

ケーススタディ：タイ：着岸時における岸壁フェンダーの損傷について

背景

過去 3 年間の記録から、岸壁またはその付属物が船舶着岸時に損傷を受け、損害賠償請求が船主になされた事例が数多くあることがわかった。

損傷の原因

損傷の記録とその後の調査により、事故原因は次のものであるとわかった。

- 1) 予想外の波浪や風の状況によるもの
- 2) 水先案内人きょう導下の操船ミスによるもの
- 3) 岸壁の付属物の瑕疵によるもの

クレーム処理

現地の法令では、本船と岸壁やその付属物が接触し損害が発生した場合、本船が有責となる。損害が不可抗力により生じたもの、若しくはターミナル側に落ち度があったことを証明出来ない限り、本船有責とされる。この種の事故に関連する法律には以下の記述がある。

“A person is responsible for injury caused by any conveyance propelled by mechanism which is in his possession or control, unless he proves that the injury results from force majeure or fault of injured person.

The same applies to the person who has in possession things dangerous by nature of destination or on account of their mechanical action.”

前述 2)に起因する損害では、本船の指揮官は船長であり、現地の法制では水先案内人は助言者でしか無いことから、船主が責任を免れることは難しい。

しかし、もし損害が 1)及び 3)に起因するものである場合、考慮すべき事がいくつかある。

これまでの経験では、1)が原因の場合、損害は適切な事前の対策がとられた上で、なお避けられないものであったことを証明しなければならない。この証明が出来ない限りクレームへの反論は難しいであろう。

もっとも困難なクレーム処理は 3)による損害であり、岸壁及び付属物に構造上隠れた欠陥があったことが専門家により証明されなければならないのだが、その費用は実際の損害賠償額が THB350,000～700,000(USD11,000～22,000)位であるのに対し、さらにはかなりのものとなる可能性がある。

過去のサーベイレポートを見ると、現地ターミナルの操業者は岸壁フェンダーや付属物を約 30 年間使用しており、メンテナンスやテストの状況は製造者の推奨するガイドラインに沿わない様に考えられる。

これらガイドラインによると、年数を重ねて使用されたゴムの抗張力に対する物理特性は 80%を下回るべきではないとのことである。

ゴムの物理特性は次表（英文 3 ページ目参照）の通りだが、多くのターミナル操業者が適切なメンテナンスやテスト記録を保持していないことが分かった。

メンテナンスやテスト状況のほかに、本船着岸の角度が岸壁フェンダー損傷の原因として考えられる。フェンダー製造者のガイドラインによると、着岸の角度は大型船用のドルフィンや Super Structured Berth などの設計のみに考慮され、多くのフェンダーが設置してある Continuous Wharf の状況は考慮されていない。更に、理想的な着岸の角度は約 3～6 度とされているが、過去の多くの事例で船体は 100%フェンダーに平行ではなく、本船の一部が 1～2 つのみのフェンダーに接触している。この結果、それらフェンダーに本船の重量全てがかかってしまい、一見通常通りの着岸でも岸壁のフェンダーに損傷が発生してしまう。

提言

これらの状況から発生する損害を最小限にとどめるには、下記対応を推奨する。

- 1) 本船を岸壁に平行な状態で着岸させ、またタグボートが本船を岸壁に押す動力を最小限にとどめるため、船長はタグボートの使用を含む着岸プランにつき水先案内人とよく話し合うべきである。
- 2) 予想外の波浪や風の状況、着岸時に急な強風・荒波が起きた際の緊急手配について、船長は水先案内人とよく話し合うべきである。
- 3) 岸壁及びその付属物に損傷が起きた場合、ターミナル側との共同調査を可能とすべく、

船長は船主もしくはクラブのコレスポネントに連絡すべきである。

- 4) 着岸前、もし船長がフェンダーの状態に問題があると感じた場合、写真を撮り、水先案内人に知らせるべきである。