

動けない船

野瀬 隆平

大きなコンテナ船がテレビの画面に映し出されていた。

スエズ運河で船が座礁したようだ。船体には、大きく「EVERGREEN」と書かれている。これは台湾の船会社の名前だ。船の所有者がこの会社だと思ったが、違うようである。船主は日本の「正栄汽船」で、運行しているのが台湾の会社ということらしい。

たった一隻の船が座礁しただけで運河が通れなくなり、各方面に大きな影響を与えた。およそ一週間の困難な作業の結果、やっと離礁し運河が通れるようになったが、これで一件落着とはならない。膨大な経済的損失を誰がどのように弁償するかという大きな問題が残っているからだ。報道によれば、損害額はおよそ一千億円という。

座礁した船を修繕する費用や、離礁させるための費用は、船体保険でカバーされており、あまり問題はないが、難しいのはスエズ運河庁やその他の関係先に与えた損失の補てんである。この種のリスクをカバーするのが船主責任保険だ。船主としての第三者に対する責任などをカバーするものである。

しかし、その範囲と金額を算定するのは非常に難しい。当然、取る方は出来るだけ多く、取られる方は少なくと考える。案の定、今回のケースでも、関係者の中で合意できず、ついにスエズ運河庁は、債権を確保するために船を差し押さえるという強硬な手段をとるに至った。

話しはそれだが、かつて造船会社に勤めていたときに、船を差し押さえたのを思い出す。修理中の船が火災事故を起こした。責任の所在があいまいのまま船をだし、あとで修理代金の負担額についてもめた。そこで、造船所として代金確保のため船が佐世保港に入港した所で差し押さえたのだ。

座礁して動けないのは、いわば物理的な理由である。けれども、せっかく苦勞して離礁させたのにまだ動けずにいるのは、差押えという人為的な理由である。出来る限り責任を逃れようとする者と、可能な限り相手から賠償金をとろうとする、いわば人間同士の争いの結果なのである。