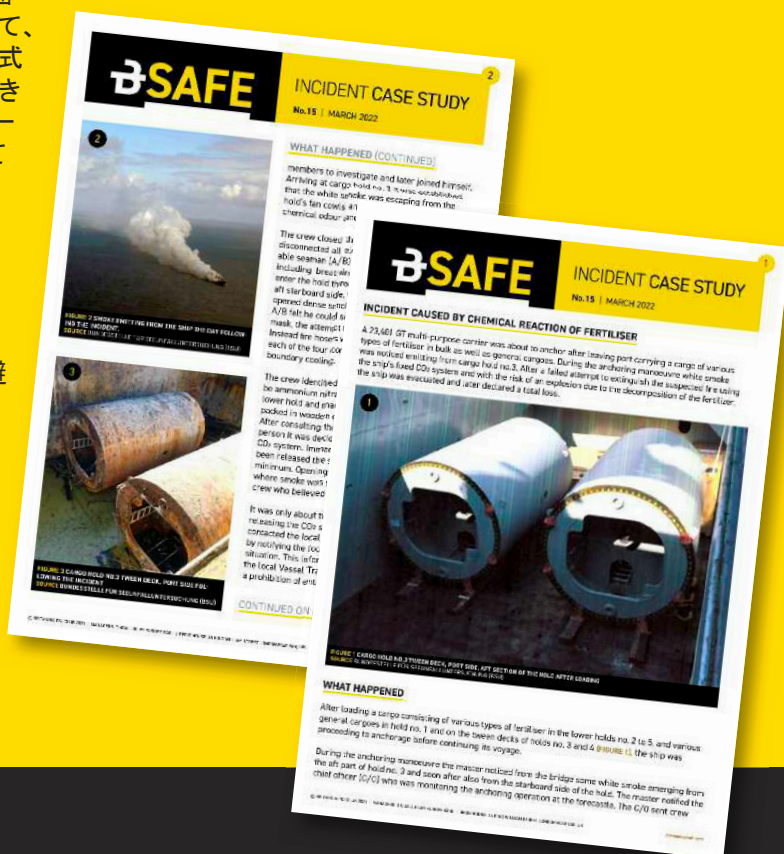
総トン数23,401トンの多目的船が、各種肥料や一般貨物の船積みを終えて出港し、錨泊をしようとしていた際、3番ホールドから白煙が出ているのを確認した。火事と思われたため、固定式CO2システムを使って消火にあたるも失敗。肥料の分解によって爆発の危険があったため、全員退避し、本船は後に全損が宣言された。

本船は船積み後、次港に向けて出航する前に錨地に向かっていた。船長は、初めに3番ホールドの船尾側から、そしてその直後に同ホールドの右舷側からも白煙が少し出ていることに気付いた。

船員が確認したところ、この3番ホールドのLower Holdには硝酸アンモニウム系肥料が、中甲板には木枠梱包された機械部品と金属製品が積まれていた。そして、船主の担当者と相談した結果、ホールドにある固定式CO2システムを作動させることにする。CO2を放出しきった直後、煙はほとんど見えなくなった。ハッチカバーの隙間からまだ煙が出ていた部分はシールを貼ってふさぎ、これで状況は安定したと考えていた。

ところが、消防が到着してホールド内を確認すると、肥料の分解が進んでいることが判明。そこで、ハッチカバーを開けてホールド内に大量の水を注入したところ、中から多量の黄色い煙が出てきた。いつ爆発が起きてもおかしくない状況であったため、全員退避することとなった。結果的に火は消し止められ、幸い怪我人も出なかったが、本船は全損を宣言された。

Britannia Commentaryでは、ロスプリベンションチームが各種問題を分析し、リスクのある貨物を輸送する際の手順を解説しています。事故事例研究の全文と振り返り学習フォームは、BSafeページ (<http://ow.ly/iU1130siq1y>) よりダウンロードいただけます。





Jacob Damgaard

Associate Director, Loss Prevention Singapore
jdamgaard@tindallriley.com

コンテナ貨物の 誤申告

はじめに

2022年3月4日、米国サンペドロ湾ロングビーチ港の岸壁で火災が発生しました。コーストガードの発表によると、火元はコンテナだったとのこと¹。このコンテナの中身は、B/L上では非危険物の「synthetic resins（合成樹脂）」となっていたのですが、その後の調査から、これは間違いであり、実際にはリチウムイオン電池が積まれていたことが分かりました。リチウムイオン電池は火災の危険が高いため、危険物に分類されている貨物です。

国際連合貿易開発会議（UNCTAD）によると、2020年の世界のコンテナ取扱量は約8億1,560万TEU²で、海上輸送されたコンテナの約1割が危険物を積んでいました。

コンテナ船はコンテナ火災のリスクと隣り合わせの状態にあります。基本的にコンテナは貨物を詰めた状態で運ばれてくるため、その中身について、運送人は船積み時点で情報をほとんど、もしくは全く持ち合わせていません。そのため、運送人によっては、危険物を運ぶ際の割増費用を高く設定したり、輸送に関するルールを厳しくしたり、一部の貨物について船積みを拒否したりしているところもあります。ただし、こうした対応を取ることで、荷主がコンテナの中身を正確に申告しなくなるおそれもあります。

運送人は貨物の誤申告を防ごうと、輸送ルールのさらなる厳格化や、テクノロジーへの投資を進めています。また、コンテナ貨物の誤申告によるリスクに関して、業界共通のベストプラクティスも検討している最中です。

¹ 米国コーストガード Marine Safety Alert（海事安全通知） - コンテナ船での「リチウム電池火災」。原因は、貨物である中古リチウムイオン電池の誤申告。

² 国際連合貿易開発会議発行『Review of Maritime Transport 2021（2021年版海上輸送報告書）』の世界コンテナ港湾取扱量より。

コンテナ貨物の誤申告(続き)

貨物の誤申告に伴うリスク

運送人は、貨物を正しく申告してもらわない限り、輸送しているコンテナの中身を把握することはできません。コンテナから出火した場合に適切な消火方法を選ぶためにも、船長はじめ船員一同はコンテナの中身を正確に把握しておく必要があります。

ところが、似たような正式品名や商品名や別名がある貨物だと、判断が難しくなるケースが多々あります。その典型的な例が「calcium hypochlorite(次亜塩素酸カルシウム)」です。これはプールや飲料水の消毒に一般的に使われる物質で、海上輸送をする際は厳しいルールが設けられていますが、過去には、「whitening agent」や「white or yellowish chemical solid」、「chlorinated lime」、「bleaching powder」、「calcium chloride」など、国際海上危険物規程(IMDGコード)に載っていない商品名で誤って申告されていたことがあります。

なお、IMDGコードの「calcium hypochlorite」の項目を見てみると、国連(UN)番号が6つあり、それぞれ少しずつ積載要件が異なっています。

荷送人がIMDGコードの条件を把握していない場合があるというのも、誤申告が起きるもう一つの問題です。もしくは、一部の貨物については特定の輸送形態であれば検査が免除になるという特別条件があるため、それを荷送人が意図的に利用している可能性もあります。

対策

誤申告や無申告のおそれがある荷送人の貨物を受けてしまわないようにするには、デューデリジェンスと顧客確認(Know Your Customer:KYC)の総合的な手順をきちんと定めて、荷送人を厳しく評価することが必要です。

通常の鉄製コンテナは構造上、運送人が中身を確認できないようになっているため、目視による貨物の確認は難しく、運送人にとって常に問題となっています。コンテナを1本ずつ開けて中身を確認するのは現実的ではありません。また、船積み直前にブッキングされた貨物がある場合などは、中身が申告内容と本当に合っているか確認できる、特別な訓練を積んだ人員が必要になるでしょう。

誤申告と思われるコンテナ貨物には通常何かしらの兆候があります。IMDGコードに該当する貨物のブッキングやハンドリングに携わる人は、経験も踏まえながらそういった点をきちんと見分けられるようになるための適切なスキルを、訓練で身に付ける必要があります。

誤申告を防ぐもう一つの対策として挙げられるのが、テクノロジーの活用です。ソフトウェアを使えば、ブッキングをスキャンして特定のキーワードを見つけることができます。キーワード検索をして誤申告の疑いがあるコンテナが出てくれば、今度はその中身がブッキング時の申告内容と本当に一致しているか、詳しい調査対象にすることができます。こうしたテクノロジーは開発が継続的に行われており、未申告貨物の発見に人工知能(AI)を取り入れる船会社も出てくるなど、ますます高度になってきています。

危険物の誤申告の可能性がある兆候には、以下のようなものがあります。

- 書類に不備がある(例:バンニングレポートがない)
- 正式品名が危険物の名称と似ている、または商品名や別名だと考えられる
- 直前でブッキングされた貨物や、ブッキングに修正が入った貨物である
- 統一システム(HS)コードがない、または危険物に似せた虚偽のコードが使われている(例:2828で始まっている)

Safety4Seaの2018年の記事によると、ロイドレジスター基金は、海事セクターのエコシステム構築を目的に、海事ブロックチェーンラボ(Maritime Blockchain Labs:MBL)³の設立を提唱しています。これが実現すれば、業界基準が整備され、業界関係者とブロックチェーン実務者の連携が進み、台帳データベースを使ってベストプラクティスや知識、ソリューションの共有が可能になるでしょう。また、幅広いステークホルダーが関わるようになることで透明性とアカウントビリティの向上にもつながります。最終的には、無線技術をベースとしたスマートコンテナを使って危険物の追跡も行えるようになるでしょう。

2019年には貨物事故通知システム(CINS)より、『Safety Considerations for Ship Operators Related to Risk-Based Stowage of Dangerous Goods on Containerships(コンテナ船での危険物の船積みリスクに関する運航者向け安全対策)』が発行されています。船上のコンテナから出火した場合の安全確保に関する資料として参考になるかもしれません。

まとめ

一般的なコンテナは構造上、中が見えないようになっているため、中身の貨物を確認、検査するのは容易ではありません。そのため、コンテナ輸送というのは、運送人と荷送人の信頼関係によるところが非常に大きいと言えます。誤申告のリスクを減らすには、KYCと訓練の総合的な手順をきちんと定め、貨物認識ソフトウェアも併用するとよいでしょう。

また、コンテナ火災のリスクを減らすためには、運送人が荷送人やフォワーダーと関係を築いて、正しく申告することの重要性をはっきり説明すること、そして先に述べたアドバイスに従うことが、常に重要となります。

すべての関係者が一丸となって、貨物のトレーサビリティ向上と誤申告リスクの低減に努めれば、メンバーの負担が減り、高額なクレームを受ける心配も少なくなります。

³ Safety4Sea発行の記事「ロイドレジスター基金 Blockchain Labs for Open Collaborationを設立」



Stephen Hunter
Fleet Manager, London
shunter@tindalriley.com

ばら積み貨物 鳥害の危険性

先日、ある船舶から、ばら積みの小麦貨物の上に鳩の群れがやって来たという報告がありました。荷揚げ中の貨物の上に降りてきたとのこと。不安に思った船長がクラブに助言を求めました。

鳥がやって来たのは船主側の過失でも何でもありません。荷揚げ中の貨物に鳥が寄ってくるのは当たり前のことです。自然の不思議さを改めて実感するような出来事かもしれませんが、一方でこれは以下のようなクレームの原因になります。

- ・**数量不足** 鳥が貨物を食べることで、数量不足が発生するおそれがあります。鳥が大群の場合は、その被害も甚大になります。

- ・**鳥の糞便の混入** 鳥が貨物の上に排泄してしまうことは当然ありえることです。これが人間用の食料であれば、なおさら不快な問題となります。

- ・**鳥自体の混入** 自然死であれ、貨物に埋もれて死んでしまうのであれ、死んでしまった鳥はコンタミネーション(異物混入)の原因になります。EUやオーストラリアなどの一部の衛生当局では、この種の混入には非常に厳しい措置を取っています。

このようなクレームをなるべく回避するため、積揚地での荷役中、ばら積み食糧貨物の上に鳥の群れが確認された場合は、写真を証拠として撮っておき、プロテスタターにもその旨を記載することをお勧めします。

鳥害が多く発生している港で荷役を行う際、船側で取れる対策としては以下のようなものがあります。

- ・ホールドのハッチカバーは荷役中のみ全開にしましょう。荷役をしていないホールドは閉めておいてください。換気のために開かなければならない場合は少しだけ開き、鳥ができるだけ入らないようにしてください。

- ・船員がデッキ上を歩きながら腕を振って鳥を追い払うという方法もあります。貨物から離れさせる効果が期待できるかもしれませんが、安全を確保できない状況では行わないでください。

- ・それでも問題が続く場合は、トビやタカ、フクロウの模型を鳥除けに設置するという方法もあります。また、鳥が嫌がる高周波を出す鳥除け音波装置を設置してみてもよいでしょう。作業中のホールド横のメインデッキ上に、空気を入れて膨らませたかかしを置くのも一案です。

荷役中の貨物に鳥が集まってきて、クレームが発生するおそれがある場合は、現地コレスポンデントに遠慮なくサポートを求めてください。



西アフリカ 貨物・ステベドア関連の 最近の問題



Stephen Hunter,
Fleet Manager, London
shunter@tindallriley.com

袋詰め貨物のラフハンドリング

米などの袋詰め貨物は、ステベドアが乱暴に扱ってダメージを受けてしまうことがよくあります。このような問題が最近、コートジボワールのアビジャン港をはじめ、西アフリカ諸港で多く報告されています。

袋詰め貨物の荷揚げでは、貨物を動かしてスリングに引っかける際にメタルフックを使うのが一般的です。この時に袋が裂けると、中身がこぼれて、違うグレードの貨物と混ざってしまうおそれがあります。こぼれたとしても、それを集めて袋に詰め直せば、損害を最小限に抑えられることも多いですが、荷揚げ中にステベドアによる貨物のラフハンドリングが見られた場合は、プロテストレターにその旨を記録しておくようにしてください。これには主に2つの効果が期待できます。

- ・ステベドアが用心するようになり、損害を最小限に抑えられるようになります。

- ・ダメージがあった場合の証拠になります。ステベドアのハンドリングが原因で起きた損害は傭船者の責任になるケースが多いです。もちろん傭船契約の内容によって異なりますが、一般的には傭船者の責任となります。そのため、ラフハンドリングや、袋がスリングから外れて海に落ちてしまったなどの損害があった場合は、その場ですぐにプロテストレターに記録するようにしてください。

荷揚げ時の検数サーベイが必要であれば、ブリタニヤで手配することも可能です。ただし、こういったサーベイは予防的なものなので、費用はメンバー自身でご負担いただく必要があります。サーベヤーは、ステベドアや港湾局に対してラフハンドリングを注意喚起する効果もあります。また、ラフハンドリングの事実を記録したプロテストレターの作成もサポートしてくれます。

問題が発生した場合は必ず当クラブにお知らせください。また、至急サポートが必要なときは現地コレスポネン્ટにご連絡ください。

雨天によるホールド閉鎖時のステベドアの安全確保

カメルーンのドウアラ港で発生した、ステベドアの安全確保に関する問題をお知らせします。降雨予報が出ているなか、ある船で、ステベドアがホールドで作業を続けていたときの話です。貨物が水に濡れないよう船長がホールドを閉めようとしたのですが、ステベドアはホールドの中なら濡れずにすむと思ったのか、船長の下船要求を無視してそのままホールドにとどまったとのことでした。

閉鎖空間ではこれまでも酸欠などさまざまな危険が起きています。そのため、この船長はステベドアの安全と体調を心配して、ハッチカバーを一部開けたままにしておいたところ、雨が入り込んで貨物に一部ダメージが起きてしまいました。

本船はプロテストレターを発行し、荷役に立ち会っていたP&Iサーベヤーから港湾局にこの件を伝えてもらいました。数日後、また雨が降った際も、ステベドアはホールドから出るのをかなり渋りましたが、何とか説得して下船してもらいました。

ドウアラに限らず他の港でも同様ですが、雨天時にホールドを閉める必要がある場合は、次の対策を取るようにしてください。

- ・ホールドから出ないとなぜ危険なのか、その理由をステベドアにできる限り伝えるようにしてください。また、状況は急変する可能性があるため、十分に伝えられない場合があることを常に念頭に置いておくようにしてください。

- ・ホールドを閉めるときは、ステベドアが誰も中に入っていないことを確認してください。特に夜間など、状況によっては確認が難しい場合があります。懐中電灯や照明などを使い、中に残っている人がいないか確認し合うようにしてください。

- ・ステベドアがホールドから出ない場合は、ホールドを閉めないでください。その代わりに、貨物を何らかの形で覆ったうえで、プロテストレターを発行してください。



高硫黄燃料油(HSFO): シンガポールにおける 最近の問題



Captain Simon Rapley,
Divisional Director, London
srapley@tindallriley.com

最近、シンガポールで供給した燃料油の使用後に主機と補機でトラブルが発生したという報告が13件寄せられています。

問題が発生したのは、MARPOL条約の硫黄排出規制に対応するためスクラバーを搭載している、HSFO使用船舶においてです。低硫黄燃料油(VLSFO)や超低硫黄燃料油(ULSFO)を使用している船舶では発生していません。また、これまでのところ、問題が発生しているのは残渣燃料だけで、留出燃料に関する問題は報告されていません。

問題が報告されている燃料油は、ISO 8217(船舶用の留出燃料と残渣燃料の規格)に基づく試験を行っても、規格上は問題ないようです。ところが、ガスクロマトグラフ質量分析計(GC-MS)を使ってさらに詳しく分析すると、塩素化炭化水素、揮発性有機物、有機塩素化合物と呼ばれるさまざまな化学物質が含まれていることが分かりました。

こうした成分のせいで主機と補機ともに損傷した、燃料ポンプの損傷や性能低下が起きた、燃料油噴射弁の部品が壊れたなどの報告が寄せられています。また、主機や補機が故障してブラックアウトが発生したというケースもありました。

メンバーにおかれましては、シンガポールで供給したHSFOパンカーのサンプルがISO 8217の規格に適合していることを試験で確認するとともに、GC-MSによる試験を別途行い、化学物質が含まれていないか確認することをお勧めします。補油地にかかわらず、燃料油は試験結果を確認するまで使用しないようにしてください。報告のあった13件のうち1件では、こうした簡単な予防策を取っていませんでした。

ISO 8217の規格で挙げられている各種パラメーターにサンプルが適合していたとしても、化学物質が検出された場合は、同ISO第5条の要件に反していることとなります。ISO 8217は改訂が繰り返されており、この第5条も版ごとに内容が微妙に異なっていますが、基本前提となっているのは、燃料油の中に、機関の性能に悪影響を及ぼし、人に有害で、船舶の安全性を損なう可能性のある物質があってはいけないという点です。

また、粗悪油を使用した場合は、以下に記載したMARPOL条約附属書VIの第18.3規則に違反するという点にもご注意ください。

3 本附属書が適用される船舶において燃焼目的で供給および使用される燃料油は、以下の要件を満たすものとする。

1.3 燃料油は、以下のいずれかに該当するいかなる添加物質または化学物質も含まないものとする。

1.3.1 船舶の安全性を損なう、または機関の性能に悪影響を及ぼす

1.3.2 人に有害である

1.3.3 総じて大気汚染悪化の一因となる

本件の詳細については、ロスプリベンションチームまでお問い合わせください。

人工知能(AI)は 衝突回避に役立つか？



Jacob Damgaard

Associate Director, Loss Prevention Singapore
jdamgaard@tindallriley.com

現在、複数の会社で、船舶の衝突回避を目的とした人工知能(AI)の開発が進められています。こうしたテクノロジーは船主も次々と試験導入しており、これによって船員が周囲の状況や差し迫ったリスクを把握しやすくなるかもしれません。より正確な情報をリアルタイムに把握することは、正しい判断を下すことにもつながります。

ブリッジでAIを利用することで起きる問題を、ロスプリベンションチームのJacob Damgaardが検証しました。

訓練

ユーザー(甲板部職員)は、AIの利用方法を把握し、自信を持って利用できるようにしておく必要があります。また、AIの限界を理解しておくことが非常に大切です。初期訓練は、できればシミュレーターを使って行うようにしてください。システム自体や、制御された環境下での他の船橋機器との連動具合に慣れ親しみ、自信を持って利用できるようになります。船上訓練を行う場合は、必ずリスク評価したうえで、訓練を安全に実施できる場所とタイミングを定めた詳しい訓練計画を立てる必要があります。

警報疲れ

これは、ECDISが初めて導入されたときにも起きた問題です。ECDISにはさまざまなアラーム機能があるため、あまりにも多くのアラームが鳴っていると、すぐに対応が必要なアラームを当直航海士が見逃してしまう危険があります。当直業務の邪魔になるものが単にもう一つ増えたということにならないよう、この新しいAIシステムが当直航海士のサポート役となるように正しく設定することが大切です。良識的に使えるよう、会社としての方針をはっきり決めておきましょう。

衝突の回避に関しては、他船の方角・距離の目視確認、レーダーや自動衝突予防援助装置（ARPA）といった伝統的な方法が今も用いられています。



人間工学

システムは、船のメインの操縦位置からすぐに手の届く場所、そして、表示された情報を当直航海士が他の船橋機器から目を離さなくてもすぐに確認できる場所に設置しましょう。

不具合

AIを基盤としたテクノロジーはかなり複雑なため、不具合が発生しても船員の能力では直せない可能性があります。そのため、訓練では、メーカーの説明に従いながら、不具合の特定方法や修正方法に関する基本的な手順も習っておく必要があります。これを習っておくことで、不具合によってシステムの信頼性に影響が出るのか、修正するまでシステムを切っておくべきか、といった判断ができるようになります。加えて、陸上からいつでもサポートできる体制を整えておくことも必要です。

もう一つ注意しておくべき点は、AIシステムは法律で求められている要件ではなく、あくまで、SOLAS条約の要件として定められた他の船橋機器を補強するものとして使うべきだということです。衝突の回避に関しては、他船の方角・距離の目視確認、レーダーや自動衝突予防援助装置（ARPA）といった伝統的な方法が今も用いられています。仮に船が衝突などの事故に巻き込まれ、AIシステムへの頼りすぎが事故につながったことが分かればAIシステムは船主にとって逆効果に働く可能性があり、事故の一因として見なされてしまうおそれがあります。

CLAIMS AND LEGAL

マリーナ及びプレジャーボートの の損傷



Gwen Vetuz,
Divisional Director - Hong Kong
Gvetuz@tindallriley.com

当クラブは近時、40,000GTのコンテナ船が航走波によってマリーナ及び係留中のプレジャーボートに損傷を与えた事例を扱った。

事実

本船は、近隣の港に向かうために主要河川を通航中、航走跡によって小さな港のマリーナと係留中のプレジャーボートに損傷を与えた。

この事故では、水先人と訓練生2人の計3人が乗船していた。訓練生は水先人の監督のもと、1時間ごとに交互に航行を指示していた。河川の通航時は夜間、晴天と微風の中で行われた。

本船の速度は水先人の指示の下にあった。水先人の報告書によると、小さな港を通過するときは通常10ノット程度に速度を落とすのが彼の常であった。しかしこの日は、近くの穀物ターミナルに船が停泊していないことを認識していたため、約15ノットの速度を維持した。

「船長・水先人の情報交換(MPX)」の際に記入されたパイロット・カードには、計画航行速度が14ノットとあった。この河川の当該区間では制限速度が定められていなかった。その代わりに、内水部の「安全速度」航行規則が適用された。すなわち、船は視界、交通密度、操縦性、天候、海象、喫水などの要素を考慮して「安全速度」を決定しなければならない。

最終港に接岸した際、パイロットはマリーナが被ったwake damageを知らされた。この事故により、マリーナの物的損害(ドック構造の物理的損傷を含む)に対する高額な損害賠償請求のほか、マリーナに係留されていたプレジャーボートの所有者や保険会社からも多数の非接触型損害賠償請求がなされた。

本件の検討

入手可能な情報を検討した結果、いくつかの要因が本件事故に寄与した可能性があると思われる。

水先人は通常、小さな港を10ノット程度に減速して通航していたが、この日は付近の穀物ターミナルに船がないことを理由に約15ノットで進むことを決定したとされる。しかし、この速度で通航すると、船の航跡波によってマリーナや係留中のプレジャーボートに損傷を与える危険性があることを水先人は認識していなかったようである。ただ証拠上、水先人は認識していなかったことと考え得る理由や、船橋に2人の訓練生がいたことが当該速度で通航することの判断に何らかの形で寄与したのかについて、詳細は明らかではなかった。

教訓

本件には、メンバーが同種の事件の発生を防ぐために考慮すべき重要な学びがある。

航跡波とサージの認識 - 航行中の船舶は、速度と水中での運動による予測される影響を考慮する義務がある。過大な速度で航行する船舶は、深刻な波の影響を生じさせ、たとえ船舶が海岸構造物／設備や接岸中の船舶から比較的離れていたとしても、これらに損傷を与える可能性がある。このような損傷は、その地域に速度制限があり、船舶が制限速度以下で航行していたとしても、発生する可能性がある。この影響は、水路の狭い区間や喫水の深い船舶では、より深刻になることがある。このような状況では、船舶は、損傷を引き起こす可能性のあるうねりや流体力学的吸引を生じさせないよう、慎重に進むことが求められる。また、速度の低下や進路の変更など、航走波の影響を最小限に抑えるための合理的な予防策を講じなければならない。

国際海運界は、船舶の高速化・大型化に伴う、航走波による深刻な物的及び環境的(汀線)被害の悪化を認識している。船舶の設計を改善することで航走波効果を低減する研究が盛んに行われており、長期的にはこの問題に対処できるかもしれない。

船長や航海士は一般に航走波の原因と影響について広く理解しているものの、内陸水路や運河を定期的に運航していない限り、直感的に理解している訳ではない。航走波の衝撃は船から数百メートル離れて発生するため、それを物理的観察によって検知することは困難か不可能だろう。この問題は、公式訓練や能力試験で扱われることは一般的になく、業界のセミナーでもほとんど議論されることはない。したがって、船舶運航者は、航走波に対する適切な認識を持つ必要があると考える場合、事故や損失を防ぐためには追加の指導や訓練を検討すべきである。

航行計画及び船長による介入 - 航行計画では、速度制限が適用される場所や、小型船舶の停泊地や水辺の施設など、航走波の影響を受けやすい場所を特定すべきである。このことは、河川航行中に大きな波が発生させる可能性のある、比較的大型で高出力のコンテナ船に特に妥当する。このようなリスクを認識するときは、適切な減速を計画したり、船橋チームは水先人に問題提起し、必要に応じて船長が介入したりすることで、安全速度に関する懸念に対処すべきである。

Mpx時の速度の考慮 - 航行及び操船計画を議論する際、水先人の現地の知識が航行計画に役立つかを確認すべきである。これによって、速度を下げる必要がある場所が分かるかもしれない。ただし、現地の実務によっては、本船が最終的に責任を負う可能性のある損害について水先人は十分に考慮していない可能性があることに留意が必要である。

ブリッジ・リソース・マネジメント (BrM) : 状況認識と航行路監視 - 監督下にある水先人の訓練生と航行する場合、船長はこれを考慮する必要があり、あらゆる誤りを発見し直すため航行監視に一層の注意を払わなければならない。

過大な航走波／サージの検知 - BRMの優れた実践として、過大な航跡波を検出し、船長および／または船橋チームに報告しなければならない。夜間は、特に海岸線、棧橋、パース近辺では、サーチライトの使用がそのような波の確認に役立つだろう。係留施設を通過する前に過大な航走波を検知した場合、物的損害を軽減するために船速を調整する必要がある。



拘束力ある傭船契約の締結における「条件(subject)」規定の重要性



Amanda Cheung,
Associate Director, Hong Kong
acheung@tindallriley.com

近時の判決で、イギリス高等法院は仲裁判断を取消し、フィクスチャーの条件(subject)が成就していないため拘束力ある傭船契約も仲裁合意も成立していないと判断した。

DHL Project & Chartering Ltd v. Gemini Ocean Shipping Co Ltd (The NEWCASTLE EXPRESS) [2022] EWHC 181 (Comm)において、裁判所は、傭船契約交渉を行っていたブローカーが2020年8月25日に送信した電子メールに含まれる成約覚書(fixture recap)に従ってNEWCASTLE EXPRESSを傭船しようとしていた原告らと船主との間に、拘束力のある契約および仲裁合意が成立していたか、という問題を検討した。

その成約覚書は、「主要条件を確定し、必要な修正証明書／書類をすべて受領した後、1営業日以内に荷送人／荷受人の承認を条件とし...」という文言で始まり、ロンドンの仲裁条項を含め、20の条項が設けられていた。この成約覚書は、審査機関であるRightshipによる検査が2020年9月3日に舟山で行われ、本船が舟山を離れる前に船主が証明書を提出することも記載していた。しかし、9月3日、原告らは船主に対し、Rightshipの証明書が提供されていないため、荷送人が本船を承認しない旨を通知し、本船を「解放」した。この段階で本船は舟山を出航していなかった。

船主は、原告らに対してロンドン仲裁を提起し、原告が傭船契約の履行を拒絶したと主張した。原告らは仲裁に参加しなかった。仲裁廷は、原告らに履行拒絶による契約違反があると認め、船主への損害賠償を命じた。

原告らは、仲裁廷に本件を管轄する権限は無かったとして、英国高等法院に上訴した。

原告らは、成約覚書の「条件」規定の効果は、条件が成就するまで、及び条件が成就されない限り、傭船契約が締結されないことであると主張した。これに対し船主は、たとえ傭船契約が締結されていなかったとしても、契約本体と分離している仲裁合意の強制力に影響しないはずであると反論した。

裁判所は原告らの意見に同意し、「条件」規定の商業的目的は、原告らが使用しようとする船舶を荷送人と荷受人の両方が承認するまで、原告らが拘束力のある契約の締結を望まず、承認時点まで立場を完全に保留することであったと述べた。本件における「条件」規定は、契約成立の前提条件であるから、条件が成就しなかった以上、拘束力のある契約は成立しなかった。

裁判所はまた、「条件」規定が仲裁合意にも適用されると判断した。この規定は、いかなる契約も結ばないという、原告らの契約締結の意図を否定するものである。そして、仲裁合意も、そのような契約の一部であった。

このような「条件」規定の使用は、傭船契約の締結交渉において非常に一般的である。本件は、英国裁判所が「条件」規定を拘束力ある傭船契約の締結の前提条件として扱うことを示している。



Neutral Citation Number: [2022] EWHC 181 (Comm)

IN THE HIGH COURT OF JUSTICE
QUEEN'S BENCH DIVISION
COMMERCIAL COURT

Case No: CI-2021-000071

Royal Courts of Justice
Strand, London, WC2A 2LL
Date: 31/01/2022

Before :

MR JUSTICE JACOBS

Between :

DHL PROJECT & CHARTERING LTD
- and -
GEMINI OCEAN SHIPPING CO, LTD

Claimant

Defendant

補償状の強制力



Rishi Choudhury,
Associate Director, Denmark
rchoudhury@tindallriley.com

近時の判決において、英国裁判所は、船荷証券原本呈示なく貨物を引渡すことによる損失に対する補償状の受益者からの請求を認めた(ARAMCO TRADING FUJAIRAH FZE V GULF PETROLEUM FZC [2022] EWHC 288 (COMM))

売買契約に基づく買主(Aramcoの一法人)は燃料油貨物の代金を、売主の商業送状および船荷証券原本と引き換えに、もし船荷証券原本が船舶到着時に荷揚港に到着していない場合は売主からの補償状(LOI)と引き換えに、支払うことを約した。

船が荷揚港に到着したとき、船荷証券原本が手元に届かなかったため、売主は補償状(「売主LOI」)を発行した。この補償状は、売主が貨物の所有者であることを保証するとともに、貨物の権利を主張する第三者が現れた場合に、買主に損害を与えず補償することを約するものであった。買主は、売主LOIと引き換えに貨物代金を支払った。

買主は、本船の航海傭船者でもあった。今度は買主が、船荷証券原本を呈示することなく貨物を荷揚げすることに対して船主に補償する旨の補償状(「買主LOI」)を船主に発行した。

数週間後、売主に信用供与を行ったものの弁済を受けられなかった銀行が、船荷証券原本の正当な所持人は自分であり、船主は銀行以外の者に貨物を違法に引き渡したと主張した。銀行はシンガポールで本船をアレストし、船主は本船を解放させるために銀行に790万シンガポールドルの担保を提供した。

船主は、買主LOIに基づいて、買主に対して補償を要求した。買主は、買主LOIに従って、船主が銀行に提供した担保と交換させるためにシンガポールの裁判所に790万シンガポールドルを現金で支払い、これによって船主に担保を提供した。

その後、買主は売主LOIに基づき、売主に対して補償を要求した。売主は、売主LOIを発行する権限がない売主の従業員によって売主LOIが発行されたと主張し、これに応じようとしなかった。売主はまた、買主が買主LOIを発行したのではなく、別のAramco法人が発行したのであり、さらに、買主は航海傭船者ではなかったから買主LOIに基づいて船主に補償する義務はなかった、とも主張した。

買主は、英国裁判所に対し、売主LOIに基づいて売主が790万SGDを支払うよう命じるよう求めた。

裁判所は、この命令を与えた。売主の従業員には売主LOIを発行する社内権限がなかったという主張は、売主がLOI発行の表見的代理権を与えていたことを理由に却下された。すなわち、LOIには、売主のレターヘッドが使われ、売主の社印が押されていた。売主の従業員が、当該LOIを発行するために、売主のeメールシステムにアクセスして売主の社印を押印したという事実は、この従業員が社内的な権限を実際に有していたことを示している。そうして売主は、貨物代金を回収するため、買主にLOIを提供した。この表見的権限により、売主は、売主LOIに拘束される。

買主自身が買主LOIを発行したのではない、という売主の主張も却下された。その当時の船主と買主間の遣り取りで確認されたように、買主LOIを発行した者の名称は、事務的なミスであったようである。また、買主が実際の航海傭船者であり、買主LOIに基づいて船主に補償しなければならないことについて、船主と買主との間で争いはなかった。





TR(B)

britanniapandi.com
britniamcommunications@tindallriley.com