

# KLI Marine Journal

2024年  
3月

発行日：2024年3月1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（物流事業部・保険事業部）

2023年11月19日、イエメンの武装組織フーシ派により日本郵船のチャーター運航の自動車専用船が紅海で拿捕されました。その後も、フーシに派よる船舶に対する攻撃は続いており、海運や貨物保険の引受に大きな影響が出ています。今回は、弊社の物流事業部、保険事業部の連携により、紅海における船舶攻撃による国際輸送及び貨物保険の引受の現状について解説します。

## フーシ派による紅海における船舶攻撃の現状

### 1. フーシ派の攻撃目標は拡大

1) フーシ派の攻撃続き イラン向け船舶も標的に

紅海を航行中の船舶が2月12日もイエメンの武装勢力、フーシ派のミサイル攻撃を受けた。イランのバンドル・イマーム・ホメイニ港に向かっていたパナマックスバルカー、“Star Iris”が対艦ミサイルによる攻撃を受け被弾したが、損傷は軽微で、乗組員に負傷者もなく同船は引き続きイランへ向け航行を続けているという。

同船は米国のStar Bulkが保有するギリシャ船籍船で、ブラジルのヴィラ・ド・コンデ港を出港しイランへ向かう途中で、米国企業の所有船のため標的になったと見られる。

## フーシ派が紅海での船舶攻撃による海運への影響

### 1. コンテナの到着の遅延やコンテナ船不足の懸念

1) 紅海情勢悪化 ギリシャのピレウス向けコンテナ 最大20日遅延し2万本未着

海外の海事メディアによると、紅海情勢の悪化により、ピレウス港ではコンテナの到着の大幅遅延に直面していると伝えている。

ピレウス港では、船社が紅海・スエズ運河を回避しているため、貨物の到着遅延が10～20日に拡大し、コンテナ2万本が未着となっている。

またアジアからの運賃も平時は1,800ユーロだったものが、喜望峰経由になったことで6,500ユーロに値上がりし、ルート変更によりトランジットタイムも約2週間伸びることになり、今後、ギリシャではコスト増と物価高に加え、もの不足に苦しめらる懸念が高まっているという。

### ❖ アジアと欧州を結ぶ船舶航行ルート



## 2) 喜望峰経由でコンテナ船不足 用船市況の高騰は当面続く観測

英国の市場調査会社であるMaritime Strategies International (MSI) のまとめによると、喜望峰経由でウィークリーサービスを維持するには最大200隻のコンテナ船を追加投入する必要があり、一方で現在用船市況で確保できる船腹は限定的で、用船市況の高騰をもたらしているという。

また、用船料を押し上げる季節的要因として春節休暇前の駆け込み輸送需要の増加があり、一部の域内専門船社はふたたびアジア／欧州間での臨時サービスを開始する動きも出てきている。MSIは1月、船社が現在の速力を維持してアジア／欧州航路のウィークリーサービスを維持する場合、新たに120隻のコンテナ船を投入する必要があるとしているが、海運情報会社のeeSeaは航海速力を1.5ノット増速した場合は80隻に抑えることができると試算している。

今後、新造船の投入により隻数が満たされるまでコンテナ船不足は続き、非運航船主（NOO）にとり有利な状況が続くだろうと言う見通しを伝えている。

## 2. 昨年11月以降、各船社の欧州航海ルート変更（喜望峰経由等）の動き

1) Ocean Network Express (ONE) は昨年12月19日、紅海を通航する民間商船が相次いでイエメンの武装勢力から攻撃を受けていることに対応し、紅海からスエズ運河を通航する予定のコンテナ船の航路を喜望峰経由へ変更すると発表した。

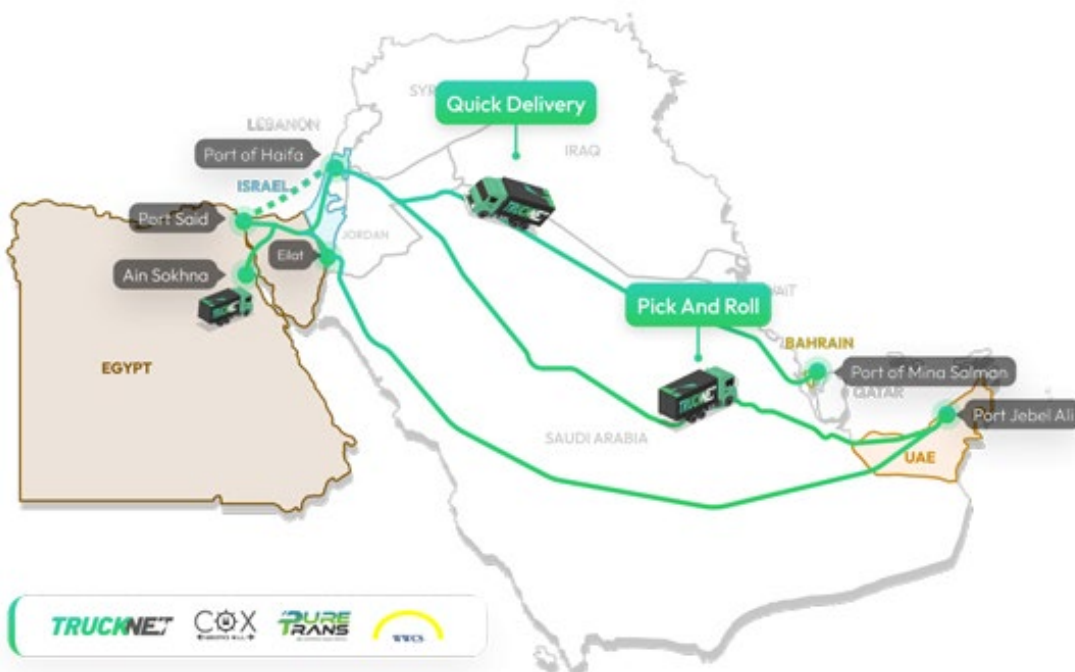
2) Maersk（デンマーク）は1月2日、昨年12月30日にコンテナ船、"Maersk Hangzhou"（15,282TEU）がイエメンの親イラン武装組織フーシ派に攻撃され、この海域で緊張が一層高まったことを受け紅海・アデン湾の通航を一時停止することを決めたと発表した。

3) 紅海回避の代替ルート、UAEからアラビア半島縦断しイスラエル・エジプトへランドブリッジ輸送

1月18日、イスラエルのデジタル物流ソリューションサービスを手掛けるTrucknet Enterpriseが、UAEに本拠を置くPureTrans（パートナーのDP World）、バーレーンのCox Logistics、エジプトの物流会社WWCSが提携、UAEのジェベルアリ港とバーレーンのミナサルマン港からサウジアラビアとヨルダンを経由して、イスラエルのハイファとエジプトのポートサイドを結ぶトラック輸送サービスで、そのまま欧州への輸送もできる。（下図参照）

4) MSCは1月24日、紅海情勢の悪化を受けて、2月以降もスエズ運河の通航を休止する方針を明らかにした。航行スケジュールの混乱を抑制するため、マースクとの2Mを通じて提供するサービスを含めた東西基幹航路のローテーションを変更するとともに、追加船を投入する。

5) CMA-CGMは2月5日、2月1日から当初紅海を航行予定だった全てのサービスを喜望峰経由ルートに変更する方針を公式に明らかにした。船員の安全を確保するためとしている。



# 外航貨物海上保険における「拿捕」の取扱い

## 1. 紅海にフーシによる拿捕について

外航貨物海上保険では協会戦争約款において「戦争危険」を担保しており、「拿捕」についても補償対象となりますが、フーシ派による船舶の拿捕は詳細情報が不明であり、現時点では保険上の取扱いについては定かではありません。

## 2. 外航貨物海上保険における「拿捕」の取扱いについて

拿捕は国際法上も使用する用語ですが、外航貨物海上保険は英法に準拠しており、英国の保険法により解釈されます。外航貨物海上保険における拿捕 (Seizure) とは、貨物に対する力による強制的な占有を指し、拿捕は貨物の支配権を奪い、貨物を占有することで完了し、適法性を問いません。

## 3. 2009年協会戦争約款における拿捕の補償について

海上危険を担保する協会貨物約款と戦争・ストライキを担保する協会戦争約款、協会ストライキ約款は一体として引き受けられています。

今回のフーシ派による拿捕が、戦時なのか平時なのかは現時点では定かではありませんが、協会戦争約款 (INSTITUTE WAR CLAUSES(CARGO))により戦争危険を補償しており、「戦時の拿捕」を補償するとともに、「平時の拿捕」についても補償の対象とする特約をすべての契約に付帯しています。

次に実際に拿捕の損害が発生した場合は、

- 拿捕により、貨物の占有を喪失したか
- 拿捕により、回収の見込みがあるか

の2点が焦点となります。

拿捕された1か月後に拿捕される前と同じ状態で返還された場合、英国の保険法上の拿捕の判例では貨物に損害が発生したとはいえないと判断しています。

# 外航貨物海上保険における「戦争・ストライキ危険料率」

## 1. 戦争・ストライキ危険料率について

外航貨物海上保険では海上危険 (Marine Risks) と戦争・ストライキ等危険をセットで引受けていますが、戦争・ストライキ等危険は国際情勢や地政学リスクにより日々変動しており、海上危険と戦争・ストライキ等危険ではカバーする危険の性質が異なるため、海上危険 (Marine Risks) に対する料率 (Marine Rate) と戦争・ストライキ等危険に対する料率 (War & S.R.C.C. Rate) の2本建で引受けています。

フーシ派による紅海南部・アデン湾周辺における商船への攻撃をふまえて、外航貨物海上保険を取り巻く環境が悪化し、同地域における戦争・ストライキ等危険は今後も高い状況が継続することが予想されるため、今般、戦争・ストライキ危険料率の取扱いが変更されることとなりました。

### 【変更内容】

以下に該当する貨物の輸送について、戦争・ストライキ危険料率の取扱いが「H/C(Held Covered at a premium to be arranged) : 都度取り決め」に変更されました。

● インド洋の一部、アデン湾、紅海南部を発着、通過または経由する貨物 (但し、コンテナを使用して輸送される貨物は除きます)

● 同地域に隣接する周辺国 (ジブチ共和国、エリトリア、ソマリア、イエメン) を発着または経由する貨物。