

Gard Insight

海上でのコンテナの紛失事故がより重大な影響をもたらす

こちらは、英文記事「[Bigger consequences for container loss at sea](#)」(2015年6月4日付)の和訳です。

海上でのコンテナの紛失事故を起こした場合、船主・運航者には今まで以上に大きな負担がのしかかるかも知れません。コンテナの捜索・回収命令が出される頻度やその影響度が、今後、大幅に高まる可能性があります。

本稿は、海上でのコンテナの紛失事故にまつわる考察の第1回目です(全2回)。今回は、紛失事故が及ぼす環境への影響の捉え方の変化やそれに付随して発生する巨額な費用についてお伝えします。次回の記事では、コンテナ事故の原因とその防止策を検討します。



世界海運評議会(World Shipping Council)は最近の調査で、国際定期船業全体で2013年に輸送した貨物積載コンテナ数がおよそ1億2千万個であり、毎年平均で1679個のコンテナが紛失しているとの推定値をまとめました。実際の数はもっと多いのではないかと指摘する声もあります。

捜索と回収

コンテナの海への落下事故を起こした場合の影響は、喪失した貨物とコンテナそのものの金銭価値よりも遥かに大きなものになります。

2014年2月、SVENDBORG MAERSK号がビスケー湾で517個のコンテナを紛失する事故を起こしました。そのうち85%は空の状態であり、残りのコンテナには特に有害ではない衣料雑貨類が梱包されていました。回収されたのは海上に漂流していた17個のみで、フランス当局は船主に対し、海に沈んだコンテナの正確な位置を地図で示すよう命じました。¹

2011年のRENA号の事故では、海を漂流し、沈んでしまったコンテナを捜索するため、約700kmの範囲にわたる海底の調査が行われました。その調査費用は2千万ドル以上に上り、その結果、70個のうち35個のコンテナが回収されたようです。²

RENA号のケースでは、捜索費用に加えて、残骸物の処理費用も発生しました。わずか4個のコンテナから発生したものでした。貨物の豆袋に使用されていたポリエチレン製ビーズが陸に打ち上げられ、海岸の美観を損なうと考えられました。ビーズは直径わずか2.5ミリであり、公衆衛生や安全性、野生生物に重大なリスクを及ぼすものではないにもかかわらず、除去命令が下されました。その作業は極めて困難であり、かつ多額の費用を要するものでした。当該地域に、1千万ドルの費用が投入され、500名規模の人員と、車両、船舶、ヘリコプターが配置されたとのことでした。³

Gardが扱った事例

2013年度にGardが扱った5件のケースでは、合計250個のコンテナが紛失したものでありました。その多くは沿岸から遠く離れた水深の深い国際水域で発生したものであり、貨物クレームの総額は数百万ドルにも上ったものの、捜索・回収命令は受けませんでした。しかし、西アフリカのある港の錨地で船舶が沈没した別件においては、当局から150個を超えるコンテナの回収命令が下されました。

¹ Danish Maritime Accident Investigation Board 「[Marine Accident Report September 2014](#)」(英文)

² Trade Winds 「[Tiny plastic bead nightmare adds to massive 'Rena' bill](#)」(英文)

³ 「[The Rena Project](#)」(英文)

こうした捜索・回収命令が下されるケースは少ないものの、実際に命令が下された場合には多額の費用が発生することになります。

- 2006年、コンテナ船がヨーロッパ沿岸水域で58個のコンテナの紛失事故を起こしました。海底調査と破損したコンテナ・内容物の回収と処分費用は、その当方で100万ドルを超えました。
- 2011年後半に、あるばら積み船が中国沖の船舶通行量の多いエリアで26個のコンテナをデッキから落下させる事故を起こしました。当局から、1,000平方キロメートルを超える範囲をソナーで捜索するよう求められ、それに要した費用は400万ドルに上ったと推定されます。24平方キロメートルを対象にした最初の捜索で15個のコンテナが発見され、数百万ドルの費用をかけて引き揚げられました。
- 2012年に中国で発生したある事故に伴い、約150個のコンテナが海に沈みました。当局から、50平方キロメートルを対象とする捜索・回収命令が下され、その費用は約500万ドルに上りました。結果、50個近くのコンテナが回収されました。

今後はより厳しい手段が？

現在、19,000TEUの積載容量を持つコンテナ船が就航中ですが、さらにデッキ上にコンテナを11段まで段積み可能な20,000TEU超のコンテナ船も建造に向けて動きだしています。このようなコンテナ船が事故を起こした場合、迅速に一つまり、状況が悪化して制御不能な損失が発生する前に一コンテナの回収が行えるのか疑問が残ります。

SVENDBORG MAERSK号の事故を受けて、2014年9月のIMO小委員会の会合において、フランスとスペインは、漁業活動に及ぼす様々な危険性、海洋環境の汚染、有害・汚染物質を含んだコンテナに起因する損害等の概要を記した、貨物・コンテナの輸送に関する意見書⁴を提出しました。同意見書では、以下のことを要求しています。

- 損失の発生数を船上で把握するための手段
- コンテナ事故の報告の義務化
- センシティブな地域で事故が発生した場合、(それが技術的に可能な場合に)コンテナを回収するために正確に位置を特定する手段
- IMDGコードで定義されている危険物質を積載するコンテナについて、可能な限り早期に回収し、汚染のリスクを最小限に抑えられるようにコンテナを追跡する方法

フランスとスペインのいずれも、2015年4月14日に発効した海難残骸物の除去に関するナイロビ国際条約(Nairobi Convention on the Removal of Wrecks [WRC])⁵を批准していません。WRCは、所轄官庁の法的命令に従って、海難残骸物による危険の位置を特定し、浮標等を設置し、除去するための費用に関して、登録船主の厳格責任を定めています。WRCによる「海難残骸物」の定義は広く、コンテナも含まれます。「危険」も、WRCが適用される対象として広く定義されています。

まとめ

コンテナ事故とそれが環境に与える影響の規模は、他の汚染源と比較するとごくわずかなものですが、各国は自国沿岸がコンテナの残骸物で荒らされることを容認しない姿勢を鮮明にし始めています。また、多くの港湾・沿岸当局は、海に沈んだコンテナに起因する航海上の危険も容認できないリスクであるという認識を強めているようです。新しい海難残骸物(コンテナもその対象)の除去に関する条約が発効されたことに加えて、コンテナ追跡技術や深海での回収技術、海洋汚染源としてのコンテナによる長期的な影響に関する研究なども進んでいます。海上でのコンテナ事故の影響は、船主と運航者にとってますます大きな懸念事項となると思われます。

本記事に関するご質問およびコメントは、[Gard Editorial Team](#)までEメールでお寄せください。

⁴ 「Development of measures aimed at preventing the loss of containers Submitted by France and Spain」(英文)

⁵ 「[Gard Alert: 海難残骸物の除去に関するナイロビ国際条約](#)」(2015年4月14日付)

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gardは本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されており、翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。