

2003年12月

メンバー各位

鉄鋼製品の運送 (Carriage of Steel Products)

鉄鋼製品のサーベイを手配しその費用を負担するクラブの方針は、1986年9月付けのサーキュラーでお伝えした。

このサーベイについては、中には必ずしも費用効果のないものがあるのではないかとメンバーの懸念があることを踏まえ、クラブはその方針を変更することにした。今後、以下のサーベイに関しては単なる推奨に止め、サーベイの手配はメンバーの任意とする。ただし、このサーキュラーに従ってサーベイが手配された場合は引き続きクラブがその費用を負担する。

1986年9月付けのサーキュラーは積み・揚げサーベイを必要とした世界の各地域を挙げている。それ以後の経験から多少の変更が必要になったことから、以下のように改訂する。

船積みサーベイ

500トンを超える次の完成品に関しては船積みサーベイをお勧めする。

Galvanized Coil	Tin Plate
Wire Rod in Coil	Galvanized Iron sheet
Cold Rolled Steel Coil または Bundles	Steel Pipe (coated および uncoated)
Steel Plate	

サーベイは次の地域で船積みされる場合にお勧めする。

- (a) ヨーロッパ諸港。
- (b) バルト海、黒海、太平洋沿岸を含む旧ソヴィエト連邦の諸港。
- (c) アメリカおよびカナダ向けの場合すべての港。ただし、日本および韓国積みで船荷証券の表面に「レトラ条項」が入っている場合を除く。
- (d) 中国向けの場合すべての港。

次の貨物は船積みサーベイをお勧めしない。

Steel Bars	Beams
Tubes	Angles
Slab Billets	Channels
Hot Rolled Steel Coil または Bundles	

荷揚げサーベイ

荷揚げサーベイは、500トンを超える次の完成品がヨーロッパ(バルト海中旧ソヴィエト連邦の諸港、および黒海的全港をともに除く)、アメリカ、カナダの諸港で荷揚げされる場合にお勧めする。

Galvanized Coil	Tin Plate
Wire Rod in Coil	Galvanized Iron sheet
Cold Rolled Steel Coil または Bundles	Steel Pipe (coated および uncoated)
Steel Plate	

船荷証券の故障摘記にあたり船長に助言するため、あるいは荷揚げサーベイのために任命されたサーベヤーに簡潔・明瞭な指示を与えることができるよう、サーベイの手配はクラブの現地コレスポンデントか直接クラブを通して行っていただきたい。

1971年4月16日付けおよび1977年11月1日付けのサーキュラーの写しをここに添付する。文中の諸点は現在も有効であることにつき、鋼材を運送するか運送する予定の船舶の船長に注意を促していただきたい。

以上
ティンドール・ライレイ(ブリタニヤ)リミテッド
マネジャー

1971年4月16日

鉄鋼製品の運送

鋼材の運送には固有の重要な問題があるが、そのいくつかにふたたび各位のご注意を促したい。

これまで幾度かサーキュラーで鋼材運送に携わるメンバー各位に特別な助言をさしあげてきたが、近年その種類を問わぬ鋼材の荷受人、特に米国の荷受人からのクレームが件数・金額ともに非常に増加しているため、従来指摘してきた問題点のあるものは強調し、また新たな問題点を明らかにしたい。

以前のサーキュラーで、積み地の状況に関するものは「補償状」(Letter of Indemnity)と題して 1963 年 10 月 22 日、1964 年 2 月 28 日、1965 年 5 月 28 日にそれぞれ出ており、それらでは主に補償状受諾の問題に加えて船荷証券(「B/L」)に故障摘記を付することの必要性を扱っている。

船積みサーベイと B/L への故障摘記。 船積みの際の鋼材の状態を B/L への故障摘記で正確に記録することの重要性は改めて申すまでもないことと思う。サーベヤーに訪船を指示し、彼より船長や本船職員にメイツ・レシートや B/L への適切な故障摘記につき助言できるよう計らうことが不可欠である。各位はマネジャーか直接積み地またはその最寄りのクラブ代理人にサーベヤーの任命を申し入れていただきたい。それも船積み開始予定日よりできるだけ前広にお願い申し上げる。

船主がしばしば補償状と引き換えに無故障 B/L を発行するよう強く求められることは承知している。このような例は特に日本で多く見られる。そこで再度ご注意申し上げたいのは、B/L に適切な故障摘記が付されていれば避け得たであろう貨物損害クレームが提出された場合、そのような補償状を受諾したことでクラブからの損害回収の範囲が甚だしく狭められるということである。

B/L の署名。 船主は用船契約書に適切な条項を挿入することにより、B/L の署名権を船長(か船主代理人)にとどめおくよう努め、用船者や用船者代理人にこの権利を委譲すべきではない。このようにしてのみ確実に B/L に適切な故障摘記を付することができるからだ。

揚げ地でのサーベイ。 荷揚げ時の貨物の状態を正確に立証できるよう必ずサーベヤーを立てなければならない。これは不当なクレームや、荷揚げの数ヵ月後に内陸の最終仕向け地で行われるようなサーベイに基づくクレームに対する一つの防禦策である。このようなサーベイはクラブのマネジャーかその代理人を通じて事前に手配されるべきである。それができなければ船長自身が(往々にして用船者の代理人でもある船舶代理店を経由せずに)クラブの代理人に直接連絡をとるべきで、このことは、航海の状況に照らして船長が貨物への損害を懸念するような場合には特に重要である。

用船契約条項。 クラブの米国港湾における弁護士は用船契約書中で良く使われる条項のあるものから生じる問題に直面するのが常である。貨物損害に対する責任の所在を残りなく明確にする条項の挿入を主張されるよう切にお勧め申し上げる。船積み、積み付け、荷揚げは通常用船者側の手配する

ステベによって行われる。従ってこれらの作業中に起きる貨物の損傷は用船者に帰せられるべきものであるから、用船契約条項にもその旨明確に規定しておくべきである。適当な文言についてはマネージャーにご相談いただきたい。至高約款により用船契約にハーグ・ルールを摂取すると問題が生じることがあるので、これは避けていただきたい。

ハッチカバー。 大きなクレームの原因として最も多く見られるのは船艙内へ海水が入ったために起きる錆と孔食である。この問題は鋼材の運送にばら積み船を用いるようになってから増えているが、ばら積み船の大型で機械的に開閉する鋼鉄製ハッチカバーは、水密性を維持するため常に綿密な保守・点検を必要とする。

ハーグ・ルールが運送人に課する注意義務は非常に厳しく、米国などでは裁判官のルールの解釈が厳密なため、航海の開始ごとにハッチカバーやコーミングの点検を実際に行うことを必要とし、欠陥があれば勿論すぐに修繕しなければならない。ハッチカバーは航海の開始時に十分に検査し、必要な修繕はすべて行った旨の船長の報告書と、それを裏付けるサーベイ・レポートや修繕費の請求書などがあれば、「不堪航性」を理由とするクレームを退けるうえで大いに役立つことだろう。

このような運送に現在携わっているか将来携わるであろう向きに、各船に行き渡るに十分な部数のサーキュラーをお届け申し上げる。速やかに各船長にお配りいただきたい。

以上

1977年11月1日

日本よりの鋼材の運送

鋼材運送の問題点に関し時あるごとにクラブはサーキュラーをお出ししてきたが、それらのうち1971年4月付けのものを参照いただきたい。特に新規メンバーのため同サーキュラーを添付申し上げる。

この1971年4月16日付けサーキュラーの項目中、補償状と引き換えに無故障船荷証券を発行すること、船荷証券への署名、揚げ地サーベイ、用船契約書の条項、ハッチカバーなどにわたるものは依然として有効で、船長がこれらから起こり得る問題を認識していることの大切さをこの機会に強調申し上げておきたい。

ハッチカバーの項に特にご注意ください。以前からハッチカバーが原因であらゆる貨物、とりわけ鋼材に関して高額のクレームが生じている。その適正な保守・点検が不可欠なゆえである。

我々は最近、日本積みの鋼材で特に米国西岸揚げのものの船積みサーベイに関する問題点を徹底的に調査し、揚げ地の弁護士の見解を求め、検討を重ねた。

その結果次のような結論に達した。すなわち船積み前に貨物を検査し、船長が米国法廷での弁護活動に役立つような故障摘記を船荷証券にとどめることができるよう、その手助けをするためサーベヤーを立てようとするのであれば、そのサーベヤーには(目的に沿った)的確な指示を(事前に)与えておかなければならないということである。このような指示を間違いなくサーベヤーに与え得るためには、サーベヤーの手配は必ずクラブの現地コレスポンドントを通じて行うことが肝要である。

しかしここに添付するかなり知られたレトラ条項(Retla Clause)を使用すれば、適切な故障摘記を載せたメイツ・レシートの提出と相俟って、クレームはある程度防ぐことができる。しかしレトラ条項と故障摘記付きメイツ・レシートはその一方が欠ければ用をなさない。何故ならレトラ条項は、訴訟において、船積み時の貨物の真正な状態を示す証拠の提出を可能ならしめるよう挿入されたもので、その証拠となるもの、すなわち詳細かつ正確なメイツ・レシートが併せて必要となるからだ。従ってレトラ条項と、適切な故障摘記を付したメイツ・レシートさえあれば、特別なサーベヤーを立てずとも、普通船積み前に手配される検数人がいれば錆によるクレームに対処できるであろう。

上に触れた手続きのいずれが守られなくても、船主のクラブからのクレーム回収の権利が損われるであろうことをここで強調しておかなければならない。つまりレトラ条項の挿入されたB/Lと、検数人の助力によって適切な故障摘記を付することができたメイツ・レシートの両方を確保するか、さもなければ、先に示したようにサーベイを手配し、船長は(サーベヤーの助言を得て)船荷証券に適切な故障摘記を付さなければならない。

なお、レトラ条項は米国以外の国では認められそうにないことを念のため申し添える。

このような新たな状況下、我々は米国で発生するクレーム(の傾向)を注意深く見守ってゆくつもりだ。クレームが起こった場合、積み地でのサーベイの有無、メイツ・レシート上の故障摘記の内容、船荷証券中のレトラ条項の有無などをお知らせいただきたい。もし2年を経てクレームが増加していればその時上記の決定を再考する予定である。

このサーキュラーと添付書類が各船船長へ行き渡るよう必要な部数をお送り申し上げます。余分がご必要ならばお知らせいただきたい。

以上

レトラ条項

「本船荷証券中、鉄、鉄鋼または金属の諸製品に関して使用される『外見無事』という表現は、その受け取りの際にそれら諸製品に視認できるような錆や水分がなかったことを意味するものではない。荷主の要求があれば、上述の語句を省略し、メイツ・レシートか検数人受領書に記入する錆や水分に関する注記をすべて転記した船荷証券を代わりに発行する。」