

## ダークフリート、シャドーフリートの問題と対応

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 2025.12

日本海事センター 企画研究部

上席研究員 中村 秀之

5月28日付けの本紙において概説したIMO第112回法律委員会の審議結果概要において、同委員会の中で不正登録、偽装登録機関に関する議論が発展し、ロシアに対する制裁措置によって生じている「ダークフリート」や「シャドーフリート」への対応が議論されることになった旨報告した。

ダークフリートの問題は、2025年3月にカナダのシャルルボワで行われたG7外相会合の「海洋安全保障及び繁栄に関するG7外相宣言」に取り上げられ、11月に同国のナイアガラで行われたG7外相会合共同宣言でも取り上げられた深刻な問題である。

また10月に本紙が企画したシンガポールセミナーでもこの問題が取り上げられ、11月の本紙ウェビナーでは、Kplerの山田氏が「ダークアクティビティ（海上での違法行為）船への制裁」と題し、データ分析から見えてくるダークフリートの活動の実態について説明が行われた。

### 1. ダークフリートについて

IMOでは、ダークフリート又はシャドーフリートの問題について、2023年12月に総会決議（A.1192(33)）を採択し、旗国や寄港国に対して、SOLAS条約やMARPOL条約の履行確保、とりわけ、洋上での船舶間の貨物積替え（STS）に係る規則の順守の確保を要請している。同決議ではダークフリートについて、制裁を回避し、安全規則又は環境規則を順守しない、保険料を負担しない、又は他の違法な活動に従事する目的で、違法な運航に従事する船舶を言い、以下のものを含む、としつつ、次の6つの行為をあげている。①国際規則や確立された厳格な業界基準やベストプラクティスを順守せず、安全でない運航を行うこと、②意図的に旗国検査、PSC検査を回避すること、③十分な責任保険もしくは他の金銭的保証を維持しないこと、④意図的に商業的スクリーニングや検査を回避すること、⑤乗組員の福祉や安全、海洋環境の保護を保証する透明性のあるコーポーレート・ガバナンスの下で運航しないこと、⑥安全上、保安上の正当な懸念がないにもかかわらずAISやLRITの送信スイッチを切斷したり、船舶の実際の識別情報を隠蔽したりするなどして、船舶の検出を回避する措置を意図的に講じること。

一方、データを使って分析する場合では、船齢が15年以上、所有者が不明又はベネフィッシャル・オーナー（受益船主）が不明な企業構造を有し、制裁対象となっている油の輸送に用いられ、2020年5月に米国国務省が出たガイドラインに記載された行為（公海での貨物の船舶間積替え、AISのスイッチオフなど）に従事している船舶をダークフリートとみなしているといった話が聞かれる。

## 2. ダークフリートと保険

IMO 総会決議は、ダークフリートを定義するにあたり保険の問題に言及している。原油タンカーの海上輸送は基本的に国際油濁補償制度の対象であり、この制度は 1992 年の民事責任条約（締約国 146 か国）と 1992 年の基金条約（締約国 123 か国）で成り立っている。このうち民事責任条約では、船主に対し同条約が設定する責任制限限度額まで付保義務が課され、旗国等の締約国が発行する付保の証明書を船内に備え置くことが求められている。この証明書は民事責任条約締約国の港において確認が行われる。この保険はほとんどの場合国際グループに所属する 12 の P&I クラブ（日本船主責任相互保険組合もその一つ）によって提供されてきた。この 12 のクラブは制裁をロシアに対し課している国に所在しており、同制裁により課されているプライスキャップを上回る価格での石油の取引に関わる海上輸送に保険を提供することが禁止されている。またプライスキャップを下回る価格の石油の取引であっても証明書の確認、制裁対象ではない船舶、船主であるか否かの確認など煩雑な手続きが必要となる。

これにより、ロシア産原油、とりわけプライスキャップを上回る価格で売られる原油の海上輸送には保険の手配ができなくなり、ほとんど輸送できなくなるはずであった。またプライスキャップを下回る原油の販売はロシアの利益を大幅に引き下げると考えられた。

## 3. ダークフリートが生まれる背景

プライスキャップの導入、それにともなう保険の提供の禁止など、様々な制裁にもかかわらず、ロシアの資源輸出は大きなダメージを受けていないと言われている。現在の国際社会では、ロシアに制裁を課している国々だけが多く石油を必要としているわけではなく、中国やインドといった新興国が大量に石油を必要しており、ロシア＝中国間、ロシア＝インド間の油を輸送するだけで十分採算が取れるビジネスが成立するようになっている（しかもインドが輸入し、精製した石油製品が EU 諸国によって輸入されているという。）。ただし、インドも、米国をはじめとした、国際社会の圧力を受け、ロシアからの原油輸入を見直し始めているようである。

中国やインドに代表される新興国の中には、ロシア制裁にそもそも反対で、国内需要やビジネスの観点からロシア産石油を輸入したいと考えている国もある。一方、ロシアは少しでも高く石油などの化石燃料を売りたい。そのため、パラレル・ワールドと言われるようなビジネス環境が生み出されている。制裁参加国所在の船主、運航者、船級、保険会社などで成り立っている海上輸送のビジネスが、まるで制裁に参加していない国において同じように行われているように見えるが、実は危険性の高い海上輸送がかなりの規模で行われている。

実際、制裁を課している国のタンカー船社がロシア産石油の海上輸送に慎重になっているとすると、輸出者側にしろ、輸入者側にしろ、十分な船腹量を確保することはできず、船

船舶の安全性に目をつむり、IMOの規制に違反しても、ロシア産石油を輸送するしかないと考え、実際そうしているようである。原油輸送に必要な保険はというと、ロシアの国営保険や実際に保険金支払い能力があるのかわからないような保険者が保険を提供していると言われている。

#### 4. ダークフリートの実態・活動

ダークフリートは、AIS、GNSSなどの測位システムのジャミング、スプーフィングを頻繁に行っており、所在がわからない、もしくはいるべきところにおらず、いるはずのないところに存在しているという、他船からは非常に危険な存在である。ダークフリートはロシア制裁を逃れようとしているものだけでなく、イラン制裁やベネズエラ制裁に関連したものもある。また危険なオペレーションはロシア周辺海域にとどまらず、例えば、マレーシア南東、東方海域も危険なSTSのホットスポットと言われ、我が国に関わる海上輸送にも影響があるようと思われる。

S&P Global の Factbox (2025年9月3日付)によれば、シャドーフリートは978隻のタンカーからなり、1億2700万載貨重量トン (DWT) で、世界の油タンカーの約18.5%となっているとのことである。なお、ロシアはこのうち561隻、約5000万載貨重量トン分のタンカーを利用しているという。

#### 5. ダークフリートへの対応

5月の海事ウォッチャー欄でも書いた通り、IMO法律委員会では、偽装登録、偽装登録機関への対応ということで、ダークフリート対策にも取り組むことになったが、一部の国の反対により、ダークフリートという言葉は使われず、サブスタンダード船対策という言葉となっている。サブスタンダード船対策ということであれば、IMOは、トリーキャニオンの事故以来長きにわたり取り組んできており、またエリカ、プレステージの事故などを契機として、取り組みを強化し、一定の実績を上げてきた。

##### (1) IMOのサブスタンダード船対策

そもそも船舶の安全確保は旗国主義が原則であり、国連海洋法条約第94条3項でも「いざれの国も、自国を旗国とする船舶について、(… )海上における安全を確保するために必要な措置をとる」と規定している。

一方、船舶を先進国に登録することによるコストの問題から、とりわけ1980年代以降に便宜置籍が大きく進み、その対応として国際社会、IMOは寄港国検査を強化することでサブスタンダード船を排除しようとしてきた。また旗国に代わって船舶を検査する船級協会や、実際に船舶を管理する船舶管理会社なども国際条約の規制の対象としたり、さらにはIMO加盟国に対する義務的監査スキームまで導入して旗国による条約順守確保を図るなど、IMOは国際機関としてはかなり踏み込んだ措置を講じてきたと言える。

## （2）これまでの対策の限界

IMO のサブスタンダード船対策の下では、ダークフリートのような船舶の運航は旗国による検査か、寄港国による検査によって発見され、運航できなくなるはずである。しかし、船舶が寄港国検査における評価でブラックリストに載っているような国を旗国としていたり、そもそも存在しない登録機関に登録して旗国を偽装していたり、旗国が船級などの様々な証書の偽造を見破れず、そのまま登録を許したりすれば、旗国検査の仕組みは機能しない。

また制裁参加国や適性に検査を行う先進国の港に寄港しなければ、当然寄港国検査でひつかることもない、という現状がある。

結果として、IMO の総会決議は、旗国や寄港国に対してその義務の履行を要請しつつ、さらに、沿岸国への要請としてダークフリートの動静を把握できるようするべく、AIS 搭載義務の履行や、STS の通報義務の履行の確保を強調しているように見える。

## （3）（寄港国ではない）沿岸国の権限

旗国や寄港国の検査に限界があるとすれば、沿岸国が何かできないのか、と考えるのが通常であろう。しかし、国連海洋法条約上、領海では船舶の側に無害通航権があり、沿岸国は航行の安全、航行援助施設等の保護、環境の保全、汚染の防止等のために法令を制定することはできるが、この法令も外国船舶の設計、構造、乗組員の配乗、設備については適用がなく、また、船舶が沿岸国の平和、秩序又は安全を害しない限り、基本的に措置を講じることができない。さらに無害通航を停止できるのは自国の安全の保護に不可欠の場合であるとされている。

排他的経済水域では、船舶は公海と同じ航行の自由を享受するとされ、さらに沿岸国でできることは限られる。沿岸国の執行措置は、著しい海洋環境の汚染をもたらし又はもたらすおそれのある実質的な排出が生じたと信ずるに足りる明白な理由がある場合において、船舶が情報の提供を拒否したとき又は船舶が提供した情報が明白な実際の状況と明らかに相違しており、かつ、事件の状況により検査を行うことが正当と認められるときに、船舶の物理的な検査を実施することができる（明白かつ客観的な証拠があれば、さらに船舶の抑留等の手続をとることができる。）とし、船舶からの排出がないと検査は行なえないこととなる。

## 6. 今後に向けて

現在、IMO 法律委員会では会期間の作業として、IMO の諸条約や基準で何らかの対応が取れないか、洗い出し作業をしており、その成果には大いに期待している。とはいえ、それで何とかなるかについてはあまり楽観できない。IMO 法律委員会関連条約で、航行する船舶を検査できる仕組みを持っているのは、大量破壊兵器の拡散防止のために採択された

海洋航行不法行為防止条約の 2005 年の議定書で、それも批准書等の寄託の際などに別途 IMO 事務局長に通告をしている場合に限られている（8 条 bis）。

さらに IMO を離れると米国のように、麻薬の取り締まりなどのため、SUA 議定書類似の乗船、捜査の同意推定の規定を有する二国間乗船協定を締結している例や、国連安保理決議等を根拠とするものもないではない。

大量破壊兵器や麻薬の密輸の場合は船舶内を確認しなければ、その立証は困難であるが、船齢 15 年と言わずとも、船齢 20 年、30 年を超えるようなサブスタンダード・タンカーは外観から判断することもできそうなものである。ダークフリートを取り締まるのであれば、外観から一見してサブスタンダードと判断できるような船舶は乗船や捜査を認めるというような仕組みがあっても良いかもしれない。しかし、そのような乗船、捜査の権限を沿岸国に与えれば、その濫用の危険があり、我が国にとって非常に重要な航行の自由や無害通航権が失われかねず、その方が不利益が大きいようにも思われる。

こうなるとやはり原則に戻り、旗国に期待するしかないのかもしれない。

いずれにしろ、ダークフリートの問題は深刻であり、今後の国際社会、IMO における検討に積極的に加わり、かつ慎重に判断していく必要があるようと思われる。



国際海事機関（筆者撮影）



国際海事機関の会議場（筆者撮影）