

海難事故発生後の書類及び電子証拠の保全について

序

海難が発生したら、本船証拠の保全を行う必要があります。特に、船長、一等航海士、当直航海士、機関長は事故に係る全ての書類や電子証拠を慎重に保全しなければなりません。

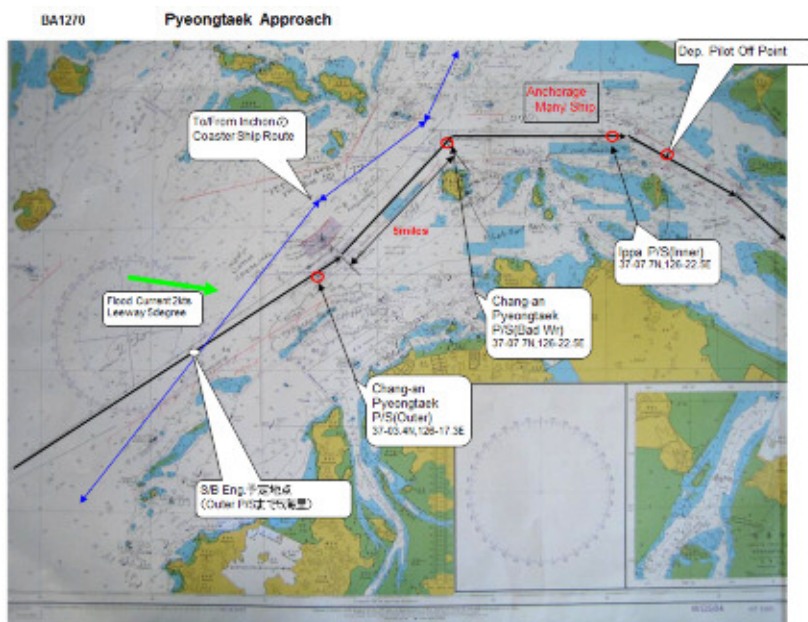
現在、船の船橋や機関室には膨大な文書記録や電子情報が保管されています。海難事故発生後は、a)船主や船主の弁護士、b)Port State Control、c)旗国当局による取り調べに備えて、本船から管理会社へ送信したり管理会社より受信した E-mail は全て厳重に保全されるべきです。衝突やその他の海難事故発生を受けて作成された、乗組員の供述書を含む報告書や書類もまた、厳重に保全されるべきです。

この紙面で説明できる範囲は限られていますが、電子証拠及び書証の保全に関する基本原則について解説します。

証拠の種類

書証及び電子証拠には様々な種類があります。

- a) 書証 – 航海日誌、ベルブック、本船動静記録、航海用海図、コースレコーダー記録紙、NAVTEX記録紙、GPS記録紙、Fax受信した天気図、テレグラフロガー記録紙（船橋及び機関室）、航海計画、その他警報の記録を含む、船橋・機関室・荷役制御室におけるあらゆる記録紙。



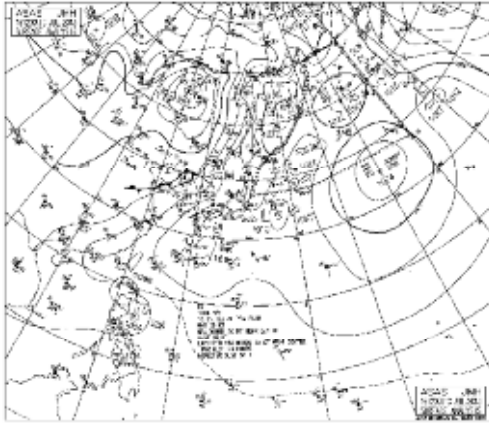
航海用海図



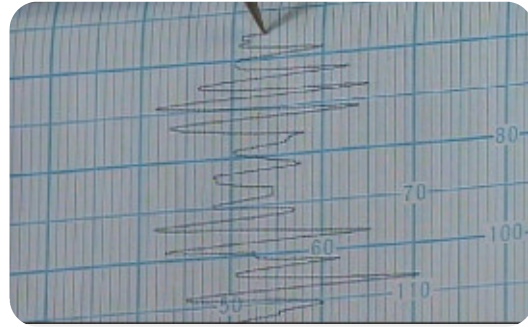
Navtex



GPS



Fax 天気図



コースレコーダー

- b) 電子証拠 – 電子海図情報表示システム (ECDIS : Electronic chart systems)、GPS 及び AIS 装置に保存された情報、Fax や電話 Fax のデータ、航海データ記録装置 (VDR : Voyage Data Recorder)、自動衝突予防援助装置 (ARPA) の針路記録やその他の保存情報。デスクトップ型、ノート型を問わず全てのコンピューターも確保し、如何なるデータも削除しないこと。

機関室には、主機・補機の監視装置に保存された情報や、操舵機故障警報、主機高温警報等の警報装置に保存された情報等があります。



VDR



ECDIS



AIS

- c) E-mail – 各航海中に、本船では何百通もの E-mail が作成されます。例えば、荒天によって貨物移動が生じて損害が発生した場合、一等航海士その他の乗組員により貨物の損害状況の調査が行われた後、本船より管理会社宛に E-mail で報告がなされ、また管理会社より返答を受けることとなります。このような事故や貨物損害に係る E-mail もまた、嚴重に保全されなければなりません。
- d) 写真やビデオ記録 – 海難事故発生前及び発生直後に撮影された全ての写真やビデオ記録は、スマートフォンで撮影された画像や動画も含めて全て保全されるべきです。着岸中に事故が発生した場合は、陸上に監視カメラが設置されている場合があるため、映像記録のコピーをターミナル側より入手するよう手配してください。
- e) 外部から得られた証拠 – U.S. Coast Guard Vessel Traffic Systems (VTS)、パイロットの所持していたパソコン、船舶動静に関する情報提供会社のデータ、電子監視装置が備わった港やターミナルの設備等、第三者機関により作成された電子証拠。さらに、衛星画像も見逃してはなりません。

証拠が隠滅或いは消去された場合

海難事故発生後、書証及び電子証拠が適切に保持、保全されていなかった場合どうなるかご説明します。

米国では、海難事故による訴訟があった場合、合衆国地方裁判所では米国連邦民事訴訟規則（以下、FRCP：the Federal Rules of Civil Procedure）の下、“情報開示（ディスカバリ）”として、当事者が質問状（interrogatories）や書類提出の要求、当事者自白請求を行い、当事者の一方が相手方に対して、事故に関連性があると考えられる書面や電子情報の開示を求めることができます。

証拠隠蔽（Spoliation）

Spoliation とは、証拠隠滅や大幅な改ざん、或いは係争中や訴訟の可能性があるにも係らず、開示対象となりうる情報の保全を怠る行為を意味します（*Tienshan, Inc. v. Tianjin Hua Feng Transport Agency Co. Ltd.*, 2011 WL 7144007 (F.M.C., 2011 年 3 月 9 日) 事例より）。これは故意であるか不注意によるかを問わず Spoliation と見做されます。

米国連邦地裁は、当事者が地裁の命令に背いて証拠隠蔽や偽証を行った場合、FRCP Rule 37(b)の下、制裁を課すことができます。たとえ開示命令がなくとも、隠蔽行為に対して、地裁は訴訟維持のための裁量権限を行使して、制裁を課すことができるとされています。

もし当事者が要求された情報の開示に応じない、或いは情報開示手続に協力しない場合、地裁は当事者を法廷侮辱罪に問い、当該請求を支持・提起する法廷文書の削除を含む制裁を命ずることができます。さらに、裁判所は訴えの全部又は一部を却下することもできます。一方で、FRCP Rule 37(e) “Failure to Provide Electronically Stored Information（電子保存情報の不提出）”には以下が記載されています。

“Absent exceptional circumstances, a court may not impose sanctions under these rules on a party for failing to provide electronically stored information lost as a result of a routine, good faith operation of an electronic information system.”

（裁判所は、特殊な状況を除き、電子情報システムの日常的かつ誠実な操作の結果として失われた電子情報の不提出について、当事者に本規則に基づく制裁を課してはならない。）

例をあげます。バハマに向けて大西洋を航行中の Panamax サイズばら積貨物船の航海士は、夕日の中、正船首方を同じく西航中であったヨットの監視を怠っていました。貨物船はヨットに対して追越しの見合い関係にあったため、「1972年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約」(COLREG 条約)の下、ヨットの進路を避ける義務がありました。その後、貨物船はヨットに衝突、ヨットは沈没を免れたものの船体に損傷を生じ、ヨットの持ち主である船長は船体を放棄して、貨物船の乗組員に救助されました。

その後、New Orleans 地裁で訴訟となり、ヨットの船長は、同人の要求する航海データ記録装置（VDR）の記録開示に応じない貨物船側に対して、記録を開示しないのは貨物船側に不都合な証拠だからである、との「不利な推定」を行って制裁を課すべきであると申し立てました。その後、VDR は 12 時間毎にデータを自動上書き保存しており、事故発生後に乗組員が VDR 記録を保存、回収しなかったために、貨物船の船橋での会話記録の他、レーダーやジャイロコンパスなど VDR に記録されていたデータが保全されていなかったことが判明しましたが、裁判では、事故後に VDR 記録が上書きされないよう保全を怠ったことに乗組員の過失はなく、悪意に基づくものではないと判断されました。このため、原告の貨物船々主に対する「不利な推定」を求めるとの申立は却下されました（注意：これは VDR の設置要件が始まって間もない頃の事例であり、Crew が VDR の取扱いにより精通している今日では、VDR 記録

が自動的に上書きされることがないようにデータを保存しなかったことによるデータの消失について弁明の余地がなくなる可能性があります)。

売船による証拠の消失

事故後本船が売船される場合、本船の航海日誌、各種マニュアルやその他記録をコピーして保全しない限り、これらの記録は消失してしまいます。売船時に解決していない事件がある場合、本船管理会社の事故防止、保険、損害対応に係る部署はこれらの重要書類や記録が消失しないよう注意してください。

おわりに

大きな海難事故が発生すると、電子情報の保全・提出の必要から、直後に訴訟が提起されることがあります。非米国人の乗組員が乗船している外国籍船舶の場合、本船出航後には乗組員と証拠品が共に裁判所の管轄外となってしまう可能性があるため、予め重要な本船証人の証言録取書や電子証拠を入手しておく必要があります。また、直ちに訴訟が提起されない場合でも、船主への不利益を防ぐため、書証及び電子証拠の保安全管理をしておくべきです。

著者：



Robert B. Fisher, Jr. J.D, Tulane University, former U.S. Navy deck officer, partner, Chaffe McCall, LLP