

MSI Marine News

トピックス



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

新たな中国沿岸警備隊法の施行と海難事故対応へ及ぼす影響

これまで中国領海内で海難事故が発生した際、多くの場合において中国海事局 (CMSA) が介入して事故の解決に向けた調査や船舶の解放に向けた要件を示す役割を担ってきました。一方、中国海警局 (CCG) は 2021 年 2 月 1 日に施行した中国沿岸警備隊法 (CCG 法) に基づき、同国領海内で発生した海難事故に介入するようになり、両局の間で海難処理をめぐるトラブルが発生しております。両局の組織と役割、トラブルの事例を交えながら留意すべき点をご紹介します。

1. 中国海警局 (CCG) と中国海事局 (CMSA) について

中国は 2012 年まで 5 つの海上保安機関が併存していましたが、2013 年に国家機関の機構改編が決定され、4 機関を統合して「国家海洋局」の下部組織として「中国海警局=China Coast Guard」が正式に発足しました。2018 年に軍組織に編入され、現在では国境警備隊や沿岸警備隊などの準軍事組織を備えています。一方、2013 年に統合再編の対象とされなかった組織が「中国海事局=China Maritime Safety Agency」であり、海上交通警察や港湾保安、海洋汚染除去、海事情報提供の役割を担っています。CCG と CMSA の役割を大別すると下記の通りとなります。

	中国海警局 (CCG)	中国海事局 (CMSA)
役割	<ul style="list-style-type: none"> ・ 海洋権益の保護と管理 ・ 海上犯罪の捜査と管理 ・ 密輸/密航の捜査と管理 ・ 海洋資源、生物の調査 ・ 武装組織 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 海上交通全般の管理 ・ 船舶海洋汚染の管理 ・ 海難発生時の対応と管理 (※) ・ 非武装の組織
執行法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 海上犯罪全般 ・ 海上交通法、環境法 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主に海上交通法

(※) 当社のこれまでの経験では、中国領海内で発生した衝突事故の多くは CMSA が介入して両船の間取り調査や債権保全措置、再発防止策の策定など本船の解放および事故の解決に向けた役割を担っております。

2. CCG 法施行について

2021 年 2 月 1 日、中国沿岸警備隊法 (CCG 法) が新たに施行されました。全 11 章 84 条からなる CCG 法は従来の海上犯罪の執行法に加え、船舶の衝突事故など CCG が海上保安全般について介入できる法的根拠が体系的に規程されました。CMSA が今まで担ってきた役割と一部重複しており、今後は海難事故へ介入する頻度が増えることが予想されますので、中国領海内を航行する船舶については注意が必要になります。

3. 介入事例について

CCG 法の施行以降、CMSA と CCG が介入して起きたトラブルの事例をご紹介します。

- (1) 中国領海内で中国船員が乗船中に死亡する事故が発生。船主は CMSA と CCG に報告、CMS 船の調査をして刑事事件の可能性を示唆し、CCG に死亡証明書の発行を求めて引継ぎました。一方、CCG の調査では刑事事件ではないと判断した上、従来より慣行的に行われてきた船舶所有者から遺族への保証状提供の代わりに船主と遺族で和解することを促した結果、解決に時間を要し長期の滞船が生じました。このような事態に陥った原因として、CCG 組織内での指揮や運営が機能していなかったこと、職員個々の対応能力に差異が生じたことなどが挙げられています。
- (2) 中国領海内で漁船との衝突事故で漁船が沈没し、漁師 10 名が行方不明となった。CMSA の調査では漁船の相手船側が「当て逃げ」した事件として判断し CCG へ引継ぐ際、両局間の捜査管轄

権や職責などの役割が決まっていなかったとから長期の滞船が生じました。

海難事故が発生し、船員の死傷等の事件性の高い事案が予想される場合は、早期に CMSA と相談して CCG 介入の有無及び本船の解放要件を速やかに聴取して対策を講じることが重要となります。

4. その他の留意点

中国の海事弁護士より、その他の留意すべき点を聴取しましたのでご紹介します。

(1) 海難事故が発生した場合

中国における海上安全法、海洋汚染、人の死傷など船舶が法的な責務を負う場合には CMSA に報告する義務があります。CCG 法には明確な報告義務の記載はないため、法的には CCG へ報告する義務はありません。但し、刑事事件に発展しそうな事故については CCG の介入と調査に要する時間を見越して早期に連絡することが望ましいとのことです。

(2) 本船内での乗組員の不審死や行方不明が発生した場合

犯罪の疑義があれば被害家族から CCG に通報されることも考えられますので、CCG へ事前に連絡して処理を円滑に進めるようにすることが望ましいとのことです。尚、死亡事故における身柄引き渡しの際、CCG が発行する死亡証明書が必要になります。

(3) 下船後の乗組員の死亡が発生した場合

病院で検視が行われるので CCG は介入しにくく、連絡は不要と考えられます。

(4) 船舶の衝突事故が発生した場合

事件性のない事故は CMSA の範疇と考えられており、CCG へ引継がない限り積極的に介入して行くことは少ないと考えられています。衝突相手船に死者がでて、且つ本船側の過失割合が 50% を超えると見込まれる場合は、刑事事件として扱われるか否かの判断を含め、CCG に指示を仰ぐことが望ましいとしています。

(5) 汚濁事故が発生した場合

CCG の介入する可能性は低く、連絡は不要と考えられます。

CCG 法施行から日が浅いため、海難事故が発生した際には状況ごとに異なる対応が必要となる可能性があります。当社では現地の海事弁護士やクレームエージェントと連携して情報収集を行い、早期解決に向けた対応を進めて参ります。

以 上

<参考文献一覧>

Wang Jing & Co. 2021年3月ニュースレター