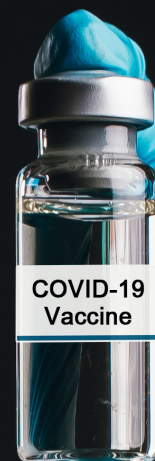


Global service  
built around you

North



船員への  
新型コロナウイルスワクチン  
接種について





# 船員への 新型コロナワクチン 接種について

船員のワクチン接種は重要なものです。最大の目的はCOVID-19（新型コロナウイルス）から船員を保護することですが、彼らの健康のみならず、この不透明な世界で働く彼らに安心感を与えることができます。さらに、ワクチン接種済みの船員が乗船している船は、港湾当局からの規制が少なくなることでしょう。これが、より通常の航行を可能にし、現地の状況が許せば、船員の上陸が可能になることも期待できます。



理論上は、ワクチン接種済みの船員には渡航制限が緩和されるであろうことから、この困難な時期の船員交代が容易になることが期待できます。

ワクチン接種済みの船員は、世界を航行中に接触するであろう相手へ影響を与えるおそれをはるかに低いため、公衆衛生の向上にもつながるでしょう。

このようなことから、船員がワクチン接種を受けることは、船員自身やその家族、所属する船会社そして寄港国やその港にも利益をもたらします。船員をキーワーカーと捉え、優先的にワクチン接種を実施する意義は、公衆衛生上そして経済的観点からも明らかです。

# いつになれば船員のワクチン接種が可能になりますか？

場合によりますが、主に船員の国籍によるところが大きいのと思われます。これは現在、各国独自のワクチン接種スケジュールに沿って、主に政府がワクチンを供給しているためです。

右の地図から船員供給国とされる主な国に、2023年までにワクチン接種プログラムを完了していない国があることがわかります(成人人口の大半に当たる60~70%がワクチン接種を受けていると考えた場合)。これは、船員の大半が50歳以下であることから重症化しにくいと考えられるためであり、早い場合でも2023年まで、多くの船員がワクチン接種を受けられないであろうことを意味しています。

海運業界はこの問題を認識しており、国際P&Iグループ(IG)を含む海運業界が、結束して対応を求めています。最近では、世界保健機関(WHO)、国際労働機関(ILO)、国際海事機関(IMO)を含む合計5つの国連機関トップが、船員に新型コロナワクチンの優先接種を呼びかけています。

その共同声明を以下のリンクからご覧になれます。

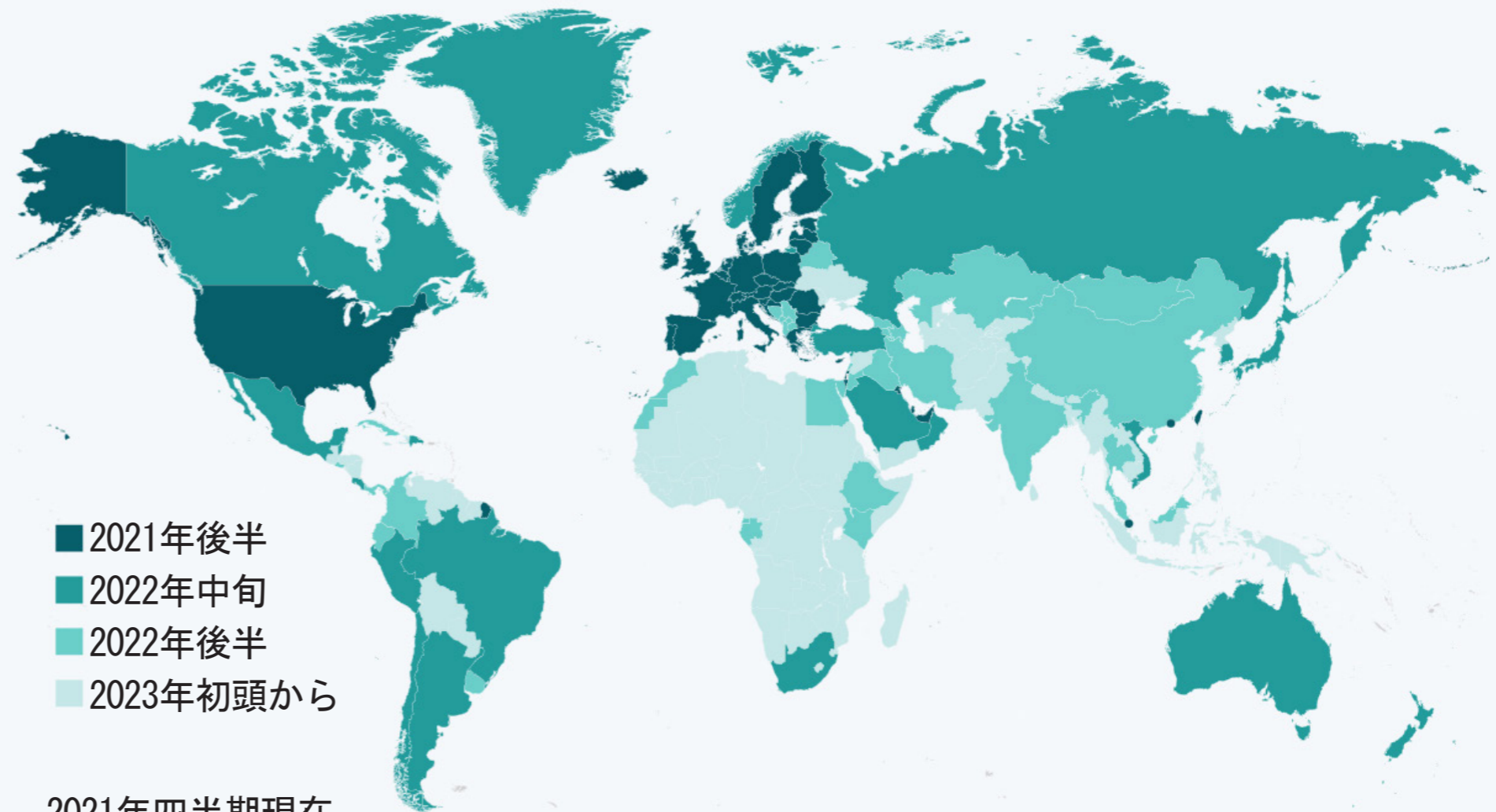
[www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/vaccination-UN-joint-statement.aspx](http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/vaccination-UN-joint-statement.aspx)

国連機関の共同声明では、船員が国境を越えることの支障にならないよう、国際的に相互利用できるCOVID19ワクチン接種証明書のシステムの必要性も認識しています。

しかし、船員に対するワクチンの優先接種は未だ不確かな状況です。このような対応を求める声は大いに喜ばしいですが、残念ながら、各国政府が船員を優先接種するとは限りません。本記事の執筆時点では、船員に対する世界的なワクチンの優先接種は非常に不透明なものです。

## 2023年までのワクチン接種状況に関する世界的なスケジュール

成人人口の60~70%に接種完了が見込まれる国



2021年四半期現在

出典：エコノミスト・インテリジェンス・ユニット





# 船員へのワクチン接種について 検討する船舶運航会社

国のワクチン接種プログラムが不透明であること、一部の国ではワクチン接種の実施まで時間を要することから、船舶運航会社は自社船の船員へのワクチン接種について幅広い選択肢を検討していますが、お分かりの通り、多くの問題を考慮しなければなりません。現在、船員の自主的なワクチン接種について既に合意された規則や手順が存在しないため、関連する法的管轄地で専門家の法律上のアドバイスを受けることがよいでしょう。

## 個別で予防接種を受けても良いものか？

個別での新型コロナウイルスワクチン接種プログラムがいずれ選択肢の一つになる可能性はありますが、早まって行動する前にまずは慎重に検討を行うことをお勧めします。

## 法的な留意点はどのようなものか？

供給されるワクチンの信頼性を確実なものとするためには船主がWHO、船員の所属する国家、雇用者の所属する国家、旗国から承認を得たものであることを確認し、適切な配慮を行っておくことが重要です。

さもなくば広くワクチンが受け入れられない可能性が高く、さらに深刻なことは、もしワクチン接種の結果として副反応が現れた場合、雇用主は過失があったものと同等に見なされ、その責任を全面的に負うことになりかねません。

## 実際に実施する上でどのような配慮が必要か？

本船上ではなく、適切な医療従事者による陸上でのワクチン接種をお勧めします。何らかの問題が発生した際に、過失があったとして訴えを起こされるリスクを冒すよりも、適切な第三者により接種が実施されたことを証明できるようにすることが重要です。現実的には、重篤な副反応が現れる可能性を考慮すれば、本船上で多くの船員が同時に副反応の影響を受ける状況は避けるべきであるといえるでしょう。

1回接種タイプもしくは2回接種タイプについての長所、短所を検討するのも適切ではありますが、2回接種タイプの手配については、流通において遅延などの問題が起こるかもしれません。

## 船主が船員に新型コロナワクチン接種を要請もしくは義務付けは可能か

すべての船員がワクチン接種を望むわけではなく、ワクチンに懐疑的な人々の割合も国によって様々です。船主は、可能であれば船員にワクチン接種を奨励し、安全かつ効果のあるワクチン接種について科学的な点から指導する必要があります。

当然ながら船主は、船員、共に働く者そして陸上の関係者を感染から守るためだけでなく、国際的規制へ対応するためにも船員のワクチン接種を希望するでしょう。ですが、現在乗船している船員たちの雇用期間中にワクチン接種を求めることは適切ではない可能性があります。労働条件の大幅な変更は慎重に検討し、適切に経験を積んだ弁護士およびすべての関係者と十分に協議の上で行う必要があります。

国際海運会議所（ICS）は、船員のためのワクチン接種に関し、実践のためのショートビデオを紹介しています。 <https://vimeo.com/528215098>

実践ガイドのダウンロードはこちらをクリック  
[www.ics-shipping.org/publication/coronavirus-covid-19-vaccination-practical-guide](http://www.ics-shipping.org/publication/coronavirus-covid-19-vaccination-practical-guide)

## ワクチン接種証明書は必要か？

船員がワクチン接種の証明書を所持し、出発前に余裕をもって船主とこれを共有することは極めて重要です。このような接種済証明は、国により異なる様式となりますが、通常は紙媒体またはオンラインでの証明となります。制限付きのワクチンパスポート制度は多くの国で検討されています。

## P&Iでどの項目がてん補対象となるか？

船員が雇用契約期間中、ワクチン接種後に疾病を引き起こした場合、メンバーの法的責任は他の傷病と同様にP&I保険でカバーされます。

ICSはガイダンス「COVID19：国際P&Iグループを含むあらゆる業界団体との協議によるワクチン接種から生じる法的・責任・保険上の問題」を作成いたしました。以下のサイトからダウンロード可能です。

[www.ics-shipping.org/publication/coronavirus-covid-19-legal-liability-and-insurance-issues-arising-from-vaccination-of-seafarers](http://www.ics-shipping.org/publication/coronavirus-covid-19-legal-liability-and-insurance-issues-arising-from-vaccination-of-seafarers)

## GlobeViewをぜひご利用ください

ワクチンについては、今後も不透明な状況が続くと予想されます。ノースでは、コレスポンデントによるネットワークで現地の状況を注視しており、各地でのワクチン接種や規制に関する情報を、

# MyGlobeView

「MyGlobeView」内における「COVID-19」のページ、また当社ウェブサイトにて更新しています。

メンバーの皆様は、「My North」から「MyGlobeview」へアクセスできます。 [www.nepia.com/mynorth](http://www.nepia.com/mynorth)

また、ノースの業界ニュース・サービスもご利用いただけます。  
[www.nepia.com/industry-news/coronavirus-outbreak-impact-on-shipping](http://www.nepia.com/industry-news/coronavirus-outbreak-impact-on-shipping)

なお、一般的なご質問は、ノースのクルークレーム担当チームまでお問い合わせください。

## 免責事項

本書の目的は、海運業界が利用可能な規制・諮問・協議機関からの情報に追加される情報源を提供することです。利用可能な情報の正確性の確保については十分注意を払っておりますが、当該情報の正確性についてはいかなる保証も行いません。それゆえ、当該情報の利用者は、当該情報が適用される目的のために当該情報が妥当かつ適切であることを自ら納得することに責任を負わなければなりません。ノースは、いかなる状況においても、いかなる者に対しても、情報の提供（過失による提供を含みます）または利用に起因または関連して生じた（その発生時期・発生方法を問いません）いかなる損失または損害についても責任を負わないものとします。

本書に別段の定めがない限り、すべての条項は英国法に準拠して書かれています。但し、本書の内容は法的助言を構成するものではなく、法的助言として解釈されるべきではないことにご留意ください。メンバーの皆様におかれましては、特定事項に関する具体的な助言についてはノースにお問い合わせください。

## Connect

 [www.nepia.com](http://www.nepia.com)

 [@NorthPandIClub](https://twitter.com/NorthPandIClub)

 [NorthPandIClub](https://www.facebook.com/NorthPandIClub)

 [The North of England P&I Association Limited](https://www.linkedin.com/company/the-north-of-england-p&i-association-limited)

 [North P&I Club](https://www.youtube.com/channel/UC...)