

# KLI Marine Journal

2021年  
Winter

発行日：2021年1月15日  
発行者：兼松ロジスティクスアンドインシュアランス株式会社 保険事業部  
電話：03-4214-3953

2020年11月30日、米国に向けてコンテナ貨物を輸送するONEのコンテナ船(本船：ONE APUS)において約1900本ものコンテナが流出被害を受けるという異例のコンテナ流出事故が発生しました。被害に遭われた皆様に心よりお見舞い申し上げます。本稿では事故の経緯と経過を検証するとともに、運送人の責任の原則(ルール) について解説します。

## 1. ONE APUSのコンテナ流出事故

ONEは事故の発生（11月30日）から合計7回のステートメントを発表しており、ステートメント(抜粋) から事故の経緯と経過を振り返ります。

### ステートメント1 2020年12月1日

本船「ONE APUS」(IMO#9806079)の船舶管理会社NYK Shipmanagement Pte Ltdは、2020年11月30日(月)夜、米国ハワイ州北西約1600海里(2315LT)において、悪天候の影響により、多数のコンテナが海中に流出したことをお知らせいたします。

本船「ONE APUS」は中国の塩田港から米国のロングビーチ港に向かう途中、強風と激しいうねりを伴う低気圧に遭遇し、結果として本船は激しい揺れを生じ、コンテナが倒壊し、その一部が海中に流出しました。船長は、乗組員と船の安全確保のため、本船の針路を変更しています。

本船はホノルルの米国沿岸警備隊(United State Coast Guard:USCG)に通報し、また、NYK Shipmanagementは関係者と協力の上、本船の被害状況および海中に流出したコンテナ数を把握するために適切な避難港を検討しています。

### ステートメント2 2020年12月2日

本船「ONE APUS」の船主Chidori Ship Holding LLCおよび船舶管理会社NYK Shipmanagement Pte Ltdは、本船が2020年11月30日(月)夜間に荒天遭遇のため倒壊したコンテナの修復、破損状況の精査および正確な流出本数の確認のため、適切な避難港を検討中で、現在、日本に向けて西へ航行していることをお知らせします。

本船「ONE APUS」は中国・塩田港から米国・ロングビーチ港に向けてハワイの北西約1600海里(約2,960km)を航行中に、強風と激しいうねりを伴う低気圧に遭遇し、激しい揺れを生じたため、コンテナが倒壊し海中に流出しました。

ホノルルとグアムの合同救助調整センター(Joint Rescue Coordination Center:JRCC)に通知を行い、その後、海上航行警報が発令されています。

「ONE APUS」の船上で実施された初期調査では、本船乗組員の安全性確保の観点から被害のあったコンテナベイの詳細な検査はできていませんが、紛失や破損した本数は1,900本を超える可能性があり、そのうち約40本はDG(Dangerous Goods:危険物)コンテナと考えられます。

船主および船舶管理会社は、乗組員、本船、積荷の安全確保を最優先し、安全な港に寄港することに注力しています。

### ステートメント3 2020年12月3日

本船「ONE APUS」(IMO#9806079)の船主Chidori Ship Holding LLCおよび船舶管理会社NYK Shipmanagement Pte Ltdは、本船が2020年11月30日(月)夜間に荒天遭遇のため倒壊したコンテナの修復、破損状況の精査および正確な流出本数の確認のため、神戸港に向けて航行中であり、寄港予定日が12月8日であることをお知らせします。

入港にあたり、本船と乗組員の安全確保を引き続き優先いたします。着岸後は、積載コンテナの荷揚げ作業に時間を要することが予想されますが、その後、流出・破損したコンテナの正確な本数や種類について、詳細調査を実施する予定です。被害を受けたコンテナに関して、乗組員が海上で詳細な点検を行うことは、安全性確保の観点から依然として困難ですが、流出・破損したコンテナは1,900本を超える可能性があり、そのうち約40本がDG(Dangerous Goods:危険物)コンテナと考えられます。

### ステートメント4 2020年12月4日

本船「ONE APUS」(IMO#9806079)の船主Chidori Ship Holding LLCおよび船舶管理会社NYK Shipmanagement Pte Ltdは、流出したコンテナの推定本数を1,816本に修正し、そのうち64本がDG(Dangerous Goods:危険物)コンテナと推測されることをお知らせします。現在、12月8日を寄港予定日として、神戸港に向け航行しています。

入港にあたり、本船と乗組員の安全確保を引き続き優先いたします。着岸後は、積載コンテナの荷揚げ作業に時間を要することが予想されますが、その後、流出・破損したコンテナの正確な本数や種類について、詳細調査を実施する予定です。ホノルルとグアムの合同救助調整センター(Joint Rescue Coordination Center:JRCC)に通知を行い、その後、海上航行警報が発令されました。

### ステートメント5 2020年12月7日

本船「ONE APUS」(IMO#9806079)の船主Chidori Ship Holding LLCおよび船舶管理会社NYK Shipmanagement Pte Ltdは、2020年11月30日(月)夜間に荒天遭遇のため流出した推定1,816本のコンテナのうち、推定64本のDG(Dangerous Goods:危険物)コンテナの内容を確認いたしました。

64本の内訳は、54本は花火、8本は電池、残り2本は液体エタノールとなります。ホノルルとグアムの合同救助調整センター(Joint Rescue Coordination Center:JRCC)に通知を行い、その後、海上航行警報が発令されています。

本船は神戸港に向けて航行を続けており、現時点の計画では、現地時間12月8日の正午に着岸予定です。入港にあたり、本船と乗組員の安全確保を引き続き優先いたします。着岸後は、積載コンテナの荷揚げ作業に時間を要することが予想されますが、その後、流出・破損したコンテナの正確な本数や種類について、詳細調査を実施する予定です。

### ステートメント6 2020年12月8日

本船「ONE APUS」(IMO#9806079)の船主Chidori Ship Holding LLCおよび船舶管理会社NYK Shipmanagement Pte Ltdは、本船が2020年11月30日(月)夜間に荒天遭遇のため1,816本のコンテナを流出した後、神戸港に安全に着岸したことをお知らせします。

本船上の損傷したコンテナが、健康面または環境面の危害をもたらさないことを確認するため、本船と積載貨物の全面的な安全調査が、海上防災サービスの協力を受けて実施される予定です。

本船と積載貨物の安全が確認された後、関係者による初期調査が行われ、コンテナ積載のプランナーと荷役作業会社が、積載貨物を安全に荷揚げするための計画を作成・実行する予定です。その後、流出・破損したコンテナの正確な本数や種類について、詳細調査が実施される予定です。

### ステートメント7 2020年12月11日

本船「ONE APUS」(IMO#9806079)の船主Chidori Ship Holding LLCおよび船舶管理会社NYK Shipmanagement Pte Ltdは、海上保安庁からの許可を受け、本船上に残ったコンテナを安全に陸揚げする作業を開始したことをお知らせします。

本船は2020年11月30日(月)夜間に荒天遭遇のため1,816本のコンテナを流出した後、神戸港に安全に着岸しています。荷役プランナーが作成したスケジュールに沿って倒壊したコンテナを陸揚げする作業は、安全を最優先し、1か月以上を要して行われる見込みです。陸揚げされたコンテナは順次検査を受け、陸揚げがすべて完了した後、船体の損傷と修理に関する全面的な検証が行われる予定です。

【出展】同社ホームページ <https://www.one-apus-container-incident.com/>

## 2. 運送人の義務と責任

次に、海上運送に係わる運送人の義務と責任について解説いたします。

海上運送に係る国際物品運送に関する主な国際条約については、1924年船荷証券統一条約（ヘーグ・ルールズ）、1968年ブラスセル議定書（ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ）、1978年国連海上物品運送条約（ハンブルグ・ルールズ）、2009年新国連国際海上物品運送条約（ロッテルダム・ルールズ）が存在します。我が国はヘーグ・ルールズ、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズを批准し、「国際海上物品運送法」として国内法化しております。本稿においては、本邦を含む主要な海運国が批准しており、多くの船荷証券が準拠しているヘーグ・ルールズ並びにヘーグ・ヴィスビー・ルールズにおける運送人の義務と責任について解説します。

ヘーグ・ルールズ並びにヘーグ・ヴィスビー・ルールズでは、運送人の義務及び義務違反による責任、運送人の権利及び免責について以下のとおり規定しています。

### ① 運送人の主な義務

#### 【堪航能力担保義務】

ヘーグ・ヴィスビー・ルールズでは、運送人の義務について、「運送人が船舶を航海に堪える状態しておくために『相当な』注意をすべき」ことを求めています。運送人が堪航能力を担保する義務は、「航海の開始のとき」とされています。

### ② 運送人の主な免責事由

#### 【航海過失免責】

運送人の免責規定の中で最も重要なものとして、「航海上の過失の免責（航海過失免責）」が挙げられます。これは、船舶の運航、取り扱いに関する船長、海員の作為、不作為の過失について、責任を免れる規定です。

#### 【火災】

ヘーグ・ルールズのもとでは、運送人は故意、過失がない限り、火災によって生じた貨物の損害について責任を免れます。ただし、火災が発生した後に消化作業に過失があれば責任を免れることはできません。

#### 【海固有の危険】

ヘーグ・ルールズのもとでは「海固有の危険」が免責とされていますが、いわゆる「荒天」が「海固有の危険」に該当するの否かは、地理的な位置、季節、荒天の強度により異なるため、個々の事故により判断することになると考えられます。

### ③ 責任限度

ヘーグ・ルールズは貨物の損害に対して運送人が責任を負う場合であっても、その責任は、1梱包または1単位につき100スターリング・ポンドに限定されるという責任限度額を定めていました。その後、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ及び1979年改正議定書（SDR議定書）により改定が図られ、現在、SDR議定書により、「1梱包もしくは1単位について、666.67SDRまたは1キログラム当たり2SDRのいずれか高い額」を責任限度額としています。

\* SDRとは、IMFが創設した国際準備資産およびその単位。2021年1月7日現在、1SDR = 149.13円

### ④ まとめ

上記のとおり、運送人は船舶の航行について航海に堪えうる状態に保つ義務を負う一方で航海上の過失、火災、海固有の危険について責任を免れるとともに、責任を負う場合でも責任限度の範囲で責任を負うことが認められていますため、荷主自身が貨物海上保険を手配し、リスク（運送人の免責事由による損害や責任限度を超える損害）に備える必要があります。弊社では、貨物海上保険の適切な手配について、ご助言やご支援を申し上げますので、ご不明のことがございましたら、表記のご連絡先までお気軽にご相談ください。

#### 【参考文献】

「貨物保険の損害対応実務」 東京海上日動火災保険株式会社 保険毎日新聞社

## 3. 最後に

被害に遭われた荷主の皆様にご心よりお見舞い申し上げます。

今回のコンテナ流出事故について、現時点では事故の原因は明らかではありませんが、今後、事実関係や事故の原因が明らかになると考えます。一定の時間を要することになるとは思いますが、可能な限り早期に事故の原因が究明され、同じ事故が起きないように改善が図られるとともに事件が解決することを願います。