

### 3. 海運政策

1) 「IMO 第 110 回法律委員会の審議の結果と動向」

(日本海事新聞 2023 年 7 月)

上席研究員 中村 秀之

2) 「ロシア制裁の実効性確保」

(日本海事新聞 2023 年 8 月)

上席研究員 中村 秀之

専門調査員 北島 佑樹



## IMO 第 110 回法律委員会の審議の結果と動向

上席研究員 中村 秀之

国際海事機関（IMO）の第 110 回法律委員会が 3 月 27 日から 31 日にかけてロンドンの IMO 本部で開催された。弊センターでは、この第 110 回法律委員会に向けて、3 月 6 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、法律委員会の主要議題の審議結果及び動向を説明する。

### 1. 船主責任制限制度改定の必要性に関する評価手法の策定

船主の責任限度額の簡易改正規定（1976 年海事債権責任制限条約を改正する 1996 年議定書第 8 条）では、限度額の改正案について決定を行うに当たり、①事故の経験（特に損害の額）、②貨幣価値の変動、③保険の費用への影響を考慮することになっており、これらの要素を考慮する際の客観的で透明性のある評価手法の策定が求められている。前回会合においては、会期間のコレスポネンクスグループの設置が決定され、豪州を調整役として、(1)委員会全体で決定する必要がある原則のリストの作成、(2)事故の経験の情報収集及び定期的報告に関する手法案、(3)貨幣価値の変動を評価する手法案が検討されることになっていた。ところが、このコレスポネンクスグループでは、原則の部分で意見の食い違いが目立ち、かなり基本的な論点を「今次会合で決定すべき必要がある原則のリスト」として提出することになり、事故の経験や貨幣価値の変動に関しては、いくつかの国やオブザーバーである P&I クラブ国際グループ（IG）から意見出しが行われたにすぎなかった。

今次会合では、会期中に作業部会を設置して審議を行い、原則のリストを確定した。わが国は、条約改正なしに決議等によって簡易改正規定を有名無実化することは適切ではないことから、限度額を短期間に定期的に見直し、ほぼ自動的に限度額改正となるような、条約と両立しないような仕組みの導入には賛成できないとの立場をとってきた。ちなみに、議定書の限度額簡易改正手続では、IMO 事務局長が議定書締約国の二分の一の要請ですべての IMO 加盟国及び議定書締約国に限度額改正案を送付し、改正案は IMO 加盟国と 1996 年海事債権責任制限条約締約国が参加する拡大法律委員会において審議され、拡大法律委員会に出席し、投票する 1996 年海事債権責任制限条約締約国の三分の二以上の多数によって採択されることになっており、また、限度額の改正は先に行われた改正が効力を生じた日から 5 年を経過する時まで審議できないとされている。よって、わが国はこれらと矛盾する可能性のある原則に対しては趣旨の明確化を要求してきていた。他の国もその国の立場から様々に意見を出していたが、作業部会ではコンセンサスの得られない原則は削除するという方針が採用さ

れ、わが国の懸念は原則をめぐる議論においてはほぼ解消された。その後、作業部会は上記(2)及び(3)の手法案作成のためのアウトラインを作成し、本委員会に報告した。本委員会は、その報告を承認するとともにコレスポネンスグループを再度設置して、(2)及び(3)の手法案の作成を行うこととしたが、豪州が調整役を降りてしまったことから、わが国が調整役を務めることになった。

## 2. IMO 民事責任関連諸条約の適切な実施と適用のためのガイダンス文書の作成

国際油濁補償(IOPC)基金では、IGに所属しない保険者の中に、国際油濁補償体制について十分理解していなかったり、提供する保険カバーの金額が十分でなかったり、条約上の義務を否定して訴訟に持ち込もうとする者がおり、対応を検討してきた。とはいえ、国際油濁補償基金は基金による補償を規定する基金条約の締約国会合としての性格を有するが、国際油濁補償体制における船主の責任や付保義務を規定する民事責任条約についてはそのような性格は有さず、条約を所管するIMO法律委員会での対応が不可欠となる。また、この問題は民事責任条約と同様の規定を有するバンカー油汚染損害に関する民事責任条約(バンカー条約)や難破物除去ナイロビ条約(ナイロビ条約)にも共通するものであり、その意味からもIMO法律委員会での対応が必要となる。この問題はカナダが議長役を務める非公式コレスポネンスグループで議論を行ってきたが、とりあえず、保険会社等の条約理解向上のため、わかりやすいパンフレットを作成することになった。民事責任条約、バンカー条約、ナイロビ条約のパンフレット案は今次会合の作業部会で審議され、本委員会での審議を経て承認された。これらのパンフレットは事務局の確認を経て公刊されることになっている。また、旅客およびその手荷物の海上輸送に関するアテネ条に関するパンフレット作成が今次会合で提案され、スペイン及びIGがボランティアとして会期間に非公式に議論されることになった。

パンフレットの他には、IMO事務局に対して、当事国における付保証明書発行のための連絡先をリスト化したGISIS(IMOウェブサイト上の総合情報データベース)モジュールを創設するよう指示した。さらに、これら以外の方策として、保険会社選別のためのガイドライン(回章状3464号)の見直しが行われることになっており、第111回法律委員会に向けてカナダを調整役とする公式の会期間コレスポネンスグループで議論が行われることになった。

## 3. バンカー油汚染損害に関する民事責任条約(バンカー条約)のクレームズ・マニュアル

国際油濁補償基金がタンカー等による油汚染損害の賠償・補償の体制に関して作成しているクレームズ・マニュアルから着想を得て、バンカー条約についてもクレームズ・マニュアルを作成することになり、ジョージアを調整役とする公式のコレスポネンスグループで議論が行われてきた。わが国は、基金が自ら行う補償のために作成

し、適用するクレームズ・マニュアルと、条約を所管する委員会が条約を解説するようなクレームズ・マニュアルでは性格が異なることになる旨指摘していた。わが国の指摘についてはコレスポndenシグループの参加者の理解を得てマニュアルにもある程度反映され、マニュアル案は多くの支持を得て承認された。ただし、国連貿易開発会議（UNCTAD）などが情報の不足等を指摘したことを受けて、マニュアルは常に見直されることが強調された上での承認となった。採択されたマニュアルは事務局の確認を経て、法律委員会の回章として周知されることになった。この回章は一般ユーザーでも IMO のウェブサイトから入手可能である。

#### 4. IMO 法律委員会所管諸条約における自動運航船に対応する措置

今次会合では、「IMO 法律委員会所管条約における自動運航船に対応する措置」という議題で具体的に何を議論していくべきかを検討することになった。ただし、提出された文書において具体的な検討課題が明示されたわけではない。ある程度意見交換的な議論はあったが、決まったことはある意味当然の内容で、要するに、自動運航船の運航から生じる民事責任とそのため保険付保の問題（とりわけ、IMO 法律委員会所管の責任・賠償関連諸条約との関係）や、海上安全委員会（MSC）で議論されている MASS コードの機能要件として提案されている MASS 運航の責任に関する記述（ロシア案）をどう扱うかの問題、IMO 法律委員会所管条約における船長を明示した規定をどう扱うかの問題、国連海洋法条約との関係についての問題を法律委員会で検討しようということである。なお、国連海洋法条約との関係では、発言したほとんどの国の感触が、国連海洋法条約が IMO による規則策定を阻害することではなく、国連海洋法条約は自動運航船を受容できるというものであった。しかし、アルゼンチンが、国連海洋法条約との関係についてはさらに検討が必要であることや、IMO が国連海洋法条約を解釈する権限ある機関ではないことなどを強く主張し、この問題は海上安全委員会、法律委員会、簡易化委員会で設立した共同作業部会でも議論されることになった。また、自動運航船における船長の役割や、MASS コードは「IMO が作成した一般的に受け入れられている国際的規則、手続及び慣行を遵守しなければならない」といった文言を MASS コードに入れるか否かといった問題も共同作業部会において議論されることになった。

#### 5. ロシアによるウクライナ侵攻関係

前回会合に引き続き、今次会合においても、ロシアに対する制裁を逃れるために行われている船舶（タンカー）間の貨物の移し替え、とりわけ AIS 等を切った状態でのいわゆるダーク・オペレーションについて油濁損害を引き起こすなど大規模事故のリスクが高いとして懸念が表明された。また、何百隻もの船舶がこのようなオペレーションに従事していること、その多くが老朽船であることなどが指摘され、懸念が共有さ

れた。万一、ダーク・オペレーションに関連して油が流出し、国際油濁補償体制の当事国に損害が発生した場合、とくに流出した船舶がはっきりしないようなときには、わが国石油業界がその損害に対する補償の 11%以上を負担することになる。加えて、ウクライナから「黒海及びアゾフ海における状況の海運及び船員に対する影響」について報告があり、多くの国がウクライナを支持し、ロシアを強く非難した。また、国連総会がロシアによる国際違法行為によって生じる損害に対する救済のため、証拠記録となる損害の登録などを勧告していることを受けて、法律委員会は、このプロジェクトには商船、関連インフラ、海洋環境等への損害、船員が被った損害に関する情報収集も含まれるとして、その履行を支援することを支持した。このため委員会は IMO 事務局長に対して関連の国連機関と連絡を取り、損害を算定するためのオプションを作成し、予算に影響があるようであれば第 129 回理事会にオプションを提案するよう要請した。

## 6. その他

### (1) 船舶の不正登録及び不正登録機関に関連する不法行為を防止するための措置

船舶の登録を偽ったり、偽の船舶登録機関が創設されたりする問題で、世界海事大学 (WMU)、UNCTAD、国際海事法研究所 (IMLI) などによる研究グループの中間報告が行われた。また、法律委員会はこれまでもこの問題について GISIS を用いた情報共有などの措置を講じてきたが、これら事案の迅速な情報共有を目的としたデータベースの創設につきさらに検討していくことになった。さらに、船舶の IMO 番号の不正利用に関する事案も報告され、船舶登録手続における「相当注意義務」を明確にするなどの対応を会期間に検討するコレスポнденスグループが設置された。なお、英国は、国連海洋法条約上の旗国と船舶の間には「真正な関係」が存在しなければならないことを強調し、UNCTAD の国連船舶登録要件条約が発効していないこと、海運を取り巻く環境が大きく変化していることなどから、次回会合にはその見直しのための提案を行いたい旨の意向を示した。これを受けて、IMO の事務局は、国連船舶登録要件条約は元々 UNCTAD 所管であったが、UNCTAD の所管変更により同条約を所管する組織がないと述べ、IMO 条約上は IMO 総会に出席し、投票する加盟国の三分の二が賛成し、国際機関の間で合意が成立すれば、同条約の管轄を引き継げると説明した。仮に、英国が国連船舶登録要件条約の見直しを提案し、議題として認められた場合には、海運業界に大きな影響が及ぶ議論となる可能性がある。

### (2) 海上犯罪の被疑者として勾留された船員の公正な処遇

違法な取引（麻薬取引、人身売買、禁制品の輸出入など）に関与したとして船長や船員が犯罪の被疑者として寄港国において長期間勾留されるとともに、公正な処遇が受けられない事案が発生していることから、対応が検討されてきた。今次会合では会期

中に作業部会を設置して審議を行い、ガイドラインを作成するため、国際運輸労連（ITF）を調整役として会期間に議論を行うコレスポネンスグループを設置すること、次回の法律委員会において作業部会を設置し、ガイドライン案を最終化することや、データベースの創設、領事関係条約を考慮したコンタクトポイントの必要性を検討することになった。

### （3）遺棄船員

海運会社の倒産などの事情により、船員が港に取り残され、帰国できない状態に陥るような事案（船員の遺棄事案）が報告され、国際労働機関（ILO）の海上労働条約の改正が行われて、船員の帰国費用等が保険でカバーされることになったが、それでも遺棄の問題が解消されないことから、旗国や寄港国、船員輩出国の当局向けガイドラインの策定が検討されていた。2022年12月にILO-IMO共同三者作業部会が行われ、船員遺棄事案への対処法に関するガイドラインが採択された。これを受けて、IMO法律委員会でも決議採択の形で同ガイドラインを採択した。IMO加盟国政府には、ガイドラインに合わせて国内法などの改正を行い、ガイドラインが適切に履行することが期待されている。

## 7. 今後の展望

今次会合では、保険者等に向けた民事責任条約、バンカー条約、ナイロビ条約のパンフレットや、バンカー条約のクレームズ・マニュアル、遺棄船員事案への対処法に関するガイドラインといった、一定の成果文書が得られた。これらの文書は、いずれも法的拘束力を有するものではないが、IMO法律委員会所管条約の理解の促進や条約規定の統一かつ適正な解釈・適用への貢献が期待されるものであり、実際に有意義な効果を発揮するのか、そして、このような文書の作成が問題の解決に有用と言えるのかどうか注視していきたい。

船主の責任限度額改正の必要性に関する評価手法や、IGに所属しておらず条約を十分に理解していない保険者への対応、自動運航船に対応する措置など、まだ道筋や結論の見えてこない重要議題があり、会期間のコレスポネンスグループを含め、わが国の積極的な対応が期待される。

（以 上）



(左：東京大学後藤教授、右：東京大学藤田教授)



(左：在英国日本国大使館山岸参事官、右：東京大学藤田教授、後：筆者)

## ロシア制裁の実効性確保

上席研究員 中村 秀之  
専門調査員 北島 佑樹

### ポイント:

- 1 「独自制裁」のロシア制裁には規模・統一性・法的根拠に「弱み」
- 2 制裁実施国は第三国との関係で試行錯誤を重ねる
- 3 「制裁逃れ」の大規模化により、実効性確保に課題

### はじめに

ロシアによるウクライナ侵攻に対して各国の経済制裁（いわゆる「ロシア制裁」）が行われているが、「ダークフリート」などの制裁の実効性を弱める動きも報じられてきた。そこで本稿ではそもそも「制裁」とは何か（1.）、ロシア制裁の「弱さ」とそれがもたらす「複雑さ」（2.）、海運業界における制裁の履行が抱える問題（3.）について解説する。

### 1. 「制裁」とは何か？

「制裁」という用語は、ある国（例えば日本や米国）が、不当もしくは違法な行動をしている他の国（例えばロシアや北朝鮮、イランなど）に対して主に経済的な不利益を課す措置といった意味で広く使われているが、国連の安全保障理事会（安保理）決議に基づく「安保理制裁」と安保理決議に基づかない各国の「独自制裁」の二種類に大きく分類される。

#### (1) 安保理制裁

国連の安保理が決議する強制措置である。安保理制裁の採択には安保理のいずれの常任理事国も反対しないことが条件となる。常任理事国であるロシアは安保理決議の採択を阻止でき（拒否権）、安保理がロシア制裁を決議する可能性は事実上ゼロである。とはいえ、安保理制裁は①国連のすべての加盟国は安保理が決定した内容の制裁を実施する義務を負う（制裁規模の大きさ）、②安保理が制裁の内容を決定するため、制裁の内容は基本的に統一される（制裁内容の統一性）、③国連安保理の決定は通常の条約の規定内容や国際法規則よりも優先されるため、制裁を実施した結果他国との条約などに違反したとしても問題が生じることが少ない（制裁の法的根拠）、といった点で「強い」制裁である。

## (2) 独自制裁

これに対し、今回行われているロシア制裁は各国が自らの判断に基づいて行う独自制裁である。独自制裁は安保理決議が採択されない場合にも制裁を実施できるという点で手続的な柔軟性を有するが、①制裁の実施は各国が個別に判断するため、様々な理由で制裁を行わない国家が増えればその分だけ制裁の規模や効果が小さくなる（制裁規模の小ささ）、②各国の方針や政策、決定のスピードによって制裁の内容にばらつきが生じる（制裁内容の不統一性）。このことは制裁措置そのものの全体像把握を困難にするうえ、制裁の抜け穴を生み出しやすいという点で制裁の効果を弱めてしまう。③安保理制裁とは異なり、独自制裁は通常の条約や国際法規則に優先されるわけではないため、制裁措置は他の条約や国際法規則と整合するものでなければならない。そのため、独自制裁で取りうるのは他の条約や国際法規則に違反しない措置か、違反したとしても例外規則などによって法的に許容されるような措置に限られる（制裁の法的根拠）、といった「弱さ」を抱える点で安保理制裁とは対照的である。

図1 安保理制裁と独自制裁の例

| 安保理制裁の例   | 主な独自制裁の例   |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・南ローデシア（現ジンバブエ）の英国からの一方的独立に対する制裁（1966年～1979年）</li> <li>・南アフリカに対する武器禁輸（1977年～1994年）</li> <li>・イラクのクウェート侵攻などに対する制裁（1990年～）</li> <li>・北朝鮮のミサイル発射・核開発などに対する制裁（2006年～）</li> <li>・イランのウラン濃縮活動などに対する制裁（2006年～）</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ロシアのウクライナ侵攻に対する各国の制裁（2022年～）</li> <li>・シリア内戦に対する各国の制裁（2011年～）</li> <li>・イランアメリカ大使館人質事件などに対する米国の制裁（1979年～）</li> <li>・ミャンマーに対する米国やEUの制裁（2021年～）</li> </ul> |

## 2. ロシア制裁の「弱さ」と実施範囲をめぐる「複雑さ」

ロシア制裁は「独自制裁」であり、制裁実施国は米国や欧州諸国、日本、韓国、台湾、シンガポール、オーストラリア、ニュージーランドなど40か国程度にとどまるなど「弱さ」を抱える。この状況下で制裁の効果を最大限発揮するためには、制裁の実質的効果を制裁に参加していない国に及ぼすことが必要である。しかし、そのような効果を持つ制裁は、制裁に参加していない国々との摩擦を招くのみならず、ロシア制裁に関してはエネルギー価格の高騰によってロシアのエネルギー輸出

による収益を増やしてしまう結果にすらなりかねない。制裁の実質的効果の範囲拡大をめぐる制裁実施国の試行錯誤は、(1)ロシア産肥料・石炭の保険付保をめぐる混乱、(2)ロシア産原油・石油製品に対するプライス・キャップ、(3)EUの第11次制裁などの過程で現れており、ロシア制裁の対象や範囲を複雑にする原因となっている。

### (1)ロシア産肥料・石炭の保険付保をめぐる混乱

EUは2022年8月10日付の規則833/2014に関するFAQにおいて制裁規則の新解釈を公表し、EU圏のあらゆる保険会社に対してロシア産肥料や石炭等の輸送についてはEU域外への輸送であっても保険・再保険を提供することを禁止した。EUは理由として、EU域外への輸送を認めれば「禁止の目的を大きく逸脱し、重大な抜け穴を作ることになる」ことを挙げた。海事条約上加入を義務付けられているP&I保険については、全世界の商船の90%以上（船腹量ベース）が欧州圏の再保険者を中心に構築されている再保険プログラムに加入していることから、この措置は事実上EUが世界中の国々に対してロシア産肥料や石炭の禁輸を強いるものとなり、混乱や反発が生じた。その後EUは、「制裁が世界中の第三国、特に発展途上国の食糧およびエネルギーの安全保障に影響を与えるのを回避することを約束する」として方針を修正し、EU域外への輸送については保険提供を認めた。本件は制裁実施国が直面している、制裁の実効性確保（拡大）と第三国との協調の間のジレンマとともに、規則のFAQまで確認しなければ制裁の範囲がEU域内に留まるか、世界中に及ぶかを確定できないというロシア制裁の複雑さを示している。

### (2)ロシア産石油に対するプライス・キャップ制度（上限価格措置）

ロシア産石油についても肥料や石炭と同様の試行錯誤がなされた。G7諸国及びEU、オーストラリアなどは2022年12月よりロシア産原油、2023年2月よりロシア産石油製品について、輸送および関連サービスの提供を禁止した。この措置には保険提供も含まれるほか、制裁実施国のみならず、制裁実施国以外への輸送も対象となる。上述したように全世界の商船の大半は欧州圏で再保険を手配しているため、この措置の影響は世界中の海上輸送に及ぶ。他方でこの措置には「プライス・キャップ制度」として知られている重要な例外がある。これは、定められた上限価格以下で販売された場合はロシア産原油・石油製品であっても例外的に取引を認めるもので、荷主・銀行・傭船者・船主・保険会社などに対し、貨物価格の確認（困難な場合には宣誓書の取得）を義務付けている。このような制裁の目的については「世界的なエネルギー価格の高騰を防ぎつつ、ロシアのエネルギー収入を減少させること」と説明されている。すなわち単にロシア産石油の輸送に関して保険付保を禁じるだけでは、保険の影響力を通じて、制裁実施国が制裁を実施していない国に

までロシア産原油や石油製品の禁輸を事実上強いるものとなりかねなかったことに配慮したのである。

### (3) EU の第 11 次ロシア制裁

ウクライナ侵攻に伴うロシア制裁以前から、独自制裁の影響力を拡大する、あるいは制裁回避を防ぐ試みが行われてきた。そのような措置として有名なのが米国の「二次的制裁」措置である。通常の金融制裁では制裁対象者との金融取引が禁じられるが、米国の制裁措置の場合であれば、その対象者は米国人あるいは米国領域内での制裁対象者との取引をする者と考えられる。しかし、米国の二次的制裁では、外国人が米国外で制裁対象者や制裁対象者が 50%以上の株式などを保有している企業などとの取引を行った場合、そういった外国人をも制裁対象と扱うとしている。違反者に対する措置は様々だが、一般には米国人との取引やドル決済の禁止、米国内の口座・資産凍結といった措置が取られる。この二次的制裁は米国の外交政策に外国人・外国企業を従わせ、外国の外交政策に干渉するものともいえるため、とりわけ EU は、1996 年に「ブロッキング規則」を制定し域内企業が米国の独自制裁に参加することを禁じるなど、二次的制裁に強く反対してきた。

しかしながら EU はロシア制裁の制裁逃れが相次いでいることを受けて、2023 年の対ロシア第 10 次・第 11 次制裁において二次的制裁に近い措置を講じることを余儀なくされている。海運業との関連ではもとよりプライス・キャップ制度に違反した場合に保険付保が取り消される恐れがあることが実質的な二次的制裁に当たるともいえるが、第 11 次制裁ではさらに違反の疑いが合理的にあるとされた船舶の EU 寄港が禁じられた。また、注目されるのは第 11 次制裁において第三国である中国、ウズベキスタン、UAE、シリア、アルメニアの団体に対する禁輸措置や、制裁回避の疑いが継続的かつ強い諸外国に対して、貿易制限や制裁対象者としての指定を可能とすることが盛り込まれたことである。ドルの通用力による二次的制裁を進める米国に対し、欧州は保険などの関連サービス、貿易制限を通じて制裁を実施していない国に制裁の影響を及ぼそうとしていると言える。とはいえ EU の第 11 次制裁については、禁輸措置対象団体の指定に関して直前で中国企業が指定対象から除外されるなどの混乱が生じたと報じられたほか、諸外国への禁輸についてもあくまで「例外的かつ最終的な手段」とされるなど、EU の制裁が制裁を実施していない国々との間に対立を引き起こさないよう調整が続いている。

### 3. 海運業界における制裁の履行

2. では制裁の網を世界中に被せようとする試みを見てきた。しかし、このような措置は実際に守られなければ絵に描いた餅である。海運業と関連する制裁逃れの手法は AIS をオフにすることや位置の偽装、公海での STS を通じた船積書類等の偽装、

旗国の頻繁な変更や虚偽の船籍登録、所有者・運航者の匿名化があるが、これらはイラン制裁、北朝鮮制裁などの安保理制裁における制裁回避や違法漁業（IUU 漁業）などでも問題となるなど、目新しいものではない。今回のロシア制裁で注目されるのはその規模である。昨年 2 月の開戦以来、「ダークフリート」等と呼ばれる制裁回避の疑いのある船舶は数百隻規模に増加し、「ガティックシップマネジメント」という所有や運航の実態、資金源の不明な企業がわずか 1 年半の間に 50 隻以上の中古タンカー（16 億ドル相当）を購入して制裁逃れと思しき活動に投入していたことも報じられた（現在同社の船隊は複数の後継企業に分散されたと報じられている）。ロシア産石油の価格が上述のプライス・キャップ制度の上限価格を上回りつつある中で、ダークフリートの動向が注目される。

制裁逃れに対しては、公的な規制や契約条項による制裁の実施によって対応がなされているが、ロシア制裁が独自制裁であることもあり、それぞれ限界を抱えている。まず、公的な規制は、旗国や、STS が領海などで行われる場合には沿岸国、制裁実施国に寄港した場合は寄港国によって行われる。しかし、旗国による規制については旗国が取締の意思・能力を欠いている場合や、船会社が旗国を頻繁に変更することで取締りを逃れる場合がある。また、旗国が制裁逃れの疑いのある船舶を登録簿から抹消しても、それらの船が取締意思のより希薄な国や制裁を実施していない国に船籍を移すことで制裁逃れを続けていることも明らかになっている。また、沿岸国や寄港国による取締りについても、制裁逃れの STS は公海上で行われることが多いために旗国以外の国による規制が難しいほか、仮に制裁回避が疑われる船舶が偶然制裁実施国に寄港したとしても、当局がいかなる措置をとることができるかは具体的な状況や証拠などの有無に左右される。実際、当局が上述のガティック社に関わる船舶の出港を認めた事例もある。

契約条項による制裁の実施としては、制裁違反が保険契約や傭船契約の解除や船級の喪失、金融等からの排除を招くことが挙げられる。このことはグローバルな海運マーケットから制裁違反の船舶を「閉め出す」ことにつながるため、制裁の履行確保において重要な役割を担っていた。しかしロシア制裁はあくまで独自制裁であるため、仮に制裁実施国の船級協会や保険、金融、傭船者などから排除されたとしても、制裁を実施していない国の船級協会、保険会社との契約などに切り替えることで合法的に制裁の影響を回避することができる。一部の推計ではダークフリートは世界の海上輸送の 10% 以上を占めると指摘されており、グローバルな海運マーケットからの排除がもつ制裁逃れ抑止機能は、参加国が限定的な独自制裁についてはそれほど強くないことを示している。

ダークフリートの増加はロシア制裁の効果をさらに弱めることにつながるが、その影響はそれだけにとどまらない。このような船舶には船舶管理や保険付保が行き届いていない老朽船も多く、事故が頻発しており、中古タンカー「パブロ」が本年

5月にマレーシア沖で起こした爆発・燃料油流出事故では事故後に所有者や保険会社が名乗り出ずに救助作業や油濁防除作業が滞った。本件はバラスト航海中の事故であったものの、本船が仮に原油等を積載していた場合には IOPC 基金が補償を求められる可能性があるなど、抛出者である石油業界が制裁逃れのリスクを肩代わりすることにもなりかねないことが示された。制裁逃れの一環として行われる運航実態の隠蔽は事故対応や損害の補償を妨げるとともに、長期的には世界的な油濁補償の枠組みを弱体化させかねないリスクを海運業界を含む関連業界全体に負わせているのである。

## おわりに

本稿ではロシア制裁が制裁を実施していない国との関係で複雑なものとなっていることや、履行確保に様々な問題を抱えていることを紹介してきた。日本の海運企業との関連では 1. や 2. で示したように単に制裁リストや資本関係、禁輸品目を照合するだけではなく、どの国の制裁がどの範囲に適用されるのかを丁寧に確認していく必要があるとともに、今後各国が 3. で見たような制裁逃れに対する対策を厳格化させていくのか、そのような場合どのような影響が生じるかが注目される。