

## 海難事故処理上の問題点について

関門航路事務所 航路管理課 稲田 茂  
野村浩三

### 目 的

周囲を海に囲まれた我が国では、物流輸送体系に占める船舶輸送のウエイトが大変大きなものとなっている。

昨今では、船舶事故による沈没・座礁・油濁等の事故が多発し、昨年12月の茨城県日立港で起きた北朝鮮籍の貨物船の座礁事故をはじめとして、現在全国に12隻の外国船が放置されているが、いずれも船主責任保険（PI保険）には加入していません。

さらに、これまで撤去された船の多くも保険に未加入であったため、撤去費用を自治体等が負担するケースが多く見受けられています。

現在、国土交通省では、入港に際しては原則保険加入を義務化し、無保険船は荷受業者などが賠償責任を保証しない限り入港を拒否する方針が固められ、今年中に「無保険船規制法」（仮称）の法案をまとめ来年の通常国会に提出する動きがあります。

今般、当所で担務する開発保全航路「関門航路」で最近発生した下記海難事故を例に取り、事故処理上の問題点を研究し、今後の事務手続きにおいて迅速な対応が図れることを目的として研究発表するものです。

### 記

平成9年11月、中国船籍コンテナ船「チュ - ハイ」号沈没事故。

平成12年6月、パナマ船籍貨物船「オリエントパ - ル」号沈没事故。

### 内 容

#### 1 . 事例事故の概要

関門航路事務所が担務している関門航路は、関門海峡を縦貫し全長約4.5 Km、航路幅500～2,200 mで水深はほぼ全域で-12 mを確保しています。

現在、計画水深-14 m化を目指して港湾整備事業を実施しているところであり、昭和49年に開発保全航路に指定されています。

通航船舶として1日約700隻の船が通航し、潮流も最高10ノットを越えることもある我が国有数の海の難所と言われ、衝突や座礁事故などの海難事故が多数発生しているところです。

平成9年11月に、北九州市門司区西海岸沖の関門航路内で中国船籍のコンテナ船「チュ - ハイ号」が西航中对航船の灯火を誤判断し貨物船と衝突沈没しました。

また、平成12年6月には馬島沖の航路内でパナマ船籍の貨物船「オリエントパ - ル号」が濃霧の中を航行中タンカ - と衝突沈没する海難事故が発生しました。

#### 2 . 海難事故処理に要する費用について

一般的に、沈没した船舶の引き上げ及び座礁した船舶の撤去等には莫大な費用を要する。

大型船が沈没し撤去するまでの費用は、おおよそ2億円～3億円以上要するため、船主はこれに備えて保険に加入することが通常であり、沈没した場合船の撤去は、船主が行うことが国際ルールである。

保険には、海上保険と船主責任保険があり、海上保険とは航海によって生ずる損害の補填を目的とする損害保険契約をいう。

その主なものは、船舶保険、積荷保険、運送賃保険などで商法に基づく海上保険は営利を目的とするもので民間保険会社が対応するものとなっている。

一方、船主責任保険とは、船舶の運航に伴って生ずる賠償責任をカバーするものである。

例えば、港湾施設に加えた損害、船骸撤去費用、油濁清掃費用等の第三者に対する責任や船員の死傷等に対する賠償責任あるいは積荷に対する責任等非常に多岐にわたる保険をいう。

船主がこのような保険に入っていなかったり、保険金支払いの限度額を低く抑えている場合は沈没船撤去費用が払えず、沈没船が長期にわたり放置される事態となる。

今回の事故の場合でも、保険に加入していたにも関わらず事故発生から引き上げ開始まで約6ヶ月経過したが、通常引き上げに長時間要した外国船の沈没船に関しては、自主撤去が困難となり、管理者自らが引き上げる例が多々みられている。

更に行政代執行をする場合も、各国の通貨レートの相違等により求償額の全額回収が困難となる可能性がある。

このように船主による撤去が困難になる場合を常に念頭において対応する必要があると思われる。

### 3．事故処理に要する期間について

通常、海難事故が発生した場合早期解決が求められることはいうまでもありません。

開発保全航路内での沈没、座礁等の場合でも船主の状況（個人経営か会社経営かペカンパニでないか、系列はどうなっているか）、資産状況の把握、船舶、積荷の権利関係の把握（所有権、担保物件等）や船主が保険に入っているか、保険の種類、保険金額はどうなっているか、船主は日本国内に代理店を有しているか、船主に引き上げる意思があるかどうか、引き上げるとした場合の金額、期間等自主撤去で対応出来るか、行政代執行による引き揚げを行う必要があるか、船主による安全対策はどうかなどの調整が必要になってきます。

しかし、これが外国船となると船主との調整が難航します。

チュハイ号の場合、船主が中国人ということで中国政府に対して早期撤去の申し入れを何回も行い、東京の在日中国大使館、現地では福岡総領事館を経由して船主に対する船体早期撤去及び保険会社に対する早期の保険金支払いについての指導要請を実施していましたが、言葉（英語、中国語、韓国語等が必要）の問題や情報収集力（船主の所在、会社資産の状況）の問題等対応するのも電話やFAXになることから、調整に長期間要しました。

### 4．港湾法と港則法の関係について

港湾法においては、「43条の8：開発保全航路内にみだりに船舶等を捨てたり放置してはならない」、「56条の4：国土交通大臣は撤去、障害除去、現状回復を命ずることができる」旨規定されているが、国が船主に代わり沈没船を撤去できる根拠規定はない。

海上保安庁も港則法の規定「26条」により撤去命令は出せるが自ら撤去できる根拠規定はない。

船主が撤去する意思がない場合は国による「行政代執行」が考えられる。

ただし、予算確保、船主への求償が実質的には困難といった問題があるため、船主への撤去要請努力を最大限実施しても船主に撤去意思が見られない時にやむを得ず実施する場合に限られると認識せざるを得ない。

なお、行政代執行には所定の手続き期間が必要であり、代執行実施の場合は早めの判断が必要と思われる。

なお、港湾法56条の4第2項の規定により、「(施設管理者に管理瑕疵等の)過失がなくて(撤去を)命ずべき者を確知できない場合」は国が撤去を自ら行うことができる。

船舶沈没の場合は船主を特定できるのが通常であるが、放置者不明の場合はこの規定により対応することが出来る。

このような法律規定から基本的には、原因者が必要な措置(引き上げ・安全対策)を取るべきであり、管理者は、その命令あるいは審査を行う立場になっている。

しかし、事故が発生し解決するまで長期間要している現状のため、管理者としては好ましくない状況にあります。

海上保安庁が沈没物に対して除去に関する業務ができるのは、あくまで通航船舶の障害になる場合だけであり、通航船舶の障害にならない場合は海上保安庁が関与することはありません。

沈没船の引き揚げについては、海上保安庁は港則法、港湾局は港湾法とそれぞれの根拠法に基づいて命令を発出することは可能である。

海上保安庁は、港則法に基づき港則法適用区域において、沈没物が交通船舶を阻害する虞があるときは、その除去を命ずることができる。

公物の瑕疵は管理者の責任であり、警察行政としては、交通安全上支障があれば緊急避難的にその傷害物を撤去する命令を発せれる。

相手不明の船舶は、ゴミとして管理者が引き揚げ処理することとなっている。

沈船に関して言えば公物管理者として沈没船が存在する期間が長ければ長いほど管理瑕疵責任を問われる。

関門航路のような国際航路となっている場合、沈没により船舶の航行が不能になった場合躊躇することなく即時に引き揚げる必要が生じてくる。

## 結 論

上記諸問題をクリアするためには、法整備等により日本国内に入港ないし重要航路を航行する外国船舶に対して、PI保険に加入することを義務づけ、同時に沈没船引き揚げなどの的確に対応出来る法律を策定し、事故発生時の速やかな処理を可能とするため、言葉の問題・情報収集能力に長けた海事代理人(仲介人)と常日頃よりコンタクトをとっておく必要がある。

#### 今後の問題点

- 1．現在、入港船舶にP I 保険を義務づける方向で法整備されようとしているが、関門航路をはじめとした主要な航路の通航船舶に対しても同様に規制をすることが重要であると考えられる。
- 2．外国の船主を相手とする場合、言葉（英語、中国語、韓国語等が必要）や情報収集力（船主の所在、会社資産の状況）の問題や折衝、交渉等もあり、対応も電話やF A Xになることから、常日頃より海事業務に精通した海事代理人（仲介人）とコンタクトを取っておく必要があると考える。
- 3．開発保全航路の保全者及び港湾管理者として、原因者の意思、能力等に対応して、機動的、機能的に取り組んで行けるように海上保安部と連携していく必要があると考える。