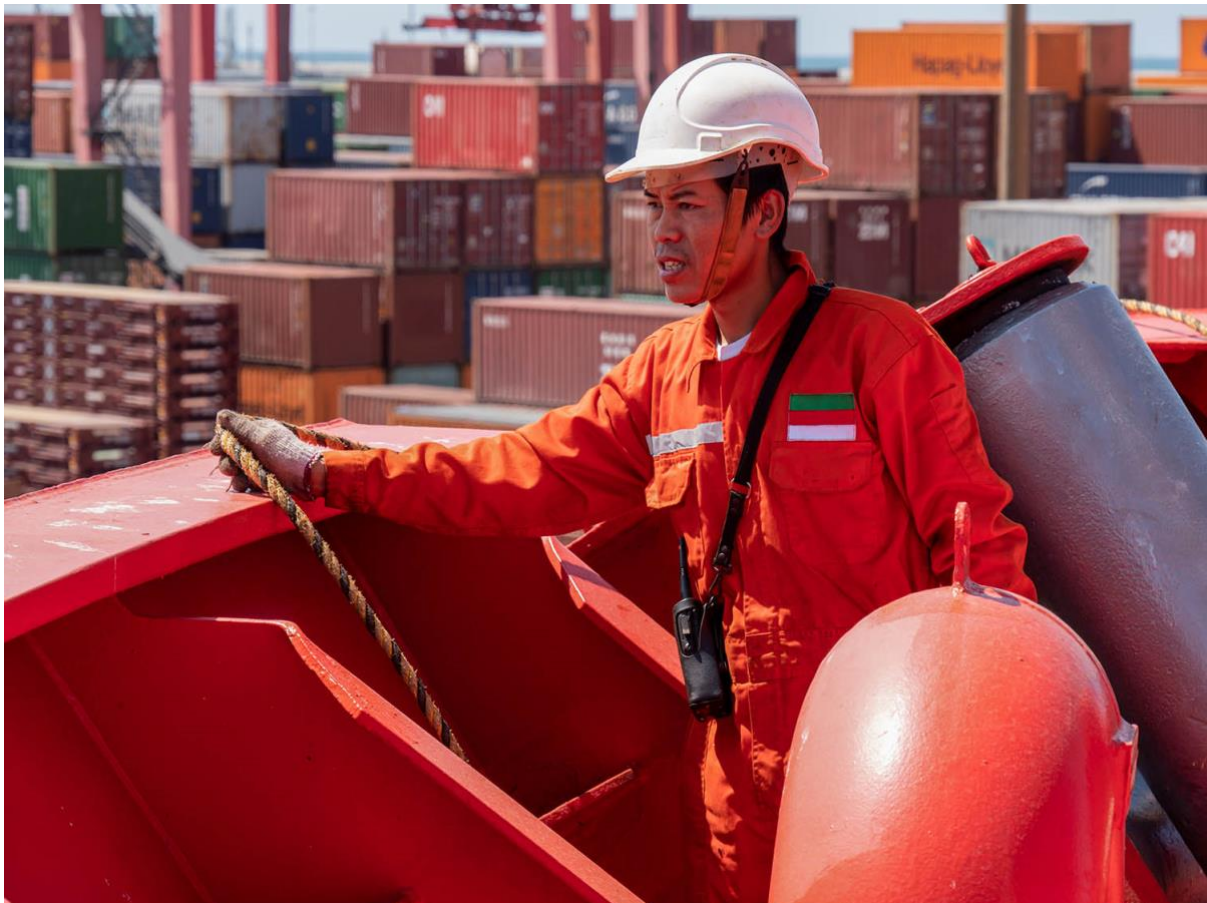




混乱する世界で船舶と船員にのしかかる重圧 - この状況は果たして変えられるのか？

こちらは、英文記事「[The burden on ships and crew of a world in turmoil - will it ever change?](#)」（2022年12月22日付）の和訳です。



家族と楽しく過ごす年末年始、海で働く人々にも思いを寄せてみてください。海が予測不可能な場所であること、船員の仕事が危険で精神的にもつらいことは誰もがよく知っています。気象や海象の悪化など避けようのないこともあります。船員や船主、船舶管理会社にとってそれ以上につらいのは、各国が共通の方針を取り決めていない、そうした方針を取り決めていても実行に移していない、人道的配慮をしてくれない、といったことです。このうちの2つについて、加入船で実際に起きた事件を例に見ていきましょう。

海上での救助

今、世界では多くの国々が混乱状態にあり、亡命も含めヨーロッパで新しく生活する道を探そうと、国を脱出した人々が外洋に不向きな船で危険な航海に出ている厳しい現実があります。そうした船で航海の途中に何か問題が起きた場合、付近にいる船舶にはそれを救助する義務があります。たとえば、1982年国連海洋法条約の第98条と SOLAS 条約第V章第33規則では、船長は「遭難者がいる旨の通報を受けたときは、最高速力でその救助に赴か」なければならないと定めています。

「海上で生命の危険にさらされている人がいる場合は救助しなければならない」という点については共通合意がありますが、救助した後どうするかについては全く取り決めがなされていません。この義務を果たして移民を救助した船舶が感謝されることは、海運業界関係者からを除けばめったにないというのが現状です。亡命希望者や救助された人々を誰が受け入れて調査すべきか、これについての国際的な取り決めは一切ないのです。[国連難民高等弁務官事務所の執行委員会が1981年に行った決議](#)では、亡命希望者を受け入れる義務は次の寄港地の所在国にあるとしています。ただし、この決議に拘束力はありません。

Gard は、救助者の受け入れ先が決まらないこうした悲惨な事件をこれまで多数扱ってきました。その1つが MAERSK ETIENNE 号での事件です。

MAERSK ETIENNE 号

2020年9月4日、デンマーク船籍のタンカーMAERSK ETIENNE号(37,000 DWT)はチュニジアのスキラ(La Skhira)港への航行中、移民の乗った小型ボートが遭難しかかっているため針路を変更して救助に向かってほしいと、マルタの海事救援調整センターから要請を受けました。そのボートがいたのは、チュニジアとリビアの国境に程近いマルタ領海の外でした。本船が27人の移民を救助した後すぐにボートは沈没しました。SOLAS条約上の義務を果たし、移民たちの命を救った本船でしたが、そこから全員にとっての苦難が始まります。

本船はマルタに向かったものの、領海に入ることを拒否されてしまいました。そこで、領海外で錨泊し、マルタかチュニジアで移民を下船させようと試みます。デンマーク側は、両国とそれぞれ政府高官レベルで協議をしたり、マスコミに訴えたりとかなり尽力したものの、どちらの国も首を縦に振ることはありませんでした。

その間、移民たちは次第に自暴自棄になっていき、しまいには3人が海に飛び込む事態になりました。幸い、本船の乗組員によって再び救助されたため、仲間のところに戻ることができました。

事態がようやく解決したのは2020年10月11日のことです。移民たちは NGO Mediterraneana が運航する移民救助船 MARE JONIO 号に引き渡され、その後イタリアで無事に下船することができました。

解決策が見つかるまでの37日間、本船にいた全員がどれほどつらかったか計り知ることはできません。

コロナ禍における遺体の下船

コロナ禍で多くの国がロックダウンを行いました。その間も国際貿易を中断するわけにはいかず、むしろ輸送需要は高まりました。同じ国の中でも港ごとに感染率や感染防止規則は異なります。そのため、陸上を活動拠点とする業界と比べて、どうしても海運業界はこうした規則に対応していくのが難しくなってしまいます。船主/乗組員は、寄港地の検査・隔離体制にとにかく従わざるをえない。この事実から逃れることはできませんし、理解はできません。しかし、本来、感染拡大を防止するためのはずの規則が、不当で非人道的な運用をされた結果、亡くなった乗組員の遺体を船から降ろすこともできなくなってしまったのです。世界保健機関(WHO)によると、遺体から感染するリスクはほぼ、もしくは全くないため、船から降ろす場合も感染防止対策ははるかに簡単で済むとのこと。それにもかかわらず、他の P&I クラブでも Gard でも、乗組員の遺体を本船から降ろせない状況が何か月も続くというケースが複数発生しました。故人やその遺族、船員仲間に対する不敬はあってはなりません。Gard が扱った事件の中には、ぜひとも考えていただきたい特に難しい事件がありました。

VANTAGE WAVE 号

この事件では、船長が乗船中に本船上で亡くなりました。この船長は、2021年4月11日にインドで乗船した時点では新型コロナ検査で陰性でした。本船は、船長の乗船地であるパラディプ（Paradip）港で船積みを終えると、中国・広州の黄埔（Huangpu）新港に向けて出港。船長は4月17日に体調が悪化し、同19日に亡くなりました。原因は心臓発作とされます。船長も他の乗組員もコロナで陽性判定は出ていませんでした。

そこで Gard と船主は、交代船長の乗船地であるインドネシアで遺体を降ろそうとしますが拒否されてしまいます。そのため、本船は中国に向かいますが、そこで事態はさらに深刻になります。5月7日、本船は広州に到着。しかし、中国当局は遺体の下船を拒否しただけでなく、荷揚げのために本船が着岸することさえも認めませんでした。その結果、本船は錨地で1か月待たされ、食料も水も底をつきそうになります。その頃になると、乗組員の窮状は世間の関心を集めるようになっていたため、最終的に補給と荷揚げのための着岸は認められこそしたものの、遺体の下船はやはり認められませんでした。そして結局、本船は7月18日に中国を離れます。それまでの間に、台湾、日本、韓国、フィリピン、カンボジア、ベトナム、スリランカ、香港、オマーンの各当局に遺体を降ろすために寄港できないか問い合わせをしましたが、どこからも許可は出ず、最終的にはアラブ首長国連邦（UAE）が、亡くなった船長に PCR 検査をして結果が陰性であれば遺体を降ろしてもよいと認めてくれました。そして陰性という結果が出たため、本船は空船状態で UAE に向かいます。目的地のフジャイラ（Fujairah）には9月18日に到着。同29日ようやく遺体を降ろすことができました。

それまで遺体は5か月半もの間、船内で冷凍されていたのです。乗組員と遺族が耐えたつらさは計り知れません。

こうした事件が複数あったことを受けて、保険契約規程第 31 条を改訂し、遺体を下船させるための離路費用については保険のてん補対象とすることを明記しました。

海運業界にできること

先日、海上における人権に関する報告書が英国上院議会から出され、海上での遭難者の救助義務に関してなど、法による保障範囲に隔たりがある地域が多数あることが浮き彫りになりました。国連海洋法条約の修正や再交渉は、既に受け入れられている一部の原則が後退してしまうおそれがあるため、おそらく難しいでしょう。しかし、少なくともどの沿岸国が海上救助者を受け入れるべきかを規定する条約については交渉してみるべきです。

船員の処遇を改め、船員が世界経済に不可欠な存在であるという認識を広めるために、海運業界全体でもう少し声を上げてほしいでしょう。船員に対する人道的配慮について、沿岸国に一丸となってロビー活動を行うべきです。どうすれば変化を起こせるのか答えはすぐには出ませんが、これは今後さらに業界が直面していく問題となるでしょう。ですから、各国を一刻も早く議論の場につかせて解決策を導き出すことが望ましいのです。

Marie Kelly は Gard ロンドン事務所の Defence チーム長であり、先日行われたサウサンプトン大学海事法研究所の 40 周年会議で、本件について講演を行いました。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。