

依然として絶えない袋詰め米運送関連のトラブル

Continuing problems relating to the carriage of bagged rice.

袋詰め米の運送に関するリスクについて忘れてはならないこと



5年前、ガード・ニュース174号の記事¹で、袋詰め米の運送契約をした場合に船主と運航者が守るべきガイドラインを示しました。船主が、袋詰め米の損失や損傷を回避し、あるいは最小限にとどめるための適切な処置を航海の前、航海中、そして航海後にも取っていないければ直面的リスク、トラブル、費用と賠償責任について、最近ガードのマルセイユ連絡事務所が再度注意を喚起しました。この忠告はガードの担当者の西アフリカでの経験に基づいていますが、他の地域にも言えることでしょう。連絡事務所は特に不俱戴天の三つの“S”を上げています。

- Shortage (袋本体の不足、あるいは袋の破れに起因する不足)
- Sweat or Sea water damage (汗または海水による損傷)
- Stevedore damage (荷役中の損傷)

これに4番目のSを加えても良いでしょう：
Spurious Customs fines, すなわち偽装関税科料で、貨物が不足とされた場合しばしば課されるものです。

連絡事務所によると、袋ひとつを積み込む前になすべき作業がたくさんあります。これはほぼ損失予防と危険管理の作業といえます：(船主、備船者、

買い手、貨物保険者、など)他の関係者の利益とその立場を守る手段に気を配ることです。これには以下を含みます。

荷積み港での品質管理

貨物はどこから搬入されるのか(例えばトラック、はしけ、倉庫から直接)?どのくらいの期間荷積み港に保管されていたのか、その湿度の程度と温度は、運送に適した良好な状態にあるか?

荷積み/積みつけ/ダンネージ

船側は提供されたダンネージを十分と認めるか(もし十分でなければ、どのような改良ができるか)、積みつけには適切な通気経路が確保されていると得心できるか?荷揚げ港が複数の場合、各港で(過不足ない)正確な量が容易に識別できるように仕分けられているか?荷積み後、船倉は封印されたか、その場合、荷送り人と備船者には封印に立ち会うよう連絡を取ったか?

航海

船長は荷送り人/備船者から換気について何らかの指示を受けたか、受けているならその指示は守られているか?守られていないなら理由は何か?天候状態はモニターしてきちんと記録しているか?換気は適確な手順で行われているか?

荷揚げ港にて

荷積み港で船倉が封印されていたとして、荷受人と備船者に開封に立ち会うよう連絡をしたか?喫水検査は行うのか?船主は(数量/袋数の)検数と(数量/状態の)検査を手配したか?船主は(備船者ではなく)自己の代理店を持っているか?適切な海難報告書が作成されているか?

これらすべての項目に当てはまる重要な原則は、採られた全手段と出された全指示に関する書

¹ "The carriage of bagged rice from the Far East to West Africa"

面や（写真やビデオといった）視覚的な必要証拠の確保と保存が欠かせないということです。この点に関して第一義的責任は船上の人員にありますが、船主、その代理人や代理店から全面的協力を得ることが大切です。

証拠というものは、常に船主の利益を守る鍵となることを忘れないでください。

この記事はマルセイユのETICからの情報を基にしたものです。情報のご提供ありがとうございました。

Gard News の読者各位へ

Asia から西 Africa への穀物の運送では、その殆どの場合に **Cargo Trouble** を起こしています。中には、援助物資であるにも係わらず、被援助国は(厚かましくも)**Shortage**や**Quality** を取り上げ、出港に際し保証を要求したり、理不尽な **Cargo Claim Settlement** を強要してきます。今回の記事は、その対抗の為の運送者としての **Protective** 手段を取り上げています。

この和訳の当初にガード・ニュース 174 号とあります。その記事は、**Gard P&I Club** の **Website** から入手可能であります。下記の手順で **Access** して下さい。

<http://www.gard.no>

→HOME の PUBLICATION

→右上の Gard News

→Gard News Archive

→Issue No. [174]

→”The Carriage of Bagged Rice from the Far East to West Africa

Gard News 174 の記事はより詳しく、又、今回の記事にはない” **Prior to arrival at the load port**” や” **Bill of lading and charterparties**” まで言及しています。

Rice in Bag や同種貨物の運送が計画された場合は、**Gard News 174** と今回の **196** をご利用下さい。その両方の記事を本船に事前に送付しておく事にて、本船上での関連作業や、それらの記録・証拠確保等々に役に立つものと思います。

又、**B/L** や **C/P** 問題は、あるいは、**Surveyor** 手配問題は事務所にて対応すべき問題であります。もし、本船が定期用船に出されている船舶であるならば、この二つの記事を事前に用船者に送付しておく事も有益であろうと思います。

以上です。

Gard P&I Japan and Far East