

3・4 各国の海運政策

当協会では、各国・地域の海運政策に関する動向について情報収集を行い、当協会会員会社の健全な事業活動に悪影響が及ばないように、必要に応じて ICS、ECSA、ASA など関連する国際海運団体と連携しつつ対応している。2024 年度においては主にナイジェリアの法人収入税(CIT)問題やバングラデシュ貨物留保政策について動向を注視し、必要な対応を行った（但し、「船協海運年報 2023 年」の記載内容から大きな進展は見られていない）。

3・4・1 ナイジェリア

ナイジェリア政府連邦歳入庁（FIRS : the Federal Inland Revenue Service）が同国に配船する一部船社に対し、2010 年～2019 年までの法人収入税（CIT : Companies Income Tax）支払催促書を 2023 年 6 月までに送付していることが判明した。具体的には、同期間にナイジェリア領海内（Nigerian territorial waters）で外航海運事業を行った船社に対し、CIT 未納分として運賃の 6%に罰金（10%）と利息（19%）を上乗せした額の支払いを求めており、応じない場合には本船の拘留や当該船社役員に対する刑事訴追のリスクを示唆していた（異議申し立ては支払い催促通知日から 30 日以内）。一部情報によれば、ギリシャ系のタンカー船社が支払催促書を受領しており、その額は 1 隻あたり最大で 110 万 US ドルの支払（含む罰金・利息）に達している模様である。

本件については 2023 年 6 月 20 日開催の ICS・CSG（海運先進国当局間会議（Consultative Shipping Group））会合で取り上げられた他、ICS は国際独立タンカー船主協会（INTERTANKO : The International Association of Independent Tanker Owners）やナイジェリア船協と協力し、同国政府に対して CIT の適用範囲や計算方法の明確化等を求めており、当協会もその動向を注視している。

そのよう中、FIRS はナイジェリア船主協会（NCS : the Nigerian Chamber of Shipping）が 2023 年 7 月 4 日に開催したウェビナーの中で、支払期日に 6 カ月の猶予期間（Grace Period）を設ける意向を表明した他、11 月には 2024 年 3 月 31 日までに未納分の諸手続きを行う場合、その支払いのタイミングにより以下の通り罰金減免を認める旨を発表した。

- 2023 年 12 月 31 日までの支払い : 100%の罰金と利息の支払い
- 2024 年 1 月 1 日～31 日までの支払い : 75%の罰金・利息の支払い
- 2024 年 2 月 1 日～28 日までの支払い : 50%の罰金・利息の支払い
- 2024 年 3 月 1 日～31 日までの支払い : 25%の罰金・利息の支払い
- 2024 年 4 月 1 日以降は免除なし

ICS は FIRS との対話の機会を引き続き模索するとともに、同国海事産業の振興を担うために新設されたブルーエコノミー省に対し、問題解決に向けた支援を求めるレターを出状。支払催促書を受領した船社・船主に対しては、同国弁護士等から法的助言を得

ることや、P&I Clubs への相談を呼び掛けている。

3・4・2 バングラディッシュ

バングラディッシュ政府は、2019 年に制定された 2019 年バングラディッシュ船籍法（The Bangladesh Flag Vessels (Protection of Interest) Act 2019）に基づき国際海上輸送における同国発着貨物の 50%以上を同国籍船で輸送することを義務付けており、外国籍船は「免除証明書」または「一般免除」の申請が必要となっている。しかしながら、2023 年 2 月 5 日付で公表されたバングラディッシュ海運省通達によれば、免除証明書が発行されるか否かは同国寄港 15 日前の申請および申請後 72 時間以内に国営船社および同国船主協会が判断する旨規定されたため、当該組織の手続き遅延等によりチッタゴン港（コンテナ船）で遅延・混雑が発生した。

上記を受け、海運先進国当局間会議（CSG）は業界の意向も踏まえ、バングラディッシュ政府に対し、「同法に基づく貨物留保規定が自由で公正な競争を制限する差別的な措置であり、当該規定は海上輸送のコストを高め海運市場を歪めることが強く懸念される。海運省通達による免責証明書の申請手続きは関係者のコスト増を招き、同国のビジネス・投資条件に不確実性をもたすとともに、外航海運にマイナスの影響を与えることから、同規定の削除もしくは同通達の改正を要請する」旨のレター（5 月 3 日付）を出状した。

更に ICS は、貨物留保規定の修正や破棄も視野に入れつつ、「免除証明書」と「一般免除」の差異および免除可否をめぐる判断基準、外航船への配乗を同国船員に限る条項の 3 点について明確化を求めるレターを 8 月 23 日に出状したが、両レターについてこれまでに同国政府から回答が得られていない。

そのため、ICS は次なる対応として、欧州委員会貿易局（DG Trade）の勧告に従い、同委の貿易障壁報告制度（Market Access Complaint）を利用して 2024 年 2 月までにバングラディッシュ政府に以下内容の異議申し立てを行った（世界海運評議会（WSC）および欧州共同体船主協会（ECSA）との連名）。

<ICS 他による異議申立概要>

- 民間団体（国営船社および同国船主協会）が外国籍船に対する貨物留保措置適用免除証書を発行する権限を認めることで、商業利益に基づいた判断を招き、公共利益に反するとともに、WTO 内国民待遇（national treatment）原則の侵害にあたる。
- 免除申請処理プロセスにおける手続き遅延や、輸入／輸出品で個別の免除申請が必要であること、不公平な条件による免除証書の発行により、サービスの混乱やビジネスの不確実性を招くことは WTO 予見可能性（predictability）原則に違反し、免除可否をめぐる不明確な判断基準は WTO 透明性（transparency）原則に違反する。
- 差別的な貨物優遇政策は、UNCLOS に定められている海運自由の原則を侵害するとともに、EU・バングラデシュ協力協定の目的（第 4 条）を損ねる。

- チッタゴン港に寄港する船舶は年間 1300 隻から 1500 隻程度で、そのうち同国籍船は 8 隻のみ。同国籍船で貨物全体（約 300 万 TEU）の 50%を輸送することが不可能であることは明らか。
- バングラデシュ定航協会および同国船舶代理店協会は複数回にわたり同国海運省に直接問題提起したものの、受け入れられず、むしろ同法の厳格解釈に至っている。そのため、同定航協会は 2023 年 8 月、同国最高裁判所に対し、海運省が免除証明書発行プロセスの中で同国外航船協に意見を求める要件について異議申し立てを提出。8 月 27 日、裁判所は当該要件を 6 カ月間停止する暫定命令を含む仮命令（Rule Nisi）を発行したが、最終決定にあたっては、裁判所の更なる審理と、同国海運省・同国外航船協からの反論を受ける必要がある。
- 同国定航協会の異議申し立ては、外航船協の意見を求めることのみを争点としており、命令が通過した場合でも、免除手続きには解決すべき問題（国営船社の意見を求める必要性、輸出入で個別の免除申請の必要性等）が残る。

なお、バングラディッシュ最高裁控訴部（大法廷）は船籍法に基づく免除証明書要件の一時差止命令を 2024 年 8 月 1 日付で行ったが、同年 12 月 11 日に失効している。また、同国高裁は海運省に対し、最高裁が公聴会を開催するまでの間、船籍法の適用を一時的に停止するよう命じているものの、同省は引き続き免除証明書を発給しており、本船の船主は課徴金を支払わざるを得ない状態が続いている。

以上