

# RISK WATCH

2023年6月号

**ブリタニヤ ギリシャ事務所** チームの紹介

**カーゴホールドの浸水** 増加する事故

**鋼材貨物の荷役と輸送** LOSS PREVENTION INSIGHT

**ブリタニヤ・メンバーポータル** 新機能のご紹介

**シンガポール海峡** 海賊・強盗

**貨物の換気記録** 濡れ損の防止

**IMSBCコード** 改正内容

**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



RISK WATCHでは、ブリタニヤの世界各地のチームや事務所をシリーズでご紹介していますが、今回は、開設5周年を迎えたギリシャ事務所のメンバーをご紹介します。

同事務所の開設によって現地のメンバーに対するサービスが大きく向上しました。サービスといえば、先日導入されたメンバーポータルも忘れてはなりません。ポータルの仕組みや機能、メリットをまだよくご存じない方は、6ページをご覧ください。

全てのクレームの中でカーゴクレームは依然として大きな割合を占めています。そこで今回は、カーゴホールドの浸水や、ホールドの換気記録の重要性など、最近発生している問題をロスプリベンションチームがご紹介します。また、先日発表した鋼材貨物の荷役と輸送に関するLOSS PREVENTION INSIGHTの概要もご紹介します。

最後は、毎号お届けしている法的分析のコーナーです。ブリタニヤの世界各地のFD&D法務チームが重要な判例を取り上げ、その判決が皆さまにどう影響してくるかを解説します。

毎回のお願いではございますが、ご意見・ご感想がございましたら、広報チームまでお気軽にお寄せください。

A handwritten signature in white ink that reads "Claire Myatt".

**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](mailto: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。



# BRITANNIA IN GREECE

ブリタニヤは、ギリシャ籍船の加入トン数の増加を受けて、現地の現メンバーや新規メンバー候補へのサービスを強化するため、2018年にピレウスに事務所を開設しました。

開設以来、皆さまのご期待に応えるサービスを提供し続け、おかげさまで加入トン数は大幅に増加しています。

**現地でメンバーと関係を築けるか。  
これまでもそしてこれからも、  
これが事業成功のカギであることに  
変わりはありません。**

ギリシャ事務所の開設は、ロンドンからクレーム処理業務を移管して現地のメンバーにきめ細かなサービスを時差なく提供しようという広域戦略の一環でもあり、日本、シンガポール、香港、デンマーク、そして最近の米国といったハブオフィスの整備と同じタイミングで行われました。また、現地ギリシャ市場の開拓を進める上でも重要な戦略とされ、先述のように、現時点まで良い成果が現われています。

ありがたいことに、メンバーの皆さまからは率直かつ建設的なご意見をお寄せいただき、現地に根ざした存在となるべく取り組む私たちの活動を力強く支えていただいています。ギリシャで加入トン数やメンバー数が増加した主な要因にこの事務所の開設があることは間違いありません。知名度が上がってきていることから、今後5年間でメンバー数のさらなる自然増が期待できるだけでなく、新たな事業についても様子を見ながら少しずつ発展させていけるものと思います。現地でメンバーと関係を築けるか。これまでもそしてこれからも、これが事業成功のカギであることに変わりはありません。現地事務所を開設したことで、ギリシャのメンバーと交流しやすくなり、ニーズも把握しやすくなりました。これは、昨今のコロナ禍では特に大きな成果を発揮しています。



# ギリシャ・チームの紹介



ロンドン事務所のAndrew Cutler、Mike Hall、Simon Williams、Helen Toddと共に開設5周年を祝うギリシャ事務所の従業員一同

事務所開設から約5年を迎え、ギリシャ籍のメンバーは大幅に増加し、国別の加入トン数では上位に入るまでになりました。2018年の開設当時、ギリシャ籍船の加入トン数は1,500万総トンでしたが、現在は2,600万総トンまで増加し、この間、ギリシャ籍のメンバー数も27から39まで増加しました。

事務所を軌道に乗せるために、2018年からロンドン事務所のクレーム処理チームが現地に出向していましたが、それも一段落したため、このタイミングでクレームチームの補充・拡大を進めています。加入トン数の増加に対応すること、この先現地での営業を拡大する基盤を作ることが目的です。その結果、Konstantinos Samaritis (Divisional Director/Head of Office)、Ruth Dresser (Fleet Manager)、Mira Milouseva (Fleet Manager)、Penelope Foka (Office Manager) の4名だったチームに、Elina Souli (Associate Director/Deputy Head of Office)、Ioanna Exadaktylou (Associate Director)、Sofia Syreloglou (Fleet Manager)、Danae Manta (Fleet Manager) がこの度新たに加わりました。また、事務所のプレゼンスをさらに高めるため、Tindall Riley (Britannia) LtdのDirector兼FD&D ClaimsのGlobal HeadであるDale Hammondが、この度ギリシャに異動してきました。

**ギリシャ籍船の加入トン数は現在2,600万総トンまで増加しました**

Konstantinos Samaritis (Divisional Director/Head of Office)、Ruth Dresser (Fleet Manager)、Mira Milouseva (Fleet Manager)、Penelope Foka (Office Manager) の4名だったチームに、Elina Souli (Associate Director/Deputy Head of Office)、Ioanna Exadaktylou (Associate Director)、Sofia Syreloglou (Fleet Manager)、Danae Manta (Fleet Manager) がこの度新たに加わりました。

また、事務所のプレゼンスをさらに高めるため、Tindall Riley (Britannia) LtdのDirector兼FD&D ClaimsのGlobal HeadであるDale Hammondが、この度ギリシャに異動してきました。



KONSTANTINOS SAMARITIS

KONSTANTINOSは、1999年にギリシャの弁護士資格を取得しています。弁護士になってからの最初の8年間は、個人事務所を開業してあらゆる案件を扱いましたが、その中でも特に力を入れたのが海事と企業法務です。2007年、企業内弁護士への転向を決め、船主企業や2つのIG加盟P&Iクラブでの勤務を経て、2018年、ブリタニヤが新たに開設したギリシャ事務所のAssociate Directorとなりました。2020年1月にはHead of Officeとなり、さらに同じ年にはDivisional Directorに就任しました。ギリシャ法務省から認められた認定調停人でもあります。





ELINA SOULI



DANAE MANTA

**ELINA** は、ギリシャと英国で弁護士資格を持ち、英国のサウサンプトン大学で法学修士号を取得しています。1998年、ギリシャの海事法律事務所であソシエイト弁護士として弁護士のキャリアを歩み始め、その翌年以降、2つのIG加盟P&Iクラブでの勤務を経て、2022年にDeputy Head of Office兼Associate Directorとしてブリタニヤのギリシャ事務所に加わりました。P&I保険や海上保険をテーマにしたさまざまな国際会議に登壇者として定期的に招かれているほか、アテネ・ロースクールの法学修士コースで客員講師も務めています。

**DANAE** は、別のIG加盟P&Iクラブのギリシャ事務所に11年間勤め、P&IやFD&D関連の事件全般を担当したのち、2022年にFleet Managerとしてブリタニヤに加わりました。2012年にギリシャの弁護士資格を取得しているほか、サウサンプトン大学で海事法学修士号を、Alba Graduate Business Schoolで海事のMBAを取得しています。

IOANNA  
EXADAKTYLOU

MIRA MILOUSEVA

**IOANNA** は、法学部出身で、英国で海事法の修士号を取得しています。2006年にギリシャの船主企業に入社し、海運業界でのキャリアをスタートさせました。2008年、別のIG加盟P&Iクラブのロンドン事務所で働き始め、2015年にギリシャ事務所に異動。そのクラブで14年間にわたりクレーム処理業務を担当したのち、2022年にAssociate Directorとしてブリタニヤに加わりました。Institute of Chartered Shipbrokers (船舶仲立人協会)の会員でもあります。

**MIRA** は、ギリシャの弁護士資格、イングランドとウェールズのソリシター資格を持っています。また、P&IQとP&IQ Advanced両方の資格も取得しています。Fleet Managerとしてブリタニヤに加わる前は、別のIG加盟P&Iクラブで8年間、ギリシャの国際法律事務所でも6年間働き、海事関連の係争を担当してきました。また、国際商社で1年間、ギリシャの法律事務所でも3年間働いた経験もあります。英語、ギリシャ語、ブルガリア語の3カ国語を操るトリリンガルです。



RUTH DRESSER



SOFIA SYRELOGLOU

**RUTH** は、グラスゴー大学で法律を学び、2011年にソリシターの資格を取得しました。2014年にギリシャに移り、P&Iクラブのコレスポネントで1年間働いたのち、2016年からは別のIG加盟P&Iクラブで働き始めます。ブリタニヤには2020年に転職し、以来、P&IとFD&D案件全般を担当しています。2023年4月にはFleet Managerに昇進しました。

**SOFIA** は、ギリシャの弁護士資格を持ち、サウサンプトン大学で海事法の修士号を取得しています。2017年にIG加盟P&Iクラブのロンドン事務所で働き始め、ギリシャメンバーのP&IやFD&D案件を担当しました。その後アテネに移り、船主企業の社内弁護士として働いたのち、2022年9月よりブリタニヤのギリシャ事務所に加わりました。

**PENNY** は、南アフリカで財務計画に関する学位を取得したのち、2009年にギリシャに移り住みました。海事法律事務所でも業務執行社員の個人秘書として8年間勤務し、2018年にOffice Managerとしてブリタニヤに加わり、ギリシャ事務所の開設をサポートしました。



PENNY FOKA



## カーゴホールド の浸水



**Charles Cooper**  
Loss Prevention Manager, London  
ccooper@tindallriley.com

ホールドへの浸水事故が増えています。こうした事故は大きな損害を引き起こし、船舶スケジュールの遅れにもつながりかねません。ホールドへ水が入り込む原因は多々ありますが、今回は、貨物ライン、ビルジライン、バラストタンクからの浸水について取り上げます。ハッチカバーからの浸水についてはクラブでガイダンスを発行していますので、そちらをご覧ください。



カーゴホールドのビルジ管系には各ビルジラインに逆止弁が取り付けられています。ローズボックス/ストレーナーよりかなり上流のビルジ内に取り付けられているのが一般的です。しかし、この逆止弁は焼き付きで全開もしくは半開することがあり、作業中に弁の動く音がしない場合は調べる必要があります。ビルジラインとビルジポンプシステム/エダクターの間にあるねじ下げ弁が閉じていない状態で、ビルジポンプ/雑用ポンプ/バラストポンプを動かした場合は、海水がビルジラインを逆流し、逆止弁を通過してホールド内に入ってくるおそれがあります。

そのため、逆止弁のフラップ軸受けへ注油をしたり、ビルジを完全に排出しホールドも空荷の状態のときに、逆止弁を通過して逆流するおそれがないか確認したりするなど、ビルジラインの逆止弁の点検・メンテナンス・試験を本船のメンテナンス計画に組み込むことをお勧めします。逆止弁とビルジラインの遮断用ねじ下げ弁は定期的に関し、正常な機能を保つために、詰まりがないかや貨物残渣が溜まっていないか点検することも必要です。逆止弁が詰まるのは、ゴミや貨物残渣、錆などがビルジラインに入り、弁の動作が低下することが原因であるため、ビルジ吸入管の出口にストレーナー/ローズボックスを取り付けることが必要です。

ドライバルク貨物を輸送する場合は、貨物がビルジウェルプレートを通してビルジウェルに入り込まないよう、ヘッシャッククロスを置いて塞ぐなど、適切な防止措置を講じるようにしてください。また、荷揚げ後のホールド清掃時には、ビルジウェルプレートを取り外し、貨物残渣やゴミをビルジウェルから完全に除去してください。

配管の破損はビルジ吸入管がバラストタンクを通過する箇所が発生するため、バラストタンク内の定期検査の際に配管が過度に腐食していないか点検するようにしてください。

ホールドビルジの排出を行う船員は、排出が終わったら、ビルジポンプ/雑用ポンプ/バラストポンプおよびエダクターからビルジラインを遮断する全ての弁が閉まっていることを確認してください。「ビルジの排出終了後はビルジライン遮断弁を閉めること」という注意書きを弁の隣に掲示しておくのもよいでしょう。

ドライバルク貨物を輸送する船舶では、クラブがタンクトッププレートやホールド内の配管に当たって損傷するなど、荷役によってホールド構造物が損傷することがあります。コンテナ船でも、コンテナを激しく置いたり、ラッシング資材がタンクトップとコンテナの間に挟まったりするなどして、タンクトップが損傷することがあります。

そのため、カーゴホールド付近のバラストタンクについては、メンテナンス計画の一環として定期的な水圧試験を行うことも検討し、ホールドが空荷のときに適切な間隔で行うようにしてください。なおこの試験は、荷役に支障がなく、現地の規則で認められていて、該当のホールドが空荷の場合以外には行わないでください。試験では、甲板にあふれるまでバラストタンクに水を張り、タンクに隣接するホールドで水漏れがないかを確認します。しかしこの方法は、あくまで試験時には水漏れがないということを確認するだけです。そのためバラスト作業は、運航上の理由で難しい場合もあるかもしれませんが、安全かつ可能な限り、隣接するホールドが空荷の場合にのみ行うことをお勧めします。

また、バラストタンクを測深したり遠隔でモニタリングしたりして、タンク内の水位が予想外に変動していた場合は、徹底的に調べて変動の原因を明らかにする必要があります。バラストタンクの激しい腐食は鋼板に影響を及ぼすおそれがあります。腐食が局所的に進むと穴が開いてしまいます。また、タンク内の空気管や測深管についても、隣の部材が接して見えにくい部分は状態の確認や錆片を落とすのが難しいため、

## カーゴホールドへの浸水原因とその防止策のまとめ

### 浸水原因

### 防止策



#### 逆止弁の焼き付き

- ビルジラインの逆止弁の点検・メンテナンス・試験・注油を行う。
- ビルジを完全に排出しホールドも空荷の状態のときに、逆止弁を通過して逆流するおそれがないか確認する。
- ビルジを完全に排出しホールドも空荷の状態のときに、逆止弁を通過して逆流するおそれがないか確認する。



#### 逆止弁の詰まり

- 貨物がビルジウェルプレートを通してビルジウェルに入り込まないようにヘッシャックロスなどを置く。また、ビルジ吸入管にストレーナー/ローズボックスを取り付ける。
- 荷揚げが終わるたびにビルジウェルプレートを取り外し、貨物残渣やゴミを取り除く。



#### 配管の破損

- パラスタンク内の定期検査の際に配管が過度に腐食していないか点検する。



#### 操作ミス

- ビルジの排出後は、ビルジポンプ/雑用ポンプ/パラストポンプおよびエダクターからビルジラインを遮断する全ての弁が閉まっていることを確認する。
- 遮断弁の隣に注意書きを掲示する。



#### ホールド構造物の損傷

- 荷役の見張りをしっかり行う。



#### パラスタンクの激しい腐食

- ホールドが空荷のときに水圧試験を定期的に行う。
- 可能な場合は、隣接するホールドが空荷のときにのみパラスト作業を行う。
- タンク内の水位が予想外に変動していないか調べる。



#### パラスタンクのマンホールからの漏水

- ドライドック時やタンク開放時に点検を行う。
- 点検終了後はマンホールをきちんと閉めて、タンクをいつでも使えるようにしておく。
- 密閉部品にゴミが付着していないか確認する。
- ッキンの状態に問題がないか点検し、劣化している場合は新しいものに交換する。
- ナットとボルトを全て取り付け、対角締めで正しく締め付ける。
- ホールドが空荷のときにマンホールの水圧試験を行う。

点検できない間に腐食が進んでしまいます。ホールド内の配管の点検が難しい場合は、ドライドック時に毎回点検するようにしてください。

パラスタンクのマンホールから漏水しているときは、パッキンが劣化しているか、マンホールを閉めた際にゴミが挟まってきちんと密閉できていない、または、マンホールを固定するナットやボルトが一部なくなっている、もしくはきちんと締め付けられていないことが原因の可能性があります。

メンテナンスやドライドック時など、定期点検の際にホールド内のパラスタンクのマンホールを開けた場合は、点検終了後にきちんと閉めて、タンクをいつでも使えるようにしておきましょう。チェック項目として、密閉部品にゴミが付着していないか確認してください。パッキンは、状態に問題がないか点検し、劣化している場合は新しいものに交換しましょう。またナットとボルトは、水密性を確保するため、全て取り付けて対角締めで正しく締め付けましょう。ホールドが空荷であれば、できるだけ早いタイミングで水圧試験を行い、マンホールからの漏水がないか確認することをお勧めします。

ビルジアラームやホールド水位検知器は異常を早めに知らせくれる装置です。アラームに迅速に対応すれば、ホールドへの浸水を防ぐことができます。こうした装置を取り付けている場合は、ビルジウェルやホールドの水位が上がってきた場合にきちんと作動するか、定期的に点検する必要があります。ただし、装置が突然故障してしまいホールドに水が溜まっても検知できないケースも多々発生しているため、装置の有無にかかわらず、ビルジウェルの測深は毎日2回必ず行うようにしてください。ビルジアラームや水位検知器が作動した場合や、ビルジウェルに水が溜まっている場合は、すぐに状況を確認しましょう。



# BRITANNIA LOSS PREVENTION INSIGHT 鋼材貨物の荷役と輸送

海運事業者向け概説



2023年1月、ロスプリベンション部門は鋼材貨物の輸送をテーマにした最新のLOSS PREVENTION INSIGHTを発行しました。作成は、ばら積み輸送のアドバイスを中心に、各種金属・鉱物に関する専門的助言を行っているCWA金属・鉱物部門にご協力いただきました。

鋼材は世界で特に多用されている材料の1つで、毎年大量に輸送されています。価値が高く、損傷しやすい製品です。今回のロスプリベンションインサイトでは、各種鋼材(製品)貨物に焦点を当て、荷役・輸送で起こりがちな損傷の原因と、揚地でクレームを受けずに貨物を引き渡すために講じるべき対策について取り上げます。

ブリタニヤのウェブサイトでご公開中です。また、以下のURLからダウンロードいただけます。 <https://bit.ly/britLP5>

## ブリタニヤ・メンバーポータル

ブリタニヤ・メンバーポータルで登録情報やクレーム履歴をダウンロードいただけるようになりました。毎営業日終了時に情報が更新され、いつでもダウンロードいただけます。

また、加入証書、取引証書、アンダーライティング/クレームに関するクレジットノートとデビットノート、剰余金分配に関するクレジットノート、取引明細書など、保険書類や証書を検索してダウンロードすることもできます。証書類は発行され次第すぐにポータル上にアップされ、タブレットやスマートフォンでご覧いただけます。

また、この場を借りてぜひご紹介したいのが、データベースにまとめた世界中の港湾情報を地図上で確認できる機能です。最新の制裁状況や保安情報、貨物に関する情報などを入手することができます。

まだご利用でない方はぜひご登録ください。登録後は <https://portal.britanniapandi.com> またはブリタニヤのウェブサイトからログインページにアクセスできます。

ポータルについてのご意見や、今後搭載してほしい機能などがありましたら、[bmp@tindallriley.com](mailto:bmp@tindallriley.com) までご連絡ください。皆さまからのご意見・ご感想をお待ちしています。





# シンガポール海峡での 海賊・強盗事件



**Capt. Simon Rapley**  
Divisional Director, Loss Prevention London  
srapley@tindallriley.com

シンガポール海峡では海賊・強盗事件が増加傾向にあり、クラブでも警戒を続けています。大半は小さな被害で済んでおり、幸い、怪我人なども発生していません。乾舷の高低を問わず主に50,000 DWT超の船舶が狙われ、いずれも低速航行中でした。また、事件の大半が暗い時間帯に起きています。

## 全報告件数の 33%がシンガポ ール海峡で発生

国際海事局 (IMB) が発表した2022年の世界全体での海賊・強盗事件数は115件でした。そのうち38件がシンガポール海峡で発生しており、全体の33%にのぼります。現地では2018年の襲撃件数はわずか3件でしたが、2021年には35件に増えました。2023年はこれまでのところ4件の襲撃が報告されていますが、事件が報告されない場合もあるため、実際の件数はこれよりもさらに多い可能性があります。なお、銃の所持が確認された事件は3件、刃物が確認された事件は18件でした。シンガポール海軍が運営する地域の海上安全管理システム (MARSEC) の情報共有拠点、情報融合センターの発表によると、2022年は同センターの管轄地域で55件の襲撃事件が発生しています。

アジア海賊対策地域協力協定 (ReCAAP) の Interactive Incident Reports Map によると、襲撃はシンガポール海峡のほぼ全域にわたって発生することが想定されます。

- Best Management Practices 5
- Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers

メンバーおよび船長の皆さまにおかれましては、未遂・既遂を問わず海賊に襲撃された場合は、IMB海賊情報センターに必ずご報告ください。ブリタニヤは、同センターの活動をボランティアとして支援させていただいています。

本件についてさらに詳しい情報などをお求めの場合は、ロスプリベンション部門までご連絡ください。



船体や貨物の汗濡れが原因で、農産物が濡れてカビが発生する、鋼材貨物が濡れて錆が発生するといった、貨物の濡れ損クレームは頻繁に発生します。こうしたクレームについては、換気記録を適切に取っていないと抗弁が難しくなるおそれがあります。

# 貨物の換気記録



**Charles Cooper**  
Loss Prevention Manager,  
London ccooper@tindallriley.com

貨物の換気記録簿は重要な書類で、輸送中に貨物が適切に管理されていたことを示す証拠となります。決まった時間に正確に計測した記録を書き込むことで、毎回の換気対策がどれも適切に行われていることが分かるようになります。対策は適切なルールに従って行いますが、常に燻蒸状況や天候を見ながら行う必要があります。濡れ損クレームを退けるには、換気記録が欠かせないため、記録は正しく付けることが非常に大切です。正確でない場合は、クラブとしてメンバーの立場を擁護することが非常に難しくなってしまいます。

## なぜ換気が必要なのか？

船体や貨物の汗濡れが起きると、吸湿性の高い貨物でも低い貨物でも濡れ損発生の原因になります。換気を行うことで、船体の汗濡れ発生率を下げ、貨物の汗濡れを避けることができます。



## 換気を行うべきタイミングは？

換気を行うべきタイミングを決める2つのルールがあります。

**露点ルール:** 外気の露点がホールド上部空間内側の露点より低いときのみ換気を行うルール。

### メリット

- 適切に計測すれば正確に対応できる。
- 積地で準備が少なくて済む。

### デメリット

- 乾球温度と湿球温度を正確に測るためにホールドの上部空間に入る必要があるが、航海中のため、危険が伴い実行しにくい。
- 正確さを期すために、振り回し式湿度計または通風式湿度計を用いてその湿球温度を計測する必要があるが、船によってはこうした湿度計がない場合がある。
- 定期的に計測、計算を行う必要があるが、正しく行えない場合がある。

**3°Cルール:** 外気の乾球温度が船積み時の貨物平均温度より3°C以上低いときのみ換気を行うルール。

### メリット

- 露点ルールに比べて航海中の計測が行いやすい。
- ホールド内に入る必要がない。
- ホールド内での計測が不要のため、特に夜間の甲板での作業が安全になる。
- 複雑な計算が不要。

### デメリット

- 船積み時に貨物の山ごとの温度を測るために、積地でサーベヤーの手配が必要になる場合がある。





これらのルールとは別に、換気に関する指示が傭船契約に含まれていることがあります。こうした指示には常に従わなければなりません。ただし、「可能な限り常に換気を行うこと」という指示があっても、これは常に換気をするということではありません。気温や露点データから判断して換気が適切と思われるとき、そして天候に問題がないときにのみ行うということです。また、燻蒸期間が定められている場合はそれに従い、換気については、燻蒸期間終了後に必要に応じて始めるようにしてください。

#### 換気記録を付ける

航海中の汗濡れが原因だとする貨物の濡れ損クレームが発生した場合は、ホールドの換気を正しく行い、適切に管理していたことを示す換気記録があると、非常に重要な抗弁材料になります。

採用する換気ルールに応じて、以下の情報を記録しましょう。

- 船積み時の貨物の温度
- 外気の露点(毎直で1回以上計測)と乾球および湿球温度
- 各ホールド内の空気露点(毎直で1回以上計測)と乾球および湿球温度
- 換気の必要性の有無
- 海水温
- 各ホールドでの換気の開始時刻と停止時刻。停止したときはその理由も記載し、天候が理由であれば、そのときの気象状況も細かく正確に記録しておく。

露点ルールを採用している場合は、海水温に加え、毎直時に1度計測した湿球温度と乾球温度を記録してください。これらの温度は短期間で大きく変わることがあるためです。温度はホールドごとに記録し、換気の開始・停止・再開時刻とその理由も書いてください。

3°Cルールを採用している場合は、船積み時の貨物の平均温度に加え、毎直時に1度計測した外気温と海水温を記録してください。露点ルール同様、換気の詳細はホールドごとに記録する必要があります。悪天候で換気ができない場合はその旨を記録し、特に海水や水しぶきが甲板にかかっているような場合は、可能であればそのときの天候状況を写真に収め、海難報告書を作成してください。

#### 換気記録に関して見られがちなミス

- 船積み時の貨物の温度を出せて、燻蒸開始後はホールドを密閉しているにもかかわらず、露点ルールを採用しているなど、条件に全くふさわしくないルールを採用している。
- 燻蒸中のため換気を行わなかった旨を記載していない。
- 換気の実施基準となるルールを記載していない
- 換気を日中にしか行っていない上に、夜間に行わなかった理由を記載していない。換気は夜間に行うのがおそらく最適ではあるが、人手や気象海象の問題で難しい場合もある。
- 燻蒸指示書でホールド内立入不可となっている時間に、ホールドで露点を計測している。
- 記録を1日に1回しか付けていない。これでは換気が適切に行われていたことの証拠にならない。
- 換気を停止した理由が詳しく書かれていない。採用ルールの条件に当てはまらず、換気システムが雨水の入り込まない作りになっていれば、雨中でも換気を行うことはある。
- 採用ルールの条件に当てはまっていないのに換気を続けている。
- 換気の開始時刻と停止時刻が書かれていないため、換気した時間を算出できない。
- 換気していない間の外気温が書かれていない。
- 乾球温度よりも湿球温度の方が高くなっている(高くなることはありえない)。
- ホールド内の乾球温度と湿球温度の差が大きすぎる。こうなる可能性は低く、計測間違いと思われる。
- 記録簿への記載の仕方が統一されていない。

ルールごとの記録簿フォームのサンプルを<https://bit.ly/cargovent>からダウンロードいただけます。本件についてご不明な点がございましたら、ロスプリベンション部門までお問い合わせください。



# IMSBCコード06-21改正 改正内容

## 改正時期

任意適用: 2023年1月1日より

強制適用: 2023年12月1日より

国際海上固体ばら積み貨物(IMSBC)コードが改正されました。本改正では、既存の貨物スケジュールが変更されたほか、定義について一部見直しが行われました。

## 主な変更点

グループA貨物の定義が見直され、「液状化するおそれのある貨物」に加え、「動的分離するおそれのある貨物」も含まれるようになりました。「動的分離」は、「固形貨物の上層部に液体スラリー(水と微粒子)が形成され、船舶の復原性に大きく影響を与える可能性のある自由表面効果を引き起こす現象」と定義されています。

これに伴い、グループA貨物の定義は次のように変更されました。

「グループA貨物は、水分を原因とする危険を有し、運送許容水分値を超える水分を含んだ状態で輸送した場合に液状化または動的分離が発生するおそれのある貨物である」。

## 硝酸アンモニウム系肥料

(非危険物)

既存スケジュールが削除され、新たに以下の2つのスケジュールが設けられました。

- 硝酸アンモニウム系肥料 - グループC: 窒素単肥または一定の組成範囲内の複合肥料が対象です。

- 硝酸アンモニウム系肥料MHB - グループB: 国連番号は割り当てられていないものの、ばら積み時のみ化学的危険性を有する物質(MHB)として分類される物質が対象です。MHBに分類される貨物とは、IMDGコード(包装した危険物に関する規則)では危険物とされておらず、ばら積み時のみ危険性を有するものです。

## 過リン酸石灰(三方晶系)

既存スケジュールが変更され、改正によりグループBに分類されました。粉塵が目に入るとただれるとの指摘がなされたためです。グループB貨物を輸送するには、本船の適合証書(DoC)に各貨物が個別に記載されている必要があります。そのため、この貨物を輸送する際は本船のDoCで輸送が認められているかあらかじめ確認が必要です。認められていない場合は、証書を発行している認定機関にご相談ください。また、認められていても、当該貨物に関して何らかの注意事項が記載されている場合は必ずそれに従ってください。船長は、船積み前に本スケジュールの変更点について把握しておくことが求められます。

## クラムシェル

今回の改正に伴い、新しいスケジュールが附録1に追加されました。クラムシェルはハマグリ(ハマグリ)の養殖過程で生じる副産物で、IMSBCコードではグループCとして分類されます。なお、本スケジュールは粉碎していない殻のみに適用されます。

## 鉛を含む浸出残渣

こちらについても、附録1に新しいスケジュールとして追加されました。この貨物はグループAとBの両方に該当するという点で、液状化/動的分離しやすく、化学的危険性を有することで知られています。

今回新たに追加されたスケジュールや修正されたスケジュールの危険性や注意事項、その他輸送上の要件の詳細については、IMSBCコードをご覧ください。本件についてご不明な点がございましたら、ロスプリベンション部門までお問い合わせください。



# CLAIMS AND LEGAL

## ホールド検査後のオフハイヤー



Tian Zheng,  
Claims Manager, Denmark  
tzheng@tindallriley.com

ホールド検査が不合格となった後に本船がオフハイヤーになった場合、当事者らには、ホールドの再検査を不当な遅延なく行わせるために合理的な努力を尽くす黙示的な義務がある。

ホールド検査の不合格に起因する近時の紛争において、英国高等法院は、ホールドを遅滞なく再検査させる黙示的義務に傭船者が違反しているかどうか、また、そのような黙示的条項は、ホールドが清掃された直後から本船がオンハイヤーに戻ることを意味するか、を検討した (Pan Ocean Co Ltd v Daelim Corporation [2023] EWHC 391 (Comm))

### 背景

傭船者と船主は、尿素のバルク輸送のため、修正NYPE 1993書式でトリップ定期傭船契約を締結した。第69条には、以下の規定があった

「本船のホールドは、引渡時又は最初の船積港に到着した時点において、独立のサーベイヤーが満足するように、傭船者が意図する貨物を受け入れるように真水できれいに清掃／洗浄され、乾燥され、あらゆる点で塩分、錆片、及び以前の残渣貨物がないこととする。

本船がホールド検査に合格しなかった場合、本船は、その検査に合格するまでオフハイヤーとされ、かつ、それによって発生する一切の費用／時間は船主の負担とする。」

2017年2月16日に船積港に到着したすぐ後、本船のホールドは、錆、塗装片、及び以前の貨物残渣の存在により、サーベイヤーによるジョイント検査に合格しなかった。2月19日15:30、本船の船長は、ホールドを洗浄したことを代理店に通知し、再検査を依頼した。しかし、その日のその前の時点で、本船は港の混雑のため錨泊を命じられていた。そのため、再検査は、本船が12日後に着岸するまで行われなかった。そして、3月4日にホールド検査に合格した。

### 法律上の問題

仲裁において、傭船者は、本船が2月16日から3月4日までオフハイヤーであったと主張した。船主は、2月19日15:30から、ホールドはあらゆる面で貨物を積み込む準備ができており、これによって本船はオンハイヤーに戻ったと反論した。船主は、代理店からの通知を受けた傭船者は、直ちに再検査の手配を行うべきであったが、それを行わなかったと主張した。また船主は、船積用の貨物が無かったので傭船者は再検査の手配を行わなかったと主張した。仲裁人は、船主勝利の判断を下し、ホールドの洗浄後、傭船者は遅滞なく本船を再検

査させる黙示的義務を負っていると判断した。仲裁廷は、本船を12日間錨泊させることは不合理であり、傭船者は、遅延を最小限に抑える義務があると結論づけた。仲裁人は船主の請求額の全額を認容した。

上訴審において、高等法院は、ホールドが洗浄されたという通知を受け取った直後の2月19日15時30分にホールドを再検査することを傭船者に要求する条項が黙示的に存在しているという仲裁人の判断には、法律上の誤りがあるという判決を下した。そうではなく、黙示的条項が要求したのは、不当な遅延なく本船を再検査するために合理的な努力を尽くすことであつた。したがって、ホールドが洗浄されたからといって、直ちに本船がオンハイヤーに戻るわけではなく、両当事者が遅滞なく再検査を手配するために合理的な努力を尽くしていれば再検査が行われるはずだった時点から本船はオンハイヤーに戻る。

### 分析

裁判所は、その理由において、仲裁人は、傭船契約の黙示的条項を認定するための正しい基準を適用したと判断した。すなわち、客観的にみて、契約が実効性をもつために黙示的条項が必要であるか、又は契約当事者にとってあまりにも明白であるために敢えて明示されなかったか、という基準である。

黙示的条項の効果について、裁判所は、サーベイヤーの選任には船主の協力が必要であるにもかかわらず、黙示的条項は傭船者だけに再検査の手配をする厳格な義務を課しているという主張を退けた。裁判所は、第69条に実効性を持たせるため、黙示的条項は、当事者らが「不当な遅延なく、合理的な努力をもって再検査を実施」しなければならないことを意味すると判断した。

したがって、裁判所は、ホールドが洗浄されしだい、傭船者はホールドを再検査しなければならず、本船は直ちにオンハイヤーに戻るという仲裁人の判断を覆した。黙示的条件として要求されたのは、不当な遅延なく本船を再検査するために合理的な努力を尽くすことであつた。この点に関して、裁判所は、本船がいつオンハイヤーに戻ったかを正確に再検討させるため、仲裁人に事件を差し戻した。

## 制裁、不可抗力、「合理的な努力」の範囲



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

リスク・ウォッチの2022年9月号では、MUR SHIPPING BV V RTI LTDにおける、不可抗力条項の効果を回避するための契約外の履行を当事者は受け入れる必要はないという英国高等法院の判決を報告した。控訴院は、この判決を覆し、不可抗力条項の「合理的な努力」の要件により、米ドルで支払いを受ける契約上の権利にかかわらず、船主はユーロでの支払いを受け入れる義務があると判断した。

(MUR Shipping BV v RTI Ltd [2022] EWCA Civ 1406)

2016年6月、船主は傭船者と貨物運送契約(COA)を締結し、それに基づいて船主はポーキサイトを複数回にわたってギニアからウクライナまで運ぶことに合意した。COAは、不可抗力によるCOAの不履行について、両当事者とも責任を負わないことが規定されていた。不可抗力には以下のものが含まれると定義された：

「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」

2018年4月6日、米国財務省外国資産管理局(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、船主は傭船者に不可抗力通知を送り、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支持し、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、傭船者が船主のため為替手数料を負担する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として述べた。

船主は、「合理的な努力」がユーロでの支払いにまで及ぶかという争点について、英国高等法院に上訴した。高等法院は船主の主張を認め、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、当事者らが契約で合意したことを履行することに限定されるとして、仲裁廷の判断を覆した。ユーロの受領は「契約外の履行」に相当し、よって、そのような行為は「合理的な努力」の範囲を超えるものであった。

傭船者は控訴し、控訴院は仲裁廷の判断を再確認した。2対1の多数決で裁判所は、不可抗力条項の文言は、最終的な結果が同じであり、かつ、受領側の当事者が不利益を被らないことを条件に、合意された履行の変更を明示的に許容していると判断した。

控訴院判決は、不可抗力条項の具体的な文言に着目し、それぞれの不可抗力条項は「その文言自体に基づいて検討されなければならない」ことが強調された。しかし、この判決は、不可抗力条項に依拠する際に生じる困難と、慎重なドラフティングの重要性を強調している。

高裁法院判決が覆されたことは、「合理的な努力」義務を特徴とする不可抗力条項を含む契約において、制裁を受けた相手方が契約履行の代替手段を提案する場合に、不確実性を生じさせるかもしれない。本判決が最高裁に上告されるかどうかは、まだ分からない。



## THORCO LINEAGE 号事件



Clio Lamboura,  
Fleet Manager, London  
clamboura@tindallriley.com

貨物に物理的損傷と経済的損失の両方がある場合のヘーグ・ヴィスビー規則第4条(5)(a)に基づく責任制限の明確化について。

Trafigura PTE Ltd v TKK Shipping Ltd (THORCO LINEAGE号事件) [2023] EWHC 26 (Comm)

ヘーグ・ヴィスビー規則第4条(5)(a)は、運送人の責任制限権に関するものだが、次のとおり規定している

「物品の性質及び価額が荷送人により船積み前に通告され、かつ、その通告が船荷証券に記載されている場合を除くほか、運送人及び船舶は、いかなる場合においても、当該物品に関する滅失又は損害については、1包若しくは1単位につき666.67計算単位又は滅失若しくは損害に係る物品の総重量の1キログラムにつき2計算単位のいずれか高い方の額を超えて責任を負わない。」

THORCO LINEAGE号は、主機関の故障によって座礁し、救助者による離礁作業が必要になった。座礁の結果、船内貨物の約7.43%が物理的な損傷を受けた。

荷主側は、サルベージ費用の分担金、物理的損傷を受けた貨物、貨物の追加輸送及び廃棄費用に関して、約850万ドルを運送人に損害賠償請求をした。荷主側は、ヘーグ・ヴィスビー規則第4条(5)(a)の「滅失若しくは損害に係る物品」という文言の意味は、物理的及び経済的に滅失又は損傷した貨物を指していると主張した。しかし、運送人は、第4条(5)(a)の「滅失若しくは損害に係る物品の重量」という文言に従い、物理的な損傷を受けた貨物の重量をもとに、その責任は制限されるはずだと主張した。その場合、運送人の責任限度額は約800,000ドルになる。

仲裁から英国高等法院に持ち込まれた法律問題は、運送人がヘーグ・ヴィスビー規則第4条(5)(a)に基づいて責任を制限する権利があるかどうか、あるとすれば、各損害項目に関して金額はいくらになるか、であった。これに答えるにあたり裁判所は、「滅失若しくは損害に係る物品」という文言が経済的損失や損害に及ぶのか、それとも物理的滅失・損傷のみを指すのかを検討した。

裁判所は、「滅失若しくは損害に係る物品」には経済的な損害を受けた貨物も含まれると判断した。この結論に至るにあたり、裁判所は、「滅失若しくは損害に係る物品」という文言は物理的損害のみを指すと述べたLimnos号事件判決([2008] EWHC 1036 (Comm))に従うことを拒否した。裁判所は、物理的に損傷した貨物のみを参照して責任を制限することは、ヘーグ・ヴィスビー規則の背後にある意図を反映していないと指摘した。したがって、裁判所は、貨物側の主張を認め、サルベージと追加輸送費用のために、救助された貨物の到着時における価値が減少したと判断した。よって、責任制限は、貨物全体の重量に基づいて行われる。

この判決は、貨物が経済的損害と物理的損害の両方を被った場合のヘーグ・ヴィスビー規則第4条(5)(a)に基づく制限の範囲を、明確にしたものである。すなわち、この判決は、少量の貨物が物理的な損害を受けただけの場合、運送人は経済的損失に対する責任を制限することができなくなることを意味する。

