

IMO 第 112 回法律委員会の審議の結果と動向

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202505

日本海事センター 企画研究部

上席研究員 中村 秀之

今年の3月24日から28日まで、国際海事機関（IMO）本部においてIMO第112回法律委員会が開催された。日本海事センターではこの会合に向けて、同7日に産官学の参加する委員会（委員長・藤田友敬東京大学教授）を開催し、我が国の対応を検討した。以下では、法律委員会の主要議題の審議結果と動向について説明する。なお、今次会合に合わせて、今次会合最終日の28日午後に国際海洋法裁判所（ITLOS）とのワークショップが開催され、ハイダー所長、ラインザード裁判官など、ITLOSの裁判官らが登壇し、昨年5月に出示された気候変動と国際法に関する勧告的意見の内容や、ITLOSの判決等でみられる「船舶」の捉え方、船舶の早期積放事案に関する裁判所の対応、判例から見る船舶の登録や国籍などについてプレゼンテーションが行われた。

1. 偽装登録、偽装登録機関に関連した違法行為を防止するための措置

船舶の登録を偽ったり、偽の登録機関が創設・運営されたりしている問題で、事務局から、文書提出時点で201隻の船舶が旗国を偽って運航しているとして、そのような船舶の旗国とされている国のリストが提供された。そのリストによれば、ガイアナが最も多く48隻、続いてギニア23隻、エスワティニ22隻とされている。この問題は、2015年にミクロネシア国際船舶レジストリーという偽の登録機関が誕生したことで知られるようになり、2017年にはコンゴ民主共和国がIMO第104回法律委員会において、同国の偽の登録機関について注意喚起をし、2018年の第105回法律委員会で正式な議題に加えられた。とはいえ、登録の偽装や証書の偽造、偽装登録機関の創設は、犯罪行為であり、海洋法の旗国主義を揺るがすものではあるが、行政機関のガバナンスが脆弱な一部の途上国の問題のように認識されてきたように思う。ところが、2022年にロシアがウクライナに侵攻したことを受けて、英国やEUが制裁措置を発動し、一定の価格以上の原油の輸入を禁止するとともに、その海上輸送のための保険の提供も禁止されたことで、様相が変わってきた。偽装登録や、偽装登録機関が、制裁逃れのために活用されるようになってきたのである。一説には、このような海上保険に対するロシア制裁以降、P&Iクラブ国際グループに所属するP&Iクラブで付保されていたタンカーの約40%（約800隻）が付保対象ではなくなったと言われている。

このように、旗国を偽ったり国籍証書を偽造したりしている船舶がダークフリート、シャドーフリートと言われる船団の一部を構成するようになり、国際社会、とりわけロシアと対峙する欧州諸国がこれに本腰を入れて取り組まなければならないと認識されるようになったようである。

今次会合では、いくつかの文書が出されたが、一つは前回会合で設置されたコレスポンドンス・グループでの議論の結果報告であった。ただし、同グループでは結論をまとめきれず、取りまとめ役であった英国は、新たな議題を提案する「議題：作業プログラム」の下で、別途、船舶登録のガイドライン又はベスト・プラクティスの策定を提案していた。もう一つは、リベリアやクック諸島、マーシャル諸島

などが提出した情報提供の文書であり、この文書ではリベリア、マーシャル諸島、パナマなどの国々の間で、不正船舶に関する情報共有のための覚書が作られたことが紹介されている。さらに、欧州諸国などを中心とした約 30 か国から、ダークフリートやシャドーフリートによる違法な運航を防止する措置を講じるため、関連する規則の点検（Regulatory Scoping Exercise）を行おうと提案する文書が提出された。とはいえ、ダークフリートやシャドーフリートという表現は元々制裁逃れをしているサブスタンダード船を指すもので、制裁を課している国々が使う表現であり、制裁に参加していない国々からは、これはサブスタンダード船の問題とされる。このような事情もあつてか、この提案については、新たな議題の提案であるため、しかるべき手続きを踏むよう求める意見も出され、当初コンセンサスを得られなかった。そこで法律委員会は、急遽作業部会を設置して、新たな議題を提案する文書を作成したうえで、新たな議題として採用するか否かを今次会合で議論することとした。また作業部会は、会期と会期の間に議論を継続するためにコレスポネンス・グループの設置及びその担務内容に関する文書を作成しておいて、この問題が法律委員会において新たな議題として認められ、IMO 理事会で承認を得られ次第、コレスポネンス・グループで議論を始めることとなった。その後、作業部会は今次会合の最終日に新たな議題を提案する文書を提出し、承認されたが、ダークフリートやシャドーフリートによる違法な運航という表現は、サブスタンダード船による違法な運航という表現に改められている。

2. 新たな議題の提案

今次会合では、「議題：作業プログラム」の下で、右で紹介した英国の提案以外に新たな議題として採用することを求める提案文書が 2 本出されていた。一つは、ベルギー、オランダ、ドイツ、フランス、豪州、ニュージーランドなどが、P&I クラブ国際グループとともに提出したもので、温室効果ガス削減のために導入される代替燃料により運航される船舶を考慮した場合に IMO の下での民事責任及び賠償・補償体制が十分なものかどうかを分析することを求める提案である。もう一つは、インドやベルギーが提出したもので、地政学的緊張や地域の不安定化によって生じている海上セキュリティの脅威に対処するための措置を検討することを求める提案である。

(1) 代替燃料運航船の民事責任及び賠償・補償体制

今次会合の提案は、船舶の代替燃料による損害についての賠償・補償体制の構築を提案するものではなく、その手前、現行の民事責任及び賠償・補償体制で十分か否かを分析することを求める提案であった。そのため新たな条約などを策定するか否かは、分析及び分析に係る議論、検討の後の話となる。このような慎重なアプローチが取られたこともあり、この提案はほとんど反対なく、新たな議題に採用された。なお、現状では、原油等の持続性油による汚染損害については、原油等が貨物の場合は民事責任条約と基金条約があり（現行の条約は 1996 年発効）、燃料の場合には燃料油汚染損害民事責任条約（バンカー条約）がある（2008 年発効）。また化学物質や液化天然ガス、非持続性油などの、有害危険物質（HNS）による損害（人的損害も含む。）については、貨物として輸送されている場合には、2010 年 HNS 条約（未発効）が適用されることになっている。一方で、有害危険物質（HNS）が燃料として使われている場合の HNS による損害については特別な条約はないのが現状である。

(2) 海上セキュリティの脅威に対処するための措置

今次会合では、海賊行為にとどまらず、紅海におけるフーシ派の攻撃などを含め、ドローンやミサイルによる攻撃、サイバー攻撃、違法・未報告・未規制（IUU）漁業などにより、船舶や船員、漁業従事者が危険にさらされているとして、その対応を検討することを求める提案がインドを中心に提起された。この提案文書での説明が漁業なども含めた広範囲なものに言及していたことなどから、海上セキュリティの脅威を議題とすることについては、それなりの反論があった。船員の問題であれば、IMO と国際労働機関（ILO）の共同作業部会で扱う問題であるとか、安全の問題は海上安全委員会（MSC）が主たる議論の場であるとか、IUU 漁業は IMO の所管ではないといった主張が見られ、また挙げられている事例があまりに幅広くどういった議論を想定しているのかが見えないため、より具体的な提案が必要との主張もあった。とはいえ、これらの問題の法的側面や管轄権の問題については法律委員会で議論するべきであろうという意見もあり、海上セキュリティの脅威への対応措置を新たな議題とすることに賛成する発言が比較的多く見られたことから、結果として新たな議題として採用された。なお、法律委員会は加盟国・参加機関にこの議題の下でより具体的な提案を行うよう要請している。

3. その他

今次会合では、右で述べたもの以外でも、船員の公正な処遇や遺棄船員（海運会社の倒産などの事情により、海外の港に取り残された船員や賃金の支払いを受けられない船員）の問題について議論が行われた。

船員の公正な処遇の問題に関しては、犯罪の被疑者として勾留される船員の公正な処遇についてガイドラインが作成されてきたが、このガイドラインの案は、前回会合において一度承認を得て、ILO-IMO 共同特別三者作業部会での審議に付託されていた。ガイドライン案は同作業部会での審議、修正を経て法律委員会に戻され、今次会合において正式に採択された。またこのガイドラインの漁業者への適用についても今後検討されることが合意された。

加えて遺棄船員のデータベースについては引き続き改善を続けていくため、タスクフォースを存続させて作業を継続することが合意された。

昨今の法律委員会では、このような船員関係の議題において多くの国が船員の重要性について言及し、船員のよりよい労働環境や保護を求める発言を行う傾向にある。今次会合でもこれら議題で非常に多くの国が発言したため、会期後半において時間が不足し、自動運航船（MASS）に関する議題については、中国から文書が出されていたものの、MSC での MASS Code の策定期限が延期されたこともあって、中国の同意を得た上で議論は次回会合に持ち越しとなった。

4. 今後に向けて

今次会合では、犯罪の被疑者として勾留される船員の公正な処遇についてガイドラインが最終的に採択されるという成果もあったが、むしろ今後検討される新たな議題の採用が目立った会合となった。いわゆる旗国主義の根幹にかかわる船舶登録のガイドラインまたはベストプラクティスの作成、旗国主義の基礎を損なうダークフリートへの対策などは、今後の議論を丁寧に注視していく必要がある。特に後

者は、サブスタンダード船対策の形で、寄港国検査の強化やパリ MOU、東京 MOU など寄港国検査の地域的な協力、条約履行状況に関する加盟国監査スキームの導入など、IMO が長年にわたり対策を講じてきており、これらに加えて、さらなる対策を考案できるのかが問われることになる。

代替燃料による損害についての民事責任及び賠償・補償体制については、新たな条約策定の提案ではないものの、分析の結果次第で、条約策定に結び付く可能性がある。

海上セキュリティの脅威への対処法については、具体的な対策の案、検討事項が示されておらず、成果が出せるのかどうか、成果が適切なもの、実効的なものにできるのかどうか、今後の具体的な提案とその検討が待たれる。

さらに法律委員会の次回会合までには MSC で検討されている非強制の MASS コードの作成が進むことが予想され、法律委員会での MASS に関連する議論が本格化すると考えられる。

我が国は、国際社会において海事分野のルールメイクを主導すべき立場にあり、これら新たな議題についても積極的な対応が望まれるが、いずれの議題も旗国主義や管轄権の問題がからみ、難しい対応となりそうである。国際社会での議論に積極的に関与し、貢献していくためには、国内での十分かつ丁寧な検討が不可欠であり、当センターとしてもそのために尽力していきたい。

(以 上)