

スエズ運河の座礁事故と保険

はじめに

今年(2021年)3月に、日本のコンテナ船がスエズ運河で座礁し、動けなくなる事故が発生した。同船は1週間ほどで離礁したが、賠償金等が和解し、スエズ運河から移動できたのは3カ月以上たった7月初めであった。

今年(2021年)3月に、日本のコンテナ船がスエズ運河で座礁し、動けなくなる事故が発生した。同船は1週間ほどで離礁したが、賠償金等が和解し、スエズ運河から移動できたのは3カ月以上たった7月初めであった。

1. スエズ運河の座礁事故

あらためて今回の事故について確認すると、

(1) スエズ運河

運河とは、水利や灌漑、給排水、船舶の航行等のために陸地に造られた人工的な水路で、大小さまざまのものがある。スエズ運河は海と海を結ぶ運河として、パナマ運河(太平洋と大西洋間)、キール運河(北海とバルト海間)と共に世界三大運河の一つに数えられる。地中海と紅海を結ぶ全長193・3キロ、幅205メートル、深さ24メートル、通過時間12〜18時間のスエズ運河は、アフリカの喜望峯を經由しないヨーロッパとアジア間のルートとして重要な位置付けにあり、特徴は開門(こももん)を持たないことである。

スエズ運河は1859年、フランス人のレセツ

プスによって建設が開始され、10年後の1869年に開通した。当初はエジプトとフランスが出資した運営会社(万国スエズ海洋運河会社)によって運営されていたが、1875年以來イギリス系のスエズ運河会社の所有となり、さらに1882年にはイギリスが独占し軍事基地とした。

1956年のスエズ動乱によって、エジプトはスエズ運河を国有化し、現在はエジプト政府直轄の「スエズ運河庁」が運営している。

よって、座礁事故における賠償交渉の一方はスエズ運河庁である。

(2) 座礁事故

今年3月23日午前7時40分ごろ(現地時間)、今治造船のグループ企業の正栄汽船(愛媛県今治市)の所有する大型コンテナ船「エバーギボン」が、スエズ運河の紅海側の入口近くで座礁する事故が発生した。同船は長さ400メートル、幅59メートル、

最大級のコンテナ船で、中国からオランダへ向かう途中であった。主因は砂嵐による視界不良および強風にあおられたことにより針路が保てなかったためとされているが、エバーギボンは運河をふさぐ形で動けなくなったため、他の船も運河を通れなくなりました。

同船が離礁したのは事故発生から6日目の3月29日午後(現地時間)であったが、1日平均50隻程度の船舶が利用するスエズ運河では周辺に約400隻が待機を余儀なくされた。エバーギボンは離礁後運河内のグレートビター湖に移送され、3カ月以上エジプト当局に差し押さえられていたが、賠償交渉が合意すると運河庁は7月7日にコンテナ船の出航を認め

を補償する保険である(P&Iは「Protection(保護)」と「Indemnity(補償)」の略)。以下は保険金支払い事由の一例である。

①人の死傷や疾病に対する賠償責任等、人に関する賠償責任・費用に関するもの
②他船および他船上の積荷・その他の財物に与えた損害に対する賠償責任等、費用に関するもの
③共同海損分担額
④衝突損害賠償金
⑤環境損害を防止軽減するための特別補償等、海難救助に関する費用

2. 船の保険

(1) 責任

エバーギボンは前述の通り今治の正栄汽船所有のコンテナ船であるが、実際に運航していたのは台湾の海運会社「エバーグリーンマリン(長栄海運)」というコンテナ物流企業(オペレーター)で、乗組員(インド人25人等)の手配はドイツの「ベルンハルト・シュルテ・シッフスマネジメン」が行っていた。このような形は「用船契約」と呼ばれ、世界の海運業者では一般的である。

このとき貸し出された船体の損傷や事故等の責任は、船主(今回の事故では正栄汽船)が負う。車の事故では貸したレンタカー店ではなく借りたドライバーの責任となる

が、船舶の場合は船主に過失がなくとも賠償責任を負うのが原則である。

(2) 船の保険

船舶運航中の海難事故による損害を補償する保険に加入する。船の保険は損害保険に属し、主な種類は次の通りである。

(i) 船主責任相互保険(P&I保険)
船舶の運航・使用・管理に伴い、船主に生じる法律上の賠償責任や費用

を補償する保険である(P&Iは「Protection(保護)」と「Indemnity(補償)」の略)。以下は保険金支払い事由の一例である。

吉富明彦 関戸恵子

今年(2021年)3月に、日本のコンテナ船がスエズ運河で座礁し、動けなくなる事故が発生した。同船は1週間ほどで離礁したが、賠償金等が和解し、スエズ運河から移動できたのは3カ月以上たった7月初めであった。

今年(2021年)3月に、日本のコンテナ船がスエズ運河で座礁し、動けなくなる事故が発生した。同船は1週間ほどで離礁したが、賠償金等が和解し、スエズ運河から移動できたのは3カ月以上たった7月初めであった。

今年(2021年)3月に、日本のコンテナ船がスエズ運河で座礁し、動けなくなる事故が発生した。同船は1週間ほどで離礁したが、賠償金等が和解し、スエズ運河から移動できたのは3カ月以上たった7月初めであった。

今年(2021年)3月に、日本のコンテナ船がスエズ運河で座礁し、動けなくなる事故が発生した。同船は1週間ほどで離礁したが、賠償金等が和解し、スエズ運河から移動できたのは3カ月以上たった7月初めであった。

今年(2021年)3月に、日本のコンテナ船がスエズ運河で座礁し、動けなくなる事故が発生した。同船は1週間ほどで離礁したが、賠償金等が和解し、スエズ運河から移動できたのは3カ月以上たった7月初めであった。

今年(2021年)3月に、日本のコンテナ船がスエズ運河で座礁し、動けなくなる事故が発生した。同船は1週間ほどで離礁したが、賠償金等が和解し、スエズ運河から移動できたのは3カ月以上たった7月初めであった。

今年(2021年)3月に、日本のコンテナ船がスエズ運河で座礁し、動けなくなる事故が発生した。同船は1週間ほどで離礁したが、賠償金等が和解し、スエズ運河から移動できたのは3カ月以上たった7月初めであった。

今年(2021年)3月に、日本のコンテナ船がスエズ運河で座礁し、動けなくなる事故が発生した。同船は1週間ほどで離礁したが、賠償金等が和解し、スエズ運河から移動できたのは3カ月以上たった7月初めであった。

今年(2021年)3月に、日本のコンテナ船がスエズ運河で座礁し、動けなくなる事故が発生した。同船は1週間ほどで離礁したが、賠償金等が和解し、スエズ運河から移動できたのは3カ月以上たった7月初めであった。

今年(2021年)3月に、日本のコンテナ船がスエズ運河で座礁し、動けなくなる事故が発生した。同船は1週間ほどで離礁したが、賠償金等が和解し、スエズ運河から移動できたのは3カ月以上たった7月初めであった。

船主の賠償金カバー、保険の意義を再確認

今年(2021年)3月に、日本のコンテナ船がスエズ運河で座礁し、動けなくなる事故が発生した。同船は1週間ほどで離礁したが、賠償金等が和解し、スエズ運河から移動できたのは3カ月以上たった7月初めであった。

今年(2021年)3月に、日本のコンテナ船がスエズ運河で座礁し、動けなくなる事故が発生した。同船は1週間ほどで離礁したが、賠償金等が和解し、スエズ運河から移動できたのは3カ月以上たった7月初めであった。

今年(2021年)3月に、日本のコンテナ船がスエズ運河で座礁し、動けなくなる事故が発生した。同船は1週間ほどで離礁したが、賠償金等が和解し、スエズ運河から移動できたのは3カ月以上たった7月初めであった。

今年(2021年)3月に、日本のコンテナ船がスエズ運河で座礁し、動けなくなる事故が発生した。同船は1週間ほどで離礁したが、賠償金等が和解し、スエズ運河から移動できたのは3カ月以上たった7月初めであった。

今年(2021年)3月に、日本のコンテナ船がスエズ運河で座礁し、動けなくなる事故が発生した。同船は1週間ほどで離礁したが、賠償金等が和解し、スエズ運河から移動できたのは3カ月以上たった7月初めであった。

今年(2021年)3月に、日本のコンテナ船がスエズ運河で座礁し、動けなくなる事故が発生した。同船は1週間ほどで離礁したが、賠償金等が和解し、スエズ運河から移動できたのは3カ月以上たった7月初めであった。

今年(2021年)3月に、日本のコンテナ船がスエズ運河で座礁し、動けなくなる事故が発生した。同船は1週間ほどで離礁したが、賠償金等が和解し、スエズ運河から移動できたのは3カ月以上たった7月初めであった。

3. 賠償と保険

(1) 賠償と保険

今般のスエズ運河座礁事故におけるスエズ運河の賠償金請求先は船主の正栄汽船であるが、正栄汽船は、船にかける船舶保険は日本の大手損害保険会社と、賠償についてはUK P&Iクラブと契約している。

(2) 賠償交渉と保険

スエズ運河の通行料は1回あたり約3000万円、5000万円程度で、1日約50隻が通行する。スエズ運河は、1日当たりの損害を約13〜16億円と推測した。さらに離礁作業の費用やコンテナ船が接触して崩落した岸の復旧作業費も賠償金額に含まれる可能性がある。

スエズ運河は4月に約1006億円の賠償を求めたが、正栄汽船(UK P&Iクラブ)側が異議を唱えたため、同行側が提訴した。その後5月30日には運河庁が約600億円まで減額したが、船主側は約160億円を主張する等、解決に時間がかかった。

しかし6月23日、UK P&Iクラブから船主側とスエズ運河の間で賠償金等が基本合意したとの発表があり、さらに7月4日には訴訟が正式に和解したことが同クラブ

インシュアテックと保険法
 新技術で加速する保険業の革新と法の課題
 吉澤卓哉 京都産業大学教授

フィンテックの保険版=インシュアテックは保険界にどんな変革をもたらすか、現行の保険制度に迫る法的問題にいかに対処すべきか？
 主要な法的論点を整理検討しこれからを展望する。

ISBN978-4-89293-431-5 (2020年8月刊)
 ●A5判・208頁 ●定価3,300円(税込)送料495円(税込)

お申込みはFAXまたはWEBで
 FAX 03-5816-2863
 http://www.homai.co.jp/

保険毎日新聞社
 東京都台東区台東4-14-8
 シモンパークビル2F
 TEL 03-5816-2861