

RISK WATCH

2018年2月号

人的リスク チームの紹介

航海とシーマンシップ ベネズエラ：乗組員は注意する必要がある

ブリタニヤの歴史とクラブのニュース

規定 ITOPFの会員資格

法律関係 サイバーセキュリティと電子荷渡システム



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船主責任相互保険組合 (P&Iクラブ) であることです。



2018年最初のRisk Watch によろこそ。1月も終わり、心踊るこの先1年間の出来事を我々皆が心待ちにできます。今回の版でも引続き最前線にいる我々のチーム — 今回は人的リスク (People Risks) (以前の人身事故 (Personal Injury)) — およびクラブの起源にスポットライトを当てます。世界的なビジネスにおけるメンバーに対して最上級のサービスを提供する者たちについてもう少し知り、名前と顔を一致させることが有益と感じていただけたらと思います。

ブリタニヤはメンバーとその乗組員を大切に思う長い伝統 (正確には163年) を有しております。日程が過密で上陸許可を得ることが難しいこともある現在の情勢において、乗船時に安全であるために、ご自身の心身の健康に気を配ることが大切です。船員協会 (Sailors' Society) のような組織は助けとなるようにそこにおりますし、我々は後援ができて嬉しいと思っている海での健康アプリ (Wellness at Sea App) を全ての乗組員の皆様が利用されることを推奨します。詳細は反対側のページをご覧ください。

昨秋のブランド再生を受けて、ブリタニヤの過去を振り返ってみるのに良い時期のように思えます。私たちの新しいロゴは「1855年以来の信頼 (Trusted since 1855)」という重要な語を含んでおり、4ページでは、後にザ・ブリタニヤ・スチーム・シップ・インシュアランス・アソシエーション・リミテッドとなった最初のP&Iクラブをピーター・ティンドールとジョン・ライレーが創業して以来の163年間を振り返っております。私たちは自らの歴史・伝統・価値を非常に誇りに思い、統合的な21世紀的アプローチで世界クラスのサービスを提供し続けます。

A handwritten signature in white ink that reads "Claire Myatt".

CLAIRE MYATT
編集長

(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。

(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。)

人的リスク (People Risks) チームの紹介

人的リスク部門は全ての乗組員・第三者機関・乗客・密航者のクレームを扱う。これらのクレームはクラブの全クレーム数の28%、価値が100万ドル以下のクレームの39%を占めている状況で、力強いチームが準備万端に整っていることが非常に重要となる。ブリタニヤは非常に幸運なことに経験豊富な優れた人材を有しており、彼等はどのようなクレームであってもメンバーを手助けし、人的リスクのあらゆる側面に関する助言を行うことができる。



ELLA HAGELLは部門長である。1992年に事務弁護士の資格を得た後、彼女はギリシャのピレウスに拠点を置いていた14年間を含めて、長年大手海事関係の法律事務所で働いた。2008年にイングランドに戻った際に彼女はティンドールライレーに加わり、P&IとFD&D保険のあらゆる側面について経験を得た。2014年以来、人身事故(Personal Injury) (現在の人的リスク) 部門長であり、国際グループ人身事故小委員会(International Group Personal Injury Sub-Committee)においてクラブを代表している。



ILKA BECKはフリート・マネージャーである。彼女は国際P&Iグループに加盟する別のP&Iクラブから人的リスクチームに2014年に加わった。あらゆる人間が関わるP&Iクレームの処理に関する経験を8年以上有している。2005年末にベルリンからロンドンへ転居した後、彼女は二つの法律事務所に勤務し、そこで人身事故やその他クレームの処理を行った。合計すると、保険クレーム処理の経験を18年以上持っている。イングランドとウェールズの事務弁護士の有資格者で、またドイツの弁護士(Rechtsanwältin)の資格を有している。彼女は国際P&Iグループ職業病小委員会(International Group Occupational Disease Sub-Committee)においてクラブを代表している。



ANNE CASEYはフリート・マネージャーである。彼女は1983年にティンドールライレーに加わり、1990年に当時の人身事故部門に加わるまで様々な部門で経験を得た。彼女は人的リスクチームにおいてあらゆる種類のクレームを扱う。何年間にもわたって密航者の事件の処理に関する豊富な経験を心得ており、乗組員のクレームと共に、彼女の特別な専門分野の一つとなっている。



GILLIAN LAMはクレーム・マネージャーである。ロンドンで海運・貿易・金融に関する修士号を取得後、彼女はある船主の保険・クレーム部門で働くために香港に移り、そこで船体や機関・貨物・乗組員のクレームの処理を行った。2014年にロンドンに戻り、ティンドールライレーに加わった。主として乗組員の疾患や負傷や密航者の案件に関する問題を扱っている。彼女は広東語が母国語であり、北京語での会話も可能で、現在、空き時間を使って事務弁護士になるために勉強している。



JAN LEAVERはクレーム・マネージャーである。2012年3月にティンドールライレーに加わる前、英国のクレームとリカバリーに関する二つの会社で働き、貨物保険業者のためのクレーム処理を行った。彼はまた世界中のロイズの代理店を監視し監督する仕事にも関わっていた。彼は2017年4月に人的リスクチームに加わったが、その前は5年間、クラブのスカンジナビアと台湾チームに所属し、貨物と財物の損害に関するクレームの処理を行った。



海での健康アプリ

海での健康アプリはブリタニヤP&Iが後援しており、船員協会によるオンラインおよび教室ベースのコーチング講座を含んだより広範囲の海での健康プログラムの一部を成している。乗組員は、海で健康を保ち続ける助けとなるよう、アプリをダウンロードすることが推奨されている。

さらに情報を得るには次のサイトを参照のこと:

www.sailors-society.org





クラブニュース

欧州とアジアのフォーラム

これらの地域フォーラムでは、マーケットでの海外展開に裏打ちされた形で、その土地の行き届いたサービスをメンバーに提供するクラブの戦略を披露している。

欧州フォーラムはアテネの近くのラゴニッシ (Lagonissi) で開催された。今年21年目となるフォーラムには欧州各地から52のメンバーが参加し、メンバーに行き届いたサービスを提供すると同時に常時連絡がつく体制を整えている点を強調した。それは、ブリタニヤが2018年にギリシャに事務所を開設するという発表と重なった。

“ギリシャが世界の主要船主の多くの故郷であり、彼らの多数がブリタニヤのメンバーであるとすれば、欧州フォーラムをそこで開催することは重要である。ギリシャにブリタニヤの事務所を開設することは、我々が既存メンバーと未来のギリシャメンバーに対する行き届いたサービスを向上できることを意味するであろう。”とブリタニヤのCEOでマネジャーのAndrew Cutlerは述べた。

Dale Hammond (取締役で、クラブのギリシャ会員のFD&D保険とクレームの責任者) とSimon Williams (引受け部門管掌の取締役で、クラブのギリシャ会員の引受けを統括している) が事務所開設の準備を進めている。

メンバー代表委員会 (MRC) と理事会

10月にMRCとブリタニヤ理事会はバンクーバーで会合を開いた。2018保険年度のクラブの前払い保険料に対するP&IおよびFD&D保険のゼネラルインクリース (GI) は行わないことが発表された。

2017年10月17日英国夏時間24時における船主加入の相互保険料を対象とした1千万ドルのさらなる資本配当もまた発表された。

アジアフォーラムは香港で開催され、ブリタニヤの戦略の概要が述べられた。これには、マネジャーが最近長年の日本の専属コレスポンデントを引継ぐ形で (名前をティンドールライレー・ブリタニヤ・ジャパン株式会社に変更し、東京と神戸に事務所がある) この地域におけるクラブの存在を強化したことが含まれている。今後数ヶ月間に、香港とシンガポールに関しても同様の発表が行われるであろう。

“アジアメンバーのフォーラムは、我々のメンバーの半数がこの地域に本拠地を置いていると考えると重要な行事である。要所となる地域に専用のブリタニヤ所有の事務所を持つことにより、メンバーに対する行き届いたサービスを高めることは極めて重要である。”とAndrew Cutlerは述べた。

船上でのバーベキュー

船上でのバーベキュー (BBQ) は人気のある船内行事であり、計画し易い。乗組員は椅子やテーブルを配置するため、またBBQを準備するため、一緒に活動することができる。そして美味しい食事である。

しかし、火気の使用を伴う場合、乗組員は、可燃物は勿論潜在的に危険な状態を扱っていることに留意することが大変重要である。

どのような状態で単純なBBQが悲劇的な結果になり得るかという一例として、メンバーの一人からの最近の事例における事実を共有することにする。

- ・全乗組員のための夕刻のBBQが計画された
- ・消火器は近くにあり、消火ホースがBBQ近くの消火栓に接続され、また水バケツが近くににあった
- ・二人の甲板手が点火作業を割り当てられた
- ・BBQの点火の補助に使用できるように用意された1つは大きく(18リットル) 1つは小さい2個の塗料シンナー容器があった

そしてこれが誤りの始まりであった。



甲板手がBBQに点火しに来たとき、シンナーは大きな容器から小さな容器に注がれ、頂部を布で巻かれた棒がシンナーでびしょりと濡らされて木炭を湿らせるために使用された。報告書によれば、シンナー容器はBBQからある程度離れた距離にあったが、どういうわけか甲板手の一人が注意を怠り両方の容器が発火/爆発して、彼は体の80%にひどい火傷を負った。もう一人の甲板手も軽い火傷を負った。

本船は甲板手を下船させるため離路した。両名は入院し、軽い火傷を負った一人はすぐに退院したが、ひどい火傷を負ったもう一人の甲板手は残念にも合併症のため数日後に死亡した。

この悲劇的な事例は、消火の予防措置の見地から安全手順を満たしたものではなかったことを示している。バケツの水、消火器とホースが手元にあったにもかかわらず事故を防ぐことができなかった火災の原因となったのは、実際に行われた点火方法であった。

ベネズエラ：乗組員は注意する必要がある

ベネズエラは、最近ハイパーインフレと米ドルの不足に直面しており、多くの人々にとって難しい経済時勢となっている。このことにより、罰金の徴収を正当化するため薬物を船内に隠したり、薬物を国内から密輸したり、または本船に密航することが増加していることを示唆する証拠がある。

クラブは、プエルトラクルス（Puerto La Cruz）に寄港した船で薬物が発見されたことを含む最近の事例の説明を受けた。薬物は国家警備隊による検査中に、本船の共用区域で発見された。それらは罰金の支払いを要求するために、その港で乗船した第3者によってそこに置かれたと信じられていた。

過去に船体に貼り付けられた薬物を含むさまざまな事故があった。密輸出を防ぐため、現在ベネズエラのいくつかの港では、出航前に潜水検査が強化されている。現在これらの検査を行うために任命された潜水士が、本船が薬物の密輸に使用され、または使用されるであろうという虚偽の申立てをすることを避けるために現金の支払を要求しているという報告がある。

密航者が乗船した事例もある。つい最近、ラグアイラ（La Guaira）で密航者が乗船し、次の港に到着時に死亡した状態で発見された。

我々は、ベネズエラの港に寄港する全ての船が、本船に乗船する第3者について用心することを勧めたい。乗組員は乗船するすべての人物を注意深く監視し、重要な区域への立ち入りを制限するべきである。官憲を含め、第3者の行動は同様に監視するべきである。民間警備会社は係岸中の船の監視を提供できる。我々の現地コレスポンデントであるGlobalpandi S.A.は、これらの問題について船主への支援が可能であり、要請があれば更に実務的な助言をすることができる。

メンバーへの助言

もしメンバーが何らかの懸念があれば取りあえず、クラブまたはクラブのコレスポンデントに直接連絡をとりたい。



ブリタニヤの歴史

Dated 1st March 1876

*The Britannia Steam
Ship Insurance
Association Limited*

and

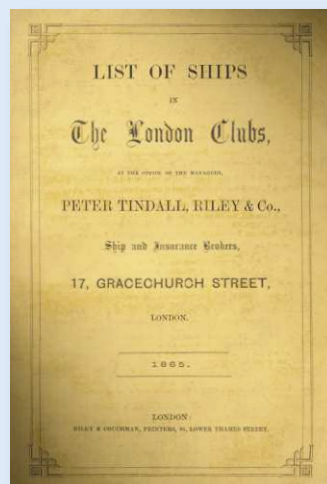
John Riley

Articles of Agreement

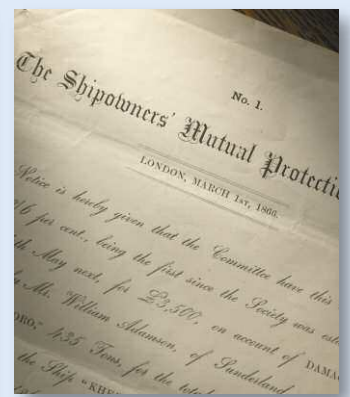
クラブは1855年に発足した。当時、世界は全く違って見えた — フランスとイングランドはクリミアでロシアと戦争状態にあり、探検家のデイヴィッド・リビングストンはヴィクトリアの滝を見た最初のヨーロッパ人となり、デイリー・テレグラフの最初の新聞が印刷された。スエズ運河もカティールサークも造られていなかった。



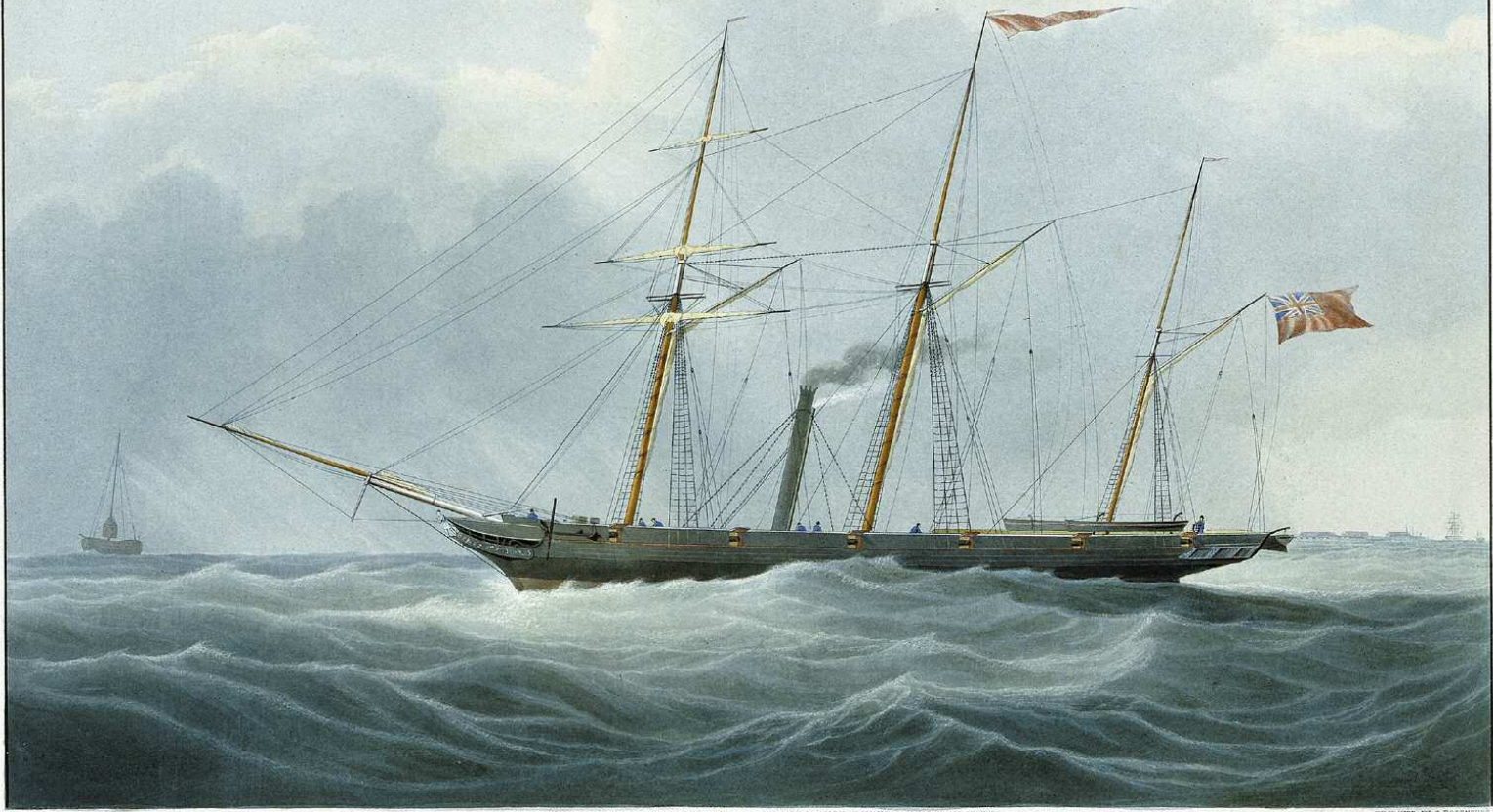
Blockleyのブリテン諸島行進曲 - 高い評価を受けている国民的メロディーを紹介した記述的作品



クラブの1865年版ルールブック



1855年5月1日にピーター・ティンドール、ライレー・アンド・カンパニーは船主相互保険組合の運営を始めた



PAINTED BY W. J. HOPKINS. LONDON: PUBLISHED BY M. RUGGLES, MARINE PAINTER TO HIS LATE MAJESTY WILLIAM IVTH, 20, LEADENHALL STREET. REGULATED BY C. ROBINSON.

THE ARCHIMEDES.
 FITTED WITH MESSRS. SMITH'S PATENT SCREW PROPELLER.
 OFF THE ROBE, ON HER TRIP FROM GRAVESEND TO PORTSMOUTH, WHICH WAS PERFORMED IN
 21 HOURS, AGAINST A FRESH BREEZE FROM THE WEST... MAY 18TH 1839.

STEAMER.
 Built by M. F. Wanshurst of Limehouse, for the Ship Propeller Company.
 22 JAMES ST. S. O. N. S.

EXTREME LENGTH	125 FEET	DRAUGHT OF WATER FORE	9 FEET
LENGTH BETWEEN PERKENS	107 1/2 "	BURTHEN IN TONS	250 TONS.
EXTREME BREADTH	22 1/4 "	UNITED POWER OF ENGINES	215 HORSES.
DEPTH OF HOLD	13 "	DIAMETER OF SCREW	5 FT 6 INCH
DRAUGHT OF WATER AFT	10 1/2 "	LENGTH OF DE	5 FT

最初の船主責任相互保険組合はピーター・ティンドール、ライレー・アンド・カンパニーが創設した。イースト・ライディング・オブ・ヨークシャーの農家の14人兄弟の末っ子であったジョン・ライレーとその従兄弟で船主やブローカーを生業としている家族出身のピーター・ティンドールによって運営された。

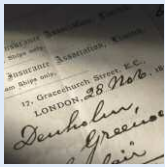
初期の補償クラブは帆船しかカバーしなかったかもしれないが、1871年にピーター・ティンドール、ライレー・アンド・カンパニーはもっぱら鉄製の汽船だけのクラブ運営者となった。18世紀初期に国のシンボルとして採用された古典的人物から借用された名前である「ブリタニヤ」という名前が出てきたのはこの時点であった。国を擬人化したものであるばかりか右手に三つ叉の矛を携えていてそれゆえ海の支配者であることを考えると、自身の補償クラブに新しい名前を求めていたライレー一家にとって、彼女が自然な選択であったに違いない。



Gracechurch通り17番地にあったピーター・ティンドール、ライレー・アンド・カンパニーの最初の事務所

1860年代、クラブの運営は非常に異なるものであった。ティンドールライレー・アンド・カンパニーは事務所をロンドンだけでなくサンダーランドにも持っていた。ブリタニヤの理事会には7名の理事があり、全員が英国の船主であった。残存している最も古い会議の議事録は1911年からのものであるが、その時ですら手書きの1枚の紙から成っているだけのものではあった。

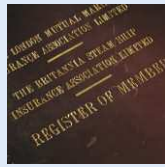
年表



1855
ピーター・ティンドールとジョン・ライレーによる船主相互保険組合の設立



1870
船主相互保険組合が死亡のクレームに対して初の支払いを行う



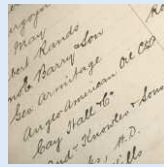
1871
クラブが「ザ・ブリタニヤ・steam・シップ・インシュアランス・アソシエーション・リミテッド」と改名される



1876
ブリタニヤが保証有限責任会社となる



1899
ブリタニヤを含む6つのP&Iクラブ間の初の費用分担を行うプール協定の署名欄



1901
アングロ・アメリカン・オイル社（後のエクソンモービル社）がブリタニヤのメンバーとなる



1911

200海里以上の距離の無線方位測定機がモーリタニア号に設備される

1876年までにブリタニヤは船体と機関のリスク（クラス1）と運賃のリスク（クラス2）を含む3種類のクラスの保険を引受けていた。補償のリスクは、今日同様、クラス3として知られていた。19世紀中頃に可決された法律によって、船主は怠慢による死亡により多大な賠償責任に直面する可能性があることを認識させられることとなった。これにより保険の条件の範囲が拡大することとなり、ブリタニヤは1870年に最初の死亡のクレームに対する支払いを行なった。

こういった動向のもう一つの例として、汽船の出現により、新しい船の操船を行う者の不慣れの結果、非常に数多くのより深刻な衝突が起きるのではないかという懸念があった。船体の保険業者は担保範囲をリスクの4分の3に制限することによって対応し、その結果、クラブは残りの4分の1の担保を提供することとなった。同時に、貨物と船主の利害の明確な分離がなされるようになったため、特に船主が船荷証券の免責事項に依ることが常にできるわけではなく、貨物の損害賠償を船主が行うべきという判決を裁判所が下し始めるようになると、船主からの貨物の賠償責任に対する要求がより高まった。その動向は異なった形で続いていくこととなった。1899年、ブリタニヤは他の5つのクラブと共に10,000英国ポンドを超えるクレームについては責任を共に負うプール協定を結んだ。

ピーター・ティンドールは1857年に死亡したが、ジョン・ライレーは世紀のほとんどを職にとどまり続け、退職したのは1898年になってからであった。彼の甥であるEJライレーは1876年に会社に加わっていた。1974年にRTライレーがカナダの船主に指名されて運営会社の取締役(Director of the Managers)となった。彼は初期の運営者たちと血縁関係があったが、これは単なる偶然であった。もちろん、運営会社の名前にライレーの名前が今日まで使用されている。

2017年に早送りをすると、ブリタニヤはそのメンバーに最高のP&I及びFD&Dの保険担保を提供することに重点を置いたまま、拡大し続けている。

ITOPF

の会員資格

我々は、この機会を利用してクラブに入会した船は、また自動的に国際タンカー船主汚染防止連盟 (ITOPF) の会員 (タンカー) または準会員 (非タンカー) であることをメンバーに思い出させたい。ITOPFは汚染事故発生時に援助するためにある。



ITOPFは、油タンカー業界に専門的なサービスを提供するため、約50年前に創設された。これは、現在全ての船種を支援することに発展している。船に原因する油、化学物質、その他の有害物質の流出の対応がITOPFの重点サービスである。これは世界中に、1日24時間、1年365日提供される。

これは通常、本船のP&Iクラブまたは船主の要請に応じて、経費を除き無償で行われる。

ITOPFの現場での役割は事故の状況に従って異なるが、それは常に助言を与えるものであり首尾一貫した科学的な取組み方に基づくものである。これは、通常次の活動の一つまたは複数を含む。

- ・油、化学物質、その他の有害物質の潜在的な結末、影響について、全ての関係者に助言する

- ・すべての損害の軽減を目的とした最適の除染技術について、全ての関係者に助言、支援する

- ・機材の調達を助け、船主が対応作業を準備することが必要な場合には除染の企画を支援する

- ・調査を行い、除染を監視し、対応策の技術的メリットについて、全ての関係者に助言する

- ・海洋環境と漁業の損害を調査する

- ・復元の方法を含め、環境と経済的損失を軽減する方法について助言する

目的は、技術的に正しく特定の状況に最も適している方法について全ての利害関係者と合意に至ることである。これは、除染が可能な限り有効で損害が最小となることを確実にする支援となることである。また、後の賠償クレームを適切かつ友好的に取り扱うことが可能となることを意味する。

ITOPFはいかなる場所、いかなる規模の流出にも対応する-どんな流出も小さすぎるということはない。最も簡単な除染事例であってもITOPFからの情報と影響力は対応における最良の実務手順を確実にするのに有益であり、また費用の増加を抑えることにもなるので、彼ら را呼び出すことを検討するべきである。ITOPFはまた、全てのタイプの汚染に関連した業務についての教育と計画は勿論のこと技術的手引きと情報をウェブサイトを提供している。

更なる情報は、www.itopf.com を参照のこと。

緊急時のITOPFへの連絡は次に電話をされたい。

+44(0)20 7566 6999 (業務時間) または

+44(0) 7623984606 (業務時間外)

あるいは、マネジャーに連絡されたい。

サイバーセキュリティ と電子荷渡システム



海運界においてサイバーリスクが今まで以上に認知されているものの、海運の文脈においてサイバーセキュリティが関係する事案で、英国裁判所が現在までに検討したものは、比較的少ない。近時に報告されたGLENCORE v MSC事件が関心を集める理由の一つが、これである。

本件は、アントワープにおける電子荷渡システムに基づいて海上運送人が貨物を引渡した結果生じた、誤配クレームに関するものである。アントワープでは、荷渡指図書の代わりに暗証番号を利用して貨物の引渡しが行われている。暗証番号はコンピューターによって生成され、船荷証券の提示と引換えに荷受人に電子メールで送られる。しかし、運送人との運送契約は、貨物の引渡しは荷渡指図書と引換えと定めていた。英国高等法院は、暗証番号を盗取した無権限者に貨物を引渡したことについて、運送人は責任を負うと判断した。当該高等法院判決は、Claims & Legalの2016年4月号で扱った。

www.britanniapandi.com/publication/risk-watch-claims-legal-april-2017/

運送人は控訴したものの、2017年5月、控訴院は控訴棄却の判決を下した。高等法院での審理において、運送人のコンピューター・ネットワークがハッキングされて暗証番号が盗まれたのだらうと考えられていた。しかし高等法院は、この点について具体的な事実認定を行わなかった。

控訴審において、運送人は、荷受人及びそのアントワープにおける代理店のコンピューター・ネットワークがハッキングされたことによって暗証番号が盗取されたことを示す追加の証拠を提出した。しかしながら、その可能性の如何にかかわらず、控訴院は、運送人の船荷証券が貨物引渡しは荷渡指図書と引換えに行われると規定しているにもかかわらず、運送人はそれを発行しなかった以上、暗証番号と引換えに貨物を引渡すことは運送人のリスクで行われた、と判断した。したがって、たとえ暗証番号が荷受人またはその代理店のコンピューター・ネットワークから盗取されたとしても、貨物の誤配に対する運送人の責任を免れない。

控訴院の判断は、運送人との契約内容で、電子荷渡システムに基づいて貨物を引渡すことができること（さらに、潜在的なサイバーリスクの取り扱い）について明示的に確認されていない限り、電子荷渡システムへのサイバー攻撃による貨物の滅失・毀損のリスクは運送人が負担する、ということを示している。また本件は、電子荷渡システムのようなサイバー技術の変化に対応するべく、契約書類の定期的な再検討の必要性も示している。

```
if NOT %pass%== fakehack goto :incorrect_pass
if %pass%== fakehack goto :correct_pass</pre>

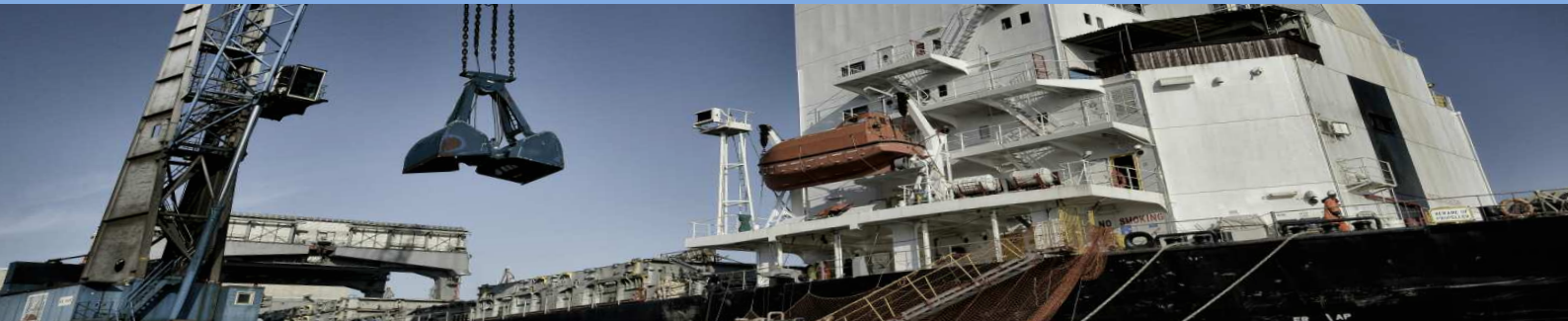
```

```
echo File rooting has been completed.
goto :hardcore</pre>

```


NYPE インタークラブ・アグリーメント (ICA) 請求

NYPEインタークラブ・アグリーメントに基づく請求は、簡単になるよう意図されているものの、しばしば複雑で費用がかさむことがある。ロンドン仲裁30/16は、現実には生じ得るそういった紛争の好例である。



本船は、中東で大豆を荷揚げしている際、アレストされた。アレストは、受荷主がケーキングによる貨物損傷について100万ドルの貨物クレームを保全するものであった。船主は、その手続きに巻き込まれた。現地の裁判所は、最終的に、貨物の性状が粗悪であったことを踏まえ、用船者に責任があると判断した。

船主は、彼らが支払った弁護士やエキスパートの費用をICAに基づいて求償するロンドン仲裁を提起した。ICA第3条は、「積荷の損害」の文脈において、「(受荷主の請求)に対する防衛のために合理的に支出された弁護士、クラブ・コレスポンデント、エキスパートの費用」の償還を認めている。

仲裁廷は、次のように判断した。

1 受荷主の請求は、用船者の主張とは異なり、「ベイルメント」(その場合、占有者は、貨物を受領したときと同じ物理的状态で返還しなければならない)に似た外国法上の概念に基づくものではない。受荷主の請求は、船荷証券、すなわちICA第4条が要求する「運送契約」に基づくものである。

2 弁護士やエキスパートの費用は、たとえ受荷主の請求が認容されなかった場合でも償還される。それらは償還の対象ではないという用船者の主張は、非商事的である。すなわち、請求額の10%を支払うことで和解したとき、弁護士やエキスパートの費用は償還されるが、その請求を全部退けたときには償還されないというのはおかしい。さらに、第3条の「防衛のために合理的に支出された」費用という言葉は、受荷主の請求が認められない場合も想定している。したがって、受荷主による貨物クレームの防衛に成功した際に生じた弁護士やエキスパートの費用について、求償することができる。

3 本仲裁廷は、現地裁判所による事実認定に拘束されず、証拠を最初から検討することができるが、貨物は航海に耐える性状がなく、自己発熱を起こし、そしてケーキング/結露/凝結が生じたことは明らかである。したがって、(1)アレストや貨物を後に生じさせる貨物の船積みを示唆および実施(これは用船契約上、用船者の責任であった)したこと、及び/又は(2)自己発熱の性向がある貨物(用船契約上、許容されない貨物であった)を運送し、それによって用船契約上は船主が許容しない遅延またはアレストの危険を冒したという、用船者の「行為」によって貨物クレームが生じたことの「明らかで反論の余地のない証拠」がある。その場合、ICA第8条(d)に基づいて、用船者が100%の責任を負う(なお、第8条(d)に基づく用船者の「行為」があった同種事案として、Yantze Xing Hua 号事件 ([2016] EWHC 3132) も参照)。

4 最後に、ICAが適用されないと仮定しても(しかし実際は適用される)、船主は第8条の“黙示の補償”によって弁護士やエキスパートの費用を求償できる。

本件は合理的な判断だと思われるが、ICAの目的と全く正反対に、実際のICAクレームがいかに複雑になりうることを示している。

この有益な論稿を提供して下さったInce & CoのEvangelos Catsambasに感謝申し上げます。

T: +30 210 4551000 M: +30 6944 455 644
E: evangelos.catsambas@incelaw.com





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