

# RISK WATCH

2020年1月号

クラブニュース Andrew Cutlerからのメッセージ

危険物 積載に関する貨物事故通知システム(CINS)による報告

水先人の乗下船 ロスプリベンション・チームによるガイダンス

低硫黄燃料 2020年1月1日以降の規制について

法律に関する最新情報 近時の事例の説明



BRITANNIA P&I  
TRUSTED SINCE 1855



## ブリタニヤにとって、多忙で濃密な1年となりました

クラブは、これまでどおりメンバーシップを中心に据えて、P&I保険とFD&D保険の最良のプロバイダーであることを目指してまいります。

避けて通れない重要課題は、引続き英国のEU離脱（ブレグジット）です。英国内でブレグジットは悩みの種になっています。2016年6月に行われたEUからの離脱投票については賛否両論がありここではコメントを控えますが、最も問題視されているのは、投票から現在に至るまでの3年間にわたり不透明な状況が継続していることです。ブリタニヤとしては、引続き最善の状況を願いつつ最悪のシナリオに備えてまいります。ルクセンブルグに拠点を置く「姉妹」P&Iクラブのブリタニヤ・ヨーロッパを設立したのもその一環です。英国のブレグジットに伴いブリタニヤがEUへの「パスポート」を失った場合（つまり英国の全ての保険会社同様、ブリタニヤがメンバーのEU国籍船に保険を提供ができなくなった場合）、ブリタニヤ・ヨーロッパの出番が到来することになります。メンバーの皆さまにとって実際的な変更は一切なく、これまでと同様に、ブリタニヤグループの高いサービスレベルと強固な財務基盤がもたらすメリットを享受していただくことができます。

その強固な財務基盤に関して、2019年8月にスタンダード&プアーズ（S&P）から、トリプルAの資本力と極めて高水準な流動性を備えているとして、再度A格付け（安定的）が付与されました。このことを受けて、理事会は、2019年10月15日時点で相互加入しているP&Iメンバーに追加で1,500万ドルの資本分配を実施する決定を下しました。これに伴い、2019年度の資本分配総額は2,500万ドルになりました（2017年5月からの累計は8,500万ドルに上ります）。さらにブリタニヤは保険料の全体的引上げを行わない方針を発表し、2020保険年度の更改時には、加入メンバーそれぞれのリスクと実績に基づいて保険料が算出されます。その方がより洗練されたアプローチであると考えられるためです。同時に2020保険年度以降、従来の前払い保険料と延払い保険料から、「予定総保険料（ETC）」という名目による同額の3分割払いに変更されます。これはメンバーの事務的な負担を軽減し、与信条件の改善につながるものです。なお、メンバー向けに発行しているサーキュラーに詳細情報が掲載されています。

ブリタニヤの組織内でも変更があり、Tony FirminがNigel Palmer OBEから理事会の会長職を引継ぐことになりました。次のページに今回の人事異動に関する詳細記事がありますが、Nigelの長年にわたるブリタニヤへの多大な貢献に感謝申し上げるとともに、今後の益々のご活躍をお祈りいたします。

先に申し上げたとおり、ブリタニヤは最高水準のサービスを提供することを目指しています。その達成状況を測定するため、2019年にはメンバーを対象とした2回目の調査を実施しました。調査結果は現在取りまとめ中であり、間もなくこちらに関するサーキュラーを発行する予定です。今回の調査には加入メンバーの55%以上の方々にご参加いただきました。多大なるご協力に感謝申し上げます。相互保険組合として、メンバーからのクラブの運営に対するフィードバック（うまく取り組んでいる点や改善すべき点）を生かしていきたいと考えています。

クラブがうまく取り組んでいる領域の一つは、オフィスへの投資です。2019年は、各地域ハブのクレームハンドリング、アンダーライティング、ロスプリベンションの能力の拡充に注力しました。その投資の一環であるB Denmark（2018年6月に設立）も2020年にはグループに迎えられ、将来的にはTR（B）Denmarkに名称変更される予定です。また、韓国、スペイン、台湾の専属コレスポネンメントとの連携を強化し、サポートを得られる体制づくりにも取り組んでいます。

最後になりましたが、所属クラブとしてブリタニヤに信頼をお寄せいただいているメンバーの皆さまに感謝申し上げます。

**ANDREW CUTLER** ブリタニヤCEO

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@tindallriley.comまでお寄せ下さい。



（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。



## ブリタニヤ理事会に新会長が就任



今年の10月にはブリタニヤの理事の人事異動があり、Tony Firminが会長に就任しました。Tonyの海事キャリアは1995年に入社したHapag-Lloydから始まり、当初はHapag-Lloyd America Inc.の財務部長として米国、カナダ、ラテンアメリカを担当していました。多国籍のコンテナ船社でキャリアを積んだ後、2014年7月の取締役会で社長（COO）に選出され、2019年6月30日に退任するまで社長職を務めました。ブリタニヤでは、2016年以降副会長を務めてきました。

新たな会長の就任に伴う前会長との別れは避けられないもので、Nigel Palmer OBEは10月15日にローマで開催されたブリタニヤ理事会をもって会長職を退きました。同会議はイタリアの船主協会（Confitarma）の拠点であるバロック様式のコロナ宮殿で開催されました。Nigelと理事との別れの場に相応しい場所を提供してくださった主催者のConfitarmaに謝意を表したいと思います。

Nigelは、BP Tanker Co.の研修生としてキャリアをスタートして以来、マイスターのレベルにまで上り詰め、2004年に同社を退職するまで様々な管理職を歴任しました。その後ブリタニヤ理事会の理事を経て、2008年5月に会長に就任しました。

今回の人事異動についてPalmer氏は次のように述べています。「過去10年間にわたって、世界で最も歴史あるP&Iクラブを導く役割を果たせたことは私にとって大きな喜びでした。その間、当クラブはメンバーの皆さまのために海運業界の様々な課題に立ち向かってきました」。また、Firmin氏に敬意を表しつつ、次のようにコメントしています。「Tonyは、海運業界と財務畑で培った幅広い経験をもとに、強固な財務力を維持しながら近年の地域拡大とトン数増加の路線を継続し、今後のブリタニヤを導いてくれることでしょう。」



## 国際海事救助連盟(IMRF)

ブリタニヤはこの度、IMRFに準メンバーとして加盟いたしました。IMRFは国際的な非政府組織(NGO)で、世界各国の海上における捜索および救助(SAR)能力の発展と向上に向けた活動を実施しています。

IMRFのミッションは、SARに取り組む民間・政府関連の組織を世界中から集結し、それぞれの人命救助の考え方、技術、知見を共有するとともに、共通の人道的目標を達成するために自由な互助活動を行うことです。IMRFには、加盟メンバーの国際的な声を届ける広告塔としての役割もあり、国際海事機関(IMO)の諮問資格を有する唯一のSAR関連のNGOです。



Ella Hagell  
ehagell@tindalriley.com

Ella Hagell（ブリタニヤの人的リスクチーム部門長）は、HQSウェリントンの船上でロンドン国際 SHIPPING WEEKの期間中に開催されたIMRF受賞ランチに参加しました。今年は「SAR分野の女性」に贈られる特別賞が設けられました。これは、他の女性や少女らを支援し彼女たちに影響を与えロールモデルとなる人物に贈られるものです。また、IMOが2019年に重点的に取り組んでいる「女性と少女のエンパワーメント」に対するIMRFの幅広い支援の一環です。同賞は、英国のRNLI Shoreham Lifeboat Stationの若手乗組員であるIsobel Tugwellが受賞しました。

本誌の読者の皆さまには、是非IMRFのウェブサイトをご覧くださいと思います。SARのあらゆる分野における重要な活動内容について理解を深めていただくとともに、多岐にわたる取り組みをご支援いただければ幸いです。

[www.international-maritime-rescue.org](http://www.international-maritime-rescue.org)

貨物事故通知システム(CINS)発行

# コンテナ船への危険物の積載に関する 安全注意事項



Jacob Damgaard  
jdamgaard@tindallriley.com

近年、輸送中の危険物(DG)が原因とされるコンテナ船上での大規模な火災が相次いでいます。一部のケースでは、DGの不正申告が見られました。物的損害と人的損害の両面においてその被害は深刻です。

船舶への危険物の積載に関して注意すべき事項をまとめるため、CINS(貨物事故通知システム)は「リスクベースのコンテナ船への危険物積載に関する船舶運航者のための安全注意事項(以下「安全注意事項」)」を発行しました。CINSのメンバー、船級協会、国際P&Iグループ、その他の利害関係者によって作成されたこの安全注意事項には、リスクベースの危険物積載戦略を策定する際に念頭に置くべき数多くの視点が網羅されています。また、この安全注意事項は、船舶運航者や貨物輸送会社が港湾ターミナルで実施している既存の対策を補完し、IMDG、SOLASその他の規則で必須とされる要件を強化することも狙いとしています。

安全注意事項では、リスクベースの積載を戦略的に行う方法についてガイダンスを示しています。危険物を安全に輸送するという全体目標を掲げ、その下に次の6つのサブゴールが設定されています。

- ・ 人命の保護
- ・ 主電源の確保
- ・ 構造完全性の維持
- ・ 防火活動の推進
- ・ 消火活動の推進
- ・ 安全性の向上

安全注意事項では、それぞれのサブゴールについてその達成に必要な機能的要件が列記されているほか、リスクベースの積載戦略を活用した達成方法が示されています。また、あらゆる規模のコンテナ船に対応できるように作成されています。

こうした安全注意事項はあくまでガイダンスとして示されたものであり強制力はありませんが、乗組員、船舶、そして環境の安全を守るため、コンテナ船への危険物積載を計画する際にはこれらの事項を念頭に置くことが推奨されます。

刊行物の全文は、ブリタニヤのウェブサイトにてご確認ください。

<https://britanniapandi.com/cins-publishes-risk-based-dg-stowage-safety-considerations/>

コンテナや危険物の安全な輸送に関するご質問や、より詳細な助言については、ブリタニヤのロスプレベンション・チームにお問い合わせください。

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



Graham Wilson  
gwilson@tindallriley.com

# 水先人の乗下船に伴うリスク

水先人が海上で安全に乗下船を行うにはリスクが伴います。この懸念は今に始まったものではなく、オーストラリア運輸安全局（ATSB）等の機関の調査でも明らかになったとおり、長年にわたって多くの事故が発生しています。<http://ow.ly/jdLF30q0Xdj>

水先人は常に危険と隣り合わせであり、残念ながらこうした事故は氷山の一角に過ぎないと見られています。オーストラリア海事安全局 (AMSA) (<http://ow.ly/FN0030q0Xie>) が最近発行した海事通知 (2019年3月版) では、マンロープが切れたり結び目が解けたりすることによって発生した2017年11月以降の6件の事故について言及しています。また、AMSAは不適合な水先人乗下船設備に関する報告が定期的にあるとしています。同じように、ブリタニヤが資金提供している英国の海事機密危険事故報告プログラム (CHIRP) でも、不十分な乗船設備に関して受けた非公開の報告に対するフィードバックを頻繁に行っています。 (<http://ow.ly/00fd30q1cbz>)

AMSAの通知は、船主、運航者、乗組員、その他の利害関係者が、水先人に対して安全な乗下船手段を提供する義務を負っていることを分かりやすく要約したものです。SOLAS第5章第23規則により、水先人乗下船設備に関する必須要件<sup>1</sup>が規定されており、またこれらは最低限の基準であることが明記されています。オーストラリアでは、2016年に発効した海事令21 (安全と緊急設備) (M021) がSOLAS第5章第23規則を施行したものであり、これを遵守する必要があります。

パイロットラダー (水先人用はしご) は、製造者によってSOLAS第5章第23規則または「機関が認める国際基準」に適合することが証明されたものであることが重要です。なお、第23.2.3規則において、国際標準化機構勧告ISO799:2004「船舶および海洋技術 - パイロットラダー」について言及されており、これらの基準が同一のものではないことが示されています。その他の重要事項は次のとおりです。

- 水先人乗下船設備は清潔な状態に整備し適切に保管および収納すること。また、人の乗降にのみ使用すること。
- 当該設備を取付ける前に必ず責任ある職員が点検し、目的に合致し状態が良好で安全性が保証された設備であることを確認してから使用すること。
- 当該設備の取付けおよび水先人の乗降は、責任ある職員の監督の下、船橋との連絡装置を用いて行うこと。

• 機械装置の取付けおよび操作に関する者は、船の側面での作業に伴うリスクとその注意事項に関して採択された安全装置の教育を受けること。また、設備は使用前に試験を実施すること。

• 当該設備の変更を行う場合は、船級または旗国に応じて必要な許可を得るものとし、SOLASおよび関連規則の継続的な遵守を徹底すること。

さらにAMSAは、国際安全管理コード (ISMコード) 第A部第10.1条で規定されているとおり、水先人乗下船設備の定期点検や非使用時の保管方法に関する手順を定めこれに従う必要があると指摘しています。

国際海運会議所 (ICS) および国際パイロット協会 (IMPA) が発行している水先人乗下船設備に関する海運業界のガイダンス文書 (<http://ow.ly/dye230q0X10>) も、重要事項を分かりやすくまとめたものです。IMOおよびIMPAの水先人乗下船設備に関するポスター<sup>2</sup> (<http://ow.ly/blEB30q0Xnx>) もその一つで、これはSOLAS第5章第23規則における水先人乗下船設備の要件を図示したものです。AMSAの通知は、次の2つの重要事項で締めくくられています。

• オーストラリアを航行する船舶について、AMSAのPSC検査官が、関連するIMOのサーキュラーや決議のほか、M021、ISO 799:2004の施行状況も含めて、全ての水先人乗下船設備の物理的な状態に目を光らせていることに注意してください。

• 基準に適合しているからといって、安全性が保証されたわけではありません。パイロットラダーを提供する船舶の船長や甲板員は、乗船する水先人の安全を確保するため、ライフジャケットやハーネス、救難索や救命ブイといった補助的な措置も必要かどうか見極めることが求められます。

<sup>1</sup> 関連するIMO基準については、IMO決議A.1045(27)「水先人乗下船設備」について、IMO決議A.1108(29)によって改訂された「水先人乗下船設備に関する勧告」(IMO決議A.1045(27))の改訂版も参照のこと。

<sup>2</sup> IMO Circular (MSC.1/Circ.1428)にも掲載されている。





Jacob Damgaard  
jdamgaard@tindaltriley.com

# 2020年1月1日以降の 低硫黄燃料規制

IMOによる国際的な低硫黄燃料規制が、MARPOL条約に基づき2020年1月1日から新たに施行されました。一方、一部の地域では個々の国内法規制に基づきより厳しい要件が適用されることとなります。メンバーの皆さまは、該当する地域の規制を認識しておく必要があります。本記事では、把握できている各地域の概要を簡潔にまとめています。ただし、状況は変わる可能性が高いためご注意ください。

## MARPOL 排出規制海域 (ECA)

現在、バルト海、北海、北米、米国のカリブ海を対象とした4つのECAが設定されています。

2015年1月1日以降、これらのECAを航行する船舶は硫黄濃度0.1%以下の燃料を使用するか、またはLNG等の代替燃料やスクラバー等の排ガス浄化システム(EGCS)を使用することが義務付けられてきました。この要件については、2020年1月1日以降も変わりません。地中海と日本の沿岸海域も、将来的にはECAに加わる可能性があります。



## EUとトルコ

EUにおける船舶の硫黄排出量は、EU指令2016/802「硫黄排出量に関する指令」によって規制されています。

この規制により、2010年1月1日以降、EUの港に停泊する全ての国籍の船は、硫黄濃度0.1%以下の燃料を使用し、停泊後と出航後の燃料切替を速やかに行うことが義務付けられてきました。停泊時間が2時間以下の船舶については、陸上電力供給に完全に切り替える船舶同様、本規制の適用外となります（「停泊」とは、船をEUの港に安全に係留または固定させ、その間に貨物の揚げ積みを行ったり宿泊したりすることと定義されており、荷役業務に従事していない時間もこれに含まれます（EU指2016/802））。

同様の規則は、トルコの港に入港する船舶や、トルコの内陸水路を航行する船舶にも全て適用されます。トルコ海峡（ボスポラス海峡、ダーダネルス海峡、マルマラ海）を通過する船舶は、本規制の適用外となります。しかしながら、船が2時間以上係留する場合は、低硫黄燃料への切り替えを検討することが推奨されます。

## カリフォルニア州

カリフォルニア州は北米ECAの対象に含まれているものの、カリフォルニア大気資源局（CARB）が定めたカリフォルニア州外航船燃料規制（COGVFR）により独自の追加要件が存在します。当該規制は、カリフォルニア州沿岸の24海里以内を航行する船舶に適用されます。またECA規制とは反対に、残留燃料の使用が禁止されているためEGCSのようなスクラバーも使用禁止とされています。カリフォルニア州規制水域では、硫黄分が質量0.1%以下の留出燃料（MGOまたはMDO等）のみ使用が認められています。

さらに、カリフォルニア州独自の「停留中の外航船規制」もあります。これは、コンテナ船または冷凍貨物船を運航し、年間25回以上（旅客船の場合は5回以上）カリフォルニア州の同一の港に寄港した場合に適用されます。本規制は、船上での発電量をその基準値に対して80%削減することを義務付けるものです。2020年1月1日以降、カリフォルニア州での港停泊時間の80%に適用されます。

## 中国

中国は2015年9月に独自のECA海域を導入して以来、規制内容や適用地域の変更を繰り返してきました。2018年11月には、海南省と長江および西江の2つの内陸ECAを含む中国の領海内の全ての水域および湾港地域を対象とする新たな沿岸ECAを導入しました。現在、このECAに入港する船舶は、硫黄濃度0.5%以下の燃料を使用することが義務付けられています。

その一方で、より厳しい要件も次のとおり定められています。

- 2020年1月1日以降、内陸ECAに入港する船舶は、硫黄濃度が0.1%を越えない燃料を使用しなければなりません。
- 2022年1月1日以降、海南省沿岸ECAに入港する船舶は、硫黄濃度が0.1%を越えない燃料を使用しなければなりません。中国当局は、2025年1月1日から沿岸ECA内での硫黄濃度の上限を0.1%とする規制の導入も検討しています。

現段階では、EGCS等の代替手段の使用は認められています。ただし一部の沿岸ECAでは、オープンスクラバーの使用が禁止されています。本件に関するより詳細な助言については、ブリタニヤ・ウェブサイトをご覧ください。

<https://britanniapandi.com/china-ban-on-open-loop-scrubbers>

## 香港と台湾

香港と台湾では、2020年1月1日までに0.5%の低濃度硫黄燃料の要件が施行されることになっています。香港については、上限を0.1%とすることが議論されてきましたが、まだ公式な発表はありません。また、EGCSを使用する場合は、管轄する香港当局の事前認可が必要とされています。より詳細な助言については各国の代表者にお問合せいただくことを推奨します。

## まとめ

2020年のMARPOL条約による低硫黄燃料規制が、最終的な排出規制となるわけではないことはほぼ間違いありません。IMOを通じた国際的な規則または国内の法規制に基づき、より厳格な排出規制が課されECAも拡大することが予想されます。過去の事例を踏まえると、新たな規制や現行規制の改訂はほとんど何の通知もなく施行される場合があります。そのため、メンバーの皆さまは常に規制を遵守し、現地の代表者と緊密に連携を図りながら最新の助言を入手することが肝要です。そして、港湾領海域に入域する前に時間的な猶予を十分持つようにしてください。

追加の助言または支援が必要な方は、ロスプリベンション・チームにお問い合わせください。

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



# CLAIMS AND LEGAL

## フォーラム・ノン・コンヴェニエンス



Amanda Cheung  
acheung@tindallriley.com

### *BRIGHT SHIPPING LTD V CHANGHONG GROUP (HK) LTD - COURT OF APPEAL [2019] HKCA 1062 THE CF CRYSTAL AND THE SANCHI*

中国の排他的経済水域（EEZ）内での衝突事故のあと（これは近年で最悪の油濁の一つとなった）、香港の裁判所は両船主間の紛争を解決する法廷としては適切ではないという被告の主張は、認められなかった。

2018年1月6日、パナマ籍タンカーであるSANCHI号と、香港籍バルカーであるCF CRYSTAL号が衝突した。衝突地点は、中国の海岸から125マイル沖であり、ここは公海だったが中国のEEZ内であった。

事故発生時、SANCHI号は136,000トンの軽質油（天然ガスコンデンサート）を運送しており、その直後に爆発と火災が起きた。火災と1週間以上の漂流のあと、SANCHI号は2018年1月14日に沈没した。不幸にも本船乗組員は1人も救助されなかった。事故の結果、燃料油および貨物が流出し、その一部が中国と日本に漂着した。

この事故により多くの法的手続きが行われた。CF CRYSTAL号の船主は、上海海事法院で手続きを開始し、2つの責任制限基金を形成した。SANCHI号の船主は、上海海事法院の管轄に服さず、香港の裁判所で手続きを開始した。その理由はおそらく、中国よりも香港の方がトンあたりの責任が重いからと思われる。CF CRYSTAL号は、香港での手続きを停止させようと、上海海事裁判所の方が明らかに本件を審理するのにより適切な法廷だと主張した。

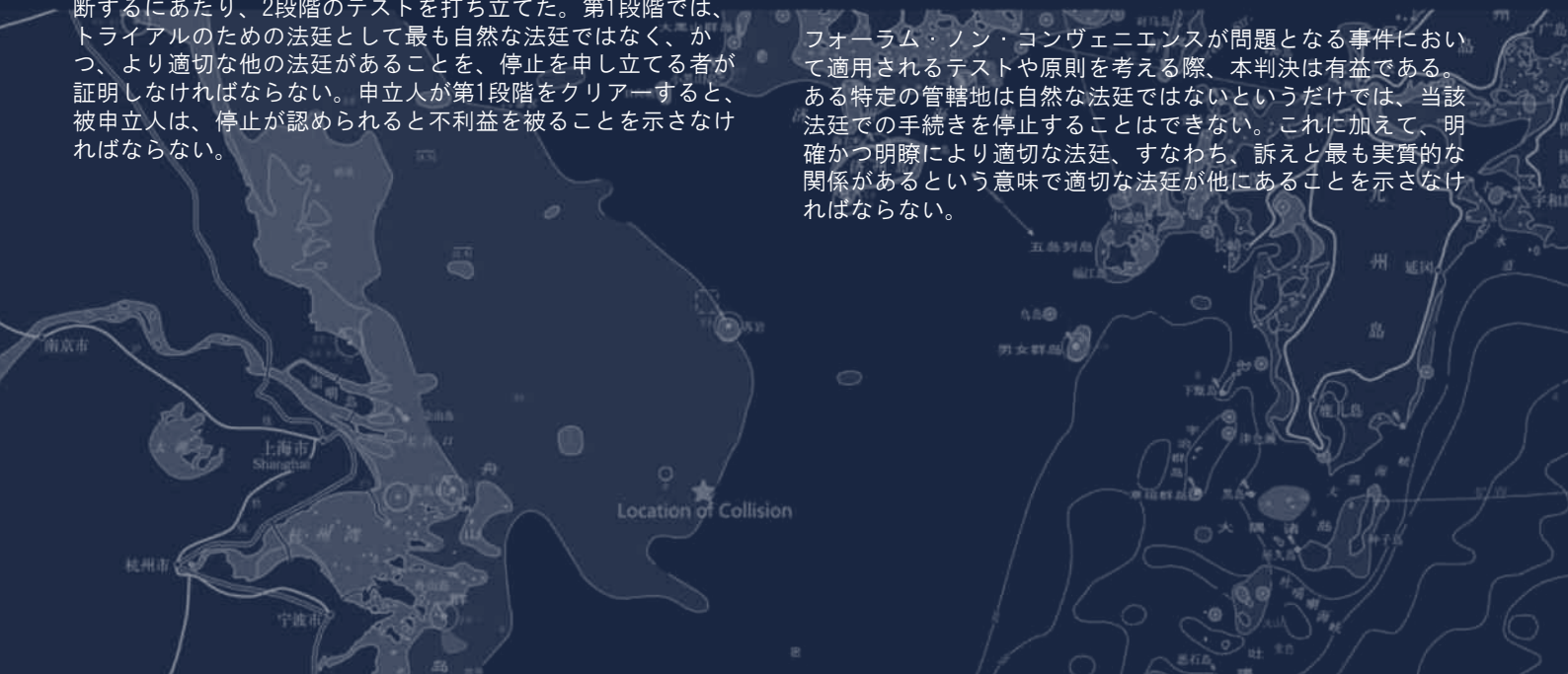
香港の裁判所は、イギリスにおけるリーディング・ケースであるSPILIADA号事件で示された原則を踏まえて、手続き停止の申立てを検討した。SPILIADA号事件判決は、適切ではない法廷で提起されていることを理由に申立てを停止すべきかどうかを判断するにあたり、2段階のテストを打ち立てた。第1段階では、トライアルのための法廷として最も自然な法廷ではなく、かつ、より適切な他の法廷があることを、停止を申し立てる者が証明しなければならない。申立人が第1段階をクリアすると、被申立人は、停止が認められると不利益を被ることを示さなければならない。



香港の第一審裁判所において、衝突が公海で起きた事実は、香港の裁判所よりも上海海事裁判所の方が船舶間の責任を解決するための法廷として明らかにより適切な法廷であるという結論を妨げるものではない、と述べられた。しかしながら、CF CRYSTAL号の主張はlis alibi pendens原則（訴訟係属中の抗弁）に深く依拠しており、裁判所は、他の管轄で手続きが開始している事実それ自体はSPILIADA号の第1段階テストを適用する際の重要な要素にはならない、と判断した。よって裁判所は、CF CRYSTAL号の手続き停止の申立てを棄却した。

CF CRYSTAL号の船主による上訴審において、香港控訴院は、香港が船舶間の訴訟のための自然な法廷ではないことを認めた。しかしながら、控訴院は、香港よりも上海海事裁判所が法廷として明確かつ明瞭により適切であることをCF CRYSTAL号の船主が証明したかという問いに焦点をあてた。控訴院は、SPILIADA号の第1段階テストに対する第一審のアプローチは、次の理由で正しかったと認めた。すなわち、第一審は、衝突地点が中国のEEZ内であることに重点を置きすぎることなく、上海が船舶間の訴訟に関して最も実質的な関連性を持つか否かなどの他要素を考慮したことである。控訴院はまた、lis alibi pendens原則はCF CRYSTAL号の船主にとって有利に働かないという第一審の見方を否定する理由はない、とも述べた。上訴はこうして棄却された。

フォーラム・ノン・コンヴェニエンスが問題となる事件において適用されるテストや原則を考える際、本判決は有益である。ある特定の管轄地は自然な法廷ではないというだけでは、当該法廷での手続きを停止することはできない。これに加えて、明確かつ明瞭により適切な法廷、すなわち、訴えと最も実質的な関係があるという意味で適切な法廷が他にあることを示さなければならない。





## 船級協会の承認を維持する 裸傭船者の義務



Rishi Choudhury  
rchoudhury@tindallriley.com

### ARK SHIPPING CO LLC V SILVERBURN SHIPPING (IOM) LTD [2019] EWCA CIV 1161 – THE ARCTIC

この近時の事件で、英国控訴院は、裸傭船契約の全期間において船級協会の承認を維持する裸傭船者の義務は、長期裸傭船契約における厳格な条件ではない、と判断した。したがって、船級協会の承認が一時的に喪失しても、船主は、船級資格の喪失によって不利益を被ったことを証明できない限り、船主が本船を裸傭船者から引き揚げることは認められない。

本件の概要は、2012年にオフショア支援船の船主が15年間の契約で傭船者に裸傭船に出した。傭船契約は、「傭船者は、本船…を十分補修した行き届いた状態で、かつ効率的な運航状態で、良好な実務的な保船慣行に従って保持し、また傭船者は、船級資格を失効せずに、常時有効なその他必要な証書を備えて本船を保持する。傭船者は、合理的な期間内に必要な修理がなされるよう、直ちに手続きをとるものとし、これを怠ったときは、船主は…、本船を傭船者の運航業務から引き揚げる権利を有する。…傭船者は、必要な時には、ただし…18暦月毎に少なくとも1回、本船をドライドックに上架し、本船水線下部を清掃し、同部分を塗装しなければならない。」

本船は傭船契約に基づいて2012年10月に配船されたのち、2017年11月初旬には船級が失効する間近であった。裸傭船者は、ドライドックを手配し、2017年10月末に本船はドライドックのある港に到着した。しかし、本船がドライドックに入渠する前に船級が失効した。その後、船級協会の検査員の監督のもと、修理と保船がドライドックで行われた。

2017年12月初旬、船級が失効したことを理由に、船主は本船を引き揚げ、裸傭船契約を解除した。傭船者はこれに異議を唱え、船主への返船を拒否した。

法的手続きが開始され、本件紛争はついには控訴院にまで至った。

裁判所は、傭船者が船級を失効させたことは裸傭船契約違反であると述べた。また、傭船者は船級が失効しないようにするべく、もっと早くに本船をドライドックに入れるか、ドライドック中に仮証書を手配しておくべきであった、とも述べた。

さはさりながら、船主は船級の失効によって不利益を被っていないと認めた。そこで裁判所は、船級協会の監督のもとで修理を行っているまさにそのときに船級が失効したことは、とくに船級の失効後に資格を再取得すべき期間を裸傭船契約が指定していないことに鑑みれば、本船を傭船者から引き揚げる権利を船主に生じさせるほど深刻ではない、と判断した。

要するに、裁判所は、船級資格を期間内に更新しなかったことによって裸傭船者は裸傭船契約に違反したと認めたが、そのことによって船主に本船を引き揚げる権利が自動的に発生するわけではない。本船を引き揚げるためには、船主は、船級の失効によって正当な不利益が生じたことを証明する必要がある。裁判所は、超長期の裸傭船契約の文脈において、事実上照らして些細な契約違反が長期契約関係に不均衡な結果を必ずしももたらすべきではないと述べた。本件は、英国裁判所が紛争に対して、過度に法的ではなく実際のなアプローチをとっていることの好例である。



Neutral Citation Number: [2019] EWCA Civ 1161

IN THE COURT OF APPEAL (CIVIL DIVISION)  
ON APPEAL FROM QUEEN'S BENCH DIVISION,  
COMMERCIAL COURT  
MRS JUSTICE CARR  
AD2018000045

Before :

LORD JUSTICE GROSS  
JUSTICE MCCOMBE  
GATT

Case No: A4/2019/0597

Royal Courts of Justice  
Strand, London, WC2A 2LL  
Date: 10/07/2019

## 契約上の免責事項



Daphne Chua  
dchua@tindalriley.com

*CLASSIC MARITIME INC V LIMBUNGAN MAKMUR SDN BHD AND ANOTHER – COURT OF APPEAL [2019] EWCA CIV 1102*

英国裁判所が近時に審理した本件では、傭船者が長期数量契約（COA）に基づく船積みを行わなかったことから紛争が生じた。傭船者は、貨物を提供しなかったのはダム崩壊が原因であり、これによって下記のCOA条項に依拠することができることを主張して、責任を否定した。

### 「免責

本船、その船長もしくは船主、または傭船者、荷送人または荷受人は、鉱山での事故その他の船主、傭船者、荷送人または荷受人の支配を超える事由によって生じた貨物の滅失もしくは損傷、または貨物の供給、船積み、荷揚げもしくは引渡しを怠ったことについて責任を負わない。ただし、これらの事由が、いずれかの当事者の本傭船契約に基づく履行に直接の影響を与えた場合に限られる。これらの事由や原因による時間の喪失は、レイタイムまたはデマレージにカウントしない（ただし本船がすでにデマレージに陥っているときは、半分の時間だけをカウントする）。」（強調は筆者）」

裁判所は傭船者の主張を認めなかった。ダム崩壊が「鉱山での事故」に該当することに争いはなかったものの、裁判所は、本条項を本件には適用できないと判断した。本条項の文言上、ダム崩壊がなければ傭船者はCOAを履行でき、かつ履行していたであろうことを、傭船者は証明しなければならない（「因果関係テスト」）。傭船者は、立証責任を果たさなかった。

このような条項はCOAやその他の傭船契約では一般的であり、このため判決理由は、類似の条項がどう解釈されるかを理解するにあたり、有益である。

本条項は典型的な不可抗力条項と似ていたが、裁判所は、これは実のところ免責条項であると判断した。不可抗力条項は、ある事情の契約に対する影響に関するものであり、この条項によって契約が終了することになる。それ以後、当事者らは契約を履行する義務を負わない。これに対して免責条項は、当事者の契約違反に対する責任を免除するものである。

本条項が適用されるには、本条項が列挙する事由によって「貨物の滅失もしくは損傷、または貨物の供給、船積み、荷揚げもしくは引渡しを怠ったこと」がなければならない。この文言は、義務違反に対する責任から当事者を免除するものである。さらに本条項は、対象物（すなわち「貨物」）を示すとともに、特定の対象物に関してだけ適用され得る事由を列挙している（たとえば「本船上の貨物に影響を及ぼす衝突」）。これらの事情は、本条項が免責条項であることを示唆している。

条項の性格がなんであろうとも、その適用のためには文言を精査しなければならない、すなわち因果関係テストが妥当するのだからである。本条項は、「によって（resulting from）」という語を、問題の事由が「いずれかの当事者の履行に直接の影響を与えた」という要件とともに、用いていた。これは因果関係を条項に持ち込むものである。また、「その他の事由」や「これらの事由や原因」といった、因果関係をより要求していると考えられる語が本条項の各所で使われていることは、この解釈を補強するものである。

「これらの事由や原因による時間の喪失」を定める最終行は、本条項の直前部分に照らして解釈されなければならない。したがって、貨物が本条項前段で規定する原因や事由の影響を受けたことによって時間を喪失した場合に限り、この規定は適用される。

(1) As a result of the dam burst, the five shipments were impossible to deliver; but contract in respect of the dam burst had not occurred anyway.

(2) Even if the dam burst had not occurred anyway.

The exceptions clause

11. The charterer's defence was that it was protected from liability for breach of wh... otherwise an absolute duty to supply cargoes by clause 32 of the contract provided:

“EXCEPTIONS

Neither the Vessel, her Master or Owners, nor the Charterers, Receivers shall be Responsible for loss or damage to, or failure to s... or deliver the cargo resulting From: Act of God, act of pirates or assailing thieves; arrest or restraint of bon... figure under legal process, provided bon... cargo; floods; frosts; fogs; fr... civil comm

## ミスデリバリー・クレームの 出訴期限



David Bridges  
dbridges@tindallriley.com

### DEEP SEA MARITIME LTD V MONJASA A/S [2018] - ALHANI

ALHANI号事件において、運送人は、船荷証券の原本の呈示なく第三者に貨物を誤って引き渡したことに對するクレームを打ち破るため、ヘーグ規則に基づく1年の出訴期限に依拠することができるか否かという論点を、英国高等法院は検討した。

ヘーグ規則3条6項は、「滅失または損害についての運送人および船舶のすべての責任は、いかなる場合においても、物品の引渡しの後または物品が引き渡されるべきであった日から1年以内に訴えが提起されないときは、消滅する」と規定している。

ALHANI号事件において、ヘーグ規則は船荷証券に摂取されていた。船主は、荷送人のミスデリバリー・クレームが出訴期限を徒過していることを理由に、その責任を船主は負わない旨の確認を求めた。

裁判官は、ヘーグ規則に基づく義務に違反したと申し立てられたクレームに対してだけ出訴期限が適用されるわけではないと述べ、ヘーグ規則の出訴期限はミスデリバリー・クレームにも適用されると判断した。その理由は、3条6項の「いかなる場合においても」および「すべての責任」という文言は広範であり、貨物の引渡しを受ける権利が無い者に貨物を引き渡した場面を明らかに包含している、というものだ。それらの文言は自然に解釈されるべきであり、その場合、その対象は無制限である。さもなければ、出訴期限の趣旨である終局性が没却される。

裁判官は、「ヘーグ規則の責任期間中における」ものであり、かつ「運送した、または運送すべき特定可能な貨物と十分な結びつき」がある船主の義務違反に期間制限が適用される、と述べた。ただし、ミスデリバリーがこの期間外で起きた場合における英国裁判所の立場は、判断されていない。

裁判所は、貨物の引渡しから1年以内に訴えを提起すべきというヘーグ規則の要件は、ある国の裁判所に専属的な管轄があるにもかかわらず別の国の裁判所で手続きを開始したときも満たしたことになるのか、という論点も扱った。裁判官は、約定に違反して別の法廷で訴えを提起した場合、特別の事情が無い限り、その手続きは3条6項における「訴え」とは見なされず、よって出訴期限を守るとは認められない、と判断した。



この重要な判決は、従来、議論の対象となっていた論点を明確にしたものである。この結論は、ヘーグ・ヴィスビー規則が摂取されている場合も同じと考えられている。というのも、ヘーグ・ヴィスビー規則における期間制限の文言は、「運送人および船舶は、いかなる場合においてもすべての責任を免れる (in any event ... all liability whatsoever)」とあり、より明白だからである。

船主は、船荷証券に基づく、いわゆる従来型の貨物クレームではないクレームに對抗する際、3条6項の出訴期限の抗弁に依拠する可能性に留意するべきである。他方、傭船者は、期限内に手続きを開始できるようにするべく、この論点を認識しておく必要がある。



**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