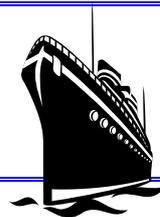


## MSI Marine News

トピックス

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



## 台風による船舶事故防止策と船舶所有者の責任について

毎年複数の台風が日本に上陸し、陸上施設のみならず、海上の船舶にも被害が発生しています。本稿では台風接近時における船舶の事故防止策と、損害発生時に船舶所有者が負う法律上の損害賠償責任についてご紹介します。

## 1. 台風による被害について

直近では主に2018年台風21号、2019年台風19号が日本に上陸し、多くの損害が発生しました。これらの台風と60年前に甚大な被害をもたらした伊勢湾台風の主要数値は下記のとおりです。

名称	1959年台風15号 (伊勢湾台風、VERA)	2018年台風21号 (JEBI)	2019年台風19号 (HAGIBIS)
発生期間	1959年9月	2018年8月～9月	2019年10月
最低中心気圧	895 hPa	915 hPa	915 hPa
最大風速	75 m/s	55 m/s	55 m/s
人的損害	死者・行方不明者：5,098名 負傷者：38,921名	死者：14名 負傷者：954名	死者・行方不明者：99名 負傷者：447名
家屋損害	517,501棟	50,954棟	79,481棟

2019年10月28日時点。気象庁および内閣府統計を基に当社作成。

台風による船舶事故も発生しており、主なものは強風や波浪の影響によって他船との衝突や座礁に至ったケースです。また、事故に至らなくとも走錨(\*)した船舶も多数確認されています。

(\*) 強風などにより船舶が錨を引きずりながら流されること。

## 2. 台風発生時に船舶に求められる対策

台風等で悪天候が予想される場合、船舶は安全確保のため対策を講じる必要があります。必要な対応は状況によって異なりますが、主なものは下記のとおりです。

確認事項	対策
気象情報の取得	・ラジオやインターネット等で最新の気象海象情報を取得する。
錨泊・停泊方法の選定	・気象海象の影響を減衰できる場所を選定する。 ・水深、底質等を考慮したうえで適切な投錨方法を決定する。 ・岸壁の使用規定や潮汐を考慮したうえで係船する。 ・十分な量の錨鎖や係船索を用いて錨泊・停泊を行う。 ・他船と十分な距離をとって錨泊・停泊を行う。 ・海上交通安全法に基づく、海上保安庁の告示で錨泊を禁止された区域内では錨泊しないこと。
錨泊・停泊時の警戒態勢	・船橋に守錨当直を配置する。 ・走錨の早期発見・感知のため、レーダーやGPSプロッターを使用して常時船位確認を行う。 ・錨鎖や係船索の緊張具合を常時監視し、適宜追加する。 ・主機をスタンバイし、走錨防止のため適宜使用する。 ・係船索の擦れ止めや船側の防舷材を設置する。 ・必要に応じて抜錨避難を行う。
走錨後の対応	・万が一一走錨が発生した場合は、人命を優先した上で、損害防止・軽減のために必要な処置を直ちに行う。
海中転落への対策	・救命具を装着する。 ・複数人での行動を原則とする。

### 3. 損害発生時における船舶所有者の責任について

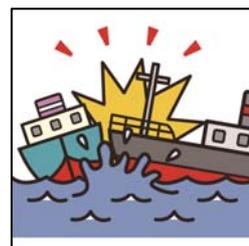
船舶が他の財物に損害を与えた場合、通常は船主がその損害賠償責任を負います。

一方、異常な天災の結果として海難が発生した場合は、不可抗力または無過失（以下、不可抗力等）として加害船主の損害賠償責任が免責となることがあります。実際、東日本大震災時には津波により多くの船舶が衝突や岸壁接触といった海難に遭遇しましたが、不可抗力等として加害船主が免責となったケースも多数ありました。

ただし、天災による事故が全て不可抗力等となるわけではありません。不可抗力等となるか否かは、災害の異常性の大小や本船が直面していた状況における予見可能性および結果回避可能性等をもとに検討されます。つまり、予見できた自然災害に船舶が十分な対策を講じていたにも関わらず、予想以上に大規模な災害が発生したため、事故を予見・回避できなかったと認められる場合に不可抗力等とされます。

例えば、東日本大震災時の津波は異常な高さであったことに加え、地震に伴い突発的に発生したため、船舶は海難の予見・回避が不可能であったとして多くのケースで不可抗力等とされました。

一方で、1週間以上も前から猛烈な台風が接近していると報じられていたにも関わらず、平時と変わらない体制で台風の影響を強く受ける地点に停泊し、当直者も不在であった船舶が走錨して他船に損害を与えたような場合は、不可抗力等とされる可能性は低くなります。



### 4. まとめ

台風の状況下では、予期せぬ事態により自身が加害者にも被害者にもなり得ます。

加害者となった場合、最終的に不可抗力等による免責が成立するとしても、それまでには多大な時間や労力を要することとなります。また、自身の所有船舶に発生した損害については自身で復旧しなければなりません。

そのような損害を防止・軽減すべく、船舶は前項で挙げたような事故防止策を日頃から徹底することが肝心です。その中で本稿が船舶の安全運航の一助となれば幸いです。

#### <参考文献一覧>

気象庁 HP 過去の台風資料 : <https://www.data.jma.go.jp/fcd/yoho/typhoon/index.html>

内閣府 HP 防災情報のページ : <http://www.bousai.go.jp/updates/index.html>

運輸安全委員会事務局「非常に強い台風時の走錨による事故防止策について」(2019年4月)

[https://www.mlit.go.jp/jtsb/iken-teikyo/s-teikyo17\\_20190425.pdf](https://www.mlit.go.jp/jtsb/iken-teikyo/s-teikyo17_20190425.pdf)

戸田総合法律事務所 弁護士 青木理生 『「自然災害時の海難責任」、「免責」判断のポイント』 日本海事新聞(2019年9月26日)

以上