

危険貨物の運送 — 引き受け前に考慮すべき事項

Carriage of dangerous cargo – Questions to ask before you say yes

今日では多くの取引で危険貨物の運送は珍しいことではなくなりました。この記事は、危険貨物の運送を通常に行っていない会社に向けたものです。



貨物は法的に危険であったり物理的に危険であったりしますが、この記事は後者の関連で書きました。不幸にして、乗組員と船舶が危険貨物の故に（例えば液化・融解などで）失われたり、危険貨物が引き起こす火災/爆発で負傷や損傷を受けたりする事例は数多く発生してきました。¹ これには運送人に危険貨物を運送している認識が多分ないという不運な事実があるのです。荷送人が、時には故意に、誤った申告をするからです。以下の解説では、危険貨物の運送を引き受ける前に考慮すべき事項の主なものをいくつか概説します。まずは最重要の質問からはじめましょう：荷送人は誰か？いわゆる「不正荷送人」との取引を避けることは業界の利益と特に本船の乗組員の利益を守ることとなります。

荷送人は誰か？

運送人にとって取引歴あるいは経験のないところから、危険貨物（またはその明細から危険の可能性はあるが、そうと申告のない貨物）の運送要請があれば、その団体のそのような貨物の運送歴とか、事故や不正出荷に関係していなかったかを調査すべきです。不正荷送人は社名変更をしていることも当然予想されますので、新設会社には注意してください

¹ ガード・ニュース今号記載の記事”Liquefaction of unprocessed mineral ores – Iron ore fines and nickel ore”参照

い。運送要請や注文が備船者からの場合も、背後の荷送人を特定し調査することが大切です。一言で言えば：危険貨物の運送を依頼してきた/運送しようとしている団体は堅実で信頼できるか、ということです。

運送を拒否できるものは？

定期備船契約のもとでは、備船者は比較的自由に合法的取引に船舶を使用して合法的な貨物を積載することができる一方、船主は備船者の特定の貨物の積載権を除外することができます。したがって、定期備船契約、特に長期間の契約に入る前に船主は除外したい危険貨物について熟考しておくべきです。定期備船契約の基準書式には通常、貨物除外条項が含まれていますが、すべての備船契約が船主の事前の書面による同意を必要としているわけではありません。運送から除外したい貨物を指定するのは船主次第であり、指定する前に多少の調査をして（できれば専門家の助言を得て）おくのも価値があるでしょう。備船契約のもとで運送しても良い貨物を明瞭に記載し、事前の書面による許可なしに他の貨物を運送することを排除しておくほうが簡単かも知れません。規則によっては、危険貨物の運送が許可される前に危険貨物の運送に関して一定の消火設備または船舶の特殊な建造/強化と、適合証書の所持が求められることもあります。また、例えば構造的/安定性の理由で、また/あるいは IMDG 法の制約ゆえに本船が輸送してよい危険貨物の量が制限されることもあります。より小さな船舶では、特定の貨物が安全に隔離可能であるかが問題となるでしょう。

運送依頼されるものは何か？

危険物品が誤った申告をされるのは珍しいことではありません。不正確あるいは不完全な名称が

ついていることもあります。特定の危険貨物には会社、国、業界が違えば異なった名称が用いられることもあります。² 取り扱う貨物については、その物理的、化学的特性やその危険性及び出所の詳細を入手して確認しておくことは欠かせません。そして SOLAS, BC 法、IMDG 法などの関連法/規則に照らして関連の運送指針を確立することになります。しかし、IMDG 法や IMSBC 法に掲載されているリストは全品目を網羅しているとは限らないことにご注意ください。それゆえ貨物の特質や危険性の詳細を荷送人から入手することが欠かせないのです。関連法/規則の改正及び/またはその最新改訂版には常に注意を払っていなければなりません(つい最近新しい BC 法が紹介され、今は IMSBC 法という名称になっています)。P&I クラブや他の業界団体からも指針を得ることができ、必要に応じて専門家からの助言も得られます。IMSBC 法に関しては、いくつかの特定の貨物が、例えばミネラル凝縮物や金属硫化凝縮物というような一般名のもとに、グループとして入っていることがありますからご注意ください。

貨物がもたらす危険/危難はどんなものか？

貨物の正確な識別を終えて、運送人が次になすべきはその貨物が船舶及び乗組員に及ぼす危険を十分理解するよう努めることです。関連法規/規則に示された以上に、関連の業界団体、P&I クラブ³、船籍国⁴や、港湾国などとともに調査することもできます。大切なのは、IMDG 法や IMSBC 法のような法は完全に包括的ではない可能性があることと認識しておくことです。例えば鉍石、粉鉍、凝縮物の中には液化するものもあるのですが、IMSBC 法の中ではそのような危険性のある貨物として識別されていないことがあります。必要であれば、専門家の助言を得ることができ、貨物は(例えば化学的に危険であるとか)その性質自体が危険なこともあります。そのほか特定の状況下で危険化することもあるのです。運送人は貨物がいかにして、何故危険化するのか、基本的な知識を持っていなければなり

² 例としてガード・ニュース178号記載の記事”Understanding the different direct reduced iron products”参照

³ 例としてガードの損失予防サーキュラー07-03号の”The dangers of carrying Direct Reduced Iron (DRI)”参照

⁴ 例として英国 MCA Marine Guidance Note MGN 107(M)の商船(貨物輸送)規則1999年関連参照

ません。荷積み速度、一定の貨物スペース内での集積/密度、湿気の内包度、温度、特定の固形物/液体/気体との接触などに起因することもあるでしょう。一見安全な貨物でも危険な状況を引き起こす可能性のあることを知っておくのも良いことです。例えば木材は酸素を減少させることができるので、当然貨物室に入る人員に危険をもたらします。

危険貨物を安全に運送するために、船舶/乗組員には何が必要か？

危険貨物の運送のために、船舶には特定の構造あるいは強化が必要な場合があります。また、消火器具、不活性化用窒素発生器、温度監視装置、ガス感知器、乗組員用防護服などの特別な機材が必要でしょう。乗組員にも危険貨物運送や危険貨物関連の事故対策の指針を含めた関連法/規則(例えば危険物関連事故における医療救急指針)などの資料を配布しておく必要があります。勿論、そして最も重要なのは、乗組員が、いかなる種類の危険貨物を運送しているかを(そして、この記事で提示される数々の疑問・質問に対する回答と、さらにそれ以上の事柄を)確実に認識していなければなりません。

荷送人が提供すべきものは？

荷送人は運送人が輸送に同意したのと厳格に同一の貨物を提供しなければなりません。実際に積荷として提供された貨物が最初申告/通知されたものと異なる場合があるので、運送人は貨物の荷積み前にチェックしなければなりません。梱包/コンテナ積みされた貨物についてはこれは当然困難ですが、少なくとも外側に添付されたラベルはチェックすべきです。船積書類についても積荷として提供された貨物と、運送人が運送に同意したものが合致していなければなりません。危険貨物の運送においては完全に揃った的確な船積書類が鍵となりますから、そのような書類が欠如していれば決して貨物を積み込んではいけません。不幸にして荷送人が必要船積書類の提供を怠った事態は少なくないのです⁵。

⁵ ガード・ニュース193号記載の記事”Shippers stand firm against lack of proper BC Code documentation”参照

必要書類は関連規則/法に記載されており、基本的には、運送人が必要とする、その危険貨物についての情報で、その物品/貨物が輸送に安全であることを証する基礎をなし、関連する危険性について運送人と乗組員の注意を喚起し、運送人/乗組員にとって安全運送の指針となり、また非常事態が発生した場合にいかに対応するかの指針ともなるものです。こうした情報は、運送人が予防措置を実施できるように前もって十分時間的余裕を見て提出されねばなりません。荷送人の提出書類には、湿度含有量、湿度流動点、液化の可能性のあるばら積み貨物の運送可能な湿度の限度など、決め手となる安全基準パラメーターの分析証書が含まれていなければなりません。荷送人は提供情報が正確であるとの宣誓書を提出すべきです。提供申告書は実際の積み込み貨物のものでなければなりません。属種物質の安全データに記載された安全基準パラメーターは、その貨物独自のものではないことがありますので、荷積みする貨物独自の分析証明書がない場合は、取扱注意です。悲しいかな、荷送人の証明書が真実貨物の安全基準パラメーターを示したものではない事例が発生しています。それゆえ運送人にとっては、証明書を全面的に信頼しないことが非常に重要です。運送人が何らかの疑義を抱いたなら、自分自身で検査の手配を考慮すべきです（下記参照）。荷送人は書類提出に加えて、梱包されたかたちの危険貨物は適切に梱包し荷札を添付しておかなければなりません。

該当契約書の記載は？

定期傭船契約の貨物除外についてはすでに言及しましたが、傭船契約には危険貨物の運送について他にどんな記載があるのでしょうか？輸送に安全ではない危険貨物の荷積みを拒否し、またすでに積み込まれている場合は、傭船者の時間、危険及び費用において荷降ろし処分する権限が船長にはありますか？契約がハーグ/ハーグ-ヴィスビー/ハンブルグ規則を導入しているか、あるいは強制的にこれら規則に支配される場合は、これらの規則はすべて危険貨物に関する条項を含んでいることにご注意ください。例えば、ハーグ-ヴィスビー規則は（IV条規則6に）以下のように規定しています：

「引火性、爆発性または危険性を有する物品で、運送人、船長または運送人の代理人がその性質または

特徴を知っていればその荷積みを承諾しなかったものについては、運送人は、賠償することなく、荷揚前にいつでも、任意の場所に荷揚げし、破壊し、または無害にすることができ、これらの物品の荷送人は、その荷積みにより直接に又は間接に生ずるすべての損害及び費用について責任を負うものとする。これらの物品で運送人が了知し、かつ、承諾して荷積みしたものが船舶又は積荷にとって危険となったときは、運送人は、共同海損の場合を除くほか、その責任を負うことなく、その物品を同様に荷揚げし、破壊し、または無害にすることができる。」

契約のもとに適用される法律と司法管轄も考慮しておく必要があります。危険貨物関連での紛争や事故が発生した場合、法律や司法管轄は直ちに正義に訴えうる体制になっているのでしょうか？危険物品の荷積みから発生する損失/損害の賠償責任を扱う法律は国によって異なることに注意しなければなりません。英国の普通法では傭船者/荷送人は、船舶を危険にさらす貨物の特質を通知せずに荷積みした場合、船主あるいは乗組員がその特質を承知していたか、又は当然承知しているべきであった場合を除き、黙示的且つ無条件約束に違反する危険を冒すこととなります。危険と判別されている貨物に関して言えば、英国の判例法からは、船主は（専門的な化学者としての知識ではなく、適正な運送方法についての最新の知識を持っているものとされているので）該当タイプの物品を適切な方法で輸送すれば避けうるリスクを負って契約したものとみなされるべきではあるが、（その特質であれ、程度であれ）記載された貨物として添付されている物とは全く異なった種類の特定の貨物が引き起こすリスクで荷送人/傭船者の責任となるべきリスクは負っていないとすることがうかがえます。英国の法廷は最近の事案⁶の判決で、運送人の荷送人に対する賠償請求の権利は、危険性が唯一のあるいは主たる損失の原因である状況に限られたものではなく、実際に荷積みされた貨物の特性以外には起こりえなかった状況も含まれるとしました。⁷ 英国法に

⁶ CSAV 対 Sinochem Tianjin 輸出入社(ACONCAGUA 号)[2009]EWHC 1380 (Comm)

⁷ ガード・ニュース196号記載の記事”Has justice finally been done in the calcium hypochlorite cases?”参照

おける立場は、船主に対してもっと負担の大きい米
国法における立場と対照的です。⁸

ハーグ/ハーグ-ヴィスビー規則が適用された場合、
IV 条規則 6 のもとでの運送人の荷送人に対するク
レームは、もし運送人が本船の湛航性を保つ義務を
怠り、そのことが危険貨物の船積みによる損害の原
因であるならば、英国法の下では敗訴するでしょう。
ユーラシアン・ドリーム号事件で見られるように、
まさにこの点が鍵となるのです。⁹ この事案では英
国の法廷は、運航者が独特の火災の危険と、かかる
火災を防止するための予防策について特定の書類
を本船に提供するのを怠ったことによって、車両専
用運搬船は湛航性を欠くことになったと判定しま
した。

危険物品の積みつけ方はその安全輸送において多
くの場合重要な要素であり、該当契約の中で積みつ
けの責任者は誰かを考慮しておくことは無駄では
ありません。最近の英国の(危険貨物を本船の燃料
タンクに隣接して積みつけた過失に関する)裁判事
案¹⁰では、備船契約が積みつけの責任を備船者に負
わせている場合は、不適切な積みつけの結果発生し
た損害について、その積みつけで本船の湛航性が損
なわれていても船主は備船者に対して責任を負わ
ないとされました。この事案の結論は、New York
Produce Exchange 書式用船契約の 8 条に「及び責
任」の文言が加えられていれば異なったものであ
つたらうことはほぼ疑いを挟まないでしょう。

契約の条件を交渉する際に忘れてはならないのは、
危険貨物を船積みする場合荷送人/備船者が事前に
何を提出する義務があるか、また荷送人/備船者が
その義務を果たさない場合運送人には何を行う権
利があるかを規定する機会が船主にはあるという
ことです。荷積みの場所がトラブルや不正な荷積み
の経緯がある場合は、特に当を得た注意点となりま
しょう。貨物関係者から全面的な協力を得られるよ
う、契約に条文を入れる案も考えられます。陸上の

貨物の保管場所に出向いて場合によっては視察/
サンプル採取をし、正確な結果を期待できる専門
検査機関での分析を依頼するなどができる条文
です(備船者と貨物関係者に詳細かつ正確な書類
を提出する義務を課したまま、船主がかかる条項
を発案するのが望ましいかたちです)。かかる条
項は事案に合わせてそのつど熟慮する必要があ
るでしょう。究極的には船主が疑いの残る貨物の
運送を拒否しにくくする結果にもなりうるから
です。

貴社の保険担保範囲は？

危険貨物の運送は特定の状況下では運送人の保
険担保に影響する可能性のあることにご留意く
ださい。保険契約の中に、危険貨物を運送しない、
あるいは関連規則に従ってのみ運送するとい
った限定がある場合もあります。限定がない場合は、
保険契約の開始に当たって一般的な告知義務が
適用されます(例えばガードの P&I 保険規約の規
約 6 参照)。本船が危険貨物の取引に従事してい
ることを保険者に知らせておらず、保険者がか
かる取引を相応に関知できなかった場合、保険担
保に影響することがあります。同様に、船舶の業
務がある取引、例えば鋼鉄の輸送から危険貨物の
ばら積み輸送にと極端に変更された場合、保険
者に告知を必要とする危険の変更とみなされま
す。ガード P&I 保険の規約 7 (危険の変更) は危
険の変更がクラブに告知されなかった場合の結果
を表示しています。ひとつは、組合員は危険の変
更によって引き起こされ、または増大した損失、
費用又は経費の責任の担保を失うことになります。

ガードの P&I 規約 7 4 (違法取引等) は以下のよ
うに定めています：

「組合は、加入船が密輸品の輸送、密航あるいは
不法、不安全、または不当に危険な取引又は航海
に従事していたことによる、またはその結果とし
ての、責任、損失、費用又は経費は、填補しない。」

「不安全、または不当に危険な取引又は航海」と
いう文言は危険貨物の運送に関しては特に関連
が深く、運送契約を律する法的原則から何らかの
指針が得られるでしょう。そのほかの組合規約、
加入船の船籍国の法令による必要条件の遵守を

⁸ ガード・ニュース191号記載の記事“The DG HARMONY on
appeal”参照

⁹ ガード・ニュース169号記載の記事“An insight into the
interpretation and implementation of the ISM Code”参照

¹⁰ CSAV 対 MS ER Hamburg Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co
KG (ER HAMBURG 号)[2006]EWHC483 (Comm)

求める規約8（加入船の船級および証明）や、核物質の運送に関する除外を扱った規約73（核物質危険）なども関連してくるでしょう。

運送はどこ/いつからどこ/いつまで？

危険貨物の運送を依頼されたとき考慮すべきもうひとつの大事な点は、船積みの場所/国です。悲しいかな、多くの国が危険貨物の船積みで芳しからぬ評判を得ています。これはたぶん、荷送人に対する国内での管理や制裁規定の不備によるものでしょう。この点に関しては指針としてP&Iクラブのサーキュラーや記事が参考になります。航海の種類や、本船が支援から遠く離れていることなども考慮すべきです。例えば予想される荒天の中の長期の航海では心配がさらに募るでしょう。これら要因を考慮した上で、乗組員と本船を最も安全に守る方法を決定すべきです。

特有の危険をいかに管理するか？

本船が危険貨物を運送できると決断すれば、いかにして問題の危険貨物の特有のリスクを最も良く管理し最小限にとどめるか時間をかけて熟慮するのが良いでしょう。最も重要な段階は運送開始以前で、すでに言及したように、船積みを持ち込まれた貨物が運送に安全であることを確認するために、運送人自身が調査を行うことです。¹¹ 液化しやすい危険なばら積み貨物がどのような状態で、どのような場所で保管されていたか、保管期間はどのくらいであったかを確認し把握しておくことは、その貨物の湿度含有量が安全パラメーターの鍵となる場合役立ちます。運送人側で貨物の調査を行うのは、乗組員がいわゆる”can test”（貨物を缶に入れて振動させ、変化を見るテスト）を行うくらい簡単なものでもかまいませんが、¹² 疑わしい場合は適切な代表サンプル調査と分析を検討すべきです。言うまでもなく、乗組員には荷積み前によく概況説明をしておく必要がありますし、乗組員全員が該当貨物の位置とその危険性を認識していなければなりません。危険貨物所在の区域に立ち入り禁止の掲示を掲げておくことも必要でしょうし、また荷役作業員、ターミナルの職員など、運送に関与する第三者にも危

険貨物について適切に通知しておくことも必要でしょう。



最も重要なことは、乗組員が貨物に何らかの異変が起ころうとしている警告の兆候と、その対応策を知っておく必要性でしょう。事故が実際に起これば、乗組員に常日頃実施していた非常事態の対応策の訓練が功を奏するでしょう。対応の速さと熟練技が差をつけることが多いからです。これまでの事故から学んだ教訓は非常に貴重です。適切な危険査定¹³と正確な情報及び専門家の助言/援助が大切であることを示しています。¹⁴

何故リスクを負わねばならないのか？

この記事を読めば、「何故危険貨物運送のリスクを負わなければならないのか？」と自問なさるでしょう。危険貨物のほとんどが問題なく成功裏に運送されていることは間違いありませんが、トラブルが起きればその結果は厳しいものとなります。注意深い取り組みを常にお勧めします。予防はいつもながら治療に勝るのです。

¹¹ 例えば損失防止サーキュラー15-08号記載の記事”Loading of hot coal at Maputo, Mozambique”参照

¹² ガード・ニュース193号記載の記事”Shipowners stand firm against lack of proper BC Code documentation”参照

¹³ 例としてガード・ニュース179号記載の記事”P&I incident – Dangerous goods container overboard”参照

¹⁴ 例としてガード・ニュース175号記載の記事”Facing the challenge of fire at sea”参照