

みず かみ ち ゆき  
水 上 千 之

学位の種類 博士(法学)  
学位記番号 法博第35号  
学位授与年月日 平成7年12月20日  
学位授与の要件 学位規則第4条第2項該当

学位論文題目 船舶の国籍と便宜置籍

論文審査委員 (主査)

教授 多喜 寛 教授 関 俊彦  
助教授 植木 俊哉

## 論文内容の要旨

1. 本論文は、船舶に対する国家による法的規制に関する諸問題についての著者の長年にわたる研究の成果を集大成したものである。船舶に対する法的規制の問題は、海洋法ないし海事法の分野における最も重要な論点の1つとしてかねてから議論されてきたものであるが、本論文は船舶とそれが所属する国(旗国)との結びつきを示すものとして海洋における秩序維持等に関して重要な役割を演じてきた船舶の国籍の問題を具体的な検討素材として、歴史的・沿革的な視座や比較法的視座、さらに条約等による国際法上の規制のあり方など、多様な角度からの総合的な研究の成果を体系的にまとめたものである。具体的な検討方法として、本論文は、船舶の国籍の問題をそれをめぐる状況の変化を踏まえつつ考察し、そのような検討を通して船舶と旗国の関係及び旗国による船舶に対する法的規制のあり方について総合的な探究を試みている。

2. 本論文は、第I部「船舶の国籍と登録」及び第II部「便宜置籍および船舶と旗国の間の真正な関係の概念」の2つの部分から構成される。このうちの第I部「船舶の国籍と登録」では、その第1章から第3章において船舶の国籍の概念、船舶の国籍の意義及び機能、船舶の国籍の賦与、船舶の登録制度等に関する諸問題が考察され、第4章では船舶の所有・配乗に関する各国の要件、第5章では裸用船船舶の登録に関する問題がそれぞれ検討されている。第II部「便宜置籍および

船舶と旗国の間の真正な関係の概念」では、船舶の国籍の問題に関する実務上最大の論点と言える「便宜置籍」の問題をまずその第1章で取り上げ、次の第2章及び第3章でこの問題を解決するための基準として国際法上従来用いられてきた「真正な結合」概念に関してこれを規定した国際条約に基づいて検討を加え、さらに第4章ではこの問題を解決するための新たな試みである船舶登録制度について、第5章ではサブスタンダード船の規制の強化という方向でのこの問題に対する新しい国際的取り組みについて、それぞれ考察を行っている。

3. 以上が本論文の全体構造であるが、その内容をさらに具体的にみれば以下の通りである。まず第I部の第1章「船舶の定義」では、船舶の定義についての学説、条約規定、国内法令が検討され、船舶の定義は規制の目的によってさまざまであるが、一般的特性として浮揚性と航行可能性あるいは単に航行可能性が基準とされることが指摘される。

第2章「船舶の国籍」では、まず、船舶の国籍概念が特に人の国籍と比較して検討される。次に船舶の国籍の意義について、船舶の国籍と国家管轄権の関係、戦時国際法における船舶の国籍、外交保護権と船舶の国籍、海運政策と船舶の国籍といった多様な観点からの考察がなされる。その中で、例えば国家管轄権と船舶の国籍の関係については、船舶の国籍が海洋の場所のいかんを問わず船舶と国家を結びつけ、船舶とその国の法秩序を結びつけること、及び船舶の国籍が現在一般に船舶に関する旗国の管轄権行使の基準と考えられていることが指摘され、このような考えに関連する学説や先例の沿革等が検討される。さらに、この章では、船舶の国籍が国際法上各国が交付する証書類によって証拠づけられること、及び船舶の国籍の賦与要件が伝統的に国家の裁量によって決定されてきたこと等が明らかにされている。

第3章「船舶の登録」では、まず船舶の登録制度の意義が検討され、船舶の登録は船舶の国籍を証拠づけるための文書管理であり、各国法制において船舶の登録と船舶の国籍賦与は常に一致するものではなく、国によっては登録はなくとも所有についての要件を満たすことによって自国籍を与える国があることが指摘される。その上で、各国の登録制度に関する具体的問題（船舶原簿を維持する機関、登録の義務性、登録事項等）についての検討がなされている。

第4章「船舶の所有・配乗に関する各国の要件——要件緩和の傾向」では、船舶の所有・配乗に関する各国の要件において、一般に（自国会社所有を含む）自国民所有、自国民配乗の割合が緩和される傾向が存在することが明らかにされている。17-18世紀のイギリス、フランス等では、船舶を自国船舶として認める要件として、とりわけ自国民所有、自国建造の要件が厳格に課され、自国と船舶との密接な結びつきが要件として求められた。しかし、その後、自国建造の要件は一般に放棄され、現在では、各国の課している要件は、所有について船舶の自国民所有を要件とするものから、船舶の一定割合の自国民所有を要件とするもの、さらに自国民所有を要件としない

もの等さまざまであり、また配乗の要件についても多様であるが、概して要件が緩和される傾向にあることが指摘されている。

第5章「裸用船舶の登録」では、現在フランス、ドイツ等いくつかの国で自国民・自国会社が外国船舶を裸用船（bare-boat charter of demise charter）として用いた場合に、一定の要件の下で当該船舶を一定期間自国へ登録することを認め、このようにして登録された船舶に自国の旗を掲げて航行することを認めているが、その場合の船舶と旗国（用船者の本国）との関係が検討される。そして、この場合には、船舶所有者と船舶の旗国が別の国であり、船舶と旗国との関係が薄れる状況が生じていることが指摘されている。

第I部の最後の「結びに代えて」の部分では、以上の検討を踏まえ船舶の国籍賦与に関する要件緩和の傾向が総括される。かつては、船舶の国旗は、国家主権の表現とみなされ、商船は海運のほかに戦争遂行や植民地経営等の国家活動を行う上での重要な手段であり、船舶と旗国の結びつきが重視された。このため各国は、自国船舶と認める要件として、自国建造、自国民所有・配乗等の厳格な要件を課す場合が多かった。しかし今日では、船舶と国家の結びつきを船舶への国籍賦与の要件として課すことは、船舶の建造の面に関しては放棄され、所有・配乗の面においても薄れる傾向にある。このようにして、現在では、船舶の国籍は、海洋における法秩序維持のための管轄権と責任を担う国を表示する機能を営むものに過ぎないものとなっている。以上の点を明らかにした上で、著者は、このように現在船舶の国籍賦与に関する要件が緩和される傾向にある中で、船舶に対する国家の有効な管轄権行使の可能性また前提として、船舶所有会社の本店が自国に所在すること、船舶所有会社の役員が自国民であること又は高級船員が自国民であること等が、国家による有効な規制を可能とする要素として今後重要視される可能性があることを指摘している。

4. 次に、第II部「便宜置籍および船舶と旗国の間の真正な関係」では、便宜置籍（外国人が所有・管理する船舶に緩やかな条件で登録を認める国がそのような船舶に対して与える国籍）の問題と、1958年の公海に関する条約（公海条約）の第5条、1982年の海洋法に関する国際連合条約（国連海洋法条約）の第91条及び1986年の船舶登録要件に関する国際連合条約（国連船舶登録要件条約）の前文・第1条にそれぞれ規定されている、船舶と旗国の間の「真正な関係」（genuine link）の問題に関する考察がなされている。

第II部の第1章「便宜置籍」では、便宜置籍の起源、概観（便宜置籍国、便宜置籍船隊の構成等）、便宜置籍国の法制（船舶所有の要件、税、会社の設立要件、配乗要件等）、便宜置籍船の受益所有者、便宜置籍利用の理由、便宜置籍に対する反対、便宜置籍船の海難事故（トリー・キャニオン号事故、アルゴ・マーチャント号事故、アモコ・カジス号事故）、便宜置籍国による船舶

基準の改善等、便宜置籍をめぐる一般的状況が検討されている。

第2章「船舶と旗国間の真正な関係の概念（1）——公海条約および国連海洋法条約——」では、公海条約第5条及び国連海洋法条約第91条に規定された「真正な関係」概念に関する検討がなされる。第二次世界大戦後増加した便宜置籍船が海運の不正競争、船員の労働条件の低質化等の問題を生じさせたため、この便宜置籍を規制する目的で、1958年の第一次国連海洋法会議で採択された公海条約は、第5条で旗国と船舶との間に「真正な関係」が存在しなければならないことを規定した。しかし、この第5条の条文の意味は曖昧なものであり、結果的にはこの条項は便宜置籍を規制するものとして有効に機能しなかったことを著者は指摘する。さらに、第三次国連海洋法会議で採択された国連海洋法条約も、第91条の船舶の国籍に関する条項の中で「真正な関係」の存在を要件として規定し、第94条では船舶に対する規制に関する旗国の義務を具体的に規定したが、この条約でも「真正な関係」概念の具体的内容は実質的に何ら明確にされなかったとの評価を著者は下している。

第3章「船舶と旗国間の真正な関係の概念（2）——国連船舶登録要件条約——」では、1986年の国連船舶登録要件条約における「真正な関係」概念が検討される。この国連船舶登録要件条約は、船舶の所有者・運航者の識別の明確化を規定し、具体的には船舶所有における自国民の一定の参加、配乗における自国民（自国定住者等を含む）の一定の参加を規定するとともに、登録国内に所有会社、その子会社、主な営業所等が存在しなければならないこと等を規定した。この条約は、公海条約及び国連海洋法条約ではその内容が明確にされなかった「真正な関係」概念の具体的基準と考えられるものを一応示したが、その規定は柔軟かつ曖昧な要件を定めるものであり、船舶国籍賦与に関する国家の自由を一般的に制限するものとはなっていないことを著者は指摘する。

次の第4章「フラッキング・アウトの防止——新しい船舶登録制度——」では、フランス、イギリス、ノルウェー等で既存の船舶登録制度の他に設けられた新しい船舶登録制度についての紹介と検討がなされる。国連船舶登録要件条約は、船舶登録について緩やかな要件を規定し、便宜置籍を含む現在の船舶登録制度、船舶国籍賦与制度をいわば追認するものであったが、この条約の採択前後からいくつかの先進国で新しい船舶登録制度が設けられるようになった。すなわち、フランスのケルゲレン登録、イギリスのマン島登録は、通常登録とは別に、配乗要件等について緩和された要件の新しい登録制度であり、ノルウェーの国際船舶登録制度も同国の通常登録にくらべて所有要件、配乗要件等が緩和されている。これらの新しい船舶登録制度は、自国船舶が他国、特に便宜置籍国の登録に移転されるのを防止する目的で設けられたものであり、便宜置籍の問題に関する新たな形での解決策を模索したものであると著者は位置づけている。

さらに第5章「サブスタンダード船の規制」では、便宜置籍を排除・規制することが困難な状

況の中で、国際労働機関（ILO）や国際海事機関（IMO）において、船舶の構造、設備、配乗等について国際基準を設定・強化し、基準に達しない船舶（サブスタンダード船）を排除することによって船舶の航行の安全、海洋汚染の防止、船舶における労働条件の改善がはかられていることが指摘される。また、船舶に関する一定の基準を設定したいくつかの条約（海洋汚染防止条約、海上人命安全条約等）に基づいて、船舶の寄港地国（入港国）が入港船舶の検査・監督を行うという形での船舶に対する規制（ポート・ステート・コントロール）の方法が打ち出されていることも指摘されている。

第Ⅱ部の最後に置かれた「おわりに」の部分では、海運が国家経済政策に深くかかわるものであり国家経済にとって非常に重要であるために、便宜置籍の国際規制が困難であり、そのような状況の中で、ILO・IMOでは、便宜置籍を規制するよりもサブスタンダード船に対する規制を強化することによって海上の航行安全、海上の労働条件、汚染防止規制の改善を図っていること、そして便宜置籍の規制よりも入港国による検査・監督を含めたサブスタンダード船の規制のための国際的規則の定立を図る方が、国際海運の維持・発展のための実際的方法であるという著者自身のこの問題に関する結論が述べられている。

## 論文審査結果の要旨

本論文は、船舶とその国籍という問題を具体的な検討の素材として、船舶に対する法的規制に関する諸問題を総合的観点から検討した労作であり、この問題に関する条約や国際文書、国際判例、各国の国家実行（国内法令・国内判例等を含む）、諸外国における学説等を丹念に検討し、これらをもとに緻密な実証的手法に基づき堅牢な論理展開により結論を導いている。また、船舶に対する法的規制のあり方の変化の背景にある経済的その他の諸要因に関しても目配りの利いた分析がなされており、この問題に関する幅広い視座からの考察がなされている。船舶の国籍と便宜置籍の問題に関するわが国での従来の研究は、専らこの問題に関する関係国の国内法制の比較検討か、あるいは条約等の国際法による規制のいずれかの視点に限定されたものが大部分であり、本論文はこれらの複数の視座を包摂したわが国で初めてのこの問題に関する総合的・体系的な実証的研究として、わが国の従来の研究水準を超える高い学問的価値を有するものと評価することができる。

もっとも、本論文においても、海洋法秩序全体の構造の中で船舶の国籍に関する問題がどのように位置づけられ、それが海洋法のその他の問題とどのように相互に関連し影響を及ぼしているのかといった点など、さらに踏みこんだ法的考察が必要とされる課題もないわけではない。しかし、これらの点に関しても、著者は、本論文以外の海洋法に関するその多大な研究業績の中で体

系的な研究を行っており、そのこと自体本論文のこの分野における卓越した学問的意義を何ら損なうものではない。以上を要するに、本論文は、多くの点において学界に対し多大な貢献をなすものであると判断される。

以上により、本論文提出者は、博士（法学）の学位を授与されるに値するものと認める。