

3. 海運政策

1)「諸外国におけるトン数標準税制」

主任研究員 野村摂雄

2)「IMO 第 108 回法律委員会の審議の結果と動向」

(日本海事新聞 2021 年 9 月)

主任研究員 中村秀之

3)「MARPOL 73/78 による海洋ごみ問題への対応—附属書 V の概要と最近の動向(特集「海洋ごみの国際規範」)」

(『環境管理』2022 年 2 月)

主任研究員 中村秀之

4)「EU(欧州連合)加盟諸国における海運政策」

(運輸と経済 2022 年 3 月)

主任研究員 中村秀之

5)「条約上の強制保険制度とその課題」

(日本海事新聞 2022 年 2 月)

主任研究員 中村秀之 専門調査員 北島 佑樹

「諸外国におけるトン数標準税制」

—2021年度調査の結果—

2021年5月20日/2022年1月7日

JMC 野村摂雄

1. 目的

・どの国も関係法令には記述なし。

ベルギー	海運業界の持続的発展を確保すること。 ・便宜置籍船が多く存在する競争国への対応措置 ・海運業界の雇用維持、海運業界への投資増加 ・質の高い海上輸送の維持 ・ベルギー 外航船従業員の待遇向上 ・海事訓練の義務化及び公共サービスの提供	実際は制度に盛り込まれていない。
デンマーク	・世界市場における自国の海運産業の競争力の確保とさらなる強化 ・デンマーク商船の減少を防ぎ、商船及びその乗組員によるノウハウの維持	
フランス	海運業界を支援	
ドイツ	海運業界の雇用の維持	
ギリシャ	導入当時の外国資本の保護	
オランダ	オランダ海運業の国際市場における競争力を高めること	
ノルウェー	・海事ノウハウの維持・向上と、欧州経済領域における船員の雇用の推進 ・安全、効率的、または環境にやさしい海上輸送の確保 ・ノルウェー籍の登録船舶の増加 ・ノルウェー海事部門の強化と国際的な競争力の維持	
英国	自国の海運産業の盛り返し措置の一環として、またEU加盟国に対する競争力強化のため	
米国	米国籍船に一定の税メリットを与えることにより米国の海運業を活性化するため	
韓国	トン数標準税制を導入している競争海運国と対等な租税環境の造成により、自国の海運企業の国際競争力を強化するため	

2. みなし利益額等

- ・新規建造船舶
- ・竣工以来、非EEA籍の船齢5年未満の船舶
- ・少なくとも直近5年間に非EEA籍であった船齢5年以上の船舶

(1) 概観

	区分	トン数単位	法人税率
ベルギー	5段階	純トン	25%
デンマーク	4段階	純トン	22%
フランス	4段階	純トン	28%
ドイツ	4段階	純トン	30%
ギリシャ	多区分	総トン	(24%)
オランダ	5段階	純トン	25%
ノルウェー	4段階	純トン	(22%)
英国	4段階	純トン	19%
米国	2段階	純トン	21%
韓国	4段階	純トン	25%

- ・ギリシャは、総トン数、船齢、登録日等の区分によって、総トン数に基づいて税額を規定。
- ・ノルウェーは、税額を規定。

(3) その他 (1日100純トン当たり円)

ベルギー		オランダ		米国	
-1000	133	-1,000	121	-25,000	44
1,000-10,000	80	1,000-10,000	90	25,001-	22
10,000-20,000	53	10,001-25,000	60		
20,000-40,000	27	25,001-50,000	30		
40,000-	7*/ 28	50,001-	7		

*所定の船舶に対する優遇措置(確認中)

※オランダは1,000純トン単位で規定。また、条件によって増額(50,000純トン超について1日1000純トン当たり1.77ユーロ増額)及び減額(EU/EEA籍船であってそのすべての船舶管理が国内で行われている場合、75%減額)あり。

※韓国は1純トン単位で規定。

3

(2) 5か国比較 (1日100純トン当たり円)

	丁	仏	独	英国	韓国
-1,000	187	123	122	93	134
1,001-10,000	134	94	92	70	106
10,001-25,000	81	62	61	46	67
25,001-	53	32	31	23	38

3. 対象企業・対象所得

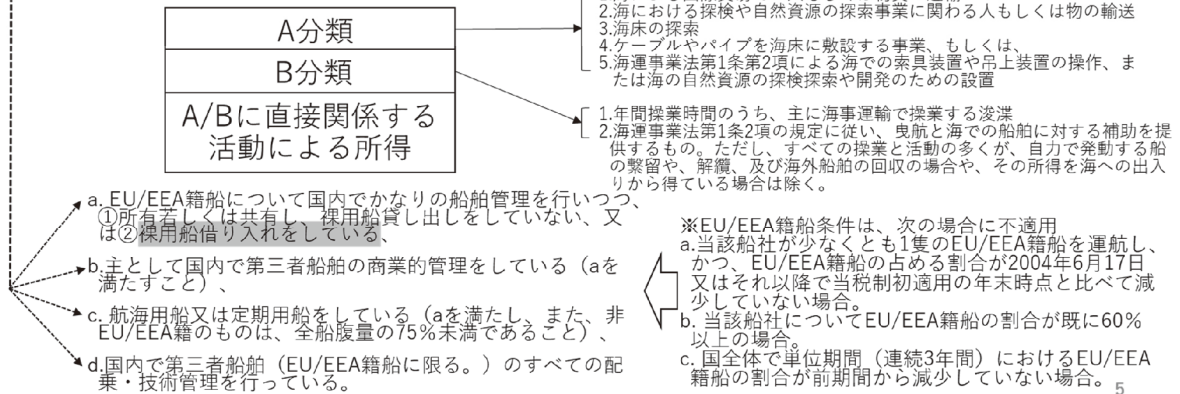
	対象企業	対象所得	売却益
ベルギー	外航海運又は船舶管理を行う企業	海運活動から得られる利益	○
デンマーク	海運企業及び船舶管理会社	対象船舶から得られる利益・付随的收入	○
フランス	総収益の75%以上が対象船舶の運航に起因する企業	海運業に関連する収益	×
ドイツ	国内に営業所を有する外航海運企業	国際的な海運業に関連する収益	○
ギリシャ	・ギリシャ籍船を保有する国内外の企業 ・ギリシャに営業所を有して船舶管理を行っている国内外の企業	船舶の商業上の利用から生ずる利益	○
オランダ	船舶所有者、船舶運航者、船舶管理会社	適格船舶・直接関連活動から得られる利益	○
ノルウェー	船舶所有者、及び船舶所有会社の株式3%以上の保有者	海運業に係る所得	○
英国	国内で戦略的・商業的に管理される対象船舶を運航している会社	関連する利益を含め対象船舶の運航に係る所得	○
米国	直近2年度の運航船腹量の25%以上が所有船又は裸用船である船舶運航者	外航海運の中核事業・副次的事業・付随的事业	×
韓国	外航海運企業	対象船舶の運航から生ずる利益	○

4

3* オランダ:対象企業・所得・船舶・船籍制限

海上輸送活動による所得は、トン数に基づく。

船舶の運航による所得



3** 対象所得

【欧州委員会】

- 対象のリスト化は非生産的
- 適格船舶からの収入が海運収入の核を構成すること
- 核となる収入が常に当該船舶にかかる総収入の50%以上であるべき
- 通常法人税制下にある陸上企業との競争を歪めないこと

・ フィンランド

- the carriage of goods and passengers by ship, mainly in international maritime transport,
 - as well as closely related activities
 - Such as ticketing and port terminal operations,
 - as well as administrative and insurance activities directly related to the transport of passengers and goods.
- Tonnage-taxable activities also include
 - the temporary leasing of a vessel to a third party and
 - transport outside the port area included in the transport service
 - if the taxable person has purchased the transport service from another company.

・ ベルギー

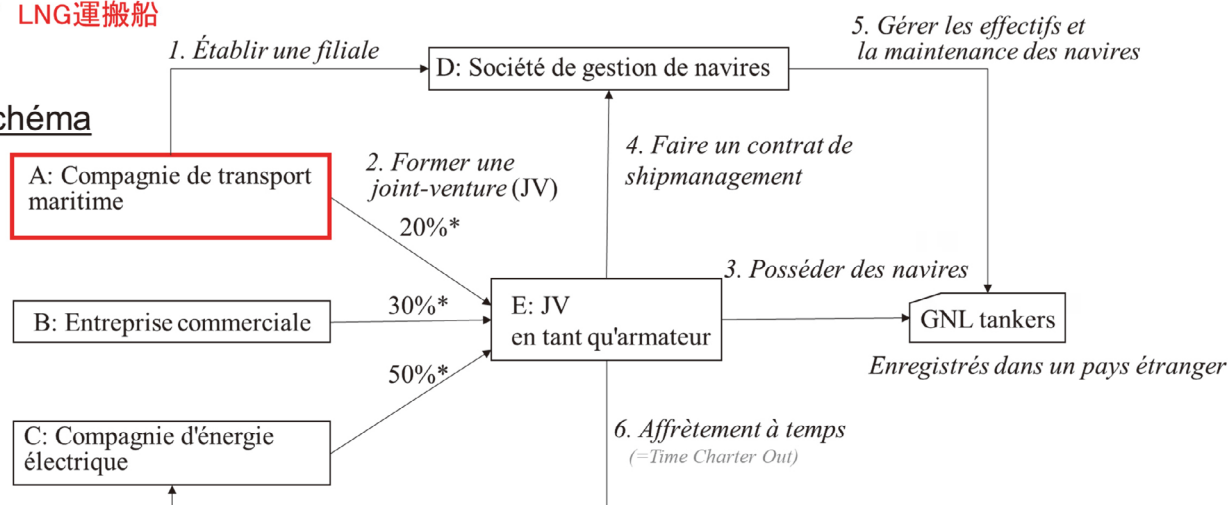
- revenue from short-term investment of operating capital results from normal financial management and may therefore be subject to tonnage taxation if such revenue relates to the shipping organisation's normal working capital in connection with the pursuit of eligible activities

・ 英国

- (1) Income from investments is not relevant shipping income.
- (2) To the extent that an activity gives rise to income from investments it is not regarded as part of a company's tonnage tax activities.

3*** LNG運搬船

Schéma



- Compagnie de transport maritime A établit une Société de gestion de navires D en tant que filiale ;
 - Compagnie A ne possède pas de propriété / copropriété des GNL tankers.
 - Compagnie A, Entreprise commerciale B et Compagnie d'énergie électrique C forment une joint-venture E en tant qu'armateur ;
 - Joint Venture E possède des GNL tankers ; et
 - Faire un contrat de shipmanagement avec Société de gestion de navires D ;
 - Société de gestion de navires D fournit un service d'équipage et d'entretien du navire ; et
 - Compagnie E affrète à temps les GNL tankers pour Compagnie d'énergie électrique C.
- * Taux d'investissement

4. 対象船舶

対象	海洋開発関係船舶	船籍	内航船
ベルギー	海運活動を行う外航船	○	EU/EEA籍船が全体の60%以上。
デンマーク	100GT以上の商船・旅客船	○	EU/EEA籍船を維持・増加
フランス	50UMS以上の海上輸送船等 (浚渫船などの除外船を明記)	×	・ EU/EEA籍船が全体の25%以上。 ・ 当該割合を維持・増加。
ドイツ	ドイツ船舶登録簿に登録されている外航船・オフショア船	○	条件なし
ギリシャ	商船・旅客船、大型ヨットなど	○	ギリシャ籍又は国内管理の外国籍
オランダ	海上輸送等に従事する船舶	○	基本的にEU/EEA籍船
ノルウェー	輸送船及び支援船 (漁船など除外船を明記)	○	EU/EEA籍船割合が60%未満の場合は、それより減少不可*
英国	100GT以上の海上航行船舶 (漁船など除外船を明記)	×	英国・ジブラルタル・EU籍船が全体の60%以上。
米国	6,000DWT以上の米国籍船	×	米国籍船のみ
韓国	外航商船・旅客船	×	条件なし

*但し、国全体で当税制適用下の全船舶におけるEU/EEA籍船の割合が前年を下回る場合にのみ発動される。

5. 適用期間

	適用期間	限時法
ベルギー	10年間	×
デンマーク	10年間	×
フランス	10年間	×
ドイツ	10年間	×
ギリシャ	なし	×
オランダ	10年間	×
ノルウェー	10年間	×
英国	10年間	×
米国	なし	×
韓国	5年間	○

- ・ギリシャは、選択適用ではない。海運事業者にとっての「唯一の税制」。
- ・韓国は、租税特例制限法（海運企業に対する法人税課税標準計算の特例）によるため5年毎に延長。

2004年12月31日導入	→	2009年12月31日まで
2009年05月21日改正	→	2014年12月31日まで
2014年12月23日改正	→	2019年12月31日まで
2019年12月31日改正	→	2024年12月31日まで

6. 定期用船等の制限

	定期用船による借り入れ	裸用船による貸し出し
ベルギー	保有船の3倍以内	×
デンマーク	保有船の4倍以内	運航船腹量の50%以下、3年以内。
フランス	制限なし	×
ドイツ	制限なし	×
ギリシャ	制限なし	国内管理の外航船
オランダ	非EU/EEA籍のものは運航船腹量の75%以下	×
ノルウェー	運航する非EU/EEA籍船の90%以下	船員配乗を行わない場合には、運航船腹量の40%以下。5年以内、EEA内での戦略的管理。
英国	運航船腹量の75%未満	3年以内
米国	保有船・裸用船が25%以上	3年以内
韓国	保有船等の5倍以内	×

6. 定期用船等の制限

	定期用船による借り入れ	裸用船による貸し出し
ベルギー	保有船の3倍以内	×
デンマーク	保有船の4倍以内	運航船腹量の50%以下、3年以内。
フランス	制限なし	×
ドイツ	非ドイツ登録のものは、 適用下ドイツ登録船の3倍まで	×
ギリシャ	制限なし	国内管理の外航船
オランダ	非EU/EEA籍のものは 運航船腹量の75%以下	×
ノルウェー	運航する非EU/EEA籍船の90%以下	船員配乗を行わない場合には、運航船腹量の40%以下。5年以内、EEA内での戦略的管理。
英国	運航船腹量の75%未満	3年以内
米国	保有船・裸用船が25%以上	3年以内
韓国	保有船等の5倍以内	×

10

7. 船員育成等の条件

	船員育成等の条件	環境性能による 優遇措置
ベルギー	なし	なし
デンマーク	なし	なし
フランス	なし	なし
ドイツ	なし	なし
ギリシャ	なし	なし
オランダ	なし	なし
ノルウェー	なし	最大25%減税
英国	職員15人当たり1名の訓練 又は基金への支払い	なし
米国	なし	なし
韓国	なし	なし

【ノルウェー環境格付け】

※2019年度調査時点

項目	基準	評点		
		貨物船	タンカー	旅客船
NOx排出量 (g/kWh)	IMO一次規制値<排出量	0	0	0
	0.85<排出量≤IMO一次規制値	0.75	0.75	1.05
	0.6<排出量≤0.85	1.5	1.5	2.1
	0.2<排出量≤0.6	3	3	4.2
	排出量≤0.2	10	10	10
SOx (%)	2.5%<燃料油硫黄分濃度	0	0	0
	1.5%<燃料油硫黄分濃度≤2.5%	0.75	0.75	0.45
	0.6%<燃料油硫黄分濃度≤1.5%	1.5	1.5	0.9
	0.2%<燃料油硫黄分濃度≤0.6%	2.25	2.25	1.35
	燃料油硫黄分濃度≤0.2%	3	3	1.8
燃料	特になし	0	0	0
	ディーゼルオイル専用	0.3	0.3	0.125
	二重船殻	0.6	0.6	0.25
	ディーゼルオイル専用 及び二重船殻	1.2	1.2	0.5
座礁リスク 低減機器	なし	0	0	0
	緊急装置	1.4	0.6	0.25
	バックアップ機器	2.8	1.2	0.5
積荷流出 対策	なし	-	0	-
	二重底部	-	0.4	-
	二重船殻	-	1.6	-
下水	なし	-	-	0
	下水処理設備の利用	-	-	1.5
廃棄物	なし	-	-	0
	船上焼却炉 分別・圧縮・全量陸揚	-	-	0.75 1.5

11

7* ノルウェーの環境格付け

※2019年度調査時点

- ①船種毎に窒素酸化物の排出量 (g/kWh) や燃料、座礁流出リスク低減機器、積荷流出対策、下水処理、廃棄物処理座礁リスクなどの項目で点数評価する。
- ②例えば、NOx排出量が0.3g/kWhの貨物船は3点、旅客船は4.2点を得る（右表赤丸及び青丸参照）。
- ③各項目の評点を足し合わせて環境格付を行う。10点を上限とする。
- ④例えば、貨物船のNOx排出量が0.3g/kWh、硫黄分濃度が0.2%の燃料油を使用、船舶用ディーゼルオイルのみを使用し、かつ、ダブルハルの場合、合計7.2点を得る。
- ⑤このとき、トン数標準税制に基づく税額が8/40 (20%) 減額される（下表赤丸参照）。

評点	≤1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6
減税率	1/40	2/40	3/40	4/40	5/40	6/40

6-7	7-8	8-9	9-10
7/40	8/40	9/40	10/40

項目	基準	評点		
		貨物船	タンカー	旅客船
NOx排出量 (g/kWh)	IMO一次規制値<排出量	0	0	0
	0.85<排出量≤IMO一次規制値	0.75	0.75	1.05
	0.6<排出量≤0.85	1.5	1.5	2.1
	0.2<排出量≤0.6	3	3	4.2
	排出量≤0.2	10	10	10
SOx (%)	2.5%<燃料油硫黄分濃度	0	0	0
	1.5%<燃料油硫黄分濃度≤2.5%	0.75	0.75	0.45
	0.6%<燃料油硫黄分濃度≤1.5%	1.5	1.5	0.9
	0.2%<燃料油硫黄分濃度≤0.6%	2.25	2.25	1.35
	燃料油硫黄分濃度≤0.2%	3	3	1.8
燃料	特になし	0	0	0
	ディーゼルオイル専用	0.3	0.3	0.125
	二重船殻	0.6	0.6	0.25
	ディーゼルオイル専用及び二重船殻	1.2	1.2	0.5
座礁リスク低減機器	なし	0	0	0
	緊急装置	1.4	0.6	0.25
	バックアップ機器	2.8	1.2	0.5
積荷流出対策	なし	-	0	-
	二重底部	-	0.4	-
	二重船殻	-	1.6	-
下水	なし	-	-	0
	下水処理設備の利用	-	-	1.5
廃棄物	なし	-	-	0
	船上焼却炉	-	-	0.75
	分別・圧縮・全量陸揚	-	-	1.5

12

8. 罰則・改正歴等

(1) 罰則

罰則例	
ベルギー	特有のものはない
デンマーク	期間満了前に適用停止の場合、10年間は再選択不可
フランス	期間満了前に適用停止の場合、原則として再選択不可
ドイツ	要件充足せずに適用停止の場合、原則として再選択不可
ギリシャ	特有のものはない
オランダ	特有のものはない
ノルウェー	期間満了前に適用停止の場合、当該期間終了まで再選択不可
英国	期間満了以外に適用停止の場合、10年間は再選択不可
米国	適用取消し後、5年間は再選択不可
韓国	違反2回で当該選択期間及び次期5年間は再選択不可

(2) 改正歴・今後

	導入年	(主な) 改正歴	今後の動き
ベルギー	2002年	2018年、2019年	特になし
デンマーク	2001年	2015年、2019年	特になし
フランス	2003年	2005年、2014年	特になし
ドイツ	1999年	2004年	特になし
ギリシャ	1975年	2019年までに14回	特になし
オランダ	1996年	確認中	2022年に改正案を公表の見込み
ノルウェー	1996年	2006年、2007年、2018年	2022年に適用対象拡大の見込み
英国	2000年	2003年、2005年	強化の方向で検討中
米国	2004年	なし	特になし
韓国	2004年	2019年までに4回	次も延長される見込み

(了)

9. 実施状況等

減税規模*	
ベルギー	n.a.
デンマーク	500万DKK（2017年）
フランス	4,000万ユーロ（2017年）
ドイツ	2,000万ユーロ（2015年）
ギリシャ	n.a.
オランダ	1.17億ユーロ（2020年）
ノルウェー	2,000万NOK（2018年）
英国	1.25億ポンド（2018年）
米国	n.a.
韓国	1,876億ウォン（2004年）

(*議会等において表明された予算措置額等に基づく)

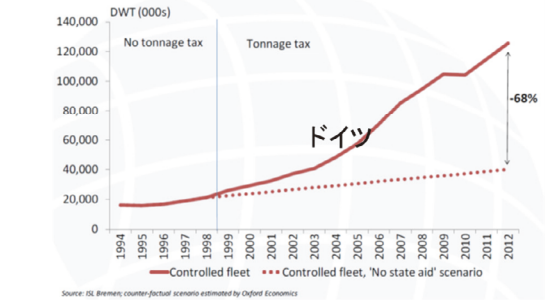
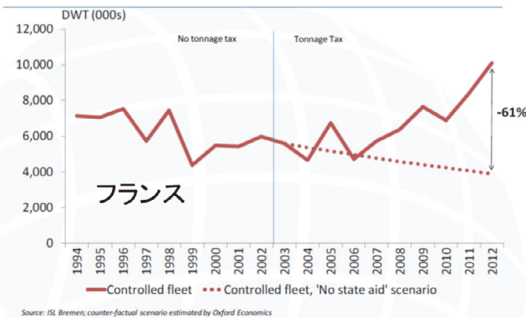
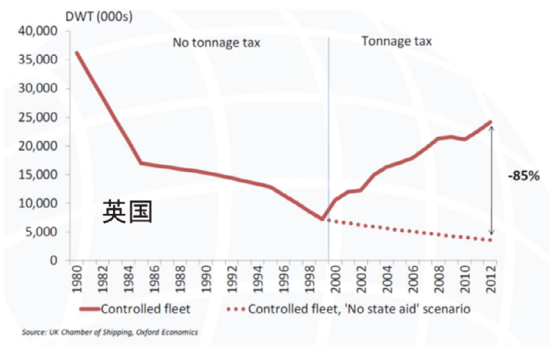
【英国における適用船社数等】

暦年	適用船社数	納税総額 (百万ポンド)	SMarT Funding (海事訓練支援基金) 登録船社による納税額 (百万ポンド)
2010	450	16	2.5
2011	460	17	5.1
2012	450	17	3.5
2013	420	17	3.3
2014	340	15	3.3

・いずれも推定値。個社内訳は開示不可。
(英国国会議員による質疑応答ウェブサイトより)

(了)
14

参考:トン数標準税制の効果



【出典】Andrew P Goodwin, The Economic Value of Shipping and Maritime Activity in Europe, OXFORD ECONOMICS,(<https://www.oecd.org/sti/ind/Session%201_c%20-%20Andrew%20Goodwin%20-%20Presentation%20for%20Website.pdf>にて閲覧可)

(了)

IMO 第 108 回法律委員会の審議の結果と動向

主任研究員 中村 秀之

7 月 26 日から 30 日、国際海事機関（IMO）の第 108 回法律委員会（LEG）がリモート形式で開催された。弊センターでは、この第 108 回法律委員会に向けて、6 月 25 日に産官学の参加する委員会（委員長は、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、進捗の見られた主な議題の審議結果について説明する。

1. 主要議題に関する審議結果の概要

(1) 自動運航船に関する規制スコーピング・エクササイズ

規制スコーピング・エクササイズは、仮に自動運航船が運航した場合に、IMO 所管条約と何らかの抵触が生じるかどうかを確認し、IMO 所管条約の改正の要否や条文、文言の明確化や解釈の統一等の要否をチェックしつつ、その結果を踏まえて論点整理を行う作業である。法律委員会では、同委員会が所管する条約等（表参照）を対象にこのエクササイズを行った。エクササイズは有志国等が中心となって行われ、我が国は民事責任条約（1969 年条約、1976 年議定書、1992 年条約の三条約）を担当した。

今次会合では、このエクササイズの結論がとりまとめられた。結論としては、自動運航船は、大きな調整の必要なく、法律委員会所管諸条約の既存の枠組みにおさまり得るだろうとされ、また、新たな条約が必要となることはないだろうとされたが、共通の潜在的課題に対応するため、追加的な解釈もしくは改正が必要となる条約もあるだろうと指摘されている。

共通の潜在的課題としては、①船長の役割と責任（responsibility）、②遠隔操作者の役割と責任（responsibility）、③責任（liability）の諸問題、④自動運航船の定義／用語、及び⑤証書が挙げられた。それぞれの説明は概ね以下のとおり（各条約にこれらの指摘が当てはまるか否かは表右側のチェック欄参照。）で、我が国の指摘、懸念は概ね反映されたものとなっている。

- ① 船長の役割と責任 船舶に船長がいない自動運航船の場合に、誰が船長の役割を果たさなければならないかを明確にする必要がある。準自律船又は完全自律船を運航する際には、所有者／用船者が追加的な義務又は責任を負うのか。限られた乗組員を有する準自律船の場合には、通常船長に帰属する責任は実際に船舶に乗っている者に移転されるのか、もしくは船舶に乗っていない者によって担われるのか。

- ② 遠隔操作者の役割と責任 「運航者」又は「被用者若しくは代理人」といった用語は責任・賠償体制において広く用いられているが、責任、責任集中及び求償に関する規定に自動運航船を明確に取り込むには、遠隔操作者が、例えば「運航者」又は「被用者若しくは代理人」といった用語の範囲に含まれるのかを明確にする必要がある。条約で用いられる「運航者」は船舶の商業的な運航者を指すことが意図されており、自動運航船の文脈における遠隔操作者を指す意図はない。この問題に関する明確化のための議論は必要であろう。
- ③ 責任の諸問題 自動運航船に関する新たな技術によって、遠隔操作者、遠隔操作センター、ネットワーク／コンピューター・システム提供者、システム開発者といった新たなアクターが導入される。これらのアクターが責任・補償体制に関わるべきなのか、どのように関わるべきなのか、決定する必要がある。特に、現在の免責事由、責任集中、求償に関する規定がこれで十分か検討する必要がある。責任・補償体制の最重要原則である船主の厳格責任は維持されるべきと強調されるが、新たなアクターや技術の導入によって、諸条約の責任分担について政策的な問題が発生すると考えられ、将来この問題に取り組む必要がある。
- ④ 自動運航船の定義／用語 新たな技術やアクターが登場する中で、責任・補償体制の既存の定義や用語が引き続き妥当することを確認する必要がある。自動運航船（とりわけ無人遠隔操作船及び完全自律船）は「船舶」の様々な定義に当てはまること、「船舶」の定義を含まない諸条約が自動運航船にも適用されることが明確にされる必要がある。また、遠隔操作者が「管理者及び運航者」又は「いずれかの者（any person）」の範疇に入るのか明確にする必要がある。自動運航船又はその構成機器の製造者又はプログラマーが「管理人及び運航者」又は「いずれかの者」に当たるのかどうかも不確定であろう。最後に、「過失」（fault／negligence）や「意図」（intention）といった概念は自律技術によって生じる損害の文脈において検討を要するだろう。しかし、これらの検討は現行の枠組みの下で自動運航船を運航させることを阻害することはないであろう。
- ⑤ 証書 ほとんどの責任条約に係る横断的問題は、船上に人がいない状態で、寄港国検査のために船内に備え置かなければならない保険証書にどのようにアクセスするかである。これは他の IMO 条約にも関わる問題である。

〔IMO 法律委員会所管条約と潜在的課題〕

IMO 法律委員会所管条約	①	②	③	④	⑤
---------------	---	---	---	---	---

2001 年燃料油汚染損害民事責任条約 (BUNKERS 2001)		✓	✓	✓	✓
1969 年民事責任条約 (CLC 1969)		✓	✓		
1976 年民事責任条約改正議定書 (CLC PROT 1976)					
1992 年民事責任条約 (CLC PROT 1992)		✓	✓	✓	✓
1992 年基金条約 (FUND PROT 1992)			✓	✓	
2003 年追加基金条約 (FUND PROT 2003)					
1971 年核物質海上運送民事責任条約民事責任条約 (NUCLEAR 1971)		✓		✓	
1974 年旅客および手荷物に関するアテネ条約 (PAL 1974)		✓	✓	✓	
1976 年旅客および手荷物に関するアテネ条約改正議定書 (PAL PROT 1976)					
2002 年旅客および手荷物に関するアテネ条約改正議定書 (PAL PROT 2002)		✓	✓	✓	✓
1976 年海事債権責任制限条約 (LLMC 1976)		✓	✓	✓	
1996 年海事債権責任制限条約 (LLMC PROT 1996)		✓	✓	✓	
1988 年海洋航行不法行為防止条約 (SUA 1988)	✓	✓		✓	
1988 年大陸棚プラットフォーム不法行為防止議定書 (SUA PROT 1988)		✓			
2005 年海洋不法行為防止条約改正議定書 (SUA 2005)	✓	✓			
2005 年大陸棚プラットフォーム不法行為防止議定書改正議定書 (SUA PROT 2005)		✓			
1989 年サルベージに関する国際条約 (SALVAGE 1989)	✓	✓		✓	
2007 年海難残骸物除去ナイロビ条約 (NAIROBI WRC 2007)	✓	✓			✓
2010 年危険有害物質海上運送に伴う民事責任および補償条約 (HNS PROT 2010)		✓	✓	✓	✓

※条約、議定書の名称は適宜略称を用いている。①は船長②は遠隔操作者③は責任の問題④は定義・用語⑤は証書。

法律委員会でのエクササイズの議論はとりあえず終了とされ、特定された諸課題について何らかの作業・検討を行うには、新規議題の採用を求める提案文書の提出が求められることになった。なお、自動運航船に関して、国連海洋法条約 (UNCLOS) を含めた横断的な問題を検討するため、また法的な影響に対処するため、海上安全委員会や簡易化委員会との共同作業部会を設置することにつき支持が見られた。

(2) 海事債権責任制限条約の解釈の統一

船主の責任制限の権利を否定する際のクライテリアについて決議案のドラフトが行われた。その結果、ほぼ同一内容の決議案を、1976 年海事債権責任制限条約第 4 条、1996 年海事債権責任制限条約第 4 条及び 1992 年民事責任条約第 6 条について、それぞれ個別に作成し、最終的に総会決議となるよう、決議案を次の総会に提出することになった。

なお、船主が責任を制限できないのは、条文上、「損失を生じさせる意図をもって又は無謀にかつ損失の生ずるおそれのあることを認識して行った自己

の作為又は不作為により当該損失の生じたことが証明された場合」であるが、決議案では、①責任制限の権利が否定されるのは極限られた状況に限定され、故意に近い水準の過失があることが必要で、その水準は重過失よりも高く、海上保険契約において保険金の支払いが受けられないようなものであること、②いわゆる「無謀な行為」については損害や損失の発生のおそれについての認識をとまなう必要があること、③船長、その他の船員又は被用者等の船主以外の関係者の行為は関係がなく、クライテリアが満たされたかどうかの立証を求める際には考慮されるべきではないこと、が確認されている。

(3) 遺棄船員

IMO によれば、船員の「遺棄」事案は、船主が、適時の送還、賃金の支払い、生活必需品の提供に関する船員に対する基本的義務を履行しない場合に発生するとされる。今次会合では、2019 年には 40 件が報告され、20 件が解決されたこと、2020 年に 85 件、2021 年は 4 月 1 日までで 26 件の新規事案が報告され、これら 111 件のうち 18 件は新型コロナウイルスの影響によること、2021 年 4 月 1 日から会合までに 27 件の新規事案が報告されていることが紹介された。

本件に関しては、旗国及び寄港国ガイドラインの策定に向けて議論が行われているが、IMO では国際労働機関 (ILO) との共同作業部会の設置が合意されているものの、当然ながら ILO の側でも承認が必要で、関係会合が早くとも 2021 年 10 月／11 月開催の予定であることが報告された。そのため、法律委員会は会期間に行われるコレスポンデンス・グループ (メールで議論を行うもの) を設置することに合意し、今次会合で示された骨子をベースにガイドライン作成作業を行い、次回の法律委員会で報告を行うことになった (共同作業部会ができれば同部会にも報告を行う)。なお、今次会合では、船員緊急相互基金の構想への言及があったが、同基金の設立については、次回の法律委員会に新規議題の採用を求める提案を提出するよう要請がされている。

(4) 船舶の不正登録・不正登録機関

船舶の不正な登録、偽造された登録証書、偽の船舶登録機関等の問題に対処するため、IMO の GISIS モジュール上の船舶データに、船舶のステータスとして、偽装フラッグ、国連制裁下の船舶、国連制裁下の船主／オペレーターのチェックボックスが設けられ、これらの船舶リストが簡単に表示されるようになったことが報告された (この船舶データは IMO に登録すれば誰でも利用できる。)

また、懸案になっていた決議案が合意され、総会に提出されることになり、

加えて、残された問題を検討するため会期間のコレスポnden ス・グループが設置された。

決議案が奨励し、要請する主な内容は以下のとおり。

- 国際海上交通・貿易の促進を害することなく、海事関係の詐欺行為を防止するため効果的な措置を講じ、情報交換を行うことにつき十分に協力すること
- 海事関係の詐欺行為の防止に関する国内法を再検討すること
- 国内法上の執行手続き及び訓練された人員等の執行のリソースを検証すること、並びに、詐欺行為の実効的な防止、捜査、探知、そして関係者すべての訴追に必要な措置を講じること
- この決議の目的達成に向けて取られた又は検討された法的、行政的及びその他の措置を IMO 事務局長に通知すること
- 政府間相互の協力、そして、関係政府間国際組織、海事利害関係者との協力に関する、可能なすべての措置を講じること
- 政府、IMO 事務局長、寄港国検査当局、民間の関係者や利害関係者が詐欺行為の防止、発見及び報告の能力向上に焦点を当てたワークショップを開催していくこと

なお、残された問題とされるのは、「偽造文書」の定義の検討、不正登録のカテゴリーの検討と必要な措置の特定、不正登録・偽登録機関の実態や種類等の研究の目的や範囲の検討、GISIS モジュールの情報提供や寄港国検査官の訓練に関する提案、不正に登録された船舶の没収措置に関する検討等である。

(5) 新規議題の採用

(a) 1996 年海事債権責任制限条約等の責任限度額改正の必要性に関する評価手法

上記条約等における船主の責任限度額の簡易改正規定においては、限度額の改正案について決定を行うにあたり、①事故の経験、特にそれらの事故によって生じた損害の額、②貨幣価値の変動及び③保険の費用に及ぼす影響を考慮するとあるだけで、実際にどのような数字を基に改正案を検討するかは定められていない。これについて、豪州は、客観的で、透明性のある評価手法を設けることを新規議題として提案する文書を提出、承認された。本件については、豪州を中心に、会期間において非公式作業を行い、次回委員会においてより具体的な提案を提出することが要請されている。

(b) 燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約（バンカー条

約) のクレームズ・マニュアル

国際油濁補償基金は、主としてタンカーから流出した貨物としての油による油濁損害について補償を行うが、この補償の請求に関しては、同基金においてクレームズ・マニュアルが作成されている。一方、バンカー条約に基づく賠償に関しては作成されていない。カナダ、フィンランド、スペイン、UAE や P&I クラブ国際グループなどが、バンカー条約に関するマニュアルの作成を新規議題として提案、承認された。本件については、P & I クラブ国際グループが会期間に関心国と協議し、次回会合において具体的な提案を行うことになった。

2. 今後に向けて

IMO 法律委員会での審議においては、国土交通省海事局の努力、商法の藤田友敬東京大学教授、小塚莊一郎学習院大学教授、後藤元東京大学教授の多大な貢献、国際法の兼原敦子上智大学教授の助言、産業界の参画を得て、例えば、自動運航船や解釈の統一に関する議題のように、法的に見てかなりテクニカルな問題であっても、議論に積極的に参画し、我が国の見解が共有されるようになってきている。(5)の新規議題は、我が国の海事産業にも影響のある問題であり、引き続き、我が国の積極的な議論への参加が求められよう。

(以 上)

MARPOL 73/78 による海洋ごみ問題への対応－附属書 V の概要と最近の動向

主任研究員 中村 秀之

MARPOL 条約は、1967 年に英仏海峡において起きたタンカー「トリー・キャニオン号」の油濁事故を契機として 1973 年に採択されたものである。1973 年条約はすぐには発効せず、1978 年の議定書による改正を受けて初めて発効に至った。船舶からのプラスチックごみの排出は、1973 年の条約時点でその附属書 V においてすでに禁止されている（附属書 V 第 3 規則及び第 5 規則）。

現行の MARPOL73/78 条約附属書 V は、原則として、全てのプラスチック、調理油を含めて、全ての廃物の海洋への排出を禁止しており、排出が許されるのは明示された例外的な場合に限られる。

はじめに

船舶からの廃棄物（ごみ）の排出は、国際海事機関（IMO）において採択された 1973／78 年海洋汚染防止（MARPOL73/78）条約附属書 V により基本的に禁止されている¹。

MARPOL 条約は、1967 年に英仏海峡において起きたタンカー「トリー・キャニオン号」の油濁事故を契機として船舶による海洋汚染の防止のための条約の策定が求められ、1973 年に採択されたものである。しかし、1973 年条約は発効せず、1978 年の議定書による改正を受けて発効に至った。MARPOL73/78 条約附属書 V の当事国は 155 か国にのぼり、世界の船腹量の約 98.5%が適用対象となっている。

現行の MARPOL73/78 条約附属書 V は、原則として、全てのプラスチック、調理油を含めて、全ての廃物（garbage）の海洋への排出を禁止し、排出が許される場合を例外として定めている。そのうえで、附属書当事国を旗国とする船舶は、その大きさ、搭載人員数に応じて、排出要件を説明するブラカードの掲示、廃物管理計画の策定、廃物記録簿の作成が義務付けられている。

最近では、2015 年の国連サミットにおいて持続可能な開発目標（SDGs）が採択されたことや、海洋プラスチックごみ問題の深刻さが指摘されるようになってきたことを受けて、IMO の海洋環境保護委員会（MEPC）において、さらなる取組みが検討されている。

1. MARPOL73/78 条約附属書 V の概要

船舶からのプラスチックごみの排出は、1973 年の条約時点でその附属書 V に

においてすでに禁止されている（附属書 V 第 3 規則及び第 5 規則）。プラスチックごみの排出が認められるのは、適用除外規定の適用がある場合のみ、すなわち、①船舶及び乗船者の安全を確保し、又は海上において人命を救助するために必要な場合、②船舶又は設備の損傷に起因する場合、及び③合成繊維製漁網又は合成繊維製漁網の修繕に使用される合成物質の偶然の喪失の場合に限られていた（1973 年 MARPOL 条約附属書 V 第 6 規則）。

現在、MARPOL73/78 条約附属書 V の当事国は 155 か国にのぼり、世界の船腹量（総トン数（船舶の容積）ベース）の約 98.5%が適用対象となっている。

以下では、現行の MARPOL73/78 条約附属書 V の内容を概観したい²。まず、第 1 規則 9 項に定義規定があり、いわゆる「ごみ」又は「廃棄物」は、廃物 (garbage) として「あらゆる種類の食物くず、船内の廃棄物及び運航に関連して生ずる廃棄物、全てのプラスチック、貨物の残留物、焼却炉の灰、調理油、漁具並びに動物の死体であって船舶の通常の運航中に生じ、継続的又は定期的な処分が必要となるもの（中略）をいう」と定義されている。なお、廃物には航行中に行われた漁ろう活動又は水産物の養殖活動（中略）の結果として生じた生鮮魚及びその一部を含まないとされる。

プラスチックについては、「1 又は 2 以上の高分子量ポリマーを不可欠な成分として含み、ポリマーの製造又は熱若しくは圧力による完成品の製造のいずれにかにおいて成形される固形物質をいう。」と定義され、全てのプラスチックについては、「あらゆる形態のプラスチックから構成され、又はこれを含む全ての廃物（合成繊維製のロープ及び漁網、プラスチック製のごみ袋並びにプラスチック製品の焼却炉の灰を含む。）をいう」と定義されている（第 1 規則 13 項）。

附属書 V は、元々排出が禁止される廃物について列挙する形で規定していたが、2005 年、海洋法に関する非公式協議プロセス（ICP）において、海ごみ (marine debris) の問題が取り上げられ、当該問題に関する国連総会決議 (A/RES/60/30) が採択されたことを受けて、IMO において附属書 V の再検討が行われた。その結果、2011 年の全面改正に至り、原則として、全てのプラスチック、調理油を含めて、全ての廃物の海洋への排出が禁止され、排出が許される場合（粉碎した食物くず、有害性のない貨物残留物等）を例外として規定するようになった。

プラスチックの焼却灰については 2000 年採択の改正により（2002 年発効）「有毒又は重金属の残留物を含む可能性のあるプラスチック製品の焼却灰」が排出禁止のプラスチックの例として明示されることとなり、さらに、2011 年の全面改正にともない、「プラスチック製品の焼却炉の灰」が（排出が禁止される）プラスチックに含まれるという規定に改められている。なお、2017 年には附属書 V 実施のためのガイドラインが採択されている³。

1.1 廃物の排出に関する規制

廃物の排出に対する規制の概要は以下の表 1 のとおりである。

表 1 廃物の排出に対する規制概要⁴

廃物の種類(1)	プラットフォームを除くすべての船舶(4)		最も近い陸地から 12 海里を超えて所在するプラットフォーム及びそのようなプラットフォームに横付けした又は 500m 以内にある船舶
	特別海域外 第 4 規則 (距離は最も近い陸地からのもの)	特別海域内 第 6 規則 (距離は最も近い陸地又は氷棚からのもの)	
粉碎又は圧砕された食物くず(2)	3 海里以上航行中かつできる限り陸地から離れている (海洋環境に有害なものは不可)	12 海里以上航行中かつできる限り陸地から離れている(3)	排出可
粉碎も圧砕もされていない食物くず	12 海里以上航行中かつできる限り陸地から離れている	排出禁止	排出禁止
洗浄水に含まれない貨物残留物(5)(6)	12 海里以上航行中かつできる限り陸地から離れている	排出禁止	排出禁止
洗浄水に含まれた貨物残留物(5)(6)		12 海里以上航行中かつできる限り陸地から離れている (第 6 規則 1.2 項及び極海コード II -A 部 5.2.1.5 の条件に従う)	排出禁止
貨物艙の洗浄水に含まれた洗浄剤及び添加剤(6)		12 海里以上航行中かつできる限り陸地から離れている (第 6 規則 1.2 項及び極海コード II -A 部 5.2.1.5 の条件に従う)	排出禁止
甲板及び船体表面の洗浄水にある洗浄剤及び添加剤(6)	排出可	排出可	排出禁止
動物の死体 (分割するか、直ちに沈むようにする)	航行中であり最も近い陸地から可能な限り離れている 100 海里超離れ、最も水深が深い場所	排出禁止	排出禁止

プラスチック、合成繊維製のロープ、焼却灰及びクリンカー、調理油、ライニング及びパッキング材、紙、ラグ、ガラス、金属、ボトル、陶器等	排出禁止	排出禁止	排出禁止
---	------	------	------

※特別海域は、地中海海域、バルト海海域、黒海海域、紅海海域、ガルフ海域、北海海域、南極海域、拡大カリブ海域をさす。

(1) 廃物が排出を禁止された又は異なる排出要件を課された他の有害物と混合している又はそのような有害物により汚染されている場合は、より厳しい要件が適用される。

(2) 25mm よりも小さい穴のふりいを通すことができない。

(3) 南極海域における外部から持ち込まれた鳥類の製品の排出は、焼却、高圧滅菌又はその他の方法で無菌化されない限り認められていない。極海域においては、排出は氷の密接度 10 分の 1 の海域から実用的な限り離れて実施しなければならない、いかなる場合でも食物くずを氷の上に排出してはならない。

(4) 陸岸から 12 海里超離れた洋上プラットフォーム及び関連する船舶には、海底鉱物資源の探査に従事又は関連作業を行う全ての固定され、又は浮いているプラットフォーム並びにこれらのプラットフォームに接岸し又はこれらのプラットフォームから 500m 以内にある全ての船舶をいう。

(5) 貨物残留物は積み降ろしのために共通に用いられる方法を使って回復できない貨物残留物のみをさす。

(6) これらの物質は海洋環境に有害であってはならない。

なお、2016 年採択の改正（2018 年発効）で、貨物残留物の排出に関連して、穀物以外の SOLAS 第 VI/1-1.2 規則の固体ばら積み貨物は、MARPOL 条約附属書 V 付録 I（国連の化学品の分類及び表示に関する世界調和システム（GHS）のクライテリア）に従って分類され、荷主により海洋環境に有害であるか否かの申告がなされることになった。

1.2 適用除外（第 7 規則）

① 船舶及び乗船者の安全確保及び人命救助、② 船舶又は設備の損傷に起因する偶発的な流出、③ 漁具の偶発的な流失の場合には、廃物の排出に関する規制が適用されず、また、④ 乗船者の健康に対する差し迫った危険となる食物くずについても規制が適用されない。

1.3 廃物の受入施設（第 8 規則）

締約国は、廃物を受け入れるための適当な施設を港湾及び係留施設に設けな

なければならない。受入施設は、航海に不当な遅延を生じさせることなく、利用する船舶のニーズにこたえるものであることを要する。特別海域においては、排出可能な廃物がかなり限定されていることから、受入施設の早期の設置が求められ、設置した際には国際海事機関（IMO）に通報し、IMO はこの通報を受けて特別海域内に適用される規則（第 6 規則）適用開始日を定めることになっている。

締約国は受入施設が不十分であると申立てがあった場合には、IMO にその全ての申立てを通報し、IMO は通報を関係締約国に伝達する。

1.4 履行確保に関する規定

寄港国による監督の強化等の観点から、1995 年採択の改正（1997 年発効）により、プラカードの掲示、廃物管理計画の策定、廃物記録簿への記録等も義務付けられている。

■ プラカード（第 10 規則 1 項）

全長 12m 以上の船舶及び固定され又は浮いているプラットフォームは、乗組員や旅客に対して、排出要件を示すプラカードを掲示しなければならない。

■ 廃物管理計画（第 10 規則 2 項）

15 名以上の乗船が認められた船舶及び総トン数 100t 以上の船舶や固定され又は浮いているプラットフォームは、廃物の最小化、収集、貯蔵、処理及び処分の手順等を定めた廃物管理計画を備えなければならず、管理責任者を指定する。

■ 廃物記録簿（第 10 規則 3 項）

旗国（船舶が登録され、その国籍を与えられている国を旗国という。）以外の締約国にある港等への航海に従事する総トン数 400t 以上の船舶及び 15 名以上の乗船が認められた船舶や固定され又は浮いているプラットフォームは、付録 II に定める様式の廃物記録簿（航海日誌の一部でも可）を備えなければならない。同記録簿には、排出又は完了した焼却について、その日時、船舶の位置（緯度及び経度）、廃物の種類、廃物の見積量等も記載する。港湾の受入施設又は他の船舶へ排出する場合には、排出の日時、港湾、受入施設、他の船舶の名称、廃物の種類、廃物の見積量等を記載する。また、受入施設等からの受領書の保管及び添付も義務付けられている。

なお、第 7 規則（適用除外）に基づく排出の場合は、排出、流失の理由等も記録する。この場合は、総トン数 400t 未満の船舶も航海日誌に記録する必要がある。

■ 寄港国による監督(PSC)(第9規則)

船長又は乗組員が廃物による汚染の防止に関する主たる船上での手続に精通していないと認める明確な根拠がある場合には、船舶は寄港国に権限を与えられた職員の監督に服することになり、寄港国は場合によっては船舶を航行させない措置を講じることができる。また、MARPOL 条約 73/78 本体の定める寄港国検査の仕組みが適用されるため、寄港国の検査官は附属書の要件を満たすことを示す旗国発行の適合証書をチェックすることができる。

1.5 遵守手続

IMO では、IMO 加盟国による条約遵守を確保するため、2003 年、旗国、寄港国及び沿岸国に対して、「任意の IMO 加盟国監査スキーム」の創設が承認され、2005 年、同監査スキームの実施が採択された。この監査スキームは、2014 年、MARPOL 条約 73/78 の附属書の改正による義務化が決まり、2016 年に発効している。廃物排出についての附属書 V も、この監査スキームの対象となっている（第 2 章第 11 規則及び第 12 規則）。

2. 最近の動向

以上の通り、規制を見る限り、船舶からのプラスチックごみの排出は 1973 年から禁止され、現在では、限られた廃物のみが限られた海域で排出を許されているにすぎない。

しかし、2015 年の国連サミットにおいて持続可能な開発目標 (SDGs) が採択されたことや、海洋プラスチックごみ問題の深刻さが指摘されるようになってきたことを受けて、2017 年 11 月及び 12 月に開催された IMO 総会において、MARPOL 条約 73/78 附属書 V の検討を含めて、海洋環境保護委員会 (MEPC) 等においてこの問題に取り組むことの必要性が認識され、2018 年 10 月の第 73 回 MEPC において、廃物記録簿備え付け義務の拡大や漁具流出防止対策の検討等を盛り込んだ「アクションプラン」が決定された。

2021 年 11 月に行われた第 77 回 MEPC においては、廃物記録簿の備え付け義務を現行の総 t 数 400t 以上から総 t 数 100t 以上の国際航行船舶に拡大することが合意され、関連小委員会で条約改正案を作成することになった。また、プラスチックごみ問題への対応戦略に関する決議を採択して、引き続き、対応を検討している。

検討の内容は、①漁船において発生、回収された海洋プラスチックごみの削減、②海洋プラスチックごみに対する海運の影響の低減、③海洋プラスチックごみ

の削減に関する港湾受入施設及び処理の有効性の改善、④社会の意識改善、教育、船員訓練、⑤海洋プラスチックごみに関する船舶からの排出についての理解の向上、⑥船舶からの海洋プラスチックごみに関連する規制枠組みについての理解の向上、⑦国際協力の強化、⑧技術協力及びキャパシティ・ビルディングに分類され、多岐にわたる。

海洋プラスチックごみ問題においては、漁具の問題がしばしば指摘され、MEPC でも漁具へのタグ付け、マーキング等が検討されているが、MARPOL 条約 73/78 附属書Vに規定するプラスチック製の漁具（漁網等）は廃物としての漁具であって、現に漁業に使用している漁具は規定対象の外という解釈もある。実際、漁業を所管する国際連合食糧農業機関（FAO）が 2018 年に漁具のマーキングに関する任意ガイドラインを承認し、2019 年に刊行している。また、様々な地域漁業管理機関（RFMO）は、地域特性を考慮した漁具マーキングシステムの導入を検討しているようであり、主に海運を対象とする IMO での検討が最適か否か疑問が出されているようである。

船上での活動を 24 時間 365 日監視し得るわけでもなく、それが望ましいわけでもないことを考えれば、船員その他乗船者の意識の改善以外の取り得る措置で、これまで以上に実効性を高める措置を考案することは、かなり困難なように思われる。

なお、乗船経験のある海運会社の方の話では、我が国の大手海運会社では、法令違反がないよう船員教育が徹底され、チェックも行われていることから、違法な排出は行われていないとのことである。また、廃物の陸揚げの手续やコスト、停泊時間、港のバース等の問題で、寄港のたびに廃物を陸揚げできるわけではなく、不便を感じることはあるとの話も耳にする。

¹ 陸上で発生した廃棄物の船舶による海洋投棄については、岡松論文を参照。

² 国土交通省総合政策局海洋政策課監修『英和対訳 海洋汚染防止条約 2017 年改訂版 MARPOL consolidated edition 2017』（海文堂 2017 年）参照

³ 決議 MEPC.295(71) なお、国土交通省が付した仮訳が入手可能である。

<https://www.mlit.go.jp/common/001312166.pdf>

⁴ 同上, “2017 Guidelines for the Implementation of MARPOL Annex V,” section 2.3.1. を基に作成

EU(欧州連合)加盟諸国における海運政策

主任研究員 中村 秀之

はじめに

本稿では、EU 加盟諸国における海運強化策の変遷やその内容について説明するが、欧州連合（EU）の海運政策は当然のことながら航行の安全確保、地球温暖化ガス排出抑制、船員の育成や労働環境の改善など、非常に多岐にわたる¹。これらの政策については、EU とりわけ欧州委員会が中長期的な戦略目標を策定し、文書にまとめることが多い。EU 加盟国は、そのような文書に沿いつつ、独自の施策を講じていくわけだが、欧州委員会等のまとめる文書を読んでも各国の実際に採用する施策を把握することは難しい。本稿では、各国による外航海運強化策を中心に説明することで、EU による海運政策の輪郭を摘出することとする。なお、本稿で示している見解・感想はあくまでも個人的な見解・感想であること、また EU における海運政策を網羅的かつ正確に把握・分析できたものではないことにご留意いただきたい

ちなみに、EU の海運強化策は基本的に EEA（欧州経済領域）加盟国にも適用されることになっており²、以下では EEA 加盟国であるノルウェーなども含めて EU 加盟国とだけ記述する。

1. 外航海運

1.1 第二船籍制度

邦船社の便宜置籍³の利用は、1971 年のドルショック、1985 年のプラザ合意を経て、大きく進展するが、同様の現象は欧州主要海運国にも見られた。欧州主要国は、これを自国の海運企業の危機と考える一方、便宜置籍行為自体も船舶や航行の安全に関する規制をかいくぐる好ましくない行為とみて、市場や自由競争を歪める結果につながると認識した。このような流れに抗するべく、英国やフランス等は、マン島（実質、1984 年～）やケルゲレン島（1987 年～）などのいわゆる「オフショア登録」の仕組みを創設し、自国の海運会社所有船が全く別の

¹ 例えば、欧州委員会は 1996 年に「新たな海事政策に向けて」と題する文書（COM（96）81final）、2007 年には海洋政策全般に関わる「グリーン・ペーパー」（COM(2006)275final）、2009 年には「2018 年までの EU 海運政策に関する戦略目標及び勧告」（COM(2009)8final）と題する文書を作成して、多岐にわたる問題についての包括的な政策を採用している。

² 例えば、1997 年の「海運に関する国家補助ガイドライン」（97/C205/05）には、“Text with EEA relevance”の記載がある。

³ 便宜置籍とは、船舶の経費節減を目的として、船主が船籍を便宜的に税負担が軽く、船員の国籍要件のない国（パナマやリベリア等）に置くことをいう。

国にフラッグ・アウトしてしまうことを防止しようとした。マン島船籍の場合は登録料や税負担の軽減が、ケルゲレン島船籍の場合は船員の4分の3までを外国人で（海外領土の労働水準で）構成することなどが認められる等、海運会社のコスト削減に寄与する仕組みとなっていた。

このような動きに対して、ノルウェーは、国際船舶登録制度（Norwegian International Ship Register (NIS)）を導入する（1987年）。NISの下では、船舶所有者の国籍要件がないうえ、船員についても国籍要件がなく、どのようなポジションにも外国人船員をその本国の水準で配乗させることができる。

隣国で、このような制度が導入されるのを見て、デンマークも同様に国際船舶登録制度（Danish International Ship Register (DIS)）を導入した（1988年）。DISでは、船舶所有者の国籍要件がないうえ、船長以外の船員については国籍要件がなく、外国人船員を本国の水準で配乗させることができるうえ、いわゆる「純賃金制度」が導入されて、DIS船舶で働くデンマーク居住船員（≒デンマーク人）については所得税が一切かからないとされた。純賃金制度は、低賃金の外国人船員との競争にさらされるデンマーク人船員の競争力を確保するための措置と言われる。

ノルウェー、デンマークという近隣国の国際船舶登録制度を受けて、ドイツは1989年に国際船舶登録制度（German International Ship Register (GIS)）を導入する。ただし、GISは登録制度というよりは、ドイツ船籍の船舶のうち、国際的な輸送に従事する一定の外航船舶のリストであり、このリストに記載されると、基本的に外航船舶に対する支援策を受けられるようになるというものである。GISの下では、船長を含む4名のオフィサーを除き、外国人船員をその本国と同じ水準で雇用することができる。

この後、ノルウェーでは、ノルウェー人船員の雇用を確保するため、1992年に7万NOK又は総所得の30%のうちの少ない額を上限として船員特別控除制度が、さらに1993年に船員の所得税の約10%を雇用者である海運会社に還付する雇用費用還付制度が導入されている（これらの制度の利益を得る場合、NIS登録船については一定数のノルウェー人船員の配乗が必要になる。）。

1.2 トン数標準税制

(1) オランダにおける現代型トン数標準税制の導入

このような国際船舶登録制度及びそれに付随する諸措置が導入され、1993年にはマーストリヒト条約が発効し、いわゆる「欧州連合」(EU)が誕生する。このような中で、オランダのコンサルタント会社とデルフト工科大学が1995年に『オランダ海事分野の将来』という報告書を刊行し、海事産業全体を支える海運業の役割に着目し、オランダの海事産業の衰退に歯止めをかけるべく、海運業を

支援する政策パッケージを導入するよう提唱した。結果、オランダでは、1996年に、海運会社の海外転出を防止するため、現代型のトン数標準税制が導入されることになった。

トン数標準税制は、実際の所得を基準に課税所得を算定するのではなく、船舶のトン数に応じて課税所得を算定して、そのうえで法人税率をかけるという、外形標準課税の一種である。算定される課税ベースを低く抑えることで、好況時にはかなりの減税効果がある一方、不況時には赤字であっても納税義務が生じる。

オランダではトン数標準税制をはじめとして提唱された政策パッケージ内の措置を次々と講じ、海運業の回復、オランダ籍船の回復が見られた。なお、とられた措置の中には、自国の船員の雇用確保のため、海運会社が雇用者としてオランダ人船員（正確にはオランダに居住する船員）から源泉徴収する賃金税及び社会保険料を、賃金の38%（のちに40%）を上限として留保できるという措置も含まれる。

(2)トン数標準税制の拡散

ノルウェーは、オランダのトン数標準税制導入と同じ年にノルウェー型のトン数標準税制を導入した。これは、船舶のトン数に税額をかけて税額そのものを算定する制度で、課税所得を算定するのではない。ちなみに、トン数標準税制はもともとギリシャで1939年に導入されていたことが知られているが、ギリシャのトン数標準税制も船舶のトン数から税額を算出するものである。

オランダのトン数標準税制は、EUの「海運への国家補助ガイドライン（Community Guidelines on State Aid to Maritime Transport）」（97C/205/05）（1997年）において認められ、自国からの海運業の転出を防止するべく、他のEU加盟国に拡散していった。1999年にドイツ、2000年に英国、2001年にデンマーク、2004年にフランスと欧州主要国に次々とドミノのように導入されていった。なお、これらの国々のトン数標準税制は、その国独自の理由で様々な相違点はあるが、船舶のトン数に応じて課税所得を算出する外形標準課税という意味では一致している。このような各国の追随により、オランダのアドバンテージは瞬く間に失われたと言われている。一方、オランダの導入から約20年を経て、2017年によりやうくトン数標準税制を導入したスウェーデンは、海事産業、とりわけ海運業のビジネス拠点としての魅力を失ったと考えられている。

1.3 海事クラスター概念

トン数標準税制の拡散には、マイケル・ポーターが提唱したとされるクラスター概念が一定の役割を果たした。『国の競争優位』が1990年に出版され、クラスター概念が知られるようになったが、ノルウェーやオランダでは1990年代に

海事クラスターの研究が進められている。ノルウェーやオランダのトン数標準税制の導入、EU ガイドラインでの承認により、各国でもクラスター概念が直接、間接に利用され、同税制が海運業だけに裨益するものではなく、海事産業全体の経済、雇用に好影響を与えるということがしばしば強調された。

1. 4 1997 年及び 2004 年の EU 国家補助ガイドライン

1997 年にトン数標準税制等を承認した国家補助ガイドラインは、2004 年に一部改正された(2004/C13/03)。このガイドラインでは、国家補助の措置と EU 加盟国籍船(EU フラッグ)とのリンクがより明確となり、加盟国籍船の増加を奨励すること、域内海事クラスターの強化に貢献すること、海事のノウハウの維持改善、欧州船員の雇用を保護し、拡大することなどが求められるようになった。なお、この国家補助ガイドラインにおいても海事クラスターへの言及が見られる。このガイドラインは 2014 年にさらに延長されることが決まった。オランダのトン数標準税制以降の主要国の海運強化策は、1997 年及び 2004 年のガイドラインで認められた措置をできる限りすべて導入しようという方向で検討され、実際、そのような強化策が導入されていくことになった。

英国では 1998 年に一定の要件を満たす船員の所得税の免除が認められ、ドイツでは、オランダの措置に触発されて、1999 年に、船員の賃金から源泉徴収する賃金税について、その 40%までを税務当局に支払わず、海運会社が留保できる制度を導入した。ドイツの船員税制上のこの留保額は 2016 年にガイドラインが認めている賃金税の 100%にあたる額に改正された。フランスでは、2005 年にケルゲレン船籍に代わる制度として国際船舶登録制度(RIF)を創設、一定期間洋上で働く船員の所得税を免除し、また、雇用者は社会保障費の雇用者負担分の支払いを免除されることになった。ノルウェーは、2002 年に純賃金制度を導入、海運会社は船員から源泉徴収した所得税及び保険料に当たる額について助成を受けられるようになった。ただし、ノルウェーの制度は、その後、EU のガイドラインに合わせるため上限が決められ、また、助成金の一部は船員訓練のための基金に支払われることになっている。

EU 加盟国各国で、トン数標準税制や純賃金制度を含む船員のための税制が講じられて以降、それ以上の国家助成措置は講じることができないことから、海運強化策は、トン数標準税制適用会社、適用対象事業の拡大など、制度の調整という形をとるようになってきている。

1. 5 そのほかの海運強化策

我が国でしばしば船主のための税制として取り上げられる特別償却(加速度償却)、買換え特例といった制度については、トン数標準税制に比較して市場を

歪める（船舶投資が市場の必要性によって行われず、税制上の都合で行われがちになる。）といった理由で、トン数標準税制導入とともに廃止した国もあれば、トン数標準税制を選択しない法人のために残している場合もある。EU 国家補助ガイドラインにおいても、船舶の安全性や環境性能向上のための措置であれば、このような船舶投資に関わる助成措置が認められている。

2. 内航海運

EU 域内の海運強化策について説明する際、しばしば内航船に関する強化策についても聞かれることがある。とはいえ、地図を見れば明らかなとおり、EU 加盟国は川や海峡を渡れば隣国であったり、国土が狭くて国境がすぐ近くであったりして、内航海運のマーケットは極めて限られていることから、外航／内航の区別がされることはほとんどない。

2. 1 カボタージュ規制

外航／内航の区別がなされる場合として、カボタージュ（国内の港間の貨客の輸送）規制がある。英国やデンマーク、ノルウェーなど、元々カボタージュ規制のない国もあるが、EU については、欧州共同体（EC）の時点で、Council Regulation (EEC) No.3577/92（1992 年）により、共同体船主（①EU 加盟国の国籍を有する者（法人を含む。）、②EU 加盟国の法律に従って設立され、EU 加盟国内に主たる事業所があつて EU 加盟国内で実効的なコントロールを行使している海運会社、③EU 加盟国の国籍を有する者によりコントロールされており、EU 域外で設立されたが加盟国の国籍を有する者（法人を含む。ただし、その船舶が EU 加盟国の法律に従い、加盟国に登録され、加盟国の旗を掲げている場合に限る。））については、EU 域内のカボタージュが可能となっている。ちなみに、英国については、EU 離脱により加盟国としての地位は失われている。

2. 2 近海海上輸送(Short Sea Shipping)

近海海上輸送については、2004 年の国家補助ガイドラインに記載があり、陸上輸送の一部または全部を海上輸送で代替する場合、サービス運営コストの 30%の提供、または必要となる積換え装置への投資費用の 10%の融資を 3 年を超えない範囲で提供できるとされている。

EU は、イノベーション及びネットワーク執行庁（Innovation and Networks Executive Agency (INEA)）（2021 年 4 月以降は、欧州気候・インフラ及び環境執行庁（European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA)）の下、欧州運輸ネットワーク（Trans-European Network Transport (TEN-T)）プログラムとして、海上モーターウェイ（Motorways of

the Sea) のプロジェクトを支援し、2008 年から 2015 年までに約 374 百万ユーロを投じているようである⁴。また、その後は、Connecting Europe Facility (CEF) for Transport に 240 億ユーロが投じられており、その中で、TEN-T プログラムが続けられている⁵。

おわりに

2004 年の EU 国家補助ガイドラインは、助成措置と EU 加盟国の船籍とのリンクを明確にした。その一方で国家補助の目的をグローバルな海運マーケットにおける EU 商船隊の競争力を促進することであると明記し、船舶の戦略的及び商業的管理が EU 加盟国域内から行われ、EU 域内の経済活動と雇用に十分に貢献するのであれば、トン数標準税制などの各国の財務的助成措置が EU 加盟国域内に所在する船主の運航する商船隊全体に適用されることを許容している。各国の海運強化策の目的の軸は、当初は、自国籍船、フラッグの増加や確保にあったようだが、近年は海運業にとっての自国の魅力や海運業のビジネス拠点としての地位を高めること、そして海運に関連した海事クラスター全体がその国の経済や雇用に貢献することに移ってきているように感じられる。

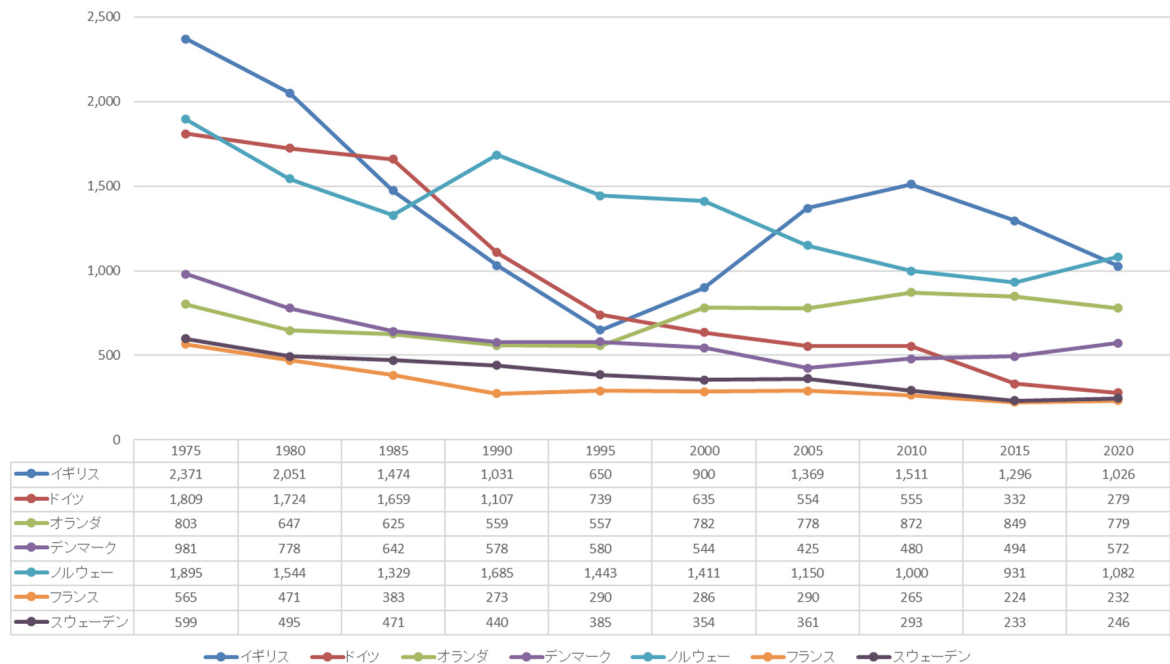
さらに、2010 年代中頃以降は、ほとんどの海運主要国でガイドラインが許容する助成策はやり尽くしており、次の手を模索しようとしているという印象がある。実際、「2020 年までの EU の海運政策のプライオリティ」（ヴァレッタ宣言）（2017 年 3 月）（では、①競争力強化（欧州及びその域外での競争条件の平等）、②デジタル化及び③脱炭素化と排出削減という 3 つの項目を立てているが、国家補助ガイドラインや税制の必要性はその価値を再確認されているにすぎず、デジタル化や脱炭素化ほどに記述が割かれているわけではない。

今後はデジタル化や、脱炭素化を中心とした環境問題対応、そして、これらに関する EU 及び EU 加盟国の海運政策が、海運業の競争力を左右する可能性が高く、より包括的なビジネス戦略調査、海運政策調査が必要となるように思われる。

⁴ <https://ec.europa.eu/inea/en/ten-t/ten-t-projects/statistics>, 2022 年 2 月 8 日閲覧

⁵ <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>, 2022 年 2 月 8 日閲覧

欧州主要国を旗国とする船舶の隻数の推移



※オフショアの第二船籍登録船、NIS や DIS などの国際船舶登録船の隻数を含む
(出典：IHS Markit, “World Fleet Statistics”より筆者作成)

参考文献

- (1) (公財) 日本海事センター報告書『諸外国の海運関連施策』(平成 24 年 6 月)、同 (平成 25 年 2 月)、同 (平成 27 年 3 月)、同 (平成 29 年)
- (2) (公財) 日本海事センター報告書『船員の所得税等の軽減に関する調査研究報告書』(平成 22 年 8 月)
- (3) 中村秀之「船員税制について考える」(2010 年 11 月 29 日)、「ドイツにおける海運強化策」日本海事新聞 (2014 年 12 月 26 日)、同「英国における海運強化策」日本海事新聞 (2015 年 8 月 31 日)、同「オランダの海運強化策」日本海事新聞 (2016 年 10 月 28 日)
- (4) 野村摂雄「ギリシャのトン数標準税制ーその内容と EU の視点ー」日本海事新聞 (2016 年 4 月 28 日)、同「スウェーデンのトン数標準税制」(2017 年 1 月 27 日)
- (5) 野村摂雄・照井遥瑛「“ブルーデンマーク” の成長戦略」日本海事新聞 (2018 年 9 月 X 日)
- (6) 野村摂雄・江原菜美子「欧州における海事補助金ー国際交通フォーラム (ITF) 報告書より」日本海事新聞 (2020 年 8 月 28 日)
- (7) 水上千之『船舶の国籍と便宜置籍』(有信堂高文社、1994 年)
- (8) Javier Bilbao-Ubilos, Ana Fernández-Sainz and Rosa Payán-Azkue, “State aid, EU

maritime transport policies and competitiveness of EU country fleets,” European Transport Research Review 13.1 (2021): 1-15

(9) (財) 日本海運振興会報告書『諸外国の海運カボタージュ規制に関する調査』(平成 18 年 12 月)

(1 0) 山岸寛「EU におけるフラッグイング・アウトの動向と海運助成策」海事交通研究(47), 79-111 (1998 年)

(1 1) Innovation and Networks Executive Agency, Investing in European networks, the Connecting Europe Facility - Five years supporting European infrastructure, CEF Implementation Brochure 2019.

条約上の強制保険制度とその課題

主任研究員 中村 秀之
専門調査員 北島 佑樹

ポイント

- 1 船主責任保険(P&I 保険)加入を義務化する条約が増加
- 2 賠償資力を担保し、被害者の直接請求を認める
- 3 保険であることによる問題や、保険だけでは解決できない問題も

1. はじめに

船主責任保険（P&I 保険）は船主や傭船者と P&I クラブと呼ばれる保険会社の間での契約に基づく民間の損害賠償責任保険であるが、保険加入を義務化する規定を取り入れた国際条約が 2000 年代以降増加した結果、船主や傭船者の損害を補填にとどまらず、被害者救済というある種「公的」な役割も担いつつある。本稿では、このような強制保険制度と呼ばれる国際条約上の制度の見取り図を示したうえで課題を検討したい。

2. 強制保険制度の起源と関連条約

強制保険制度を初めて取り入れた海事関連の国際条約は、1969 年に採択された「油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」（69CLC と呼ばれる）である。69CLC ではタンカー事故についての油濁賠償基金（後の IOPC 基金）の設立が決議されたほか、船舶所有者（船主）が過失の有無にかかわらず賠償責任を負う「厳格責任」、船主以外は損害賠償責任を負わない「責任集中」といった新たな規則が定められ、強制保険制度もそれらの新たな規則の一環として導入された。強制保険制度は、一杯船主など小規模な船主が事故によって倒産あるいは賠償不能となった場合に備える目的で導入されたと説明される。

その後、69CLC を改正した 1992 年民事責任条約（92CLC）や「燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」（バンカー条約）、「難破物の除去に関するナイロビ国際条約」（ナイロビ条約）、「2006 年の海上の労働に関する条約」（MLC、船員に対する責任）や「1974 年の旅客とその手荷物の海上運送に関するアテネ条約の 2002 年議定書」などが強制保険制度を備えている。また、将来的に発効の可能性がある「2010 年の危険物質及び有害物質の海上輸送に関連する損害についての責任並びに損害賠償及び補償に関する国際条約」（HNS 条約）にも同種の規定が盛り込まれている。

3. 制度の内容

強制責任制度の主な内容は （１）賠償資力の確保であるが、本稿では制度実現のために重要な （２）保険会社に対する直接請求についても説明する。

（１）賠償資力の担保

船舶の損害賠償には総トン数に応じた上限額（責任限度額）が設定されており、船主は責任限度額以上の金銭的保証を準備する必要がある。P&I クラブによる保証が多く用いられるため、本稿では保険による保証を前提に説明を行う。船主は旗国の当局に保険会社が発行した保険契約の証明書（ブルーカードと呼ばれる）を提出して条約証書の発給を受ける。条約上、保険加入義務を負うのは登録船主であるが、判例や法制度によっては傭船者なども様々な形で責任を追及される。例えば、バンカー条約や米国の 1990 年油濁法（OPA90）では裸傭船者や運航者も責任を負うと定めているし、欧州では 92CLC の対象となるタンカーであっても、極めて例外的な場合には船主への責任集中が否定され、荷主が損害賠償責任を負う可能性があるとした判例がある（エリカ号事件）。従って、航海関係者は契約によって船主や裸傭船者に保険加入を求めることに加え、P&I 保険への共同加入や、傭船者 P&I 保険や抵当権者保険などの別途手配を検討することが必要との指摘もある。

（２）保険会社に対する直接請求

この規定は保険契約上のトラブルや船会社の倒産などによって被害者救済が妨げられることを防止する規定である。P&I 保険は本来船会社が賠償金を支払ったことで被った損失についての保険であって、被害者に直接賠償するための保険ではない。従って、保険会社は保険契約に基づいて船会社に対しててん補を拒むことができるし、保険契約上支払い対象とされていない損害や費用についてはそもそもてん

補する義務を負わない。保険契約に基づくてん補拒否の例としては船会社が保険料を払わないケースや船の状態不良から保険カバーが制限されていたケースが、支払い対象とされていない損害の例としては船会社の故意によるものが挙げられる。さらに、船主が倒産した場合、国内法の規定によっては支払われた保険金が船主の財産として扱われて全債権者間での分配対象となり、被害者への賠償が大きく減額されるおそれがある。このような状況を踏まえ、条約は船会社と保険会社との契約上のトラブルや船主の倒産手続に被害者が巻き込まれることを防ぐために保険会社への直接賠償を認めるほか、保険会社の抗弁事由（被害者への保険金支払いを拒絶できる事由）を船主が援用できる各種抗弁、責任制限、船主の故意（悪意）による損害に限定している。

4. 制度の実施方法

以上みたような強制保険制度は（１）公法的な規制、（２）契約条項、（３）保険自体の有用性を基盤として実施されている。

（１）公法的な規制

条約はまず旗国に対し、保険加入義務に違反した自国船舶の運航を禁じる義務を課している。他の締約国は自国の港に寄港する他国の民間船舶が保険に加入していない場合、国内法を適用して保険加入を確保する（出航禁止など）義務を負う。実際には寄港を事前に拒否することも多い。

（２）契約条項による実施

融資契約や傭船契約の条項においては、金融機関や傭船者が国際 P&I グループ（The International Group of P&I Clubs、IG と呼ばれる）に加盟している P&I クラブ（IG クラブ）や IG クラブと個別に提携している保険会社（提携保険会社）の保険への加入を船主などに義務づけることが多いとされる。IG クラブは保険金支払額が一定額以上となった場合に超過分を分担するほか、巨額の共同再保険プログラムを手配しており（2022 年度は油濁につき約 10 億 US\$、船骸撤去などにつき約 89.4 億 US\$）、IG クラブや提携保険会社を通じた IG 共同再保険への加入船舶は全世界の商船の 90%以上（船腹量ベース）に上る。実際、日本の船会社のほぼ全ての商船が IG クラブや提携保険会社の P&I 保険に加入しているとされる。

（３）保険自体の有用性

保険会社はコレスポンデントと呼ばれる現地の事故対応業者、各国の海事弁護士を起用して対応に当たるため、船会社は保険加入により事故対応をある程度任せる

ことができる。また、地域によっても異なるが、IG クラブが事故時に本船出港確保のために差し入れる保証状（LOU）は IG 共同再保険を背景として大きな信用力を持つことが多いため、船主は現金の供託といった負担の大きな担保の差入れや所有船のアレストを避けることができる。

5. 課題

以上のように、強制保険制度は比較的有効な制度といえるが、課題もある。本稿では、(1)保険であることに起因する課題と、(2)保険だけでは解決できない課題に分け、近年問題となっている「Non-IG クラブ問題」と「船の遺棄」を例に説明する。

(1) 保険に内在する原理と「Non-IG クラブ問題」

P&I クラブは船会社の相互扶助組織という性格を有しているため、モラルハザードの防止の観点から船舶管理の質の悪い船会社に対して加入拒否や保険料の大幅値上げを通じた実質的な追い出しを図ることがある。船舶管理の質が劣悪な場合には責任制限が認められなくなることもあるため、引受リスク管理のためにも不可欠な措置である。一方で、劣悪な船舶管理を行う船会社が IG クラブや提携保険会社ではない保険会社に集中することが懸念される。このような船会社や保険会社の実態は不透明であるが、IOPC 基金によれば、このような保険会社によって、①条約証書と実際の保険契約とのずれ、②不当なてん補拒否、③保険会社の倒産といった問題が発生しており、「Non-IG クラブ問題」と呼ばれている（Non-IG クラブでも再保険手配などを通じてこれらの点に適切に対処している保険会社も多いため、厳密には不正確な呼称である）。①は、IG クラブや提携保険会社が共同再保険との整合性の観点から保険契約の主要な内容やブルーカードの記載内容を統一しているのに対し、Non-IG クラブでは保険契約の内容やブルーカードの記載内容にばらつきがある場合や、そもそも実際の保険契約とブルーカードの記載内容に齟齬がある場合があり、時として十分な保険に加入していないにもかかわらず条約証書が発給されることがあるという問題である（表中の Alfa 1 の事例）。②は、保険契約上の保険会社の義務と条約上の保険会社の義務に相違があることを Non-IG の保険会社が十分に理解していないことがあるという問題である。上述した保険料未払いや船の状態不良によるてん補制限など条約で認められていない保険契約上の抗弁事由に基づいててん補を拒んだり、条約上保険会社に求められる費用の立替払いや被害者への直接支払いを拒んだりすることがある（表中の Nesa R3 の事例）。③は、Non-IG の保険会社は再保険を適切に手配していない場合があるため、支払い能力を超えた事故が起きた場合に保険金を支払わないまま倒産することがあるという問題である。被

被害者の救済が損なわれるほか、タンカーでは IOPC 基金が実質的に負担を肩代わりすることになり、今後 Non-IG クラブ加入船の事故が増加した場合、様々な当事者の負担によって成り立っているタンカーの損害補償制度の仕組みを崩す可能性がある。このような問題を踏まえ、日本などは P&I 保険者のリストを作成し、リストに掲載されていない保険会社に参加している船舶の寄港を認めない方針を採っている。IMO でもこの問題への対応を検討し始めているが、IMO 自身が保険会社の財務状況や保険契約の内容などを継続的に確認することはできないだろう。IG の各保険会社は、モラルハザードの抑止や船舶管理の質の向上に取り組んできてはいるものの、カバー内容や保険金の上限額は再保険市場の動向などにも左右されることもあり、被害者救済という「公的」な役割を負わせることには一定の限界があるといえるであろう。

(2) 保険だけでは解決できない問題

第二に、そもそも保険によって賠償資力を確保するだけでは解決しない問題がある。本稿では IMO 等で主に議論されている船主による船・船員の遺棄について紹介する。「遺棄」は傷病船員の下船なども含む概念であるが、ここでは船主が本船との連絡を一方的に絶つことを指す。多くの場合船主の財政破綻によって生じ、船員は食料や飲料水、発電用燃料の補給、賃金の支払を受けられないまま劣化していく船に場合によっては年単位で取り残される。船員は船主の許可なく下船した場合に未払い賃金の支払いが受けられなくなることやその後の雇用に支障が出ることを恐れ、下船を躊躇することもある。このような悲惨な事態が頻発したため、MLC は 2014 年改正で保険会社に対し、船主が船を遺棄した場合には船員の送還費用をてん補し、未払い賃金の立替払いを行う義務を課した。しかし、近年の様々な遺棄事案は保険会社がこれらの費用を負担するだけでは問題が解決しないことを示している。まず、船員が下船に同意したとしても、寄港国や沿岸国が下船に同意しないことも多い。これらの国からすれば、船員が下船すれば維持管理されていない無人の船舶が自国の港や沿岸に碇泊し続けることになり、安全上大きな問題を抱える。そのため、当局は交代船員が乗船することを要求することがある(表中の AMAN の事例)。他方、保険会社が交代の船員を手配することは容易ではない。遺棄は多くの場合船主の財政破綻によって生じており、貨物や船体についての先取特権者や抵当権者といった権利関係者が対立していることも多い。そのため、保険会社はまず倒産手続中に交代船員を派遣して船の管理費用を捻出することについて管財人等を説得する必要がある。加えて、保険会社は自ら交代船員の派遣手配をすることを迫られることもあるが、保険会社は一般に船級が維持されているかすら定かではない極めて劣悪な状態の船に配乗できるような人員を手配するノウハウを持たない。さらに、船員下船までの間の食料や燃料などの費用を立替払いすることを迫られ、長期

化に伴って負担は高額化することもある（表中の ARYBBAS および PTOLEMEOS の事例）。実際には、保険会社のみならず旗国、国際機関や国際運輸労連（ITF）、現地の NGO が船員を支援しつつ、当局や利害関係者にねばり強く働きかけや手配を行って事態に対処することになる。このように MLC の目的である遺棄の解決には、保険会社が単に送還費用に関する保険金を支払い、賃金を立て替えたりすることは不可欠な要素でありながらもそれだけでは不十分なのである。

保険をめぐる課題を示した近年のケース			
Alfa 1 (2012年発生)	Nesa R3 (2013年発生)	AMAN (2017年～2021年)	ARYBBASおよびPTOLEMEOS(2019年～2020年)
Non-IGクラブ問題 (貨物船の沈没により貨物の重油が流出)	Non-IGクラブ問題 (貨物船の沈没により貨物のピチューメンが流出)	船員・船舶の遺棄 (沿岸国による下船の拒否)	船員・船舶の遺棄 (複数船舶の遺棄)
保険金額が責任制限額に満たなかった上、重油などの運送中の事故をカバーの対象外とする保険契約であったにもかかわらず、保険会社がCLCのブルーカードを発行していた。その後保険会社は倒産手続きに入った。	貨物がイラン積みであったことから、保険会社が保険契約の対象外であるとしててん補を拒否した。	寄港国裁判所から遺棄船舶の「管理人」に指定された船員が、4年もの間食料調達のため船から岸まで泳いで食料を調達する生活を余儀なくされた。ITFのスタッフが「身代わり」となることで下船が認められた。	船主の財政破綻により二つの船舶および乗船していた17人の船員が同時に遺棄された。保険会社（IGクラブ）は保険契約期間終了後も食料や医療などの支援を続け、最終的に260万ドル以上の費用を負担した。
出典: Alfa 1について、IOPC文書(IOPC/NOV21/3/7)、NESA R3について、IOPC文書(IOPC/NOV21/3/8) AMANについて、ITF(https://www.itfseafarers.org/en)の2021年4月22日付プレスリリース ARYBBASおよびPTOLEMEOSについて、IMO・ILOのデータベース(https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.Home?p_lang=en) (各webサイトの最終アクセス日は2022年2月15日)			

6. おわりに

本稿で見たように、強制保険制度は極めて有効に機能している制度であるが、どのように利害関係者の公平な負担を維持するか、保険がどのような役割を果たすべきかという点については議論が続いており、引き続き注目する必要がある。