

バングラデシュとその海港の概要

バングラデシュは、20万7千平方キロメートルの海域を持つ海洋国家で、生物および非生物資源が豊富で、その面積は国土面積の1.4倍にも及びます。

海上輸送は、バングラデシュの経済・商業活動にとって重要な役割を果たしています。例えば、バングラデシュの輸出入貿易の85%は、COVID-19の大流行にもかかわらず、ここ数年で大幅に増加しました。

Chittagong港と Mongla 港の近年の船舶と貨物取扱量の統計は以下のとおりです。

会計年度	Chittagong港に寄港した船舶	輸入 (M.tons)	輸出 (M.tons)
2014-2015	2,566	48,941,406	5,839,986
2015-2016	2,875	58,324,786	5,971,634
2016-2017	3,092	66,464,285	6,709,759
2017-2018	3,664	78,050,447	6,997,465
2018-2019	3,699	82,939,731	6,846,406
2019-2020	3,764	87,275,248	6,645,145
2020-2021	4,062	99,240,759	7,368,064

会計年度	Mongla港に寄港した船舶	輸入 (M.tons)	輸出 (M.tons)
2014-2015	416	4,429,449	100,830
2015-2016	482	5,709,664	87,857
2016-2017	623	7,428,105	85,622
2017-2018	784	9,568,899	147,151
2018-2019	912	11,179,878	135,131
2019-2020	903	10,895,416	141,793
2020-2021	970	11,824,373	120,235

バングラデシュは、主に石油、石油、繊維、食料品、鉄鋼、食用油、化学品、糸、プラスチック、ゴム製品を輸入し、既製服、魚、エビ、ホームテキスタイル、ジュート製品、革製品、手工芸品を輸出しています。

バングラデシュの4つの主要港は以下のとおりです。

1. Chittagong 港

世界で最も古い港の一つで、Karanaphuli 川のほとりに位置するバングラデシュの主要港です。ロイズによると、2020年に世界で67番目に貨物取扱量が多いコンテナ港にランクされています。Chittagong 港は、バングラデシュの輸出入貿易の約90%を担っています。

2. Mongla 港

バングラデシュで2番目に忙しい港で、最も環境に優しい港です。バングラデシュの南西部、Possur 川の合流地点に位置しています。

3. Payra 港

Patuakhali 県 Kalapara の Rabnabad 水路に位置するバングラデシュ第3の港です。特に Bangladesh-China Power Company (Pvt.) 向けの原料やプロジェクト貨物を輸送する船舶が定期的に寄港しています。

4. Matarbari 港

もともと Matarbari 石炭火力発電所のために建設された港です。その後、政府が深水港にすることを決定しました。バングラデシュで最初の深海港、4番目の海港となります。8,000TEU のコンテナ船が栈橋に接岸できるようになります。

バングラデシュにおけるクレームの進展

1. 液体貨物クレーム

過去数十年間、Chittagong 港に寄港する液体貨物を輸送するほぼ全ての船舶は、書類上の貨物不足クレームに直面していました。先見の明を持つ Interport Maritime Ltd のリーダーであり創業者である Advocate Mohiuddin Abdul Kadir (Capt. MAK) の努力により、この慣習は終わりを告げました。

Capt. MAK は、本船の Ullage 数量ではなく、陸上タンクの計測数量に基づいて違法にペナルティを科されているとして Chittagong 税関当局に対して訴訟提起しました。Interport Maritime Ltd の長い闘いは、最高裁の高等裁判所部が陸上タンク数量に基づいて違法にペナルティを科してきた税関当局に対して提起された訴訟について、

2016年2月1日、2016年4月10日、2017年1月18日にそれぞれ船主に対して有利な判決3件を下したことで報われました。

そのため、陸上タンク数量に基づいて科された税関のペナルティは違法とされ、最高裁は、税関当局が本船 Ullage 数量における不足分に対してのみペナルティを科すことができることを確認しました。

その後、税関当局は、高等裁判所部の判決を不服として、最高裁上訴部に上訴しました。税関当局が提出した上訴は、2021年6月28日に上訴部での審理にかけられました。上訴部の名誉ある裁判官は、当事者の意見を聞いた上で、上訴を棄却しました。

液体貨物の場合、Ullage サーベイが貨物量の確認に適切な方法であることは、現在十分に確立されています。これは Interport Maritime Ltd にとって大きな節目であり、当社の記録によれば、過去5年間、捏造された貨物不足や損害賠償請求の傾向は劇的に減少しています。

2. 粗糖の濡損

近年、雨水や海水の貨物倉への浸入による粗糖の濡損クレームを多く扱っています。

粗糖は、通常、流通前に必ず精製されるため、水の影響を受けにくい貨物の一つです。Interport Maritime Ltd は、貨物倉全体が海水で浸水し、数か月間その状態が続いたケースを何度も経験していますが、粗糖の商品価値はほとんど維持されています。

濡れたのがごく最近の場合、実際の貨物損傷よりも、荷役関連の方がより問題となる可能性が高いかもしれません。

荷受人のクレーム

バングラデシュの荷受人は、通常、船上に残った濡損貨物の全額を請求します。多くの場合、Interport Maritime Ltd は科学者の見解に基づき請求を棄却し、荷受人に貨物の引き渡しと、荷揚完了後の本船の早期出港を求めます。当初、受取人は私たちに協力的ではありませんでした。

その後、私たちは Club に船主の利益を守るために、有力な現地海事弁護士を起用し、荷受人／クレイマントに対応するよう勧めました。弁護士は荷受人と向き合い、クレームのさまざまな側面について話し合いました。最終的に、荷受人／クレイマントは Club LOU を受領し、濡損貨物を引き取り、荷揚完了後、直ちに本船を出港させることがで

きました。

このようなクレームを処理するためのベストプラクティス

- ・ 時間が最重要であるため、コレスポンデントのクレームハンドラーによる積極的な対応
- ・ WP ジョイントサーベイのための有能なマリンサーベイヤーの起用
- ・ 貨物サンプルの収集
- ・ サルベージ価値／用途に関する科学者の意見書の入手
- ・ 荷受人のクレームの否認
- ・ 困難な荷受人・クレーマントに対処するための有能な海事弁護士の起用

3. 航行上の問題／衝突・接触事故

最近、バングラデシュの海難事故の傾向として、衝突・接触事故に関して前向きな進展がありました。Chittagong 港 Outer Anchorage の航行安全性を向上させるため、Chittagong Port Authority (CPA) は2019年10月1日に通達第46/2019号を発行し、Alpha, Bravo, Charlie の3つの錨泊地での許容喫水を発表し、3つの錨泊地での停泊に関するいくつかの指針を可決しました。

CPA による上記指針の結果、関係者の航行に関する意識が高まり、錨泊地での規律が強化され、近年では衝突や走錨事故が減少しています。

2019年までの10年間で、Outer Anchorage で衝突事故を起こした船舶は合計283隻でした。しかし、過去5年間の社内データでは、Interport Maritime Ltd が取り扱う衝突事故のクレームの割合が実に減少していることがわかります。

過去5年間のバングラデシュにおける衝突事故を示す統計 (Interport Maritime Ltd が取り扱うファイルを基に作成)。

年	事故件数	衝突事故	割合 (%)
2017	330	36	10.9% (330件中36件)
2018	372	23	6.18% (372件中23件)
2019	350	14	4% (350件中14件)
2020	331	16	4.83% (331件中16件)
2021	426	21	4.92% (426件中21件)

各種クレーム処理に関する一般的なガイドライン

Club およびその組合員が損害を軽減し、各種事故から生じるクレームを防止するために、組合員（船主および用船者）がバングラデシュに寄港する前に行うことができる予防策および損害防止策を以下に記載します。

貨物不足クレーム

Interport Maritime Ltd が取り扱っているファイルから、過去 5 年間にバングラデシュで発生した貨物不足クレームケースの統計データを掲載しています。

年	事故件数	不足損	割合 (%)
2017	330	34	10.3% (330件中34件)
2018	372	32	8.60% (372件中32件)
2019	350	23	6.57% (350件中23件)
2020	331	15	4.53% (331件中15件)
2021	426	19	4.46% (426件中19件)

ドライバルク貨物

ドライバルク貨物の場合、最終的な揚荷数量はドラフトサーベイに基づいて確認されます。本船到着時および揚荷開始前に、船長が申告した本船 **constant** に基づき、到着時／イニシャルドラフトサーベイで本船上の見込みの総貨物数量が確認され、最終ドラフトサーベイで検証されます。Interport Maritime Ltd の経験では、船主の P&I サーベイヤーが不在の場合、荷受人のサーベイヤーがドラフトサーベイの結果を操作しようとし、書類上の貨物不足クレームを生じることがあります。もし、船主がドラフトサーベイのために資格を持ったサーベイヤーを起用しなければ、荷受人サーベイヤーの調査結果に基づく不足クレームが発生した際に、船主の利益を守ることが困難になります。

バングラデシュの港での貨物不足クレームを最小化、あるいは回避するために、積地と揚地の両方でドラフトサーベイの手配をすることを強くお勧めします。

液体貨物

法律により、液体貨物の場合、最終揚荷数量は **Ullage** サーベイに基づいて決定されます。船主の利益を最大限に守るため、以下の損害防止策を提案しております。

- ・ 貨物揚荷開始前に到着時に **Ullage** サーベイを実施する。
- ・ 揚荷完了後、**Empty Tank Inspection** を実施する。

- ・ 貨物サンプルを採取する。

Note 1: 貨物が本船舷側を越えた時点で本船責任が消滅するため、一般的に舢舨への Ullage サーベイの実施は推奨しておりません。また、舢舨は、通常、適切な Calibration Chart と Hydrostatic Table を保持していません。

Note 2: 本船 C/O は通常舢舨への貨物揚荷後に本船 Ullage サーベイを行い、税関の Boat Note は各舢舨への揚荷後に発行されます。我々は本船の数値と Boat Note に記載されている舢舨の数値に差異がある場合、C/O に適切なリマークを Boat Note に記載するようアドバイスしています。組合員は、本船上で継続的に揚荷作業を監視するサーベイヤーを起用し、本船タンクの Ullage を舢舨への揚荷前と揚荷後に確認し、Boat Note に適切なリマークがされるよう、C/O を支援することを検討されてはいかがでしょうか。

袋詰貨物

- i. タリーサーベイの実施に加え、組合員の利益を守るため、積地での貨物積載完了後に、荷送人／用船者の起用するサーベイヤーと共にドラフトサーベイを実施することを推奨します。
- ii. 組合員利益保護のため、上記 i. 同様、荷揚港でのタリーサーベイおよびドラフトサーベイの実施を強く推奨します。
- iii. Club および組合員から用船者／荷送人／荷受人に対し、積・揚港での荷役中にステベドアがフックを使用しないように求めることを、強く推奨します。
- iv. フックの使用により貨物がこぼれた場合、こぼれた貨物はスペアバッグに詰め替え、詰め替えたスペアバッグの重量を正確に計測しなければなりません。なぜなら、ステベドアはしばしば貨物を過剰に詰め込むため、袋の数量に関して書類上の不足クレームが発生することがあります。継続的に揚荷作業を監視し、詰め替えられた袋の重量を二重チェックするため、タリーサーベイヤーの起用が推奨されます。
- v. 貨物の積・揚荷時に岸壁にターポリンを使用すると、貨物損失を大幅に減少させることが出来ます。ターポリン上に流出した貨物は上記 iv. と同様の方法でスペアバッグに詰め替えることが出来ます。
- vi. 貨物を運ぶ陸上車両のデッキやデッキサイドのサポートに、バッグを引き裂き、貨物の流出／損失を引き起こし、最終的に貨物不足のクレームにつながる可能性のある突起物がないことを確認すること。

貨物損害クレーム

バングラデシュにおける過去 5 年間の貨物損害クレームの事例を Interport Maritime Ltd が取り扱ったファイルに基づいて統計化したものです。

年	事故件数	貨物損害	割合 (%)
2017	330	22	6.66% (330件中22件)
2018	372	27	7.25% (372件中27件)
2019	350	25	7.14% (350件中25件)
2020	331	36	10.87% (331件中36件)
2021	426	33	7.74% (426件中33件)

ドライバルク貨物

貨物の品質に問題があり、損害賠償請求につながる可能性があるため、船長・組合員は貨物の塊や固形化などの問題が発生した場合、直ちにコレスポンデントに知らせる必要があります。継続的なモニタリングが実施されている場合、サーベイヤーは荷役状況を監視し、船長に必要な支援を提供します。

モンスーン時にドライバルク貨物を輸送する場合、ハッチカバーに水密性が無かったり、荷役中に速やかに閉められなかったりすると、雨水や海水の浸入によるダメージの可能性が高くなります。

Chittagong 港と Mongla 港に到着する前に、船長はハッチカバーを開け、貨物の状態を確認してください。もし、わずかな水の浸入により、少量でも貨物の塊がある場合は、その貨物を船倉から取り出されるべきで、そうすれば、しばしば見受けられるように、荷受人が過大な捏造クレームで本船を拘留することは出来ません。

袋詰め貨物

我々の経験では、袋詰め貨物の場合、積地での雨天や悪天候下での積荷により貨物が影響を受けない限り、船主が貨物損害賠償請求に直面することはほとんどありません。組合員は荷送人／用船者が起用したサーベイヤーと共に、積地と揚地の両方に適格なサーベイヤーを起用し、貨物状態調査を行うことを検討すべきです。雨天時に貨物を積み込んだ場合、積地港で荷送人／用船者に貨物品質問題に対する責任を持たせる LOP を発行し、荷送人／用船者が荷揚港での貨物品質問題（もし発生した場合）に対処する旨の LOI を得ることを強くお勧めします。

貨物の品質に関するクレーム

ドライバルクカーゴ

船主は時として、船主が責任を負うべきでない純粋な貨物品質問題（例：貨物固有の瑕疵）に対するクレームに直面することがあります。船主がこのような問題に積極的に対処するため、積地と揚地の両方で荷主らとの共同での貨物状態調査や貨物サンプルの採取を手配することをお勧めします。

液体バルク貨物

最近、多くの組合員の船舶が Chittagong 港で貨物品質に関する問題に直面しています。貨物品質に関する紛争が発生した場合、船主の利益を守るため、積地および揚地で荷主らと共同で貨物サンプルを収集することが非常に重要となります。また、貨物を積み込む前に本船のタンクやパイプラインが適切に清掃されていることを確認し、貨物コンタミクレームを回避するよう、船長/C/O に指示することをお勧めします。

接触事故/ステベドアのクレーム

バングラデシュにおける過去 5 年間の^{はしけ} 船との接触事故を示す統計（Interport Maritime Ltd の取り扱いファイルに基づく）。

年	事故件数	船との接触/ ステベドア負傷	割合 (%)
2017	330	40	12.12% (330件中40件)
2018	372	52	13.97% (372件中52件)
2019	350	61	17.42% (350件中61件)
2020	331	54	16.31% (331件中54件)
2021	426	54	12.67% (426件中54件)

船との接触事故に共通する原因は以下のとおりです。

- (a) Kutubdia 深海錨泊地は外洋に面した錨地であるため、ある日のうねり、波、風力、潮流等が Chittagong 港外洋錨泊地よりも比較的大きくなります。
- (b) 高潮時には、海うねり、潮流、風は同じ方向、北に向かって作用します。その結果、船は高潮時により多く影響を受けます。
- (c) 一般に、バングラデシュの船は防護のため自動車の古いゴムタイヤを船の両側に鉄の鎖で恒久的に固定したものを備えています。船は通常 10~12 組のゴムタ

イヤ防舷材で両側を囲まれています。この方法では 100%の安全性を確保することはできません。

このような接触損傷を避けるための予防措置は、本船側が取るべきです。本船は、特に海や天候が荒れている時に、十分な空気式防舷材がない状態で舳船を接舷させないようにしなければなりません。本船船長は、潮の変化による揺れの前に本船から離れて、海況が改善されるまで 1 時間程度待つよう舳船に指示すべきです。本船船長は本船近辺にいる舳船を許可し、潮位変化による揺れが無くなってから本船に接舷させるようにすべきです。

衝突事故クレーム

Chittagong 港では、主に外洋に面した Kutubdia 方面から到着した船舶が、揚荷のために接岸する前に貨物を比較的小型の舳船に部分的に降ろすため、外側の錨泊地で停泊する船舶同士での衝突事故が発生します。

Kutubdia 周辺で輸入貨物を全て揚荷する事もできますが、経費削減のため、Patenga 岸近くの外洋錨泊地に停泊するのが一般的です。しかし、このような喫水の深い船舶を比較的浅い外洋錨泊地でコントロールすることは難しく、特に錨泊中の船舶の船首を至近距離で通過する際に衝突事故が頻発してしまいます。

水先人によれば、事故の主因は、潮流、風、潮間帯などの条件を見誤ったり、水先人が錨泊場所の使用を誤ったりすることです。

3 つの錨泊地の内、Alpha 錨泊地での事故が最も多くなっています。Alpha 錨泊地は Bravo 錨泊地や Charlie 錨泊地に比べて水深が深いため、ほとんどの船舶が同錨泊地を好みます。しかし、あまりに多くの船舶が錨泊しようとする、事故の危険性が高まります。

このような背景から、CPA は 2019 年 10 月、3 つの錨泊地での錨泊に関するいくつかの指針を可決するサーキュラーを発行しました。CPA はこのサーキュラーの中で、喫水が 10m を超える入港船には水先案内人または航行支援サービスを義務付けることも決定しました。喫水 9.5 メートルから 10 メートルの船舶にも強く推奨され、Kutubdia から Chattogram の外側の錨泊地に向かうその他の船舶には単に推奨されるだけとなっています。

また CPA は喫水 9.5 メートル以上の船舶の代理店に対し、外洋錨泊地に向かう前に少

なくとも 3 日前までに CPA に通知するよう要請しました。代理店からそのような通知を受け取った後、Alpha 錨泊地に個々のスポットが示されることとなります。そのような船舶は、CPA から水先案内を受ける必要があり、喫水が 9.5m に減少し、走錨傾向が無くなるまで、Master Mariner が船上に留まる必要があります。

Engr. Tanjil Ahmed Ruhullah, CMILT, MNI
Interport Maritime Ltd.
Managing Director.
As Correspondents
Date: 10 October 2022