

IMO 第 113 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 202606

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 4 月 13 日から 17 日にかけて、国際海事機関（IMO）本部において IMO 第 113 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、3 月 27 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、我が国の対応につき検討を行った。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報告する。

なお、2 月 28 日に米国によるイランへの攻撃が行われ、ホルムズ海峡の封鎖が行われている中での法律委員会開催であったが、海峡封鎖の問題については、3 月 18 日及び 19 日に開催された IMO 臨時理事会において既に審議が行われたこともあり、「他の IMO 機関の活動」という議題の中で臨時理事会の結果報告が行われ、その後、各国からは航行の自由の確保の重要性や船舶の安全な避難に向けた取組みの必要性、そして船員のおかれている状況への懸念などが表明された。この議論の中で、アラブ首長国連邦（UAE）が文書を用意して、議論を引っ張り、強くイランを非難したこと、また、米国もイランも国連海洋法条約の当事国ではないと言われている中、IMO 事務局長が、いずれも海上人命安全条約（SOLAS）の当事国であり、1968 年に IMO で構築された分離通航方式（Traffic Separation Scheme）がホルムズ海峡でも用いられ、有効に機能してきたことなどを説明したことが印象的であった。ちなみに、SOLAS には第 V 章第 10 規則に「船舶の航路指定」に関する規定があり、分離通航方式に適用される規則は米国もイランも当事国である「海上における衝突の予防のための国際規則（COLREG）」に規定がある。

1. 不正登録及び偽装登録機関の問題とダークフリート問題

「不正登録及び偽装登録機関の問題」は、船舶が登録国を偽ったり、偽の船舶登録機関が創設されて船舶がその偽装登録機関に登録されたりしている問題で、そういった船舶が時に密入国や密輸などの犯罪行為に使われていることが報告されている。この問題は 2018 年の第 105 回法律委員会で新たな議題に加えられ、2019 年にはこの問題に関連した総会

決議も採択された（「船舶の不正登録及び偽装登録機関を防止する措置」（A.1142（31））。多くの先進国にとって、この問題は統治能力の弱い一部の途上国の問題のように受け止められていたように思うが、その後、2022年のロシアのウクライナ侵攻があり、状況が変わってきた。というのは、米国、英国、EUなどが制裁措置を発動すると、このような旗国を偽るような船舶が制裁逃れに利用されるようになり、ダークフリート、シャドーフリートと呼ばれる船団の一部を構成するようになっているからである。

本紙（2025年5月28日付け）でも説明しているとおり、前回会合まで行われていたコレスポンドンス・グループの議論では結果をまとめきれず、不正登録とは別の新たな議題として「船舶登録のガイドラインまたはベスト・プラクティス」の策定が提案され、前回会合で承認された。その一方で、不正登録の議題はそのまま残っていて、今次会合では、この問題は旗国に罪があるわけではなく、被害者となる旗国や登録機関を支援して、フラッグの不正利用を抑止するべきであり、そのためにはデュー・デリジェンス（登録対象となる船舶や登録しようとする会社の適性検査やその手続）が重要であるとして、そのガイドライン案が提案された。さらに、前回会合で、ダークフリートへの対応の必要性から新たに議題となった「サブスタンダード船舶等の違法な運航の防止に向けたIMO所管諸条約の点検作業（Regulatory Scoping Exercise）」の下では、前回会合から今次会合の間に行われたコレスポンドンス・グループの議論の結果が報告され、作業部会の設置と点検作業の継続を提案していた。

これら三つの議題は相互に深く関連し、その点を指摘するコメント文書なども出されており、実際にどのように議論されるのか、事前にどころか最後まで判然としなかったが、最終的に、すべてを一つの作業部会で議論することが決定し、今次会合の本委員会と並行して議論が行われることになった。ただし、一応の仕分けは行われ、船舶登録のガイドラインまたはベストプラクティスとデュー・デリジェンスのガイドライン案は第一部、サブスタンダード船舶等の問題は第二部とされた。なお、トルコが別の議題「IMO所管条約の履行」の下で提出していた、コンテナ船アムナ（Amnah）の事故において同船が付保の証書を有していたにもかかわらず、保険会社が付保の事実を否定している問題についても、同種のものであるとして作業部会の第二部に取り込まれた。

このように似たような問題はすべて作業部会に送り込むという無理をした結果、作業部会では、船舶登録のガイドライン案を完成させて、本委員会に提出して承認されたもの

の、デュー・デリジェンスのガイドラインは次回以降の会合で議論が行われることとなり、サブスタンダード船舶等に関する条約点検作業は次回会合までの間に行われるコレスポнденス・グループで引き続き議論が行われることになった。

2. 代替燃料運航船の民事責任及び賠償・補償体制

IMO 法律委員会が構築してきた現行の民事責任及び賠償・補償体制で、船舶の代替燃料による損害に十分対応できるかについて分析を行うことが前回会合において新たな議題とされ、今次会合までの間に非公式コレスポнденス・グループで検討が行われてきた。今次会合ではその報告が行われ、議論の結果、船舶の運航に使われている代替燃料によって生じる損害については、現行の賠償・補償体制では十分にカバーされていないと結論付けられ、議題の名称が「船舶の運航・推進に使われる際の代替燃料とテクノロジーに関する民事責任制度の策定または改正」に変更された。この議題については、コレスポнденス・グループを設置して、どのような賠償・補償制度が適切かを検討し、既存制度の改正や新たな制度の策定を含めた適切なオプションを検討することになった。なお、この議題に関連して、万国海法会（CMI）から、既存の燃料油にバイオ燃料をまぜて使用する場合に、どの程度の割合でのブレンドであれば、既存の油濁損害に関する民事責任条約

（CLC）や燃料油汚染損害の民事責任に関する条約（バンカー条約）の適用範囲となるのか、すなわち、そのようなブレンド油がこれら条約上の持続性のある鉱物性炭化水素油と言えるのかについて、統一的な判断基準がないことへの懸念が出された。議論の結果、この問題もコレスポнденス・グループで検討されることになった。

3. 海上セキュリティに係る脅威への対応

前回会合において、海賊行為や紅海におけるフーシ派の攻撃、さらには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、その対応を求める提案が出され、新たな議題とされたが、言及された問題があまりに多様であったことから、より具体的な提案が求められていた。今次会合では、ベルギーから、①海事分野における組織犯罪対策のため海上安全委員会（MSC）や簡易化委員会（FAL）への提案を求める IMO 総会決議

（A.1190（33））（2023年12月採択）や、②海賊行為、海上強盗、密貿易やテロ攻撃とい

った海上の安全・セキュリティへの脅威に懸念を表明し、違法な麻薬や武器の取引、密入国や人身売買などの海上で行われる国際組織犯罪などを取り上げた国連総会決議

(A/RES/80/110) (2025年12月採択)を踏まえ、新たな密貿易、脆弱性、組織犯罪グループによる脅威に対処するために必要なアップデートや明確化に向けたIMO諸条約のレビュー手法の決定、この手法を用いた既存IMO諸条約のレビュー、「犯罪の被疑者として勾留される船員の公正な処遇に関するILO-IMOガイドライン」の認知度向上の方法の検討を提案する文書が提出された。

本件については、国際刑事警察機構(Interpol)や国連薬物・犯罪事務所(UNODC)との協力が重要であるとか、IMOの他の委員会(MSCやFAL)との作業の重複は避けるべきであるとか、またIMO管轄内で作業すべきであるなどといった、意見が出されたものの、懸念はある程度共有され、次回会合に向けてコレスポネンス・グループで検討されることになった。

4. 2010年HNS条約

安定的な海上輸送を確保するため、海難事故等により引き起こされる損害については、船主が責任を制限することが国際的に認められていることは業界内でよく知られている。一方、責任制限額を超える大規模な汚染損害を引き起こす恐れのある原油等の海上輸送に関しては、引き続き責任を制限することを許容しつつも、船主に厳格責任と付保義務を課すとともに、海上輸送を必要とする原油等の輸入者(受取人)が拠出する補償基金(国際油濁補償基金)が創設され、船主とその保険者から十分に賠償が得られない被害者に対して補償を行う制度が設けられている。IMOでは、危険な化学物質やLNG、LPGなどの有害危険物質(HNS)の海上輸送においても、人の死傷などへの賠償を含め、船主の責任制限額を超える損害が発生する恐れがあるとして、原油等の海上輸送の場合と同様のスキームを構築するHNS条約が採択されている(1996年に採択されたHNS条約が発効せず、その障害を取り除くための改正議定書が2010年に採択され、2010年HNS条約となっている。)。ベルギー、ドイツ、オランダ及びスウェーデンの四か国は、これまで北海周辺国港湾の公平な競争条件を確保するとして、同時期の批准・加入を模索してきたが、今次会合になってようやく批准書・加入書の寄託を行うことができた。これにより2010年HNS条約の発効要件の充足が見込まれ、2027年11月には同条約が発効することとなった。

HNS 条約は原油等の海上輸送の賠償・補償スキームと同様に船主に厳格責任と付保義務を課すが、この付保義務との関係で船主は旗国から付保の証明書を得る必要がある。条約が発効すると、条約非当事国を旗国とする船舶を含めて少なくとも約 6 万 5 千隻と言われる船舶が当事国発給の付保証明書を必要とするようになり、条約当事国の海事当局の協力が必須となることにつき、注意を喚起する発言が見られた。

5. その他

ダークフリートによって増加傾向にあるとされる遺棄船員の問題も長い時間議論されたが、それ以外で 2 つの案件について触れておきたい。

(1) 自動運航船(MASS)

自動運航船と法律委員会所管諸条約との関係を整理する必要があり、議題とされているが、今次会合の時点では、第 111 回海上安全委員会は開催されておらず、非強制 MASS コード策定の審議が続いていたことから、法律委員会での検討は次回会合に先送りされた。

(2) 油濁損害に関する民事責任条約(CLC)とバンカー条約の適用関係

持続性油を元々輸送していた Bow Jubail は非持続性油を輸送するために洗浄が行われ、空荷の状態でロッテルダム港に寄港した際に栈橋にぶつかり、燃料油により油濁損害を引き起こした。この事故で、オランダの裁判所は、船舶が民事責任条約の適用対象ではなくなる一般的に受け入れられた基準がないことや、船主がタンクに油が残っていなかったことを十分に立証しなかったことを理由に、民事責任条約を適用した。これを受けて国際油濁補償基金では、民事責任条約上の残留油が何を指し、何をすれば残留油がないことの一応の (prima facie) 証明となるのかにつき検討を行ってきたが、その結論が国際油濁補償基金発行の加盟国向けガイダンス文書「船舶の定義」に注として記載されたことが報告され、周知された。

6. 今後に向けて

今次会合の成果は、「船舶登録ガイドライン」ということになるが、この非拘束的文書は、以前のレスポンス・グループでも指摘があったとおり、不正登録や偽装登録機関への対応としては、寄港国や沿岸国に対するガイダンスがないことから限定的な効果し

か見込めず、デュー・デリジェンスのガイドライン策定や、ダークフリート対策として行われている IMO 諸条約の点検作業の結果を待つ必要がある。ただし、デュー・デリジェンスのガイドラインができ、点検作業の結果が出ても、ダークフリートへの効果的な対策が取れるかは未知数である。

また海上セキュリティの脅威への対応も、言及されている多くの事例が犯罪行為に関するものであり、IMO として何ができるのか、こちらも未知数である。国際社会が IMO に何を望むか次第であろう。

一方、代替燃料で運航される船舶による損害に対する賠償・補償については、まだ議論の緒に就いたばかりではあるものの、早い段階で条約化される可能性がある。

今次会合の IMO にとっての最大の成果は、もしかすると、委員会での審議の結果ではないのが残念だが、IMO において半世紀ほど前からその成立が期待されてきた HNS 条約の発効の見込みが立ったことかもしれない。

〔表〕船舶登録ガイドラインの記載項目

1 目的及び射程
2 船舶登録を行うことができる者に関する 旗国の法制、ガバナンス及びコントロール
3 船舶登録の手續と質の保証
4 所有権及び船舶特定に関する デュー・デリジェンス
5 船舶登録中の情報ソースとツール
6 協力と情報共有
7 IMO 諸条約等の実効的履行



今次会合の日本代表团。左から小本直輝氏（国土交通省海事局安全政策課専門官）、後藤元氏（東京大学教授）、日坂仁氏（海事局外航課海運渉外室長）、古田健一氏（海事局総務課国際企画調整室課長補佐）、仲澤純氏（在英国日本大使館参事官）＝筆者撮影