

船舶の抑留に関する近年の傾向

国連海洋法条約のもとで、沿岸国には、自国の領海における国内法の適用および執行が認められています。したがって、国際貿易に従事する外航船舶は、寄港国における法律・規制を熟知し、これに則した運航を徹底する必要があります。万が一寄港国の法律・規制に抵触する場合、当該国政府当局による抑留リスクに晒されることとなります。また、いったん船舶が抑留されると、調査等を口実に数年に亘って解放されないケースもあり、船主および乗組員の経済的損失および精神的負担は多大なものとなります。

本トピックスは、各国で近年増加している抑留リスクの実情をご紹介するものであり、ここでご紹介する内容が、お客様の船舶運航におけるリスクマネジメントの一助となれば幸いです。

1 インドネシア

2019年2月、約20隻の船舶がBintan島の周辺でインドネシア海軍によって抑留されたことが報じられました¹。Bintan島はシンガポール海峡の東側に位置する島で、周辺海域は沖待ちのための錨地として知られていました。しかしながら、同海域がシンガポールの港外錨地(OPL; Outer Port Limit)ではなく、実際には、インドネシアとシンガポールの両国間の合意により、インドネシア領海と確認されています。そのため、インドネシア海軍は、関係当局からの事前承認なく錨泊するなど法令違反行為が疑われる船舶に対して、抑留および調査を実施する権限を有しています。

なお、国連海洋法条約17条は、領海内を通行する船舶に「無害通航権」を認めていますが、通常、Ship to Shipオペレーション(STS)や船員交代、物資供給のような作業を領海内で実施する場合には、無害通航権が認められません。

無害通航権が認められていないことから、インドネシア領海内でそのような作業を実施する船舶は、インドネシア当局へ届出が必要となるほか、現地代理店を起用する必要があるとされていますが、実際のところ、これらの作業の実施が認められるのは、インドネシアの海運会社が運航するインドネシア人船員を配乗させたインドネシア籍船のみとなります。

先般よりインドネシア海軍はこの法令の適用を厳格化しており、商船に発砲したとの情報²もあることから、同海域の通航にあたっては、正確な知識をもって適切に航行することが重要となります。

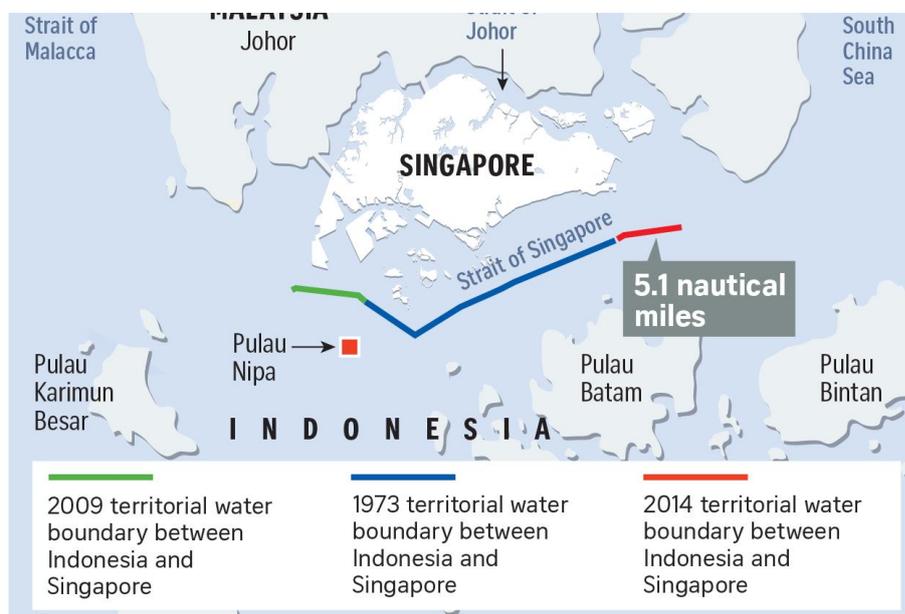


図1 インドネシア・シンガポール間の国境(シンガポール海峡)³

¹ The Standard Club, "Web Alert: Ship detention in The Singapore Strait", 2019年02月19日(最終閲覧日:2019年10月23日)
<https://www.standard-club.com/news-and-knowledge/latest-updates/2019/02/web-alert-ships-detentions-in-the-singapore-straits.aspx>

² ASIA TIMES, "Legal wrangle over detention of vessels by Indonesia", 2019年8月9日(最終閲覧日:2019年10月23日)
<https://www.asiatimes.com/2019/08/opinion/legal-wrangle-over-detention-of-vessels-by-indonesia/>

³ STRAITS TIMES, "Thumbs-up for landmark Indonesia-S'pore treaty", 2016年12月17日(最終閲覧日:2019年10月23日)
<https://www.straitstimes.com/asia/thumbs-up-for-landmark-indonesia-s-pore-treaty>

2 ベネズエラ

ベネズエラにおいては、かねてより違法薬物の密輸に船舶が利用される事例が確認されています。こうした事例において、違法薬物は、ダイバーによって船体や防護柵に張り付けられたり、ラダーストックの内側に隠されたりされています。

本来、検察官は乗組員が違法薬物取引に関わったことについて立証責任がありますが、実際のところは多くの場合、本船上で薬物が発見されただけで、本船と乗組員が抑留・起訴されています。また、2010年10月には、船主と乗組員に対する捜査及び起訴に関する法律“Organic Drugs Law” (“ODL”)が施行され、船主と乗組員に対する無罪についての立証責任の負担と刑罰が増しています。

同法のもとでは、乗組員が違法薬物の密輸、取引、販売、分配、隠蔽、あらゆる方法による輸送、保管、仲介などに関与した場合は犯罪とみなされ、有罪が確定すると15年から25年の懲役刑が科されます。更に、犯罪行為に使用された船舶を押収することも規定しており、裁判官は、検察官の要求に従って、証拠保全のために本船差し押さえを命じることが出来ます。

また、こうした密輸が横行する環境下、ベネズエラにおいては、違法薬物の密輸を防ぐべく、強制的な船体検査制度を構築していますが、最近では、こうした制度を利用した次のような腐敗行為も発生しています⁴。

- 船体検査の実施のために港湾側が任命したダイバーが、船体から多くの部品(ナット・ボルト・ロックピンなど)が欠落していることを指摘し、出航前に不足している部品をすべて交換するために、船長に対して現金を要求する。
- 船長が支払いを拒否した場合、ダイバーは、水面下に違法薬物等の密輸貨物を張り付ける準備ができているとして、当局に本船の抑留を求める。

なお、こうした事例については、多くの場合、ダイバー自身が部品欠落の原因であるとも疑われています。

(ご参考) 麻薬密輸による本船抑留と戦争保険の推定全損認定について ～The B Atlantic 号事件～⁴

通常の船舶戦争保険は、被保険船舶が捕獲、抑留、押収または没収され継続して12か月間解放されなかったときは、推定全損として保険金の支払を請求することができる旨を定めていますが、一方で、貿易または関税に関する法令に基づく処分は免責事由として補償されないことも規定しています。

“The B Atlantic 号”事件では、こうした麻薬密輸関与の疑いで長期間抑留された船舶について、船舶戦争保険のもと、推定全損として保険金が支払われるかどうか争われました。

(1) 事実関係

The B Atlantic 号は、Institute War & Strikes Clauses (“IWSC”)条件で戦争保険を付保していました。2007年、第三者によって船体に取り付けられていたコカインの袋が発見されたため、船は抑留され、船長と乗組員はベネズエラで逮捕されました。この船は、ベネズエラの裁判所が没収を命じた2010年まで抑留されたままでした。

(2) 船主および保険会社の主張

船主は、船舶の推定全損を戦争保険者に対して主張しましたが、保険会社は、船舶が推定全損の要件を満たしていることを認める一方で、貿易または関税に関する法令の違反により抑留が生じたことに基づいて、補償を拒否しました。

(3) 判決

商事裁判所において一旦は船主の主張が認められたものの、保険会社が控訴した結果、控訴裁判所は、一転保険会社の主張を認め、免責規定が優先されるとの判決を下しました。その後、船主は最高裁判所に上告する許可を得ましたが、最高裁判所は満場一致で免責の適用を支持したため、保険会社の勝訴が確定しました。

⁴ The Standard Club, "Web Alert: Reported incidents during mandatory underwater inspections in Venezuela", 2017年11月17日 (最終閲覧日: 2019年10月23日)

<https://www.standard-club.com/news-and-knowledge/latest-updates/2017/11/web-alert-reported-incidents-during-mandatory-underwater-inspections-in-venezuela.aspx>

⁵ Kennedys, "Claim for loss of vessel following discovery of drugs on board was not covered under standard war risks insurance", 2018年6月22日 (最終閲覧日: 2019年10月23日)

<https://www.kennedyslaw.com/thought-leadership/case-review/claim-for-loss-of-vessel-following-discovery-of-drugs-on-board-was-not-covered-under-standard-war-risks-insurance>

3 ロシア・ウクライナ

2018年11月、ロシア警備艇により、ウクライナ海軍の艦船3隻が抑留される事件が発生しました。ロシア側へ事前に艦船の通過を伝えたとするウクライナに対し、ロシア側はウクライナの領海侵犯を主張しています。

両国は2003年に、アゾフ海を両国の内海とし、すべての航行の自由を認める条約を締結済みであり、ウクライナ政府はロシアの行動を強く非難し、ロシアとの国境や黒海・アゾフ海沿岸地域に戒厳令を発令するに至りました⁶。同戒厳令により、アゾフ海を航行する船舶が抑留されるリスクが一時的に高まりましたが、その後、2018年12月にウクライナ政府は戒厳令を停止しています。



図2 ウクライナ戒厳令

ただし、戒厳令が停止される一方、両国間の情勢は依然として緊迫しており、2019年7月25日には、ウクライナ当局がロシアのタンカーを抑留したと発表しました。これについて、ウクライナ側は、上述のロシアによるウクライナ艦船の拿捕の際、このタンカーがウクライナ艦船の通航を違法に妨げたためとしています。

なお、この件に先立ち、2019年7月18日にはロシアが船員組合(SUR/ITF)による検船でウクライナ籍の一般貨物船を抑留する事案も発生しており、両事案の関連性も指摘されています⁷。

4 イタリア

イタリアでは、近年船舶が難民を同国へ下船させることを犯罪とするようになってきました⁸。

イタリア政府が新たに制定した法令では、イタリア当局が、公共の秩序と安全のために、イタリアの海域への

⁶ The Standard Club, "Web Alert: Martial Law imposed in parts of Ukraine", 2018年11月29日(最終閲覧日:2019年10月23日)
<https://www.standard-club.com/news-and-knowledge/latest-updates/2018/11/web-alert-martial-law-imposed-in-parts-of-ukraine.aspx>

⁷ FleetMon, "Ukraine seized Russian tanker for allegedly, hostile activities. Retaliation?", 2019年7月25日(最終閲覧日:2019年10月23日)

<https://www.fleetmon.com/maritime-news/2019/26601/ukraine-seized-russian-tanker-allegedly-hostile-ac/>

⁸ The Standard Club, "Web Alert: Assisting vessels in distress in the Mediterranean in light of recent developments", 2019年7月23日(最終閲覧日:2019年10月23日)

<https://www.standard-club.com/news-and-knowledge/latest-updates/2019/07/web-alert-assisting-vessels-in-distress-in-the-mediterranean-in-light-of-recent-developments.aspx>

船舶の入域または通過を制限または禁止することができる旨が定められています。また、その命令に違反した場合、船長や船主に対して、10,000 ユーロから 50,000 ユーロの罰金が科せられ、更に繰り返し違反すると、船舶が没収される可能性もあります。乗組員に対して違法な移民を助長したという罪状が提起された場合、船舶は犯罪捜査のためにイタリア当局によって証拠として抑留されることにもなると考えられます。

この法令は元々 NGO の難民救助船を対象とすることを意図したものでしたが、この法令は軍艦や政府船を除いてすべての船舶に適用されるため、イタリアの港で難民を下船させようとする商船にも適用されることとなります。本来、船主は、国際条約のもと、海上で危険にさらされている船舶および乗員・船客を救助し、また救助した人を安全な場所に連れて行かなければならないという義務を負っていますが、こうした法令により、イタリアへの下船は抑留リスクが生じることとなり、船主として地理的には合理的であったとしても、他の下船先を検討しなければならない困難な状況が生じることが懸念されます。

5 エジプト

2018 年 11 月に、エジプト海軍によって Suezmax の原油タンカーが抑留される事案が発生しました。本船は UAE に拠点を置くタンカー会社が所有する原油タンカーで、イランの石油ターミナルで原油を積み込んだ後、2018 年 10 月下旬にスエズに出航し、そこで「指示待ち」および「船籍変更」という理由で停泊していましたが、その後 2018 年 11 月下旬に、公式には「エジプト海域への不法侵入」という理由でエジプト海軍に抑留されました。なお、積載していたイラン原油の仕向地については、正確な情報は不明ながら、制裁対象となっているシリアであるとも言われています⁹。

エジプトはこの違法侵入のために、56 百万米ドルもの罰金を船主に課したとのことです。イラン・シリア・UAE・エジプトという、中東諸国の利害関係が複雑に絡み合う事案であるとも言えます。

6 おわりに

国際貿易に従事する外航船にとって、寄港する各国の様々な規制や社会情勢を考慮し、適切な対応を採ることが、抑留リスクを回避するうえでは必要不可欠です。その際には、船舶代理店や現地コレポンなどの情報網を活用し、寄港国の情報を正確かつタイムリーに収集することが重要となります。

また、我々保険会社としても、世界各地で発生する抑留事案は、船舶戦争保険の引受リスクの増加にも直結する問題です。その意味では、海運業界同様、保険会社としても世界各地のリスク状況を注視していく必要があり、弊社といたしましても、引き続き正確・迅速な情報収集および情報提供に努めてまいります。

以上

(本内容はいずれも情報配信時点のものです。)

船舶・貨物・運送の保険の情報サイト「マリンサイト」

https://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/

TOKIO MARINE Topics (船舶)

https://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/news/tokiomarine_topics/hull.html

⁹ FleetMon, "UAE Suezmax tanker with Iranian oil seized by Egypt demanding \$56 mil", 2019 年 5 月 18 日 (最終閲覧日: 2019 年 10 月 23 日)

<https://www.fleetmon.com/maritime-news/2019/26077/uae-suezmax-tanker-iranian-oil-seized-egypt-demand/>