

事故後の損失防止 — 何をなすべきか？

Post-casualty loss prevention - What can you do to help?

事故後でも、事故の影響を軽減するためになすべきことが多々あります。

はじめに

「事故後の損失防止」という表現は言語的に矛盾していると見えるかも知れません。損失防止とは文字通り損失の防止であって、ほとんどの人は事故が発生すれば損失は防止できなかったのだと思うでしょう。そのような時、いかなる損失が防止できるのでしょうか？衝突が起きた、船舶が座礁した、と言うとき、事故後に損失を防止するために何かできることがあるのでしょうか？その答えは、船主に対する事故の影響を軽減するために、特に該当船の乗組員そして船主/運行者ができることはかなりある、ということです。

「損失防止」を語る時、厳密には「損失軽減」といったほうが正しいかも知れません。ここでは、貨物や燃料油、あるいは極端な場合は船舶そのものの物理的な損失を防止するといっているのではないからです。そのような事態が起こってからでは、その事態から教訓を得て次回は同じ間違いを起こさないよう努めるしかありません。「損失」が意味するのは組合員（従って組合）が事態の結果として直面する（通常経済的な）損失です。よく言われるのは、3項目の有無が法廷あるいは調停の場で勝敗を決めるということです。すなわち、証拠、証拠、そして証拠です。強力で明快な証拠があれば、見込み薄の事案でも勝つことがあります。証拠そのものがない場合や、あっても薄弱な証拠では勝ち目がある事案でも負けることがあります。証拠は事件の発生時間に即したものであればあるほど価値が高くなる傾向にあります。価値が高ければ高いほど、船主/運行者、そして（時には）個々の乗組員にとって賠償責任を回避、あるいは軽減できる可能性が高まるのです。

そのような証拠の源をいくつか具体的に見ていく前に、*Gard Guidance to Masters*¹の Part 3 に、事故直後に取るべき手段の詳細な手引きが書かれていることを強調しておかねばなりません。重大な事態が発生した場合は、この *Guidance* を必ずご参照ください。

目撃証拠は決定的

証拠の多くは乗組員、ことに目撃者から得られます。目撃者の証言価値は誇張しても誇張しきれぬものではありません。事件の前後になされたさまざまな決断を目撃し、さらには関与した乗組員の証言は決定的なものです。これは、臨界決定を下す上席仕官の場合特に言えます。ほとんどの事件は法廷や調停の場で審議されるまで、少なくとも数年かかることに留意しなければなりません。裁判官や調停員は – 証言者は可能な限り偽りなく正確に証言していると認めれば – 目撃証言にかなりの信頼を置くものです。

カメラの利用

目撃者による証拠に静止画像なりビデオなりの写真が添えられれば、乗組員の申し立てに対して中立的な補強材料になります。昨今はどの船舶も静止カメラか、できればビデオ・カメラを備えておくべきです。記憶は薄れるものですし、同じ事態に二人の目撃証人がいればそれぞれ幾分か異なった解釈をするのが普通なので、写真による証拠は、ことにいくらか時間の経過後は、事実を確定するのに役立つからです。記憶は確実に薄れるものであるが故に、事故処理がなされた直後に船長は必ず関連乗組員にその事故について記録

¹ www.gard.no の "Publications/Guidances" でご覧いただけます。

させることが欠かせません。それも自分自身の言葉で、誰にも相談せずに、です。このメモには事実だけを記録することです。考察や感想、意見などは排除すべきです。それらは、（後に解説しますが）続く調査に任せればいいのであって、このメモの目的とするところは該当する個人の直前の記憶を可能な限り素早く、正確に保存することだからです。言うまでもなく、これらの記録は安全に保管しなければなりません。

本船の設備や記録からの証拠

さらに、本船の設備からも証拠が得られるでしょう。すなわち日誌、コース・レコーダー、機関作動記録、航海データ記録（voyage data recorder = VDR）などです。これらの設備は故障なく作動していなければなりません。これは残念なことにもいつもそうではないのです。例えば、事故後調査でコース・レコーダーのスイッチが入っていなかったり、作動していなかったりしたことが判明するケースがよくあります。そのような事態は乗組員による証拠の裏付けとしての大切な潜在的有用性を失うばかりではなく、相手方に対する船主の立場にとってマイナスになる場合もあります。貨物の損傷や汚染を申し立てられた場合は、貨物のサンプルが重要になります。バラ積みの液体貨物の汚染が絡む場合は特に重要です。



密封し、ラベルを貼ったサンプルの有無で事案の勝敗が決まることはよくあります。バラ積みの液体貨物に関わる場合は、サンプル一式を採取し、密封し、ラベルを貼って少なくとも1年間保管しておかなければなりません。

これは貨物関係者がクレームを起こせる期間として通常法律で定められている期間だからです。「サンプル一式」と言うのは、荷積み前後、荷揚げ前後に採取するサンプルのことです。荷積み港の陸上タンクのサンプルも船上に保管しておかなければなりません。少なくとも、本船と荷受人の双方で分け合って、それぞれが元来のサンプルを所持しているようにしておきましょう。荷受人に引き渡してはいけません。経験から言えば連帯検査時にそのサンプルが採取されることは稀にしかなく、貴重な証拠の可能性が失われています。

お忘れなく：サンプルが失われてしまえば、永久に失われたと思わねばなりません。ジグソーパズルの貴重な一片が足りないということです。

自己保存（自衛）

証拠保存によって有利になるのは船主に限ったことではありません。今日では、とりわけ汚染が問題になる事案では乗組員個人、特に船長が民事や、増加傾向にある刑事訴訟の的にされることがしばしばあります。ある国々の裁判所には本船が提出する「より堅固な」証拠よりも、自国の公務員が被疑船の上空を飛行しながら得た「証拠」のほうを優先したがる憂うべき傾向がありますが、本船が提出した説得力のある証拠によって訴訟が見送られた事案もあります。反対に、乗組員が自身の事案を補強する証拠を提出できなかったり（さらには証拠を保存していなかったり）した場合は、検事によって、あるいは法廷で不利に見られてしまいます。昨今では海員の語る言葉が書面による証拠の裏づけなしに認められることはめったにありません。船長が提出する一片の書類が、当の船員を投獄から救う、あるいは莫大な罰金を免れる一片の書面になりうるのです。

乗組員以外の当事者

事故が重大であればあるほど外部の関係者の

数が増えるのは、明らかであり事実です。これら関係者は重要性と影響力において差異があります。頂点には当然国家の政府とその代表者達がいます。地方自治体も、国によって差異はありますが、かなりの権力と影響力を持っています。また、(傭船者、荷主など)企業体、そして(油濁被害を受けた漁業従事者など)事故の被害者も来るでしょう。船級協会や船籍国も関わってきます。そして、決してないがしろにできないのがニュース・メディアです。

これら団体はすべて本船や乗組員に直ちに接触を求めるでしょう。接触をする権限を持った団体もあるでしょうが、権限を持たない団体もあります。中には、特にメディアなど許可があってもなくても接触を得ようとする団体もあります。近代技術はメディアの接触を容易にするでしょうが、船長が最も嫌うのは重大事故に対処しようとしているときに電話などがかかってくることです。メディアの接触問題については船主/運行者は直ちにP&I組合に相談すべきです。この難しい問題に対して組合はアドヴァイザーとともに船主に助言をしますが、ほとんどの船主はそのような事件の詳細な取り組み方として非常対応策を準備していることでしょう。

問題に対処した後、乗組員は疲労し、またストレスを感じているのが普通です。最悪の場合、仲間の乗組員が負傷したり死亡したりしていることがあり、そのことによって生存者は一層重いストレスを感じています。乗組員には休息のため、また精神的重圧から回復するための時間を与えなければなりません。可能な限り、船主側が彼らをケアし、彼らとの接触は彼ら側の人物、雇用者、または彼らとの接触に関して法的に優先権を持つ人物たちに限るべきです。ただしこれは国により、また関連する法組織によります。通常この問題はその時々当事者間で話し合っ解決できます。現地連絡所や現地代理店はそれぞれ、

乗組員が上陸時に十分なケアと待遇が受けられるよう助言や実際の援助を提供できるようにしておかなければなりません。

常に情報を求めよ

ISPS 規約による義務ゆえのみならず、一般原則として乗組員は本船を訪問しようとする人すべてに身分証明書の提出を求め、どの団体の代表であるか説明を求めるべきです。本船への訪問を許可する前に、乗組員には誰が本船の利益を代表しているのかを知らせておかなければなりません。そうしなければギャングウェーを上ってくる人が本船訪問を許可すべき人物か、その身分をチェックする間丁重にギャングウェーのふもとでお待ち願うべき人かわからないからです。ガードの見解では、他の商業関係者は船主側の同等の代表者が同席の上訪問願うべきです。もし乗組員が誰に訪問を許可し、誰に許可すべきでないか迷うようであれば、船主や現地の組合の連絡所に相談するようにしてください。

不幸にして、ガードは相手側の当事者が勝手に本船に上がってきたケースを経験しています。現実には彼らは本船に「自由に出入り」し、場合によっては証拠を入手(時には除去)することさえして、後から来た船主の代理人には何も残っていなかったこともありました。これは単に乗組員がその人物の身分確認を怠ったということもありますが、稀にはその人物が代表する当事者の身元を偽るということもあります。このことは、本船への訪問を求める人物一人ひとりの身元を確認する重要性を裏書きしています。疑問があれば、乗船を許可する前に身分の確認をしてください。彼らが船上で数時間過ぎた後では遅すぎるからです。

立った埃が静まったら

上述の所見は事故直後の余波に関するものでした。この間の数時間、数日間はどうな事故においても最も大変な時期であることは疑い

ありませんが、続く数週間、数ヶ月、時には数年にもわたって取得される情報や書面もジグソーパズルを完成させるために重要なピースの役割を果たすのです。

必要とされる書面や情報は事案によってさまざまですが、とりあえず求められるのは「基本記録」(basic documentation)といわれるものです。これには、契約書類及びその契約締結に至る書類や、本船の状況一般を網羅する技術的書類を含みます。多くの事案で争点になるのは、本船の一般状況、あるいはハッチ・カバーなど特定の取り付け備品や据付け備品の状態に関するものです。もしトラブルが機械関連であれば、問題の機械の保守や現状に関する情報と書類が必要となります。

ここでは乗組員も船主/運行者もともに大切な役割があります。第一に、本船上に整理された、正確な、事実に基づいた記録を保つことで、乗組員は本船の記録が遅滞なく保たれ、事故後の調査に備えられていることを確認できます。第二に、事務記録が安全に保管されていることが確認できれば、船主/運行者は広範な証拠種類提供に応じられます。

言うまでもないことですが重大な事故の場合、関連記録はすべて保持していなければなりません。そのような状況下では、船主が広範囲にわたる情報や書類の提出を求められることは明らかです。比較的軽度の事故の場合でも、そのような情報や書類は必要なしと判明するまで保管が必要です。表面的には軽度の事故と見えても、潜在的な重大性や影響を過小評価してはなりません。

船主が関連書類を提出できないことは、自身の事案を弱めるだけでなく、状況によっては、裁判所が書類の不提出から不利な推論を導き出すこともありえます。船主がどの書類を保存しておくべきか疑問を持った場合は、処分する前にまず組合にご相談ください。特

に、船舶が売却された場合、船主はその船舶の書類一式、少なくともコピー一式を保存しておかなければなりません。航海日誌と操作手引書は特に保存が必要です。船主/運行者は関連なしといわれるまであらゆるものが関連ありとの基本方針でいるべきです。船舶の売却後でもクレームが起こされることがあるからです。

終わりに

必要なときに明瞭で確実な関連証拠が整っているようにしておくことで、乗組員も船主/運行者も事案の結末に多大な貢献をすることになります。証拠では船主の立場が弱いように見えても、それなりに役に立つのです。それによって専門家が、船主が自身の立場を認識するよう助言できるからです。船主の立場が弱ければ裁判所の玄関に来てから知るよりも、もっと早い段階で知っておくほうがずっとよいからです。

または、特定の検査/調査報告書、特に航海日誌の記入事項が、船主は本船の湛航性を確認するため、航海前および航海開始時に必要とされる適切な注意を確実に払ったと相手方あるいは法廷を納得させる最終的切り札になることもあります。

書き出しで述べたことを臆面もなく繰り返させていただきます。強力で明快な証拠があれば、見込み薄の事件でも勝つことがあります。証拠そのものがない場合や、あっても薄弱な証拠では勝ち目がある事件でも負けることがあります。

疑問を感じる場合は、証拠を保存するか、またはまず組合にご照会ください。