

Gard Insight

中国における鉄鉱石のショーテージクレーム - 船主にとって歓迎すべき判決

こちらは、英文記事「[Iron ore shortage claims in China - a welcome court decision for shipowners](#)」（2015年7月24日付）の和訳です。

中国の控訴審が、貨物保険会社による控訴を棄却するという、船主に有利な判決を下しました。このことは、文書証拠の重要性を示しています。

中国におけるショーテージクレーム

中国の貨物受取人が船主に対して、ばら積みされた微粉鉄鉱石貨物の引渡数量不足による損害請求を求める場合は、いつも決まって書類上の損失を根拠としています。しかし船舶側は、船荷証券の発行時、喫水検査を通して含水重量しか確認することができません。つまり、貨物はドライメトリックトン（DMT）で売買される一方で、船積み時にはウェットメトリックトン（WMT）が用いられている点に注意が必要です。

微粉鉄鉱石は IMSBC コードに基づき、液状化する可能性のあるグループ A の貨物として取り扱う必要があることから、貨物の水分含有量（Moisture content [MC]）申告書、運送許容水分値（Transportable moisture limit [TML]）、流動水分値（Flow moisture point）などが記載された荷送人発行の証明書が船積港で船主に提示されます。そうした貨物の MC は 12%にもなることがあり、160,000 MT 超の貨物輸送能力のあるケーブサイズなどの大型ばら積み貨物船の場合、相当量の水分が船上に積載されていることを意味します。

航海中には、通常、貨物中の多量の水分（最大で 1 日当たり 60 立方メートル）がビルジとして、適用規制に従って船外へと排出されます。

中国の荷揚港では、通常、喫水検査報告書と重量・性質（貨物の MC を含む）の証明書が、中国政府の中国国家質量監督検査檢疫総局（China Inspection & Quarantine Services [CIQ]）によって発行されます。

中国の荷受人は、これらに基づいて、輸送船の船主に対して貨物の引渡数量不足のクレームの申し立てを行い、それがしばしば成功するという状況が発生しています。

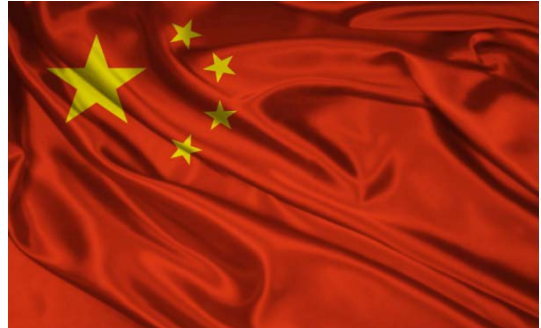
上海人民法院による最近の判決

代位権を取得した貨物保険会社の China Pacific Insurance Corporation (CPIC) と Teh May Maritime Corporation Limited（船主）との間で最近起きたショーテージクレームのケースでは、上海高級人民法院が、船主に有利な下級法院の判決を支持し、貨物保険会社による控訴を棄却しました。これは、鉄鉱石のショーテージクレームにおけるこれまでの中国の裁判所の姿勢から逸脱するものです。

事実

中国の上海向けの 166,379 WMT のシンターフィード・グアイバ（微粉鉄鉱石）貨物が、ブラジルのイタグアイで船積みされました。荷送人は、下記の証明書を発行しました。

- 微粉鉄鉱石全体の MC が 8.0%であると記載された固形ばら積み貨物情報シート
- 貨物の MC が 7.3%であると記載された荷送人の船積港における証明書
- MC が 7.82%であると記載された水分含有量と TML の証明書



荷揚港において、CIQ は、荷揚げされた数量が 164,633 WMT（差異は 1,746 WMT）であると記載された重量証明書と、貨物の MC が 7.37%であると記載された性質証明書を発行しました。

船舶のビルジ記録では、1,753.20 MT の水がホールドから排出されたことが示されており、これは荷揚港においてクレームされた不足数量にほぼ合致していました。

保険会社 CPIC は、船主に対して 225,685.64 人民元（約 36,000 米ドル）の代位請求を申し立てました。CPIC が申し立てた不足数量は、荷送人による船積港での証明書に記載されていた MC の 7.3%という数字を用いて計算されたものでした。

裁判所の判断

1. 裁判所は、荷送人、船主、荷受人との関係がない独立した当事者である CIQ による水分含有量分析を選びました。
2. 船主にとって、貨物の MC は船舶の安全に影響を及ぼす範囲（すなわち TML を超過しないこと）に限り重要であること。荷送人が船積港において、MC に関して 3 種類の数値を得ていたという事実が、裁判所の判断に影響を与えた可能性があります。
3. 船主と荷送人の間において、輸送する貨物の単位として DMT を使用するという取り決めがあったことを示す証拠がないこと。
4. DMT は、専ら貨物の売買契約に基づく信用状（LOC）と整合していることが重要なのであって、船主に対しては何らの拘束力もないこと。貨物の保険証券、販売契約書、船荷証券はすべて WMT を単位としていた。
5. 船主が、貨物の輸送に際し、船主自身と船長が適切な注意（Due diligence）を払っていたことを、広範囲にわたる証拠によって、適切に公証を受け、提示できたこと。
6. ビルジ記録によって、排出されたビルジ水の量が船積港と荷揚港との WMT による差異と同量であること——したがって数量不足はなかったこと——が示されていること。

鉄鉱石貨物を中国に輸送する船主への推奨事項

本件では、各種の事実と船主が提示した強力な証拠の双方が判決に大きな影響を与えました。しかし、通常ショーテージクレームの争いにおいては、船主側の証拠提出責任は重く、文書証拠が特に重要です。

したがって、船主は以下の文書を保持しておくべきでしょう。

- 貨物船安全構造証書
- 貨物船安全設備証書
- コンプライアンス証書
- 安全管理証書
- ハッチカバーの検査証書
- 船積港における港湾記録
- 積荷役中の気象予報
- 船積港におけるステートメント・オブ・ファクト
- 署名入りのビルジ記録
- 航海日誌
- 船積み時に船員が行った缶テストの結果
- 荷送人による IMSBC コード文書

ショーテジクレームにおける責任リスクを軽減する

船荷証券に貨物の乾燥重量を記載しないようにしてください。

船主が、荷送人の船積港 MC 証明書への署名を求められた場合は、次の文言を記入するように努めてください。「for receipt only. This does not constitute any admission/confirmation of the content. (受領のみ。本証書は内容物についての承認や確認を構成するものではありません。)」

船員が署名をした船舶の毎日のビルジ記録の写しを、荷送人、用船者、その他の関係当事者（船舶代理店など）に送付する必要があります。

中国の裁判所は、CIQ が荷送人、船主、貨物クレーム提起者とは関係のない独立した機関であるという点を考慮して、荷揚げされた貨物の重量や MC に関して CIQ が行った認定を覆すことには消極的でした。CIQ の数字との比較数字を提供できるように、船主は、用船者に対して、MC の算出方法（貨物の数量当たりのサンプル数など）を示すような船積港における追加の文書を要求してもよいでしょう。

重量、測量、性質、数量、状態、内容、価値が不明なままで貨物が船積みされたという旨の声明を船荷証券の条項に入れることは、ショーテジクレームを争う中国の裁判所では支持されません。したがって、船長は、疑うべき根拠がある場合や合理的な確認方法がない場合は、水分含有量不明またはその他の注釈を船荷証券の条項に入れるべく努めるべきでしょう。

おわりに

中国の裁判所が、代位権を取得した貨物保険会社に対して不利な判決を下したことは、中国向けのばら積み鉱石貨物輸送ビジネスに携わる船主にとって歓迎すべき進展です。しかし、中国での判決は前例となるものではなく、したがって、中国国内の他の裁判所では同様のケースでも同じ判決に至らないリスクがあります。そうであっても、船主は、今回の判決に依拠することで、こうした書類上の損失によるショーテジクレームについて、以前よりも有利な条件で棄却または示談に持ち込むことができるようになるかもしれません。

本 Gard Insight 記事に関するご質問やコメントにつきましては、[Gard Editorial Team](#) まで E メールでお寄せください。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および性質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。