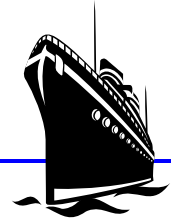


# MSI Marine News

海上保険の総合情報サイト **MARINEn@vi** もぜひ、ご覧ください。 ([http://www.ms-ins.com/marine\\_navi/](http://www.ms-ins.com/marine_navi/))

トピックス



## アルゼンチン・パラナ川での座洲のリスクにご注意下さい

南米・アルゼンチンのパラナ川は南米を流れるラプラタ川の水系中で最大の川で、全長は約 4,500 キロに及びます。

河口近くにはブエノスアイレスがあり、川の上流にも大型船が入港できる港があるため、多くの外航船が川を河口から 1 キロ近く上流までさかのぼって航行しています。

一方でパラナ川は座洲する船が多い川としても知られています。直近でも同日に 3 ヶ所で座洲した船が確認されており、航行には十分な注意を要します。

座洲の原因は様々ですが、いわゆる「River Port」特有の下記リスクに注意する必要があります。

- ① 雨季と乾季がある場合、乾季には水量が減るため通常より水深が浅くなりがちです。一方、雨季には水量が増加することにより流れが速くなり、船体の制御（舵効き、行き足の制御）が難しくなります。  
→パラナ川周辺では 5 月から 9 月、即ち乾季の水量が少ない時期でも流れの速さは 4~5 ノットあると言われており、低速で流れに対し角度をつけて航行しようとする水流により押されて制御が困難になる可能性があります。
- ② 川底の地形が流れてくる土砂により変わることがあり、本来の水深が土砂の堆積により確保できていない場合があります。管理当局が頻繁に点検を行い、必要に応じ浚渫等の手当てを行うことができている場合は問題ありませんが、手当てが十分ではない場合には座洲を招くことがあります。

特に川の上流から下流に向かって航行中に座洲した場合、自力浮揚するためには流れに逆らって後進する必要があるため、海上で座洲した場合に比べより大きな馬力を必要とします。さらに海上と違い潮の干満の力を利用することもできないため、自力浮揚が困難となり、曳船（タグボート）による救助を要請しなければならないケースが多くなります。

パラナ川では座洲事故が頻発していることからタグ業者間での情報交換が頻繁に行われており、高い報酬の実績があると直ちに他のタグ業者に伝わることとなります。この結果、近年はタグ費用が高騰しており、座洲した船の曳き降ろし作業を依頼した場合、1 時間あたり 3,000 米ドルから 5,000 米ドルかつ 72 時間分の料金保証を求められ、その上で曳き降ろしが成功した場合はその代金に近い額の「報酬」を要求されることが一般的になっています。この結果、曳き降ろし作業を依頼するとすぐにタグ 1 隻あたり 400,000~500,000 米ドルを要求される、という事態となります。時には契約時に報酬が明示されず、曳き降ろし完了後に高額な報酬を要求され、支払を巡りトラブルになるケースも発生しているようです。従って止むを得ずタグによる曳き降ろし作業を依頼する場合には、信頼できるタグ会社と予め契約条件を書面等で確認しておくことが重要となります。日本の救助会社を通じてのタグ手配も可能ですが、いずれの場合も前述のタグ費用の相場の影響により作業費が高額になることを念頭に置く必要があります。

以上