

RISK WATCH

2021年2月号

海運業界にとっての新興リスク 未知の脅威
手順の役割 SMSを実効性のあるものに
衝突に関する事例研究 VHF通信による注意散漫
レイアップ、麻薬の密輸防止 ガイダンス
石炭 危険をはらんだ貨物の輸送ガイド
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



昨年の出来事を話す際には、どうしても同じような言葉を使ってしまいがちです。新型コロナウイルス感染症が世界的に大流行する中、感染拡大を抑え込もうと各国でさまざまな規制が敷かれ、生活のあらゆる面に影響が出ています。「未知の領域」や「前例のない時代」、「ニューノーマル」といった言葉が当たり前になり交わされるようになりましたが、私たちはこのようなパンデミックが起きる可能性に備えておくべきだったのでしょうか。今後起こりうるリスクや新興リスクをテーマにした興味深い記事では、リスクとは何か、そして、とりわけ海運業界は今回のパンデミックを予期しておくべきだったのかを考えていきます。

パンデミックにばかり目が向きがちですが、その間も世の中は動き続け、物流が止まることはありません。そして、どのような業務においても常に最優先に据えるべきは安全です。そこで今回は、強制適用から20年以上が過ぎたISMコードにも着目しました。文書化した一連の手順を安全の向上に役立てるにはどうすればよいか、ロスプリベンションチームが解説します。

また、海運業の問題について学ぶ際には実例を踏まえた情報が欠かせません。そこで、衝突に関する事例研究から石炭輸送の際に役立つ業務上の注意事項まで、各種事例研究やガイドも取り上げました。さらに、ブリタニヤウェブサイトのKnowledge Baseより、船のレイアップに関する手引きや、麻薬の密輸防止に際して覚えておくべきポイントについてもご紹介します。最後に、FD&Dチームの担当者から、最近下された判決がもたらす影響について解説します。

クレームチーム、ロスプリベンションチームともに、1年の大半が在宅勤務と言ってもよい状況ではありますが、これまでどおり高品質のサービス・サポートをお届けしてまいります。本号に関するご感想、今後の掲載記事に関するご要望・ご意見がございましたら、お気軽にお寄せください。

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 britanniacommunications@tindallriley.com まで是非お寄せください。

(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。

海運業に とっての 新興リスク



Graham Wilson
Divisional Director, Loss Prevention
gwilson@tindalriley.com

はじめに

2020年が忘れ難い1年として歴史に残ることは確かでしょう。新種のインフルエンザウイルスが出現したという報告が昨年初めに届き始めた頃、この新型コロナウイルスという呼吸器疾患がその後世界中に与える影響を予測できた人はきっと少なかったはずです。社会生活の中で、ウイルスによる影響や、感染拡大防止のために講じられたさまざまな規制措置の影響と無縁の分野は皆無と言ってもいいでしょう。海運業界も運航や輸送に影響が出るなど、かつてない難局に直面しています。特に、移動や入国制限による船員交代への影響は大きく、船員は今もその影響を受け続けています。

ここで疑問となるのが、海運業界は今回のリスクを予期していたか？ということです。

パンデミックは未知の脅威だったのか？

Allianz Global Corporate and Specialty (AGCS) より毎年発行される『Safety & Shipping Review』¹ は、海運業界の動向やリスクの把握に役立つ概況を紹介しており、2020年7月発行の最新版にも同様の情報が載っています。もちろん、この最新版では新型コロナウイルスの話題を大きく取り上げており、丸々1項目を割いて、これまでの業界の慣行を狂わせたこの重要な問題の概要を紹介しています。

しかしながら、その前年の2019年の報告書² では、パンデミックによって起こりうるリスクについて一切触れていませんでした。この報告書では、海運業界以外も対象にした『Allianz Risk Barometer』³ という報告書の作成時にグローバルリスクマネジメントの専門家から寄せられた情報を基に、海運業界にとってのリスク上位5項目を紹介しています。そこには自然災害やサイバー攻撃、一般的な事業の中断など、業界で既に十分認識されているような脅威が並んでいましたが、パンデミックにより業界全体が被害を受けるリスクは入っていませんでした。

この見落としをことさら取り上げてAGCSを批判するつもりはありません。グローバル海事フォーラムが発行した『2019年版Global Maritime Issues Monitor』⁴ など、海事リスクに関するその他の報告書でも、パンデミックの脅威については言及していませんでした。世界各国の海事上級関係者や業界リーダー、専門家らの調査を基に作られたグローバル海事フォーラムのこの報告書では、近い将来海運業界に影響を与えらる世界規模の問題のうち上位18項目を紹介していますが、ここでもパンデミックのリスクは見事に抜け落ちていました。一転して2020年の報告書⁵ ではこの項目が19に増え、世界経済危機と海運の脱炭素化に次いでパンデミックはその影響度合いから3位に入りはしたものの、やはり海運業界にとっては特に備えが必要ない問題としてみなされていたようです。

では海運業界にとって、パンデミックの可能性は予測可能なリスクとして予期しておくべきだったのか、そして予期できたものだったのでしょうか。

パンデミックの脅威は周知のもの

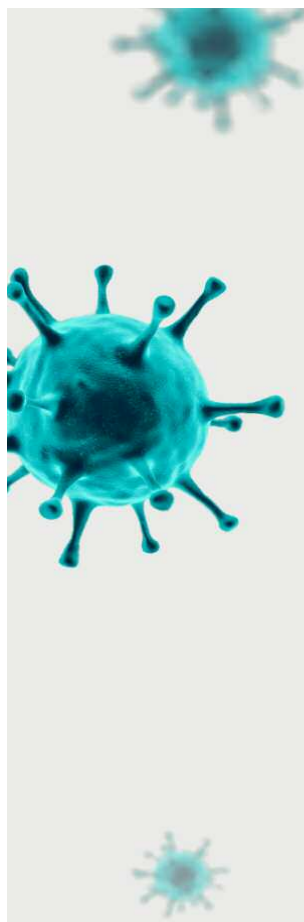
毎年発行される『Allianz Risk Barometer』では、海運業など特定の業界のみならず、各業界・企業全般を対象に行った調査を基にして、グローバルビジネスにおけるリスクを総合的に紹介しています。全業界共通のリスクをランキング形式で発表しており、2019年版³ ではパンデミックは16位に入っていました。面白いのは、翌2020年版⁶ ではこれが17位に転落している点です。実は、この2020年版の調査が行われたのは2019年後半、つまり、コロナ禍が始まる直前のことだったからです。もちろん、先日発行された2021年版⁷ では一気に2位まで上がっており、しかも、海運業界にとって最大のリスクとして大きく取り上げられるまでになっています。

グローバルリスクに関する他の主要報告書を見てみますと、パンデミックは一部の業界で既に脅威として認識されていたことがよりはっきり分かります。AXA & EURASIAグループの『2019年版Future Risks Report』⁸ でも、世界経済フォーラム(WEF)の『2020年版Global Risks Report』⁹ (2020年1月15日発行)でも、世界における新興リスクトップ10に感染症・パンデミックが入っています。しかも少し不吉なことに、WEFのこの2020年の報告書では、パンデミックへの十分な備えができていない国がないことを明らかにした2019年10月発表の評価報告書¹⁰ の記述も紹介しています。さらに、パンデミックの可能性を一部の科学者が予想していたことを裏付ける調査^{11,12} もあります。

つまり、広くではないにしろ、パンデミックの起きる可能性は既に知られており、報告されていたことは確かですが、どうやら海運業界内ではそうではなかったようです。

リスクとは？

本稿はRisk Watchの記事ですので、ここでリスクの意味について考えてみるのもよいでしょう。リスクという用語には多くの定義があり、文脈や状況によって意味が変わってきます。



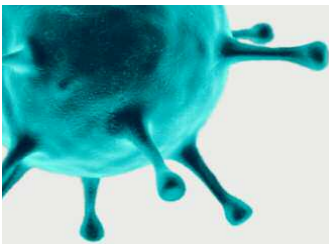
パンデミック

Institute of Risk Management (IRM)では、リスクを「ある出来事が起きる可能性とその結果の組み合わせ」と定義しており、結果については、良い結果とそうでない結果の両方があるとしています¹³。この定義は、海運業界、その中でも特に安全リスクアセスメントにおいては馴染みのものです。

『国際標準化機構 (ISO) ガイド73』¹⁴での定義はさらにシンプルで、「目的に対する不確かさの影響」となっています。また、ここでいう影響については「期待されていることから、好ましい方向や好ましくない方向に向かうこと」としています。目的には、金銭面での目標、健康面での目標、安全面での目標などさまざまな要素があり、戦略段階や計画段階など、それぞれの段階に絞って設定することができます。2020年に起きた出来事を振り返りますと、新型コロナウイルスの世界的大流行が、ほぼ全ての段階で目的に影響を与える究極の不確かさになったことは明らかです。

海運業にとっての新興リスク

未来はもちろん予測できません、ただ、明らかに起こりそうな変化に備えることならできます。備えをしなければ、「何もしない」という安全策よりリスクも損失も増えるかもしれません。マーティン・ストップフォード¹⁵



新興リスク

事業活動に影響を与えかねない新種のリスクを予測可能にする必要性が叫ばれています。ただ、何をもちて新興リスクとするかの定義はいくつもあり、やはりこれも文脈によって変わってきます。経済協力開発機構 (OECD) では、新興リスクを、新種の脅威や今後発生しうる脅威によるリスク、つまり損失の可能性や発生確率についての情報が少ない(もしくは全くない)状態で起こるリスクと定めるよう提言しています¹⁶。一方、国際リスクガバナンス評議会 (IRGC) では、新種のリスク、または既に認識されてはいるものの発生条件が新しくなり馴染みがなかったりするリスクを新興リスクと定義しています¹⁷。これを踏まえると、一部の「既知」のリスクも新興リスクとみなされる場合があると言えます。サイバーセキュリティなどは、脅威の性質や攻撃方法が常に進化し続けているからです¹⁸。パンデミックもこれと同じで、その脅威は以前から明らかになってはいましたが、広く認識され準備が進められていたわけではなさそうです。その意味では、これも新興リスクと言ってよいでしょう。特に、今回の新型コロナウイルスの感染拡大については、その深刻さを十分に予期できていなかった可能性があったことからすれば、新興リスクと言えそうです。

今後起こりうるリスクや新興リスクにはさまざまな要素が関係してきます。以下はその一例です。

- ・高まりつつある傾向や新たな傾向(新しい海上輸送の手段やパターンが生まれたことで事故やクレームが増え始めたときなど)
- ・間もなく登場予定であったり、まだ検討されていないような、それまでにない新しい技術
- ・まだ不透明であったり具体化していない出来事

リスクというのは一般的に、時間の制約が絡むとその不確かさが高まります。また、それが起こる確率はそれぞれの業界の性質や複雑さによっても変わってくると言えるでしょう。例えば、海運業界での脱炭素化に関するリスクには、燃料や技術をどうするかというさまざまな複雑な問題が関わってきます。

ビジネスに致命的となるような新興リスクは、地政学や技術の進歩、社会不安、気候変動が互いに絡み合って生まれてくることから、通常、予測することは難しく、その予測が近い将来簡単になる見込みもありません¹⁸。ただ、複数の体系的なアプローチを取ることで、今後起こりうるリスクを特定しやすくすることは可能です。そのアプローチは、遅行データと先行データの分析(事故やクレームのデータを使用するなど)といった手法から、現れつつある傾向を見極める、リスクの「早期警告システム」を使用するといった手法まで、多岐にわたります。

もう1つ研究機関で採用されている手法として、承諾を得て入手したデータを基に複数のシナリオをシミュレーションし、起こりうる結果を割り出すというアプローチもあります。この手法は、Lloyd's Register社、QinetiQ社、ストラスクライド大学¹⁹が行った詳細調査の基盤となり、大まかに3つに分けたシナリオを基に今後考えられる海運業界の動向を検証する際に使われました。

一般に普及している手法として挙げられるのが、業界関係者や専門家の意見から判断するアプローチです。新興リスクの検証を目的に、部門の垣根を越えて設置する内部リスク委員会などがこれにあたります。この手法では、組織の従来の見方を打破するべく、外部の専門家を招いて強化を図ることもよくあります。主要関係者が安全リスクアセスメントの一環として危険の割り出しによく用いる手法と同様のものといってもよいでしょう。

ここで挙げたどのアプローチでも必要なのは、新興リスクの発見・理解に役立つような幅広い最新の情報を常に仕入れておくことです。



サイバーセキュリティ

最低でも、業界の関連刊行物やソーシャルメディア、国際海事機関(IMO)のような関連する研究・業界・規制機関の動向をチェックしておくことは必要でしょう。ただ、Marsh社・Risk and Insurance Management Society, Inc発行の報告書『Emerging Risks』⁹でも書かれているように、業界専門の刊行物ばかりに頼っていると、組織戦略を世界の新興リスクや動向とどうしても結び付けにくくなります。大局的にリスクを捉えるには、参考にする文献の範囲を他の業界にまで広げることがやはり大切です。例えば、WEFが発行する報告書『Global Risks』では、世界のリスクトレンドを総合的に紹介しています。感染症の世界的大流行などは、まさしくこの世界のリスクトレンドに当てはまるものです。世界中に広まった今回の新型コロナウイルスのようなリスクは2020年以前から認識されていましたが、海運業界がこれをリスクとして捉えていたようには思えません。もし捉えていたとすれば、他の業界のように、迫り来る事態にもっと適切な備えができていたことでしょう。

ロスプリベンションの観点

ブリタニヤのロスプリベンション(リスクインサイト & アナリティクス)部門では、クラブとメンバーの皆さまのサポート業務の一環として、海運業界の最新事情を引続きチェックし、今後発生し、いずれ悪影響を及ぼしそうなトレンドや新興リスクの発見に努めてまいります。具体的な取り組みとしては、業界の各種委員会への参加、リスクの調査依頼、関連論文・刊行物の常時チェックなどが挙げられます。本稿では代表的なリスク報告書をいくつか引用しましたが、これらの報告書を基に選んだ12の新興リスクを一覧にしてみました。いずれも海運業界に影響を与える可能性があると思われるリスクです。各種報告書でのランキングや登場頻度を基に選びましたが、必ずしもこのリストが絶対ではありません。どの分野に優先して対応すべきか、あくまで参考にしていただければと思います。また、報告書の性質がそれぞれ異なるため、リスクの期間については特に記載していません。各リスクについてここでは詳しく触れませんが、「Risk Watch」PDF版に記載の参考文献^{1-9,19}で詳細や各リスクに関連する問題をご確認いただけます。

リスクとそれに伴う問題の詳細については、本記事内の参考文献^{1-9,19}の各番号にポインターを合わせますとご確認いただけます。

文中の¹⁻¹⁹にポインターを合わせますと、詳細や各リスクに関連する問題をご確認いただけるURLなどが表示されます。

1	感染症の世界的大流行
2	地政学的不安・緊張・対立
3	環境問題・貿易摩擦・制裁などによる法規制の変更
4	サイバーセキュリティリスク
5	自律型技術・人工知能(AI)・デジタル化などの技術革命
6	世界経済危機
7	気候変動による影響(自然災害など)、変動緩和の失敗
8	市場の発展・変動、貿易形態の変化
9	サプライチェーンの障害や人員・スキル不足などによる事業中断
10	海賊行為
11	海洋汚染や交通要衝の封鎖などをもたらす大規模な事故
12	燃料価格の変動

終わりに

今後新たにどのようなリスクが起こるのか、未来を予測することは決して簡単なことではありません。事業の脅威となりそうなリスクを見つけ出すには、体系的なアプローチを用いるとよいでしょう。最新事情や今後の動向をまとめた業界の関連刊行物を読み込むことも役立ちます。一方、リスク全般を大局的に捉え、リスクが自らの業界(海運業など)にどのような影響を与えるかを理解するには、WEFの報告書「Global Risks」のような他の業界資料にも目を向けるなど、参考にする文献の範囲を広げることも大切です。

本稿、およびロスプリベンション(リスクインサイト & アナリティクス)部門の活動を詳しく知りたい方は、lossprevention@tindallriley.com までご連絡ください。

安全管理システムを機能させるうえでの手順の役割

1990年代半ばに施行された国際安全管理(ISM)コードによって、船主に安全管理システム(SMS)の実施が義務づけられました。このSMSでは、船主の定めた安全航行および環境保護に関する方針を実現するために必要な手順をまとめることになっています。実施の強制化以来、この手順とSMSについての議論が広く行われてきました。そこでよく出るのが次の質問です。

手順を安全向上の手段として実際に役立てるにはどうすればいいのか？

Cambridge English Dictionaryで「procedure(手順)」という単語を引くと、「物事を行うときの正式な、または認められた一連の段取り」と定義されています。手順がSMSの中に取り込まれると、その手順はある作業を行う際の安全な方法として認められることにもなり、手順を守りさえすれば安全を確保できるという思い込みが出てきます。

ただ、この思い込みは事故につながりかねません。手順違反が事故の主たる原因として認められる場合もあるからです。事故調査の結果、手順を守っていれば事故は起きなかったという結論が下されるような場合です。

事故調査では、それが単なる過失だったのか、手順の内容が複雑すぎたのか、それとも手順が明確な形で決められていなかったのではありませんかといった具合に、手順を守らなかった理由の把握に努めることがむしろ大切です。作業を行った人物が手順を理解していなかったために正しく実行できなかったという可能性もあるからです。

手順に関するこのような混乱を防ぐためには、全ての手順を精査して、入念に組み立てることが大切です。ただ、必要な安全予防策を全て盛り込んだ手順を作り、しかもそれを実行しやすい形にするのは決して簡単ではありません。場合によっては、かなりの労力が必要となり、複数の関係者から知恵をもらう必要もあります。

手順を新しく定める際や、既存の手順の見直しを行う際には、次の5つのキーワードが役立つでしょう。手順の効果を最大限に高め、SMS全体の実効性も高めることができます。

1 限界 — 手順が定められているというだけではリスクを取り除くことはできません。手順というのは作業の一連の進め方を決めたもので、正しく守れば「防御策」となり、その作業に伴うリスクをうまく和らげることができます。ただし、これにも限界はあり、守っている手順そのものに不備があると、手順を守らなかったときよりもかえって安全度が下がる可能性もあります。そのため、各作業の内容を確認するときには、その手順でリスクを減らせるのか、それとも、計画を変更するなどリスクを減らすためのより最適な方法が他にあるのかを確認する必要があります。

2 適切さ — 一部の手順については、法令要件でその内容が決められているため、必ずその要件に従わなければなりません。ただ、法令で全てのリスクを管理できるわけではないので、船主自身でリスク評価を行い、各社それぞれの運航にふさわしい手順がすべてSMSにまとまっているようにする必要があります。また、手順の定期的な見直しも必要です。手順が適切であることに変わりはないか、新しいリスクがきちんと評価されているか、SMSがそのリスクに合わせて修正されているかを確認しましょう。古くなった手順や矛盾のある手順をそのままにしておく内容が長くなり過ぎて混乱を招くため、SMSの有効性が損なわれないよう、不要になった手順がある場合にはSMSから削除することも非常に大切です。



Jacob Damgaard, Loss Prevention Manager TR(B) Singapore
jdamgaard@tindalriley.com

3 明確化

手順を作成する際は、ある特定のリスクをどうすれば緩和できるかをとにかく明確にしましょう。その手順を安全に実行するために必要な注意事項や方策をはっきり定めなければなりません。業務ごと、場合によっては船ごとに合わせた内容にし、その目的を船員に明確に伝えましょう。手順が長すぎて複雑だと読んでもらえない、正しく理解してもらえない、というおそれもあります。こうなってしまうと、手順は業務を安全に行うための便利な手段どころか、それを妨げる存在になりかねません。

4 更新する

手順は一度作成したら終わりでなく、変わり続けるものとして考えることが大切です。新しく得た教訓を全て取り込んで更新し続けることが大事ということです。過去の事故やニアミス事例を検証し、その教訓を手順に取り入れましょう。適切な手順に従わなかったことが原因と考えられるような事故では、事故調査で根本的な原因を全て洗い出しましょう。それにより、正しい手順が守られなかった理由が分かり、将来同じような事故が起こることを防げるかもしれません。さらに、よい結果から学ぶという考え方(Safety II)を持てば、実際に事故が起こるのを待つのではなく、他者の経験から学んで手順をアップデートできるようになります。

このような進め方を実現するには、船員が手順に関する改善案を述べやすく、必要に応じて修正していけるような、率直に声をあげられる船内文化を築くことが必要です。

5 当事者意識

海運業界では、手順の作成側(大抵は事務所に勤務する者が担当し、外部のコンサルタントの手を借りることも)と、それを実行する側(船員)が別になってしまっていることがよくあります。つまり、作成側は手順が実行される現場とは別の場所におり、船内の状況を十分に把握していない場合があるということです。その場合、手順が不便であるとか実態に即していないといった感想を船員が持ち、手順を無視したり変更したりすることにもなりかねません。このような状況になると、事故の可能性が高まり、ひいてはSMS全体の実効性も損なわれてしまうため危険です。

船員の当事者意識を高めるには、手順の策定工程全体に船員自身が関わることが大切です。最初の工程である手順の草案作成を事務所ではなく船で行うようにすれば、現場での具体的な作業手順に基づいた案を自分たちで盛り込めるようになります。後は、この草案を事務所に送り、法令や会社の方針に適合しているかの確認・承認を行ってもらえばいいのです。このように双方が協力して進めることで、現場の人間が携わった分かりやすい手順を作ることができますし、船員の当事者意識が高まり、手順が正しく行われる可能性も高くなるでしょう。

！ 終わりに

是非覚えておいていただきたいのは、SMSとその手順について簡単な解決策はないということです。手順を決めさえすればコストもかけずにすぐに安全を高められると思うかもしれませんが、手順にも限界はあり、どんな状況やリスクにも対応できるわけではありません。SMSの一環としてどんな安全対策を行うことが正しいのか、いつどこで手順を実施するのが正しいのかを判断するには、リスク評価を総合的に行うことが欠かせません。

手順を策定する際には、あらゆる状況を考慮するとともに、全ての関係者を巻き込み、その手順がリスク低減に確実に効果を発揮できるようにする必要があります。また、現場の人間が正しく守れるよう、手順は便利で分かりやすく、実態に即した内容でなければなりません。ひとたび事故が起きれば、行われていた手順が本当に適切な内容だったのか厳しい目が必ず向けられるようになります。ここで述べたようなことを理解していないと、安全だけでなく、組織の安全文化に対する船員の忠誠や信頼をも損なうことになりかねないでしょう。

ご質問のある方、自社の安全文化を向上させる方法について詳しいアドバイスを求めるの方は、ブリタニヤのロスプリベンションチームまでご連絡ください。lossprevention@tindallriley.com

デンマーク海洋事故調査委員会(DMAIB)の報告書『Proceduralizing Marine Safety - Procedures in Accident Causation』(ow.ly/QpuQ30rww9n)では、安全実現のための手順の実行時に起こりうる問題など、本稿で取り上げた内容をさらに詳しく紹介しています。



Fiona Al-Hashimi
Claims Manager TR(B) London
falhashimi@tindalriley.com

衝突に関する事例研究

VHF通信による注意散漫、および衝突危険の判断時におけるAISデータ過信の危険性などを中心に解説します。

2018年8月4日6時36分、濃霧の中、ジブラルタルのエウローパ岬沖南東4海里の地点で、コンテナ船ANL WYONG号(39,906GT)とガス船KING ARTHUR号(4,761GT)が衝突。どちらもジブラルタル湾内に向かう予定の船でしたが、当時ANL WYONG号は停止して入港指示を待っているところでした。両船とも船体にかなりの損傷をうけたものの、浸水には至らず怪我人もありませんでした。

以下の記述は、英国船舶事故調査局(MAIB)の調査結果(ow.ly/m3ci30rtAlo)を基に作成したものです。衝突の根本原因は、衝突回避行動時のVHF通信による注意散漫という、この種の事故によく見られるものでした。また、衝突の危険を判断する際に(ARPAデータよりも)AISデータに頼りすぎたことが危険を招いたことも明らかになりました。

8月4日未明、ANL WYONG号はカメルーンのカメルーン港からスペインのアルヘシラス港へ向かう途中、ジブラルタル海峡の分離通航方式に従い東行航路を航行していた(パイロットステーションのETAは6時00分)。霧が所々かかっており視界不良だったため、航海灯と音響信号を使用しながらの航海であった。4時24分、三等航海士がアルヘシラスのパイロットとVHFで交信。着岸予定だったバースには7時00分以降でないで着岸できないため、本船を湾から3海里以上離れた場所で待機させてその後の指示を待つよう連絡を受ける。

その後すぐに船長がブリッジに到着。航海計画の見直しを行い、ジブラルタル湾入口から東に約3海里の地点を待機場所に設定し、航行指示を出す。当時、現場海域には他にも船があり、レーダーで捉えることはできたが、濃霧のため目視では確認できない状態であった。

本船は待機場所に到着後、機関を停止し(ただし、すぐに始動できる状態にあった)、上甲板の照明を点灯させた。船長は現場の通航状況を確認。西向きの船3~4隻がいたものの、本船の南側を十分な距離を取って航行しており、落ち着いた状況であった。5時48分、船長はブリッジを離れ、当直であった三等航海士、見習航海士、ABの3名が残る。

一方のKING ARTHUR号は、ジョージアのクレビ港からオランダのロッテルダム港への航海中であり、同日7時00分、通船で船員を乗船させるためジブラルタル湾内で一時停泊する予定になっていた。6時00分、当直航海士(OOW)であった一等航海士が船長に予定時刻の1時間前である旨を連絡。その後、船長がブリッジに上がり、報告を手短に受けた後、乗船場所へ向かうよう指示。一等航海士も船長を補佐するためブリッジにそのまま残る。

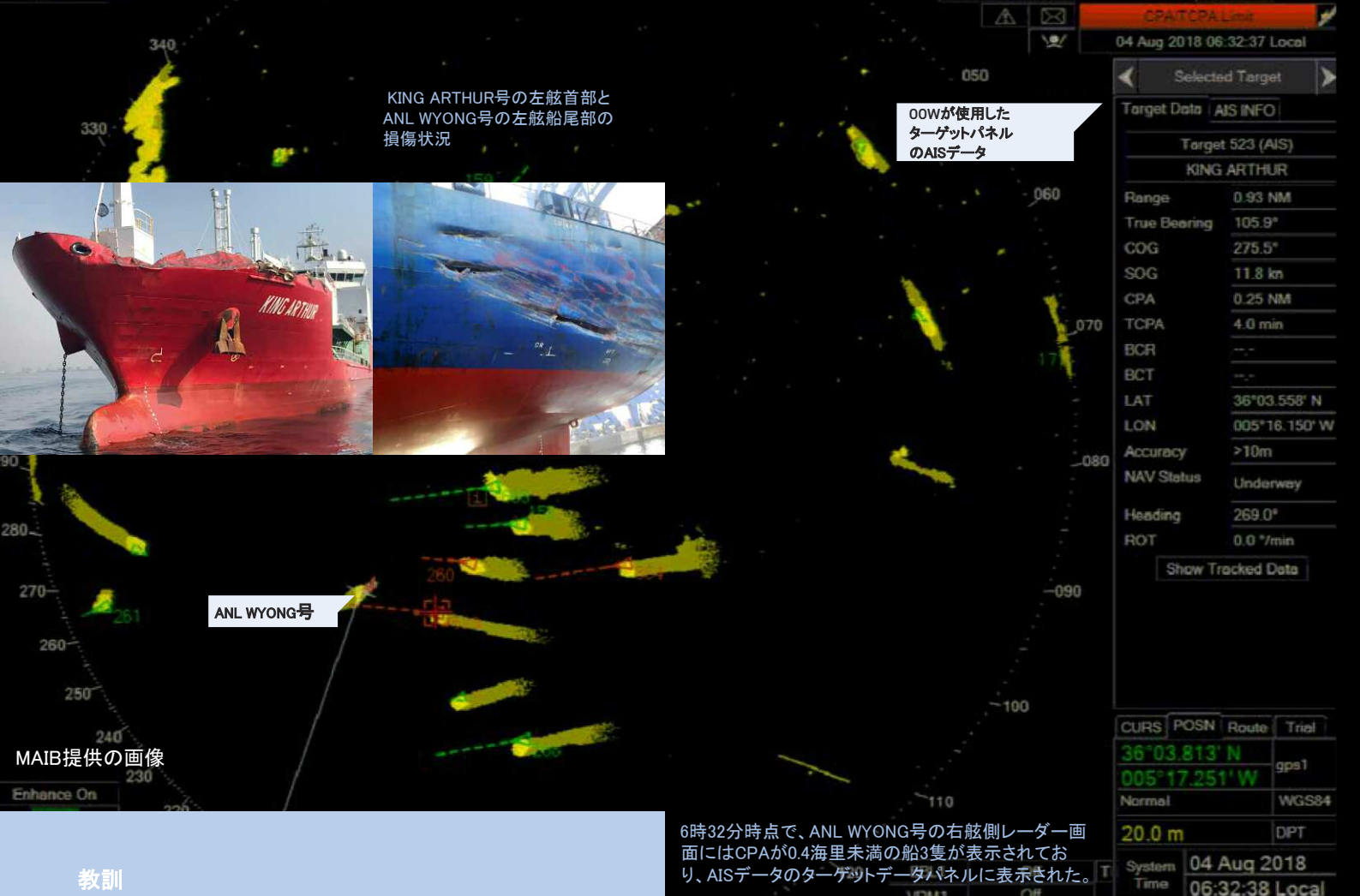
6時21分、KING ARTHUR号は、接近しつつあった1隻の船からVHFで連絡を受け、相手側が針路・速力を維持したまま通過することを承諾。その後、船長は290度から275度に変針。針路が安定したところで、レーダー上で2.4海里前方に1隻の船を確認した。ANL WYONG号と確認されたこの船は、AISデータの航海状態では「機走中」となっていた。AISシンボルの向きから、船長はANL WYONG号が南西方向へ向かっていると判断。一等航海士は別途ECDISとレーダー画面を見ながらその相手船の位置を追っており、予想CPAが右舷側0.3海里であることを確認した。

6時32分、ANL WYONG号は、KING ARTHUR号の船長の見解とは正反対に、船首方向197度の状態で北東方向への潮流に乗り、対地針路60度、対地速力2.2ノットで漂泊していた。その頃、東からは9隻の船が接近中で、ANL WYONG号のレーダーにも表示されていた。KING ARTHUR号を含むその内の3隻のCPAは、警報閾値である0.4海里を下回っていた。OOWは、船長は呼ばずに、見習航海士をブリッジの左舷側ウイングで見張りにあたらせた。

6時33分、KING ARTHUR号の一等航海士が再びVHFによる呼び出しを2分間にわたって受ける。今回は本船の左舷側に接近していたSPREAD EAGLE号からの呼び出しであった。一等航海士はCPA(0.6海里)を広げるため本船が右転することで合意し、船長が300度に変針。SPREAD EAGLE号とのCPAを広げ、ANL WYONG号の船尾側を通航するつもりであった。ただ、この決定はANL WYONG号が南西に向かって航行中であるという船長の判断に基づくものであった。

この時点で、ANL WYONG号の三等航海士がCPAが縮まっていることに気づいたため、VHFでKING ARTHUR号に連絡を試みる。その頃、KING ARTHUR号の船長もCPAが思ったように広がらないことに気づいていた。その直後、船長と一等航海士の目の前に、甲板灯に照らされたANL WYONG号の船体が霧の中から現れた。船長は面舵いっぱい切るも、左舷船首部がANL WYONG号の左舷船尾部と衝突。すぐに相手船の船尾から離れるため取舵いっぱい切った。

ANL WYONG号の船長は自室で衝突の衝撃を感知。ブリッジに上がると状況を確認してタリファのVTSに報告を行った。両船ともアルヘシラスに向かうよう指示を受け、修理が完了次第、ポートステートコントロールによる検査の間、拘束されることになった。



KING ARTHUR号の左舷首部と
ANL WYONG号の左舷船尾部の
損傷状況

OOWが使用した
ターゲットパネル
のAISデータ

ANL WYONG号

MAIB提供の画像

教訓

MAIBによる調査の結果、両船の安全管理システムやブリッジでの行動手順に明らかな瑕疵はなかったものの、この事故からは今後の教訓となるような多くの要因が見つかりました。

衝突回避時のAISの使用 — AISデータは、特に他の航海システムと併用した場合などは、ブリッジにおける状況認識を高めてくれます。ただ、今回の事故で改めて分かったのは、AISデータは誤解を招くうえに間違っている場合もあるということです。このケースでは、AIS上でANL WYONG号の航海状態が誤って「機走中」と表示されていた一方、レーダー画面でのAISシンボルでは対地針路(COG)と対地速力(SOG)を表す点線が表示されており、誤解を招きかねない状況でした。この点線は陸上に対しての船の動きを表すものです。COLREG条約にはAISデータの使用に関する条項が一切ありませんが、衝突回避行動については、受信したAISの軌道ではなく、目視やレーダーをうまく組み合わせた確認結果を基に判断すべきことには注意しておいた方がよいでしょう。

VHFの使用 — 船が比較的輻輳している状況であったため、総じてVHFは事故の原因と言われかねないような形で使われてしまいました。KING ARTHUR号の船長と一等航海士がVHFに気を取られていなければ、衝突の危険が高まりつつあることを早期に認識し、より効果的な回避行動を取れたかもしれません。衝突回避時のVHFの使用は混乱や間違いのもととなるため、避けることを強くお勧めします。

6時32分時点で、ANL WYONG号の右舷側レーダー画面にはCPAが0.4海里未満の船3隻が表示されており、AISデータのターゲットデータパネルに表示された。

安全速度 — MAIBの調査で、いずれの船も当時の状況や条件に照らせば安全とは言えない速度で航行していたことが分かっています。濃霧で、しかも船が輻輳していたにもかかわらず、KING ARTHUR号は約13ノットで航行していました。大幅に減速していれば、ブリッジにいた船員たちもさらに余裕をもって状況を判断し、衝突を回避できたはずで、ANL WYONG号は漂流中でしたが、当時の状況からして、回避行動を取れるよう行き足のある状態にしていれば、安全をさらに確保できていたことは間違いのないでしょう。

ブリッジチームマネジメント — リソースをもっと効果的に使用していれば、衝突を回避できたことは間違いありません。KING ARTHUR号では、一等航海士が衝突前にCPAが縮まっていることに気づいていたにもかかわらず、その旨を船長に伝えませんでした。当時、船長は操舵指揮者として衝突回避にかかりきりでした。一等航海士もVHFでの連絡に追われてはいましたが、重要な情報を船長に伝え、船長の行動に異議を唱えていれば、衝突を回避できたことでしょう。一方のANL WYONG号では、OOWがしっかりと見張りを続けており、接近してくる船が増えてきていることにも気づいていました。それにもかかわらず、船長を呼んで衝突を回避するという行動を取らなかったのです。当該船の夜間命令簿では、このような場合に船長を呼ぶよう定めていました。しかも、機関も停止したままでした。

MAIBの報告書では、現地VTSの対応(対応不足)も取り上げています。この事故では、衝突の危険が高まっているにもかかわらずVTSの介入がなかったため、現地の船舶通航業務の見直しを行うようスペイン開発省に対して勧告がなされました。勧告内容は、アルヘシラスに入る船舶に対する通航編成業務の実施検討や、当該港への入港を待つ船専用の停泊場所の設置検討などです。
ow.ly/m3ci30rtALo

ガイダンス

船舶のレイアップ



Jacob Damgaard

Loss Prevention Manager TR(B) Singapore
jdamgaard@tindallriley.com

コロナ禍により一部の海運市場は不況に追い込まれています。メンバー各社の中にも、取引需要に合わせるべく船隊規模の見直しを迫られているところがあるのではないのでしょうか。この見直しによって増えているのがレイアップ(休航)です。レイアップは臨機応変に行うことができ、採算面でも都合のいい選択肢と思われがちですが、それなりのリスクもあるため、よく検討してから進める必要があります。

レイアップの詳細を決める前には検討しておくべき事項がいくつもあります。このガイダンスは、その一部を検討する際に役立つ各種アドバイスをメンバーの皆さまにお伝えしようと当クラブで作成したものです。以下はその一例です。

- ・レイアップの状態 — コールドレイアップにするのか、ホットレイアップにするのかを決める
- ・場所 — 船の安全を保てる場所を選ぶ

- ・配乗 — 何名の船員を乗船させておくのか、それともレイアップ管理会社に委託するのかを決める
- ・具体的な注意事項 — レイアップ中も船の保守を行う
- ・運航の再開 — レイアップ終了時にスムーズに再開できるようにする

また、「係船戻し」の概要や、レイアップに関する当クラブの規則、係船戻しの対象となるために満たさなければならない条件についてもご紹介しています。

船舶のレイアップガイダンスの全文は、ブリタニヤのウェブサイトでご覧いただけます。

ow.ly/YwAY30rwRfJ

ご質問のある方や、船舶のレイアップに関する詳しいアドバイスをお求めの方は、ブリタニヤのロスプリベンションチームまでぜひご連絡ください。lossprevention@tindallriley.com



ガイダンス 麻薬 密輸の防止

残念ながら海運業界は、特に米国や欧州では、麻薬輸送の手段として船を使おうとする密輸業者の格好の標的になっています。これまでも船内から違法麻薬が見つかったために船が拘束されるという事態が発生しており、中には船長や船員が逮捕・収監されてしまったケースもあります。巻き込まれた船員やその家族にとって、このような状況が精神的に大きな負担となることは言うまでもありません。そのため、船内に麻薬が持ち込まれないようしっかりとした対策を行うことが重要です。

そこで、ブリタニヤのロスプリベンションチームでは、船員にほとんど気づかれることなく麻薬がどのようにして船内に持ち込まれているのか、それを解説するガイダンスを作成しました。密輸業者による数々の巧妙な手口を紹介するほか、メンバーや船員にどの程度の意識が求められるのか、ということについても取り上げています。また、密輸リスクの引下げに役立つ、実行すべき安全対策も一覧にして掲載しています。

さらに、船内で不審な荷物やアイテムを見つけた場合の対処方法についても紹介しています。最も大切なのは、不審な荷物を見つけた際には決して手を触れないということです。手を触れてしまうと、違法な活動に関わったとして後々訴えられることにもなりかねないからです。

麻薬密輸の防止ガイダンスの全文は、ブリタニヤのウェブサイトでご覧いただけます。

ow.ly/2rxf30rwRhI

ご質問のある方や、麻薬密輸リスクの引き下げに関する詳しいアドバイスをお求めの方は、ブリタニヤのロスプリベンションチームまでぜひご連絡ください。lossprevention@tindallriley.com





Slav Ostrowicki
Loss Prevention London
sostrowicki@tindallriley.com

石炭

危険をはらんだ貨物の 輸送ガイド

石炭と言ってもその種類は幅広く、特性や危険性もさまざまです。こうした複雑な貨物の理解に役立てるべく、この度ロスプリベンションチームでは、石炭輸送時の注意事項をまとめたガイダンスを作成しました。ブリタニヤウェブサイトの Knowledge Base のページ (ow.LY/7fuz30rwSh0) でご覧いただけます。ここではその注意事項の概要を紹介します。

各種石炭は次のような特徴を示す場合があります。深刻な事態を引き起こす可能性があります。

- メタンを発生させ、その結果、引火性雰囲気や爆発性雰囲気を生成する可能性がある
- ホールド内やその隣接する区画の酸素を欠乏させる
- 自己発熱や、場合によっては自然発火する傾向があり、それに伴い一酸化炭素を放出する(吸い込んだ場合には人体に有害となる)
- 水分含有量が多い状態で輸送した場合、液状化する
- 水と反応すると、腐食の原因となる酸のほか、水素や有毒ガスが発生する

このような危険があることから、石炭を輸送する際には国際海上固体ばら積み貨物(IMSBC)コードに従う必要があります。このコードには、石炭輸送時の危険性や注意事項がまとめられています。

貨物申告書

荷送人が提出する貨物申告書はIMSBCコードに従ったものでなければならず、内容についても精査が必要です。輸送する石炭について、メタンを発生しやすいか、自己発熱しやすいかが明記されていなければなりません。また、荷送人は船長に対して石炭の積荷役や輸送を安全に行うための推奨手順を示すことが求められます。石炭を輸送する際は、貨物申告書の内容が正確でない場合を念頭に置き、別途確認が取れるまではどの石炭も危険性があるものとして扱うことを推奨します(特に、自己発熱しやすい場合など)。

IMSBCコードによる分類

石炭は、IMSBCコード上でグループA(液状化しやすい貨物)およびグループB(化学的危険性を有する貨物)に分類されています。積出国当局の検査を受けた場合か、粒径分布が定められた基準を満たしている場合は、グループB単独の分類となります。

グループB単独の分類とならない限りは、積出国当局の認証を受けた機関が発行した水分含有量(MC)証明書と運送許容水分値(TML)証明書を貨物申告書に添えて提出しなければなりません。詳細については、IMSBCコード第4章に記載されています。

積荷役時の貨物温度

自己発熱しやすい旨の申告を受けた場合は、荷役前・荷役中に貨物の温度を計測しなければなりません。ただ、申告内容が正しくない場合もあるため、荷役前には必ず温度計測を行うことを推奨します。計測にあたっては現地サーベヤーの手配が必要になることもあります。貨物温度が55°Cを超える場合は、積込を許可してはいけません。また、自己発熱は局部的に起こる可能性もあるため、平均温度をもとに積込を許可することは避けた方がいいでしょう。

石炭

危険をはらんだ貨物の
輸送ガイド

航海中の貨物モニタリング

石炭を輸送する場合には、ホールドに入らずに、温度やガス濃度、ホールドビルジのpH値を一定間隔で計測しながら貨物の状態をチェックできるようにする必要があります。計測は最低でも1日に1回は行い、計測内容は間違いのないように記録しなければなりません。

積荷役の前には、ガス濃度測定器、温度計ならびにサンプル採取口の状態が正常であるかを然るべき研修を受けた人員が確認する必要があります。IMSBCコードには、サンプル採取と計測の手順が漏れなく記載されています。

石炭には断熱性があるため、温度計測の結果はあくまで温度計付近の温度を示したものにすぎず、この方法では局部的に発生する自己発熱を検知することはできません。石炭が自己発熱すると一酸化炭素(CO)が放出されるため、貨物のモニタリング方法としてはガス測定器を用いた方が効果的でしょう。

石炭を輸送する船舶は、メタン(CH₄)、酸素(O₂)、一酸化炭素(CO)の濃度を計測するための機器を必ず備えておかなければなりません。これらの気体を計測することで、自己発熱と爆発性雰囲気生成という石炭輸送に伴う2大危険の兆候を把握することができます(自己発熱はCO濃度で、爆発性雰囲気の生成はCH₄の濃度から分かります)。

このガイダンス(ow.LY/7fuz30rwSh0)では、石炭輸送時の換気に関する注意点についても詳しく紹介しており、CH₄やCOの濃度が一定のレベルに達した場合には、船主とクラブに連絡し、専門家のアドバイスを至急得るよう強く求めています。

石炭輸送時のその他の注意事項:

- ・貨物がビルジウェルに入り込まないよう、適宜ビルジウェルを清掃し、乾燥させ、覆っておくこと

- ・ホールドに隣接する区画の気体濃度をチェックし、それらの区画に入る前には必要に応じて十分な換気を行うこと
- ・ホールドおよびこれに隣接する区画内にある電線および電気部品に損傷がないようにし、爆発性雰囲気下でも安全に使用できる状態にしておくか、またはしっかりと絶縁しておくこと
- ・石炭は、温度が常時55°Cを超えているような高温場所に隣接して積載しないこと
- ・IMSBCコード第4章および第5章の関連条件に従って、貨物のトリミングを行うこと
- ・貨物区域およびこれに隣接する区画において、喫煙と裸火の使用を許可しないこと
- ・貨物に近い場所および隣接する区画での火気使用工事の実施、または着火源の使用については、必ず適切な換気、メタンガスの計測を十分に行ってから検討すること
- ・ビルジウェルのpH計測値の結果、腐食の危険性があることが分かった場合には、タンクトップおよびビルジ管系に酸がなるべく蓄積しないよう、ビルジの排出を頻繁に行うこと

終わりに

石炭は危険をはらんだ貨物ではありますが、輸送の際に事故が起こることはほとんどありません。IMSBCコードでは石炭の輸送に関する要件を詳しく定めており、船長、全航海士、関係者はこの要件に従う必要があります。ブリタニヤのガイダンス(ow.LY/7fuz30rwSh0)には、石炭輸送時の主な注意点をまとめています。何らかの事故の危険がある場合、船長は船主および当クラブに至急連絡を取り、必要に応じて専門家のアドバイスを得るようにしてください。

補足

本文書は、石炭輸送に伴う危険や注意点の概要を記載したものであり、IMSBCコードやその他の規則・慣行で決められた総合的なガイダンスの内容を再度説明したり、それに取って代わることを意図したものではありません。

CLAIMS AND LEGAL

堪航性を確保するための 船主の義務の範囲 — CMA CGM LIBRA号事件



Amanda Cheung, Fleet Manager TR(B)HK
acheung@tindallriley.com

控訴院は、航行計画 (passage plan) の欠陥が堪航性を失わせるという英国高等法院の判決を確認し、運送人は堪航性を確保させる委譲できない注意義務を負っていることを再確認した。

2011年5月18日、コンテナ船CMA CGM LIBRA号(以下「本船」)は、香港に向かってアモイ港を出港しているとき座礁した。座礁時、本船は、浮標がある航路から約4ケーブル外側で、海図上では水深30メートル以上の場所を航行していた。船主は、座礁の原因を海図にない浅瀬であったと述べた。

座礁の結果発生した費用について共同海損 (GA) が宣言された。しかし、一部の荷主は、座礁の原因が航行計画の不備による本船の不堪航にあると主張し、共同海損分担金の支払いを拒んだ。香港への航行計画は、本船の二等航海士が作成し、船長が承認したものであったけれども、アモイへの水路外の海図に記載されている水深は信頼に足らず、海図に記載の水深よりも浅いという、航路情報6274(P)/10における警告が記載されていなかった。

高等法院は、航行計画に欠陥があること、航行計画は堪航性の一側面であること、そして、航行計画の欠陥と浮標のある航路から離れるという船長の過失との間に因果関係があることを認めた。航行計画の作成における船長と二等航海士の過失は、船主が本船の堪航性を確保するために注意を尽くさなかったことに相当する、と裁判所は判断した。本船船主がよって、共同海損における船主の請求は認められなかった。船主は、2つの理由に基づいて高等法院判決に対して上訴した。第1に、1回限りの航行計画の欠陥は航海過失に該当し、本船を不堪航性にさせない。船主は、航行計画及び作業用海図は本船の属性ではなく、単に航行上の決定の記録に過ぎないと主張した。

控訴院は、この主張を斥け、航海過失または船舶管理上の過失が航海開始前に発生した場合、堪航性を失わせ得ると判断した。航行計画の欠陥が一回限りの出来事であったからといって、それが堪航性を失わせることを妨げるものではない — 単発的な過失と系統的な欠陥は、いずれも堪航性を失わせ得る。控訴院はまた、航路情報による警告を記載するように作業用海図が適切に修正されず、それが本船の属性である海図の欠陥となることは、高等法院判決の暗黙の了解である、と述べた。

船主の2つ目の上訴理由は、航海士として行われた船長及び乗組員の行為は、ヘーグまたはヘーグ・ヴィスビー規則第3条

第1項に基づく本船の堪航性を確保する運送人の注意義務の行使として扱われるべきではないというものであった。この点について控訴院は、ひとたび船主が運送人として貨物に対して責任を負うと、航海のために本船を整える船長および乗組員のすべての行為は、たとえそれらが航海前および航海開始時の航海行為であったとしても、運送人として行われたものである、と判断した。よって、船主は、第3条1項の委譲できない義務の結果として、そのようなすべての行為について責任を負う。

このようにして船主の控訴は棄却された。

本判決に対しては次の評価がある。運送人は、その被用者の航海開始前のあらゆる過失について、それが航海に関するものであっても、責任を負うことになる意味で、本判決は、第3条1項に基づく注意を尽くす運送人の委譲できない義務の範囲を拡大したものである。

船主にとって本判決は、船内に完全に最新の海図を備え、船員が正確かつ熱心に航海計画を立てることの重要性を示している。

なお、船主による本判決に対する最高裁への上訴が認められたことについて留意すべきである。



補償状の連鎖における担保提供義務に関するガイドンス — MIRACLE HOPE号事件



Dr. Michaela Domijan-Arneri, Fleet Manager TR(B) London
marneri@tindallriley.com

近時の関連する2つの事例において、英国の裁判所は、国際P&Iグループ(IG)による標準補償状書式(LOI)の文言が課す要件と、LOI連鎖における中間当事者の義務について、ガイドンスを提供した(Trafigura Maritime Logistics v Clearlake Shipping Pte [2020] EWHC 726 (comm)およびClearlake Chartering USA v Petroleo Brasileiro [2020] EWHC 805 (comm))。

背景

Miracle Hope号は、船主(Ocean Light)からTrafigura Maritime Logistics Pte Ltd(Trafigura)に定期傭船に出され、TrafiguraはClearlake Shipping Pte Ltd(Clearlake)に再傭船に出されていた。一方でClearlakeは、本船をブラジルから中国への原油輸送のため、Petróleo Brasileiro SA(Petrobras)へ航海傭船に出した。各傭船契約の条項に基づき、船主は、傭船者がLOI条項を発動した場合、B/L原本の呈示なく貨物を荷揚げすることに合意した。当該条項は、IGの標準補償状書式を規定しており、傭船者は以下を合意した。(i) B/L原本を呈示することなく貨物を引き渡したことによって生じる全ての責任について、船主に補償すること、(ii)関連する手続きで防御するための資金を提供すること、および、(iii)本船アレストを防ぐため、またはアレストから解放するために「必要な仮差押解除金その他の担保を要求に従って」を提供すること。

Petrobrasは、Clearlakeに対し、標準LOI文言と引き換えにB/L原本なしの貨物荷揚げを求めた。Clearlakeは当該要求を川上のTrafiguraにパスし、またTrafiguraはOcean Lightにパスした。そして貨物は、B/L原本の呈示なく引き渡された。

本船はその後、貨物受取人の銀行であるNatixisによってシンガポールでアレストし、NatixisはOcean Lightによる貨物誤配によって損害を被ったと主張し、7,600万ドルの担保を要求した。その後、C/Pチェーンにおける各船主は、傭船者に対し、自らが提供したLOIを履行するよう求めた。しかしながら、担保が提供されず本船アレストが続いたため、Trafiguraは、「直ちに」担保を提供せよというClearlakeに対する命令を英国裁判所から取得した。Clearlakeもその後、同種のPetrobrasに対する命令を取得した。

争点

裁判所命令にもかかわらず、ClearlakeもPetrobrasも担保を提供せず、よって本船はアレストされたままだった。そこで本件

は、再び英国裁判所で審理されることになった。ClearlakeとPetrobrasはともに、担保として銀行保証状を発行する準備はできていたが、Natixisによる不当な担保要求のため、発行できなかったと主張した。両者はまた、シンガポール裁判所の判断を得るべく手続きに参加したが、Covid-19による制限のため手続きが遅延していたと主張した。

英国裁判所は、ClearlakeとPetrobrasが銀行保証状によって担保を提供しようとしたことを認めたものの、銀行保証状の条件が合意に至らず、かつ、シンガポール裁判所が迅速な判断を示すことができないと明らかになった時点で、担保として現金を裁判所に積むべきであったと述べた。したがって裁判所は、ClearlakeとPetrobrasに対し、7,600万ドルの現金をシンガポール裁判所に積むよう命じた。その後の審問でClearlakeは、Petrobrasが支払いを行った時点で初めて、Clearlakeは現金を裁判所に積む義務を負うべきだと主張した。しかし裁判所は、ClearlakeのTrafiguraに対する義務はPetrobrasのPetrobrasに対する義務とは独立していることを理由に、この主張を斥けた。Clearlakeは、Petrobrasが提供したか否かに関わらず、担保を提供する義務を負った。

英国裁判所の認定を踏まえてのポイント

IGの標準LOI文言は、「必要な担保」を提供しなければならないとしている。その意味について裁判官は、アレスト地の管轄裁判所が要求する担保が提供されるべきだが、アレスト当事者による不合理な要求に応じる義務はない、と述べた。したがって、ClearlakeとPetrobrasはいかなる形式であれNatixisが要求する担保を提供しなければならない、というTrafiguraの主張は斥けられた却下された。

IGの標準LOI文言における「要求に従って」担保を提供するという要件は、当事者が直ちに、または一定時間内に担保を提供しなければならないことまで意味していない。しかしながら、裁判官は、各事案の状況に応じて、担保は最も短い実行可能な期間内に提供されなければならないと判断した。この要件を満たすため、補償を行う当事者は、保証文言を速やかに合意できないとき、裁判所に現金を積むか、アレスト地の裁判所に対して十分な担保についての判断を求めるか、検討すべきである。

LOIの連鎖における中間の当事者は、たとえ自分にとっての川下傭船者が担保を提供しないときであっても、川上の船主に対して担保を提供する義務を負う。

船舶運航者、管理者、 そして船主責任制限



Rishi Choudhury, Associate Director TR(B) Denmark
rchoudhury@tindallriley.com

1976年船主責任制限条約1条は、「海上運航船舶の所有者、傭船者、管理者または運航者」が、船舶上で又は船舶の運航に直接関連して生じる死亡、身体の傷害または財産の損傷に関する債権に対して責任を制限することを可能にしている。

近時の判決において(The Stema Barge II [2020] EWHC 1294)、裁判所は、責任制限条約1条の「運航者」に、管理者のほか、船主の許可を得てその被用者を乗船させ、船舶の通常業務において船舶を運航するよう指示するあらゆる者も含みうると確認した。

本件は、2016年11月のドーバー沖での暴風雨に際し、採石した岩石を積んでいた無人のバージ「STEMA BARGE II」がアンカーを引きずり、よって海底ケーブルを損傷させたとされた事件である。

ケーブル所有者は、その損傷を理由に、バージの登録船主および傭船者に対して、5,500万ユーロの損害賠償を請求した。船主および傭船者は、3番目の事業体であるStema Shipping UK Limited (「Stema UK」)とともに、その責任をバージのトン数を基準に計算した約550万ポンドに制限するよう求めて、英国裁判所で手続きを開始した。

ケーブル所有者は、船主および傭船者が1976年責任制限条約に基づいて責任制限できることを認めた。しかし、ケーブル所有者は、Stema UKが同条約1条の意味するところのバージ運航者でも管理者でもないことを理由に、Stema UKは責任制限することができないと主張した。

裁判所は、傭船者と所有者がノルウェーでの貨物積み込み、そしてドーバーまでのバージの曳航を手配していたことを事実として認定した。また、Stema UKはノルウェーからドーバーまでの航海の遂行において実質的な役割を果たしていなかったと認定された。しかし、バージがドーバー沖に到着しタグから切り離された後、Stema UKは、バージ所有者に代わってバージを操作し、貨物の積替えと引渡しを行うための人員を提供した。この目的のために、Stema UKが錨泊場所を選定し、Stema UKが雇用した人員が錨を降ろすためにバージに乗り込んだほか、荷役中のバージのバラスト水処理、発電機のメンテナンス、航海灯の操作、バージの位置の監視などの様々な事項に対処した。

傭船者も、ドーバー到着後も、気象予報を注視したり、船体検査を手配したりして、限定的ながら実際上の役割を担っていた

けれども、バージがドーバーにいる期間、バージを操作するための人員を配置していなかった。バージの操作について、船上で必要なことをさせるための人員を派遣することで、Stema UKだけがバージを運航していた。その人員が、嵐の間、バージを錨泊させる決定をした。

これらの事実にも照らし、裁判所は、Stema UKが管理者とみなされるか運航者とみなされるか、あるいは役割が重複する可能性があるため、その両方とみなされるかどうかを判断しなければならなかった。

裁判所は、船舶の管理者とは、典型的には、船主の委託を受けて、船舶の安全運航、汚染防止、訓練を受け適切な資格を有する船員の乗組み、船舶の維持管理、船舶の使用の確保、船舶の航行準備を確保するための安全管理システムを考案し、維持する義務を負う者である、と述べた。

従来型の有人商船の場合、管理と運航を区別することは難しく、2つの概念には互換性がある。しかし裁判所は、管理が船舶の安全運航を確保するための基準、手順、監視システムに関係しているのに対し、運航はむしろ、日常的な船舶の実際の作業に関係している、と述べた。

無人のバージの場合、運航させるために遵守すべき事柄ははるかに少ないが、それでも「運航者」であることには、船舶の運航を管理・統制するという概念が含まれている。裁判所は、「船舶の運航者」の通常の意味には、管理者だけでなく、所有者の許可を得て、その被用者を船舶に乗船させ、船舶の通常の業務を行うように指示する者も含まれるとした。

証拠を総合的に考慮して、裁判所は、ドーバー沖にいた期間、Stema UKはバージの運航者であり、よって、ケーブル所有者による請求に関して、その潜在的な責任を制限することができると判断した。

どちらの当事者が管理者で、どちらが運航者かを特定することは、主に事実に基づいて行われる。しかし、裁判所は有益なガイダンスを提供している。すなわち、船舶の安全運航を確保するための基準、手順、監視システムについて主たる責任を負う者が「管理者」ある。また、ある者は、その事故発生時の船舶に対する物理的および意思決定における支配の程度に応じて、特定の航海の段階に限り、船舶の「運航者」と見なされ得る。



britanniapandi.com
britanniacommunications@tindallriley.com

