

RISK WATCH

2022年2月号

ロスプリベンション チームの紹介

航海 ブリッジにおける行動手順の不備と船員の疲労がもたらす危険

温度センサー とドライバルク貨物

石炭輸送 パキスタンでの最近の事例

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



2022年最初のRisk Watchでは、ブリタニヤの世界各地のチームや事務所をご紹介するシリーズの第1弾として、ロスプリベンションチームをご紹介します。

非常に恵まれたことに、ブリタニヤのロスプリベンションチームには5名のMaster Mariner(船長)が専任で在籍(ロンドン事務所に4名、シンガポール事務所に1名)しており、それぞれの持つ豊富な経験と知識を合わせることで、事業のほぼすべての面をカバーしています。

また、近年の事故に関する事例研究をシリーズでお届けしていますが、今回は、ブリッジにおける行動手順の不備と船員の疲労が原因で船が座礁し、結果的に全損となってしまった事故について取り上げます。ブリタニヤはさまざまな貨物の問題についても目を向けており、今回はその一環として、温度センサーの使用について取り上げることにしました。これは、ばら積み貨物の輸送時に特に重要となるテーマです。さらに、インドネシアからパキスタン向けの石炭輸送に関する最近の事例についても検証します。

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。ぜひブリタニヤの広報チームまでご連絡ください。

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@tindalriley.com

(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いますようお願い申し上げます。

チーム紹介 ロスプリベンション

5名のMaster Mariner(船長)から成るチームです。大半が船長としての乗船歴を持ち、Master Marinerと機関士両方の資格を持つ者や、P&Iクラブのロスプリベンション部門で長年勤めるなど、海上・陸上でさまざまな経験を豊富に積んできた者もいます。ロンドンとシンガポールに拠点を置き、アンダーライティングやクレームチームをはじめ、特にメンバーとの密な連携を図っています。

ロスプリベンションチームは、最新の情報を常に取り入れた信頼性のある有益なアドバイスを提供し、メンバーに対して安全で効率的な運航をサポートすることで、センター・オブ・エクセレンス(中核的研究拠点)として認められ、業界随一のP&Iロスプリベンションサービスのプロバイダーとして信頼を得ることを目指しています。

新たに加わったメンバーの運航によって今後クレームリスクが増大することも考えられるため、そのような可能性がある領域を特定、判断するために、新規のメンバーにはマネジメントレビューにご参加いただいています。また、リスク軽減対策に関する実用的なアドバイスやフィードバックも行っています。

メンバー向け刊行物の作成もサービスの1つです。受賞歴のあるBSafe事例集をはじめ、船員の安全・健康・保安をテーマにしたキャンペーンやポスターを発表しています。Loss Prevention Insightはこうした刊行物の新たなシリーズで、毎回1つの問題に焦点を当て、業界の専門家と共同で執筆しています。また、ウェブサイト内のKnowledge Baseの構築もしており、クレームを受けた問題や新しい規制など、ロスプリベンションにまつわるさまざまな分野を取り上げています。さらに、ウェビナーも定期的に開催しています。新型コロナウイルスの感染拡大に伴う移動制限措置が緩和された折には、ロスプリベンションの各種問題に関して、特に船員を対象とした出張トレーニングセミナーを再開したいと思っています。当部門は全員が元船員です。そのため、こうしたセミナーが安全で効率的、かつクレームが発生しないような運航を実現する上で重要不可欠なものであることを、身をもって理解しています。

また、コンディションサーベイの手配・管理も行っており、ブリタニヤのウェブベースのサーベイチェックリストを基に、第三者機関によるサーベイを実施しています。コンディションサーベイの管理はサーベイが必要になった時点から始まります。加入船が一定の船齢に達した、ポートステートコントロールによる拘束や大きなクレームを受けたなど、サーベイが必要になる理由はさまざまです。サーベヤーによる検船を行い、そこで見つかった不備・欠陥を完全に是正するところまでがコンディションサーベイです。

当部門はメンバーによる基準委員会と密に連携しています。基準委員会は、メンバーが今後従う必要が出てきそうな技術的な基準や運航上の基準に関する推奨や助言を通して、今後のロスプリベンションの方向性を打ち出すとともに、新たな

クレームの火種となりうる将来的なリスクの検討を行う組織です。

現在は以下の調査プロジェクトを進めています。

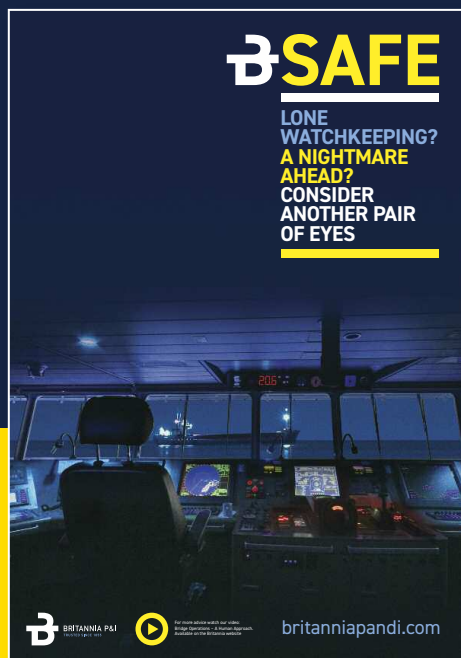
いずれも、既存のリスクや今後起こりうるリスクを洗い出し、クレームの数や頻度を減らすことを目的としたものです。

・既存のコンテナ船や将来登場するコンテナ船の安全性に関して検討する、MARIN(オランダ海事総合研究所)のTopTierプロジェクトに、国際P&Iグループの代表として参加。

・船上で命の危険にさらされた船員が意思決定を行う際の心理状態に関する調査。

・コンテナ船における過度なパラメトリック横揺れや同調横揺れを防ぐための、分かりやすい船内参考資料・ガイドの作成。

・気候変動が有義波高や海上における異常気象に及ぼす影響や、それに伴うクレームの頻度増加や深刻化の可能性に関する研究。



チーム紹介 - ロスプリベンション (続き)



**CAPTAIN SIMON
RAPLEY**

Divisional Director,
London;

これまでAHTS船、海難救助船で船長を務めたほか、ケーブサイズのばら積み船、RORO船、一般貨物船、コンテナ船、VLCC、各種オフショア船に乗務した経験もある。

オフショアの油田・ガス田建設関連のコンサルティングのほか、P&I保険、船体保険、貨物保険会社の事故調査代理人を務めた経験もある。また、短期間ではあるが、ペルシャ湾で港長を務めた。2つのP&Iクラブのロスプリベンション部門で計12年間勤務。ロスプリベンション部門長のポストを経て、2021年にブリタニヤに入職。



**CAPTAIN SLAV
OSTROWICKI**

Loss Prevention Manager,
London;

工学修士(海上運送および航海)。乗船歴16年で、内6年は船長を務めた。

これまで、ばら積み船、一般貨物船、コンテナ船に乗務。その後16年間の陸上勤務では、世界的に有名な複数の組織でベッティング・スーパーインテント兼ベッティング・ディレクターとして、ドライ貨物船、タンカー、ガス船の運航、ベッティング、保険業務などに従事する。マネジメントレビューのほか、ISM監査やTMSA監査、データ分析による詳細なリスク評価も実施。船舶の事故やクレームに関する調査を行い、関係各所に安全管理プロセスの助言も行ってきた。2020年にブリタニヤに入職。



**CAPTAIN FAIZUR
RAHMAN**

Loss Prevention Officer,
London;

乗船歴23年で、内12年は船長を務めた。

これまで、プロダクト船やケミカル船、ガスタンカー、一般貨物船、コンテナ船、ばら積み船、RORO船など各種船舶に乗務。陸上でも、船舶、貨物、港湾に関するサーベイ、コンサルティング、監査の豊富な経験を有し、旗国当局での勤務経験もある。また、複数の大手海運会社で、船舶や貨物のブローカー・成約業務に携わるほか、スーパーインテント、ポートキャプテンも務める。2021年にブリタニヤに入職。現在は主にロスプリベンション部門のコンディションサーベイ業務に携わるほか、必要に応じてその他技術案件のサポートも行っている。



JACOB DAMGAARD

Associate Director,
Singapore;

船長兼機関士。学士(海上運送および海洋学)。

大手海運会社で機関士兼航海士として主にコンテナ船に乗務。前職では、ロンドンの大手船舶管理会社でコンテナ船および自動車専用船隊の陸上管理責任者、船舶保安統括者を務める。また、デンマーク海事局で旗国サーベヤーの経験もあり、主に新造船のサーベイ、認証業務のほか、旗国・寄港国関連の案件に携わる。オフショア業界、バンカー業界での勤務経験もある。2018年、ブリタニヤのロンドン事務所に入職し、2019年にシンガポール事務所に異動。



**CAPTAIN SHAJED
KHAN**

Loss Prevention Manager,
London;

船長。法学準修士(GDL)。修士(海上運送・管理)。海上運送における人的要因を研究テーマとする。

プロダクト船、ケミカルタンカー、ばら積み船、一般貨物船での乗務歴があり、タンカーでは船長を務めた。これまで、旗国やオイルメジャー向けの検査業務、船主向けの内部監査、航海・貨物の問題に関する調査に携わる。また、サーベヤーとしての勤務経験もあり、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実施。現在はクレーム担当者のサポート役として、技術的な情報の提供、メンバーからの問い合わせへの対応、マネジメントレビューやクレームレビューの実施、セミナーやウェビナーの開催、刊行物やポスターの作成、コンディションサーベイ・プログラムの管理に携わる。加えて、メンバーとの特別プロジェクトにも携わり、メンバーの業務プロセスを評価し、損害防止・軽減のための提言を行っている。2009年にブリタニヤに入職。

24/7

ロスプリベンションチームは年中無休でサポートいたします。規則、運航、安全、技術に関する問題をお持ちの場合は、ぜひお問い合わせください。経験豊富な船員の知識でお力になれるものと思います。

lossprevention@tindallriley.com

ソーシャルメディアでは、ロスプリベンションチームやブリタニヤ全体の最新情報をお届けしています。



ブリッジにおける行動手順の不備と船員の疲労がもたらす危険に注意

EOW-20-03-23-11-03-26Z_10004BA9F17E75200000014001B78AC



スコットランド西岸のリトルミンチ海峡にある浅瀬 (Sgeir Graidach) で一般貨物船が座礁する事故がありました。幸い、船員は地元の沿岸警備局によって無事に救助されましたが、船体は広範囲にわたって損傷し、のちに推定全損が宣言されました。事故調査の結果をまとめた報告書では、船員の疲労、ブリッジにおける行動手順の不備、安全配乗レベルの問題など、事故を引き起こした多数の要因が明らかにされており、メンバーの皆さまにとっての貴重な教訓となっています。

出港

この一般貨物船(2,175総トン数)は、スウェーデン・スライト港向けのSRF(廃棄物固形燃料)1,927トン船積みするため、アイルランド共和国のドロヘダ港に入港。約2日間の荷役中は一等航海士が監視にあたった。本船には、船長、一等航海士、機関長、二等機関士、甲板手兼司厨員1名、甲板手3名の計8名の船員が乗船していた。出港当日も、一等航海士は唯一の当直職員だったため、甲板上で荷役完了まで監視にあたった。20時30分、本船はドロヘダ港を出港後、アイルリッシュ海に入り、北アイルランドとスコットランド沿岸に挟まれたノース海峡に向けて航行する。

事故

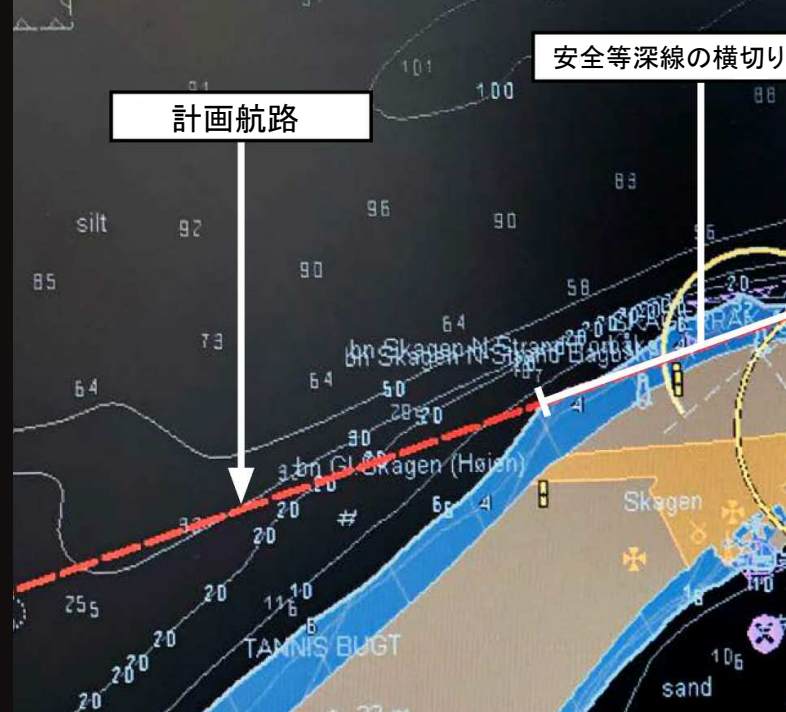
その翌日の晩遅く、本船はスコットランドのインナーヘブリディーズ諸島とアウターヘブリディーズ諸島の間にあるミンチ海峡に到達。ミンチ海峡は、南側のリトルミンチ海峡と、北側のノースミンチ海峡から成る。この時の当直は船長であった。20時24分、船長がストーノウェイ沿岸警備局(SCOC)に連絡を取り、ミンチ海峡自主通報海域の南限を通過したことを報告。20時55分、ミンチ海峡に2か所ある分離通航帯(TSS)の1か所目に入域。SCOCに2度目の報告を行う。

船長と一等航海士は、ブリッジでの航海当直について、それぞれ24時間ごとに7時間当直と5時間当直を1回ずつ行う体制を組んでいた(船長の当直は、7時~12時と17時~0時)。船長の当直終了の直前、一等航海士が甲板手と共にブリッジに上がる。この時点で既に天候は悪化の一途をたどっており、波は、やや高い(rough)からかなり高い(very rough)範囲で、風力は6~9、視界は良好であった。

当直を引き継いだ一等航海士は、ブリッジ中央の操船位置に立ち、右舷レーダーと電子海図表示システム(ECDIS)のバックアップディスプレイを用いて当直にあたった。港での荷役の監視で多忙を極めた後、この当直開始までの彼の睡眠時間は3時間であった。真っ暗闇の時間帯での当直となった甲板手は、ブリッジ左舷側にあるECDISのメインディスプレイの隣に立ち、当直にあたった。

ブリッジにおける行動手順と船員の疲労がもたらす危険に注意 (続き)

IMAB提供の画像。- Serious Accident Report No7 2021 ©
Crown copyright, 2021



0時58分、本船は針路32度を速力10.6ノットで直航し、2カ所目となるTSSの通航開始報告地点(リトルミンチ海峡の出口、ノースミンチ海峡の入口付近)に到達。本船の位置を報告するため、一等航海士がSCOCに連絡を取る。

国際海事機関(IMO)は、本TSSの北航航路についてFladdachuain島とEileen Trodday島の間を通航するよう推奨している。しかし、本船はこの推奨航路を通らずに、Eugenie Rock(前述の2島の北側に位置し、海図上でもすぐに確認できる岩)にある南方位標識の約1海里北を進んでいった。

1時35分、一等航海士が、付近を航行していた漁船からのVHF無線で、本船が浅所に向かっていているとの警告を受ける。一等航海士はVHFを通信可能なチャンネル(67)に切り替えた後、警告への感謝を漁船に伝え、了解したとして、数分以内に変針すると回答。

VHFでの通信を終えた直後、計画航路上の次の変針点に到達した時点で、一等航海士が10度右転する。1時41分、強い衝撃が二度走ると、本船が前進を停止。座礁に気付いた一等航海士が甲板灯を点灯し、エンジンテレグラフを「停止」にする。本船が座礁したのは、海図で危険物と記されていたSgeir Graidach岩であった。

座礁から数分後、別の漁船がSCOCに事故を通報。一方、本船では、ブリッジに上がってきた船長が甲板手に他の船員を起こしに行くよう指示する。一等航海士が懐中電灯を使って調べたところ、本船左舷側に岩を認めた。船首タンクはドロヘダ港出港時は空であったが、測深したところ水深3.5メートルと判明し、浸水が確認された。船長、一等航海士の両名は、その後も可能な範囲で損傷の確認にあたり、その結果、バウスタワー室は浸水したものの、No.1タンクは両舷ともまだ浸水していない見込みであると判断した。

その後、岩に乗り上げた船体の動揺が徐々に大きくなってきたため、最終的に船長が非常警報を鳴らし、ブリッジに全員戻るよう通達。全員がブリッジでイマーシブスーツを着用する。その後は、船体の動揺が激しく、立っていると危険なため、ブリッジの床に横たわって救助を待つ。3時7分、船長が退船命令を出し、4時21分までに全員が沿岸警備局のヘリコプター「Rescue 948」によってストーノウェイに輸送された。

サルベージ隊の第一陣が本船に乗船できたのは、座礁から2日後のことである。それからさらに10日後、離礁した本船は廃船処分のため曳航されていき、推定全損が宣言された。

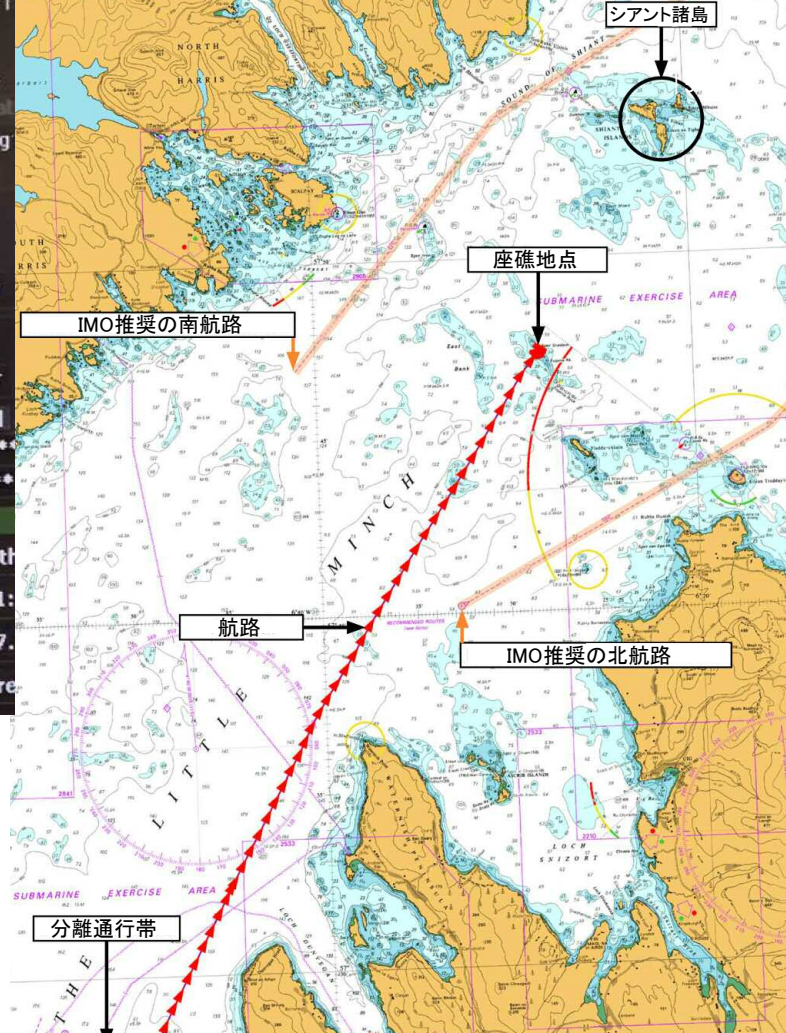
分析

本事故については、英国船舶事故調査局(MAIB)による徹底的な調査が行われました。以下に調査結果の一部をご紹介します。

船長、一等航海士の両名は、STCW条約に基づく適正な資格を保有している熟練の船員で、ECDISのジェネリットレーニングと機種別トレーニングも修了していました。ところが、座礁時に使用されていた航海計画に関して、情報の評価に始まり、計画の策定、実行、観察にいたるまで、プロセスのすべてで重大な過失が認められたのです。

以下がその認められた過失の一部です。

- ・本船は航海計画を完成させないまま航海を開始しており、計画に関する情報の包括的な評価も、第三者によるチェックも行っていなかった。
- ・本船の安全管理システム(SMS)で最小余裕水深(UKC)に関する規定やその計算方法が示されておらず、この航海においては最小UKCが一切計算されていなかった。
- ・本船にはECDISが2台搭載されていたが、警報ブザーの音量がすべて0(無音)に設定されていたため、水深設定はされていたものの、航路の複数箇所を十分なUKCを確保しないまま通過してしまっていた。



・TSSの北航船舶に対するIMOの推奨航路をカバーした電子海図セルが本船のECDISシステムに読み込まれておらず、縮尺の間違った電子海図を使って航海計画を立ててしまっていた。

・仮に出港前に航路のセーフティチェックを実施していた場合（実際に実施したかは不明）、479個のエラーが表示されたと考えられている。座礁時のレグのセーフティチェックだけでも15個のエラーが表示された。その内2個は危険（孤立危険物）に関するもの、1個は安全等深線の横切りに関するものであった。

・本船は安全配乗証書に従って配乗してはいたが、配乗レベルの低さから疲労や航海計画の不備が発生し、それが事故の一因になったことが判明した。

・部員の当直員とブリッジチームの連携がうまく取れておらず、一等航海士ひとりにすべてのリスク判断を委ねる状況となっていた。

・船舶管理会社が適切な監査実施のための必要な経験を積んでおらず、研修も行っていないうえに、以前の監査結果を基にした航海の安全向上を図っていなかった。

船長および一等航海士の役割

本船のSMSには「一等航海士業務指示書」という項目がありました。その中では船員全体を「柔軟な組織」として扱い、「各船員は、全体の要求に応じて、本指示書に記載の項目以外の任務も果たすよう求められる場合がある」と定めています。船長はこのパラグラフを読み、一等航海士が甲板で任務にあたっているような場合は、本船の出港遅れを防ぐために自分が代わりに航海計画を立ててもよいと思ってしまったのです。

一方、このSMSには航海計画に関する手引きも盛り込まれていました。この手引きはSOLAS条約の要件を反映したもので、作成した計画を別の職員（通常は船長）がクロスチェックするよう定めており、当直職員と船長が意思疎通を図ることを念頭に置いた内容となっていました。しかし、船長が自分で航海計画を作成した場合、他の当直職員によるクロスチェックが行われることは一度もありませんでした。船長の仕事をチェックするということは、船内における上下関係に逆らうことになるからです。

推奨事項

本事故は、ブリッジにおける行動手順の不備や船員の疲労が甚大な影響をもたらすという大事な教訓となっています。本事故に伴いMAIBがさまざまな推奨事項を発表していますので、以下にご紹介します。

・当直職員の数を見直し、重要な業務を行えるだけの十分な人員を確保するとともに、当直員の疲労蓄積を防ぐ。

・航海計画の作成とECDISの使用に関してSMSの手順を見直す。また、安全UKCと安全水深の計算、安全等深線と制限値の警報設定の正しい適用について、明確な指示を盛り込んだ内容に修正する。

・航海計画を船長が作成する場合、必ず別の航海士によるクロスチェックを行うようにする。また船主・管理会社は、航海計画の作成、確認に必ず十分な時間を与えるようにする。

・当直部員がブリッジチームと十分に連携を取れるようにする。

・監査中、船内のECDISの使用法が不適切な場合にそれを発見できるよう、船主・管理会社の監査員全員が相応の知識を身につけておく。また、状況に合わせてあらゆる学習機会を継続的に提供できるような体制を敷く。

MAIBの報告書の全文は以下からダウンロードいただけます。
<http://ow.ly/csVq30s8sNf>



ドライバルク 貨物および 温度センサー の使用

重要な作業に役立つシンプルなツール



貨物の温度センサーは、特定のドライバルク貨物が船積みに適した状態かを判断する際に用いるほか、輸送中の貨物の最適な管理方法を判断する際にも役立つ、非常に重要なツールです。

積載貨物に応じてその温度を把握しておくことは、さまざまな点で役立ちます。大豆や米などの吸湿性の高い貨物を船積みする場合は、貨物の温度を測定した上で換気すべきタイミングを判断することが多く、例えば3°Cルールでは、外気温が船積み時の貨物の平均温度より3°C以上低い場合にのみ換気するよう定めています。大豆については、測った貨物温度を参考にロットごとの状態に違いがないかを確認することもあります。温度を見れば、既に劣化が進んでいるロットの有無が分かる場合があるからです。

石炭などその他の貨物についても、船積み時の貨物の温度を把握しておくことは、貨物と船舶の安全を確保する上で重要となります。国際海上固体ばら積み貨物 (IMSBC) コードでは、石炭は温度が55°Cを上回る場合には船積みしてはならないことになっています。このような上限値を設けているのは、55°Cを上回った状態でホールドに積まれてしまうと、自己発熱反応が急速に進み、酸素濃度の低下によって反応速度が低下するより前に自己発火点に達してしまうおそれがあるからです。ただIMSBCコードでは、石炭貨物の平均温度が何°Cであれば受け入れてもよいのか、その条件については規定していないため、運送人は荷送人から提出された貨物の平均温度記録を受け入れる際に注意する必要があります。



¹ 吸湿性の高い貨物の換気の詳細については、穀物貨物に関するLoss Prevention Insightをご参照ください。

<https://britanniapandi.com/wp-content/uploads/2021/11/Britannia-Loss-Prevention-Insight-Carriage-of-Grain-and-Oilseed-Cargoes-11-2021.pdf>

直接還元鉄(DRI)も、安全に輸送できる状態かを確認するために船積み時の平均温度の測定が必要となる貨物です。IMSBCコードではDRI貨物をDRI(A)、(B)、(C)の3つに分類しています。DRIは輸送中に過熱や火災・爆発のリスクがあり、過去には輸送中による事故で死者が出たり、船体が全損する事態にもなっています。そのためIMSBCコードでは、DRIを船積みする際に貨物の水分量と温度を常時確認するよう求めるとともに、温度が65°Cを上回った場合は船積みしないよう定めています。温度を測る際は船積みされるロットごとに記録を付け、その写しを船長に提出しなければなりません。

また、IMSBCコードで具体的な温度制限を直接定めていない貨物についても、船積みに関するリスクを確認するために温度測定が重要になります。セメントについては、高温の状態での加工工場から直接船積みされる場合もあるため、特に重要です。高温のまま積むと、ホールドの塗装が剥がれるおそれがあるほか、ホールドに隣接する燃料タンク内の燃料油の温度が上昇して引火点に達してしまうおそれもあるからです。温度は船積み前に測る必要があり、積み込むホールドに隣接するタンクの燃料油の引火点より高かった場合は、温度が下がるのを待ってから船積みしなければなりません。また、温度が80°C以上の場合、ホールドの塗装剥がれを防止するため、船積みしないことをお勧めします。

船積み時の貨物の平均温度は、船積み直後の貨物の温度を定期的に測定、記録して判断します。貨物は別々の山から、または同じ山の中でも別々の層から積まれ、温度が異なることもあるため、温度をホールドごとに測ることをお勧めします。逆に、1つのホールドだけで温度を測り、その結果をすべてのホールドに当てはめるのは正しい方法とは言えません。

貨物の温度測定に用いる温度計はさまざまな種類が流通しているため、積まれる貨物をよく確認した上で、作業要件に最適な種類を決める必要があります。最も一般的なのは赤外線温度計でしょう。使いやすく経済的です。大半の機種が離れた場所から測定可能なので、ホールドに入らずにハッチコーミングから測るといったことも可能です。ただ、貨物の表面温度しか測れないため、使用には注意が必要です。気温が非常に高い晴れた日中に測定する場合は、太陽の熱で表面が温められているため、内部よりも表面の方が温度が高くなっていることがあります。

もうひとつの種類は有線式デジタル温度計です。こちらも廉価で使いやすく、表面から30~50cmの深さの温度を測るのに便利です。ただ、測定時に貨物に接近する必要があるため、必ずしも実用的とは言えません。ほかに、サーマルカメラもあります。ホールドごとに貨物の表面全体の温度を瞬時に連続して測ることができ、局所的な高温部があっても発見することができます。しかも、船積み中も航海中も温度を常時確認できるよう非常に便利な機能が複数備わっているうえ、価格も手頃になってきています。

使用する種類にかかわらず、温度計はメーカーの使用説明書に従って定期的な点検、較正が必要です。また、バッテリーの残量を適宜チェックし、十分な数の予備バッテリーを船内に用意しておいてください。故障した場合に備えて、予備の温度計も準備しておくといでしょう。船員に使い方を教えておく必要もあります。どのような制約があるか船員自身が把握しておくことが非常に重要です。なお、船内での較正、点検記録のほか、船員の理解度、温度計の使用記録の確認は、内部監査の必須項目としてください。

今回取り上げた貨物はほんの一例ですが、船積み中の貨物の温度測定がいかに重要であるかをよく物語っています。温度を測ることで、輸送中の貨物の管理が適切であり、貨物の状態も船積みにも何ら危険でなかったことを立証できるだけでなく、根本に潜むリスクも洗い出すことができます。ただ、船積みされた貨物の温度を正確に測る作業は決して簡単ではなく、作業者が正しい知識とスキルを身につけておく必要があります。

詳しくは、穀物・油糧種子の輸送に関するLoss Prevention Insightをご参照ください。 <http://ow.ly/W30q30s8ITz>



Stephen Hunter

Fleet Manager, Claims London
shunter@tindallriley.com



Jacob Damgaard

Associate Director, Loss Prevention Singapore
jdamgaard@tindallriley.com





Anastasia Tagkouli
Claims Manager, London
atagkouli@tindaltriley.com

石炭の輸送

パキスタンでの最近の事例

インドネシアからパキスタン向けの石炭輸送に関して、最近クレームが多発しています。

数量不足に関するクレーム

他の固体ばら積み貨物と同様、石炭の揚げ数量はジョイントでのドラフトサーベイの結果を基に算出します。この数量が船荷証券(B/L)に記載の数量と一致していれば、貨物関係者がジョイントサーベイの結果に異を唱えない限り、本船に責任が発生することはありません。

ところが、パキスタンではこのところ貨物数量に関して揉めるケースが多発しています。船積みされた貨物に水分が過剰に含まれており、それが貨物から流れ出てホールドの底に溜まっていたため、ドラフトサーベイによる揚げ数量は誤りだとするクレームが発生しているのです。

貨物関係者はこうした言い分のもと、ドラフトサーベイの結果を受け入れず、引き渡し時に港の計量台で測った重量から最終的な揚げ数量を決定すべきだと主張しています。この問題が深刻化しているのはカシム港です。同港では、石炭をグラブやコンベヤベルトを使って荷揚げした後、貯蔵区域に下ろし、そこで荷受人が引き取るのが一般的な形となっています。

揚げ荷役自体はたいてい2~3日で終了しますが、そこから引き渡しまでにはさらに時間がかかり、荷揚げと荷受人の引き取りに大幅な時間差が生じることもあります。そうなると、計量台で測った数量が荷揚げ時の数量と違うというリスクも高くなります。

パキスタンでは、固体ばら積み貨物の数量が不足しているとなった場合でもTrade Allowance(許容幅)を認めていません。そのため、数量が若干少ないだけでも荷受人からクレームを受けることが多く、クレーム金額を支払うか、支払確約書を差し入れるまで、出港できなくなります。支払いを拒めば、本船を拘束されるおそれもあります。同国の裁判所では通常、銀行の保証書を担保として発行しない限り拘束解除を認めないため、保証書の手配ができるまで遅延するリスクがあります。

コンベヤベルトの損傷

数量不足のクレームに加えて多いのが、荷役に使用したコンベヤベルトなどの設備の損傷に関するターミナルからのクレームです。貨物が湿っていた、もしくは過剰に水分を含んでいたために非常に固い塊ができ、それによって損傷したという主張です。

船長にプロテストレターを出して修理費用の負担を求めるのがターミナル側の一般的な手法で、クレームに対する担保を得られるまで出港を認めようとしません。また、船主に早く支払わせようと、荷揚げ終了後に港外錨地に本船を移動させて、支払が確認できるまで出港手続や証書の発行などを保留してしまうこともあります。

推奨事項

船積み時

ホールドとビルジウェルを清浄かつ乾燥した状態にしておいてください。ビルジウェルについては、貨物が入り込まないように適宜覆ってください。石炭は湿った状態で積まれることも多いため、ドラフトサーベイとB/Lの数字は貨物の水分量を考慮して算出する必要があります。

航海中

船長は、航海中にホールドから排出された水分の合計量の記録をしっかり付けておいてください。水分量は日々のビルジ計測の数字を基に算出し、計測記録には毎回船員が署名をしてください。数量不足のクレームを受けた場合には、ホールドから排出された合計水分量の証明としてビルジの記録を開示するとよいでしょう。

荷揚げ時

パキスタンではTrade Allowanceが認められていないため、関係者一同でジョイントサーベイを実施することを推奨します。



法的検討事項

船積み中の貨物の水分が多すぎると思われる場合、船長は
どう対処すべきでしょうか。

B/Lへのリマークの記載に関する英国法における船長の義務
については、David Agmashenebeli号事件[2003] 2 Lloyd's
Rep. 92で検討されました。

ヘーグ・ヴィスビー・ルール第3条第3項では、「運送人、船長
(中略)は、運送品を受け取った後は、荷送人の請求により、
特に次の事項を記載した船荷証券を荷送人に交付しなければ
ならない。(中略)(c)外部から認められる運送品の状態」と
定めています。

この点について、船長は必ずしも荷送人の請求に従う必要は
ないというのが裁判所の見解でした。船長は、船積み時の貨
物の外観について自分自身で判断を下すことが求められま
す。貨物やその一部が外観上良好な状態でないと船長が誠
実に判断し、それが常識的な観察力を持つ船長なら支持して
当然の判断であれば、仮に同じ条件に置かれた船長全員が
同様の判断をしなくても、B/Lにその判断の旨をリマークとし
て加える権利があります。義務を課されてはいるものの拘束力
は弱く、客観的に評価してよいのです。したがって、船長が記
載義務を果たしたか否かは、誠実であること、行動基準が常
識的であること、この2つが評価基準となります。

一方、避けるべきこととして考えられているのが、船長による
誤った記載です。誤った記載をすれば、B/Lの所持人が本来
の目的にB/Lを使用できなくなってしまうおそれもあります。例
えば、運送品が良好な状態であったにもかかわらず、運送人
がB/Lへのリマーク挿入を譲らなかつた結果、荷送人が運送
品の買主やその銀行から支払を受けられなくなってしまう場
合などがそうです。ただし、船長が(a)運送品が外観上良好な
状態でないと誠実に判断し、(b)それが常識的な観察力を持
つ船長なら支持して当然の判断であれば、運送人は荷送人
に対するB/Lへの記載義務に違反したことにはなりません。
運送人は、「貨物の状態、またはその外観上の状態に関する

絶対的な正確性を契約上で保証」(『Carver on Bills of Lading』
より抜粋)しているわけではないのです。

こうした原則を冒頭の問いに当てはめると、船長は、石炭の水
分が多すぎると客観的に判断した場合、その旨をB/Lに記載す
べきだと言えます。

石炭の輸送に関するロスプリベンションチームのガイドを次のリ
ンクからご覧いただけます。<http://ow.ly/8eCM30s9q1u>

法的問題への具体的な対応策

1 船積み時の石炭に水分が多く含まれている場合は、
適切な知識を有した第三者のサーベヤーに意見を仰
ぐとよいでしょう。船長には、貨物を確認して外観上の
状態をB/L表面に記載する義務があります。その義務を委ねる
ことはできませんが、サーベヤーの意見を仰ぐことで、船長の
立場を擁護する、つまり、荷送人・傭船者からの圧力に対抗す
る術を得られるかもしれません。サーベヤーの手配にサポート
が必要な場合は、ブリタニヤまたは現地コレスポンデントにご
連絡ください。

2 貨物の状態に関して真っ向から意見が対立している
(常識的な観察力を持った船長であっても、外観上良
好と記載する可能性と、リマークを挿入する可能性が
等しく同じである)場合は、荷送人・傭船者からの補償状(LOI)
の差し入れと引き換えにクリーンB/Lの発行を検討するとよい
でしょう。この点について判例法はありませんが、法学的な見
解では、このような状況でのクリーンB/Lの発行とLOIの受け入
れは第三者のB/L所持人を欺くことにはならず、LOIも効力を有
するとされています。同様の状況でLOIの受け入れを検討され
ている場合は、必ずブリタニヤにご相談ください。

CLAIMS AND LEGAL

控訴院、船主が身代金を共同海損 分担金として貨物権利者から回収 する権利を確認



Beatrice Cameli
Fleet Manager, London
bcameli@tindallriley.com

英国控訴院は近時、船主は荷主から共同海損分担金として身代金を回収する権利があるとする第一審判決を支持した。

Herculito Maritime Ltd & Ors v Gunvor International BV & Ors "POLAR" [2021] EWCA Civ 1828

POLAR号は、2010年10月にアデン湾で海賊に拘束され、10か月後に、船主のK&R及び船舶戦争保険でてん補される身代金を支払って解放された。傭船契約には、様々な戦争リスク条項と、傭船者に追加戦争リスク保険料の支払い義務を負わせる「アデン湾条項」が含まれていた。控訴院が判断した争点は、傭船契約の条項が船主と荷主間の船荷証券契約に摂取され、よって荷主は、当該航海のために手配された追加保険による支払いについて、共同海損分担義務を負うかであった。

控訴院の結論は、以下のとおりだ。

- 1) 裁判所は、傭船者が追加戦争危険及びK&R保険の保険料を負担する条項は、貨物の運送と荷揚げと直接的に関係することを認めた。
- 2) よって、追加戦争危険条項及びアデン湾条項の一部は船荷証券契約に摂取されているとかがわかる。
- 3) しかし、傭船契約と船荷証券は、異なる所持人間で保険料をどう配分されるかについて沈黙しており、また、船荷証券所持人がどのような償還の権利を相互に有するかを規定していなかったため、船荷証券所持人に追加保険料の支払義務を負わせる「文言操作」は適切ではない。
- 4) 傭船契約の条項が組み込まれることには、船主が船荷証券においてスエズとアデン湾を経由する航海に合意した根拠、すなわち船主が海賊リスクに対する保険に加入したこと、を記録するという有益な目的にかなう。
- 5) 船荷証券において、船舶がいずれかの保険で担保された危険に遭遇した場合、共同海損分担金を支払うという船荷証券所持人の責任は、排除されていなかった。排除するためには、その旨の明確な文言が必要である。裁判所は、明確な文言が使用されていない限り、法によって生じる救済措置を放棄する意図は契約当事者がない、という過去の判例に基づく推論に言及した。
- 6) さらに、貨物による共同海損分担金は、貨物所有者によって貨物保険がかけられていたことから、第一審判決は法理論と商慣習の両方に合致するものである。

この事例は、船荷証券に傭船契約条項を摂取する際に適用されるルールを再確認するのに有効であり、貨物所有者から共同海損分担金として身代金を回収する権利が船主にあることを控訴裁判所が確認したものである。

控訴院による「運航者」の定義が、 傭船者の関連会社の責任制限権 を限定する



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

本件裁判の争点は、傭船者の関連会社であるStema UKが、バージが海底ケーブルに損傷を負わせた約5,500万ユーロの請求について、1976年制限条約に基づいて責任制限をすることができるか、であった。裁判所が判断すべき問題は、Stema UKが、1976年制限条約第1条2項におけるバージの「運航者」に含まれるか、であった。同条項は、責任を制限できる当事者を「海上航行船舶の所有者、傭船者、管理人及び運航者」と規定している。

本稿は、STEMA BARGE II [2020] EWHC 1294における海事法廷判決を報じたRisk Watch 2021年2月号の記事の続報である。

<http://ow.ly/yXZk30s7Vvs>

第一審の海事法廷は、Stema UKは責任を制限できると判断した。同法廷は、Stema UKが「運航者」の意義に含まれると述べた。その理由は、傭船者（Stema UKの関連会社）の許可に従い、その従業員が荷揚港にいる間、通常の業務でバージに乗り込んで操作したことからであった。「オペレーター」の意味にはStema UKが含まれると判断した。

ケーブル会社は上訴した。その上訴審判決において（STEMA BARGE II [2021] EWHC Civ 1880）、控訴院は、第一審判決を破棄し、「運航者」の意味は単なる物理的な運航を超え、船舶の管理又は支配を必要とすると判断した。

控訴院は、Stema UKによる荷揚港でのバージの物理的操作は、バージの機械の操作及び航行と揚荷役を支援する乗組員の提供からなるに過ぎず、よって同社を「運航者」とするのに必要な管理や支払の要素を含んでいない、と判断した。そのため裁判所は、Stema UKが「海上航行船舶の運航者」に該当せず、1976年条約に基づいて責任を制限する権利はないと判断した。

裁判所は、船舶所有者、傭船者及び実際の運航者を含む企業グループが、関連会社による限定的関与の性質ゆえに責任制限権を失う事態を避けるためには（Stema UKの様に）、乗組員が船舶所有者または運航者に出向することや、船舶所有者または運航者が関連者の行為に責任を負うことを保証することによって、責任制限権を守る目的で全関連会社を一つの傘下に置くことができると示唆した。



デマレージは、傭船者がレイタイム内に荷役を終えられなかったことによる船主の損害額の全額を意味する、と控訴院は判断した。



Christine Vella
Fleet Manager, London
cvella@tindallriley.com

修正NORGRAIN 1973書式に基づく航海傭船契約に基づいて、ETERNAL BLISS号は大豆をブラジルから中国に運送した。傭船契約において、許容されたレイタイム期間満了後に揚荷役が完了した場合、日割り又はプロラタでデマレージが支払われることとされていた。中国到着後、本船は接岸するまで錨地で31日間待機した。その結果、レイタイムが満了するまで揚荷役は完了しなかった。また遅延によって、貨物の劣化も招いた。

THE ETERNAL BLISS [2021] EWCA Civ 1712

船主は、貨物の劣化を理由とする貨物権利者からの請求と和解した後、傭船者が許容されたレイタイム期間内に荷揚荷役を完了しなかったことを根拠に、損害賠償として傭船者に解決金の支払いを求めた。傭船者は支払いを拒否し、このような違反に対して船主が請求できる「損害賠償」の形態はデマレージだけであると主張した。

第一審の英国高等法院は、船主の主張を認めた。同裁判所は、当事者らがデマレージ・レートに合意した際、レイタイム満了後の船舶の遅延に起因する船主の使用損失を定量化すること以外は合意しておらず、よって船主は「異なる種類の損失」に対して損害賠償を請求できる、と判断した。

傭船者は控訴院に上訴した。同裁判所は近時、高等法院の判決を破棄し、傭船者の主張を認める判決を下した。傭船契約に反対の記載がない場合、デマレージは、許容されたレイタイム内に荷役を完了させなかったという傭船者の契約違反から生じる損害のすべてを意味しており、よって船主が何らかの形で追加の損害賠償請求をしたい場合は、傭船者が別の義務に違反したことを証明しなければならない、と控訴院は述べた。従って控訴院は、デマレージに加えて賠償を賠償する義務を傭船者は負っていないと判断した。

船主は最高裁に上訴しており、控訴審の判決が破棄されるかどうか注目される。しかしながら、現状において、控訴院判決は従来不確定であったものを明確にしたものである。また、本判決の結果を回避し、許容されたレイタイムを超えて船舶が遅延した場合に傭船者へ請求できる損害賠償の種類と範囲が制限されないことを望むのであれば、傭船契約書を見直し、適切な文言を挿入することを検討するよう、船主に警告を発している。



英最高裁、欠陥ある航行計画が船舶を不堪航にさせることを確認



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

2011年5月18日、コンテナ船CMA CGM LIBRA(以下「本船」)は、香港に向けて廈門港を出港した際に座礁した。座礁時、本船はブイで囲われた水路の外側を航行していた。本船船主は、海図に記載されていない浅瀬が座礁の原因であると述べた。

本稿は、CMA CGM LIBRA [2020] EWHC Civ 293の控訴院判決を報じたRisk Watch 2021年2月号の記事の続報である。

共同海損が宣言されたが、特定の荷主はGA費用の分担を拒否した。彼らは、航行計画が、本船の海図に記載されている水路外の水深は不確かであるという航路情報を記録していなかったために座礁し、それによって本船は不堪航であったと主張した。

下級審はいずれも、航行計画に欠陥があったこと、航路計画は耐航性の一側面であること、そして当該欠陥がブイ内の水路から出るという船長の過失的判断を招いたこと、また、船舶の堪航性を確保する船主の注意義務は委譲不可能であり、船長と二等航海士の航行計画作成における過失は、船主の注意義務違反に相当するとされた。

最高裁判決

本船船主は最高裁に上訴した。そこでの主な争点は、ヘーグ規則に基づく運送人の義務が、船舶の航行可能な状態(「属性」と乗組員の航行行為との区別に従うかであった。船主は、「属性」はヘーグ規則3条1項に基づく運送人の堪航性担保義務の対象であり、他方で乗組員の航行行為は4条2項(a)の「航行上の過失」免責の対象であると主張した。航行計画は乗組員による航行上の決定を記録したものに過ぎず、船舶の「属性」にはなり得ず、よって航行計画の欠陥は船舶を不堪航にさせず、船主は4条2項(a)の免責に依拠することが出来る、と船主は主張した。

最高裁は、船員の堪航性担保義務違反との関連で、4条2項の免責に依拠することはできないと述べた。問われるべき適切な問題は、慎重な船主が、その欠陥を知っていたならば、船を航海に出す前に当該欠陥を修正することを要求したかどうかである。慎重な船主のテストを本船に適用すると、航行計画なしに航海を開始した場合や船舶の安全性を脅かす欠陥のある航行計画で航海を開始した場合、航行計画の重要性を踏まえれば、船舶はおそらく堪航性を喪失するだろう。

本船船主は別の主張として、航海は船長と船員だけの問題であって船主の範疇外だから、船員が安全な航海をしなかったことは運送人の注意義務の欠如ではない、と述べた。この主張もまた認められなかった。運送人は、誰がその作業を行うかに関わらず、堪航性を確保する注意義務を負う、と最高裁は述べた。航海が船長の責任であっても変わりはない。

将来の事件に対する本判決の重要性

CMA CGM LIBRA事件は、欠陥のある航行計画によってブイのある水路の外に進む決定を下したことを船長が事実上認めていること、そして航路情報を記録しなかったことが船の安全にとって決定的であったことから、特殊であったという見方がある。

各事案はそれぞれの事実関係に依存しCMA CGM LIBRA号事件は今後の事案と区別されうるけれども、本判決は貨物関係者にとって、共同海損分担金の支払いを拒否したり、運送人のヘーグ/ヘーグ・ヴィスビー規則に基づく免責の主張に対抗したりする際に、船舶が不堪航であったと主張する重要な潜在的根拠になることは明らかである。本判決はまた、航行計画を真面目に実行したり、船内に備え置く海図を完全に最新なものにしたりすることの重要性を再確認するものである。

TR(B)

britanniapandi.com
britanniacommunications@tindallriley.com

