

RISK WATCH

2022年9月号

サステナビリティ 問題は気候変動だけではない

JACOB DAMGAARD ブリタニヤのSUSTAINABILITY LEADへのインタビュー

脱炭素化 これまでの進捗と今後の展開

ブリタニヤ香港 ティンドールライレー/ブリタニヤ香港支店

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



今回のRISK WATCHはサステナビリティ特集です。海運業界の脱炭素化をテーマにした記事のほか、ESG課題にどのように対処すべきかを、新たにブリタニヤのSUSTAINABILITY LEADに就任したJACOB DAMGAARDにインタビューした記事を掲載しています。

国、金融機関、規制当局、そして社会全体にとってサステナビリティはますます重要になってきています。P&Iクラブも例外ではありません。メンバーのよりどころとして、長きにわたって信頼されるパートナーとならなければならないからです。サステナビリティはブリタニヤの管理プロセスに組み込まれており、ブリタニヤの文化の基盤ともいえます。ブリタニヤは、海運業界全体でサステナビリティを実現するべく、業界内でも幅広い連携を進めています。また、メンバーのサステナビリティへの取り組みを支援するとともに、すべての従業員に組織としてのサステナビリティ戦略を理解してもらい、日々の業務にその戦略を取り入れるよう推進しています。

ブリタニヤは、複数の重要業績評価指標(KPI)を設定し、それを記録、報告することで、国連が定めた多くの「持続可能な開発目標(SDGs)」との整合性を事業全体で確立してきました。ダイバーシティ、健康と安全、研修と養成に関する対策などもSDGsに沿った内容になっています。

また、2021年以降、飛行機移動によるカーボンフットプリント目標のモニタリング、企業提供プログラムの効果の測定、主要マネジャーのESGに対する責任の規定を行い、多角的なアクションプランを作成してきました。

最新のサステナビリティレポートで、CEOのANDREW CUTLERは結びの言葉として次のように述べています。「昨年、初のサステナビリティレポートを発表以降、ここまで来られたことに満足しています。私たちは、今後もこの歩みを止めることなく、持続可能性の高い未来を作っていくためにこれからも活動を続けていきます。」


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。

britanniacommunications@tindallriley.com

(翻訳)ブリタニヤ・ヨーロッパ日本支店

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るようお願い申し上げます。



問題は気候変動 だけではない



近年、サステナビリティやESG(環境・社会・ガバナンス)といった用語が、海運業界のみならず世界的によく聞かれるようになりました。しかし、こうした用語は具体的にどのような意味なのでしょう。海運業界でサステナビリティは脱炭素化とほぼ同義語になっていますが、脱炭素化以外にも問題はあります。気候変動に対処しているときも、決してこのことを忘れてはいけません。

まず重要なのは、サステナビリティとESGの違いを理解することです。最も広い意味でいうサステナビリティとは、かなりまだ漠然とした大まかな用語ではありますが、定義としては、「人類が長きにわたって安全に共存していくことを基本的に目指す社会的目標」だといえることができます。言いかえるならば、ビジネスにおけるさまざまな倫理的かつ責任ある取り組みといったところでしょう。一方のESGは、環境・社会・ガバナンスの各制度が持続可能であると規定するための、また会社を運営上・風評上のリスクから守るための具体的な基準を定めたものです。この点から、サステナビリティは脱炭素化だけに特化したものではないといえます。ESGの取り組みを始める場合は、まず国連の持続可能な開発目標(SDGs)と、国連グローバルコンパクトの10原則について学ぶことから始め、それを自社の戦略やポリシー、手順に取り入れるとよいでしょう。

ESGを理解するには、最後の頭文字であるG、つまりガバナンスから始めるほうが分かりやすいかもしれません。ガバナンスはS(社会)とE(環境)に比べると見過ごされがちです。しかし、家づくりを例に考えれば、ガバナンスとは、ESGの取り組みをさらに進めていくにあたってしっかりと定めておくべき基盤であり、会社として事業を運営する上での枠組みとなるも

のです。この枠組みの中には、(当然守らなければならない)法令要件はもとより、業界のベストプラクティスの数々も含めるべきです。加えて、会社として規則を順守するだけでなく、倫理的な行動も実現していけるような手順やポリシーの策定・実行も必要になります。こうした枠組みを定めると、自社の事業体制へのESG導入が促されます。感情ではなく理性に基づいてESGに取り組めるようになり、事業を営む上でESGが当たり前の要素として組み込まれるようになるのです。

確固たる基盤を築いたら、次はS(社会)です。安全な労働環境の整備などがこれにあたります。安全な労働環境の整備は、海運業界ではもちろん以前から叫ばれていました。90年代には国際安全管理(ISM)コードが強制化されています。その主な目的の1つは安全な労働環境の実現でした。さらに2013年には、国際労働機関の海上労働条約(MLC)が発効しています。これは、安心安全な職場で働く権利など、船員の権利を世界全体で保護することを目的としたものです。しかし、ESGの範囲はこれだけにとどまりません。MLCやISMは船員と彼らが乗る船舶の運航を対象としたものですが、ESGは、海上・陸上を問わず組織全体が対象となるのです。ここでは、労働者の権利確保に加えて、ジェンダーや人種の平等、イン

IT'S NOT JUST ABOUT CLIMATE CHANGE

クルージョン(受容)、養成環境も問われます。また、現代奴隷や児童労働を一切用いず、贈収賄や腐敗行為の防止に真剣に取り組む、倫理的な事業モデルも求められます。

そして次がE(環境)です。これは、気候変動を抑えようと世界が躍起になっていることもあり、ESGの中では最も話題に上る部分かもしれません。先にも述べましたが、E(環境)と脱炭素化はほぼ同義語となっています。脱炭素化は非常に重要で喫緊の目標であるため、同義語になるのも当然と言えば当然です。今後の海運業界にとっても間違いなく重要な課題の一つです。しかし、環境に対する責任ある行動はこれだけではありません。プラスチックの使用削減、リサイクルの強化、環境に負担の少ない廃棄物処理技術の開発、海洋・陸上環境の全面的な保護なども挙げられます。

ESGに関する現在と今後のリスクと制御方法を特定したら、次は重要業績評価指標(KPI)を設定してパフォーマンスを測定し、その結果を年に1度サステナビリティレポートの形でステークホルダーに開示しましょう。

サステナビリティ会計基準審議会(SASB)は、海運業を含む77の業種で、財務パフォーマンスを特に大きく左右するESG問題を見極める基準を作成しました。

SASBの海運業サステナビリティ会計基準では、海運に関して開示が必要な

ESGのカテゴリーを多数定めています。気候変動に関する要素だけでなく、生態学的影響、ビジネス倫理、従業員の健康と安全なども開示対象になっています。

クラブのサステナビリティ戦略については、ブリタニヤの年間サステナビリティレポートで詳しく紹介しています。こちらからダウンロードいただけます。

<https://bit.ly/3wlfGnx>

サステナビリティやESGという言葉は今も単なる流行語として捉えている方もいらっしゃるかもしれませんが、これらの言葉が廃れることはなく、むしろますます重要になっていくものと思われます。金融セクターではポセイドン原則が導入されました。これは、気候変動に関する取り組みを船舶融資の意思決定に組み込み、海運セクターの脱炭素化を促進するための枠組みです。しかし、サステナビリティとESGの課題解決を



推し進めるのは金融機関だけではありません。市場からの需要や顧客からの期待も後押しになっています。海運会社は、気候変動だけでなく、社会・ガバナンスに関する義務に関しても分別と責任ある行動が期待されているのです。

サステナビリティとESGの問題に関してご不明な点がありましたら、ブリタニヤP&Iのサステナビリティチーム (sustainability@tindallriley.com) までお問い合わせください。



ブリタニヤP&Iの SUSTAINABILITY LEADに就任した JACOB DAMGAARDへの インタビュー

人間の未来にとってサステナビリティが不可欠であることは周知の事実であり、海運にとってもそれは例外ではありません。今回のRISK WATCHでは、サステナビリティにまつわるさまざまな問題を取り上げているため、**JACOB DAMGAARD**をご紹介するにもよい機会かと思いません。DAMGAARDがロスプリベンションチームの所属であることはご存じの方も多いと思いますが、このたび SUSTAINABILITY LEADも兼務することになりました。そこで、ESGとサステナビリティの問題に対する見解を聞くため、いくつか質問に答えてもらいました。

ひとつ前の記事でESGという用語について考えてみましたが、サステナビリティとはどう違うのでしょうか。

まずは、サステナビリティの一般的な定義から考えてみましょう。サステナビリティというのは漠然とした用語ですが、要約すると、「**人類が長きにわたって安全に共存していくことを基本的に目指す社会的目標**」といえます。もしくは、1987年の国連ブルントランド委員会で述べられた言葉を借りれば、「**将来の世代の欲求を満たしつつ、現在の世代の欲求も満足させること**」だといえるでしょう。つまり、サステナビリティの基本は、現在と将来の世代のために健全な地球環境を守るべく、節度を持って倫理的に行動することなのです。

ESGというのは、このサステナビリティを環境・社会・ガバナンスの3つの分野に大きく分割し、サステナビリティの全体目標を達成するために、この3つの分野から制度や対策を実行していくというものです。具体的には、ポリシーやプロセスの導入に加えて、KPIに基づいたパフォーマンス測定と目標設定によってパフォーマンスを改善するといった形で実施します。

なぜサステナビリティがそこまで重要なのでしょうか。

世界にもたらす長期的な影響を軽減するために、気候変動に至急取り組む必要があることは広く知られています。国連SDGsの目標13でも、「気候変動およびその影響を軽減するための緊急対策を講じる」ことを掲げています。しかし、サステナビリティには気候変動と同じくらい重要な側面が他にもたくさんあるため、一人一人が持続可能な計画と目標を導入して、サステナビリティの実現に寄与していかなければなりません。

今日の消費者は以前よりも政治意識が高く、企業が事業のあらゆる面で倫理的に行動することを当然のように期待しています。少しでも誤りを犯せば、それが意図的であれなんであれ、その企業は経営面でも風評面でも大きなダメージを受けかねず、しかもその影響が永遠に続くかもしれません。そのうえ今は、グリーンエネルギーへの移行目標など、サステナビリティに関する意欲的な目標を政策として立てようという動きもあります。

気候変動の軽減は喫緊の課題であり、そのためには海運業界の脱炭素化も必要です。そこで、気候変動に関する取り組みを船舶融資の意思決定に組み込む枠組みである、ポセイドン原則が導入されました。このポセイドン原則に加えて、海上貨物憲章をはじめとする対策が導入されたことも相まって、海運会社は自社のフリートへの融資を確保するべく、サステナビリティ対策の実施をますます迫られるようになってきました。また、グリーンエネルギーへ移行したほうがよさそうだという気運が業界全体で高まっているほか、移行について規制当局からの要求事項もあります。さらに、従業員が自分の会社に対して倫理的な行動を求めるといふ、内部からの期待もあります。そのため、海運会社は持続可能な事業運営とサステナビリティの促進を強く迫られている状況です。今後もこの傾向は間違いなく強まっていくでしょう。

用語の意味は分かりましたが、ブリタニヤ自体は持続可能性を高めるためにどのようなことを行っているのでしょうか。

サステナビリティはすでにブリタニヤの事業運営に組み込まれています。ブリタニヤは、17ある国連の持続可能な開発目標(SDGs)の多くや、国連グローバルコンパクトの10原則にコミットしています。その結果、多くの取り組みが生まれました。再利用可能なウォーターボトルを従業員に支給し、賃借しているオフィスの空間の使い方にも目を向けました。ほかにも、チャリティ活動の支援や、腐敗防止への取り組み、KPIを基にした出張時のカーボンフットプリントやジェンダーや人種の平等性などの測定を行っています。

大切なのは、メンバーや業界全体によるサステナビリティへの取り組みに対して、ブリタニヤが最善の形でサポートできるということです。

ここでご紹介した取り組みについては、サステナビリティレポートに詳しく記載しています。このレポートは、公認の開示基準要件に従って毎年発行しているもので、ブリタニヤのウェブサイトからダウンロードいただけます。

<https://bit.ly/3KbfZXA>



Jacob Damgaard

Associate Director, Loss Prevention Singapore
jdamgaard@tindallriley.com



大切なのは、メンバーや業界全体によるサステナビリティへの取り組みに対して、ブリタニヤが最善の形でサポートできるということです。

メンバーがサステナビリティの向上に向けて取り組む中、ブリタニヤはどのような支援をしているのか教えてください。

大切なのは、メンバーや業界全体によるサステナビリティへの今後の取り組みに対して、ブリタニヤが最善の形でサポートできるということです。たとえば、脱炭素化までの各過程やネットゼロ経済への移行においては、新しい技術が必要になるでしょう。しかし、これは新たなリスクを生むことにもなりません。ブリタニヤは多様な優れたメンバーと密接な関係を結んでいるからこそ、こうした潜在的なリスクの内容や、損失を防ぐためのリスク軽減方法について理解を促しやすい立場にあります。脱炭素化やサステナビリティのそのほかの側面にどうアプローチするかはメンバーそれぞれで異なるため、理解促進は特に重要です。サステナビリティレポートのテンプレートを発行したのもこのためです。このテンプレートは、サステナビリティの取り組みを始める上での手引きとしてお使いいただけます。ブリタニヤのウェブサイトからダウンロード可能です。

<https://bit.ly/3wpvJkb>

また、P&I保険会社としては、可能性を排除するのではなく受け入れることが大切です。つまり、代替燃料などの新たな技術に投資して試してみようと考えているメンバーに対して、P&I保険によるカバーを制限するのではなく、私たちが一種のセーフティーネットになるべきだということです。必要なデューデリジェンスをメンバーが実施している限り、私たちは業界全体のイノベーションを促進する後押しをしたいと思えます。ゼロエミッションの目標の達成が義務なら、イノベーションが必要になるからです。

ESGに関して海運業界が直面している最大の課題は何だと思えますか。

業界の一番の課題は脱炭素化である。海運業界にはこのような共通認識があるように思えます。脱炭素化には新しい技術や、その研究・開発・訓練に多額の投資が必要となり、そうした作業を進める間にもゼロエミッション目標の達成期限が刻一刻と迫っているからです。

しかし、ここでも重要なのは、脱炭素化の取り組みが長期にわたる中でも、ほかの分野をおろそかにしてはならないということです。ブリタニヤは海事腐敗防止ネットワーク(MACN)の一員として、ほかのメンバーと協力しながら、海運業界から腐敗をなくすための活動に取り組んでいます。すでに大きな前進は見られますが、それでもまだやるべき仕事は残っています。もうひとつ重要な分野がジェンダー平等性です。とりわけ重要なのが、より多くの女性が海運業界をキャリアパスとして選んでくれるよう促す活動です。女性の数を増やすことと、誰もハラスメントを受けない労働環境をきちんと整えることは両立可能です。そして当然ながら、すべての従業員の安全と健康の管理は海運業界の最優先事項であるべきです。

この冬はエネルギー危機が予想されていますが、どのような影響があると思いますか。また、この危機はESGにとって何を意味するのでしょうか。

EUでは、供給源の限られている化石燃料に依存している現状について議論が巻き起こっています。ウクライナでの戦争が発端となったことは間違いありません。その影響として、一方では、エネルギーの自給率向上を目指す国々の登場により、風力などのグリーン技術への投資が今後増えることが予想されます。これは結果的にESG課題の環境部分を支えることにもなるでしょう。他方、潤沢なエネルギー源を確保しようと競争が起こり、化石燃料の需給が短期的・長期的に復活する可能性もあります。加えて、パリ協定の気候目標を達成しなければならない場合に、エネルギーミックスにおける原子力の役割についての議論が再燃する可能性もあります。どちらの場合でも、倫理・環境・安全面に関するさまざまな疑問が出てくることは必至です。関連するリスクや機会について、ESG課題全体との整合性について熟考する必要もでてきます。

組織の一人一人が自分の役割を果たすにはどうすればよいですか。

大切なのは、サステナビリティとESGが「サイロ化した活動や部門」にならないようにすること、つまり、会社の中で孤立しないようにす

ることです。サステナビリティとESGは、全社一丸となって取り組んではじめてきちんと効果を発揮するものです。当然、従業員全員は分別を持って行動し、ESGに関するものをはじめ、自社が定めたポリシーやプロセスに従うべきです。また、上司やサステナビリティ関連の担当者に対して懸念事項がある場合にも、それを表明できるようになるべきです。加えて、会社のESGパフォーマンスを向上させられるような提案を気軽に出せるようになる必要もあります。サステナビリティというのは、会社が外からどう見られるかということだけでなく、社内で働く人からどう見られるのかということでもあります。この点を経営者も従業員も肝に銘じておくべきでしょう。

近年、海運に関する報道で特に耳にするようになったのが、脱炭素化という言葉でしょう。2015年に取り決められた気候変動に関する国連パリ協定では、2100年の時点で世界の平均気温上昇を産業革命以前に比べて2°Cより低く保ち、1.5°Cに抑える努力をするという約束を掲げています。

脱炭素化

これまでの進捗と今後の展開

2018年4月、国際海事機関 (IMO) は、船舶からの温室効果ガス (GHG) 排出削減に関する初期戦略を採択し、2030年までに炭素強度を少なくとも40%改善、2050年までに70%改善、さらに、2050年までにGHG排出量を少なくとも50%削減する目標を定めました。多くの国々や海運業界も、「2050年までにGHG排出をゼロに」という強い意欲を示しています。

業界においては化石燃料使用ゼロが明確な目標となりましたが、そのためには、近い将来、実用可能なゼロエミッション船を投入する必要があります。現在は、世界の商船の大半が化石燃料を使用している状況です。すでに資金調達や設計、建造を進めている船舶については、サービス投入後にどのような運航が可能なのか、どうすれば代替燃料に切り替えられるのか、検討する必要があります。

代替燃料

このような変化を受けて、近年は非化石燃料である代替燃料の市場が急速に拡大しており、海運業界の脱炭素化を後押しする有力な対策として多くの代替燃料が試されています。どの燃料が代替燃料として最も現実的かは、現在行われている大規模試験の結果だけでなく、世界規模で供給力を確保できるかといった要素によっても変わってくるため、現時点ではまだ明言することはできません。

代替燃料の使用によって起こりうるP&I保険上のリスク

代替燃料を導入した場合、化石燃料の使用時と比べてリスクの種類や数が増えることは確かです。P&I保険の観点から見ると、メンバーが負う可能性のある責任として次のようなリスクが挙げられます。ただし、これらのリスクは技術の発展に伴って変わっていく可能性もあるのでご注意ください。

供給力 - 供給力に乏しいと、運航が途中でストップしてしまうおそれがあります。また、流通しているほかの種類燃料を使用できなければ、最悪の場合、船舶が不稼働になってしまうおそれもあります。傭船に出している場合は、燃料の供給力が乏しいと、船舶が傭船契約上の義務を果たせなくなってしまうため、紛争に発展する可能性があります。

メンバーが傭船者として船を傭船し、補油の責任を負っている場合は、必要な場所で十分な量の燃料を確保でき、大きく離陸することのないよう、長期計画をさらに詳しく立てる必要が出てきます。離陸した場合は、費用が傭船者負担となる可能性があります。

インフラ - 十分な供給量を確保するために必要なインフラを構築するには、多額の資金が必要になります。UNIVERSITY MARITIME ADVISORY SERVICESの試算では、海運業界の脱炭素化には2050年までに1兆6,500億ドルが投じられる見込みですが、そのうちの87%をインフラ整備に充てる必要があるとのこと¹。



¹UMAS (2020) 海運業界の脱炭素化のための総投資額

脱炭素化

これまでの進捗と今後の展開

最大の課題は不定期船輸送です。不定期船輸送は、あらかじめ決められたスケジュールで運航するわけではないからです。当然、需要が高い代替燃料であれば世界中どこでも供給しやすくなるはずですが、インフラが整っていない場合は、自社の船舶に十分な量の燃料を供給できるよう、あらかじめ入念な計画を立てる必要が出てきます。供給できなければ、船舶はどこか適当な補油地まで離陸するか、燃料が準備できるまで不稼働を強いられるため、オフハイヤークレームを受ける可能性があります。

品質 - 化石燃料にはISO 8217規格といった国際規格がありますが、大半の代替燃料にはそういったものはありません。したがって、供給された代替燃料が所定の仕様を満たしていなくても、それを主張するのが難しくなると予想されるため、燃料の品質についてもめるリスクが高くなる可能性があります。

そのため、船内使用に適した燃料だけが供給されるよう、サプライヤーには燃料の仕様をはっきり細かく伝える必要が出てきます。また、供給される代替燃料の品質を判断するための適切な試験パラメータも設定しておくべきです。仕様についても、傭船者と取り決めておかなければなりません。

燃料管理 - 代替燃料を使用する場合は、その不適切な使用に伴って起こりうるリスクがないか確認しておく必要があります。また、こうしたリスクを十分に軽減して、エンジンの故障によるオフハイヤークレームを防ぐために、船員が燃料の特徴をきちんと把握して、正しい取扱訓練を受けられるようにしましょう。

健康・安全・環境 - 代替燃料の使用によって生じる健康不安は、燃料の種類によっても大きく変わってきます。供給される燃料には必ず化学物質等安全データシート(MSDS)が添付されているはずですが、これを基にリスク評価を念入りに行い、すでに判明しているリスクに船員ができる限りさらされないよう、適切な予防策を講じるようにしてください。たとえば、アンモニアは毒性が非常に強いことで知られており、少しでも漏洩して船員がそれを浴びれば死に至るおそれもあります。

もうひとつ安全面で懸念されるのが一部燃料の引火点です。SOLAS条約では引火点60°C以上が使用要件となっていますが、燃料によってはそれを下回っていることがあります。そのような燃料を使用する場合は、旗国当局に相談したり、燃料を安全に取り扱えるよう厳重な安全対策をさらに強化したりするなど、厳しい承認プロセスを経る必要があります。

燃料価格 - 業務上のリスクになりうるもうひとつの要素としてあげられるのが、化石燃料と比較した場合の代替燃料の価格です。現在、代替燃料は化石燃料と比べて価格が高い傾向にあります。価格や流通量は港や地域によっても異なります。しかし、代替燃料市場が拡大する中、技術の向上と生産量の増加によって値下がりする可能性もあります。

まとめ

化石燃料に替わる燃料としてどの燃料が選ばれるかは多くの要素が関わってくるため、結論を出すのは時期尚早です。代替性は各代替燃料の環境面での明らかなメリットですが、最大の課題は供給力、供給を担うインフラ、そして価格でしょう。こうした燃料が業界全体で代替物として使われる現実的な見込みが出てくる前に、これらの要素すべてを整えておく必要があります。

また、代替燃料を実際に現場で使用した場合の適合性と信頼性を判断・確認するために、大規模試験の実施回数も増やす必要があります。適切な燃料を選ぶには、多くのステークホルダーに相談した上で、どの代替燃料が取り扱い要件に最も適しているかを判断するなど、実用評価を念入りに行うことが必要です。

責任保険の観点から見た場合、特に大きな懸念となるのが、供給力不足とインフラ不足の可能性です。これは供給面でのトラブルにつながるおそれがあります。代替燃料を供給する場合は、十分な量を効率的に供給できるよう、詳細な計画を立てておく必要があるでしょう。また、代替燃料といっても種類によって違いがあり、規格も整備されていないため、トラブルが起きる可能性も高まると思われます。

安全管理システム(SMS)をよく見直して万全な手順を実施するだけでなく、こうしたリスクに適切に対応できるよう、供給作業の中心となる船員に訓練の機会を設ける必要があるでしょう。



この表は、主要な代替燃料の特徴とメリット・デメリットを示したものです。

代替燃料	詳細	メリット	デメリット
液化天然ガス (LNG)	LNG対応エンジンと、別の燃料取扱装置が必要。燃料貯蔵スペースも増やす必要あり	安全 / 技術に実績あり / 供給網が充実してきている / 窒素酸化物 (NO _x)、硫黄酸化物 (SO _x)、排気粒子 (PM) の発生が非常に少ない / CO ₂ 排出量が20%減 / LNG輸送船ではボイルオフガスを使用可能	メタンスリップ / 化石燃料であることには変わらない / 地域によって供給力にばらつきあり / 今後の価格が不透明 / 設備投資が高額 (特にレトロフィット) / 貨物積載量が減るおそれあり
液化石油ガス (LPG)	LPG対応エンジンと、別の燃料取扱装置が必要	NO _x 、SO _x 、PMの発生が少ない / CO ₂ 排出量が約10~20%減 / LPG輸送船の場合は貨物を燃料として使用可能 / ターミナル設備が世界各地で整備されている	LPG輸送船以外では燃料としての採用があまり進んでいない / 化石燃料であることには変わらない / 経済的インセンティブは価格次第
メタノール	主に天然ガスから生産 / 燃料油にもメタノールにも対応できるデュアルフューエルエンジンで使用可能	LNGに比べて燃料の取扱とリスク管理が簡単 / 「グリーンメタノール」ならCO ₂ の排出がゼロ / NO _x とSO _x の発生減 / ターミナル設備が整備済み	レトロフィット工事が複雑になることも / エネルギー密度が低い / 短期間だとコストがかさむ可能性あり / 毒性・可燃性である / 世界全体で見ると生産量がまだ限られている
バイオ燃料	対応できるエンジンは多いが、船によっては燃料装置とエンジンの改修が必要	一部の種類は競争力のある価格ですでに広く流通しており、既存の廃棄物を使用可能 / エンジンや燃料取扱装置の改修が少なく済む	基本的には船舶自体からのCO ₂ 排出は一切減らない / サプライチェーンによって排出量が変わってくる / サステナビリティ面での問題あり (パーム油を生産するための土地の使用方法など)
水素	ゼロエミッションな燃料電池の実現を目指して開発 / 専門的な燃焼機関でも使用可能	クリーンかつ豊富なエネルギー源となる可能性を秘めているため、技術開発に多額の投資が集まる / 燃料電池のほうが燃焼機関より効率性が高い	燃料生産時に大量にエネルギーを消費することには変わらない / 大規模生産には費用がかかる / 供給設備が整っていない / -253°Cで保存するため費用がかかる
アンモニア	空気中の窒素と水に含まれる水素を触媒反応させて生産し、燃焼機関や燃料電池で使用できる	生産・取引がすでに大規模 / 船舶自体からのGHG排出がゼロ / 「グリーンアンモニア」であればGHGの排出が完全にゼロに	現在の生産方法 (ハーバー・ボッシュ法) では大量のエネルギーが必要 / 重油由来の燃料と比べるとエネルギー密度が大幅に低い / 毒性・腐食性が非常に強い / NO _x を大量に排出する / 燃焼を維持するのが難しい場合も / 毒性リスクを管理するために安全装置の設置が別途必要に
バッテリー	高電圧陸上接続 (HVSC) システムから船舶を充電して、推進用の電気エネルギーを貯蔵することができる	船舶自体からはGHGを排出しない / 陸上電源もグリーンであれば、カーボンフリーを実現できる / 小型フェリーですでに実用化 / HVSCシステムを整備した港が増えつつある	サイズの都合上、大型船や長距離航海に従事する船舶では実用不可能 / 上流では依然としてGHGの排出がありうる / 貨物の積載スペースが減る可能性あり / 使用に不向きな場所が多い / 種類によっては安全面での懸念も
合成メタン	再生可能エネルギーから出た余剰電力を使って生産した水素と、一度排出されたCO ₂ を組み合わせることで生産	LNG対応エンジンで使用可能 / LNGを「橋渡し燃料」以上の役割に押し上げる可能性を秘める / CO ₂ の回収・再利用に適した方法である	生産プロセスがいまだにエネルギー効率が悪く費用がかかる / 現時点では供給力が限られている

BRITANNIA IN HONG KONG

ティントールライレー / ブリタニヤ香港支店

ブリタニヤ香港支店では、中国、台湾、香港に拠点を置くメンバーを対象に質の高い保険引受サービスとクレーム処理サービスを、韓国のメンバーを対象にクレーム処理サービスを提供しています。また、香港領海でサポートを必要としているすべてのメンバーに対して、現地コレスポネントサービスも提供しています。ブリタニヤは2018年12月、香港保険監督局からの承認を受け、香港に拠点を置くメンバーを対象に現地で保険業務を行っています。



密集度の高い地域で都市のヒートアイランド現象を緩和しているオフィスビル

サステナブルなオフィス空間

2019年、ブリタニヤは新しいオフィスに移転しました。移転先であるK11 ATELIER KING'S ROADオフィスビルは、持続可能性に優れた世界有数のビルとして知られています。TR(B)HKは、K11 GROUPと「共通価値創造 (CREATING SHARED VALUE: CSV)」リースイニシアティブに署名しました。このイニシアティブは、廃棄物管理の改善とエネルギー効率の向上のために、双方が協力することを義務づけるものです。これに基づき、TR(B)HKは、サステナビリティ・アンパサダーを任命することに同意し、K11の廃棄物管理プログラムやリサイクルプログラムへの参加をはじめ、持続可能な事業活動を取り入れることを約束しました。

CSVリースイニシアティブが目指すのは、共通の価値観を採用し、省エネ (GHG削減) や廃棄物管理の取り組み支援を目的としたサステナビリティニュースの発行やワークショップの実施、交流機会の提供によって意識を高め、サステナビリティを推進していくことです。K11 ATELIERオフィスビルは、サステナビリティを重視した特徴を70以上も備え、緑地面積はテニスコート26面分にもものぼ

ります。また、太陽電池と太陽熱を併用して発電も給湯も行える、アジア最大のシステムも備えています。屋上の庭は、入居テナントが自由に利用できます。

K11のリース契約の更新、そしてこの新しいイニシアティブへの署名は必然でした。サステナブルなオフィス空間を実現していくブリタニヤとマネジャーの取り組みを明白に示した行動でもあり、従業員の健康に資する労働環境を提供することを最優先に考えるという決意の表れでもあります。

TIM FULLER, Director of TR(B)HK and Chief Executive of Britannia's Hong Kong branch.



ブリタニヤ香港チームの紹介

TIM FULLERは、香港を管轄するTRB Directorであると同時に、TR(B)HK Director兼ブリタニヤ香港支店Chief Executiveでもあり、2018年1月1日から香港に駐在しています。1987年にクレーム処理担当としてTINDALL RILEYに入社し、ロンドンのTINDALL RILEY (BRITANNIA) LIMITEDでCHIEF OPERATING OFFICERを務めた経験もあります。その前は一般貨物船やギア付きのハンディサイズバルカーで二等航海士を務めていました。

WING WAIは、TR(B)HKのDivisional Director兼ブリタニヤ香港支店クレームチームのヘッドです。中国、台湾、香港に拠点を置くメンバーからのクレームに対応するクレーム処理チームを率いています。香港と英国の両方でソリシターの資格を持ち、香港の国際海事法律事務所で7年間勤務した後、2014年にTINDALL RILEYに入社しました。クレームや紛争の処理、P&I、FD&D、CLHのさまざまな問題への助言に関して豊富な経験を有しています。

GWEN VETUZは、TR(B)HKのDivisional Directorであり、香港に拠点を置く韓国クレームチームのヘッドでもあります。英国、シンガポール、香港で弁護士資格を持ち、シンガポールと香港の国際海事法律事務所です計17年間勤務した後、2020年にTINDALL RILEYに入社しました。現在は、韓国のメンバー向けにサービスを提供するチームのトップとして、P&I、FD&D、CLH関連の問題解決を支援しています。

SISSY ZHANGは、ブリタニヤ香港支店のAssociate Director兼アンダーライティングチームのヘッドです。中国、台湾、香港のメンバー向けに保険引受サービスを日々提供しています。2021年にTINDALL RILEYに入社する以前は、大手国際ブローキング会社で7年間勤務し、大中華圏海洋業務(GREATER CHINA MARINE PRACTICE)の責任者としてVICE PRESIDENTとMARINE BUSINESS DEVELOPMENT LEADERまで務めました。

SONIA CHENGは、TR(B)HKのDirectorであり、2020年7月よりブリタニヤ香港支店財務チームのヘッドも務めています。コンプライアンス・規制報告や財務報告、その他財務関連の問題の責任者です。香港と米国でそれぞれ公認会計士の資格を取得しています。保険業界歴は18年以上にのぼり、複数の元受保険会社と再保険会社1社で財務畑を歩み、財務の分析・管理に幅広く携わってきました。

2つのクレームチームにはこのほかに**AMANDA CHEUNG**、**JI YOUNG KIM**、**NICOLE TSUI**、**EDWARD ALLSOP**、**JASON HO**、**MONICA LUO**、**EVA TANG**、**BIANCA ZHENG**が所属しており、法務、船員業務、損害査定・精算業務に関する幅広い経験を生かしてクレーム処理業務に対応しています。**CONNIE CHAN**は、コレスポンデントサービスの窓口です。必要に応じてFULLERをはじめHAIやクレームチームのメンバーが全面的にサポートしています。それぞれの連絡先はブリタニヤのウェブサイト([HTTPS://BIT.LY/3AW27ME](https://bit.ly/3aw27me))をご覧ください。**EMILY CHUNG**、**REBECCA WONG**、**JENNY KWONG**はオフィスの管理業務を、**TONY TANG**は香港支店をはじめとするアジア圏のTRオフィスのITサポートを担っています。

ブリタニヤ香港支店でのイベント

コロナ禍による行動制限が緩和されると、香港支店ではメンバーやブローカーを対象にしたさまざまなイベントを開催しました。また、CSRプログラムの一環としてオフィスでチャリティイベントも開催しました。右の写真に写っているのは、今年5月25日に開催したメンバーとのランチ会で、これからゲストの皆さんをお出迎えしようとしているスタッフたちです。



CLAIMS AND LEGAL

制裁、不可抗力、 「合理的な努力」の範囲



Georgiana Steiger,
Fleet Manager, Singapore
gsteiger@tindallriley.com

英国高等法院は、「合理的な努力 (REASONABLE ENDEAVOURS)」という語の範囲について指針を示し、当事者は不可抗力条項の効力を回避するために契約外の行為を容認する必要はないことを確認した。

(MUR SHIPPING BV V RTI LTD [2022] EWHC 467 (COMM))

2016年6月、船主は傭船者と数量契約 (COA) を締結し、それに基づいてギニアからウクライナへボーキサイトを複数回、運送することに船主は合意した。COAには不可抗力条項が含まれており、不可抗力とは「不可抗力通知を発した当事者の直接的な支配の及ばないものであって…、影響を受けた当事者の合理的な努力 (REASONABLE ENDEAVOURS) によって克服できない…状態」を含むと定義されていた。

2018年4月6日、米国財務省外国資産管理 (OFAC) は、傭船者の親会社に制裁を科し、SDNリスト (特別指定国民および資格停止者リスト) に登録した。2018年4月10日、船主は傭船者に対して不可抗力通知を送付し、COAの履行を継続することは制裁違反になると述べるとともに、COAの明示的条項で要求されていた米ドルでの支払いがもはや認められないと指摘した。



傭船者は、親会社に制裁が科されても貨物輸送に支障はなく、支払いはユーロで代替でき、また、船主はオランダ企業であることから制裁の対象となる「米国人」ではないと述べ、通知を拒否した。

船主はこれに同意せず、COAに基づく更なる船舶の指定を拒否した。そこで傭船者は、代替船腹を求め、ロンドンでの仲裁において船主に対し損害賠償を請求した。

仲裁廷は、傭船者によるユーロでの支払い提案を船主が受諾することは「合理的な努力」の範囲内であることを理由に傭船者の主張を指示し、ユーロでの支払いは米ドルでの支払いに対する「完全に現実的な代替案」と判断した。仲裁廷は、傭船者が船主に為替費用を払い戻すことができたことから(これを行うと傭船者は述べていた)、船主は損失を被ることなくユーロでの支払いを受け入れることができたことと述べた。

船主は、COAが米ドルでの支払いを要求しているとき、「合理的な努力」がユーロでの支払いを容認することまで含むかという争点について、英国高等法院に上訴した。

高等法院は船主を支持し、仲裁廷の判断を覆した。契約を履行するために「合理的な努力」をする義務の範囲は、当事者が契約として合意したことを履行することに限定される。裁判所は、ユーロの容認

は「契約外の履行」に相当し、そのような行為は「合理的な努力」の範囲を超えていると判断した。

裁判所は、指定通貨で支払わなければならないと合意で明記されている場合、それは「重要な契約上の義務」と述べた。したがって、船主は、他の通貨での支払いを拒否し、契約で合意された通貨での支払いを要求することができる。

本件は、不可抗力条項が慎重に作成されることの重要性を示している。現在の制裁の情勢において、特に米ドルでの支払いが要求される場合、そのような条項が当事者の意図を正確に反映していることが特に重要である。

また、裁判所が特定の法律問題を検討するよう求められたのに対し、仲裁廷の判断は紛争に対するより商業的なアプローチを反映したものと思われ、この点で本判決は興味深い。



傭船者に発行された船荷証券が 呈示されることなく貨物を引き渡した。 英国高等法院、ミスデリバリー・クレーム を棄却



Konstantinos Samaritis,
Divisional Director, Greece
ksamaritis@tindallriley.com

英国高等法院は近時、船主と荷送人間に傭船契約がある場合に船主を代理して荷送人に発行された船荷証券の契約上の地位、及び当該傭船契約の更改に続いて第三者に船荷証券を裏書する場合の効果について検討した(UNICREDIT BANK AG V EURONAV NV [2022] EWHC 957 (COMM) (THE SIENNA))。

背景

本件紛争は、Sienna号がロッテルダムからフジャイラまで運送した低硫黄燃料油の引渡しから生じた。当該貨物の荷送人は、本船の当初の傭船者(原傭船者)でもあった。2020年2月19日に船荷証券が発行され、船長が船主を代理して貨物が本船に積まれたことを確認した。当該船荷証券は、荷送人またはその譲受人の指示が指示する者のために発行された。

船積後、荷送人兼原傭船者は貨物を売却した。銀行は、銀行と買主の間の融資契約に基づいて2020年4月1日に発行された信用状により、買主の貨物購入のための資金を提供した。当該契約は、当該契約に基づいて融資された貨物に対して発行された船荷証券に基づく全ての権利について、銀行に質権が設定され、かつ銀行に譲渡されることを規定していた。

銀行と買主は、貨物を銀行が承認した買取人に対して、買取人が送り状の呈示と引き換えに送り状の日付から90日以内に銀行に直接支払うという条件で、転売することを意図していた。

荷送人兼原傭船者が貨物代金を受領した後、2020年4月6日付の更改契約に基づいて、船主との傭船契約を更改した。

貨物は、2020年4月26日から5月2日の間に、他の2隻の船舶に瀬取りの方法で、船荷証券原本を呈示することなく荷卸しされた。荷卸時、船荷証券は荷送人兼原傭船者の手元に残っており、裏書されていなかった。

送り状の支払期限は2020年7月26日から8月9日であった。これらの日付が近づくにつれ、銀行は買主が財政難に陥っていることを認識した。2020年8月7日、荷主兼原傭船者は、船荷証券を銀行に裏書譲渡し、銀行はそれを2020年8月13日に受領した。

銀行は、送り状に基づいて支払われるべき代金の弁済を受けなかったため、船主が船荷証券の原本の呈示を受けないのに貨物を第三者に引き渡して船荷証券契約に違反したと主張し、それに基づく損害賠償を英国高等法院で求めた。

法的争点

裁判所が判断すべき主要な争点は、船荷証券に基づいてミスデリバリー・クレームを提起できる権利が銀行にあるのかであった。貨物の荷送人が傭船者でもある場合において、船荷証券は単なる受領証であって運送契約ではなく、それは傭船契約に含まれている。しかしながら、傭船者に発行された船荷証券が傭船者



によって第三者に裏書された場合、船荷証券は、運送人と裏書人間の契約となる。本件において、荷送人兼原傭船者がまだ傭船者であった間に、船荷証券が銀行に裏書されてはいなかった(傭船契約はその前に更改されていた)。従って、船荷証券が裏書された時点では、船荷証券はその時点での傭船者の手元になかった。

銀行の主張は、更改契約は、傭船契約上の権利と義務を荷送人兼原傭船者から買主に移転するだけであり、運送契約としての船荷証券には何ら影響を及ぼさないというものであった。船主は、これは誤りであり、更改契約は船主と荷送人兼原傭船者との契約関係を終了させ、船荷証券がその時点から両者の間に新しい関係を作り出すことは意図されていなかったと反論した。

裁判官は船主有利の判決を下した。船荷証券が傭船者に発行される場合、それは貨物の受領書であって運送契約ではない。同裁判官は、傭船契約が更改された場合、船荷証券に新たな運送契約が船主と荷送人兼原傭船者との作り出されるという見解を支持する先例はなく、よって船荷証券は単なる受領書にとどまると判断した。

裁判官は、船荷証券が発行されたとき、荷送人兼原傭船者と船主は、その契約関係を規律するのは傭船契約であったから、それを船荷証券に含ませることを意図していなかった、という船主の主張を支持した。もし荷送人兼原傭船者が第三者に船荷証券を

譲渡した場合には、船荷証券が船主と第三者との間の契約関係を規律するだろうと船主と荷送人兼原傭船者は意図していたものの、傭船契約の更改によって船主と荷送人兼原傭船者の契約関係が終了する場合に、その関係が船荷証券によって規律されることを両者が意図していたと見なす根拠はない。

よって裁判官は、船荷証券には、2020年4月6日以降、そして争点のミスデリバリーの前に、船主と荷送人兼原傭船者との間の運送契約は含まれていないと結論づけた。従って、銀行に対する船荷証券の裏書は銀行に訴権を与えず、よってその請求は認められなかった。

裁判所は、この判断が誤りだとしても、銀行の損失は船主による運送契約の違反に起因するものではないと判断した。融資の取り決めでは、船荷証券の原本が呈示されることなく貨物が荷揚げされることが想定されていた。証拠もまた、荷揚げ前に船荷証券を入手できないことを銀行も知っており、原本の呈示なしに荷揚げされることを銀行は暗黙のうちに承認していたことと示している。





britanniapandi.com
britanniacommunications@tindallriley.com