



SPECIALIST  
PROFESSIONAL  
INDEMNITY  
INSURANCE

ITICのClaims Reviewの春季版によるこそ。  
この版は2013年3月に日本、東京で開催される  
ITICの理事会の会合と同時に発行されるものです。

# Claims review <sup>27</sup>

March 2013

## 書類の開示

あるクルーザーの管理会社が米国の裁判所で船主に訴えられました。メンテナンスの監督の欠如、船員配乗に関する過失およびクルーザーの1隻が有した復元性（Stability）の問題に関する過失あるアドヴァイスが主張されました。船主たる原告は、これらの契約違反がメンテや修理費用の増加と利益の喪失をもたらしたと主張しました。

米国訴訟での書類の開示に関する規則は非常に負担が重く、原告が本訴訟で開示を要請した書類の量は膨大でした。管理会社は500万点を超す書類の提出を要求され、その膨大さのため裁判所は各船の管理に関するE-mailを追跡する専門会社を任用するよう命じ、そのような会社の任用のための費用は35万米ドルにもなりました。事実審（Trial）以前の12ヶ月間で毎月掛かった平均の訴訟費用は11万米ドルでした。

早い段階で管理会社とITIC船主のクレームには勝訴するメリットは無いと結論づけました。しかし額の訴訟費用を被りそうで（これらは米国訴訟では敗訴当事者から回収することができません）、このことは理のかなう和解の申出がされればこれを考慮すべしと意味しました。しかしいかなる段階でも原告側から和解の申出はされず、原告は2,000万米ドルを超すクレームの訴訟を継続しました。

事案は事実審に行き裁判所は全ての請求を棄却しました。原告は控訴し管理会社はその被った訴訟費用等をカウンター・クレームしました。これは控訴審を短期間にすることに役立ちました。というのは原告は最終的に控訴と訴訟費用に関する動議（Motion）を取り下げ管理会社のカウンター・クレームの取り下げを確保するために管理会社に37万5,000米ドルの和解金を支払ったからです。

管理会社は本件で大局的に勝訴しましたが、被った訴訟費用270万米ドルはITICが填補しました。

## 証拠毀損で検査員（Surveyor）が訴えられる

米国のある工場での火災の原因を調査するべく保険会社がSurveyorの会社を任用しました。火災の原因は欠陥あるフォークリフト・トラックと主張されていました。

工場の施設での共同調査後、Surveyorは当該フォークリフトやその他の証拠遺物を管理し、別の場所で保管する手配をしました。フォークリフトは数ヶ月間その施設にありましたが、保管料を誰が払うかにつき明確な合意はされず保管料の請求書が決済されず、最終的にフォークリフトを保管する会社がスクラップで売却しました。

工場の所有者は多額の付保損失と保険ポリシー・リミットを超える追加非付保損失をクレームしました。工場所有者は火災はフォークリフトが原因であるという主張し、フォークリフトの供給会社から保険リミット以上の損失を回収できると考えていました。

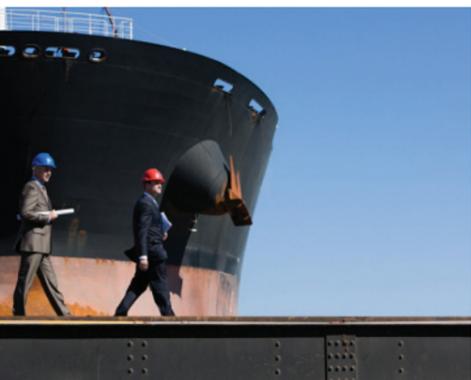
工場所有者はフォークリフトが売却・毀損されたことでフォークリフトの供給者に対する非付保損失のクレームを追及することができなくなったと争い、保険会社の責任を追及し、保険会社は検査会社の責任を追及しました。

保険会社は100万米ドルで工場所有者の非付保損失を解決し、検査会社にこの額を回収するため訴訟を開始しました。

ITICはMemberたる検査会社のため責任関係のアドヴァイスと検査会社の擁護のため米国弁護士を任用し、弁護士は責任を減ずるための論議はありうるが、検査会社は明確に責任があるという意見を具申しました。争点には保管会社に現実に支払責任を有したのは誰かおよび検査会社は当該フォークリフトの売却という保管会社のおそらく違法な行為に責任を有すべきかという点が含まれていました。

## 復元性調査 （Stability Study）

フランスの造船技師がある比重での最貨積載量までバージが復元力（Stability）を保つことを保証する復元性調査報告書（Stability Study）を提出しました。この保証の条件は、バージが復元力を保つためにはLoading Planに従い船積みされBallastは設計された図面に従い分散されなければならないというものでした。



本船は船積み中転覆し、合計831,150ユーロの貨物の損失クレームが提起されました。ITICは造船技師を代理して請求者と交渉しクレームは最終的に400,000ユーロに減額されITICが全額填補しました。

## 欠陥設計

ある海事エンジニアリング・コンサルタント会社が、欧州の大手エンジニアリング会社の依頼で、新たに建設される発電プラントのための海水貯蔵タンクを設計しました。建設後構造に亀裂が現れ始め、よって予定耐用年数が大きく縮小しました。建設請負会社は海水貯蔵タンクを解体し再建造することにし購入し、下請けの当該コンサルタント会社に200万ユーロのクレームを提起しました。当初の設計の有効性に関する専門家の見解が当事者間で交わされました。両当事者は可能なら

## コミッションの回収

傭船者のために活動するシップ・ブローカーがインドの航海傭船者に対して25,000米ドルのコミッションの債権を有していました。傭船契約は傭船者がコミッションを控除すると規定していました。

ITICは傭船者に書状を出しましたが何の返答もありませんでした。現地のソースの情報からITICは傭船者は重い財政難に陥っていると突き止めました。

しかしながら債権回収のため現地弁護士が任用されました。さらにITICはインド

両当事者の大きな懸念は米国では訴訟費用が敗訴当事者から回収できないということでした。事案が事実審（Trial）にまで行けば訴訟費用は膨大となるので、交渉が開始され本事案はクレームの25%での和解で解決しました。



## プラグ差し込み不備

豚肉が3個の（冷凍）コンテナに詰められ欧州の港から他所への運送のため船積みされました。コンテナは本船から荷揚げされてから11日後までプラグが差し込まれませんでした。

冷凍日誌（reefer logs）によれば、貨物が本船内にある間は正しい温度で保たれたが、温度が上昇し始めたのは荷揚げ後からでした。

荷揚げ後貨物の取扱いに責任を有する港の代理店が45,000米ドルのクレームを受けましたが、ITICは代理店に冷凍船のDeductibleを控除した全額を填補しました。

## 未払手数料の請求/ 回収について

ITICにCanada ベースの船舶代理店のメンバーから現地会社に70,000カナダドルを超える債権を有すると相談がありました。

現地会社は破産を宣告されITICは船舶代理店が現地会社の債権者として適正に登録されるよう弁護士に指示しました。

他にも債権者がいましたが、当該代理店の債権は多くの債権者の債権より優先権を有しており、ITICは船舶代理店を代理して42,998カナダドルの回収が出来ました。

この事案は倒産手続において債権の適正な届出を確保することの重要性を示しています。



## バンコクでの執行官 執行までの事案

ある大手船舶管理会社はタイからスペインへ出航するヨットへ船長/Skipperを配乗するよう依頼されました。Member自身はYachtの船主間と正式な契約を締結はせず、単に船長/Skipperと船主間の一回きりの報酬ベースの非公式な合意を斡旋しただけでした。

航海開始が何回も遅れ、Yachtが依然タイに停泊中に、Yachtの船主は船長が航海遂行に不適格でかつ船長から合理的に期待される事柄を履行することを怠っていると主張しました。かような懈怠の結果船主は利益や喜び（Enjoyment）を喪失を含む損害を被りました。

Yachtの船主は訴訟を起こし、ITICはMemberの立場を防禦するためYacht操船の経験がある弁護士を任用しました。ITICとMemberは本クレームは誇張されていると考えました。クレームを立証する実際の証拠や書類は何らありませんでしたが、船主は訴訟を遂行し続けました。

裁判所は船舶管理者たるMemberが船長の身元保証人を適正にチェックせず、その結果船舶管理者に要請される義務の履行を行わなかったと判断しました。

## 見逃されたメッセージ

あるシップ・ブローカーが船主からの傭船Fix中の本船は船積前にTanksのInert（不活性化）が必要であると説明するメッセージを見逃し、よって傭船者はこれを見る機会が無いまま本船の傭船契約はFixしました。

本船が港に到着するとTanksをInertする必要があることが明らかになりました。よってブローカーに対して30,000米ドルのLoss of Timeのクレームが出されました。

ITICがシップ・ブローカーが支払うべきDeductibleを控除して填補しました。



しかしながら裁判所は船舶管理者の違反行為と主張損害の間に因果関係が無くいと判断しました。また裁判所は、身元保証が適正にチェックされ船長が適正に審査されていれば、そのような審査の結果本船長は任用されなかったであろうとはYachtの船主は十分証明することができなかったとも判断しました。

その結果船舶管理者に対するクレームは棄却され、Yachtの船主は訴訟の費用を支払うよう命じられました。Memberの次の措置はYachtの船主に訴訟費用負担の判決を送達してこれを執行することでした。支払が行われなかったため、執行官が船主から金員を徴収しました。

## ブローカーの燃料油に関する責任

ある傭船ブローカーが黒海からシンガポールへの航海の傭船FixtureをArrangeしました。

Recapは合意を完了した登録船主と管理船主 (Disponent Owner) の両者の識別を表示しました。

管理船主はブローカーに燃料油を購入するよう要請し、注文が現場の実行供給業者に出されました。燃料油の費用は777,278米ドルでしたが、ブローカーは管理船主を代理して燃料油を注文する代わりに、Recapから取った登録船主の名称でこれを代理して注文しました。

燃料油は適正に供給され本船側は関係書類に署名しました。

現場供給会社は供給した燃料油代につきブローカー一気付け登録船主宛に請求書を発行しました。請求書は管理船主に送られましたが支払期限に管理船主は支払いませんでした。

支払いが督促された際、管理船主は「燃料油の支払に関しては、財務部門に送りそこが支払を手配すべきである。支払い遅延は当社が現在監査を受検中であるため、数週すると監査は終了する。」と返答しました。更に何回か支払い督促がされましたが、「財務部門から情報取得中で至急報告する。」という同様な返答でした。

現地供給会社は債権を回収するため弁護士を任用しました。

供給会社の弁護士が登録船主にApproachすると、登録船主は燃料油の購入のためのいかなる指示も与えたことが無く、責任当事者は管理船主であると答えました。燃料油が登録船主の名称で購入されていたとすれば、それは燃料油供給会社にそのような情報を与えた側の不当表示 (Misrepresentation) となります。

供給会社の弁護士はよってブローカーに矛先を向け、ブローカーは代理権授権の保証の違反に責任を負うと告げま



した。本船側の責任を追及しても見込みがありませんでしたので、ブローカーは燃料油供給会社と和解をしました。

## 税関にご用心



ある船舶が英国でばら積小麦の貨物を船積みしました。荷送人は大手商社でした。

荷送人たる商社は地方決済当局 (rural payments agency) にFinancial Bond (金銭担保) を発行・提出する義務があり、担保は通常 (税関検査官の検査をした) 船積み後解除されることになっていました。

本船代理店は本船の船積み最終日の午後に書類を受け取り関税システムに登録しましたが、貨物が関税システムに「到着」していないことを通知しませんでした。その後夕刻本船は税関がCAP (Common Agricultural Policy) Cargoの検査をする機会を持つことなく出航し、その結果当該商社は担保のための預け金を没収され失いました。

本船代理店は英国歳入税関局 (HMRC) に上訴しましたが、不運なことに当局は元の決定を維持し没収した担保の払戻しは行われなかったことになりました。よって荷送人の商社が船舶代理店の責任を追及しました。

ITICは2000年代にこの種のCAPの喪失を理由とするクレームをいろいろ取り扱いましたが、税関が貨物を検査する機会を持つ前に貨物が輸出された場合にHMRCが柔軟に対応した事例を見出せません。

よって貴社の関税登録には十分注意する必要があります。



For all updates and information follow ITIC on Twitter: @ITICLondon