

台湾の港における岸壁損傷について

本レポートでは、台湾の港において岸壁を損傷させた場合、どうなるのかを考察します。最初に台湾の主要な国際港である Keelung、Taichung、Kaohsiung、Mailiao 4 港の概要から触れていきたいと思えます。Keelung、Taichung、Kaohsiung は政府により所有され、夫々の港湾局によって管理されています。Mailiao は BOT 方式によるもので、現在 Formosa Group によって運営されています。Mailiao 港は、經濟部工業局の監督のもと Formosa Plastics Group によって設計、建設されました。港湾局によって管理されている他の港とは異なり、Mailiao は Mailiao Industrial Port Management Company によって管理され、事業を営むため独自の規則を持っています。例えば、港湾区域に入るすべての人や自動車は特別な許可が必要となります。しかし、港湾管理に関する問題については、Mailiao Industrial Port Management Company より監督者である Taichung 港湾局に報告されます。

栈橋やフェンダーなどを含む岸壁施設の損傷が発生した場合、その損傷の程度により、港湾局は security を要求します。Keelung、Taichung、Kaohsiung に於いては、P&I Club の保証状が未だ有効な security として認められていません。過去数年にわたり、港湾局に対し、国際 P&I グループの保証状を認めるよう説得を試みていますが、現在まで実現していません。その理由として、現地港湾局が P&I Club の保証状の取扱いにつき不慣れであることや P&I Club の財務体質を知らないことが挙げられます。

Security の要求に関しては、常に銀行保証状となります。現金預託の代替手段もありますが、船主にとっては好ましいものではなく推奨しません。通常、港湾局は台湾銀行が発行した銀行保証状を要求してきます。これまで、銀行保証状の発行には、かなりの時間を要すると考えられていましたが、近年では、台湾銀行は進んで支援と迅速な処理を行なうようになりました。海外の銀行からの指示の場合、速やかに台湾銀行と銀行保証状の文言を詰めることができれば、1~2 日で銀行保証状を入手することができます。銀行保証状には有効期間（通常 5 年）があります。銀行保証状の入手までには時間を要することから、港湾局に対して、代理店若しくはコレスポンデントが発行する、後に銀行保証状を提供することを約束する“仮”の保証状を認めるよう説得を試みることとなりますが、しかし、船主有利となる仮協定に同意するか否かは、港湾局の裁量によります。

損傷が比較的軽微な場合、港湾局は自ら損傷を修理し、後に代理店を通じ船主に対してクレームを提起することを選択し、銀行保証状を要求しません。しかし、港湾局は船長若しくは代理店に対し、本船の出港を許可する前に“damage to port facilities

report”に署名することを要求します。そして、全ての場合において、不当な遅延なく本船を出港させるため、本船側はそれに従わざるを得ません。明らかに、見込まれる時間損失の方がより大きなリスクだからです。

前述のとおり、Mailiao は独自の規則を持っていますが、台湾の他の港同様、security には現金預託や銀行保証状が求められます。銀行保証状の場合、オリジナルの銀行保証状の提出なしに本船の出港は認められません。定められた期限内に保証状が提出されない場合、本船は躊躇なく差し押さえられることとなります。この場合も、まず P&I Club の保証状を発行し、一定期間内に銀行保証状に差し替えることで、一時的な解決が試みられます。しかし、Formosa は、P&I Club が同意すれば保証状に一定の条件を付すかもしれません。Formosa は、他の港の港湾局に比べて P&I Club の業務に対する理解が高く、Mailiao では P&I Club の保証状が認められる確率は高いといえます。これは、Formosa がケミカルタンカー、バルカー、コンテナ船などの多くの船舶を所有し、世界中で運航しているため、P&I Club の保証状に関する理解があるためと考えられます。

保証状の金額は港湾局の見積りに従うものとなりますが、これは修理費用、不稼動損害、管理費等を含みます。Keelung、Taichung、Kaohsiung では、本船側が自ら修理手配するよう要求されます。これまで1度だけ、船主が港湾局に一括払いをすることで修理を逃れることができたケースがあります。このケースは、Kaohsiung の岸壁がほぼ全体にわたり破壊される大きな事故でしたが、クレームの規模が数百万ドルに誇張され、論議の余地があったにも係わらず、保険会社（P&I Club ではない）が一括払いによる和解を選択したことに因ります。その他のケースでは、期間が長びくほど不稼動損害が高額となることから、可能な限り早急に船主自ら修理手配するよう要求されます。また、本船側が修理業者を雇うほうが費用効率がよく、更に政府により修理が行われる場合、Government Procurement Act に従い修理手配を進めるのに数ヶ月を要することも理由の一つと言えます。

これまでご説明したとおり、銀行保証状が求められるような事故が発生した場合には、すぐに港湾局(Mailiao も同様)の代表者、または港湾局の意思決定に係わる弁護士などに連絡を取ることが大切です。港湾局は海運業界の実務に不慣れな場合があるので、時折、意思決定が弁護士の意見に左右されることがあります。例えば、Mailiao での最近のケースでは、この手順が非常に有効的であることがわかります。港湾局の弁護士と親しい関係にある当方側弁護士の援助のもと、港湾局の弁護士は、1週間前後で現地の銀行保証状と差し替える仮の保証状として P&I Club の保証状を港湾局に認めさせることができました。他にも、港湾局の担当者と関係のある、弁護士と現地サーベイヤーを通

じて、解決することができたケースもあります。この場合も、岸壁損傷の直後に銀行保証状が要求されましたが、ヨーロッパの P&I Club から、現地コネクションを頼りに港湾局を説得するよう依頼され、最終的に P&I Club による仮の保証状が認められ、本船は遅延無く荷役作業をおえ、出港することができました。

船舶の差し押さえに関し、台湾法では、クレイマントが船主に対するクレームの十分な担保を確保するため、船舶を差し押さえることが認められています。差し押さえにあたり、クレイマントは、差し押さえ命令が出される前に **counter security bond** を納める必要があるため、クレームを立証することは不要で、裁判所に対してクレームの合理性と妥当性を示すことで足ります。**Bond** はクレーム額の 1/3 から 100%まで、判決により様々です。また、クレーム額の 0.8%を **execution fee** として裁判所に支払うこととなります。ここでの **counter security bond** とは、多くの場合、現金や銀行小切手などであり、銀行小切手はその利便性から広く普及しています。理論上は銀行保証状も **security bond** として使用可能ですが、ご存知の通り、手配には時間を要します。銀行保証状の文言は、他の案件で使用するものと同一ですが、都度、裁判所による見直し/同意が必要となります。一般的には、**security bond** である現金または銀行小切手は、後に銀行保証状と差し替えることが可能です。