



Australian Government
**Department of Agriculture,
Fisheries and Forestry**



変わりゆく公海漁業



便宜置籍制度に守られる違法、無報告、無規制漁業

Matthew Gianni and Walt Simpson

この報告書は:

オーストラリア連邦政府農業・水産業・林業省
(Australian Government Department of Agriculture, Fisheries and Forestry)
国際運輸労連(International Transport Workers' Federation)
WWF International

の資金提供を受けた独立の報告書である

2005年10月

付記

Matthew Gianni (matthewgianni@netscape.net) と Walt Simpson (walt@oceansnetwork.org) は漁業と海洋に関する独立コンサルタントである。Gianni氏は漁業と海洋保全に25年以上の経験を持つ。彼は10年間漁師として働き、この16年間は国連や関連のフォーラムが主催するさまざまな会議にNGOとして参加して、漁業と海洋保全の擁護に務めてきた。さまざまな国際合意の中でも、国連FAOのIUU漁業に対する国際行動計画の交渉に活発に参加している。Simpson氏は海事に30年のバックグラウンドを持ち、うち21年間は研究船、貨物船、漁船に乗り組んで、合衆国と英国双方から船長資格を得ている。彼は長年にわたって船舶追跡技術とその機器の開発に当たり、またIUU漁業や有毒廃棄物および違法伐採物の輸送に携わる船舶の位置特定、追跡、記載のための洋上調査をいくつも組織している。

この報告書で示された見解は筆者らのものであり、報告書を作成させた組織や、報告書の作製に寄与した個人の見解を必ずしも反映しない。

謝辞

筆者らはこの報告書にある情報の収集やレビューを行ってくださった以下の人々に感謝したい:Dr. Juan Carlos Cardenas, Oscar Galli, Cristian Perez Muoz, Jon Whitlow, Katie Higginbottom, Katherine Short, Sarah Bladen, Dr. Simon Cripps, Ray Nias, Margaret Moore.

この報告書の内容の正確さとそこに示される見解については、筆者らのみとその責任を負うものである。

引用

この文書は以下のように引用されるべきものである: Gianni, M. and Simpson, W. (2005). *The Changing Nature of High Seas Fishing: how flags of convenience provide cover for illegal, unreported and unregulated fishing*. Australian Department of Agriculture, Fisheries and Forestry, International Transport Workers' Federation, and WWF International.

総ページ数: 83. 本報告書で使用した写真の全てが違法、無報告、無規制(IUU)漁業を示すものではないことに注意していただきたい。IUU漁業を示すものとして知られている写真は、キャプションにそのように記してある。

表紙写真

違法漁船に近づくゴムボートのオーストラリア関税局職員。©オーストラリア連邦政府関税局

この報告書の日本語訳はオーストラリア政府の資金提供によりWWFジャパンが作成した。

翻訳 鴨澤真夫

翻訳監修 伊沢あらた (WWFジャパン)

連絡先 〒105-0014東京都港区芝3-1-14 日本生命赤羽橋ビル6F 電話: 03-3769-1711

日本語版発行 2006年9月

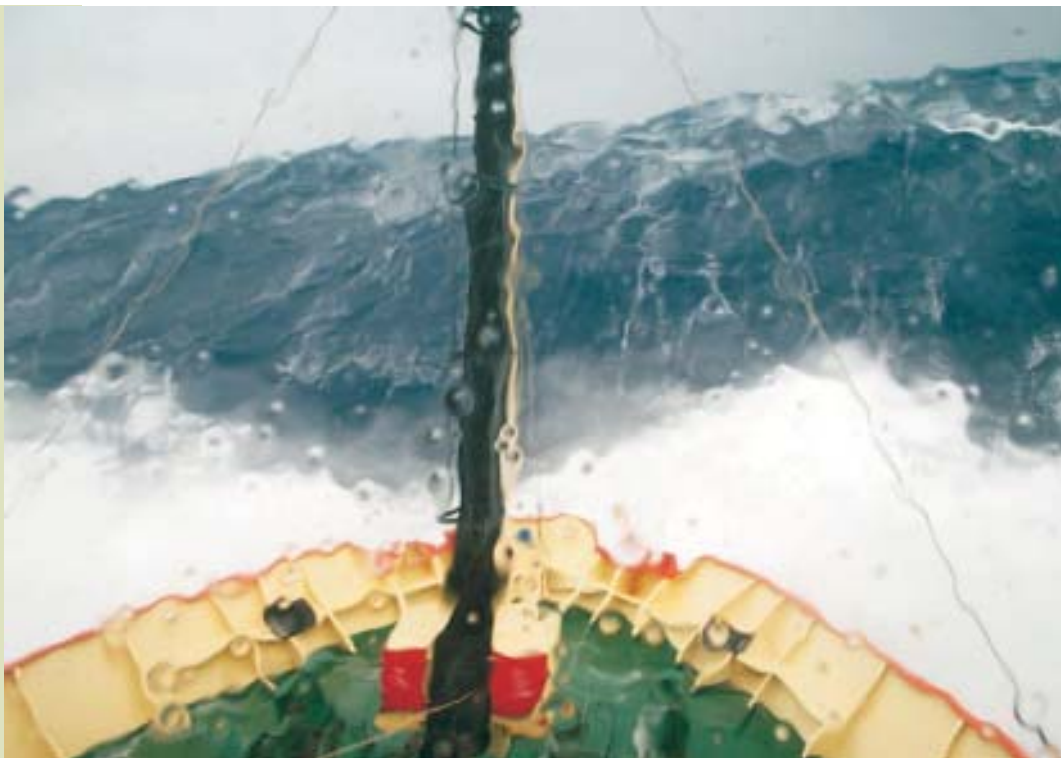
目次

概要	2
イントロダクション	6
セクション1: 大型漁船による便宜置籍利用の世界的動向.....	12
セクション2: マゼランアイナメのIUU漁業における船籍および人権蹂躪の動向.....	26
セクション3: 冷凍運搬船、洋上積み替えとIUU漁業.....	36
セクション4: 公海漁船団や遠洋漁業船団にサービスを行うタンカーや補給船.....	51
セクション5: その他の支援ビジネス	56
セクション6: 便宜置籍漁業に関する財務および法的な考察	60
セクション7: 勧告	65
付録 I: 台湾およびスペイン/カナリヤ諸島所在企業が所有する便宜置籍船	73
付録 II: 日本に高価値マグロを輸送した冷凍運搬船の経由港と旅程の例(2001-2003年)	79
付録 III: 漁船に洋上給油を行ったタンカーの旅程の例(2001-2003年).....	82

概要

この報告書、*The Changing Nature of High Seas Fishing: how Flags of Convenience provide cover for illegal, unreported and unregulated fishing* (変わりゆく公海漁業: 便宜置籍制度に守られる違法、無報告、無規制漁業)は、オーストラリア連邦政府農業・水産業・林業省、国際運輸労連および WWF International の資金提供により一年以上にわたって行われた、便宜置籍制度および公海上の違法、無報告、無規制漁業 (Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: 以下IUU漁業) についての調査と研究の集大成である。IUU漁業は世界中の漁業と海洋の安定に対する極めて深刻な脅威である。この報告書では以下のようなことを行う:

- 公海上で大々的なIUU漁業を放任する便宜置籍制度(Flags of Convenience (FOCs))の現状について記録する。
- IUU漁業活動の具体例を記載する。
- IUU漁業に携わる、または支援する立場にある便宜置籍国、法人、船舶の名を挙げる。
- 公海漁業をサポートする世界的インフラの主要部を識別し、IUUへの闘いに支援を取り付けられそうな企業を探す。
- タダ乗りする FOC 漁業国により加えられる、資源管理、人権、海洋保全へのインパクトについて記載する。
- IUU漁業とFOCシステムを排除するのに取るべき解決策や手順を提案する。



南極海でIUU船 Viarsaを追跡中のオーストラリア水産関税局巡視船。

©オーストラリア連邦政府水産管理局



押収された違法漁獲のマゼランアイナメ
(英名Patagonian toothfish。日本での
流通名はメロや銀ムツ。英語圏では
Chilean Sea Bassとも呼ばれる)。

©オーストラリア連邦政府関税局

この研究では、1999年版から2005年版までのロイド船級協会船名録(Lloyd's Register of Ships)から得られる情報を用い、大型漁船に便宜置籍を認める国々の登録数上位14カ国に船籍を持つ漁船について分析した。近年、世界的にも各地域でも、公海上のIUU漁業、特に便宜置籍漁船の操業に対しては精力的な闘争が繰り広げられているが、2005年7月現在、なお1,000隻以上の大型漁船が便宜置籍船である。便宜置籍制度は、公海上の極めて悪質な違法、無規制漁業-漁業を持続可能に保ち、海洋環境の他の生物種を保護する国際努力脅かすものに携わる漁船に保護を与えている。これら船舶のほとんどあるいは多くは、公海漁業における管理や規制を回避するため、故意に便宜置籍国に登録している。便宜置籍国は究極的にはこうした船舶の公海上の活動に対して責任があるが、見て見ぬ振りをして、ほとんど管理を行っていない。便宜置籍を行うにはわずか数百ドルしかかからないが、便宜置籍を行う船舶や水産業者はこれにより、公海上で処罰されずに数百万ドル分の漁獲を行い、他の海洋生物を危険にさらす自由を得るのである。

IUU漁業の三つの要素、すなわち違法であること、無報告であること、無規制であることを区別することは重要だ。この三つはいずれも漁業の持続可能性や海洋環境の保全を脅かすものではあるが、定義によれば、公海上での無報告や無規制の操業が必ずしも違法であるとは言えないのだ。

本報告の重要な結論は以下の通りである:

便宜置籍(FOC)システムは盛況なビジネスである: 2005年では1,200隻以上の大型漁船が便宜置籍国の旗を掲げており、これは1999年の数よりわずかに少ないにすぎない。また、ロイドの『船名録』によれば、国籍が「不明」となっている大型漁船の数は1,600隻以上であり、これは1999年より50%多くなっている。これはつまり、世界中の大型漁船のかなりの割合(約15%)が便宜置籍、あるいは国籍不明であるということだ。こうした船舶のすべてが必ずしもIUU漁業に携わっているとは言えないが、便宜置籍漁船の数が多きことは、公海上の操業を管理し、IUU漁業を排除する地域漁業管理機関や責任国の能力を深刻に損なっている。皮肉なことに、公海上の便宜置籍漁業のビジネスにはおそらく年間10億ドル以上の価値があるにもかかわらず、便宜置籍国が得る漁船の登録費は、上位四カ国でも年間数百万ドルにすぎない。便宜置籍システムは、公海上でルールを回避して操業し、莫大な利益を上げようとする漁船にとって安価な手段となっており、しばしば計画的に利用される。

便宜置籍漁業の上位国: ベリーズ、ホンジュラス、パナマ、セントビンセントおよびグレナディーン諸島が、便宜置籍大型漁船の登録数で常に上位にランクされている。この報告書で分析した1999-2005年という期間では、この四カ国が登録した便宜置籍漁船の数は全体の75%以上を占める。この報告書で確認した便宜置籍国のうち、トップ14に入っているボリビアと、最近便宜置籍ビジネスに参入したモンゴルは、完全な陸封国である。

便宜置籍するつもりで建造される船: 2001年から2003年にかけて建造された大型漁船の約14%が、2003年末の時点で便宜置籍船となっている。これは、大型漁船のかなりの部分がIUU漁業に携わる意図で建造されているということの意味するため、大きな問題である。同期間に台湾で建造された24メートル以上の漁船51隻のうち50隻は、2003年末には便宜置籍国の登録となっており、台湾の旗を掲げていたのは1隻だけであった。世界中で見ると、2000年以降に建造された大型漁船のうち、100隻以上が完成と同時に便宜置籍船となっている。

便宜置籍漁業の受益者上位はEUと台湾の企業: 便宜置籍国上位14カ国の漁船を見ると、所有者として識別された企業の多くが、ロイド『船名録』で欧州連合(EU)または台湾の企業となっている。ロイドのデータによれば、便宜置籍国上位14カ国の漁船を所有または運用している企業の所在国トップ5は、台湾、ホンジュラス、パナマ、スペイン、ベリーズである。EUは全体として(EU所属国を合計すると)、便宜置籍漁船の所有または運用企業所在地の第1位であり、このうちスペインとカナリア諸島が約半分を占める。便宜置籍船の所有企業のうち、ホンジュラス、パナマ、ベリーズ、セントビンセントおよびグレナディーン諸島所在とされる企業は、おそらく架空企業やペーパー企業であり、真の所有者は不明で、別の地域に所在地を置くものと考えられる。

非合法漁獲のロンダリング: IUU漁業は南極海におけるマゼランアイナメ(英名Patagonian toothfish。日本での流通名はメロや銀ムツ。英語圏ではChilean Sea Bassとも呼ばれる)漁や、世界中の高級魚漁業(刺身や鮫に使われるクロマグロやメバチ漁など)を悩ませ続けている。最近の動きとして、南極海でマゼランアイナメのIUU漁業歴のある企業や船が、そのIUU操業を「合法化」するために、この地域漁業管理機関CCAMLR(南極海洋生物資源保存委員会)加盟国に船籍を移そうというトレンドがある。また大西洋、太平洋、インド洋では、IUU漁獲された高級マグロを洋上で積み替えることによるロンダリングが広く行われている。

人権の蹂躪: 便宜置籍漁業は海洋生物の損失を引き起こすのみならず、人命をも犠牲にしている。本報告では南極海のIUU漁業の例(乗組員の海外港湾への遺棄、強制労働、安全性の問題など)を用いて、こうした虐待に注目する。亜南極のケルゲレン諸島沖で沈没した漁船 Amur のケースでは、救命器具が機能しなかったために乗組員の多くが死亡している。

公海漁業船団をサポートするインフラストラクチャはよく組織されており、ほとんど規制されていない: 公海上で操業する船舶、特に高級マグロ漁船団の多くは、洋上で冷凍運搬船への漁獲積み替えを行っており、また低コストで長期にわたる操業を行うために、洋上給油船や補給船に依存している。洋上での積み替え、補給、給油船団の行動のほとんどは違法ではないが、規制はまったく受けていない。こうした船舶には、合法の漁業船団にもIUU漁業船団にも同様にサービスを提供するものがある。本報告では、公海上の遠洋漁業船団にサービスを行うこうした洋上インフラストラクチャの概略を提示し、これらのサービスを提供する企業や船舶を規制する具体的な提案を行う。



南極海で行動中の硬式ゴムボートに搭乗する関税局職員。

©オーストラリア連邦政府関税局

この報告書では、具体的かつ実際的な一連の勧告を行う。勧告が世界中の国、地域漁業管理機関、国際社会全体に受け入れられれば、2001年に国連食料農業機関（FAO）で採択された歴史的合意、UN FAO International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate IUU fishing（「IUU漁業削減のための国際行動計画」）の実施を大きく拡大するものとなるだろう。こうした勧告の中でも、IUU漁業の持続に対し便宜置籍が果たす役割を強調したこの合意の実施にもっとも効果が高いのは、便宜置籍システムの廃絶である。異常に大規模な公海漁船団が高価値魚種を探して世界の海を走り回り、国際法の規制から完全に外れて操業することを許す便宜置籍は、すぐにでも廃止する必要があるシステムなのである。

イントロダクション

世界の漁業や海洋環境の多くは、持続可能なレベルをはるかに越えて利用され続けている。公海での漁業は、沿岸水域の乱獲と水産物の需要増大の結果、この数十年増加の一途をたどっている。^{*1}

国際社会は残念なことに、公海上の漁業を上手に保全管理するという闘いに、わずかな例外を除いて負け続けている。^{*2} 大きな原因は、違法、無報告、無規制 (illegal, unreported and unregulated: IUU) 漁業の横行である。IUU漁業との闘争には進展も見られなくはないが、南極大陸周辺の南極海のマゼランアイナメ漁業におけるそれは他に例がないほどあからさまである。また、インド洋、太平洋、大西洋におけるマグロを狙ったIUU漁業も深刻な問題となっている。IUU漁業については、当該資源の乱獲や管理の問題だけでなく、引き起こされるもっと広範囲の生態系インパクト、たとえば公海におけるマグロやマゼランアイナメの延縄漁によって起こる、ウミガメ類、海鳥類、サメ類の混獲のような事態についても懸念されている。

公海上でのIUU漁業の全体的な規模や価値につ

いては、まさにこの種の事実を隠すためにある複雑な企業構造と、この漁業の性質そのもののせいで、いくらでも正確な概算を行うことは非常に難しい。漁獲は無規制の漁業で報告されるかもしれないが、公海での漁獲量に対する世界的なデータベースというもの自体が存在しない。国連食料農業機関(FAO)は、2002 Report on the State of World Fisheries and Aquaculture (世界の漁業と養殖の情勢に関する2002年の報告)で、「公海上での漁業の発達については査定が困難である。これはFAOへの漁獲報告が、公海についてのものと排他的経済水域(Exclusive Economic Zones: EEZs)のそれとで区別されていないためである。」と述べている。^{*3}

とはいえ、最近 Marine Resources Assessment Group 社が出した報告書では、公海におけるIUU漁業の年間評価額はおよそ12億米ドルにのぼりうると見積もられている。^{*4} この数字は、マグロ類(主としてクロマグロ、キハダマグロ、ビンナガ、メバチ)、サメ類、メロ(マゼランアイナメ等)、タラ、アカウオ、キンメダイ、オレンジラフィー、イカのIUU漁業の規模について、さまざまなソースから得られる情報から見積もられたものである。



延縄の鉤針が鱗に刺さって釣られたクロトガリザメ。

©Cat Holloway

Box 1. 違法、無報告、無規制 (Illegal, Unreported and Unregulated: IUU) 漁業の定義

違法漁業とは以下に当てはまるものである:

国家の司法権内の水域で、その国民または外国人の船舶により行われる漁業のうち、その国の許可を受けていないものや、その法や規制に違反して行われるもの;

関係する地域漁業管理機関の加盟国の船籍を持つ船舶により行われるが、組織で採択され、その国が拘束される保安全管理措置もしくは適用可能な国際法の関連措置に違反して行われるもの; または

地域漁業管理機関の協力国が同意したものを含め、国内法や国際協定に違反するもの。

無報告漁業とは以下に当てはまるものである:

国内法や規制に違反して関係国内当局への報告を行わない、または虚偽の報告を行ったもの; または

地域漁業管理機関の権限海域内で行われるもののうち、その機関の報告手順に違反し、その組織への報告を行わない、または虚偽の報告を行ったもの。

無規制漁業とは以下に当てはまるものである:

関係する地域漁業管理機関の海域において、この機関の保安全管理措置と一貫しない、あるいは違反する方法で、無国籍あるいはこの組織の加盟国や漁業主体の船籍を持たない船舶によって行われるもの; または

適用できる保全または管理の措置が存在しない海域で、あるいはそのような魚類資源に対して行われ、その漁業活動が国際法下での国家の海洋生物資源保全責任と一貫しない方法で行われるもの。

(違法、無報告、無規制漁業削減のための国連FAOの国際行動計画第3.1条、3.3条より。
FAO, Rome 2001)

The Environment Justice Foundation (英国の環境団体) は、2005年に発行した報告書の中で、IUU漁業による損害は発展途上国だけで年間20-150億米ドルに上るという概算を引用している。^{*5}

近年、IUU漁業の問題を認めて取り組む建設的な国際政治活動があらわれてきた。中でも特筆すべきは、2001年に採択された UN FAO International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and

Unregulated Fishing (「IUU漁業削減のための国際行動計画」) である。各地域漁業管理機関は、IUU漁業の防止にさまざまな条例を採択してきており、また国連周辺でも、各国により効果的な対策をとらせる決議や宣言がいくつも出てきた。さらに最近では、国連事務総長が Consultative Group on Flag State Implementation (旗国協議グループ) を設置し、また各国の水産閣僚は共同で Ministerially-led High Seas Task Force on Illegal, Unreported



and Unregulated Fishing on the High Seas(公海における違法、無報告、無規制漁業に対する閣僚指揮下の公海対策委員会)を設置している。とはいえIUU漁業を防止、廃絶するには、こうした政治的努力が刺激を与え、さらに有効な活動を喚起する必要がある。2004年に「行動計画」の効果を評価したFAOは、「FAOが入手できる情報の範囲では、IUU漁業は激しさも地域的広がりも増してきており、漁業を持続可能に管理しようとする国家的、地域的努力を脅かし続けている」と述べている。*6

IUU漁業を許し、その防止を妨げたのは、主として公海における漁業統制の欠如だった。1950年代から60年代初頭にかけて、商業的で大規模な漁船団の発達が公海における操業活動を大きく拡大していたにもかかわらず、多くの公海領域では長年の間、さまざまな漁法や魚種のいずれに対しても、国際的規制というものが事実上まったく存在しなかったのだ。近年次第に狙われるようになった深海魚種に対して行われる公海漁業は、自国EEZs内の搾取でその脆弱な個体群と壊れやすい環境が崩壊するのを防ごうとする数力国(公海に対してはもっと少ない)の努力に関わらず、いまだほ



ベリーズの違法マゼラン
アイナメ延縄船 *Grand
Prince*。インド洋にて。

©グリーンピース/Daniel
Beltra

とんど無統制、無規制のままである。地域漁業管理機関(RFMOs と略される: regional fisheries management organizations)は存在しているが、その多くは加盟国に対しても便宜置籍/IUU国および船団に対しても、公海における乱獲を防止できるほど厳しい規制を設定、あるいは事実上強制することに失敗している。

さいわいなことに、漁業の規制されていない公海領域に新しい地域漁業管理機関を作ったり、既存組

織を改善して、保全、予防管理、生態系アプローチの原則と責務といった、1995 UN Fish Stocks Agreement(1995年の国連魚類資源協定)や UN FAO Code of Conduct for Responsible Fisheries(FAOの責任ある漁業規範)、その他の関連文書の精神を盛り込もうという機運が、近年非常に高まっている。

こうしたプロセスの一環として、地域漁業管理機関は、加盟国が組織で採択される法的拘束措置を含む合意から「手を引く」ことを許すような手続きや、こうした合意の採択そのものを一国が単独で妨害することを許すような手段を排除する必要がある。さらに各組織は、その組織で採択された保全措置を加盟国が遵守することを保証する、これまでよりずっと有効な手段を確立しなくてはならない。

この点においては、責任ある多くの旗国も、自国旗を掲げる船舶による公海でのIUU漁業を削減するよう、これまでよりはるかに大きな努力を払う必要がある。最近行われたFAOの加盟国に対する調査では、やるべき仕事はまだ多く残されていることが示唆されている。調査に解答を寄せた64カ国のうち半分以上の国々が、自国旗を掲げた漁船の公海での活動に対する管理能力が不十分もしくは無力であると述べている。管理措置を適用することで自国旗を掲げる船舶が公海での保全管理基準を満たすようにしていることを宣言した国は、わずか23カ国である。半分の国々では、IUU漁業(セクション2で南極海の公海漁業に関連して詳しく議論する)の履歴を持つ漁船の登録を回避する手段を確立していなかった。これまでより有効な旗国基準を適用させる措置を採択する国々も増えたが、上記のことを考え合わせると、非便宜置籍国による活動がもっとも必要なのである。^{*8}

いずれにせよ、便宜置籍船による公海漁業の問題が、今後も現状と似たレベルの激しさと地域的広がりで続けば、旗国や地域漁業管理機関の管理能力を改善することは非常に困難、または単に失敗するだろう。

本報告では、公海におけるIUU漁業、特に便宜置籍漁業と闘う国際努力の有効性検証の基準として、国連FAOの「IUU漁業削減のための国際行動計画」により形成され、国連総会採択などの数多くの宣言や決議によって強化された、公約を使用する。

セクション1では、大型漁船による便宜置籍利用の最近の、具体的には2001年のFAOの行動計画採択以後の傾向について、一般人が入手可能な情報をもとにレビューする。ここでは便宜置籍大型漁船の数が、世界の産業漁業船団の中に依然大きな割合を占めるという事実を強調する。このセクションには、便宜置籍船の所有者や運用者の所在国や、新造船による便宜置籍利用、およびロイド船名録に国籍が「不明」の漁船が増えていることについての情報もある。

セクション2は南極海におけるマゼランアイナメ(英名Patagonian toothfish。日本での流通名はメロや銀ムツ。英語圏ではChilean Sea Bassとも呼ばれる)のIUU漁業を例にとり、フラグホッピング(船籍を次々素早く移すこと)など、便宜置籍利用の進歩についてレビューする。ごく最近明白に見られるようになった動きとして、IUU漁業前歴のある企業や船舶が、船籍を便宜置籍国から南極海洋生物資源保存委員会(Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources: CCAMLR)加盟国に移すことによってそのIUU操業の「合法化」を試みるという動きがあるが、これについても検討する。このセクションでは、こうした操業における人権および労働者の権利の蹂躪(場合によっては船員の死を招く)という非常に不穏な情報も提供する。

セクション3および4では、公海で操業する合法、IUUいずれの遠洋漁業漁船に対しても、漁獲物の洋上積み替えや洋上給油／補給を行う世界的インフラストラクチャについて、詳しい情報を提供する。セクション3では、洋上積み替えの規制の可能性について見ていく。洋上積み替えはマグロのような高価値のIUU漁獲を市場に移動するメジャーな手段となっているのである。これを規制することにより、高価値のマグロ種に対するIUU漁業およびこうした洋上インフラに頼って操業を行う他の公海漁業を防止、排除する法令の有効性が大きく向上するはずである。

セクション5では公海上の遠洋漁業船団をサポートする他の産業セクターについてレビューし、これらのセクターの協力を取り付けてIUU漁業と闘うために行うべきいくつかの行動について見ていく。



南極海で作戦中の
オーストラリア関税
局National Marine
Unitの職員。

©オーストラリア連
邦政府関税局



ウルグアイ船籍のViarsa 1は、2003年8月に南極海中を走り回る長い大追跡の末、オーストラリアの南極海でのマゼランアイナメの違法操業容疑で拿捕された。この船は南アフリカとイギリスの当局の協力のもと拿捕され、オーストラリアに戻された。

© オーストラリア連邦政府水産管理局

セクション6では漁船の便宜置籍システムの背後にある種々の経済的問題について記し、これらに対処する潜在的な法的手段を探る。漁業に関する国際法の強化により、公海におけるIUU漁業は次第に「無規制」漁業というよりは「違法」漁業となってきた。こうした法制強化としては、UN Fish Stocks Agreement in 2001(2001年の国連魚類資源協定)の発効や、新しい地域漁業管理機関を作る、あるいは既存機関を国際法に従うよう改善しようとする動き、さまざまな漁業管理機関でこれまでより厳しい保全管理措置や、IUU漁業を対象とした措置が採択されていることなどが挙げられる。このセクションでは、国際海洋法裁判所などの

調停機構を利用し、旗国に船籍船のIUU漁業関与を防止できない状態から脱却するための法的拘束力のある動機付けを与える、という可能性を探る。ここでは国際法の隙間、特に国連海洋法条約第91条で、船舶の受益的な所有と使用が旗国内で行われるよう「真正な関係(genuine link)」を定義する必要があることを明らかにする。

セクション7はこの報告書の結論である。ここではこれまでのセクションで明らかになった種々の問題に対して、FAOの「IUU漁業削減のための国際行動計画」の実施に具体的で現実的効果を持つよう立案した一連の勧告を行う。

セクション 1

大型漁船による便宜置籍利用の世界的動向

ロイドの『船名録』から得られる情報は、漁船と便宜置籍システムの関係の趨勢をよくあらわしている。この報告書では、1999年、2001年、2003年および2005年のデータを分析した。^{*9} これらの年を選んだのは国連FAOの水産委員会が「IUU漁業削減のための国際行動計画」(International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate IUU Fishing)の最初のドラフトに合意した1999年以後の、大型漁船(24m以上)による便宜置籍利用について概括するためである。

この報告書では、ロイドのデータベースから得られた、主な便宜置籍国14カ国に船籍を置く漁船(「fishing vessel(漁船)」、「trawlers(トロール船)」、「fish factory ships(魚工場船)」)についての情報を分析している(Table 1.1)。この14カ国を選択した基準は以下の通りである。まずパナマ、ベリーズ、ホンジュラス、セントビンセントおよびグレナディーン諸島の4カ国は、便宜置籍する大型漁船(24m以上)の数が常に上位を占め、2002年に行われた便宜置籍国とIUU漁業に関する世界的調査^{*10}でも、もっとも多くの地域漁業管理機関から特に注意を要する旗国であるとされた国々である。ポリビア、グルジア、赤道ギニア、シエラレオネ、カンボジアは、船籍船舶が大西洋においてIUU漁業を行ったために大西洋まぐろ類保存国際委員会(International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas: ICCAT)から輸入制裁を一度以上受けている国々である。残りの5カ国は、国際運輸労連(ITF)および国連事務総長の旗国諮問グループの報告書^{*11}により漁船を非常に多く置籍する便宜置籍国とされた国々のリストから(上記の9カ国に加えて)選ばれた。

実のところ、Table 1.1の国リストはもっとずっと長くてもよかった。たとえば国産運輸労連(ITF)は、商船漁船を合わせて32の国々が便宜置籍を営んでいるとしている。^{*1} 2005年8月現在、ウェブサイトwww.flagsofconvenience.comには、便宜置籍国リストとして14の国々を挙げており、この中には

Table 1.1に入っていないドミニカ、ジャマイカ、マルタ、モンゴル、スロバキア共和国、コモロ連合の六カ国が含まれている。^{*13} また2002年に発行された国連FAOの報告書には、便宜置籍を営み、かつ近年に漁船を登録した32カ国が挙げられている。^{*14}

Table 1.1に挙げた14カ国に登録されている船舶以外にも、船籍不明の漁船や、ロイドの船名録にある国に加えてFOC国にも登録しているという漁船が数多く存在する。我々が2003年のロイドのデータベースで船籍が「不明」とされている大型漁船の中からランダムに30隻選び、Lloyd's Marine Intelligence Unit(ロイド海事情報社)、国際電気通信連合(ITU)、INMARSAT(国際海事衛星機構)、さらにはポート・ステート・コントロール(寄港国による外国船舶の監督)についての国際海事機関のプログラムに責務を負うさまざまな官庁部局など、他のデータソースを利用して調査したところ、13隻の船籍が判明した。このうち8隻は上に挙げた14の便宜置籍国のいずれかの旗を掲げており、他の4隻はその他の便宜置籍国に籍を置き、最後の一隻は既にスクラップにされていた。Table 1.2で示したように、ロイドの船名録で船籍が「不明」とされている大型漁船の数は、2005年には1999年から約50%増加して、1,650隻以上となっている。ちなみに1995年から2005年の各年度のロイド船名録に載った大型漁船(24m以上)を総計すると、およそ20,000隻となる。

Table 1.1. オープンレジストリを営む14カ国(便宜置籍国)に登録する全長24メートル以上の漁船の隻数、合計トン数、平均トン数、平均船齢の1999、2001、2003、2005年の比較。ソース: Lloyd's Register of Ships

旗国	データ年	この旗国登録の隻数	全便宜置籍国の合計隻数に占める割合(%)	この旗国のトン数の合計	一隻当たりの平均トン数	全便宜置籍国の合計トン数に占める割合(%)	平均船齢
ベリーズ	1999	402	29.4 %	329,397	819.4	31.6 %	24
	2001	443	33.8 %	329,285	743.3	29.4 %	24
	2003	261	20.4 %	301,885	1156.6	29.3 %	23
	2005	241	19.0 %	259,119	1075.2	26.9 %	22
ボリビア	1999	1	0.1 %	232	232.0	0.0 %	52
	2001	12	0.9 %	7,935	661.3	0.7 %	16
	2003	22	1.7 %	21,041	956.4	2.0 %	23
	2005	16	1.3 %	16,824	1051.5	1.7 %	26
カンボジア	1999	6	0.4 %	6,547	1091.2	0.6 %	20
	2001	15	1.1 %	17,336	1155.7	1.5 %	25
	2003	31	2.4 %	29,978	967.0	2.9 %	25
	2005	47	3.7 %	27,773	590.9	2.9 %	27
キプロス	1999	62	4.5 %	212947	3434.63	9.9 %	20
	2001	50	3.8 %	108,721	2174.4	9.7 %	20
	2003	44	3.4 %	94,665	2151.5	9.2 %	20
	2005	27	2.1 %	66,483	2462.3	6.9 %	22
赤道ギニア	1999	56	4.1 %	30,984	553.3	3.0 %	20
	2001	51	3.9 %	28,088	550.7	2.5 %	19
	2003	39	3.1 %	23,196	594.8	2.3 %	21
	2005	39	3.1 %	21,636	554.8	2.2 %	22
グルジア	1999	29	2.1 %	10,792	372.1	1.0 %	22
	2001	39	3.0 %	25,338	649.7	2.3 %	24
	2003	50	3.9 %	23,574	471.5	2.3 %	20
	2005	60	4.7 %	45,756	762.6	4.7 %	22
ホンジュラス	1999	394	28.8 %	172,675	438.3	16.6 %	27
	2001	289	22.1 %	123,070	425.8	11.0 %	27
	2003	432	33.8 %	168,009	388.9	16.3 %	25
	2005	416	32.8 %	158,842	381.8	16.5 %	24

続く...

Table 1.1. 続き

旗国	データ年	この旗国登録の 隻数	全便宜置籍国 の合計隻数に 占める割合(%)	この旗国の トン数の合計	一隻当たりの 平均トン数	全便宜置籍国 の合計トン数に 占める割合(%)	平均船齢
マーシャル諸島	1999	11	0.8 %	18,701	1700.1	1.8 %	21
	2001	9	0.7 %	14,787	1643.0	1.3 %	21
	2003	10	0.8 %	13,544	1354.4	1.3 %	17
	2005	7	0.6 %	11,434	1633.4	1.2 %	17
モーリシャス	1999	22	1.6 %	7,581	344.6	0.7 %	31
	2001	23	1.8 %	8,760	380.9	0.8 %	31
	2003	24	1.9 %	10,331	430.5	1.0 %	30
	2005	24	1.9 %	9,632	401.3	1.0 %	30
オランダ領 アンティル諸島	1999	17	1.2 %	16,917	995.1	1.6 %	26
	2001	24	1.8 %	28,131	1172.1	2.5 %	22
	2003	21	1.6 %	18,100	861.9	1.8 %	22
	2005	20	1.6 %	8,294	414.7	0.9 %	24
パナマ	1999	213	15.6 %	167,755	787.6	16.1 %	32
	2001	187	14.3 %	147,499	788.8	13.2 %	31
	2003	194	15.2 %	129,287	666.4	12.5 %	30
	2005	222	17.5 %	134,286	604.9	13.9 %	30
セントビンセント および グレナディーン島	1999	108	7.9 %	168,283	1558.2	16.1 %	25
	2001	98	7.5 %	154,581	1577.4	13.8 %	25
	2003	81	6.3 %	116,643	1440.0	11.3 %	25
	2005	74	5.8 %	97,893	1322.9	10.2 %	26
シエラレオネ	1999	27	2.0 %	9,768	361.8	0.9 %	33
	2001	23	1.8 %	8,183	355.8	0.7 %	32
	2003	28	2.2 %	9,415	336.3	0.9 %	29
	2005	27	2.1 %	8,679	321.4	0.9 %	29
バヌアツ	1999	37	2.7 %	50,912	1376.0	4.9 %	23
	2001	46	3.5 %	116,870	2540.7	10.4 %	16
	2003	40	3.1 %	70,953	1773.8	6.9 %	13
	2005	47	3.7 %	118,298	2517	12.3 %	11

Table 1.2. ロイドのデータベースにある24メートル以上の漁船(漁船、トロール船、魚工船)。14の便宜置籍国および船籍「不明」船を含むすべての国々の船を含む。この表には隻数、総トン数と、それぞれに便宜置籍船および船籍「不明」船が占める割合、平均総トン、平均船齢を掲載している。ソース: Lloyd's Register of Ships.

年	旗国	24m以上の漁船の隻数	総数に占める割合(%)	総トン数(Gross Tonnage) 総トン数に占める割合(%)	総トン数に占める割合(%)	平均総トン	平均船齢
1999	すべての国々	19578		10,537,690		538.2	27
(Jun)	14の便宜置籍国	1368	7.0%	1,043,169	9.9%	762.6	26
	船籍不明	1104	5.6%	392,312	3.7%	355.4	34
2001	すべての国々	19527		10,363,926		566.3	26
(Oct)	14の便宜置籍国	1309	6.7%	1,118,584	10.8%	854.5	26
	船籍不明	1227	6.3%	535,614	5.2%	436.5	32
2003	すべての国々	19771		10,902,500		551.4	26
(Dec)	14の便宜置籍国	1277	6.5%	1,030,631	9.5%	807.1	25
	船籍不明	1483	7.5%	618,212	5.7%	416.9	29
2005	すべての国々	19482		10,275,073		527.4	25
(Jul)	14の便宜置籍国	1267	6.5%	963,313	9.4%	760.3	25
	船籍不明	1656	8.5%	836,048	8.1%	504.9	28

便宜置籍漁船所有者の所在国

便宜置籍船のほとんどは、置籍国に「所在」する虚偽企業やペーパー企業の名で登録されている。これらの便宜置籍船所有者は、自分自身「受益所有者」と船舶所有者として公に登録された企業との間の「法的に不可視の関係」を維持すべく入念に努めているため、通常は真の所有者の名前、国籍、所在地等は慎重に隠蔽されている。ところがこれは常に必ず言えることではない。ロイド船名録で Table 1.1 の14の便宜置籍国に登録された漁船の所有者、管理者企業には、欧州連合(EU)の国々や台湾ほか、一般的には便宜置籍国ではないと考えられている国々の所在となっているものが沢山あるのだ。便宜置籍漁業国の上位を占める国々の船籍漁船を所有、運用している企業の所在地トップ5は、台湾、ホンジュラス、パナマ、スペイン、ベリーズなのである。

EUの国々を総計すると、このリストのトップに来る(この約半分はスペイン/カナリヤ諸島が占める)。所有者が台湾およびスペイン(カナリヤ諸島を含む)に居住する企業(登録所有者)や船舶の名称リストは付録IIにある。

Table 1.3. Table 1.1にある14の便宜置籍国に登録する漁船の所有者、運用者、船団管理者、グループ管理者の所在国トップ20。ソース: Lloyd's Register of Ships, July 2005.

所有者、管理者、グループ*15 の所在国	24m以上の漁船の数	2005年に14の便宜置籍国籍に登録している24m以上の漁船の総数 に対して占める割合
台湾	142	11.2
ホンジュラス	111	8.8
パナマ	96	7.6
スペイン	87	6.9
ベリーズ	74	5.8
韓国	43	3.4
シンガポール	34	2.7
日本	32	2.5
バヌアツ	31	2.4
アメリカ	29	2.3
中国	29	2.3
香港	27	2.1
グルジア	25	2.0
モーリシャス	22	1.7
ロシア	19	1.5
セントビンセントおよびグレナディーン諸島	19	1.5
キプロス	18	1.4
ギリシャ	16	1.3
赤道ギニア	15	1.2
カンボジア	15	1.2
欧州連合*16	170	13.4

1999-2005における大型漁船の便宜置籍利用傾向のまとめ

ロイドのデータベースから得られる情報は、100%正しいとも、最新の状態にあるとも考えることはできない。国から国へ登録を移すと、更新にしばしば遅れが生ずるものである。だから便宜置籍国に登録された大型漁船の国籍や所有権や総数については、年の途中にも大きく変わりうる。さらには、14の便宜置籍国のいずれかに船籍を置きながら、地域漁業管理機関の管轄海域での操業認可船リストに載っている船舶があるのだ。その数は最大で15%にも上るので、これについてはセクションの後半で考察する。こうした注意は必要だが、ロイドのデータベースの情報からは、いくつも顕著な傾向が判明している。これを以下に記す。

i. 便宜置籍国のトップ4

1999年から2005年の全期間を通じ、ベリーズ、パナマ、ホンジュラス、セントビンセントおよびグレナディーン諸島の四カ国は、漁船の便宜置籍国をリストアップしたTable 1.1のトップを占め続けている。同期間でこの四カ国の船籍船数の合計は1,117から953と、約15%減少している(ベリーズは約40%減少している)が、登録された大型漁船の数と言う点でこれらの四カ国は依然トップにあり、2005年でも合計950隻以上の大型漁船を登録している。



2003年に南極海でマゼランアイナメの密漁を行っていたIUU船Viarsalに接舷する関税局職員。

©オーストラリア連邦政府関税局

ホンジュラスは、Table 1.1のリストで2005年の登録漁船数第一位だ。ホンジュラス船籍の大型漁船の数は1999年から2001年にかけては減少したが、2001年から2003年にかけて100隻以上増加し、結局2005年7月の時点で416隻となっている(ロイズ船名録による)。一般的な話をすればホンジュラス船籍の漁船数がこれほどの割合で変化したことは、漁船が船籍(旗)を国から国へ比較的簡単に「ホップ」できるということを暗示する。変更は船舶が洋上で操業中にでも、ファックスで簡単に行うことができるのだ。2005年7月現在ホンジュラスに登録している406隻のうち、ホンジュラス登記の企業所有のものは106隻しかなく、195隻は他の25カ国に登録されている。また残りの106隻は所有者「不明」とされている。*17

ICCAT、CCAMLR、IOTC ほかの地域漁業管理機関は、近年数多くの措置を採択してきた。中にはこれら四カ国に対する貿易対策や輸入禁止措置もある。こうした措置が、漁船の登録抹消に少しは結びついた国もあり(パナマ、ベリーズ)、これは上で触れた隻数の減少をいくらか説明しているとはいえ、ロイドの情報を見ると、この四カ国にとって多数の漁船を登録したままであることを妨げるだけの効果があったとは言えない。また便宜置籍志向の漁船所有者の多くにとっても、パナマ、ベリーズ、ホンジュラス、セントビンセントおよびグレナディーン諸島に船籍を置き続けることの妨げとなっているとも言えない。

ii. 将来有望な便宜置籍国

これらの国々に加え、ゲルジア、カンボジア、バヌアツ、ポリビアが漁船の便宜置籍に「将来有望」であるようだ。この四カ国に置籍する漁船の数は、1999年から2003年の間で70隻から184隻（四カ国合計）と、著しく増加している。2005年時点でもこれは170隻と微減したのみである。バヌアツ船籍の47隻のうち、31隻は2000年以降に建造されたものである。さらに最近では、南極海でマゼランアイナメのIUU漁業の運用者たちがトーゴ船籍を好むようになってきている（セクション2を参照）。2005年7月現在のロイド船名録によると、トーゴ登録の大型漁船は15隻にのぼる。これに対し、1999年に62隻の大型漁船を在籍させうち35隻は国外所有/管理のものだったキプロスは、2004年のEU加盟以後、登録船舶の数は著しく減少させている。2005年にキプロス登録となっている大型漁船は27隻で、うち国外所有は11隻である。

iii. 世界の産業漁業船団に占める便宜置籍船の割合

Table 1.2 からは、上記14カ国に登録された船舶の全長やトン数の平均が、ロイドのデータベース

にある24メートル以上の漁船全体（すべての国々の総計）の平均よりかなり大きい、ということがわかる。2005年に14の便宜置籍国のいずれかに登録している漁船の数は、ロイド船名録にある大型漁船の総計の6.5%にすぎない。だが総トン数で見ると、これらはロイドのデータベースにある大型漁船全体の9.4%に相当しているのである。

iv. 船籍不明

便宜置籍船以外にも、国籍が「不明」とされている大型漁船がある。これはロイド船名録のデータベースにある大型漁船の総数に対して8.5%を占める。便宜置籍船と船籍不明船の数を合わせると、世界全体の大型漁船船団に占める隻数の割合は15%、総トン数に占める割合は17.5%となる。このように世界の大型漁船船団には、容認できないほど高い割合で便宜置籍船や船籍不明船がありこれらは公海上のIUU漁業に携わっている可能性がある。

さらに言うと、データベース上で船籍が「不明」となっている船の数は、同期間中にかかなり増加しており、1999年以来でいえばほぼ50%増えている。さらに特筆すべきは、ロイド船名録で船籍「不明」となっている漁船が、1994年にはわずか14隻しか

オーストラリアの新造南極海巡視船 Oceanic Viking (写真はP&O Maritime Serviceの好意による)。

©オーストラリア連邦政府関税局





違法の流し網の中でグリーンピースが見つけた死んだツノドリ。ロシアクリル諸島にて。

©グリーンピース

なかった(2005年では1,656隻)という事実だ(国際運輸労連の報告書*18による)。上でも述べたが、ロイド船名録で船籍「不明」の船舶からランダムサンプリングした30隻のうち8隻は、実際には便宜置籍国に登録されていたことが、我々の補足調査で判明している。これは現在ロイド船名録で船籍「不明」とされている大型漁船のかなりの部分が、実際には便宜置籍国に登録されている可能性があることを示している。*19

ただし、こうした船籍「不明」船のある程度が便宜置籍船でありうるのは確かだが、スクラップ、放置、沈没した船舶や、ロイドに最近の登録や船籍変更の情報をまだ提供していない国々に登録された船舶も含まれていることも事実だ。ロイド船名録データベースには25,000隻以上の漁船が存在し(うち約5,000隻は全長24メートル以下)、報告状態や記録保持品質には各国間に格差があるため、データ

ベース上の全漁船に対して正確で完全な最新のデータを維持するということは困難なのである。

v. 便宜置籍船所有者の国籍と所在国

ロイド船名録の情報には実に印象的な側面が見られる。14の便宜置籍国に登録した船で、その所有者や操業者が、一般的には「責任ある」漁業国と考えられている国々に所在するとされた数の多さである。Table 1.5にある通り、EU加盟国所在の企業や個人の所有となっている便宜置籍大型漁船の数は特に多く、中でもスペイン(カナリヤ諸島を含む)が飛び抜けている。これは、多くの国々で、国民や司法権内の企業が便宜置籍漁船を所有、操業することを防ぐ国内法が存在しないか、わずかな効果しか持っていないか、その運用に問題がある所有者たちが自分の居住国を隠したり、便宜置籍国偽の船舶所有会社を作って自分の活

動を隠したりする必要をまったく感じさせないほどにということを示唆する。しかし国連FAOの「IUU漁業に対する国際行動計画」の第18条と19条は、各国に、国民や自国法管轄内の企業がIUU漁業に従事しないこと、漁船を便宜置籍国(たとえば旗国責任を取らない国)に登録することの防止を確実にすることを明確に求めている。

vi. 便宜置籍漁業の排除における国連FAO「国際行動計画」の有効性

結局、Table 1.1およびTable 1.2から非常によくわかる傾向として、ロイド船名録データベースで14の便宜置籍国に登録している漁船の数が、1999年から、国連FAOのIUU漁業に対する「国際行動計画」採択後四年が経過している2005年にかけても、比較的少数(わずか149隻)しか減少していないということがわかった。

ロイドのデータベースにある情報が便宜置籍の実態を比較的良く示していると仮定すると、国連FAOのIUU漁業に対する「国際計画」の採択や、IUU漁業と闘うために各地域漁業管理機関や各国によって行われてきたさまざまな努力*20は、世界的に見

て、大型漁船が便宜置籍を利用することを思いとどまらせるのに限定的な効果しか上げていない。

新造船

ロイドの船名録によると、2001年から2003年にかけて24m以上の漁船が建造されたが、このうち58隻の船籍は、2003年末にはTable 1.1に挙げた14の便宜置籍国か、船籍「不明」である。これは新造大型漁船のかなりの数が、まさにIUU漁業に携わるために建造されている、という深刻な問題を示している。

上の方でも触れたが、便宜置籍国に登録されたり船籍「不明」となっている船舶の多くは、台湾で建造されている。さらにいえば、台湾でこの期間に建造された24m以上の漁船51隻のうち、2003年末に台湾籍となっているのはたったの一隻である。残り全ては便宜置籍国の船籍となっているということだ。筆者らは2000年から2005年にかけて建造された船舶について調べるうち、建造された大型漁船のうち100隻以上が、進水と同時に最初から14の便宜置籍国の旗を掲げていたということを発見した。ただしこうした船のおよそ四分の一は、2005年までにこの14国以外の国に船籍変更している。

Table 1.4. 抜粋: 2001、2002、2003年の新造漁船

2001、2002、2003年の24m以上の新造漁船	隻数 ^a	総トン数
登録総数	478	263,354
14の便宜置籍国登録または船籍不明	58	36,985
便宜置籍と船籍不明が全体に占める割合(%)	12%	
便宜置籍		
ベリーズ	11	3,644
ボリビア	5	4,159
カンボジア	1	2,495
グルジア	6	3,289
マーシャル諸島	1	1,152
オランダ領アンティル諸島	1	393
パナマ	9	2,744
セントビンセントおよびグレナディーン諸島	1	635
バヌアツ	20	17,631
不明	3	843

Table 1.5. 台湾高雄のLien Cherng Shipbuilding Co. Ltd.建造の船でCOLTOの容疑船リストに載ったことのあるもの。*22

当初の船名と船籍		過去の船名と船籍		現在の船名と船籍	管理者	国籍
Austin	ポリビア	Koko	グルジア	South Ocean ベリーズ	Kando Maritime	台湾
Boston	ポリビア			Jian Yuan グルジア	Kando Maritime	台湾
Champion	ポリビア			Kang Yuan グルジア	Kando Maritime	台湾
Darwin	ポリビア			Kiev グルジア	Kando Maritime	台湾
Eva	ポリビア	Monas	グルジア	Mellas Ukraine	Chuan-Chuan Yoo	台湾
Florence	ポリビア	Nantai	グルジア	Simeiz Ukraine	Chuan-Chuan Yoo	台湾
Georgia	ポリビア	Zarya	Russia	Globalpesca I* Chile	Kando Maritime	台湾
Hunter	ポリビア	Strela	Russia	Globalpesca II* Chile	Kando Maritime	台湾
Isabel	ポリビア			Volna Russia	Chuan-Chuan Yoo	台湾
Jackson	ポリビア			Yantar Russia	Chuan-Chuan Yoo	台湾

*The Globalpesca I および II は2005年1月にチリ、サンチアゴのGlobalpesca SAIに売却されており、既にKando Maritimeの支配下には無いものと思われる

過去五年の間に、台湾では84隻の大型漁船が建造された。調査を行えば、大型マグロ延縄船減船のために作られた日本と台湾の共同プログラムの基ロイドの船名録によると、2001年から2003年にかけて24m以上の漁船が建造されたが、このうち58隻の船籍は、2003年末にはTable 1.1に挙げた14の便宜置籍国か、船籍「不明」である。これは新造大型漁船のかかなりの数が、まさにIUU漁業に携わるために建造されている、という深刻な問題を示している。

上の方でも触れたが、便宜置籍国に登録されたり船籍「不明」となっている船舶の多くは、台湾で建造されている。さらにいえば、台湾でこの期間に建造された24m以上の漁船51隻のうち、2003年末に台湾籍となっているのはたったの一隻である。残り全ては便宜置籍国の船籍となっているということだ。

筆者らは2000年から2005年にかけて建造された船舶について調べるうち、建造された大型漁船のうち100隻以上が、進水と同時に最初から14の便宜置籍国の旗を掲げていたということを発見した。ただしこうした船のおよそ四分の一は、2005年までにこの14国以外の国に船籍変更している。

過去五年の間に、台湾では84隻の大型漁船が建造された。調査を行えば、大型マグロ延縄船減船のために作られた日本と台湾の共同プログラムの基金から恩恵を受けている台湾企業の中に、便宜置籍船の新造に関わったものが居ないかどうかはわかるであろう。

さらに言えば、ICCATの「協力的漁業主体」という台湾の地位を考えると、その政府は台湾の造船所が

建造した船舶が便宜置籍国に登録しないことを確実にするよう努力すべきである。社団法人 責任あるまぐろ漁業推進機構 (Organization for Promotion of Responsible Tuna Fisheries: OPRT) などによれば、台湾の大型マグロ延縄船の多くは最近台湾に転籍したとのことである。ただしこれはまだロイド船名録に完全に反影されているわけではない。

台湾の造船所の中には、新造船が大きな割合で便宜置籍船になるような造船所がある。たとえば高雄のLien Cherng Shipbuilding Co. Ltd.は過去五年間に18隻を進水させているが、このすべてが造船所を出た時点で便宜置籍国旗を掲げている。この18隻のうち10隻はマゼランアイナメのIUU漁業に関係している。この中にはCoalition of Legal Toothfish Operators (COLTO: 適法マゼランアイナメ操業者連合)が2002年の報告書The Alphabet Boats, A Case Study of Toothfish Poaching in the Southern Ocean*21の中でアルファベット船隊と呼んだ、マゼランアイナメのIUU漁船群が含まれている。

全長24m未満の新造船

マグロその他の高度回遊性魚種を狙い、全長が24mをわずかに切る漁船の、主として台湾企業による建造が増加している。乗組員の雇用規則や安全規則を定める国際海事機関 (International Maritime Organization: IMO) や各国の法令には、国際的に合意された定義による大型船 (24m以上) であるか否かで扱いが変わるものがあり、このことがこうした24mの限度いっぱい船を建造する理由の一部を説明す

Oceanic Vikingに乗船する。

©オーストラリア連邦政府関税局



るかもしれない。しかしまた、24m未満で建造された船舶の一部が、ICCATや他の地域漁業管理機関により「大型」船に適用されるとされている資源保全措置を回避するために建造されたということも、また考えられるのである。

2003年、合衆国のICCAT委員は、連邦議会で次のように証言している：

「台湾の漁業会社は、ICCATの措置のほとんどが適用される24メートルという最小全長を意識的にわずかに下回る一連の船舶を建造するようになりました。これらの23.9メートル船は、カリブ海で大々的に操業を行なってサメ資源を減ぼしつつあり、さらにカジキやサヨリの深刻な混獲問題を引き起こしています…台湾政府はこうした状況をコントロールする方法も意思も持ち合わせておりません」*23

筆者らはロイド船名録中に、台湾所有で主として東部太平洋およびカリブ海で操業する22.5-23.9メートルの延縄船を46隻認めている。全長24メートル未満の船舶を建造する傾向は、南西太平洋でマグロ漁を行なう延縄船にも同様に現れている。2003年には、韓国および中国の造船所が全長

23.8-23.9メートルの延縄船を10隻、すべてタヒチ島パペーテの水産企業に引渡している。これは同社が発注した23.8-23.9メートルの延縄船32隻の最初の引渡である。

地域漁業管理機関の船舶登録簿と便宜置籍船

上記の14カ国に置籍している船舶のすべてが必ずしもIUU漁業に携わっているわけではない。大西洋、カリブ海、地中海でICCAT加盟国、協力国によって2005年にマグロおよびマグロ類似魚種の操業許可を与えられた船舶のリストには3,638隻が掲載されており、この中には大西洋での操業を許可されたパナマ船籍の船(全長24m以上)が10隻、ホンジュラス船籍の船も3隻ある。前年にはICCAT海域での操業をブラジルに許可された便宜置籍船が相当数存在したが、2005年7月の時点では、ブラジルの許可を受けた船舶はすべてブラジル船籍となっているようだ。*24

全米熱帯マグロ類委員会 (Inter-American Tropical Tuna Commission: IATTC) のリストには、2005年に東部太平洋での操業をパナマに許可されたパナマ船籍の3隻の延縄船と、21隻の巻

き網漁船が載っている。さらにホンジュラスとバヌアツは、同海域で許可を受けた操業中の巻き網漁船と延縄船を合わせて58隻持つ。IATTCはボリビアがIATTC領域での操業を許可したボリビア船籍の45隻の延縄船を識別しているが、面白いことに、ボリビアはIATTCの加盟国でも「協力的非加盟国」でも「協力的漁業主体」でもなく、さらにこれらのボリビア船は、この海域での操業を許可された延縄漁船や巻き網漁船のIATTCリストに載っていない。^{*25}

南太平洋フォーラム水産局のVessel Register of Vessels in Good Standing(資格船舶船籍簿)は、太平洋フォーラム諸国のEEZ(排他的経済水域)での漁業活動(給油、積み替え、魚類輸送を含む)を許可された船が掲載されているが、ここにはベリーズ、カンボジア、マーシャル諸島、パナマ、バヌアツ船籍の延縄船58、巻き網漁船31、竿釣り漁船4、さらには46隻の魚輸送船と2隻の母船、3隻の給油船を含まれており、これらは南太平洋フォーラム(太平洋諸島フォーラム)加盟国の監督下での運用を認められている。^{*26} この46隻の魚輸送船のうち、43隻はパナマ船籍、残りの3隻はベリーズ船籍である。

インド洋まぐろ類委員会(Indian Ocean Tuna Commission: IOTC)は、加盟国や協力国によりインド洋でマグロおよびマグロ類似魚種の漁獲を許された1,973隻のリストの中に、上記14カ国船籍の船を一隻も含んでいない。^{*27} 同時に注目すべきは、このIOTC海域での操業を許可された船舶のリストには、台湾船籍の船も載っていないということである。しかしながら、インド洋海域では比較的多数の台湾船籍延縄船が操業しているはずだ。^{*28} CCAMLR海域で2003-2004年のシーズンに操業を許可された便宜置籍国船籍の船は一隻のみ(バヌアツ)である。

合計すると、Table 1.1に挙げた14カ国に籍を置く漁船のうち、大西洋(地中海とカリブ海を含む)、インド洋、太平洋南西部、熱帯太平洋東部でマグロなど高度回遊性魚種の漁獲を許可されたものの合計は、2005年7月で188隻となる。ただ、この中には複数の海域で漁獲を許可されたため重複した船舶もあるはずで、さらに言えば、年度の中でもこうした船舶の数は変化しうる。とはいえ、上記の地域漁業管理機関海域で認可を受けた船舶のリストにもし重複が無かったとしても、188隻という数はTable 1.1に挙げた14の便宜置籍国船籍の船の合計の14%にすぎない。

Table 1.1の14カ国の船舶の多くがマグロおよび他の高度回遊性魚種を狙う延縄船であることを考えると、重要な疑問が持ち上がってくる: 認可を受けた比較的少数の割合の船以外は、どこで操業しているのか?

たとえばホンジュラスには、2005年に登録のある24m以上の漁船が416隻ある。ホンジュラス船籍の船で、ICCAT海域内の操業を許可されたのはICCATのリストによると3隻、^{*29} 東部太平洋のIATTC海域でマグロ漁を許可された船は8隻である。インド洋や、南太平洋フォーラム(太平洋諸島フォーラム)諸国の領域でマグロ漁を許可されたホンジュラス船籍船は存在しない。2005年のホンジュラス船籍の残る405隻の大型漁船は、ほとんどは言わぬものの、多くがマグロ漁船であるらしい(たとえばロイド船名録にある24m以上のホンジュラス船籍船のうち、台湾所在の企業が所有/操業しているものが90隻ある)。残ったホンジュラス船籍の延縄船や巻き網漁船は、大西洋、インド洋、南太平洋、太平洋東部、地中海、カリブ海の漁場以外のどこで操業許可を受け、漁をしているのだろうか。ホンジュラス商船総管理局(Honduras General Directorate of the merchant Marine)は、漁船が公海での操業を意図してホンジュラス船籍を取得するには「水産養殖総合管理局からの許可、衛星モニタリングシステムが搭載済みであることを示す公的書類」および「マグロ漁を行う意図がないことの宣誓書類」が必要だと述べているのだが。^{*30}



混獲されたマカジキ(*Tetrapturus audax*)やサメ。©WWF-Canon / H el ene Petit

結論

上記の考察は数々のソースを引いており、何十にもクロスチェックしているとは言うものの、完全だとか最新だとかすべて正しいだとかは、あらゆる意味で言えるものではない。やはり現在や過去の船籍には欠落や遅れがあること、ロイドの船名録に数多くの船籍「不明」漁船があることや、真の所有権がペーパー企業の後ろにしばしば隠れていることが大きい。

このセクションで見てきた情報から明白に示されるのは、公海で操業する能力のある船舶の隻数、各船舶の動き、これまでの船籍変更、操業海域の履歴、関連の保安全管理措置の遵守や違反に対する賞罰歴についての、これまでよりはるかに正確で包括的で、きちんと更新される、集中型の情報の必要

性である。これはさまざまな地域漁業管理機関が出す操業認可船のリストにもっと一貫性を持たせるのに役立つし、もっとも重要なのは、これらの船舶の真の所有権についての情報は、さまざまな措置の遵守や実施を強化するのに必要だということだ。こうした情報はすべて、IUU漁業の削減に向けた国際的な努力に不可欠なものである。不幸なことに、現状では情報のさまざまな要目に欠落があるのである。

勧告

上記の情報をふまえると、勧告は数多い。さまざまな国に、自国民によるIUU漁船の所有や操業を罰するよう、これまでよりずっと精力的に取り組んでもらうこと、船舶所有権に関する情報の透明化、便宜置籍システムの廃絶などである。両著者は、大型漁船のグローバルデータベースと船舶の永久的な標識システムを以下のような線に沿って実施することを勧告する：*31

1. 船名や船籍の変更にかかわらず、明確な識別と恒久的な標識を可能とする、標準化された世界的な漁船標識システムを確立すべきである。

大型漁船、および旗国の内国司法権外での操業許可を持つ船舶の世界的データベースを確立すべきである。このデータベースは、漁具の種類、船籍履歴、現在および過去の所有権履歴といった技術的情報をとまなうもので、24メートル以下のもの（特に跨界性魚種や高度回遊性魚種の漁を行うもの）も含めて公海で操業可能なすべての船舶を含めたものとするべきである。こうしたデータベースは、新たに設立する「監視、管理、査察ネットワーク」により作成、運営できるだろう（この勧告はMinisterially-led High Seas Task Force（閣僚指揮下の公海対策委員会）によるものと類似する）。*32

3. 上記ポイント2を補足するものとして、IUU漁業歴のある船舶の世界的データベースもまた確立すべきである。これには以下の目的がある：

- こうした船舶の入港時に港湾管理者が識別し、より詳細な監視や監査を行うのに役立つ。
- 各国が、その船籍を得ようとする漁船の前歴をよりよく検討できるようにする。
- 地域漁業管理機関が合同し海域から海域へ（そして漁業から漁業へ）IUU漁船が移動するのを特定することを可能にする。
- IUU漁業に常習的に携わる企業や国家を同定するのに役立つ。
- IUU漁業に携わったことのある船舶への認可を拒否することで、IUU漁船の再販価値（中古価格）を潜在的に引き下げる。

4. 公海で操業を許可された船舶、漁獲記録の情報、および操業海域と単位努力当たりの漁獲量(catch per unit effort: CPUE)に関する既存のデータベースを合併集中することで、公海における漁獲および漁獲努力についての正確で包括的で集中的なデータベースを確立すべきである。これは漁獲報告に異常があればすぐに検知できるよう、特にデザインしたものでなければならない。
5. 各国は国内法の制定、施行によって、自国民や司法権内の企業が公海におけるIUU漁業に携わる船舶を所有、運行することや、その漁船が地域漁業管理機関の定めた保全管理措置の遵守を怠り続けた履歴のある旗国の船籍に登録することを、防止しなければならない。

セクション 2

マゼランアイナメのIUU漁業における船籍および人権蹂躞の動向

世界中の海洋で、IUU漁業の被害をもっともひどく被っているのは南極海である。南極海洋生物資源保存委員会(CCAMLR)は、IUU漁業と闘うために多くの措置を設けているが、IUU漁業問題は依然としてこの海域のマゼランアイナメ漁業を悩ませ続けている。マゼランアイナメのIUU漁業に携わる船舶は、常

に船籍を変え続けることで自らの存在を曖昧にし、コストを最小減に抑え、操業に対するあらゆる制限を回避している。南極海漁業のIUU船置籍ビジネスにもっとも最近加わった便宜置籍国はトーゴである。下の表でも判る通り、トーゴは南極海のIUU操業者の中でも最悪の違反者たちの第一選択となっているようだ。

Table 2.1. 最近トーゴに転籍した、マゼランアイナメのIUU漁業前歴がある漁船

船名	Official Number	船籍		受益者所在国	報告されたIUU操業
Amorinn	7036345	トーゴ	2003	カナリヤ諸島	
前Lome		不明	2002	カナリヤ諸島	CCAMLR 58.4.2 *33での操業を確認
前Noemi		ベリーズ	1998	カナリヤ諸島	IUU漁業への従事を報告された*34
Hammer	9042001	トーゴ	2004	スペイン	マレーシアで書類の無い魚を水揚*35
前Carran		ウルグアイ	2004	スペイン	ジャカルタで書類の無い魚を水揚*36
Masai	7410216	トーゴ	2004	カナリヤ諸島	
前Jara		ベリーズ	1999	カナリヤ諸島	IUU漁業への従事を報告された*37
前Satem Tuna		ホンジュラス	1995	カナリヤ諸島	
Lua	7208948	トーゴ	2000	カナリヤ諸島	
前Puerto Madryn		ベリーズ	1996	カナリヤ諸島	オーストラリアのEEZで目撃された*38
Ross	7388267	トーゴ	2004	スペイン	CCAMLR 58.7で操業中を目撃された*39
前Alos		ガーナ	2003	スペイン	フランスのEEZで目撃された*40
前Lena		セイシェル	2001	スペイン	
Typhoon 1	6905408	トーゴ	2004	スペイン	IUU漁業の前歴あり*41
前Typhoon 1		ベリーズ	2003	スペイン	
前Rubin		セイシェル	2002	スペイン	CCAMLRで操業中を目撃された*42
		セントビンセント	1998	スペイン	
Sargo	不明	トーゴ	2003	Unknown	CCAMLR 58.4.2で操業中を目撃された*43
前Lugalpesca		ウルグアイ		Unknown	



マゼランアイナメ(英名 Patagonian toothfish。日本での流通名はメロや銀ムツ。英語圏では Chilean Sea Bassとも呼ばれる)。

©オーストラリア連邦政府水産管理局

FAOの「行動計画」の第18条と19条は各国に、その自国民が当該船舶の所有者あるいは運用者としてIUUに携わることを防止するよう行動を起こすことを求めている:

18. 各国は、1982年の国連総会で定められた関連措置の観点により、公海における旗国の主要な責務に対する既得権を損なうこと無く、司法権内の国民がIUU漁業の援助や従事を防止することを保障するような措置や協力を、可能な限り最大限行うべきである。すべての国々は、IUU漁業に関係した船舶の運用者または受益所有者であるところの国民を識別するよう、協同すべきである。

19. 各国は、旗国責務を満たさない国の司法権内に自国民が漁船を置籍しないよう阻害すべきである。

こうした観点から見ると興味深いのが、Table 2.1にある最近トーゴに転籍したマゼランアイナメ漁船のほとんどが、ロイド船名録によるとスペインの企業によって所有されていることだ。さらに最近、2005年7月までにトーゴ船籍となったものが8隻あるが、このうち2隻がスペイン企業による所有または運用で、残りの所有権は不明となっている(ロイド船名録による)。

こうした観点から見ると興味深いのが、Table 2.1にある最近トーゴに転籍したマゼランアイナメ漁船のほとんどが、ロイド船名録によるとスペインの企業によって所有されていることだ。さらに最近、2005年7月までにトーゴ船籍となったものが8隻あるが、このうち2隻がスペイン企業による所有または運用で、残りの所有権は不明となっている(ロイド船名録による)。

便宜置籍国間でのフラグホッピング(船籍飛ばし)は依然あるが、最近ではこれに加えて、元々の便宜置籍IUU漁船がCCAMLRの操業許可を得るためにCCAMLR加盟国に転籍する、という動きがある。IUU漁業に携わった企業がCCAMLR加盟国のライセンスを受けたケースはいくつもある。この関連で近年特に深刻な問題は、CCAMLR加盟国であるウルグアイに転籍した元便宜置籍船が、多くの場合ウルグアイ政府のあからさまな負担のもとで、マゼランアイナメのIUU漁業やその他の関連活動に従事し続けているというものだ。最近、2005年3月に起きたウルグアイの政権交代によって政府の方針が変わったかどうか、すなわち船舶や企業がウルグアイ船籍を利用することを許したり、IUU漁業に「合法的に」携わるべくライセンスを得るのに政府が負担することを止めたかどうか、さらなる観察の必要がある。^{*44}

Viarsa 1から押収された違法漁獲マゼランアイナメ(英名 Patagonian toothfish。日本での流通名はメロや銀ムツ。英語圏では Chilean Sea Bassとも呼ばれる)。

© オーストラリア連邦政府水産管理局



より一般的には、CCAMLR海域で2003-2004年シーズンに操業許可を受けた42隻の延縄漁船のうち、少なくとも14隻は過去にIUU漁業に関与したものであることが、さまざまな政府およびNGOにより確認されている。さらに他の2隻は、便宜置籍国に登録していたことがある。

国連FAOのIUU漁業に対する「行動計画」の第36条と38条が、以下のように定めていることを想起することは重要である:

36. 旗国は法令不服従の経歴のある船舶の登録を避けるべきである。ただし以下を例外とする:

36.1 以後に船舶の所有権が変わっており、新所有者によって、前所有者または運用者が既に当該船舶に対する法的、受益的、財務的関与を持たず、また支配もしていないことを示す十分な証拠が示されていること、または

36.2 旗国が関連の事実を総合的に考慮し、当該船舶の登録がIUU漁業に繋がらないとの結論に達した場合

38. 旗国は、国内、海域、世界レベルで採択された保全措置、規制への不服従を目的とした船舶転籍を防止すべきである。

39. 各国は、「flag hopping(船籍飛ばし)」を防ぐため、操業許可や当該国旗を掲げる権利の剥奪を含め、あらゆる実際的手段をとるべきである。flag hoppingとは、国内、海域、世界レベルで採択された保全措置、規制の回避や、こうした措置、規制への不服従を助長する目的で、連続した急激な船籍の変更を行うことを示す。

これらおよびこのセクションの最初で指摘した「行動計画」の条文の観点から言えば、旗国にも、司法権内の国民や企業が公海での漁業に従事する国々にも、企業や国民がその漁船を便宜置籍したり、IUU漁業に携わったりすることを防止する明白な責任を持っている。加えて、船舶を船籍簿に受け入れた国は、IUU漁業に携わった前歴のある船舶が実際に所有者を変えていること、または以後IUU漁業に従事しないことを確実にする責任を持っている。

Table 2.2 便宜置籍船のうち最近CCAMLR加盟国に転籍したもの。
マゼランアイナメのIUU漁業前歴があるものもある。

船名(2003-2004)	船籍	以前の船名	便宜置籍国	IUU漁業前歴
America I	アメリカ	Cristina Glacial	St Vincent	Yes *45
American Warrior	アメリカ	Caroline Glacial	St Vincent	Yes *46
Globalpesca I	チリ	Zarya		Yes *47
Isla Camila	チリ			Yes *48
Isla Santa Clara	チリ	Arbumasa XXV	ベリーズ	Yes *49
Isla Sofia	チリ			Yes *50
Jacqueline	イギリス	Thunnas	ベリーズ	No *51
Magallanes III	チリ		パナマ	Yes *52
Mellas	ウクライナ	Monas	ボリビア	Yes *53
No. 707 Bonanza	韓国	No. 707 Bonanza	パナマ	Yes *54
No. 829 Yeon Seong	韓国			Yes *55
Piscis	ウルグアイ			Yes *56
Punta Ballena	ウルグアイ	Kestrel	ベリーズ	No *57
Simeiz	ウクライナ	Florens	ボリビア	Yes *58
Volna	ロシア	Isabel	ボリビア	Yes *59
Yantar	ロシア	Jackson	ボリビア	Yes *60

CCAMLR加盟国が、IUU漁業の前歴のある船舶にライセンスを与えた他の加盟国に対して抗議することがある。2004年のCCAMLR XXIIIでは、過去にCCAMLR領域でIUU漁業活動に従事したFlorens 1とEva 1が改名した船舶、MellasおよびSimeizについて、ニュージーランドが一連の問題を提起した。これらの船舶はウクライナに転籍し、CCAMLR海域での操業を許可されたが、これは同一の運用者の支配下のもとにあることを旗国が明らかに知りながら行われたのである*61

IUU漁業に強い関連を持つと報告された個人や企業がCCAMLR海域での操業許可を受けることが出来た場合は他にもある。スペイン企業 Vidal Armadores は、その漁船Galaeciaが2004/05年シーズンにマゼランアイナメ漁を行う許可をスペイン政府に求め、これを承認されている。*62 Vidal Armadoresは、COLTOやウルグアイ発の他の報

道により、過去十年以上にわたってマゼランアイナメ密漁に携わった企業群「ガリシア・シンジケート(Galician Syndicate)」の中心とされた企業なのである。*63

さらに、Table 1.4には2000年以降に台湾のLien Cherng造船所で建造され、当初ボリビア船籍であった10隻のマゼランアイナメ船がある。このうち6隻はCCAMLR加盟国であるロシア、チリ、ウクライナに既に転籍している。Coalition of Legal Toothfish Operators (COLTO: 適法マゼランアイナメ操業者連合)およびCCAMLRに提出された書類によると、これらの船舶は建造以来、すべてなんらかの形でIUU漁業に携わっている。

他にもCCAMLR加盟国に転籍したかつての便宜置籍船があり、これはTable 2.2に挙げた。この中には、Caroline Glacial および Cristina Glacialと

いう2隻のIUU歴のある船があり、America No. 1 および American Warriorという船名でアメリカ合衆国から2003/04年シーズンのライセンスを受けている。これらは2003年に米国企業 Seaport Management Services LLCにより購入され、アメリカ合衆国に転籍した。ところがこれらは合衆国旗下にありながら、依然スペインのVidal Armadoresにより50%所有されていると報道されているのだ。^{*64}

Caroline Glacial と Cristina Glacialはともに1997年に建造され、ISO FISHの情報を引用したITFによれば、マゼランアイナメのIUU漁業に携わった容疑がある。^{*65} 2003年、両船はセントビンセントおよびグレナディーン諸島の船籍であった(Caroline Glacialの当時の船名はCaroline H)。同年にAmerica No. 1およびAmerican Warriorと改名した両船はアメリカ合衆国に転籍した。2004年、America No. 1はApacheと改名、ホンジュラスに転籍し、その後ケルゲレン諸島周囲のフランスの排他的経済水

域内におけるIUU漁業によりフランスに抑留された。American Warriorも2004年にやはりホンジュラスに転籍し、Mochicanoという名前になった。その所在は現在不明である(Box 1 ケーススタディ: Seaport Management Services LLC Pac-Fish, Inc.とAmerican No. 1を参照)。

CCAMLRがIUU漁業と闘うために次第に制限の強い条文を制定するにつれ、便宜置籍国に船籍をおいていたIUU船の中には、マゼランアイナメ漁を続けるためにCCAMLR加盟国に転籍するものが出てきた。これは正しく行われていれば、こうした船舶が以後IUU活動に従事しないことを保障することになる。なんといっても旗国は、その船舶がIUU漁業活動に従事した経歴のある企業による所有、操業が継続しないことを保障しなければならないのだ。この点において、便宜置籍国からCCAMLR加盟国に転籍した4隻のマゼランアイナメ船-Vlona、Yantar(両者ともロシアへ転籍)、Mellas および Simeiz(ウクライナへ)-が、台湾企業Chuan-Chuan Yoo

Box 1. Seaport Management Services LLC, Pac-Fish, Inc. と America No. 1

2003年、米国企業Seaport Management Services LLCは、IUU漁船であったCaroline GlacialとCristina Glacialを購入した。これらの船舶に関する合衆国への提出書類によると、Seaport Management Servicesはカリフォルニアの水産貿易業者Pac-Fish, Inc.と、New World Investmentsから成るものだった。

複数のメディアやNGOが、Pac-FishとIUU操業やVidal Armadoresグループを結びつけている。¹ 2003年にCOLTOが発行したVidal Armadoresと「ガリシアシンジケート」についての報告書'Rogues Gallery'は、次のように記している:「グループの最新の二隻は現在まだ操業をしていないが、アメリカ合衆国に船籍を移して2003/04年シーズンにCCAMLR水域での操業許可を申請している。」² この二隻がSeaport Management Services LLC所有のAmerica No. 1 と American Warriorであった。

2003年の米国ポストグローブ紙の記事に、Pac-Fish Inc. が非常に有名なIUU前歴のある漁船Arvisa Iから33トンのマゼランアイナメを輸入して合衆国当局の取り調べを受けたと報じるものがある。この船はケルゲレン島の排他的経済水域でIUU操業しているところをフランス官憲に拿捕された漁船である。³ Arvisa I は拿捕当時、ウルグアイ企業で Vidal Armadores が所有する Navalmar SA によりチャーターされていた。Vidal Armadoresには、やはりIUU漁業に関わった過去のある船舶Hammer、Thule、Viarsa Iとの関わりもある。⁴

America No. 1 と American Warrior はともに、2003年晩夏にスペインリビエラのサンタユージニアにあるVidal Armadoresの基地でオーバーホールを受けた。⁵ America No. 1は2003

年10月にフォークランド／マルビナス諸島近辺のCCAMLR水域に向けてスペインを出港したが、合衆国からの操業許可を受けるのが遅れて操業できなかった。2003年11月に、America No. 1はCCAMLR海域48.1でVidal Armadores所有のマゼランアイナメ船Galaeciaと洋上会合し、餌と燃料の積み替えを行った。⁶ GalaeciaはCCAMLR水域での2003年のライセンスを持っておらず、Carran, Viarsa 1, Dorita, and Maya Vといったよく知られたマゼランアイナメ密漁船との密接に結びつけられる船である。⁷

America No. 1 は結局アメリカからロス海での操業を許されたが、氷の状態が良くないため21日しか操業できなかった。そしてマゼランアイナメを下ろすためにニュージーランドのダニーデンまで往復した。ロス海での漁獲可能量(Total Allowable Catch: TAC)をほとんど満たしてしまっただけで、Seaport Management Servicesは合衆国に、Banzare Bankでの操業許可を申請した。America No. 1はロス海を出てBanzare Bankに向かったが、同地での操業許可はなかなか下りなかった。このため操業終了を決定したAmerica No. 1はモーリシャスに回航し、2004年4月2日にポートルイスに到着した。6ヶ月間でわずか21日しか操業できなかったことになる。

America No. 1 が次に現れたのは5月、ウルグアイのモンテビデオで、ホンジュラスの旗を掲げ、Apache と改名し、伝えられるところによれば新しい所有者のもとにあった。ただしロイドの船名録もLloyd's Marine Intelligence Unitも、Apacheの支配事業としてアメリカのSeaport Management Serviceをそのままリストに載せ続けていた。⁸

2004年6月、Apache はケルゲレン諸島の排他的経済水域で違法に操業しているところをフランスの巡視船Albatrossに押さえられた。同船は拿捕され、レユニオン島に回航されて今もそこで拘留されている。9月にフランス裁判所は、船長と乗組員を違法操業の罪で有罪判決を下している。

Pac-Fish Inc.の社長 Lawrence Lasarow氏は、筆者らからのコメントの要望に応じて2005年2月に次のように述べている:

「我々が、いわゆる『ガリシアシンジケート』の一部だったことはありません。」「PAC-Fish Inc. が公認書類を所持しているにもかかわらず、NOAAが33トンのマゼランアイナメを押収したのはその通りです。こうした書類としては、DINARA (ウルグアイの水産省庁) のH Neon博士がサインした法的に不可欠なDCDドキュメントや、CCAMLRのものがあります。この問題は Pac-Fish Inc. の置かれた状況を明らかにするためにに行ったN.O.A.A.との交渉により解決しました。」

「スペイン企業との合併を持ちかけられたとき、我々はこれは定期的な供給を確保する手段だと考えました。(Pac-Fish Inc. はマゼランアイナメを輸出入する商社です)。Seaport Management Services LLCの業務では、パートナー企業にマネージメントコントロールを与え、また船舶は合衆国旗を掲げて米国人の船長と機関士を乗せ、CCAMLRと沿岸警備隊の定めるところに従ってVMS(船舶位置管理システム)により沿岸警備隊の監視を受けていました。各船には合衆国と国際機関のオブザーバも乗っておりました。」

America No. 1がアメリカ船籍である間、同船に乗り組んでいた合衆国のオブザーバは、乗船のためスペインのビゴに飛んだ際、Lasarow氏とともにVidal Armadoresの長であるAntonio Vidalと会見したと述べている。^{*74}

興味深いことに、Seaport Management Services LLC と Pac-Fish, Inc. 両方の社長であるLasarow氏は、2003年と2004年のCCAMLR XXIIおよびXXIIIで合衆国代表団に名を連ねている。^{*75}

水産関税局巡視船Southern SupporterがViarsa 1を連れて来た。

©オーストラリア連邦政府水産管理局



により管理されていると書いておくのは興味深い。Chuan-Chuan Yoo とその関連企業、Kando Maritime は、他にもウクライナ船籍の Sonrisa、ベリーズ船籍の South Ocean、グルジア船籍の Jian Yuan、Kang Yuan、Kievといったマゼランアイナメ船を管理している。Chuan-Chuan Yooが、台湾企業Sun Hope Investmentsおよびジャカルタと香港の同名の企業二社と繋がっていることは、2004年にニューカレドニア入港中のSonrisaにフランス当局が立入検査を行った際船内で発見した情報により判明した。^{*76} フランスがCCAMLR XXIIIに提出した書類によると、Sun Hope は香港のPacific Andes International Limitedの子会社だった。^{*77}

ロイドの船名録によると、台湾のSun Hope Investments社の住所はKando Maritimeの住所と同じである。さらに、ニュージーランドがCCAMLRの第23回会議に提出した書類によると、Simeizの管理会社がKando Maritimeと同じ住所であることをEU提供の情報により確認したとのことである。^{*78}

オーストラリア政府によれば、香港のPacific Andes は、ジャカルタのSun Hope Investmentsの親会社であると信じられている。^{*79} これらの企業すべて

に繋がりがあり、またどの企業も過去数年のどこかで、IUU漁業に従事した容疑のある船舶と繋がりがあある、ということが判ったのだ。これはマゼランアイナメの合法的操業に携わる企業の国際的な団体であるCoalition of Legal Toothfish Operators (COLTO: 適法マゼランアイナメ操業者連合)の発見したことと一致する。^{*80}

Pacific AndesはIUU漁業への直接的関与を一貫して否定している。2002年10月に、Pacific Andesの社長(Managing Director)Ng Joo Siang氏は以下のような声明を発表している(抜粋):

「Pacific Andesは以下を言明します:

(a) Pacific Andesもその子会社も、またP.T. Sun Hope Investmentsも、報道で言われたような漁船、あるいはいかなる漁船も所有、運用または支配しておりません;

(b) Pacific Andesは所有漁船のすべてを1998年に売却しております。以来Pacific Andesはいかなる漁船のいかなる操業に対しても支配を有したことはありません;

(c) Pacific Andesの購入した魚はすべて適法なものであり、すべて関連の政府または当局による適切な証明書と書類によって確認することができます。」

彼は次のようにも述べている：

「我々は10年以上にわたり、アジア、ヨーロッパ、アフリカ、南アメリカのさまざまな港で、数々の漁船に出荷サービスや、燃料積み込み、物資補給などのロジスティック代理サービスを行ってきました。こうしたサービスは公海上にある漁船に対しても行っております。しかしながら、そうした出荷や代理サービスを行うことが、Pacific Andesによるサービス提供先船舶の漁業活動支配に繋がったことは絶対にありません。」*81

こうしたPacific Andesの否認に対し、COLTOはPacific Andesの活動についての報告書「南極海におけるマゼランアイナメ密猟のケーススタディ：アルファベット船隊の場合 (*The Alphabet Boats, A Case Study of Toothfish Poaching in the Southern Ocean*)」で、次のように反論している：

「Pacific Andesが否定しなかったのは『アルファベット』船隊に対するサービスの提供と、その漁獲の買付と加工である。これはPacific Andesと1998年に売却した漁業者の間に、独占的な取引協約を含めた非常にレバレッジの高い契約が、いつものように結ばれていたということを示すにすぎないだろう。もちろん『アルファベット』船隊の各船は、法的にはスペイン人、船長が運用、支配し、英領バージン諸島、ロシアペリイズ、ポリビアその他所在（ということにしてある）ダミー企業が所有していたのだ。」

「正しい認可と書類の取得については、中央政府の管理が不十分な、たとえばポリビアやロシアといった旗国、あるいはインドネシアのようなポートステートでは、職員から『適切な』書類を引き出すのは比較的易しいと考えられている。CCAMLR加入国の政府間では、マゼランアイナメ漁獲の書類体系にある抜け道を塞ぎ、偽の書類を発見しやすくすることを狙う、さまざまな対策が検討中である。」*82

ここで持ち上がる疑問は、過去にIUU漁業に携わった企業がCCAMLR加盟国から南極海での操業ライセンスを取得し、IUU船の漁獲をロンダリングする「適法な」手段を得ようとしていないか、ということである。日本の水産庁は、マグロ船についてこうした行動を確認している（セクション3.1で述べる）。このようなことが行われなければならないことを確実にするために、CCAMLRおよび他の地域漁業管理機関に加盟した旗国は、その船籍簿に入ることで公海上の漁業権を得ようとする漁船の所有権の履歴と現状を、もっと入念にチェックしなければならない。

上でも述べた通り、国連FAOのIUU漁業に対する「行動計画」の第36、38、39条、さらに第18、19条の明らかな意図は、このようなことを防止するよう責任ある旗国に呼びかけることである。

マゼランアイナメのIUU漁業における労働者権および人権の蹂躪

IUUや便宜置籍をしている漁船について、その労働状態や人権蹂躪を記録するのは困難である。とはいえ、南極海で操業する船舶の乗員による報告により、いくらかは情報が得られている。チリのプンタアレナスにある漁業労働者組合でマゼランアイナメ船を含む漁船乗組員を代表するSINTONERSによると、IUU漁船における労働者の権利や人権の侵害は日常茶飯事である。非常に深刻な例を以下に挙げる：*83

1. ILO協定に対する違反：IUU漁船の乗組員はしばしば契約を結んでおらず、結んでいたとしても、それは労働者の権利や人権が侵害された際、または乗組員が逮捕されたり船舶が沈没した際に追求不能な、架空の企業とのものである。乗組員の給与、漁獲に対する歩合、労働条件、乗船期間、食事や宿泊設備についての契約は、船が海に出てから船長らによって一方的に変更/修正されてしまうことがしばしばある。

2. IUU船の「無能な」あるいは「問題を起こす」乗組員は外国の港に放置されることがあり、自分で大使館や地域の漁業者組合、教会、援助団体などに助けを求めないと家に帰れない。
3. IUU船では乗組員の肉体的/心理的虐待がしばしば起きている。
4. 違法操業の容疑で訴追されることがある。これは船上で会社や船長、高級船員の指示に完全に従っていたとしてもおきる。
5. IUU船が安全性に乏しいのは普通のことである。たとえばケルゲレン島周辺の亜南極海で沈没した漁船Amurの例がある。構造変更が行われて耐航性がなくなり沈没を招いた、救命装備が機能しなかったため多くの乗組員を溺れたり低体温症で死亡した、消火器がなかった、寝棚が緊急時の退船に困難な船内の危険箇所にあった、などの問題がこの船にはあった。このような労働状態や設備の欠陥が、この海域のIUUや便宜置籍の漁船では珍しくない。
6. 休みの少ない長時間の労働シフトがしばしば強要される。休憩と睡眠で一日わずか4時間しか取れないような場合もある。これはIUU船上での高い事故率をもたらす。
7. ひとたび事故が起きれば、治療のための医療サービス、機器、設備がしばしば不十分である。^{*84}
8. IUU漁船でアジア人乗組員が強制労働させられ、航行中や入港時には船室に閉じ込められたり鎖で繋がれたりしていた事例もある。

これらが労働者の権利や人権に対する甚だしい侵害であることは明らかであり、こうした漁船が南極海で遭遇しがちな荒々しく危険な天候は、これをさらに助長する。このような状況の船舶の操業は、あらゆる努力を払って防ぐべきである。操業の如何に関わらず、労働条件や安全状態は尊重、守られなければならない。1995年初頭、ウクライナ船籍のSimeiz（上でも触れている）はウルグアイのモンテビデオ入港中に不審火を起こし、この火災で中国人9人、インドネシア人1人、そしてウクライナ船長の合わせて11人の乗組員が死亡した。モンテビデオの港湾当局は、死亡した9人の乗組員は火災が起きたとき船室に閉じ込められていたと確信していると伝えられている。^{*85}

勧告

2002年3月、国際労働機構(ILO)理事会は、漁業分野での労働に関する協定、およびこれに関連する勧告について、交渉を進めることを決めた。これは2004年、2005年に行われた第92回、93回ILO会議の議題となったが、このとき採択されたのは勧告のみで、協定は採択されなかった。協定試案は2007年の国際労働会議でさらに協議されることに

なったが、協定と勧告の強い相互関係を考えると、勧告の方にも再考がなされるはずである。これらが採択されるという前提において、各国や地域漁業管理機関には、公海上での漁業におけるひどい労働状態と闘う国際努力を強化するための選択肢がある。すなわち、こうした協定書の定める標準や労働条件の厳守を、船舶が地域漁業管理機関の権限海域内で操業許可を得る基準とすることである。



南極海中央部でオーストラリア関税局の医療チームが病気の船員をOceanic Vikingに移送中。船員は南極海のオーストラリア漁業水域の約200海里南で合法に操業していたスペイン船籍の認可漁船 *Arneta* の乗組員である。
©オーストラリア連邦政府関税局

セクション 3

冷凍運搬船、洋上積み替えとIUU漁業

公海で操業するIUU漁船も、合法漁船同様、インフラや支援サービス、そして市場へのアクセス手段を必要とする。国連FAOのIUU漁業に対する国際行動計画には、この事実をふまえた措置がいくつもある。「国際行動計画」のパラグラフ73と74は、各国に司法権内の輸入業者、運送業者、パイヤー、消費者、機器供給者、銀行、保険その他のサービス供給者がIUU漁業に従事する船舶と取引を行わないよう、こうした取引を違法とする法の制定を含めて求めている。

公海上の遠洋漁業船団を支援するインフラは、洋上積み替えと補給船により構成されている。公海上の遠洋漁船の多くは長期にわたって洋上にあり、漁獲の積み替え、燃料補給、乗組員の入れ替え、餌、食料、飲料水の補給を、漁船団への洋上サービスを行う輸送船や補給船により行う。こうした洋上での積み替えおよび補給船のもつ不可欠の役割をふまえた上で、「国際行動計画」は次のように定めている：

48. 旗国はその漁船、輸送船、支援船舶がIUU漁業に携わったり、これを支援しないことを保証すべきである。旗国はこの目的のため、自国船舶がこうした活動に従事する漁船に補給を行ったり、積み替えを行ったりしないことを確実にすべきであり…

49. 旗国は、洋上での積み替えに関わる自国の漁船、輸送船、支援船のすべてが、旗国により前もって発行される認可を取得し、かつ国

の漁業管理機関または指定の機関に報告を行うことを、可能な限り最大限の努力で確実にすべきである。報告内容は以下の通り：

49.1 魚の洋上積み替え全ての日付および場所；

49.2 積み替えられた漁獲物の漁獲海域および魚種ごとの重量；

49.3 船名、登録、船籍その他、積み替えに関わった船舶の識別に関わる情報；

49.4 積み替えられた漁獲物の水揚港

50. 旗国は漁獲と積み替えの報告から得られる情報を、海域と魚種ごとに集計し、完全でタイムリーで定期的な形で、該当する機密上の要求を考慮に入れた上で、FAOを含む関連の国内、海域、国際組織に適切に提供すべきである。

洋上積み替えの規制の重要性は、国連総会で2004年11月に採択された決議でさらに強調された。この決議は次のように述べている：

34. 違法、無報告、無規制漁業が、不報告の、あるいは虚偽報告された洋上での魚類積み替えと一般的に関連していることを認識し、公海における洋上積み替えを監視、制御する包括的なシステムを構築するよう、各国を直接、あるいは関連の地域漁業管理機関および制度を通じて要請する。*86

49.1 魚の洋上積み替え全ての日付および場所；

49.2 積み替えられた漁獲物の漁獲海域および魚種ごとの重量；

49.3 船名、登録、船籍その他、積み替えに関わった船舶の識別に関わる情報；

49.4 積み替えられた漁獲物の水揚港



マーキングとラベル貼りがされたクロマグロ。築地魚市場。

© WWF-Canon/Michael Sutton

積み替え: 魚輸送船(「冷凍船」)

大西洋、太平洋、インド洋では、漁獲物の洋上積み替えが、公海で操業する高価値のマグロを狙う延縄漁船団の支援インフラの主要部を占めている。こうした輸送船は、魚の品質を保持して日本の市場で刺身品質マグロとして販売するために、漁獲物をマイナス40度で超低温冷凍するよう造られている。^{*87}

洋上積み替え船の中には、IUUマグロ漁船からも非IUU漁船(合法船)からも魚を受け入れる船がある。高級マグロ輸送用に建造された積み替え船の公なリストは存在しないので、Table 3.1には大西洋、インド洋、太平洋で高級マグロの積み替えを行い日本のマーケットに輸送していると思われる冷凍輸送船をリストアップしている。筆者らの観点では、高級マグロ積み替え船のほとんどがこのリストにあるものと思われる。Table 3.1にはまた、これらの船舶が運用されている海域も示してある。Table 3.1のリストに載っているからと言って、これらの船舶のすべて又はいずれかがIUU漁獲物の洋上積み替えに従事しているという意味ではない(ただしこのセクションでさらに論じる数隻を除く)ということ、筆者らは強調しておきたい。

方法

このリストは、以下の方法と基準に基づき集計した: 刺身グレードのマグロの主要マーケットは日本であり、刺身グレードのマグロを積んだ積み替え船のほとんどが入港するのは清水と横須賀であることから、両港に定期的に水揚している冷凍船をLloyd's Marine Intelligence Unit(ロイド海事情報社)のデータベースを用いて集計した。続いてこれらの冷凍船の航路を分析し、マグロ漁が行われている海域やマグロの積み替えが行われている港と頻繁に行き来している証拠を求め、さらにマグロ漁の行われている海域で通常の運航にかかるよりも有意に長期間過ごしている船舶を探した。これにマッチするものが見つかったと、同じ企業により所有または管理されている船舶を抜き出して、同様の通商パターンを取るものがないか調べた。

この調査により、150隻以上の冷凍船から成るリストが得られた。つづいてインターネットや、さまざまな政府機関、企業のデータベースを使って各船舶の分析を行うことで、洋上でのマグロ積み替えを行っていることがほぼ確実なものを抜き出した。この方法により、洋上の漁船からマグロの積み替え、日本の市場に運ぶということを定期的に行っているとと思われる冷凍船77隻のリストが得られた。

Table 3.1 日本に刺身グレードのマグロを運ぶ冷凍貨物船で、洋上積み替えを行っていると考えられるもの

	船名	船籍	所有者または管理者	所有者/管理者の国籍	主要運用海域
1	Akashia	パナマ	Daewoo Marine	韓国	西部太平洋
2	Amagi	パナマ	kyoei Kaiun Kaisha	日本	太平洋- インド洋
3	Asian Rex	パナマ	Azia Sekki	日本	大西洋- インド洋
4	Astraea 102	パナマ	Tokyo Seafoods	日本	地中海- インド洋
5	Aurora 2	韓国	Dongwong Industries	韓国	大西洋- 太平洋
6	Chan Han 6	パナマ	Zhoushan Yueda	中国	大西洋- 太平洋
7	Chikuma	パナマ	Hakko Marine	日本	地中海- インド洋- 大西洋
8	Corona Reefer	日本	Tachibana Kaiun	日本	地中海- インド洋- 大西洋
9	Eita Maru	パナマ	Toei Reefer Line	日本	大西洋
10	Fortuna Reefer	セントビンセント	Habitat International	台湾	太平洋
11	Fresh South	パナマ	Nisshin Kisen	日本	大西洋
12	Fuji	バハマ	Kasuga Kaiun	日本	大西洋- インド洋
13	Futagami	パナマ	Kobe Shipping	日本	大西洋- 太平洋
14	Golden Express	パナマ	Dongwon Industries	韓国	太平洋- インド洋
15	Gouta	パナマ	Chin Fu Fishery	台湾	大西洋
16	Harima 2	パナマ	Hakko Marine	日本	大西洋- インド洋
17	Haru	パナマ	Chuo Kisen	日本	大西洋- インド洋
18	Hatsukari	パナマ	Atlas Marine	日本	大西洋- 太平洋
19	Hekifu	リベリア	Korea Marine	韓国	大西洋- 太平洋
20	Honai Maru	パナマ	Kyoei Kaiun Kaisha	日本	大西洋- 太平洋
21	Houta Maru	パナマ	Toei Reefer Line	日本	南大西洋- 太平洋
22	Hozan Maru	パナマ	Hayama Senpaku	日本	インド洋- 太平洋
23	Shinryuta Maru	パナマ	Toei Reefer Line	日本	インド洋- 大西洋- 太平洋
24	Ji Sung	韓国	Ji Sung	韓国	西部太平洋

Table 3.1 続き

	船名	船籍	所有者または管理者	所有者/管理者の国籍	主要運用海域
25	Kaiho Maru	パナマ	Hayama Senpaku	日本	インド洋- 太平洋
26	Katah	パナマ	Ji Sung	韓国	西部太平洋-南大西洋
27	Kurikoma	パナマ	Toei Reefer Line	日本	大西洋- 東部太平洋
28	Kyung Il Ace	韓国	Shin Han Leasing	韓国	太平洋
29	Kyungil Reefer	韓国	Shin Han Leasing	韓国	太平洋
30	Lung Soon No. 128	パナマ	Siong Soon Shipping	台湾	太平洋
31	Lung Yuin	パナマ	Chang Soon Shipping	台湾	太平洋
32	Luo Hua	セントビンセント	Luoda Shipping	中国	太平洋- インド洋
33	Magellanic	パナマ	Commercial Sa	ギリシャ	インド洋- 大西洋-太平洋
34	Meita Maru	パナマ	Toei Reefer Line	日本	大西洋- 太平洋
35	Miyabi	パナマ	Kyoei Kaiun Kaisha	日本	太平洋- インド洋
36	Musashi 3	パナマ	Wakoh Kisen	日本	太平洋- 大西洋
37	New Prosperity	パナマ	Nisshin Kisen	日本	インド洋- 大西洋-太平洋
38	New Satsuki	パナマ	Kyoei Kaiun Kaisha	日本	インド洋- 大西洋-太平洋
38	Orion	日本	Shinsei Kaiun	日本	インド洋-西部太平洋
40	Reifu	リベリア	Korea Marine	韓国	インド洋- 大西洋-太平洋
41	Reina Cristina	パナマ	Tokyo Seafoods	日本	インド洋- 大西洋-太平洋
42	Ryoma	パナマ	Chuo Kisen	日本	大西洋- インド洋
43	Sagami 1	パナマ	Wakoh Kisen	日本	インド洋- 太平洋-大西洋
44	Sakae Maru	日本	Kyoei Kaiun Kaisha	日本	西部太平洋
45	Sanwa Fontaine	パナマ	Donwong Industries	韓国	西部太平洋
46	Satsuma 1	パナマ	Tachibana Kaiun	日本	太平洋- インド洋-大西洋
47	Savanah	韓国	Ji Sung	韓国	西部太平洋
48	Sea Mansion	パナマ	Sea Tower	台湾	太平洋 - インド洋

Table 3.1 続き

	船名	船籍	所有者または管理者	所有者/管理者の国籍	主要運用海域
49	Seiko Maru No. 16	パナマ	Toei Suisan	日本	太平洋- インド洋-地中海
50	Seishin Maru	パナマ	Seiwa Kosan	日本	インド洋- 太平洋
51	Seita Maru	パナマ	Toei Reefer Line	日本	インド洋- 太平洋
52	Senta	パナマ	Chin Fu Fishery	台湾	大西洋- 太平洋
53	Shin Fuji	パナマ	Kyoei Kaiun Kaisha	日本	大西洋- 太平洋
54	Shin Izu	パナマ	Kyoei Kaiun Kaisha	日本	インド洋- 太平洋
55	Shofu	リベリア	Korea Marine	韓国	大西洋- 太平洋
56	Sun Big No.9	パナマ	Sun Big Shipping	台湾	大西洋- インド洋-地中海
57	Suruga 1	パナマ	Tachibana Kaiun	日本	太平洋- インド洋-地中海
58	Tai Fu No. 1	パナマ	Sun Big Shipping	台湾	太平洋- インド洋-大西洋
59	Tai Yu	中国	China National Fisheries	中国	西部太平洋
60	Tai Zhong	セントビンセント	China National Fisheries	中国	西部太平洋
61	Taisei Maru No. 15	日本	Taiseimaru Kaiun	日本	大西洋
62	Taisei Maru No. 24	日本	Taiseimaru Kaiun	日本	大西洋
63	Taisei Maru No. 3	日本	Taiseimaru Kaiun	日本	太平洋- 大西洋
64	Tenho Maru	パナマ	Hayama Senpaku	日本	インド洋- 大西洋-太平洋
65	Tomoe	パナマ	Kyoei Kaiun Kaisha	日本	インド洋- 大西洋-太平洋
66	Tuna Queen	パナマ	Alavanca	日本	地中海
67	Tunabridge	日本	Shinko Senpaku	日本	インド洋- 大西洋太平洋
68	Tunastates	パナマ	Shinko Senpaku	日本	インド洋- 大西洋
69	Victoria	パナマ	Kobe Shipping	日本	西部太平洋
70	Win Dar	パナマ	Win Far	台湾	インド洋- 大西洋
71	Win E.	パナマ	Win Far Fishery	台湾	インド洋

Table 3.1 続き

	船名	船籍	所有者または管理者	所有者/管理者の国籍	主要運用海域
72	Xiangfan	パナマ	Xiangfan Marine	台湾	インド洋- 太平洋
73	Yakushima	パナマ	Alavanca	日本	インド洋- 太平洋
74	Yamato 2	パナマ	Wakoh Kisen	日本	大西洋- インド洋
75	Yu Hsiang Maru	パナマ	Toei Reefer Line	日本	インド洋
76	Yurishima	パナマ	Alavanca	日本	太平洋
77	Zuifu	リベリア	Korea Marine	韓国	インド洋- 大西洋- 太平洋

洋上積み替えは公海で操業するマグロ漁船には不可欠のサービスである。これがあるからこそ、漁船は満船になっても港に入って魚を下ろすという高コストの航海を行わずに済み、長期間公海上で操業を続けることが出来るのである。積み替え船はまた、公海漁業船団に他のサービスも行う。すなわち食料、水、新しい乗組員、予備の漁具やエンジンパーツなどを運ぶのである。

高級マグロの冷凍船に、適法船からもIUU船からも魚を受け取る積み替え船があるのは残念なことである。これが非常に直接的に示されたのは、2004年12月に行われたPreparatory Conference for the Commission for the Conservation and Management of Highly Migratory Fish Stocks in the Western and Central Pacific(中西部大西洋高度回遊性魚種資源委員会準備会議)で日本政府が提出した、2004年入港のマグロ積み替え船Lung YuinおよびSuruga No. 1の最新の臨検についての文書であった。両船ともTable 3.1に掲載されている。

オブザーバと証明制度による洋上積み替え規制

マグロや他の魚種のIUU漁獲物のロンダリングを防ぐのに有効と思われるひとつの方法として、各

船にその海域を管轄する地域漁業管理機関発行の洋上積み替え許可を要求し、また積み替え証明制度(CCAMLRにより確立された漁獲証明制度に似たもの)と連動した、積み替え船のオブザーバプログラムを確立するというものがある。

こうした手法の実現性について、ICCAT海域を例に考えてみよう。Table 3.1にある冷凍輸送船77隻は、8隻以外すべてがICCAT締約国の船籍で、そのほとんどはパナマと日本の籍をもち、また全てがICCAT加盟国(ほとんどは日本と韓国)の企業により所有、管理されている。加えて高級マグロのほとんどは日本が輸入している。これゆえ積み替え船の旗国や受益所有者の所在国の協力は、比較的容易なものとなるだろう-上記の国々のすべてがICCATの締約国であり、国連FAOのIUU漁業に対する「国際行動計画」や、ICCATが採択した積み替え関連の決議に責務を負っているからである。*92

IATTC海域の漁業についても同様の状況だ。ほとんどの積み替え船はIATTCの加盟国か「協力的非加盟国」や「協力的漁業主体」の船籍なのである。*93 これらの積み替え船は全てIATTC加盟国か「協力的非加盟国」や「協力的漁業主体」所在の企業により所有管理されている。つまり政治的には、こちらでも実現可能に違いないのである-特に主要市場国である日本との協力のもとでなら。

Box 2. IUU漁獲マグロの洋上積み替え: Lung Yuin と Suruga No. 1

2004年、Table 3.1の冷凍船の二隻-Lung YuinとSuruga No. 1-は、入港時に日本の当局の臨検を受け、ロンダリングしたIUU高級マグロの荷揚げを行っていることが発覚した。これらのマグロは異なる海域で漁獲された、あるいは積み替えが行われた海域で「合法に」マグロ漁を許可されている船舶が漁獲したものと虚偽の報告をされていた。

Lung Yuin

Lung Yuin は2004年7月6日に清水で日本の当局に抑留された。当局によれば、台湾企業所有の28隻のマグロ延縄漁船?25隻は台湾、3隻はバヌアツ船籍?が、Lung Yuinが日本に戻る前に太平洋で漁獲物の積み替えを行っていた。この冷凍船と28隻の漁船全てが、日本の当局に対して漁獲水域、船名(Lung Yuinに積み替えられた漁獲のうちIUU漁船によるものは非IUU船によるものとして虚偽に記載されていた)、積み替えの日付と地点について虚偽の記録を提出していた。Lung Yuinは二重帳簿を保持しており、片方が当局向けの虚偽情報で、もう片方が真の取引記録となっていた。

Lloyd's Marine Intelligence Unitから得られるデータによると、Lung Yuinはパナマ船籍で台湾のTachibana Kaiun所有である。清水港を2004年3月12日出港した同船は台湾の高雄に向かった。港内で数週間過ごした後、2004年4月8日出港した。そしてタヒチのパーペテで1日停泊したのを含め72日間を太平洋上で過ごした。Lung Yuin が清水に戻ったのは6月19日である。合計すると、Lung Yuin は高雄とパーペテ経由で日本に戻ってくる航海に必要な日数より約38日多く洋上にあった。

ところで興味深いことに、Lung Yuin の以前の名前は Toyou であり、博多所在のKasuga Shipping Co. Limited (Kasuga Kaiun)の所有であった。Toyouは2000年5月に南大西洋アンゴラ沖の国際水域でベリーズ船籍の延縄漁船(Hau Shen nr. 202)からマグロの洋上積み替えを受けたことを、M/V Greenpeaceが記載しているのである。Toyouがこの海域に存在したことはLloyd's Marine Intelligence Unitの資料に、Lung Yuinが(Toyouの名で)2000年3月15日にカナリヤ諸島のラスパルマスを出港し、2000年5月18日に南アフリカケープタウンに到着したとあることで確かめられた。2002年、Toyouの所有権は台湾高雄所在のChang Soon Shipping Corporationに移転され、続いて船名がLung Yuinと改められた。Kasuga Shipping Co. Limited はマグロ運送業を継続しており、現在は冷凍船Fujiを所有している。

Suruga No. 1

水産庁職員は2004年9月、もう一隻のマグロ冷凍船 Suruga No. 1 を臨検した。この臨検により、Suruga No. 1がLung Yuin同様、IUUマグロの組織的ロンダリング活動に従事していたことが明らかになった。さらにSuruga No. 1は大西洋で漁獲されたメバチを太平洋由来のものと虚偽報告していたことが判明した。加えて、IUU延縄船による漁獲を隠蔽するため、中国船籍の非IUU漁船の名が使われていた。

Lloyd's Marine Intelligence Unitからの情報によると、Suruga No. 1は2004年3月15日に清水を出港し、2004年9月22日に帰港した。Lloyd's Marine Intelligence Unitの寄港地リ

ストの日付によると、インド洋から地中海経由で大西洋へ直行し、ここで53日を費やし(積み替え作業への従事は明らかだ)、地中海に戻っている。地中海で3週間過ごした後で大西洋に戻り、パナマ運河に到達するまで39日をかけている。ジブラルタルからパナマ運河まで直行すれば約14日(Suruga No. 1の通常巡航速度である13ノットで)なので、ここでさらに25日間の積み替え作業従事期間(積み替え作業とランデブーポイントへの移動時間の合計)が取れることになる。パナマ運河から清水までは42日間は掛かっているが、この航海は13ノットで24から25日あれば済むため、さらに17日間は積み替え活動に費やしたであろうことがわかる。以上のことから、Suruga No. 1は航海に必要な日数に加えて大西洋でおおよそ78日間、太平洋で17日程度を積み替え作業に従事して過ごしたということがわかる。さらに地中海で過ごした最大二週間程度の余計な期間は、この海域の「蓄養」クロマグロをピックアップしていたように見える。

ロイドの船名録によると、今治所在のTachibana Kaiunが現在Suruga No. 1を管理している。Tachibana KaiunはCorona ReeferおよびSatsuma 1という冷凍船の管理もしている。前者はここ数年、主として地中海やオーストラリアの蓄養マグロの積み替えに従事しており、後者はLung Yuin同様、清水から南太平洋へ向かい、パペーテまで往復しているようだ。Suruga No. 1もSatsuma 1も、南太平洋フォーラム漁業機関の登録船ではない。Tachibana Kaiun という会社は、合計7隻を運用していることが確認されている。

積み替え船によるマグロのロンダリングは広く行われている行為である

日本の水産庁によると、Lung Yuin や Suruga No. 1のロンダリング活動は例外的なものではないという。むしろこれは、水産庁が述べてところの「意識ある諸団体の水産庁への告知によると、このような組織的なロンダリング活動はこの事件にとどまるものではなく、しかも太平洋にとどまらず大西洋やインド洋でも広く行われているものである」という。水産庁は、大西洋やインド洋で漁獲された刺身グレードのメバチ「適法の」船による漁獲と虚偽報告され、しかも、もしくは又は、太平洋で漁獲されたと虚偽報告されたIUU漁獲マグロのロンダリングの規模は、合計18,000トンにも上りうると結論づけている。

ICCATとIATTCの両者がオブザーバープログラムと証明制度を確立できれば、同じことを中西部太平洋やインド洋のマグロ漁にも当てはめるのは難しいことではなくなるだろう。

マゼランアイナメなど、あらゆる種類の公海IUU漁業を削減する必要があることでは同様の魚種に対しても、関連の地域漁業管理機関が洋上積

み替えに関して同じような制度を確立することが出来るだろう。

他の種類の魚運搬船

高級マグロ以外の多くの魚種も洋上積み替えされている。こうした洋上積み替え船は、公海や他国の排他的経済水域内で操業する遠洋漁船

Box 3. IUU漁獲マグロの洋上積み替え： マグロ積み替え冷凍船 M/V Hatsukari

2000年5月に南大西洋の国際海域でIUUおよび適法漁船から刺身グレードのマグロの積み替えを行ったことをGreenpeace Internationalに記載された M/V Hatsukari のケースは、日本市場向けの高級マグロの洋上積み替えに関わる船舶の典型的な活動をよく示すもうひとつの実例である。

2000年3月3日、M/V Hatsukariは母港の清水港を出港した。Hatsukari は日本所有のパナマ船籍の冷凍貨物船で、全長94メートル、排水量3,029トン、日本人の船員とフィリピン人水夫が乗り組んでいた。3月12、13日に韓国の釜山、16、17日に台湾の高雄に寄港して、おそらくは日本船団に加わっている韓国と台湾の漁船向けの補給品を積み込み、それからシンガポールで燃料を補給している。

Hatsukariがケープタウンまでの5,700マイルの航海に向けてシンガポールを離れたのは3月24日である。この航海の所要時間は通常約18日だが、Hatsukariがケープタウンに到着したのは4月26日で、シンガポールを出港して33日後のことだった。この航海期間を見ると、おそらく西インド洋で操業する数席の漁船とランデブーして、それらが漁獲した冷凍マグロを集めてまわったと考えられる。この船団へのサービスを終えた Hatsukari は、アフリカ西岸沖の大西洋上でメバチ漁をしている延縄漁船団向けの補給品やスペアパーツの待つケープタウンへ向かった。

東大西洋で操業中のマグロ延縄漁船団を所有あるいは管理する各企業は、漁獲物を洋上ピックアップして日本の市場に配送するようHatsukariの所有者と手はずを整えた。Hatsukariと漁船は無線で連絡を交わし、ランデブーの時間と場所が決まった。Hatsukariがこの海域に入ると、各漁船は漁具を引き上げて一隻ずつHatsukariに横付けし、冷凍マグロの荷を降ろして補給品とスペアパーツを受け取った。

5月6日、南緯9度00分西経5度00分付近、アンゴラ沖数百キロの地点で、グリーンピースの M/V Greenpeace は Hatsukari と遭遇した。Hatsukari はベリーズの旗を掲げた延縄漁船Chien Chun No. 8と会合中で、この延縄船に餌を積み出し、冷凍マグロを受け取っているのが観察された。すぐ後にさらに二隻のベリーズ船籍船、Jeffrey nr. 816 と Jackie nr. 11 が Hatsukari に横付けした。この日さらに、カンボジアの旗を掲げたBenny nr. 87 と二隻の台湾船、Yu I Hsiang と Jiln Horng 206 が漁獲の荷揚げを行った。

ケープタウンを出港してほとんど一ヶ月後の5月25日、Hatsukariはカーポベルデのセントビンセントに短期間立ち寄る。Hatsukariがケープタウンに戻ったのは6月20日で、72トンのマグロ(魚種不明)を荷揚げしたと報告されている。それからシンガポール経由で日本に戻るため、ケープタウンを6月21日に出港した。この航海も、通常ならば約18日しか掛からないところを約1ヶ月かけており、おそらくインド洋の漁船に補給と積み替えを提供したものと思われる。Hatsukari がシンガポールに到着したのは7月26日で、29日には日本に向けて出港している。Hatsukariは8月8日に清水港に入港し、積み替え貨物の高級マグロを市場に向けて荷揚げしている。

M/V Hatsukari は定期的に清水港や横須賀から航海を行う船のひとつであり、こうした船は韓国の釜山、台湾の高雄、そしてシンガポールに寄港したあと、インド洋や大西洋で航海を続け、南アフリカのケープタウンやカナリヤ諸島のラスパルマスや、たまには大西洋やインド洋の他の港にも寄港する。こうした船は比較的長期間を洋上で過ごし、マグロ延縄船から刺身グレードのマグロを積み替え、補給を行う。





目に見えて錆びと傷みのあるコンディションの悪い船の乗組員のアップ。

©グリーンピース/Kate Davison

に不可欠のサービスを提供している。

以下は他の魚種の洋上積み替えを行っていると思われる船舶を示したリストである。これは洋上で魚の積み替えに従事する船舶の完全で包括的なリストではまったくない。とはいえ筆者らは、このリストはTable 3.1と併せて、魚類の洋上積み替えに従事する船舶を相当な割合で網羅するものと信ずる。再度強調するが、Table 3.2に載った船舶の全てあるいはいずれかが、IUU漁獲の洋上積み替えに必然的に従事しているわけではない。とはいえ、公海上のIUU漁業は広域的な性質を持っているので、冷凍輸送船がIUU漁獲を洋上積み替えしないことを確実にするのは重要であり、Table 3.2に載っている船舶の所有企業については、その船舶がIUU漁業活動の支援に従事

することが無いよう確認することを奨励すべきである。

方法

以下の表をまとめるのに使用した方法はTable 3.1のものと同様だが(先の「方法」を参照)、一つだけ異なるのは、今回は主要な水揚港として清水港ではなく、ダッチハーバー、パークレーサウンド(フォークランドのポートルイス)、パゴパゴなどに向かう冷凍船を調査したことだ。これらの港に定期的に停泊する冷凍船が識別できたら、スケジュール、運送にかかる時間、洋上滞在期間、近年の運用海域、所有者、さらに同一の企業が所有、管理する他の船舶を調べて、洋上積み替えに従事している可能性が非常に高い船舶をまとめた。

Table 3.2. 魚(刺身用マグロ以外)を運ぶ冷凍貨物船で、ときどき洋上積み替えを行っていると考えられるもの: 船籍、企業名、国籍および運用海域

	船名	船籍	所有者または管理者	所有者/管理者の国籍	主要運用海域
1	Albacora Frigo Dos	スペイン	Albafriho	スペイン	大西洋-インド洋
2	Albacora Quince	スペイン	Pesquerias Hispano	スペイン	大西洋-インド洋
3	Amada	パナマ	Ph Express Reefers	ベリーズ	大西洋
4	Andra	パナマ	Laskaridis	ギリシャ	太平洋
5	Arkadija	パナマ	Laskaridis	ギリシャ	大西洋-太平洋
6	Asian Cherry	パナマ	Hisamoto Kisen	日本	太平洋
7	Atmoda	パナマ	Laskaridas	ギリシャ	大西洋-インド洋
8	Aurora 2	韓国	Dongwon Industries	韓国	大西洋
9	Baltijas Cels	パナマ	Laskaridas	ギリシャ	太平洋-大西洋
10	Baroasaa	モルジブ	Maldive Fisheries	モルジブ	インド洋
11	Baron	パナマ	Boyang Ltd	韓国	太平洋
12	Bereg Mechty	ロシア	Vostoktransflot	ロシア	太平洋-大西洋
13	Blissful Reefer	パナマ	Chainavee Storage	タイ	インド洋
14	Brilliant Reefer	パナマ	Wanchai Sangsukiam	タイ	インド洋
15	Cherry Star	パナマ	Jinyu Shipping	タイ	西部太平洋
16	Chi Hao	パナマ	Song Maw Fishery	日本	大西洋-太平洋
17	Cool Girl	パナマ	Laskaridas	ギリシャ	太平洋-大西洋
18	Crystal Hope	セントビンセント	Roswell Navigation	ギリシャ	大西洋
19	Da Ping 1	パナマ	Dalian Container Shipping	中国	太平洋
20	Dinok	パナマ	Boyang Ltd	韓国	太平洋
21	Dolly 888	フィリピン	Rd Tuna Ventures	フィリピン	太平洋
22	Dolly 889	フィリピン	Rd Tuna Ventures	フィリピン	太平洋
23	Dong Yih	台湾	Dong Shuenn Yih Fishery	台湾	太平洋-インド洋
24	Eastern Star	韓国	Dong Sung	韓国	太平洋
25	Eguzkia	パナマ	Impesca	スペイン	大西洋-インド洋
26	Eurofrost	パナマ	Laskaridas	ギリシャ	太平洋
27	Flower Garden	パナマ	Kyoei Kaiun Kaisha	日本	西部太平洋
28	Fong Kuono. 807	台湾	Fong Bau Fishery	台湾	太平洋
29	Forgea 302	カンボジア	Hyo Myung	韓国	西部太平洋
30	Frio Canarias	パナマ	Laskaridas	ギリシャ	太平洋
31	Frio Caribic	パナマ	Laskaridas	ギリシャ	大西洋
32	Frio Las Palmas	パナマ	Laskaridas	ギリシャ	大西洋
33	Frio Nikolayev	パナマ	Laskaridas	ギリシャ	大西洋-インド洋
34	Frio 太平洋	パナマ	Laskaridas	ギリシャ	大西洋
35	Frio Pusan	パナマ	Laskaridas	ギリシャ	太平洋
36	Frio Sevasterpolis	パナマ	Laskaridis	ギリシャ	太平洋-大西洋
37	Glacier	Malta	Eastwind Ship Management	ギリシャ	大西洋
38	Gloucester	ロシア	Well Hope Ltd.	香港	太平洋
39	Golden Shower 888	フィリピン	Frabelle Fishing	フィリピン	太平洋
40	Grand	韓国	Hyo Myung Co. Ltd.	韓国	太平洋
41	Hai Feng 301	中国	China National Fisheries	中国	大西洋

Table 3.2. 続き

	船名	船籍	所有者または管理者	所有者/管理者の国籍	主要運用海域
42	Hai Kun	中国	China National Fisheries	中国	大西洋
43	Hai Shun	セントビンセント	China National Fisheries	中国	太平洋
44	Hai Yu	中国	China National Fisheries	中国	太平洋
45	Haifeng 823	パナマ	Yun Feng Sa	カナリヤ諸島/ 中国	大西洋
46	Haifeng 896	パナマ	Toei Reefer Lines	日本/ 中国	大西洋
47	Hemao	ベリーズ	香港 Tonghe	中国	太平洋
48	Heung Duck 77	韓国	Heung Duck Shipping	韓国	太平洋
49	Hua Fu 101	パナマ	Hua Fi l.	台湾	太平洋
50	Hua Fu 102	パナマ	Hua Fu International	台湾	太平洋
51	Ishikari	パナマ	Kantoh Kaiun	日本	太平洋
52	Jacha	パナマ	Boyang Ltd	S.韓国-Norway	太平洋
53	Ji Sung	韓国	Ji Sung Shipping	韓国	太平洋
54	Jochoh	パナマ	Boyang Ltd	韓国	太平洋
55	Kao Shen No. 6	パナマ	Kao Fong Marine	パナマ	大西洋
56	Kao Shuen No. 6	パナマ	Wu Pioneers Sea Foods	台湾	大西洋-太平洋
57	Katah	パナマ	Ji Sung Shipping	韓国	大西洋-太平洋
58	Khana	パナマ	Rederiet Harald Saetre	ノルウェイ	太平洋
59	Kin Ping Hai	パナマ	Fenix Ocean Systems	日本	西部太平洋
60	Kin Ping Hai	パナマ	Fenix Oceans Systems	日本	太平洋
61	Kommunary Nikolayeva	ロシア	Vostoktransflot	ロシア	太平洋
62	Lafayette	ロシア	Pacific Basin Ship Mgt.	香港	西部太平洋
63	Lake Glory	韓国	Ji Sung Shipping Co.	韓国	太平洋
64	Lake Hill	パナマ	Sheng Yuan Marine Co.	ベリーズ	太平洋
65	Luo Jia	ベリーズ	Zhoushan Distant Fishery	中国	太平洋
66	Mabah	パナマ	Boyang Ltd	韓国	大西洋-太平洋
67	Mazara	モーリシャス	Southern Seas Shipping	モーリシャス	インド洋
68	Min Wai Leng 3 Hao	中国	China National Fisheries	中国	太平洋
69	Miyabi	パナマ	Kyoei Kaiun Kaisha	日本	太平洋
70	Mononok	パナマ	Boyang Ltd	韓国	太平洋
71	New Hayatsuki	パナマ	Kyoei Kaiun Kaisha	日本	太平洋-大西洋
72	New Hirotsuki	パナマ	Kyoei Kaiun Kaisha	日本	太平洋
73	New Takatsuki	パナマ	Kyoei Kaiun Kaisha	日本	大西洋-太平洋
74	Ocean Express	韓国	Dongwon Industries	韓国	インド洋-太平洋
75	Omega Bay	パナマ	Laskaridas	ギリシャ	大西洋-太平洋
76	Oriental Chilan	パナマ	Wu Pioneers Sea Foods	台湾	大西洋-太平洋
77	Ostrov Beringa	パナマ	Laskaridas	ギリシャ	大西洋-インド洋
78	Pelamis	モーリシャス	Ireland Blythe	モーリシャス	インド洋
79	Pentland Phoenix	パナマ	Fukujin Kisen	日本	大西洋-太平洋
80	Pohah No. 1	パナマ	Ambition Navigation	パナマ	太平洋
81	Rizhskiy Zaliv	パナマ	Laskaridas	ギリシャ	太平洋
82	Saltlake	韓国	Ji Sung Shipping	韓国	太平洋

Table 3.2. 続き

	船名	船籍	所有者または管理者	所有者/管理者の国籍	主要運用海域
83	Sanwa Fontaine	パナマ	Dongwon Industries	韓国	太平洋
84	Saramati	シンガポール	Eastwind Ship Management	日本	太平洋
85	Saronic Pride	パナマ	Laskaridas	ギリシャ	太平洋
86	Savannah	韓国	Ji Sung Shipping	韓国	太平洋
87	Sea Frost	パナマ	Laskaridas	ギリシャ	大西洋-太平洋
88	Sea Mansion	パナマ	Sea Phoenix Ocean	台湾	太平洋-大西洋
89	Sea Mark	パナマ	Sea Mark	台湾	太平洋
90	Sea Tower	パナマ	Sea Tower Ocean	台湾	インド洋-太平洋
91	Seasafico	ベリーズ	Myeong Sung Shipping	韓国	大西洋
92	Shin Chun No. 106	パナマ	Fu Chun Shipping	台湾	太平洋
93	Shota Maru	パナマ	Toei Reefer Line	日本	太平洋
94	Sierra Grana	パナマ	Del Norte	スペイン	大西洋
95	Sierra Guadalupe	パナマ	Del Norte	スペイン	大西洋-太平洋
96	Sierra Guardarrama	パナマ	Del Norte	スペイン	大西洋
97	Sierra Nafria	パナマ	Del Norte	スペイン	大西洋
98	Sierra Nava	パナマ	Del Norte	スペイン	大西洋
99	Sierra Nieves	パナマ	Del Norte	スペイン	大西洋
100	Snowmass	パナマ	Eastwind Ship Management	日本	大西洋
101	Sohoh	パナマ	Boyang Ltd	韓国	太平洋
102	Sun Big No.3	パナマ	Sun Victory Shipping	台湾	大西洋-太平洋
103	Sun Big No.9	パナマ	Sun Big Shipping	台湾	太平洋-インド洋
104	Swan	パナマ	Kyoei Kaiun Kaisha	日本	太平洋
105	Tae Yang No.21	韓国	Nasung Shipping	韓国	太平洋
106	Tai Fu No. 1	パナマ	Sun Big Shipping	台湾	太平洋
107	Tai Fu No. 3	パナマ	Sun Victory Shipping	台湾	太平洋
108	Tai Lu	セントビンセント	Shandong Zhonglu	中国	太平洋
109	Tai Ning	中国	Shandong Zhonglu	中国	太平洋
110	Tai Sheng	中国	China National Fisheries	中国	太平洋
111	Tai Xiang	中国	China National Fisheries	中国	太平洋
112	Tai Xing	中国	China National Fisheries	中国	太平洋
113	Tai Yu	中国	Shandong Zhonglu	中国	太平洋
114	Tai Zhong	中国	China National Fisheries	中国	太平洋
115	Taisei No.98	パナマ	Wu Pioneers Sea Foods	台湾	大西洋-太平洋
116	Taisetsu	パナマ	Fairport Shipping	ギリシャ	大西洋
117	Torah	パナマ	Stavangerske Int.	ノルウェイ	太平洋
118	Vanda 888	フィリピン	Frabelle Fishing	フィリピン	太平洋
119	Vanilla	フィリピン	Frabelle Fishing	フィリピン	太平洋
120	Vinson	リベリア	Eastwind Ship Management	日本	大西洋-太平洋
121	Wan Shun	パナマ	Wan Shun Shipping	中国	太平洋
122	Wei Fong	ベリーズ	Wei Fong Shipping	中国	太平洋
123	Win	パナマ	Golden Gnosis Shipping	台湾	太平洋

Table 3.2. 続き

	船名	船籍	所有者または管理者	所有者/管理者の国籍	主要運用海域
124	Win Far No.101	パナマ	Win Far Fishery	台湾	太平洋
125	Win King	パナマ	Win Far Fishery	台湾	太平洋
126	Win Master	パナマ	Win Far Fishery	台湾	太平洋
127	Win Sheng	パナマ	Win Far Fishery	台湾	大西洋-太平洋
128	Win Shing 1	パナマ	Win Far Fishery	台湾	太平洋
129	Win Shun Shing	台湾	Win Shu Fishery	台湾	太平洋
130	Win Terng Far	台湾	Shin Ho Sing Ocean Ent.	台湾	太平洋
131	Yuan Da 1	中国	China National Fisheries	中国	太平洋
132	Yuh Fa 302	パナマ	Yuh Fa Marine	パナマ	太平洋

こうした船は総合的な魚運搬船であり、さまざまな海域や漁業で、白身魚、イカ、缶詰向けの低品質マグロなど、さまざまな魚介類の洋上積み替えを、航海によっては行う。高級マグロの積み替え船とは異なり、ある魚種製品専用の積み替え／輸送船として建造されたものは無かった。

Table 3.2の船舶の半分がたった12の企業で占められている。Laskaridas (ギリシャ)、China National Fisheries (中国)、Boyang LTD (韓国)、Del Norte (スペイン)、Kyoei Kaiun Kaisha (日本)、Ji Sung Shipping (韓国)、Win Far Fisheries (台湾)、Eastwind Ship Management (日本)、Shandong Zhonglu (中国)、Dongwan Industries (韓国)Frabelle Fishing (フィリピン)、Wu Pioneers Sea Foods (台湾)である。

ロイド船名録には日本企業として載っているEastwindは、実は米国企業(首都ニューヨーク)であり、ブラジル、アルゼンチン、ウルグアイ、英国、日本、韓国、シンガポール、ギリシャに子会社や支店がある。^{*94} 同社はウェブサイトで「Eastwindは公海の魚を西アフリカや極東に積極的に運んでいます。」と述べており、またこの会社は魚、肉、冷凍果汁を運搬する冷凍運搬船を約30隻所有している。このウェブサイトはまた、Eastwind Transportがジョイントベンチャーによってさらに40隻の冷凍船をチャーターまたは運用しているとしている。

Table 3.2に3隻の冷凍船を載せているDongwon Industriesは、南太平洋の巻き網漁船や大西洋、太平洋、インド洋の延縄船(いずれもマグロを狙ったもの)をはじめとする43隻の漁船をも所有しているという。^{*95} また18隻掲載のLaskaridasは、遠洋漁業船団支援を行う給油船や補給船の船団(セクション4で考察する)を運用している。

これらの企業全てが、IUU漁業が問題になっていた地域漁業管理機関が公海に保全措置を設定している漁業で積み替え船を運用しているとすると、この12の企業を携わらせるだけで、IUU漁業との闘いに相当な前進が得られ、公海上の保全措置の遵守にも効果があるだろう。



まき網の中のマグロ。© WWF-Canon / H el ene Petit

勧告

ICCAT、IOTC、IATTC、そして太平洋島嶼フォーラムが確立している、管轄域での漁業許可船舶のリストと同様の手法を利用し、洋上積み替えを行う全船舶に適用すべき類似の措置を、ストラドリング魚類資源および高度回遊性魚類資源の漁業および公海漁業を管轄とするすべての地域

漁業管理機関(上記を含む)が設定することを、筆者らは強く提言する。措置には以下を含むべきである:

1. 地域漁業管理機関の権限海域で活動するすべての積み替え船は、海域内で行われる洋上、入港時を問わない全ての積み替えについて、積み替え許可証を持っていないとてならない(FFAでは現在そのようになっている)。
2. すべての積み替え船が地域漁業管理機関の加盟国内から受益所有および支配され、その国の旗を掲げていることを、その組織の権限海域内での積み替え許可証の要件として要求し、こうした船舶のリストを作成する。これにより、旗国と当該船舶の間に真正な関係が存在すること、その積み替え船が管理機関によって採択された措置に拘束されること、こうした措置が有効に執行されることが保証される。
3. 地域漁業管理機関によって規制される漁業での洋上積み替えの監視と報告に当たらせるため、許可を得たすべての積み替え船にオブザーバを乗船させるプログラムを確立する。オブザーバプログラムは地域漁業管理機関の権限あるいは指揮下で、積み替え船の旗国の協力のもとで、旗国からは独立に、運用されるべきである(IATTCやCCAMLRで行われている漁船に対するオブザーバプログラムと同様である)。
4. 地域漁業管理機関の海域内で運用を許可するすべての積み替え船に、船舶監視システムを要求する。積み替え船がこのプログラムへの協力を怠れば、これをポートステートコントロール発動の論拠とすべきである。ポートステート法令には、船舶の行動調査を行うこと、該船により積み替えられた魚の水揚げや輸入を拒否すること、また適切であればその船舶を拘留するものを含めることができる。
5. 洋上で積み替えされた魚の輸入を許可(または禁止)する根拠として、市場国で使用する積み替え証明制度を確立することである。これは当該の地域漁業管理機関の加盟した市場国に限らず、協力国でも同様に確立する。

セクション 4

公海漁船団や遠洋漁業船団にサービスを行うタンカーや補給船

公海上の漁船に燃料や物資を補給する船団は、漁船が公海で長期にわたり操業することを可能とするインフラにやはり不可欠の要素であり、これは適法漁船でもIUU漁船でも同じことである。

Table 4.1は、公海や、あるいは他国の排他的経済水域内で操業する遠洋漁船にサービスを行っていると考えられる船舶を抽出したリストである。筆者らは、Table 4.1に載せた船舶や企業のいずれかが公海で操業するIUU漁船への補給に携わったことを示唆する証拠はまったくないということを強調したい。むしろこのリストは、洋上補給／給油産業の構造や、IUU漁業と闘う努力にこれらの産業の援助を得るための手段を明らかにするためにまとめたものである。

方法

Table 4.1のリストを作成するのに使用した方法は以下の通りである

- インターネットの検索により、洋上での燃料補給に特化した企業をいくつか見つける。
- これらの企業に属するタンカーを調べて、この種の仕事に従事する船舶の特徴をまとめ、このプロフィールに合致するタンカーをロイド船名録のデータベースから見つける。



南極海のオーストラリア漁業水域の約200海里南で合法に操業中のスペイン船籍の認可漁船 Arnela。

© オーストラリア連邦政府関税局

各タンカーの航海記録を検討して、遠洋漁業の漁船がよく居る海域を定期的に訪れ、普通に通過するより有意に長期間洋上で過ごすものを見つけ出す。

この調査により、100隻以上のタンカーがリストアップされたが、これをさらに、年間の中で一定期間以上を洋上で漁船の燃料補給、物資補給に従事すると考えられる、およそ60隻に絞った。このリストはまったく完全とは言えず、現在は公海操業漁船へのサービスに従事していないタンカーも含まれている可能性がある。

Table 4.1に載せた船舶の所有や管理を行う企業の中には、遠洋漁業船団へのさまざまな洋上支援サービスを提供するものがある。たとえば韓国の多国籍企業Sekwang (SK) Shippingは、そのウェブサイトによれば、20隻の洋上給油タンカーを運用して「世界の主な漁業で、漁船に包括的で高品質で低価格なサービスを提供します…世界中の漁船団に燃料や物資を供給します」という。SKが特に得意なのは「…港内での燃料補給や南北太平洋、大西洋、インド洋、パプアニューギニア、グアム、そしてアラフラ海での給油取引サービスです。私どもは包括的な漁船サービ

Table 4.1. 漁船に洋上サービスを行っているタンカーおよび補給船; 船籍、企業名、国籍および主要運用海域。サンプルリストである。

	船名	船籍	所有者または管理者	所有者/管理者の国籍	主要運用海域
1	Abakan	ロシア	Paco Delta	香港	インド洋
2	Alfa	パナマ	Enea Management	ギリシャ	大西洋
3	Amursk	シンガポール	Primorsk Shipping	ロシア	大西洋
4	Aquarius	ベリーズ	Laskaridis	ギリシャ	大西洋
5	Archangel	マルタ	Enea Management	ギリシャ	大西洋
6	Arsenyev	ロシア	Primorsk Shipping	ロシア	大西洋
7	Atom 7	パナマ	Sekwang Shipping	韓国	太平洋
8	B.Cupid	シンガポール	Is Ship Management	シンガポール	大西洋
9	Baltic Pride	パナマ	Laskaridis	ギリシャ	大西洋
10	Centaurus	パナマ	Laskaridis	ギリシャ	大西洋
11	Conakry	セントビンセント	Vip Marine Ltd	ギリシャ	大西洋
12	Copemar 1	ウルグアイ	Eslamar	ウルグアイ	大西洋
13	Dae Yong	韓国	Cosmos Shipping	韓国	太平洋
14	Dalnerechensk	キプロス	Primorsk Shipping	ロシア	大西洋
15	Hai Gong You 302	中国	China National Fisheries	中国	大西洋
16	Hai Soon 16	シンガポール	Hai Soon Diesel	シンガポール	インド洋
17	Hai Soon 18	シンガポール	Hai Soon Diesel	シンガポール	インド洋
18	Hai Soon 22	シンガポール	Hai Soon Diesel	シンガポール	太平洋
19	Hai Soon 23	シンガポール	Hai Soon Diesel	シンガポール	太平洋
20	Hai Soon 26	シンガポール	Hai Soon Diesel	シンガポール	太平洋
21	Hai Soon II	シンガポール	Hai Soon Diesel	シンガポール	インド洋
22	Hai Soon IX	シンガポール	Hai Soon Diesel	シンガポール	太平洋
23	Hai Soon VIII	シンガポール	Hai Soon Diesel	シンガポール	太平洋
24	Hai Soon XII	シンガポール	Hai Soon Diesel	シンガポール	インド洋

Table 4.1. 続き

	船名	船籍	所有者または管理者	所有者/管理者の国籍	主要運用海域
25	Hai Soon XV	シンガポール	Hai Soon Diesel	シンガポール	大西洋
26	HI Moogal	シンガポール	Hong Lam Marine	シンガポール	太平洋
27	HI Taurus	シンガポール	Hong Lam Marine	シンガポール	太平洋
28	Hobi Maru	エクアドル	Toko Kaiun	日本	太平洋
29	Hosei Maru	日本	Toko Kaiun	日本	インド洋
30	Hozen Maru	日本	Toko Kaiun	日本	太平洋
31	Iballa G.	パナマ	Penn World	パナマ	大西洋
32	日本 Tuna No.2	パナマ	Kyokko Tanker	日本	太平洋
33	日本 Tuna No.3	パナマ	Kyokko Tanker	日本	太平洋-インド洋
34	Kamensk-Uralskiy	ロシア	Primorsk Shipping Corp.	ロシア	西部太平洋
35	Kansa Tanker	シンガポール	Sm Lito Ship Mngt.	シンガポール	大西洋-インド洋
36	Katie	リベリア	Aquasips	ラトビア	大西洋
37	Kosiam	シンガポール	Kosiam Trading	シンガポール	太平洋
38	Kosiam	シンガポール	Kosiam Trading Ltd.	シンガポール	太平洋
39	L. Star	シンガポール	Sekwang Shipping	シンガポール	インド洋
40	Libra	パナマ	Laskaridis	ギリシャ	大西洋
41	Linsa	シンガポール	Sm Lito Ship Mngt.	シンガポール	太平洋
42	Luchegorsk	ロシア	Primorsk Shipping	ロシア	大西洋-インド洋
43	Mighty 7	パナマ	Sekwang Shipping	韓国	太平洋-インド洋
44	Minsa	シンガポール	Sm Lito Ship Mngt.	シンガポール	太平洋
45	Miri	ポリビア	Ocean Tankers	シンガポール	太平洋-インド洋
46	Nagayevo	キプロス	Primorsk Shipping Corp.	ロシア	大西洋
47	Nansa	シンガポール	Sm Lito Ship Mngt.	シンガポール	太平洋
48	New Kopex	韓国	Sekwang Shipping	韓国	太平洋
49	Nipayia	パナマ	Lotus Shipping	ギリシャ	インド洋
50	Onyx	ポリビア	Ocean Tankers	シンガポール	太平洋-インド洋
51	Oriental Bluebird	パナマ	New Shipping Kaisha	日本	太平洋
52	Orion	シンガポール	Sk Shipping	韓国	太平洋
53	Pacific Trader	パナマ	Laskaridis	ギリシャ	大西洋-インド洋
54	Sea Angel	パナマ	Prime Tankers	UAE	インド洋
55	Sea Pearl	セイシェル	Al Dawood Shipping	ナイジェリア	大西洋
56	Shin Co-Op Maru	パナマ	Kumazawa	日本	太平洋
57	Smile No.3	韓国	Sekwang Shipping	韓国	太平洋
58	Soyang	韓国	Sekwang Shipping	韓国	太平洋
59	Star Tuna	パナマ	韓国 Ship Managers	韓国	太平洋
60	Starry	シンガポール	Honglam Shipping	シンガポール	太平洋-インド洋
61	Tetauu	シンガポール	Kosiam Trading	シンガポール	太平洋
62	Toyotaka Maru	日本	Toko Kaiun	日本	太平洋
63	Vanino	キプロス	Primorsk Shipping Corp	ロシア	大西洋
64	Vesta 7	パナマ	Sekwang Shipping	韓国	太平洋
65	Zalgoris	パナマ	Laskaridis	ギリシャ	大西洋

築地魚市場にて。クロマグロ、キハダマグロが販売用に加工されている。

© WWF-Canon / Jason Dewey



スを行うためにビジネスを多角化しており、乗組員の帰還サービス、交換部品、餌なども提供できます。加えて冷凍船サービスや貿易など、漁業産業への統合ロジスティックサービスも行っております。」という。SKは日本、韓国、中国、英国、オーストラリア、シンガポール、ブラジルにオフィスを持っている。洋上給油は2002年度で9億2千4百万米ドルというSKの歳入のおよそ16%を占める。SKは韓国第三位の財閥、SKグループの支配下にある。^{*96}

ギリシャの企業Laskaridasは、リストにある6隻に加え、魚運搬船、冷凍輸送船(何隻かは前セクションで論じたような魚を運ぶもの)、給油船(「石油製品タンカー」)など58隻から成る船団を運用している。この船舶の多くは、南大西洋で操業する遠洋漁業活動への複合的なサービスを提供していることが判った。^{*97} Laskaridasに所属する船舶の少なくとも一隻(Sea Frost)は、マゼランアイナメの洋上積み替えに一度は携わったことがあることが報告されている。^{*98}

Table 4.1には載っていないが、洋上で遠洋漁船にサービスを提供する船団を運用する企業は少

なくともあと二つある。^{*99} ひとつはADDAX Bunkering Servicesで、アフリカの両岸沖すなわち大西洋、インド洋で操業する漁船に補給を行うタンカーの10-12隻の船団を、所有またはチャーターにより運用している。この船団は沖合の探鉱活動や石油掘削プラットフォーム、地震調査船にも補給を行っている。同社が供給する主な物資としては、燃料、食料、真水がある。ADDAXはジュネーブ在の多国籍企業、ADDAX & ORYXグループの配下にある。^{*100} もうひとつのSunmar Shippingは合衆国の企業で、ロシアの極東岸で操業する遠洋漁業船団にサービスを行っている。同社のウェブサイトによると、同社はロシアの極東海域で操業する漁船から「冷凍魚と魚粉製品」の洋上積み替えを行い、ヨーロッパ、アメリカ合衆国、中国、韓国、日本その他に輸送する船舶を20隻運用しているという。Sunmarでは漁船団に食料や補給品の配達も行っている。^{*101}

漁船の洋上での給油、補給にかかわる船舶を所有権や船籍を置く国の数は、高級マグロの積み替えを行っている船舶のそれよりかなり多い(Table 3.1参照)。さらに、このように遠洋漁業

船団にサービスを船舶は他の多種多様な漁業に関わる漁船にEEZ内でも公海上でもサービスを提供するし、また他のさまざまな海上活動を行う船にも同様である。とはいうものの、Table 4.1を見ると、Laskaridas、Sekwang Shipping、Primorsk Shipping、Toko Kaiun、Hai Soon Dieselというたった五つの企業が、半分以上の給油船を所有、管理をしている。さらに、これらの企業は他にも漁船への洋上サービスを行っているらしい船舶も所有している（リストには載っていない）。IUU漁業を削減する国際努力に、この五つの企業とADDAX Bunkering ServicesとSunmarが参加するだけで、遠洋漁船団によって行われている世界中の非常に多様な漁業（EEZ内も公海上も）のIUU漁業との闘いに非常に有益である。

勧告

公海で操業する漁船団にとって、タンカーや補給船は極めて重要であり、これはIUU漁船にとっても同じである。この種のビジネスに携わる主要な企業の規模、展開力、存在感、業務の多様性などを考えると、司法権内にこうした船舶の所有者や管理者が所在する国々や、海域内でこれらが活動している地域漁業管理機関は、こうした企業と直接関わりを持つべきである。こうした企業は、オブザーバプログラム、企業ポリシーやビジネス慣行を地域漁業管理機関の推奨する線に持つてくること、その他の手段により、IUU漁業の削減に向けた国際的努力に快く協力してくれるだろう。タンカーと補給船、そしてこれらを所有、管理、チャーターする企業が地域漁業管理機関の措置をきちんと守らせる勢力に加わってくれることは、IUU漁業との闘いに不可欠であり、その効果は非常に高いものと考えられる。



2003年に南極海でマゼランアイナメを密漁して拿捕されたIUU船Viarsaに接舷する関税局職員。©オーストラリア連邦政府関税局

セクション 5

その他の支援ビジネス

便宜置籍/IUU漁船の活動に不可欠なサービスは、洋上積み替えや給油、補給のみではない。IUU漁船とその企業は、漁獲物の販売を可能とするために、他のさまざまなサービスを必要とする。

国連FAOのIUU漁業に対する「国際行動計画」では、こうした数多くの産業が果たす役割も認めており、パラグラフ73と74でこれについて特に述べている:

73. 各国は国内の輸入業者、積み替え業者、バイヤー、消費者、機器の販売業者、銀行、保険会社、その他のサービス提供者および公衆が、IUU漁業に従事すると特定（操業水域に司法権のおよぶ国家か、関連の地域漁業管理機関が、その合意済みの手順に従って行う）されている船舶との取引の不利益な効果を確実に意識するよう対策を取るべきで、こうした取引を防止する法令も検討すべきである。このような法令としては、こうした取引およびIUU漁業由来の魚や魚製品の流通を非合法とする法を、国内法に可能な範囲で制定することが考えられる。IUU漁業に携わる船舶の特定はすべて、公平で透明で非差別的な方法で行われるべきである。

74. 各国は国内の漁業者が、IUU漁業に従事すると特定（操業水域に司法権のおよぶ国家か、関連の地域漁業管理機関が、その合意済みの手順に従って行う）されている船舶と取引するものと識別されている、輸入業者、積み替え業者、バイヤー、消費者、機器の販売業者、銀行、保険会社、その他のサービス提供者との取引の不

利益な効果を確実に意識するよう対策を取るべきで、こうした取引を防止する法令も検討すべきである。このような法令としては、こうした取引およびIUU漁業由来の魚や魚製品の流通を非合法とする法を、国内法に可能な範囲で制定することが考えられる。IUU漁業に携わる船舶の識別はすべて、公平で透明で非差別的な方法で行われるべきである。

投資・金融サービス企業

セクション2で述べた通り、Pacific Andesは世界中で漁業および海産物製品の加工と取引に広く展開する多国籍企業である。Pacific Andesの株主の上位12番目までに、次の企業があることは注目に値する。すなわちHSBC (Singapore) Nominees Pte Ltd、Morgan Stanley Asia (Singapore) Securities Pte Ltd、Merrill Lynch (Singapore) Pte Ltd、そしてCitibank Consumer Nominees Pte Ltdである。^{*102}

こうした投資・金融サービス分野の企業にアプローチし、公海での漁業および関連の支援サービスに従事する企業への投資内容を見直し、投資したい水産企業がIUU漁業に従事したり、IUU漁獲された魚を取引したり、IUU漁船団に支援サービスを行ったりしないという明確な保証が得られない限りこれをとりやめることも含めて検討することを促すべきである。^{*103} これもまた、国連FAOのIUU漁業に対する行動計画にきっちり沿ったものである。



南極海の流水。

©オーストラリア連邦
政府関税局

テレコミュニケーション(通信)

公海上で操業する便宜置籍船は、合法漁船や公海上で活動する他種の船舶同様、テレコミュニケーションサービスへのアクセスに大きく依存している。公海上や沿岸から遠く離れた洋上で操業する合法およびIUUの漁船を含め、遠洋船のほぼすべては、所有者や管理者と通信し、入港時や洋上での物資や乗組員の配送手配、洋上での漁獲物積み替えや給油の手配、水揚その他の手配を頼むために高信頼で費用対効果の高い通信手段を頼るのである。

こうした船舶の大多数は、音声、ファックス、テレックス、データ通信にINMARSAT(国際海事衛星機構)のシステムを使っている。着実にマーケットシェアを拡大している世界的システムとしてはもうひとつ、Iridiumのものもある。両者とも世界中の海洋環境でのコミュニケーションを提供している。衛星通信を除くと、海岸からはるかに離れた船舶が利用できる手段は短波(HF)無線のみだが、これは現在急速に消滅しつつある。

英国のINMARSATも米国のIridiumも、大型船舶に通信サービスを提供する他の企業も、IUU漁船

についての情報収集に参加してもらえらるだろう。これらの企業には、IUU漁船の所在、受益所有者その他、IUU漁業を特定、防止するのに使える情報を収集するのに協力する能力や意志があるかどうか確かめるためにもアプローチするとよい。*104

水産物流通業界

水産物の貿易は世界中で(輸出価格で)年600億米ドルの規模を持つ。*105 水産業界が関与する(ときには環境団体や生産者団体も参加する)、持続可能な漁業を推進しようとする市場ベースのイニシアチブが、この十年以上にわたって形成されている。IUU漁業を持続させているのは究極的には市場なので(魚を売れなくなったIUU船など、すぐに廃業するしかない)、こうしたイニシアチブに参加する企業はIUU漁業との闘いに積極的に参加し

てもらふべきであり、これは卸売から小売、消費者にいたるまで、可能な限り誰に対しても言えることである。

Seafood Choices AllianceやMarine Stewardship Councilといったイニシアチブや、環境団体のキャンペーン、たとえばアメリカのNational Environment Trustが張った"Take a pass on Chilean sea bass(マゼランアイナメはやめよう)"キャンペーンなどには、水産業界の注意を喚起し、IUU漁業との闘いを援助させる効果がある。業界によるイニシアチブ、たとえばマグロ輸入業者や小売業者に便宜置籍漁獲のマグロを買わないよう促した全日本海員組合や日本鯉鮪漁業協同組合連合会によるキャンペーンなども、職能別組合やプライベートセクターがIUU漁業と闘う有望なイニシアチブである。



水産業界が将来にわたり続いていくためにもっと重要なのは、購入し、販売し、流通する製品がIUU漁獲されたものでないことを、すなわち漁業を持続可能に保全管理し、また海洋環境の他の生物種を保護する国際的努力を弱体化させないものであることを確実にするために、これまでよりずっと大きな責任を負うことである。


水産業界には、これまでよりずっと厳しい責任が課されるべきであり、これは欧州連合、日本、アメリカ合衆国、中国他、高級水産物製品の主な市場国のすべての水産物取扱業者がCoC（流通加工過程の管理）（すでに衛生目的のものが存在する）を確保すべきである。水産物輸入業者、卸売業者、小売業者の全国組織の参加を促すべきである。世界一大きな水産業会の団体であるInternational Coalition of Fisheries Associations (ICFA)は、数年前にIUU漁業に対する決議を採択し、この中で、便宜置籍船が国際市場にアクセスすることを防止するよう、政

府やプライベートセクターに求めている。彼らはさらに、便宜置籍船によって獲られた魚すべての輸送を自粛するよう輸送業者に求め、またこうした魚を取り扱わないことを貿易業者や流通業者にも求めている。*106 ICFAは政府ともしっかりと緊密に協力することで、キーとなる国々で国内法や市場プレッシャーを確立し、これによりIUU漁獲された魚の輸入することを禁じ、これらの魚が市場にアクセスすることを拒否する水産業界のイニシアチブを推進することが可能である。

結論

大型漁船に支援サービスを行うビジネスは多岐にわたっており、このセクションは完全なリストを挙げるなど考えてもいない。上で触れた産業の他にも、エンジン、機材、漁具（漁網、綱その他）、通信や航法の機器といったものを製造販売するメーカーや販売店も大事な役割を担っている。保険会社も不可欠なサービスを提供するし、銀行や貸金業者もそうで、これは特に船の新造の際に言えることである。ポートエージェントなども公海上の漁船団にはやはり重要なサービスで、これは食料、機材、その他漁船が必要とするサービスを、港、洋上など補給が行われる場所を問わず手配する。こうした業種の国際的な連合体や各企業にアプローチし、IUU漁業との闘いに加わってもらおうよう促すべきである。

輸入者、卸売業者、小売業者といった水産業界は、IUU漁業削減のための行動に対して、IUU漁獲された魚の市場へのアクセスを拒否する、という特別な責任を負っている。主要市場国、すなわち日本、EU、合衆国、中国などの水産業界団体は政府と連携し、IUU漁獲された魚や水産品の取引を違法とする法を制定、施行させるべきである。



択捉島で日本船Unitaka 15の違法操業と混獲をチェックするグリーンピース。ゴムボートが横付けするところ。背後にRainbow Warriorが見える。Unitaka 15の漁師達は網を引いている。

©グリーンピース/Vadim Kantor

セクション 6

便宜置籍漁業に関する財務および法的な考察

沢山のIUU漁船が便宜置籍国の旗を掲げ、ある国から別の国に旗を簡単に「ホップ」できることを考えると、公海におけるIUU漁業の問題を根絶するもっとも効果的な方法は、便宜置籍システムそのものを根絶することであるのは明らかに思える。排他的経済水域(EEZ)外で操業する漁船を管理できない、あるいはしない国家は、厳密に定められた状況や基準のもと以外では、大型漁船の登録ができてはならないべきなのだ。同様の配慮は、漁業に関係する活動を行う商船にも適用すべきだろう。

究極的に必要なのは、旗国がその義務を完全に果たすことを確実にするシステムの導入である。旗国責務に関し施行と監視のシステムが無いこ

とは、UNCLOS(国連海洋法会議)レジームの大きな弱点である。旗国の統治権とその責務のバランスをとること、すなわち自国の旗を掲げる船舶に対して効果的な監視を実行し、国の属している国際法や条約に対する義務と責任を履行するということが必要なのは明らかだ。旗国が自国籍の船舶に効果的な監視を行うにはどうすればよいか、また船舶とその掲げる旗との間に真正な関係がなくならないよう、必要ならば罰則も科すにはどうすればよいか、想像はしがたい。ここで言う真正な関係とは、船舶がその旗国内から所有、支配されており、また旗国の領域内に相応の経済的主体と資産が存在するというこ



ロシアのトロール船の作業甲板。

© WWF-Canon/Terry Domico

法的考察: 真正な関係 = 現実の利害?

法的な問題がどのように取り扱われるとしても、現状維持を続けることの危険について検討するのは重要である。国際海域の保全や持続可能な漁業管理への危険以外にも、漁業における便宜置籍システムは公海漁業への公平なアクセスへの取り組みを根本からゆがめ、秘密のペールの向こう側で人権蹂躪を続けさせることに繋がっているのである。

たとえば1995年の国連魚類資源協定の8.3条では、漁業に「現実の利害(real interest)」をもつ国を加盟させるように地域漁業管理機関に求めている。「真正な関係」が、旗国によって漁船を登録するという行為により生ずる現存関係として定義されるとすると、数百隻の大型漁船を船籍簿に登録している便宜置籍国は、当該の国と船舶との経済的関係や船舶所有者の国籍にかかわらず、その海域の漁業に法的に「現実の利害」を持つ、ということになるのだろうか？もしそうだとすれば、このことが漁業管理機関の加盟規約や、その管理する漁業へのアクセスおよび漁獲割当におよぼす意味とは何だろうか？便宜置籍国にはその漁船数に応じたアクセスを与えられるべきなのだろうか？真正な関係の定義を国際社会で決定しようとしても、特定の漁業における「現実の利害」という言葉の法的明瞭性や、漁業管理機関への加盟国の義務を漁業への新規加入国との関係において明らかにする、といった問題への長い脱線をまめがれないだろう。

あまりに多くの国々が旗国としての根本的な義務の履行を怠ってきたことが、旗国統治権という概念そのものへの嘲笑を引き起こしているのはまず間違いない。このことは国連海洋法条約(UNCLOS)やその他の合意の統一性を損ない、沿岸国と公海漁業国の利害の確立されたバランスを失わせる危険をもたら

している。さらになんといっても、公海における便宜置籍操業の排除を構造的に失敗させ続けることは、究極的には一部の沿岸国が司法権を公海に及ぼそうとする論拠として働くのである。

旗国の司法権と責任を効果的に及ぼすための国際的に認知された一連の明確な基準？すなわち、国連魚類資源協定やFAO Code of Conduct for Responsible Fisheries(「責任ある漁業規範」)、FAO Compliance Agreement(「遵守協定」)や、IUU漁業に対する「国際行動計画」にあるような基準は、登録漁船に対する支配を怠る旗国の構造的欠陥を旗国司法権の欠如という形で指摘し、またこうした国の旗を掲げる公海上の漁船の法的地位を事実上の無国籍に位置づける手段となるだろう。

多くの便宜置籍漁業国は国際的圧力になんらかの形で応えざるを得なくなっているとはいえ、便宜置籍国の急増や、漁船の船籍を国から国へ「ホップ」つまり移すことが簡単であることを考えると、漁業における便宜置籍システムそのものに対する新しい包括的な対策がすぐにでも必要である。

追求価値のある選択肢のひとつに、公海で操業する漁船に関し、旗国責務の定義を国際法の下で大幅に強めることを意図した訴訟を、国際海洋法裁判所に提訴するというものがある。公海上の漁船への司法権を怠った旗国を明確に定義し、その義務や、これに対する法的手段の手順を確立する手段として、国際海洋法裁判所を利用するという創造的で慎重なアプローチは、IUU漁業と闘う国際努力を強化する迅速で補完的な手段となるだろう。

これまでに取られてきた対策では、IUUや便宜置籍による漁業活動に有効な取り組みができていなかったのは明らかである。これまで採択された法令の多く

は、いわゆるザル法の領域に落ちてしまったのであるから、国際社会がこの問題の本質やUNCLOSレジームの制度的弱点に本格的に取り組む政治的意志を持たねばならないのは明らかだ。旗国がその義務と責任を実際に果たすことを確実にするようなUNCLOSの補足協定の締結を、国際社会は検討すべきである。法遵守を保証する有効なメカニズムが欠如しておれば、旗国統治権の概念が、法の不遵守や回避を認める根拠として使われるかもしれない。このような協定には、旗国がその責任や義務を完全に履行することを確実にする一連の法令や、透明性の高い監視システムを含める必要がある。

旗国怠慢に補償を課せるか

さて、国際法における便宜置籍の「抜け道」が塞がれるまで責任ある旗国が追求できる選択肢として、タダ乗りする便宜置籍国に対し、彼らの旗を掲げたIUU/便宜置籍操業によって被ったコストの補償を要求するというものがある。これまでに採られてきた法案の多くは、たとえばIUU操業者のビジネスコストを上げるなど、IUU漁業に携わる個別の船舶を妨げる行動に焦点を当てたものだった。しかしながら、IUU漁船が便宜置籍を利用することで得る経済的利点の巨大さを考えると、漁船の置籍で便宜置籍国が負担するコストを上げられないかどうかは、考えてみる価値がある。

まず、便宜置籍国が漁船を置籍することで実際の程度の利益を得ているか、というは問うてみる価値があるだろう。便宜置籍システムに免罪されながら公海でIUU漁業に従事するという自由から、無節操な操業者たちが金銭的利益を得ていることは明らかだ。しかし便宜置籍国自身に金銭的な利益が、特にいくらかでも経済的な理由から便宜置籍システムの正当性を主張している発展途上の小国にとって、利益はあるのだろうか。

オープンレジストリ(便宜置籍)を営む国々とそこに登録する漁船について、国連FAOが2002年に発行した報告書は、大型漁船の置籍による便宜置籍国の利益が比較的わずかであることを示唆している。^{*107} この報告書によれば、オープンレジストリを営む20カ国の漁船の置籍による利益の合計は、最近でも年に300万米ドルをわずかに超える程度である。この報告書によれば、便宜置籍国の上位四カ国、すなわちペルー、ホンジュラス、パナマ、セントビンセントおよびグレナディーン諸島は合計で1,148隻の大型漁船を置籍している。この四カ国が漁船の置籍によって得た登録費や関連諸費用による収入は、合計でおよそ2,625,000米ドルである。つまり平均すると、置籍する漁船一隻につき2,500米ドル以下しか得ていない。

^{*108}

報告書によれば、この数字は国が得た収入のみなのか、総収入(プライベートセクターを含むもの)なのかは明らかでないものの、とにかく漁船の登録から得られる総収入を過小に評価しているのはまず間違いのないことである。とはいえ、この数字がたとえば国の得る収益の半分しか反映していなかったとしても、便宜置籍国が漁船を置籍することで得る収入が漁獲の価値よりはるかに小さいことは明らかである。最近New York Timesに引用された、モンゴルの海事管理局長の発言によると、モンゴルは2003年に船籍登録により200,000米ドルを得たとのことである。モンゴルは2003年2月に便宜置籍船の登録を開始したが、2004年の半ばにはすでに260隻が登録済みである。^{*109} このほとんどは貨物船である。つまり、漁船の登録による収入が総収入に占める割合はおそらくかなり小さい。

一方で、責任ある旗国がその排他的経済水域外で操業する大型漁船を効果的に管理するコストは、船上で適切な安全基準や労働条件が満たされていることを保証するのに伴うコストも含めると、便宜置籍システ



マグロまき網漁船の網にからまる混獲された魚。©WWF-Canon / H el ene Petit

ムが生み出す収入よりずっと大きい。これに加え、便宜置籍国が各海域で自国船籍の船を操業させないようにしない構造的怠慢により、その海域の漁業を保全管理する責任国のコストは相対的に上昇している。

実際のコストはさまざまな方法で測定できる。たとえば、水産業において合法操業者が支払う年

間コスト、つまり低い漁獲割当量、単位努力当たりの漁獲量コストの上昇(IUU操業者による過剰漁獲により起きる)、IUU漁獲魚が市場に供給されることによる価格低下などによる逸失利益が使える。政府が背負い込むコストは、たとえばIUU漁獲される魚種に関するデータや、漁獲についての良い情報が得られないことによる科学的不確実性から来る追加調査コスト、洋上での

観察、監視や法執行に伴うコスト上昇、そしてIUU漁業と闘うために必要である、港湾や市場における余分なコストといった要素から算出可能であろう。長期的なコストとしては、IUU漁業により過剰漁獲された資源の生産性低下による長期的経済効果の喪失や、国の税収における損失といったものがある。

漁業セクターで便宜置籍を営む国が、「彼らの」漁船団の管理を怠ったことで発生したコストを、外部に支払わせているのは明らかだ。資源評価における不確実性、合法操業者の漁獲割当や収益の低下、法執行の追加コスト、便宜置籍操業に伴う魚類資源や生態系の枯渇といった形で、その他の国がこうしたコストを払わねばならないのだ。マゼランアイナメやクロマグロ、メバチといった高価値魚種の漁業において、合法操業者や責任ある旗国が支払うコストは便宜置籍国が得る収益よりはるかに高い。

ここで重大な法的問題が発生する。国家には、旗国であるという特権を、たとえこの特権による経済的利得がいかに小さくとも、旗国であることに伴う責任のほとんどを回避していても、回避が他の国や国際社会全体にいかにか高くついたとしても、享受する権利があるのだろうか？

または次のように主張すべきかもしれない。すなわち、地域漁業管理機関のメンバーであり、これに参加し、その活動に寄与する旗国は、自国の司法権にある船舶がルールに従うことを保証する限り、その海域の漁業を持続可能に管理することから得られる長期的利益を、その組織で合意された保全手段の有効性に応じて受け取る権利を持つべきである、と。漁業を保全管理することや、国家が監視や遵守や執行をとまなう措置に同意することには、条約上の義務に応じた相応の金銭的成本が伴うものなのだ。

逆に言えば、ある地域で関連の漁業管理機関が定めたルールに反して操業を続ける船舶を持つ国は、漁業管理機関の責任国に対してこの「損害賠償」を償う支払いの義務を負うべきだ。便宜置籍国は管理機関に強制的に加入させられることはないが、UNCLOS Part VIIIにより、その地域の漁業の保全管理について他の国と協力する明白な義務がある。万一これを怠れば、すなわち故意または過失によって自国の船舶がその地域で操業することを許し続けるならば、その便宜置籍/IUU国には法的手段が採られるべきであり、これには便宜置籍国による支配が漁業管理機関の裁量下地域で操業する自国漁船団に及ばなかったために生じ、管理機関の責任国が負うことになった追加コストに対する補償が含まれる。

旗国はその船舶の活動に対する責任を負う。どこかの便宜置籍国が自国の漁船団の管理怠慢により他国に相応の代償を払うという見通しになれば、これは便宜置籍国にとって漁船を登録する逆インセンティブになるだろう。漁船への支配を怠ることにより潜在的に巨額の代償を払うことになるという展望は、ポートステートコントロールの徹底、市場の限定、漁業管理機関や国により採用される監視、管理、査察の拡大などといった形で、便宜置籍/IUU漁業ビジネスに参入しようとする国々にとっても重大な逆インセンティブとなる。

現状では、こうしたダメージに対して国家が代償を要求したり、責任を負ったりすることを許す国際的なメカニズムは存在しない。とはいえ、便宜置籍/IUU漁業により国際社会が払うコストと、便宜置籍国が漁船を登録することにより得る報酬の間にある巨大な格差を考えると、これは追求するに値する手段であるといえよう。

セクション 7

勧告

公海上のIUU漁業問題については、近年国際共同の政治的努力が払われてきたわけだが、こうした努力が具体的行動に完全に結びついていないと言えない。

旗国はもっと効果的な船籍船支配を確立して公海漁業の保全管理措置を遵守させなくてはならない。旗国が有効な支配を行うには、旗国とその登録船舶に真正な関係が存在しなくてはならない。また旗国は、船籍簿に登録しようとする船舶が、IUU漁業に携わった経歴のある企業によって所有されていたり、これと結びつきがないかの確認を、これまでよりはるかに慎重に行わねばならない。

市場国はIUU漁獲魚の売買を行った輸入業者、卸売業者、小売業者を違法としなければならない

これはきわめて決定的なことだ。IUU漁獲魚が簡単に市場に出回ることができることが、公海漁業の保全管理のために制定された措置の有効性と強制力を深刻に低下させているのである。

自国民や司法権内の企業が、公海におけるIUU漁業や関連の活動に従事することが無いよう、各国が取れる限りの手段を取ることがきわめて重要である。「責任ある」国々がその市民や司法権内の企業に便宜置籍船の所有や運用を認めているという現状は、これ以上受け入れられるものではないと考えられるべきだ。

こうしたことに加え、ポーステートがIUU漁船に対する臨検、識別、取り締まりをもっと精力的に行う

必要があること、イントロダクションで軽く触れたように、地域漁業を管理するシステムの刷新も必要なことを考え合わせると、本報告書が基礎を置く最も重要な勧告とは以下の事項となる：

世界的な漁船識別スキーム

1. 船名や船籍の変更にかかわらず、明確な識別と恒久的標識を可能とする、標準化された世界的な漁船標識システムを確立すべきである。
2. 大型漁船、および旗国の内国司法権外での操業許可を持つ船舶の世界的データベースを確立すべきである。このデータベースは、漁具の種類、船籍遍歴、現在および過去の所有権履歴といった技術的情報をとまなうもので、24メートル以下のもの（特にストラディング魚種や高度回遊性魚種の漁を行うもの）も含めて公海で操業可能なすべての船舶を含めるべきである。
3. IUU漁業前歴のある船舶の世界的データベースもまた確立すべきである。これは港湾管理者にとっては、こうした船舶の入港の際に、より詳細な検査・臨検を行う助けになり、国々にとっては、その船籍に登録しようとする漁船の前歴調査の改善を可能にし、地域漁業管理機関には、海域間（および漁業間）でのIUU船の移動を機関同士で共同して識別することを可能とし、また恒常的にIUU漁業に携わっている企業や国家の識別を助け、さらに、IUU漁業に携わった前歴のある漁船に許可を与えないことにより、IUU漁船の再販価値を潜在的に下げるといった効果がある。

4. 公海における漁獲と漁獲努力について、公海での操業許可を持つ船舶、漁獲証明文書の情報、漁場とCPUE(単位努力当たりの漁獲量)についての情報など、既存のデータベースを合併して、正確で包括的で集中的なデータベースを確立すべきである。これは漁獲報告に異常があればすぐに検知できるよう、特にデザインしたものでなければならない。
5. 各国は国内法の制定、施行によって、自国民や司法権内の企業が公海におけるIUU漁業に携わる船舶を所有、運行することや、その漁船が地域漁業管理機関の定めた保全管理措置の遵守を怠り続けた履歴のある旗国の船籍に登録することを防止しなければならない。

洋上積み替え

公海上の漁業に権限を有す地域漁業管理機関は以下のようにすべきである:

1. その機関の権限海域で活動する全ての積み替え船に対し、海域内で行われる全積み替えについて、洋上、入港時にかかわらず、積み替え許可証を要求する(FFAでは現在そのようになっている)。
2. 全ての積み替え船が地域漁業管理機関の加盟国内で受益所有および支配され、その国の旗を掲げていることを、その機関の権限海域内での積み替え許可証の要件として要求し、こうした船舶のリストを作成する。これにより、旗国と当該船舶の間に真実な関係が存在すること、その積み替え船が管理機関によって採択された措置に拘束されること、こうした措置が有効に執行されることが保証される。
3. 地域漁業管理機関によって規制される漁業でのすべての洋上積み替えの監視と報告に当たらせるため、許可を得たすべての積み替え船にオブザーバーを乗船させるプログラムを確立する。オブザーバープログラムは地域漁



業管理機関の権限あるいは支援で、積み替え船の旗国の協力のもとで、旗国からは独立に、運用されるべきである(漁船についてIATTCやCCAMLRで実施されているオブザーバープログラムと同様のものである)。



ベリーズの違法マゼランアイナメ延縄船 *Grand Prince*。インド洋にて。

©グリーンピース /Daniel Beltra

4. 地域漁業管理機関の海域内で活動する許可を持つ全積み替え船に、船舶監視システムの使用を要求する。積み替え船がこのプログラムへの協力を怠れば、これをポートステートコントロール発動の論拠とすべきである。ポートステート法令には、船舶の行動調査を行うこと、該船により積み替えられた魚の水揚げや輸入を拒否すること、また適切であればその船舶を拘留するものを含めることができる。
5. 洋上で積み替えされた魚の輸入を許可（または禁止）する根拠として、市場国で使用する積み替え証明制度を確立する。これは当該の地域漁業管理機関の加盟した市場国に限らず、協力国でも同様に確立する。

洋上補給船およびタンカー

6. 洋上補給船やタンカーの所有、管理する者が司法権内に所在する国や、こうした船舶が海域内で活動する地域漁業管理機関は、オブザーバープログラム、企業ポリシーやビジネス慣行を地域漁業管理機関の要求レベルに持っていくこと、その他の手段により、こうした企業をIUU漁業削減の国際努力に直接従事させるべきである。

洋上の労働基準

7. 2007年の国際労働会議で「漁業労働」協定や一連の「漁業労働」勧告が採択されると仮定すれば、各国や地域漁業管理機関はこうした協定書の定める労働条件や基準の厳守を、船舶が権限海域内での操業や洋上積み替えの許可を得る基準とすることを考慮すべきである。

財務的、法的問題

8. 各国は、旗国がその責務を果たすことを確実にするよう、国際海洋法裁判所の利用や、義務を効果的に実施しない旗国に籍を置く船舶の操業を究極的に防止する新しい協定書(実施協定)のUNCLOSへの追加を含む、あらゆる方法を追求すべきである。
9. 責任ある旗国は、便宜置籍国がその漁船に保全管理措置を破らせ続ける行為は、責任ある旗国や産業経営者の犠牲のもとに行われている、という事実に向けさせる方法を探るべきである。

10. 投資・金融サービス分野の企業にアプローチし、IUU漁業に従事したり、IUU漁獲された魚を取引したり、IUU漁船団に支援サービスを行ったりしないという明確な保証が得られない限り、公海での漁業や関連サービスを行う企業には投資を自粛するよう説得すべきである。

輸入者、卸売業者、小売業者といった水産業界は、IUU漁業削減のための行動に対して、IUU漁獲された魚の市場へのアクセスを拒否する、という特別な責任を負っている。主要市場国、すなわち日本、EU、合衆国、中国などの水産業界団体は政府と連携し、IUU漁獲された魚や水産品の取引を違法とする法を制定、施行させるべきである。

脚注

[1] Garibaldi, L.; Limongelli, L. Trends in Oceanic Captures and Clustering of Large Marine Ecosystems: Two Studies Based on the FAO Capture Database. FAO Fisheries Technical Paper. No. 435. Rome, FAO. 2002. 71p.

[2] 次の例を参照。Pauly, D. et al. Fishing Down Marine Food Webs. Science 279, 860-863 (1998) および Pauly, D. et al. Towards Sustainability in World Fisheries. Nature 418, 689-695 (2002); Myers, R.A. and Worm, B., Rapid Worldwide Depletion of Predatory Fish Communities. Nature 423, 280-283 (2003); Gianni, M. High Seas Bottom Trawl Fisheries and Their Impacts on the Biodiversity of Vulnerable Deep-Sea Ecosystems: Options for International Action. IUCN Gland, Switzerland (2004). 外洋や公海の漁業を含む世界各地の漁業の現状についての優れた一般書としては Clover, Charles The End of the Line: How Overfishing is Changing the World and What We Eat. Ebury Press, London. 2004 がある。

[3] The State of World Fisheries and Aquaculture 2002. UN FAO, Rome 2002. Page 13, Box 3.

[4] Review of Impacts of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing on Developing Countries. FINAL REPORT. Marine Resources Assessment Group Ltd. London, United Kingdom. June 2005

[5] EJF, 2005, Pirates and Profiteers: How Pirate Fishing Fleets are Robbing People and Oceans. Environmental Justice Foundation, London, UK).

[6] Action Taken by FAO Members and FAO to Implement the International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (IPOA-IUU). Document TC IUU-CAP/2004/2 prepared for the UN FAO Technical Consultation on the Implementation of the IPOA to Prevent, Deter and Eliminate IUU Fishing and the IPOA for the Management of Fishing Capacity. FAO Rome 24-29 June 2004. この文書はFAOの加盟国に送られた質問に解答した64の国から得られた情報をもとにしたもので、FAOの「行動計画」の実施状況のあらましがよくわかる。

[7] ここで挙げたIUU漁業の定義は、国連FAOのIUU漁業に対する国際行動計画からそのまま引き写したもので、すべての海域の漁業に適用されるものだ。High Seas Task ForceはFAOの定義を使い、公海におけるIUU漁業を次のように定義している：

1. 国際法および協定に反して行う漁業；2. 公式の管理制度が適切に施行されていない公海魚類資源に対する漁業のうち、公海における海洋生物資源の保全管理に関する海洋法のもとで課される広い範囲の国家責任に違背するもの；3. 無国籍漁船や関連の地域漁業管理機関に属さない国家および漁業体の旗を掲げる漁船により行われる漁業のうち、地域漁業管理機関より広い国際協定に一致しない手法で行われる漁業のうち、この組織で採択された保全管理措置や、適用可能な国際法の関連措置に違背するもの；5. 地域漁業管理機関の海域内で行われるものを含めた漁業のうち、国際的な法や規制に違背して関連の国内／国際当局への報告を行わなかった、あるいは虚偽の報告を行ったもの。

www.high-seas.org/

[8] 前掲の脚注6中。Action taken by FAO Members and FAO to implement the International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (IPOA-IUU)。パラグラフ 13-18.

[9] データベースはロイド船名録June 1999, October 2001, December 2003, July 2005より。

[10] Swann, J. Fishing Vessels Operating Under Open Registers And The Exercise Of Flag State Responsibilities: Information And Options. FAO Fisheries Circular No. 980, Rome 2002.

[11] Consultative Group on Flag State Implementation. 未編集テキスト。Oceans and the Law of the Sea. United Nations, 5 March 2004

[12] アンティグア・バーブーダ、バハマ、バルバドス、ベリーズ、バーミューダ諸島、ボリビア、ビルマ／ミャンマー、カンボジア、ケイマン諸島、コモロ、キプロス、赤道ギニア、フランス(フランス国際船籍簿)、ドイツ(第二登録簿)、グルジア、ジブラルタル、ホンジュラス、ジャマイカ、レバノン、リベリア、マルタ、マーシャル諸島、モリシャス、モンゴル、オランダ領アンティル諸島、北朝鮮、パナマ、サントメ・プリンシペ、スリランカ、セントビンセントおよびグレナディーン諸島、トンガ、バヌアツ。ITFがこれを作るのに使用した第一の基準は、旗国とその船籍簿の船舶所有者の間に真正な関係がどの程度存在しているかである。つまり、船籍簿の船舶のどの程度が国外所有されているかである。ある国を便宜置籍国と分類するかについてITFが考慮した基準は以下の通りである。自国籍船舶に対して国際的な最小限の社会基準、つまり基本的な人権や組合の権利、善意の組合を組織する自由と、それにより労使間の団体交渉を行う権利の尊重をの徹底する能力や意志があるかどうか；ILOの協定や勧告の追認と施行の度合いにより判断される社会性の履歴；国際海事機関協定の追認と施行や、ポートステートコントロールの臨検により見つかる不全状態、拘留によって明らかとなる、安全と環境の履歴。出典：International Transport Workers Federation, Steering the Right Course: Towards an Era of Responsible Flag States and Effective International Governance of Oceans and Seas. June 2003. <http://www.itf.org.uk/english/fisheries/pdfs/steeringrightcourse.pdf>

[13] <http://www.flagsofconvenience.com/> 国際船籍登録に向かう国々のリスト：ベリーズ、カンボジア、キプロス、ドミニカ、グルジア、ホンジュラス、ジャマイカ、マルタ、モンゴル、パナマ、スロバキア共和国、セントビンセントおよびグレナディーン諸島、コモロ連合、バヌアツ。(2005年8月にアクセス)

[14] Swann, J. Fishing Vessels Operating Under Open Registers And The Exercise Of Flag State Responsibilities: Information And Options. FAO Fisheries Circular No. 980, Rome 2002. Appendix I

[15] グループとは、海事企業群や船団を所有し、これに関連する財務的、組織的な主要な決定を下す者を示すためにロイドが定義した言葉。つまり船団の背後にいる事業(親会社)である。

[16] 欧州連合：ベルギー (3)、キプロス (18)、デンマーク (3)、エストニア (1)、フランス (4)、ドイツ (1)、ジブラルタル (3)、ギリシャ (16)、アイルランド共和国 (2)、リトアニア (5)、マルタ (2)、オランダ (10)、ポルトガル (5)、スペイン (46)/ カナリア諸島 (41)、スウェーデン (2)、イギリス (8)。この数には、所有者がEU加盟国の海外領土や英国直轄保護領に所在する船舶を含んでいない。後者には、Table 15にある便宜置籍国に船籍を置く15隻の所有者、管理者、グループ(所有者)の所在地を含んでいる。すなわち英

領バージン諸島 (10)、マン島 (1)、タークス・カイコス諸島 (2)、チャネル諸島 (2)である。

[17] ベリーズ (1)、英領バージン諸島 (1)、カナリヤ諸島 (16)、中国 (4)、台湾 (90)、エクアドル (1)、エジプト (1)、エリトリア (1)、ジブラルタル (1)、ギリシャ (2)、ハイチ (2)、香港 (5)、日本 (15)、韓国 (11)、リベリア (1)、モルジブ (1)、モーリシャス (1)、パナマ (11)、ロシア (1)、シンガポール (16)、スペイン (3)、タイ (3)、タークス・カイコス諸島 (1)、イギリス (1)、アメリカ (4)、不明 (115)。

[18] More Troubled Waters: Fishing, Pollution and FOCs. International Confederation of Free Trade Unions, Trade Union Advisory Committee to the OECD, International Transport Workers' Federation, Greenpeace International. 2002年8月。

[19] 「不明」のカテゴリに入れられた便宜置籍船について、またロイドのデータベースにこのようにリストされる理由について更なる調査を行えば、近年の漁船の置籍動向をもっとよくイメージできるようになるので、こうした調査は必須である。

[20] 国民や司法権内の企業がIUU漁業に従事することを認めない法案は各国で独立にいくつも作られている。これらの中でも有効なのがノルウェイで可決された法案で、これはIUU漁業に携わった前歴のある船舶が、ノルウェイの水域でまったく漁業許可を得られないようにするというものだ。これはたとえば南極海におけるIUU漁業に、ノルウェイ人所有の船が携わるのを効果的に防止する手段であることがわかった。
http://www.fiskeridir.no/fiskeridir/ressursforvaltning/blacklisted_vessels/ を参照。

[21] COLTO の報告書 The Alphabet Boats, A case study of Toothfish Poaching in the Southern Ocean
http://www.colto.org/Case_Study.htm

[22] マゼランアインメのIUU漁業に携わった前歴もしくは嫌疑のある船舶 (COLTOによる)。<http://www.colto.org/vessels.htm> (2005年7月17日にアクセス)

[23] アメリカのICCAT委員Glenn Roger Delaneyが2003年10月30日にWashington DCの合衆国下院資源委員会の漁業保全、野生生物および海洋分科会 (the Committee on Resources, Subcommittee on Fisheries Conservation, Wildlife and Oceans, U.S House of Representatives) で行なった発言
<http://resourcescommittee.house.gov/108cong/fish/2003oct30/delaney.htm>

[24] ICCATの船舶記録簿。これは2002年のICCAT勧告にあるもので、この勧告では保護海域内で操業を許された24m以上の船舶の記録をICCATが確立したことに言及している。これは2005年7月7日に更新されている。
<http://www.iccat.org/vessel2/vessels.aspx> (2005年7月18日アクセス)。パナマ船籍の船はこのICCATリストに合計30隻あるが、20隻は24メートル以下なのでTable 1.1には出て来ない。今年のはじめ(2005年2月3日)には、Table 1にある14の便宜置籍国船籍の船でICCAT海域での操業を許可されたものが合計36隻あった。31隻はパナマ、3隻はホンジュラス、2隻はキプロスの旗を掲げていた。

[25] ソース: IATTC の船舶データベースより'Regional Vessel Register List', 'Authorized Large Longline Vessels List', および 'Active purse-seine capacity list'<http://www.iatcc.org/VesselListsENG.htm> 全米熱帯マグロ類委員会 (Inter-American Tropical Tuna Commission: IATTC)。2005年7月11日更新(2005年7月18日アクセス)。隻数は比較的短期間に相当に変わりうるため、認可船もIUU船も追跡が難しい。たとえば筆者らが2005年2月にアクセスした時点ではパナマ船籍の延縄船52隻とまき網漁船19隻が東部太平洋での操業をパナマに許可されてリストに掲載されていた。IATTCリストにはさらに合計18隻のまき網漁船がホンジュラス、ベリーズ、ボリビア、バヌアツの船籍で操業中とされていた。

[26] Forum Fisheries Agency Vessel Register of vessels in Good Standing. 2005年7月2日更新。http://www.ffa.int/ffa_rreg (2005年7月18日アクセス)。

[27] IOTC Record of vessels over 24 metres authorized to operate in the IOTC area (IOTCの記録による、IOTC海域で操業許可を持つ24メートル以上の船舶)。2005-07-11更新。
<http://www.iotc.org/English/record/search.php?PHPSESSID=2588d4a776929c3d505f9b6a5cb300c0> (accessed 18 July 2005)。

[28] P.M. Miyakeによると、インド洋で操業許可を受けた台湾の大型延縄船は2003年には173隻あった。ソース: Miyake, P.M. Abstract from Review of longline fleet capacity of the world SCTB17 Working Paper INFFTWG-1b, 17th Meeting of the Standing Committee on Tuna and Billfish, Majuro, Marshall Islands 9-18 August 2004。

[29] ICCAT record of vessels over 24m LOA authorized to operate in the ICCAT Convention Area (IOTCの記録による、IOTC海域で操業許可を持つ24メートル以上の船舶)。<http://www.iccat.org/vessel2/vessels.aspx> (2005年7月25日アクセス)

[30] ホンジュラス商船総合管理局
<http://www.marinamercante.hn/Services.html> (2005年7月27日アクセス)

[31] 勧告の多くは、国連FAOのIUU漁業に対する「国際行動計画」にあってHigh Seas Task Forceによりさらに推進された勧告に類似したものである。たとえば最初の勧告は、すべての大型漁船に、船名や船籍の変更があっても識別が可能なよう、国際的に認識可能な唯一の識別番号を出来るだけ持つよう求めた「国際行動計画」のパラグラフ47.10を写したものである。

[32] First Meeting of the High Seas Task Force: Summary Outcomes. Meeting of the High Seas Task Force, Paris, 9 March 2005. HTSF/10. 14 March 2005 (2005年3月9日パリで行なわれたHigh Seas Task Forceミーティングの概説) www.high-seas.org

[33] CCAMLR XXIII-40 13 September 2004 Draft List of IUU Vessels

[34] <http://www.colto.org/PDFs/RoguesGallery.pdf>

[35] CCAMLR XXIII-40 13 September 2004 Draft List of IUU Vessels

[36] http://www.colto.org/Vessels/vess_Carran.htm

[37] <http://www.colto.org/PDFs/RoguesGallery.pdf>

[38] <http://archive.greenpeace.org/oceans/southernoceans/expedition2000/gallery/pirates.html#ua>

[39] CCAMLR XXIII-40 13 September 2004 Draft List of IUU Vessels

[40] <http://www.colto.org/PDFs/RoguesGallery.pdf>

[41] <http://www.colto.org/PDFs/RoguesGallery.pdf>

[42] CCAMLR XXIII-40 13 September 2004 Draft List of IUU Vessels

[43] CCAMLR XXIII-40 13 September 2004 Draft List of IUU Vessels

[44] 第26回国連FAO水産委員会でウルグアイ代表は、新政府は前政府のポリシーを打破し、IUU漁業問題に力強く取り組むことを示す明白な宣言を行なった。

- [45] http://www.colto.org/Vessels/vess_ChristinaGlacial.htm
- [46] http://www.colto.org/Vessels/vess_ChristinaGlacial.htm
- [47] http://www.colto.org/Vessels/vess_Zarya.htm
- [48] <http://archive.greenpeace.org/majordomo/index-press-releases/1996/msg00050.html>
- [49] http://www.asoc.org/Documents/XXCCAMLR_2001/CDS_Analysis_2001_FINAL.doc
- [50] <http://archive.greenpeace.org/majordomo/index-press-releases/1996/msg00050.html>
- [51] 2004年10月のロイド船名録
- [52] <http://archive.greenpeace.org/majordomo/index-press-releases/1996/msg00050.html>
- [53] http://www.colto.org/Vessels/vess_Mellas.htm
- [54] <http://www.colto.org/PDFs/RoguesGallery.pdf>
- [55] <http://www.colto.org/PDFs/RoguesGallery.pdf>
- [56] http://www.colto.org/Vessels/vess_Piscis.htm
- [57] 2004年10月のロイド船名録
- [58] http://www.colto.org/Vessels/vess_Simiez.htm
- [59] http://www.colto.org/Vessels/vess_Volna.htm
- [60] http://www.colto.org/Vessels/vess_Jackson.htm
- [61] 2004年10月22日 CCAMLR-XXIII/BG/30 ニューゼaland代表による報告: Report On The Vessels Florens 1 (Simeiz) and Eva 1 (Mellas)
- [62] Notification of Spain's Proposal to Conduct Exploratory Fisheries for Toothfish in CCAMLR Sub Area 88.1 and Divisions 54.4.1, 58.4.2, 58.4.3a and 58.4.3b in the 2004/05 Season(2004年から2005年のシーズンにCCAMLR海域での調査操作を行なうとのスペインの申請についての連絡)。CCAMLR XXIII 17 July 2004
- [63] <http://www.colto.org/PDFs/RoguesGallery.pdf>
- [64] La Republica Newspaper(ウルグアイ)2004年4月22日発行。
http://www.diariolarepublica.com/2004/auto/plantillas/4/22/plantilla_a_m.v?registro=87
- [65] Troubled Waters: Fishing, Pollution and FOCs. International Confederation of Free Trade Unions, Trade Union Advisory Committee to the OECD, International Transport Workers Federation, Greenpeace International. (1999年3月)。
- [66] The 'Galician Syndicate' associated with illegal fishing of toothfish forms an economic group in Uruguay 2004年4月の La Republica より。
http://www.colto.org/LaRepublica_Galician_Syndicate_Apr04_SPA.htm
- [67] Rogues Gallery, Coalition of Legal Toothfish Operators, 2003.
<http://www.falkland-malvinas.com/Detalle.asp?NUM=2790>
- [68] 2003年5月18日のBoston GlobeのBeth Daleyの記事。With Fish Piracy on Rise, Agents Cast Worldwide Net。
<http://www.asoc.org/Press/Fisheries/Pirates/Piracy-agents.htm>
- [69] COLTO http://www.colto.org/Vessels/vess_Viarsa1.htm
- [70] COLTO http://www.colto.org/Vessels/vess_Apache.htm
- [71] COLTO http://www.colto.org/Vessels/vess_Apache.htm
- [72] COLTO http://www.colto.org/Vessels/vess_Carran.htm
- [73] Lloyd's Register of Ships CD July 2005(ロイド船名録CD)。Lloyds Marine Intelligence <http://www.seasearcher.com/>
- [74] Elizabeth Mitchell私信。Mitchell氏はAmerica No. 1に乗り組んだNOAAのオブザーバーで、America No. 1への乗船前から乗船中にかけての体験を記して2005年2月18日にObserverNet? Forumsに投稿した。
<http://www.observernet.org/obsforum/showthread.php?p=1786> 参照。(2005年7月26日アクセス)
- [75] Report of the Twenty-Second Meeting of the Commission, CCAMLR XXII, Annex I, List of Participants, 2003(第22回CCAMLR会議レポートの付録I、参加者名簿); および Report of the Twenty-Third Meeting of the Commission, CCAMLR XXII, Annex I, List of Participants, 2004(第23回CCAMLR会議レポートの付録I、参加者名簿)
- [76] Evaluation de la Peche Illicite Dans le Eaux Francaises Adjacentes Aux Iles Kerguelen et Crozet Pour la Saison 2003/2004 (1er Juillet 2003 30 Juin 2004). Informations Generales sur la Zone 58 de la CCAMLR. CCAMLR-XXIII/BG/19, 27 septembre 2004
- [77] COMMISSION POUR LA CONSERVATION DE LA FAUNE ET LA FLORE MARINES DE L'ANTARCTIQUE RAPPORT DE LA VINGT-TROISIEME REUNION DE LA COMMISSION, HOBART, AUSTRALIE, 25 OCTOBRE 5 NOVEMBRE 2004 CCAMLR-XXIII, Page 37.
- [78] Report on the vessels Florens (Simeiz) and Eva 1 (Mellas). Delegation of New Zealand. CCAMLR XXIII-BG-30. 22 October 2004.(ニューゼalandによりCCAMLRに提出された報告書、Florens (Simeiz) および Eva 1 (Mellas)について)
- [79] Statement in Response of Australia in the Volga Case, Russian Federation v. Australia, International Tribunal for the Law of the Sea. 7 December 2002.(Volga の件に関してオーストラリアに回答するロシア連邦の声明。国際海洋法裁判所)
- [80] Rogues Gallery: the new face of IUU fishing for toothfish. COLTO October 2003. <http://www.colto.org/PDFs/RoguesGallery?.pdf>
- [81] <http://www.quamnet.com.cn/eng/readnews.jsp?nid=10530>
- [82] COLTO の報告書 The Alphabet Boats, A case study of Toothfish Poaching in the Southern Ocean http://www.colto.org/Case_Study.htm
- [83] ソース: チリ、プンタアレナスのSindicato de Tripulantes de Naves Pesqueras y Especiales, SITONERSのプレジデント Jorge Cofre の私信
- [84] この点に関する捕捉。2004年後半、オーストラリアは南極海で操業するスペイン船籍の乗組員の救急医療支援のため、巡視船を派遣しなければならなかった。(オーストラリアのIUU Fishing & Policy Review Section, Fisheries and Aquaculture, Department of Agriculture, Fisheries and ForestryのマネージャーSachi Wimmerの私信による)。スペインは便宜置籍国ではないが、これはいずれにせよ、船上の十分な医療サービスとはなにか、あるいは長期の航海前に乗員に適切なメディカルチェックを受けさせることについての問題を強調するものとなった。またこれは SOLAS リクエストに応じたnon-flag Stateのこうむる多大なコストの問題も提起することになった。
- [85] "11 dead in fishing vessel fire in Uruguay(ウルグアイの漁船火災で11人死亡)" Agence France Presse, 2005年6月24日付 www.quepasa.com/english/news/latinamerica/339974.html. Longliner catches fire in Montevideo; 11 feared dead Mercosur Wednesday, 22 June, 2005(モンテビデオで延焼漁船火災; 11人の恐るべき死 2005年6月22日付 Mercosur Wednesday)。MercoPress? News Agency www.falklandmalvinas.com/Detalle.asp?NUM=5892 (2005年9月21日アクセス)
- [86] Paragraph 34 of UN General Assembly resolution A/RES/59/25 on Sustainable fisheries, including through the 1995 Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish

Stocks, and related instruments. (跨界性魚種資源および高度回遊性魚種資源の保安全管理に関する1982年12月の国連海洋法条約およびこれへの1995年の追加措置および関連諸協定書を含む持続可能な漁業に関する国連総会決議案A/RES/59/25のパラグラフ34)

[87] Tuna: the Political Fish Japanese Love. Japan International Cooperation Agency newsletter Network/No Escape 2001年7月。
http://www.jica.go.jp/english/publication/network/2001/net_vol12/food01.html

[88] 中西部太平洋における高度回遊性魚種の保安全管理委員会の第七回準備会議 (Seventh session of the Preparatory Conference for the Commission for the Conservation and Management of Highly Migratory Fish Stocks in the Western and Central Pacific) に日本の代表が提出した INFORMATION PAPER ON FISH LAUNDERING ACTIVITIES BY LARGE-SCALE TUNA LONGLINE VESSELS. WCPFC/PrepCon/DP.34 2004年11月29日。

[89] Bours H., Gianni M., Mather D., Pirate Fishing Plundering the Oceans. Greenpeace International 2001年2月。

[90] 前掲の脚注88中。日本水産庁。

[91] 前掲の脚注89中。Pirate Fishing Plundering the Oceans. Greenpeace International.

[92] 例えばICCATに採択された勧告02-23である: 違法、無報告、無規制漁業活動をICCAT協定海域で行なったと推定される船舶のリスト作成を勧告するICCAT勧告のパラグラフ9では「加盟国および協力非加盟国、団体もしくは漁業体は、国内法の範囲で可能な限りの手段を用い、e) IUUリストに載っている船舶からのマグロおよびマグロ類似魚種の輸入、水揚げ、積み替えを防止すること」になっている。ICCATが2001年に採択した「ICCAT決議01-18: IUU漁業の活動範囲」も参照。

[93] IATTC ウェブサイト: www.iatcc.org

[94] <http://www.eastwindgroup.com/Eastwind.htm> (accessed 24 July 2005年7月24日アクセス)。Eastwind が提供する冷凍貨物サービスと提携するその他の企業としては、シンガポールのEastwind Ship Management、英国グラスゴーの Norbulk Shipping UK Ltd、釜山のKorea Marine Ltd、およびNorbulk (Hellas) S.A. of Piraeusがある。

[95] http://fishery.dw.co.kr/english/fleet_intro/ships.htm (2005年7月24日アクセス)

[96] <http://www.skshipping.com/jsp/eng/company/overview.jsp>

[97] ソース: ロイド船名録および Lloyd's Marine Intelligence Unit

[98] CCAMLR document SCIC 04/4, Agenda Item No. 2, Provisional And Proposed IUU Vessel List, Page 5.

[99] ADDAXとSunmarは共に資産運用管理会社であり、Table 4.1はロイドのデータベースで船舶所有者として識別された企業で構成したため

[100] <http://www.addax-oryx.com/media/pdf/bunkers.pdf>

[101] <http://www.sunmar.com/ssi/default.htm>

[102] Pacific Andes (Holdings) Limited, Annual Report 2004. Page 66.

[103] シティグループはたとえば、2003年にGlobal Corporate and Investment Banking groups (GCIB) Environmental and Social Policy (企業と投資銀行グループの環境と社会への世界ポリシー) というものを採択している。このポリシーで特筆すべきは、シティグループが違法伐採を行う企業への投資を自粛するとあるところだ。シティグループや他の投資家は、水産業者に対しても同様のポリシーを適用することにもよいのである。
<http://www.citigroup.com/citigroup/environment/gcibpolicy.htm>

[104] Inmarsat Ltd: 99 City Road, London EC1Y 1AX, United Kingdom, Tel: +44 (0)20 7728 1000 Fax: +44 (0)20 7728 1044; Iridium: Corporate Headquarters, 6701 Democracy Boulevard Suite 500, Bethesda, MD 20817 USA, Phone: +1.301.571.6200, Fax: +1.301.571.6250

[105] UN FAO State of World Fisheries and Aquaculture 2004. UN FAO Rome 2005. この報告書では2002年の世界の水産製品貿易額として輸出価格で5820億米ドルという数字を挙げている。

[106] "ICFA Calls for Elimination of Flag-of-Convenience (FOC) Fishing Vessels". 2000年1月5日のInternational Coalition of Fisheries Associationsのプレスリリース。"ICFA Resolution in Support of OPRT's Initiative to Eliminate IUU/FOC Fishing"; 2001年の International Coalition of Fisheries Associations 年次総会 (東京) で採択された宣言。
<http://www.icfa.net/> ICFA の加盟者にはAsian Fisheries Federation、Australia Seafood Industry Council、China Fisheries Association of the Republic of China in Taiwan、Federation of Japan Tuna Fisheries Co-Operative Associations、Fisheries Council of Canada、Fisheries Association of Iceland、Japan Fisheries Association (社団法人 大日本水産会)、Korea Deep Sea Fisheries Association、National Fisheries Institute (米国)、New Zealand Fishing Industry Association、The Norwegian Fisherman's Association、All Russia Association of Fisheries Enterprises, Entrepreneurs, and Exporters (VARPE)がある。

[107] Swann, J. Fishing Vessels Operating Under Open Registers And The Exercise Of Flag State Responsibilities: Information And Options. FAO Fisheries Circular No. 980, Rome 2002.

[108] 上記の脚注のFAO報告書には、ベリーズ水域外で操業するベリーズ船舶の漁船に対してベリーズ政府が取った強制執行の種類と頻度が記されているのは注記に値する。1997年から2001年にかけて、ベリーズは船籍漁船に対して17回の強制執行を行ったという。このうち漁船が本当に料りに服したのは5回のみである。料金のほとんどは約20,000米ドルであったが、実際に支払ったのは1隻のみであるという。ベリーズは、違反船への罰則でもっとも普通なのはベリーズ船籍の剥奪であると報告している。しかしながら、これは漁船にとっては、せいぜいちょっと不便ということにしかならないだろう。漁船は便宜置籍の船籍を容易に、一部の旗国が提供している暫定船籍登録を使えば申込から24時間以内に取得できるのである。ベリーズの強制執行の実績は、同時期に大型漁船が数百隻もベリーズの旗を掲げていたことを考え合わせると、著しく乏しく、ほとんど無効なものであった。上のFAO報告書によると、ベリーズ船籍の漁船は、大西洋、太平洋、インド洋、南極海でIUU漁業に携わっているのを地域漁業管理機関に報告されている。ベリーズ政府はその名誉のため、強制執行のために取った行動についての情報を上記FAO報告書の著者に提供すべきであろう。オープンレジストリを営んでいると識別された他のほとんどの国は、ほぼまったくこうした強制執行を行っていないからである。

[109] James Brooke "Landlocked Mongolia's Seafaring Tradition". New York Times, July 2, 2004.
<http://www.globalpolicy.org/nations/flags/2004/0702landlocked.htm>

付録

付録 I

台湾およびスペイン/カナリヤ諸島所在企業が所有する便宜置籍船。
ソース: ロイド船名録(2005年7月)

台湾

	船名	国籍	登録所有者	船種
1	Belgie 101	ベリーズ	Lubmain International	漁船
2	Chen Chia No. 1	ホンジュラス	Chen Chia Fishery	漁船
3	Chen Chieh No. 31	グルジア	Pi Ching Fishery	トロール船
4	Chen Chieh No. 32	グルジア	Pi Ching Fishery	トロール船
5	Chen Chieh No. 66	ベリーズ	Chen Chieh Fishery	漁船
6	Chen Chieh No. 666	ベリーズ	Chen Chieh Fishery	漁船
7	Chen Chieh No. 878	カンボジア	Chen Chin Cheng Fishery	漁船
8	Cherng Yuan No. 12	ホンジュラス	Cherng Yuan Fishery	漁船
9	Cherng Yuang No. 11	ホンジュラス	Cherng Yuan Fishery	漁船
10	Chi Hao No. 36	パナマ	Song Maw Fishery	漁船
11	Chi Hao No. 66	ベリーズ	Song Maw Fishery	漁船
12	Chiao Chun No. 1	ホンジュラス	Chiao Chun Fishery	漁船
13	Chieh Hsiang No. 302	ホンジュラス	Chieh Wei Fishery	漁船
14	Chieh Hsiang No. 303	ホンジュラス	Chieh Fong Fishery	漁船
15	Chien Chin No. 112	ホンジュラス	Chang Wc	漁船
16	Chien Hwei No. 221	ホンジュラス	Chang Wc	漁船
17	Chien Yu No. 7	ホンジュラス	Chien Yu Fishery	漁船
18	Chin Cheng Wen	赤道ギニア	Chin Cheng Wen Fishery	漁船
19	Chin Chi Horng	赤道ギニア	Chin Fu Fishery	漁船
20	Chin Chih Horng	赤道ギニア	Chin Fu Fishery	漁船
21	Chin Ching No. 1	ホンジュラス	Chin Ching Fishery	漁船
22	Chin Fa No. 1	ホンジュラス	Wong Hs	漁船
23	Chin Heng Horng	赤道ギニア	Chin Fu Fishery	漁船
24	Chin Hui	ホンジュラス	Chin Hui Fishery	漁船
25	Chin Lung Yun No. 27	ホンジュラス	Chyi Yun Fishery	漁船
26	Chin You Horng	赤道ギニア	Chin Fu Fishery	漁船
27	Chin You Ming	赤道ギニア	Chin Fu Fishery	漁船
28	Chin You Wen	赤道ギニア	Chin You Wen Fishery	漁船
29	Chuan Shun No. 8	ホンジュラス	Sheng C S	漁船
30	Chun Fa	ベリーズ	Ying Shun Hsiang	漁船
31	Der Horng 569	ベリーズ	Der Wei Fishery	漁船
32	Der Wei No. 686	ベリーズ	Der Wei Fishery	漁船
33	Fu Hsiang No. 1	ホンジュラス	Ming Yy	漁船

台湾 続き

	船名	国籍	登録所有者	船種
34	Fu Hsiang No. 2	ホンジュラス	Ming Yy	漁船
35	Fu Lien No. 1	グルジア	Fu Lien Fishery	漁船
36	Fu Yuan No. 11	ベリーズ	Lubmain International	漁船
37	Fu Yuan No. 16	ホンジュラス	Lubmain International	漁船
38	Fung Yue No. 102	ホンジュラス	Shin Chun Fishery	漁船
39	Georgea	ポリビア	Kando Maritime	漁船
40	Golden Diamond	ベリーズ	Ying Tsi Shiang Fishery	トロール船
41	Hai Fa No. 21	ホンジュラス	Hai Fa Fishery	漁船
42	Hai Fa No. 31	ホンジュラス	Hai Hao Fishery	漁船
43	Hai Fa No. 62	ホンジュラス	Hai Fa Fishery	漁船
44	Her Hsiang	ホンジュラス	Her Man Fishery	漁船
45	Hong Reefer	ホンジュラス	Lubmain International	漁船
46	Hornng Yuan No. 1	ホンジュラス	Hornng Rong Fishery	漁船
47	Hornng Yuan No. 2	ホンジュラス	Hornng Rong Fishery	漁船
48	Hsiang Fa	パナマ	Kwo Jeng Marine Service	漁船
49	Hsiang Pao No. 632	パナマ	パナマ Fresh Fisheries	漁船
50	Hsieh Chan No. 101	ホンジュラス	Lubmain International	漁船
51	Hsien An No. 16	ホンジュラス	Hsien An Fishery	漁船
52	Hsin Cheng Shiang101	ホンジュラス	Hsin Cheng	漁船
53	Hsin Hung No. 101	ホンジュラス	Hsing Hung Fishery	漁船
54	Hsin I Hsiang No. 11	ホンジュラス	Hsing Ying Hsiang Fishery	漁船
55	Hsin Ling Po No. 326	ホンジュラス	Lee Bau Chu	漁船
56	Hsin Yuan No. 202	ホンジュラス	Hsing Yuan Fishery	漁船
57	Hsing Hung No. 32	ホンジュラス	Lubmain International	漁船
58	Hsing Lung No. 31	ホンジュラス	Hsing Lung Fishery	漁船
59	Hsing Ming No. 1	ホンジュラス	Hsing Ming Fishery	漁船
60	Hsiung Yang	赤道ギニア	Chin Fu Fishery	漁船
61	Hua Cheng No. 707	カンボジア	Hua I Fishery	漁船
62	Hung Chin No. 212	ベリーズ	Hung Chin Fishery	漁船
63	Hung Fu I No. 212	ホンジュラス	Hung Fu I Fishery	漁船
64	Hung Hsing No. 11	ホンジュラス	Yeng Sheng Oceanic	漁船
65	Hung Huei 112	ホンジュラス	Hung Huei Fishery	漁船
66	Hung I No. 178	ホンジュラス	Hung I Fishery	漁船
67	Hung Ming No. 231	ホンジュラス	Hung Huei Fishery	漁船
68	Hung Yeng No. 11	ホンジュラス	Hung Yiu Fishery	漁船
69	Hung Yeng No. 12	ホンジュラス	Hung Yiu Fishery	漁船
70	Hung Yo No. 112	ホンジュラス	Hung Woei Fishery	漁船
71	Hung Yu 606	ベリーズ	Hung Yu Fishery	漁船
72	Hung Yu No. 122	ホンジュラス	Hung Yu Fishery	漁船
73	Hunter	ポリビア	Kando Maritime	漁船
74	Hwa Kun No. 232	ホンジュラス	Hwa Kun Fishery	漁船
75	Hwa Ren No. 16	ホンジュラス	Hwa Shin Shang Marine	漁船

台湾 続き

	船名	国籍	登録所有者	船種
76	Hwang Shun No. 101	ホンジュラス	Kwang Yuan Fishery	漁船
77	I Ching Ye No. 217	ホンジュラス	Lubmain International	漁船
78	I Chun No. 3	ホンジュラス	Luxuriant Fishery	漁船
79	I Fa No. 3	ホンジュラス	Wu Ms	漁船
80	I Man Hung	ホンジュラス	Tai Far Fishery	漁船
81	Jef Fa No. 2	ホンジュラス	Jef Fa Fishing	漁船
82	Jet Fa No. 1	ホンジュラス	Jef Fa Fishing	漁船
83	Jian Yuan	グルジア	Kando Maritime	漁船
84	Kang Yuan	グルジア	Kando Maritime	漁船
85	Kiev	グルジア	Kando Maritime	漁船
86	Kuang Hui No. 212	ホンジュラス	Kuang Hui Fishery	漁船
87	Lien Ching Yu	ホンジュラス	Ching Yow Fishery	漁船
88	Lien Ching Yu No. 112	ホンジュラス	Ching Harn Fishery	漁船
89	Long Der Yih No. 32	ホンジュラス	Maan Kheng Fishery	トロール船
90	Lung Theng	赤道ギニア	Chin Fu Fishery	漁船
91	Marine 303	パナマ	Kando Maritime	漁船
92	Meng Fa No. 316	カンボジア	Meng Fa Fishery	漁船
93	Meng Fa No. 368	ベリーズ	Meng Fa Fishery	漁船
94	Meng Wen Fa No. 168	ホンジュラス	Meng Wen Fa Fishery	漁船
95	Meng Wen Fa No. 666	ベリーズ	Meng Fa Fishery	漁船
96	Ming Chich	カンボジア	Ming Chich Fishery	漁船
97	Neptune	グルジア	Space Energy Ent.	トロール船
98	Ocean Fresh	グルジア	Ocean Fresh Fishery	漁船
99	Pesca Rica No. 2	パナマ	Grande	漁船
100	Pesca Rica No. 6	パナマ	Grande	漁船
101	Ruey No. 3	ホンジュラス	Min Yu Fishing	漁船
102	Sea Dragon No. 168	パナマ	Jeng Her Fishery	漁船
103	Shang Dar	グルジア	Kando Maritime	漁船
104	Sheng Feng No. 6	ホンジュラス	Hu Kung Fishery	漁船
105	Sheng Yang	赤道ギニア	Chin Fu Fishery	漁船
106	Shin Huan No. 201	ホンジュラス	Lubmain International	漁船
107	Shin Reefer	ホンジュラス	Lubmain International	漁船
108	Shun Chao	赤道ギニア	Chin Fu Fishery	漁船
109	Shun Lien	赤道ギニア	Chin Fu Fishery	漁船
110	Shye Jin No. 1	ホンジュラス	Lubmain International	漁船
111	Si Hong No. 128	ベリーズ	Si-tai Fishery	漁船
112	South Ocean	ベリーズ	Kando Maritime	漁船
113	Southern Star No. 888	ポリビア	Grace Marine	漁船
114	Sung Hui	バヌアツ	Sung Hui Fishery	漁船
115	Sunny	赤道ギニア	Fa Chun Ocean Fishery	漁船
116	Ta Ming No. 113	ホンジュラス	Chun Ti	漁船
117	Tai Cheng No. 6	ホンジュラス	Lubmain International	漁船

台湾 続き

	船名	国籍	登録所有者	船種
118	Tai Fa Sheng No. 21	ホンジュラス	Tai Fa Sheng Fishery	漁船
119	Tai Fan No. 1	ホンジュラス	Tai Fan Fishery	漁船
120	Tai Shun No. 1	ホンジュラス	Chao K	漁船
121	Tai Yuan Hung	ホンジュラス	Tai Shyun Fishery	漁船
122	Tai-yu 8	ホンジュラス	Desarrollo Pesquero	漁船
123	Tching Ye No. 236	ホンジュラス	Lubmain International	漁船
124	Tung Lung No. 6	ホンジュラス	Lu Fa Fishery	漁船
125	Tung Zhan No. 6	ホンジュラス	Tung Zhan Fishery	漁船
126	Victory	ベリーズ	Shin Lung Fishery	漁船
127	Victory li	パナマ	Hon Le Fishery	トロール船
128	Wei Li No. 7	ホンジュラス	Wei Li Fishery	漁船
129	Win Far No. 868	ベリーズ	Win Far Fishery	漁船
130	Ying Chin Hsiang	ホンジュラス	Ying Tsi Shiang Fishery	漁船
131	Yu Chiang No. 122	ホンジュラス	Yuh Kao Fishery	漁船
132	Yu Feng No. 116	ホンジュラス	Yung Chang Fishery	漁船
133	Yu Feng No. 68	ホンジュラス	Hung Chang Fishery	漁船
134	Yu Hsiang No. 216	ホンジュラス	Lubmain International	漁船
135	Yu I Hsiang No. 132	ホンジュラス	Yu Hung Fishery	漁船
136	Yu I Hsiang No. 227	ホンジュラス	Yu Hung Fishery	漁船
137	Yu I Hsiang No. 617	ホンジュラス	Lubmain International	漁船
138	Yu Ta No. 62	ホンジュラス	Pai Hsing Fishery	漁船
139	Yu Ter Hsiang No. 711	ホンジュラス	Lubmain International	漁船
140	Yuh Yow No. 102	ホンジュラス	Yu Chang Marine	漁船
141	Yuh Yow No. 127	ホンジュラス	Yu Pao Fishery	漁船
142	Yuh Yow No. 201	ホンジュラス	Yuh Yih Fishery	漁船
143	Yuh Yow No. 202	ホンジュラス	Yu Tsang Fishery	漁船
144	Yuh Yow No. 8	ホンジュラス	Yu Pao Fishery	漁船
145	Yung Chun No. 17	ベリーズ	Yong Chun Fishery	漁船
146	Yung Hsu No. 101	ホンジュラス	Yung Hsu Fishery	漁船
147	Yung Man Chun	ベリーズ	Yong Man Fishery	漁船

スペイン

	船名	国籍	登録所有者	船種
1	ALBACORA CARIBE	パナマ	Albafrigo	漁船
2	ALBACORA DIEZ	パナマ	Albafrigo	トロール船
3	ALBACORA NUEVE	パナマ	Albafrigo	トロール船
4	ALMIKE	セントビンセント	Copesca	トロール船
5	ANTARES PRIMA	赤道ギニア	Capensis	トロール船
6	APACHE	ホンジュラス	Staplefield Invest	漁船
7	ARWYN	ベリーズ	Pesca Industrial	トロール船
8	AUSTER	ホンジュラス	Stonar Trading	漁船
9	BISMARCK	パナマ	Nao Pesca	漁船
10	BLUE AGAIN	パナマ	Blue Fishing	トロール船
11	BLUE AGAIN II	パナマ	Blue Fishing	トロール船
12	BLUE PLANET	パナマ	Campopesca	トロール船
13	CAPENSIS	赤道ギニア	Capensis	トロール船
14	CASTOR	セントビンセント	Beiramar	漁船
15	COLOMBO VII	パナマ	PEBSA	トロール船
16	COLOMBO VIII	パナマ	PEBSA	トロール船
17	CONDOR	ベリーズ	Manuel Salgueiro J	トロール船
18	EOLO	パナマ	Vidal Armadores	漁船
19	ERROXAPE	ベリーズ	Echebatar Pesqueras	漁船
20	ESMERALDA C	パナマ	Garavilla Conservas	漁船
21	EXPLORER II	オランダ領アンティル諸島	Albafrigo	漁船
22	EXPLORER III	オランダ領アンティル諸島	Albacora	漁船
23	FARO VILLANO	オランダ領アンティル諸島	Albafrigo	漁船
24	FATIMA	オランダ領アンティル諸島	Albafrigo	トロール船
25	GRAN SOL	パナマ	Segade Grupo	トロール船
26	ISLA GORRITI	モーリシャス	Sermarpesca	漁船
27	LIO I	オランダ領アンティル諸島	Transgoa	トロール船
28	MAR DE LOS SARGAZOS	パナマ	Marol Shipping	トロール船
29	MARMOUSET	パナマ	Marmouset Trading	トロール船
30	MAYA V	パナマ	Rainbow Fisheries	漁船
31	MOHICANO	ホンジュラス	Staplefield Invest	漁船
32	MONTECARMELO	パナマ	CalvoPesca?	トロール船
33	MONTECLARO	パナマ	CalvoPesca?	漁船
34	NATA	パナマ	Fishguard Shipping	トロール船
35	NEUTRON	パナマ	Nao Pesca	トロール船
36	NI	セントビンセント	Moseley	トロール船
37	NOTRE DAME	ホンジュラス	Capensis	トロール船
38	ODIN	カンボジア	Manuel Salgueiro J	漁船
39	PANAMA TUNA	パナマ	Albafrigo	漁船
40	PATUDO	オランダ領アンティル諸島	Albafrigo	漁船
41	PESCATUN	パナマ	Pescatun	漁船
42	SOUTH BOY	赤道ギニア	Insuabela	漁船

カナリヤ諸島

	船名	国籍	登録所有者	船種
1	0101 MARINE	ベリーズ	Sunfish Marine	トロール船
2	ALBA No. 8	ホンジュラス	Oriental Pesca	漁船
3	ATLANTIS 2	グルジア	Bowling Maritime	トロール船
4	BELLESOL III	ホンジュラス	Belle Solar	トロール船
5	BIKIN	グルジア	Bowling Maritime	トロール船
6	DU RIN No. 5	シエラレオネ	Penaranda	トロール船
7	ESPERANZA	ホンジュラス	Continente Marina	漁船
8	FAZARA 1	シエラレオネ	Escotra	漁船
9	FAZARA No. 2	シエラレオネ	Penaranda	トロール船
10	GABU	シエラレオネ	Forsban Trading	トロール船
11	GEORGE B. No. 1	セントビンセント	Esco Fisheries	漁船
12	GIOCONDA	ホンジュラス	Intermiso	トロール船
13	GRANMAR No. 2	ホンジュラス	Young Bok Fisheries	漁船
14	HAE WOO No. 6	シエラレオネ	Hae Woo	トロール船
15	HANNAM No. 7	ホンジュラス	Han Nam Fishery	漁船
16	INTESORO NO. 25	シエラレオネ	Taerim	トロール船
17	ISLA I	シエラレオネ	Liberiana	漁船
18	KASCO No. 101	パナマ	Komako	漁船
19	LIAO FICO No. 1	ホンジュラス	Liaoning International	漁船
20	LIAO FICO No. 2	ホンジュラス	Liaoning International	漁船
21	LIAO FICO No. 5	ホンジュラス	Liaoning International	漁船
22	MAHI No. 1	ベリーズ	Mahi Fisheries	漁船
23	MAME AMY	シエラレオネ	Hae Woo	トロール船
24	MARVEN No. 2	シエラレオネ	Marven Fisheries	トロール船
25	MEDRA	ホンジュラス	Intermiso	漁船
26	MICHELLE No. 7	ホンジュラス	Comercial	漁船
27	MOREAH 5	シエラレオネ	Delta Navigation	トロール船
28	NEPTUNE 503	ホンジュラス	Brito G	漁船
29	NIGATA MARU	パナマ	Magucasa Agencia	トロール船
30	NOVA II	パナマ	Trans Oceans Maritime	漁船
31	NOVA III	パナマ	Trans Oceans Maritime	漁船
32	NOVA V	パナマ	Trans Oceans Maritime	漁船
33	NOVA VI	パナマ	Trans Oceans Maritime	漁船
34	SAFRA	パナマ	Espama Fishing	漁船
35	SAINT LOUIS	セントビンセント	Esco Fisheries	漁船
36	SAINT LOUIS II	セントビンセント	Esco Fisheries	トロール船
37	SALKHINO	グルジア	Bowling Maritime	トロール船
38	SETA No. 2	ホンジュラス	Inter-Burgo	トロール船
39	SETA No. 23	ホンジュラス	Inter-Burgo	漁船
40	SETA No. 3	ホンジュラス	Inter-Burgo	トロール船
41	ZION II	ホンジュラス	Yoido Trading	漁船

付録II

高価値マグロの洋上積み替えを行い日本に輸送する冷凍貨物船の寄港と航程の例。2001-2003

付録II. 高価値マグロの洋上積み替えを行い日本に輸送する冷凍貨物船の寄港と航程の例。2001-2003

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
M/V ASIAN REX												
2001	CP-JPN	SH-YK-SH-KA	SI-CP	東西大西洋(LA-ALG-COL)	PC-日本	YK-TO-SH-YK-KA	SI-CP	東西大西洋	PC-YK			
2002		YK-SH-YK-SH-KA	SI-CP	東部大西洋(CP)	CP-SI	SH-YK-SH-YK-KA	SI-CP	東部大西洋(ラスパルマス)	CP-SI			
2003		SH-BU-SU-KA	SI-CP	東部大西洋(ラスパルマス)	CP-SI	SH-YK-SH-SV-KA	東部大西洋(カーポベルデ諸島)	CP-SI				
M/V CHIKUMA												
2001		SH-TO-YK	日本-ESP	地中海	地中海	PL	TO-SH-BU-KA	SI-CP	地中海			
2002	地中海(GRO)	地中海-JPN	TO-SH	SI-SZC	地中海	SZC-SI	TO-SH-BU	韓国-地中海	地中海			
2003		地中海-日本	TO-SH	日本-地中海	地中海	SH-TO-SH-KA	日本-地中海	地中海				
M/V EITA MARU												
2001		SH-YK-SH-YK-SH-YK-KA			印度洋		SH-YK-SH-YK-SH-KA		印度洋	000		
2002		SH KA	SI-CP	東西大西洋	PC-JPN	SH-YK-SH-YK-KA	JPN-TRN	西部-東部大西洋	CP-SI			
2003		SH-YK-SH-YK-KA	SI-CP	東部大西洋	CP-SI	SH-YK-SH-YK-SH-YK-KA						
M/V HARIMA 2												
2001		東部大西洋	CP-SH	SH-YK-SH-YK-KA-BU	東シナ海-IN	SH-YK-SH-YK-KA-BU	東シナ海-IN		東シナ海-IN			
2002		SH BU-KA	東シナ海-IN	SH BU-KA	東シナ海-IN	YK-SH-YK-SH-BU-KA	YK-SH-YK-SH-BU-KA					
2003	西部太平洋(PA)	SH-YK-SH-YK-KA	TAI-PC	西-東部大西洋(LAS)	CP-SI	SH-YK-SH-YK-SH-YK-KA	東シナ海-IN		SH			
M/V HARU												
2001		KA-BU-KA-BU-SH	JPN-PC	西-東部大西洋(TRN-CP)	CP-SI	SH-YK-SH-YK-BU-KA	東シナ海-IN		SH			
2002		YK-SH-KA	印度洋(MA)	SH-YK-TO-KA	印度洋(セイシェル)	SH-YK-KA	地中海		SH-KA			
2003		SI-CP	東-西部大西洋(CP-LA)	CP-SI	SH-YK-SH-BU-KA	SI-CP	東部大西洋	CP-SI	SH-TO-TO-KA	SI-SY	印度洋	

付録II

高価値マグロの洋上積み替えを行い日本に輸送する冷凍貨物船の寄港と航程の例。2001-2003

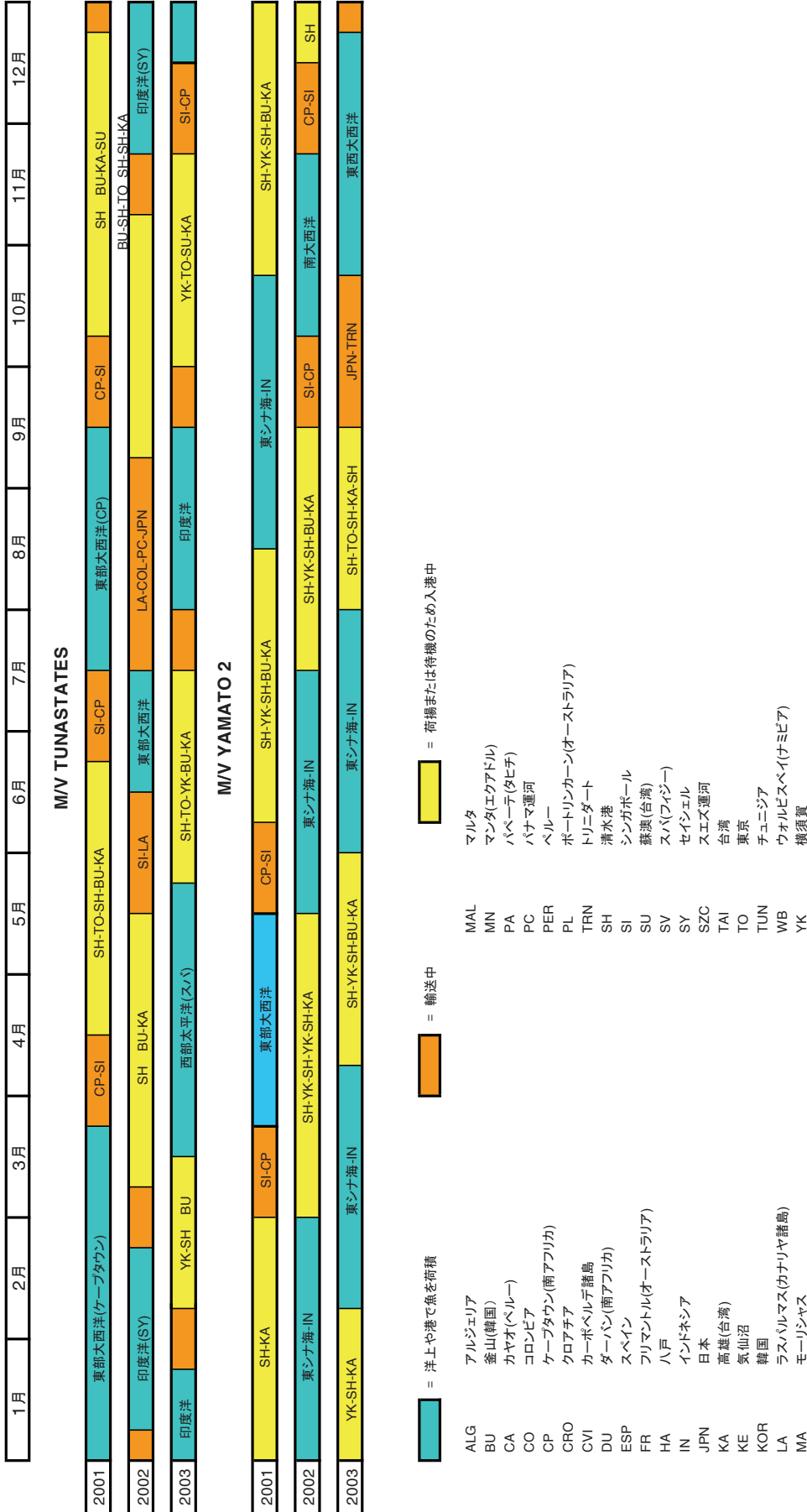
付録II. 高価値マグロの洋上積み替えを行い日本に輸送する冷凍貨物船の寄港と航程の例。2001-2003

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月									
M/V HATSUKARI																					
2001		SH-YK-SH-YK-KA-SH	西部太平洋(PA)		BU-SH-YK-KA-BU		西部太平洋		SH-BU-SH-YK-SH-HA												
2002		JPN-PC	西部大西洋(LA-CVI)		PC-JPN		SI-CP		東部大西洋(CP-SVI)		CP-SI	SH-YK									
2003		SH-YK	西-東部太平洋		SH-YK-TO-SH-BU-KA		東部太平洋(CA)		YK-SH-TO-BU-KA			JPN									
M/V MEITA MARU																					
2001		SH-HA	東部大西洋(ラスパルマス)		CP-SI		SH-YK-SH-YK-SH-YK		JPN-PER		PER-JPN	SH-BU-SH-HA-BU									
2002		000	東大西洋(ラスパルマス)		CP-SI		SH-BU-SH-KA		SI-CP		SH-YK-SH-SU-KA	SI-CP									
2003		東部大西洋(ラスパルマス)		CP-SI		SH	YK-HA-KA		SI-CP		東-西部大西洋-LA-PC-東部太平洋	PC-JPN	SH-YK-SH-TO-SH								
M/V NEW PROSPERITY																					
2001		西部太平洋	YK-SH-YK-SH-TO-KE		JPN-PER		東部太平洋(CA)		PER-JPN		SH-BU-TO-YK-BU-SH		SI-CP		東部大西洋(CP-WB)		CP-SI				
2002		SH-YK-SH-BU-KA		西太平洋(SU-PA)		SH	YK-SH-BU-KA		CP-SI		西太平洋(SU-PA)		JPN-PER		東部太平洋(ペルー)		PER-JPN	YK-SH-HA-KA			
2003		SI-CP		東部大西洋(CP)		CP-SI		SH	BU-KA		西部太平洋(SV)		YK-TO-BU-KA		YK-TO-BU-KA			印度洋(SY)			
M/V SHOFU																					
2001		東部大西洋(ラスパルマス)		CP-SI		SH	YK-BU-KA		SH		西部太平洋(PA)		SH		BU-KA-BU-SH						
2002		西部太平洋(ハバレー)		SH-BU-SH-YK-BU-KA		SH	YK-BU-KA		CP-SI		東部大西洋(ケータウン)		CP-SI		BU-SH		BU-SH-BU-KA				
2003		西部太平洋		YK-SH		SI-地中海		東部大西洋-地中海(LA-ESP)		地中海-SI		SH-TO-BU-KA		SI-PC					SI-PC		
M/V TENHO MARU																					
2001		東部太平洋		SH-YK-SH		SI-SZC		地中海-東部大西洋(LA-ESP)		SZC-SI		SH		YK-SH-YK					東部太平洋(MA)		SH
2002		西部太平洋		SH-YK-SH-TO-SH-KA		SI-SZC		地中海-東部大西洋(LA-ESP)		SZ-SI		BU-TO-SH-KA-BU-SH							西部太平洋(ハバレー)		
2003		SH-BU-SU-SH-KA-BU		西部太平洋(ハバレー)		SH		SH-BU-KA		SI-SY		印度洋(セリエル)		SY-INO					SH		SH-BU-KA

付録Ⅱ

高価値マグロの洋上積み替えを行い日本に輸送する冷凍貨物船の寄港と航程の例。2001-2003

付録Ⅱ. 高価値マグロの洋上積み替えを行い日本に輸送する冷凍貨物船の寄港と航程の例。2001-2003



付録Ⅲ 漁船に洋上給油を行うタンカーの航程例。2001-2003

1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----

M/T STAR TUNA

2001	HI	北東部太平洋	HI	東部太平洋	HI	東部太平洋	HI	北東部太平洋	HI	西部太平洋	SH	
2002	UL-BU	西部太平洋	HI	東部太平洋	HI	東部太平洋	HI	西部太平洋	BU	東部太平洋	HI	東部太平洋
2003		西部太平洋	BU	SI		北太平洋	HI	東部太平洋	HI	東部太平洋		

M/T B. CUPID

2001	東部大西洋	LP	東部大西洋	LP	東部大西洋	LP	東部大西洋	AB	東部大西洋	AB	東部大西洋	TE	東部大西洋	LP	東部大西洋	LP	東部大西洋	AB	
2002	東部大西洋	LP	東部大西洋	AB	東部大西洋	TE	東部大西洋	AB	東部大西洋	TE	東部大西洋	LO	東部大西洋	LO	東部大西洋	LO	東部大西洋	LO	東部大西洋
2003	TE	東部大西洋	LP	東部大西洋	LP	東部大西洋	LP	東部大西洋	LP	東部大西洋	TE	東部大西洋	TE	東部大西洋	LP	東部大西洋	LP	東部大西洋	

M/T ATOM 7

2001	西部太平洋	YO	西部太平洋	YO-AK	太平洋	YO	太平洋	YO	太平洋	NA					
2002	太平洋	YO	西部太平洋	GU											
2003	UL	西部太平洋	UL	太平洋	BA	東部太平洋	BA	東部太平洋	BA	東部太平洋	BA	東部太平洋	BA	東部太平洋	BA

M/T VESTA 7

2001	CU	カリブ海	CU	カリブ海	CU	カリブ海	CU	カリブ海	BA	太平洋	BU	西部太平洋	UL	西部太平洋
2002	西部太平洋	BU	西部太平洋	UL	西部太平洋	UL	西部太平洋	UL	西部太平洋	GU	西部太平洋	GU	西部太平洋	BU-B
2003	UL	西部太平洋	UL	西部太平洋	GU	西部太平洋	GU	西部太平洋	DA	西部太平洋	DA	西部太平洋	DA	西部太平洋

1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----

M/T SHIN CO-OP MARU

2001	HI	太平洋	HI	東部太平洋	BA-CA	東部太平洋	HI	東部太平洋	BA	東部太平洋	HI	東部太平洋	BA
2002	HI	太平洋	HI	太平洋	HI	太平洋	HI	太平洋	HI	太平洋	HI	西部太平洋	HI
2003	HI	太平洋	HI	東部太平洋	CA	東部太平洋	CA	東部太平洋	HI	東部太平洋	BA	東部太平洋	HI

M/T JAPAN TUNA NO.3

2001	SI	南西部太平洋	NC	SI	南西部太平洋	NC	SI	南西部太平洋	AK	南西部太平洋	AK	南西部太平洋	GE	豪州南	SI	東部インド洋	FR	東部インド洋	SI	インド洋
2002		インド洋	SI	南西部太平洋	AK	南西部太平洋	AK	南西部太平洋	AK	南西部太平洋	AK	南西部太平洋	GE	豪州南	SI	インド洋	FR	インド洋	SI	西部太平洋
2003	HI	北太平洋	HI	南西部太平洋	AK	南西部太平洋	AK	南西部太平洋	AK	南西部太平洋	AK	南西部太平洋	SI	南西部太平洋	SI	南西部太平洋	SI	南西部太平洋	SI	西部太平洋

M/T SMILE NO.3

2001																					GU	
2002		西部太平洋	GU	西部太平洋	GU	西部太平洋	GU	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	GU
2003	GU	西部太平洋	GU	西部太平洋	BU	西部太平洋	BU	西部太平洋	GU	西部太平洋	YS	西部太平洋	GU	西部太平洋	GU	西部太平洋	GU	西部太平洋	GU	西部太平洋	GU	

M/T KOSIAM

2001	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋
2002	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋
2003	北太平洋	HI	西部太平洋	BU	西部太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋	HI	北太平洋

■ = 洋上。輸送または漁船へのサービス提供中

AB	アビシヤン	CU	キュラソー島
AK	アラスカ	GU	グアム
BA	バルボア	HI	ハワイ
BU	釜山	LO	ロメ(トーゴ)

■ = 入港。燃料補給と物資の積み込み

UL	ウルサン
YO	横浜
MI	タンカー(MOTOR TANKER)



WWF's contribution to this report was funded by Wallenius Wilhelmsen,
a Corporate Supporter of WWF



Australian Government
Department of Agriculture,
Fisheries and Forestry

The mission of the Australian Government Department of Agriculture, Fisheries and Forestry is:

Increasing the profitability, competitiveness and sustainability of Australian agricultural, fisheries, food and forestry industries and enhancing the natural resource base to achieve greater national wealth and stronger rural and regional communities.

Department of Agriculture,
Fisheries and Forestry
GPO Box 858
Canberra ACT 2601
Australia
Tel: +61 2 6272 5120
Email: webmaster@daff.gov.au
www.daff.gov.au



The ITF (International Transport Workers' Federation) represents transport workers in over 600 trade unions in 137 countries. It is dedicated to the advancement of independent and democratic trade unionism, and to the defence of fundamental rights.

ITF House
49-60 Borough Road
London, SE1 1DR
Tel: +44 (0) 20 7403 2733
Fax: +44 (0) 20 7357 7871
Email: mail@itf.org.uk
www.itfglobal.org



WWF *for a living planet*[®]

WWF's mission is to stop the degradation of the planet's natural environment and to build a future in which humans live in harmony with nature, by:

- conserving the world's biological diversity
- ensuring that the use of renewable natural resources is sustainable
- promoting the reduction of pollution and wasteful consumption

Global Marine Programme
WWF International
Avenue du Mont Blanc
1196 Gland, Switzerland
Tel: +41 22 364 9019
Fax: +41 22 364 0526
Email: sbladen@wwfint.org
www.panda.org/marine