

船舶と旗国の関係の希薄化と旗国の役割 に関する一考察

河野真理子

はじめに

伝統的な国際法では、海洋を領海と公海に区分し、特に、船舶について船籍を紐帯として、その旗国による船舶の管理と保護によって、公海の秩序の管理と維持が行われてきた。かつては、国民が取得した船舶がその国の港湾を母港として、運航されていたため、旗国による船舶の管理と保護は、国家とその国に登録され、その国の旗を掲揚する船舶、及びその所有者や運航のあり方との間に密接な関係があるという実体を伴ったものであった。船舶と旗国の関係においてしばしば言及される「真正な関係¹」は、船舶と旗国の間に密接な関係があることによって実現することとなる。

第二次世界大戦以降の国際社会では、船舶をめぐる国際競争の激化などにより船舶と旗国の関係が薄れるようになっている。それにもかかわらず、海洋における海洋の秩序の管理と維持については、依然として旗国主義が原則である。ただし、船舶と旗国の関係の希薄化とその結果としての旗国による自国船舶の管理の不十分さは、沿岸国や寄港国の管轄権も一定限度認められるようになっている²。船舶をめぐる旗国と沿岸国、寄港国の権限の配分は極めて現代的な論点であり、船舶の管理のあり方は国際社会の重要な課題である。しかし、今日の海洋の問題を考えると、旗国と船舶の関係については、保護という側面も考えられなければならないのではないかと考える。旗国と船舶の関係の希薄化は、管理への無関心だけでなく、保護への無関心に

もつながるといえるのではないだろうか。

このような問題意識から、本稿では、船舶の国籍の許与に関するいくつかの国の国内法を検討し、その国籍がどのように与えられるのかを改めて検討する。そして、そうした国籍という条件が国際裁判でどのように用いられているかを検討することとする。

I. 船舶の旗国に関する制度

1 国旗の掲揚の意義

国連海洋法条約（以下、UNCLOS）は、第87条で公海自由の原則を規定するとともに、第91条で、船舶に対する国籍の付与の条件について、「いずれの国も、船舶に対する国籍の許与、自国の領域内における船舶の登録及び自国の旗を掲げる権利に関する条件を定める。」としている。さらに、第92条で、船舶は一の国のみの旗を掲げて航行するものとし、国際条約又はこの条約に名分の規定がある特別の場合を除くほか、公海においてその国の排他的管轄権に服する」、また「船舶は、所有権の現実の移転又は登録の変更の場合を除くほか、航海中又は寄港中にその旗を変更することができない」と規定されている。これらの規定によれば、船舶が掲揚する旗が1つに限定されるべきこと、および、その旗は原則として航海中や寄港中に変更されてはならないことが国際法の規則である。そして、どのような条件で自国の国旗の掲揚を認めるかは、各国の国内法が定めることとされている。このようにして決定される船舶の旗国について、UNCLOS 第94～98条に旗国の義務が規定され、当該船舶を有効に規制、管理しなければならないとされる。また他の部の規定でも船舶に対する管轄権の行使は原則として旗国主義をとることが認められている。

2 先進国の国内法

ここでは、船主や運航者の主要な国籍国である日本とドイツの制度を取り上げる。

日本では、日本人（自然人、法人）が船舶を購入すると、その所有権の登記

から日本の船籍までの手続が連続して行われることになる。船舶法第1条で、日本の船籍を得て、日本の国旗を掲揚するには、1. 日本の官庁（国の機関）または公署（地方公共団体の機関）の所有に属する船舶、2. 日本国民の所有に属する船舶、3. 日本の法令に依り設立したる会社で、その代表者の全員及び業務を執行する役員の三分の二以上が日本国民なるものの所有に属する船舶、4. 3.に掲げる法人以外の法人で日本の法令により設立しその代表者の全員が日本国民である者の所有に属する船舶であるとされる。

船舶所有者は、日本国内に船籍港を定め、国土交通省の地方機関（地方運輸局、運輸支局）において船舶の総トン数の測度を行った（船舶法第4条）後、船舶の所有権を公証する機関である法務省の地方機関（法務局）に登記を行い、その後船舶の国籍を公証する機関である国土交通省の地方機関に登録を行い、国籍証書を取得する（同法第5条）。

次にドイツを見てみよう。ドイツ船籍の船舶の要件は、外航船舶の国旗、及び内陸水運国旗掲揚に関する法律（国旗掲揚法）に定められている³。第1条1項は、所有者がドイツ人であり、その居所がドイツ基本法の適用範囲内にある、すべての商船及びその他の外航海運に係る一定の船舶は、連邦国旗を掲揚しなければならないと定めている。

ドイツは、商船に投資する国民の多い国である。ドイツ国籍者が船舶を取得すると、その所有権の登録が裁判所で行われる。上記国旗掲揚法に基づく国旗の掲揚については、別途連邦水路航行庁で、登録手続きを行うこととされている。ただし、国旗掲揚法第7条は、ドイツ国民が所有する船舶の運航が、外国籍の配乗権者に委託された場合、当該配乗権者の国籍の国旗を掲揚することが認められている。いわゆるフラッグ・アウトの容認である。

ドイツ人が所有する船舶は、この制度を利用して、船舶の所有権の登録をドイツで行った上で、国旗の掲揚について、別途、船籍を選択することが一般的である。ドイツでは、荷主がドイツ船籍にこだわる場合を除き、ほとんどの船舶は、その船舶の種類や規模に応じて最も有利な船籍を選択することになる。

近年は、先進国で船舶の登録制度をしばしば改正し、自国籍船に国際的な競争力を持たせようとする動きが活発である。そうした努力は税制上の優遇

措置、船員の労働条件や保護、航行の安全の確保のための措置など様々な側面に及ぶ。たとえばフランスは、1986年に、南氷洋の仏領ケルゲルン島での国際船舶登録制度を設け、船舶の管理についての要件を緩和した⁴。しかし、この制度に伴う多くの問題を解決し、フランス船籍船の競争力を高めるために、2005年、新しい国際船舶登録制度に関する立法が行われた⁵。また、英国も1995年に商船法の改正を行ったが、再度改正が予定されているとのことである⁶。

3 便宜置籍国

最も主要な便宜置籍国であるパナマ、リベリア、マーシャル諸島では、自国民以外の者が所有する船舶についても船籍登録を認めている。パナマでは、1925年の法律が船舶の登録に関する制度の基礎となった⁷。その後、1973年に「二重登録法」、1980年と1984年に登録と抵当権に関する法律が改正された。2008年にこれらのすべての法律が国家商船法としてパナマ商法の第二編に組み入れられた⁸。リベリアでは、1956年に海事法が立法され、船籍について、基本的にこの法律が規律している。2002年に、抵当権に関する規定などが改正された。マーシャル諸島の場合は船籍の付与について1990年の海事法がこれを規律している。1992年、1993年、2000年に主要な改正が行われた⁹。キプロスでも2010年にトン数標準税制に関する部分等の改正が行われた¹⁰。こうした諸国で船舶を登録するのは主として先進国の国籍を持った自然人または法人の船主であるが、多くの場合、船舶の所有のために設立した子会社を船主として、船舶の登録を行っている。

Ⅱ．船舶と旗国の間の関係の希薄化

1 便宜置籍国の台頭

便宜置籍とは、何らかの政治的、または経済的な理由で、船舶の所有者が自己の国籍と異なる国の国旗を選択して、船舶に掲揚することを言う。便宜置籍という現象それ自体は、16世紀に、英国の船舶が西インド諸島を航行する際にスペインの国旗を掲揚したことに見られるように、かなり昔から絶え

ることなく行われてきたものである。国際的な航行に従事する船舶の船主は船舶の国旗を選択する絶対的な自由を有してきたと説明される¹¹。便宜置籍としての国旗が選択される現象は、第二次世界大戦後、顕著な傾向となった。1947年には便宜置籍の国旗を掲揚する船舶は、世界全体の船舶の総トン数の2%に過ぎなかったのに対し、20世紀の終わりには、50%を超えた。特に先進国の国民が所有する船舶について便宜置籍国の国旗が選択される場合が多いとされる¹²。

各国の船舶の旗の掲揚の権利の付与に関する制度の違いは、それぞれの国が自国への船舶登録を認める条件、運航コストや課税条件等に格差を生むことになる。船舶を登録する船主にとっては各国で異なる制度の中から、有利な制度を持つ船籍を選択することを検討するようになるのである。便宜置籍を生む原因として挙げられるのは、船員等の質と量の確保、運航コストの低減、所得税の最小化、旗国による管理の程度などである。これらの要素はすべて、船舶の運航に必要なコストに直結することになる。運航コストに加えて、船齢、船舶の種類と規模、積荷の性質、積荷の仕向け先となる地域、出資者の指令なども、国旗の選択に影響を与えると説明されている。先進国の船主にとって、国旗の選択は海運に関する熾烈な国際競争に対応するための重要な選択となっている。ただし、依然として先進国の国旗の掲揚が選択される場合もある。その要因としては、船舶の種類、航路、評判についてのリスク (reputational risk)、サービスの供与、歴史的な重要性等をあげることができる¹³。

表1に見られるように、1950年の統計では、100総トン以上の船舶の登録国の上位15カ国中で、便宜置籍国と見られる国はパナマのみであった。しかも米国、英国、ノルウェーなどの西洋諸国の国名が上位に並び、船舶の所有権や運航を実質的に支配している者の国籍と船舶の船籍が一致していたとみられる。しかし1970年の統計では、リベリアが総トン数で1位となっている。しかも、リベリアに登録された船舶の隻数と総トン数を比べると、当時、大型の船舶がリベリアに登録されていたことがわかる。1970年の統計は、日本とドイツの順位が上がったことも一つの特徴である。第二の主要な便宜置籍国であるパナマの登録船腹量が徐々に上昇するのが1980年代であ

る。そして、1985年に2位になることとなった¹⁴。その後、リベリアの政治情勢の不安定化が主要な理由となって、1993年にパナマが1位となった¹⁵。

表1 登録船腹量上位国の変遷(100総トン以上の商船が対象)

1950			1970		
国・地域	隻数	(千)総トン	国・地域	隻数	(千)総トン
米国	4,953	27,513	リベリア	1,869	33,297
英国	6,060	18,219	日本	8,402	27,004
ノルウェー	2,202	5,456	英国	3,822	25,825
パナマ	573	3,361	ノルウェー	2,808	19,347
フランス	1,234	3,207	米国	2,983	18,463
オランダ	1,530	3,109	ロシア	5,924	14,832
イタリア	1,059	2,580	ギリシャ	1,850	10,952
ロシア	967	2,125	ドイツ	2,868	7,881
スウェーデン	1,271	2,048	イタリア	1,639	7,448
カナダ	1,156	1,931	フランス	1,420	6,458
日本	1,499	1,871	パナマ	886	5,646
ギリシャ	386	1,349	オランダ	1,598	5,207
デンマーク	718	1,269	スウェーデン	955	4,921
スペイン	1,145	1,190	スペイン	2,234	3,441
アルゼンチン	369	914	デンマーク	1,210	3,314

1990			2005		
国・地域	隻数	(千)総トン	国・地域	隻数	(千)総トン
リベリア	1,688	54,700	パナマ	6,838	141,822
パナマ	4,748	39,298	リベリア	1,653	59,600
日本	10,000	27,078	バハマ	1,361	38,418
ソ連	7,383	26,737	シンガポール	1,977	30,990
ノルウェー	2,557	23,429	ギリシャ	1,491	30,745
米国	6,348	21,328	香港	1,128	29,809
ギリシャ	1,814	20,552	マーシャル諸島	853	29,242
キプロス	1,270	18,336	マルタ	1,220	23,016
中国	1,948	13,899	中国	3,592	22,286
バハマ	807	13,626	英国	1,985	19,670
フィリピン	1,420	8,515	キプロス	992	19,019
イタリア	1,616	7,991	ノルウェー	2,068	17,532
シンガポール	774	7,928	日本	6,842	12,751
韓国	2,110	7,783	イタリア	1,539	11,616
英国	1,998	6,716	ドイツ	894	11,497

2008			2009		
国・地域	隻数	(千)総トン	国・地域	隻数	(千)総トン
パナマ	8,065	183,503	パナマ	8,100	190,663
リベリア	2,306	82,389	リベリア	2,456	91,696
バハマ	1,446	46,543	マーシャル諸島	1,376	49,088
マーシャル諸島	1,265	42,637	バハマ	1,426	48,119
シンガポール	2,451	39,886	香港	1,529	45,338
香港	1,371	39,100	シンガポール	2,563	41,047
ギリシャ	1,498	36,822	ギリシャ	1,517	38,911
マルタ	1,532	31,633	マルタ	1,613	35,037
中国	3,916	26,811	中国	4,064	30,077
キプロス	1,016	20,109	キプロス	1,026	20,169
ドイツ	961	15,283	英国	1,697	16,958
英国	1,676	15,247	イタリア	1,635	15,531
ノルウェー	601	15,040	ドイツ	948	15,157
韓国	3,001	14,145	日本	6,221	14,725
イタリア	1,588	13,600	ノルウェー	560	13,913
日本	6,316	13,536			

(注)日本船主協会『海運統計要覧』, Lloyd's Register Fairplay, *World Fleet Statistics*, *Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables* により(財)日本海事センターが作成

登録船腹量の観点で主要国とみられる諸国の大多数を先進国が占め、便宜置籍国と見られる国がパナマとリベリアに限定されていた状況と大きな変化が見られるのは1990年である。この時点で、西欧諸国に代わって、リベリアとパナマが登録船腹量の総トン数で1位と2位となり、両国以外にも、キプロスとパナマが便宜置籍国として、登録船腹量を大きく伸ばしたのである。また、これらの便宜置籍国の台頭だけでなく、上位15カ国にアジア諸国が登場するようになったこともそれ以前には見られなかったことであるといえる。便宜置籍国がさらに多様になりつつあることは、2005年、2008年、2009年の統計を見ても明らかである。この時期に登録船腹量を大きく伸ばした国として、マーシャル諸島が注目される。21世紀に入り、様々な国が便宜置籍国としての制度を整備したことで、便宜置籍先の選択肢が多くなり、それらの国の間の競争が生まれているのである。そのため、先進国の船主にとって、船籍とは、経済的、政治的な観点から様々な要素を考慮して、適宜選択するものとなっていると考えられる。表2の主要な船種別の登録のシェアを

見ると、ほとんどの船舶について、パナマが1位であるものの、2位以下については、船種によって、主要な置籍先が異なっていることがわかる。また、従来は便宜置籍には向かないとされてきた、ケミカルタンカーや液化天然ガスタンカーのような高度な技術を要する船舶についても、便宜置籍国の船籍を有する船舶が増加しつつあるという傾向をみることができる。

表2 船舶の種類別の登録状況

石油タンカー

国名	1000dwt (シェア (%))	前年順位
パナマ	644452 (16.6)	1
リベリア	57791 (14.9)	2
ギリシア	38117 (9.8)	4
マーシャル諸島	33966 (8.8)	3
バハマ	30272 (7.8)	6
シンガポール	28761 (7.4)	5

ケミカルタンカー

国名	1000dwt (シェア (%))	前年順位
パナマ	2316 (23.9)	1
リベリア	1213 (12.5)	2
シンガポール	701 (7.2)	3
ノルウェー	565 (5.8)	4
日本	308 (3.2)	6
バハマ	235 (2.4)	7
イタリア	235 (2.4)	5

液化天然ガス (LNG) タンカー

国名	1000dwt (シェア (%))	前年順位
パナマ	7520 (15.6)	1
バハマ	5073 (10.5)	6
バーミューダ	4432 (9.2)	5
リベリア	3669 (7.6)	4
日本	3648 (7.6)	3
ノルウェー	3397 (7.0)	2

資材運搬船

国名	1000dwt (シェア (%))	前年順位
パナマ	130857 (33.8)	1
香港	33746 (8.7)	2
マルタ	23142 (6.0)	4
リベリア	23028 (6.0)	3
ギリシア	19010 (4.9)	5
中国	17350 (4.5)	7

貨物船

国名	1000dwt (シェア (%))	前年順位
パナマ	17084 (16.6)	1
バハマ	6630 (6.5)	2
中国	6274 (6.1)	3
マルタ	4049 (3.9)	5
オランダ	3800 (3.7)	7
セント・ヴィンセント	3684 (3.6)	4

コンテナ船

国名	1000dwt (シェア (%))	前年順位
パナマ	2245 (20.9)	1
リベリア	2029 (18.9)	2
ドイツ	1026 (9.5)	3
シンガポール	549 (5.1)	8
香港	592 (5.6)	5
英国	560 (5.2)	4
アンティグア・バーブーダ	483 (4.5)	6

(データ出所: Institute of Shipping Economics and Logistics, “Shipping Statistics Yearbook 2008”)

3 裸用船契約によるフラッグ・インとフラッグ・アウト

(1) 裸用船契約と国旗の掲揚

伝統的な意味での便宜置籍国の選択以外に、今日、船舶と旗国の関係の希薄化を促進する制度として、裸用船契約の場合の国旗の掲揚の権利を認める制度がある。自国民が他国の船舶を裸用船する場合に、自国の国旗の掲揚を

認める制度をフラッグ・インと呼ぶ。これに対し、フラッグ・インを認める国の国民が、自国の船舶を裸用船する場合に、その用船者の国の国旗の掲揚を認める制度がフラッグ・アウトである。この制度を利用する場合、裸用船契約の契約期間に限定して掲揚される国旗が変更されることになる。

フラッグ・インは、船舶の所有に係る経済的な負担なく、自国の国旗を掲揚する船舶を増やすという効果を持つ。船舶に国旗が掲揚されることによって、たとえば当該船舶に乗り組む船員に、国旗が掲揚されている国の労働法などが適用されるという効果も生むとされている。これに対し、フラッグ・アウトは、船舶を所有、あるいは運航する者の本国の国旗の掲揚が運航コストの増加をもたらす場合や、船荷の仕向け地の事情によって仕向け地や寄港国の国旗を掲揚していることが利益になる場合に利用される制度である。フラッグ・インが認められる国にフラッグ・アウトが行われる場合、フラッグ・アウトされた国の船籍は一時的に凍結されることとなり、裸用船契約が終了するまでの間に限定して、フラッグ・インが行われた国の国旗が掲揚され、その国が船籍国となると考えられている。

1つの船舶については、1の国旗の掲揚しか認められていないことを考えると、裸用船者がフラッグ・インを望む場合は、本来の船籍の国がフラッグ・アウトを容認している、あるいは禁止していないことが必要になる。国によっては、フラッグ・インの場合には相手国のフラッグ・アウトの容認、フラッグ・アウトの場合には相手国のフラッグ・インの容認についての証明書の提出を求める場合がある。さらに、国によっては、フラッグ・インの容認の条件として、相互主義を要求しているが、必ずしもすべての国がこれを求めているわけではない。さらに、フラッグ・インとフラッグ・アウトの両方を認める国だけでなく、どちらか一方だけを認める国も存在する。

(2) 歴史的経緯

フラッグ・インの制度は、第二次世界大戦の直後の西ドイツに始まったとされる。第二次世界戦争中に自国国民が所有する船舶のほとんどを失った西ドイツが1951年の法律改正により、自国民が裸用船契約を結んだ場合にその船舶に西ドイツ国旗の掲揚を認めたのである。これにより、たとえ契約期間

という一時的なものにせよ、西ドイツ国旗を掲げる船舶による物資の輸送が可能になったとされる¹⁶。

その後、この制度を持つ国が増加していくことになった。西ドイツの場合、前節で述べたように1970年代に、自国民が所有する船舶が増加したことで、フラッグ・インの制度は不要となった。今日ではフラッグ・インはほとんど利用されていないとされる。反対に、自国民が所有する船舶が経済的、政治的な理由で、フラッグ・アウトすることが認められる制度が、1970年代に設けられた。西ドイツとその後のドイツでは、この法律の制定以降、第11条のフラッグ・アウトの制度が主として利用されてきた。西ドイツ、とその後のドイツ国籍者が船舶を所有する場合に、フラッグ・アウトすることが経済的に有利だからである¹⁷。この制度を最初に設けた西ドイツでのフラッグ・インとフラッグ・アウトの制度は、その導入の理由が全く別のものであったことと、制度の性格が相互に対応するものでないことは、少なくとも歴史的事実として、注目されなければならない。

フランスでは、1967年の船舶及び海洋構築物に関する法律3条で、フランス国民が裸用船する船舶についてのフラッグ・インを容認する規定を設けた。この規定はその後、2001年の運輸部門における欧州共同体法に対応する各種条項に関する法律9条となった¹⁸。なお、フランス法はフラッグ・アウトについては、容認、禁止のいずれについても、特段の規定を置いていない。実質的には、フラッグ・アウトは放置されている状態であるという¹⁹。

こうした動きの中で特に注目されるのは、1992年のオランダ²⁰、1995年の英国のフラッグ・インを認める立法である²¹。オランダと英国は、フラッグ・アウトを認めることなく、フラッグ・インを認めていることが大きな特色といえる。ドイツでフラッグ・アウトが多用されるのは、同国の国民が船舶所有者となる場合が多いからである。これに対し、オランダや英国では、自国民に船主が多くないこと、さらには、将来的にも自国民が船主となる可能性があまり高くないことを考慮し、フラッグ・インを認める制度を設けたと考えられる²²。

1980年代以降、急速に各国、とりわけ便宜置籍国にフラッグ・インとフラッグ・アウトの制度が導入された。ほとんどの場合裸用船契約を理由とし、

相互に関連するものとして導入されている。裸用船についての、フラッグ・インとフラッグ・アウトを認めている国として、以下のような国を挙げることができる。アンティグア・バーブーダ、オーストラリア、バハマ、ベリーズ、カンボジア、ケイマン諸島、キプロス、デンマーク、ドイツ、ジブラルタル、イタリア、ジャマイカ、リベリア、マルタ、マーシャル諸島、ニュージーランド、パナマ、ポーランド、セント・ヴィンセント・アンド・グレナディン、スペイン、スリランカ、バヌアツ²³。この他にも、チェコやウクライナでもフラッグ・インとフラッグ・アウトが認められている。さらに、フラッグ・インについての制度のみを持っている国として、フランス²⁴、オランダ、英国がある。

(3) 各国の制度

フラッグ・インとフラッグ・アウトの制度を認める国の数は1990年代に増加したと言ってよい。これらの国の制度では、国旗の掲揚の期間についての制限の有無、相互主義の要件、フラッグ・インとフラッグ・アウトの両方を認めているか否かによって違いがみられる。

国旗の掲揚の期間については、フラッグ・インの制度を最初に設けたドイツ国旗法11条で、配乗権者が最低限1年間船舶の保有を委託されていることが条件の一つとされている。1992年のオランダの法律も1年間の裸用船契約を条件としている点で、ドイツの法制に似た内容となっている²⁵。これに対し、1990年代にフラッグ・インの制度を設けた多く国では、こうした期間の条件を課していない国も見られる。相互主義の要件については、フラッグ・インする船舶に対して、フラッグ・アウトする国の同意があることの証明書を求める制度や、フラッグ・アウトする国の法律が自国と同様にフラッグ・インの制度を有していることを求める国もある。さらに、フラッグ・インとフラッグ・アウトをほぼ同じような条件で認めている国もある一方で、まったく別の制度として扱っている国も見られるのである。以下で、その他の代表的な諸国の制度を見てみたい。

パナマは1973年法によってフラッグ・インとフラッグ・アウトの制度が導入され、その後2008年法によってこの制度が改正された。パナマの制度で

は、この制度の利用について裸用船契約に基づくことは求められていない。フラッグ・フラッグ・インについては、船主と用船者の共同名義で特別の登録簿に記載され、特別航行許可書が発行される。この許可書には、元の船舶登録港が記載され、またもとの船舶登録国に登録された抵当権などが記載される。チャーター・インは2年を限度としてこれが認められ、更新可能である。また、チャーター・インの申請に際し、元の登録国の機関の同意が必要である。この法律ではチャーター・アウトも認められている。チャーター・アウトは最低2年の機関のチャーター・アウトであることが求められる。チャーター・イン先の国が二重登録を認めている場合、パナマの登録も失われない。チャーター・アウトについてはパナマの機関の許可が必要であり、チャーター・アウトをしても、パナマの財政的義務と法的義務に従わなければならない²⁶。

リベリア法では、通常の船舶の登録と同様に、裸用船の契約者が外国籍の海事法人である場合も、リベリアへのフラッグ・インが認められている（第51条(c)）。この規定の下でフラッグ・インをする場合、裸用船契約者は船主および抵当権者の同意と、フラッグ・アウト先の国の国旗の掲揚の権利が撤回されることについての十分な証拠を示さなければならない（第85条(c), (d)）。また、船主の申請により事前の許可を得なければ、フラッグ・アウトをすることができない（第90条）とし、リベリア国旗の掲揚の権利を撤回する旨の宣言を行わなければならないとされている（第93条1項）。なお、リベリアのフラッグ・インとフラッグ・アウトについては、通常、短期の契約期間について利用される場合が多く、長い期間継続的に用いられることはないと言われる²⁷。

マーシャル諸島でも、フラッグ・インについて、同国の国民又は外国籍の海事法人が船舶を裸用船する場合に、船主および抵当権者の同意とフラッグ・アウト先の国の国旗の掲揚の権利が撤回されることについての十分な証拠に関する書類の提出が必要となる（第260条2項(b), (c)）。フラッグ・アウトについてもリベリア法と同様の規定が置かれている（第290条）。

アゼルバイジャンでは、商船法²⁸ 8条2項で、裸用船契約に基づく一時的なフラッグ・インを認めている。このようなフラッグ・インが認められる要

件の一つとして、当該船舶が登録された国の法律によって、外国国旗の掲揚が禁止されていないことの証明が必要となり（同条2項(4)）、アゼルバイジャン国旗が掲揚されている期間、当該国の国旗の掲揚の権利は停止するとみなされる（同条2項(5)）。また、裸用船契約に基づくフラッグ・インは、裸用船契約の期間のみ認められ、2年を越えてはならないが、更新が可能である（同条3項）。裸用船契約に基づいてフラッグ・インする船舶については、同法第26条1項(3)と第29条で裸用船登録簿に登録されることになり、その際に必要となる書類については第31条に規定されている。他方、第12条で、裸用船契約に基づくフラッグ・アウトも認められている。この場合、外国国旗が一時的に掲揚されている期間、アゼルバイジャン国旗の掲揚の権利が停止するとされている（同条1項）。フラッグ・アウトの期間は2年を超えてはならないが、更新が可能である（同条2項）。アゼルバイジャンでは同国の国民、または内国法人によって所有されていない船舶が同国の両水を航海する許可を得るための条件としてフラッグ・インを義務化している。同様の制度は、同じカスピ海沿岸国であるカザフスタンでも見られる²⁹。

デンマークでは、商船法³⁰第22条1項で、用船契約に基づく船舶のフラッグ・インを認めている。フラッグ・インが認められるためには、当該船舶が登録された国が用船契約の期間、外国国旗を掲揚する権利を認めていることの証明書が必要である（同条4項）。この種のフラッグ・インについては、5年までの期間の登録が認められ、その後1年ごとの更新が可能である（第22条1項）が、契約の期間の終了とともに登録も終了する（第23条1項(1)）。フラッグ・アウトについては、第24条で、外国の用船者によって用船される場合にこれを認めている。フラッグ・アウトした船舶については、デンマークの船舶登録簿から削除されず、一時的に外国国旗の掲揚が認められるだけであるとされている（同条1項）。フラッグ・アウトが認められる期間は5年以内とし、その後1年ごとに更新可能である（同条2項）。ただし、用船契約の終了によって、国旗の掲揚の権利も終了する（第25条1項）。なお、デンマーク法の用船契約者は実質的には裸用船契約者あるいは船舶機装者に近い概念である³¹。

ベネズエラでは、航行法第15条で、自国籍の者、または外国法人の所有す

る船舶に自国での商船登録を認めている（同条1～3）が、2000年の改正によって、同じ条件を満たすものが、2年以上裸用船をする場合、（同条4）と賃貸契約をする場合（同条5）、当該船舶がベネズエラ国旗を掲揚することができるとした³²。

チェコでは、海上航海法³³で、並行的登録（parallel registration）という表現が用いられている。第15条1項によれば、並行的登録とは、ある国での船舶の登録が停止している場合に別の国で当該船舶が登録されることである。同条2項で、チェコは、他国で登録された船舶について、その登録が停止している場合に、船舶所有者の申請に基づいて、海事機関がチェコでの並行的登録を認める決定をするとしている。この種の登録の要件の一つとして、元の登録が行われた国の適切な機関がその船舶についての並行的登録を容認し、かつ当該国の法律上、並行的登録が可能であることの証明書が必要である（同条3項(b)）。チェコ法の一つの特徴は、並行的登録の申請を行うのが船主であるという点（同条3項）である。また、フラッグ・インの根拠となる契約は、賃貸契約³⁴とされ（同条3項(c)）、当該契約の期間の間に限定してフラッグ・インが可能である（同条5項）。フラッグ・アウトについても同様に、第16条で認められており、船舶所有者の申請に基づき海事機関が決定する（同条1項）。フラッグ・アウトが認められるための一つの条件として、フラッグ・イン先となる国が当該船舶の並行的登録に合意しており、当該国の法律で並行的登録が容認されていることについての適切な機関による証明が挙げられている（同条2項(a)）。

マルタでは、商船法が1990年に改正され、裸用船契約に基づくチャーター・インとチャーター・アウトが認められるようになった。その後2000年にもこの部分の一部は改正されている³⁵。同法第84条Bで、裸用船契約に基づくフラッグ・インの条件が規定されている。フラッグ・インの申請に必要な書類の中には、当該船舶が裸用船契約によってマルタにチャーター・インすることについての登録国の適切な機関の書面による同意が含まれている（第84条C(1)(d)(iv)(a)）。チャーター・インの期間は2年を超えてはならないが、更新が可能である（第84条H(1)）。チャーター・インの期間、当該船舶はマルタの国旗を掲げなければならない（第84条J(2)）。フラッグ・アウトは、第84条O

で認められている。フラッグ・アウトが認められるのは、裸用船契約の期間、又は2年を超えない期間に限定されるが、更新が可能である（第84条P(1)）。

マン島では、賃貸（裸用船）契約に基づき、チャーター・インとチャーター・アウトの両方が認められている。ただし、対象となる国が同じ制度を持っていることが条件とされている³⁶。

シンガポールでは、1996年の商船法の第30条で裸用船契約の場合に、フラッグ・アウトを認める規定が置かれている³⁷。裸用船契約の期間シンガポールへの登録は停止するとされ（同条1項）、申請の条件の一つとして、シンガポールでの登録証明書の返還が求められる（同条2項(c)）。フラッグ・アウトについては延長が可能である（第32条1項）。フラッグ・インについては第25条に明文の規定が置かれているが、当局の裁量によって、ケースバイケースで審査されると説明されている³⁸。シンガポール法では第25条1項で、「レジストラが裸用船契約に基づいて登録された船舶の登録簿を維持しなければならない」との規定ぶりになっており、他国の法律の、裸用船者の登録の権利を規定する規定ぶりと異なることが注目される。

（4）フラッグ・インとフラッグ・アウトの影響

国連船舶登録要件条約（1986年、未発効）では、第2条の定義において、旗国と登録国を区別する立場をとり、さらに第11条、第12条では裸用船された船舶について用船者の国の国旗の掲揚を容認する規定が置かれている。また、船舶の抵当権と先取特権に関する国連条約（1993年）第16条にも、国旗が暫定的に変更される場合があることを前提にした規定が見られる。これらの規定は、フラッグ・インとフラッグ・アウトの制度の利用という現象が条約策定の際にも無視できないものとなっていることを示しているといえる。

フラッグ・インとフラッグ・アウトの制度は、便宜置籍制度とは全く質の違う国旗の掲揚のあり方をもたらしたといえるだろう。便宜置籍の制度であれば、少なくとも1つの船舶はある程度恒常的に1つの国の国旗を掲揚し続けることになる。しかし、フラッグ・インとフラッグ・アウトの制度が利用される場合、契約期間のみの国旗掲揚となり、国旗は、より便宜的に選択さ

れる対象となることになる。

フラッグ・インとフラッグ・アウトによって国旗が選択される場合、すべての国の制度において、フラッグ・インされた国の国旗が掲揚されるとともに、フラッグ・アウトされた国の国旗の掲揚の権利が停止される。また国旗の掲揚に伴う、条約上の義務や船員の労働に関連する国内法については、掲揚される旗の国の法律の適用を受けるとされており、これらの制度は、実際に船舶に掲揚される国旗の国による船舶の管理を認めていることになる。したがって、その限りでは、船舶には依然として一の国の国旗しか掲揚されないし、真の意味で二重の旗国の存在をもたらすものではない。

しかし、この制度は便宜置籍以上に、船舶と旗国の関係を希薄にする効果をもたらすものであると考えられる。フラッグ・インとフラッグ・アウトのための現地法人の設立が一般的に行われることをも考慮すると、たとえば、裸用船者がフラッグ・イン国の国籍を有しているとしても、それは非常に名目上の場合であると推察される。裸用船契約の期間に限定したフラッグ・インとフラッグ・アウトの制度は、一つの船舶に掲揚される国旗の安定性すら失わせ、船主、運航者、用船者と旗国の関係の希薄化をさらに促進するものとなると考えられる。船舶の国旗の掲揚の現実を反映する一つの統計データとして、10年間で船籍がどの程度変更されたかを商船に限定して調べた、表3を示しておきたい。このデータの作成の根拠となった統計データは毎年12月31日付のデータに基づいている。このため、裸用船契約の契約期間に12月31日が含まれないものは、このデータには反映されないことになる。そのことを考慮しても、船舶の船籍が10年間に変更される場合がかなり多いことがわかる。こうしたデータを見ると、船舶と旗国の関係について、従来のような、国家と国民の関係を類推することが非現実的になっていることが明らかになるのではないかと考える。

表 3 船籍変更の現状(1997年～2006年)

Lloyd's Register-Fairplay (LRF)の船舶データに基づき日本海事センターが作成

調査対象船舶：10,000dwt以上の商船 27,383隻のうち、船籍に変更があったものとなかったものの割合

変更なし 83% 22,675隻	変更あり 17% 4,708隻
------------------------	-----------------------

船籍の変更があった船舶4,708隻の船種

一般貨物船	： 2,109隻
バルクキャリア	： 792隻
タンカー	： 664隻
コンテナ船	： 396隻
その他	： 747隻
(内訳：冷凍船，自動車専用船， ケミカルタンカー-LPG船， LNG船など)	

船籍の変更があった船舶4,708隻の船籍変更回数

1回	： 2,432隻
2回	： 1,543隻
3回	： 552隻
4回	： 146隻
5回以上	： 35隻

Ⅲ. 国際海洋法裁判所の速やかな釈放の制度における旗国による船舶の保護

1 国際海洋法裁判所の速やかな釈放と旗国

前節までの国旗の掲揚に関する各国制度の比較により、船舶と旗国の間の関係が希薄化する要因がより増加していることが明らかになった。船舶に掲揚する国旗を選択するのは船主であり、その選択には、旗国との「真正な」関係に対する考慮はほとんどないと言って良い。国際的な制度もこうした状況への対応を余儀なくされているといえよう。冒頭ですでに述べたように、旗国と船舶の関係は単に管理だけでなく、保護の面でも重要である。この節では、旗国による自国船舶の保護において、船舶と旗国の間の希薄化への認識が反映されている制度として、国際海洋法裁判所の、「速やかな釈放」における旗国と船舶に関係する私人の関係に触れておきたい。

UNCLOSでは、第292条に速やかな釈放に関する制度を設けている。この条約では、船舶の運航等の管理について旗国主義を原則としつつ、沿岸国や寄港国の権限の行使を一定限度認めている。沿岸国による権限の行使の一つの態様として、船舶の拿捕がある。第73条の漁業資源の保存と管理に関す

る沿岸国の法令違反の場合と、第216条、第218条、第220条に規定される海洋環境への損害の可能性がある場合である。こうした沿岸国の権限が行使された場合、当該船舶の速やかな釈放に関する判決を国際海洋法裁判所（以下、ITLOS）に求めることができるのが、ITLOSの速やかな釈放の制度である。これは船舶の航行をできる限り円滑にするために設けられた制度である。UNCLOS 第292条2項では、速やかな釈放に係る申立を行う権利を、拿捕された船舶の旗国だけでなく、「旗国に代わるもの」にも認めている。これは、基本原則としての旗国主義を尊重する主張を認めつつ、速やかな釈放について本質的に船主が最も密接な利害を持ち、船舶との関係が希薄化している旗国にとって、あまり意味を持たなくなった現実を反映した制度である³⁹。

2 速やかな釈放に関する判決と旗国の役割

実際の事例ではこの制度を利用して速やかな釈放が要請された事例が多い。現在まででITLOSで速やかな釈放に関する請求がなされた事例は、2011年1月20日までの段階で、9件であり、そのうち1件はITLOSの判決の前に該当船舶が釈放され、取り下げとなった⁴⁰。これらの9件のうち、旗国から授權された私人が請求訴状を送付した事例は、6件である。

カモウコ号事件では、ラモン・ガルシア・ガラルド氏とジャン-ジャック・モレル氏がパナマの外務大臣の授權に基づいて、フランスに速やかな釈放を求める請求訴状をITLOSに送付した⁴¹。カモウコ号はパナマの国旗を掲揚する漁船であった。船主はパナマ法人だが、船長はスペイン国籍であった。同船は仏領クロゼ諸島沖の排他的経済水域ではえ縄漁の操業中にフランスの監視船に拿捕された⁴²。モンテ・コンフルコ号事件では、ラモン・ガルシア・ガラルド氏とジャン-ジャック・モレル氏がセイシエルの農業水産資源大臣の授權に基づいて、フランスに速やかな釈放を求める請求訴状をITLOSに送付した⁴³。モンテ・コンフルコ号は、セイシェル国旗を掲揚する漁船であった。所有者はセイシェル法人で、船長はスペイン国籍であった。同船は仏領ケルゲルン諸島の排他的経済水域ではえ縄漁の操業中にフランスの監視船に拿捕された⁴⁴。これらの2つの事例では、旗国は異なるもの

の、スペイン人の船長の下、南氷洋の仏領の排他的経済水域ではえ縄漁業に従事していたことは同じである。また、漁獲の対象の魚種も同じであった⁴⁵。船舶の旗国から授權を受けた者が全く同じであることが注目されるであろう。グランド・プリンス号事件では、アルベルト・ペネラス・アルヴァレス氏がベリーズの司法長官の授權に基づいて、フランスに速やかな釈放を求める請求訴状を ITLOS に送付した⁴⁶。グランド・プリンス号は、ベリーズの国旗を掲揚する漁船であった。船主はベリーズ法人で、船長はスペイン国籍であった。ただし、この船舶の実際の船主はスペイン法人である可能性も指摘されていた。しかも、拿捕されたとき、この船はブラジルに向かっており、既に操業許可をブラジルから得ていたので、ブラジルで国旗を変更する予定となっていた⁴⁷。ジュノ・トレイダー号事件では、請求訴状の送付自体は、セント・ヴィンセント・アンド・グレナディンの司法長官が海事長官に授權して行われたが、訴訟の代理人には、ハンブルクの法律事務所のヴェルナー・ゲルツ氏が任命された⁴⁸。ジュノ・トレイダー号は、セント・ヴィンセントの国旗を掲揚する冷凍貨物船である。所有者は英領ヴァージン諸島法人で、船長はロシア人であった。同船は、モーリシャス沖で、モーリシャス船籍のジュノ・ウォーリアー号から冷凍の魚の船荷を受け取り、ガーナに向けて航行中、ギニア＝ビサウの排他的経済水域でギニア＝ビサウの海軍のパトロール艇により拿捕された。拿捕の際には、停船命令に応じず、威嚇射撃なども行われた⁴⁹。判決や命令からは明らかではないものの、サイガ号事件では、セント・ヴィンセント・アンド・グレナディンの司法長官、チャイジリ・リーファー第二号事件では、パナマの外務大臣によって授權を受けた私人が請求訴状を送付したとされる⁵⁰。

これらの事例は、ジュノ・トレイダー号を除き、いずれも漁船の速やかな釈放の事例である。また、ジュノ・トレイダー号も、積荷は冷凍漁獲物であった。これらの船舶はいずれも南氷洋で乱獲が問題になっている、パタゴニア・トゥースフィッシュの漁獲やその漁獲物の運搬に関する船舶であった。漁船の船籍は前節で検討した商船の船籍とは異なる基準で付与されることは留意しなければならない。しかし、そうした違いがあるとはいえ、これらの速やかな釈放の事例がいずれも漁船の船籍が便宜置籍であることが背景にあ

り、それゆえに、旗国から授権された個人の方が、旗国よりも船舶と密接な関係を持っていたと考えられる。特に最初の2つの事件である、カモウコ号事件とモンテ・コンフルコ号事件で、旗国から請求訴状の送付を授権された者が同じ人物であったことは必ずしも偶然ではない。

上記の事例のなかでもとりわけ、グランド・プリンス号事件では、同船が拿捕された時の航海の状況から見ても、掲揚していた国旗の国であるベリーズとの関係は非常に希薄だったであろうことが想像される。裁判所は、本件の請求訴状が「船舶の旗国」の代わりに行われたか否かを職権で取り上げるとした⁵¹。裁判所は、サイガ号事件を引用し、「船舶の国籍は、他の事実と同様に、両当事者が提出した証拠に基づいて決定されるべき事実の問題である」と述べている⁵²。裁判所は、本件の紛争付託時点で、グランド・プリンス号がベリーズ法の漁船の登録のための法律に基づいて登録されていたのかを検討した。裁判所は、同号の暫定航海許可書が2000年12月29日に失効した後の2001年3月26日と30日付の国際商船登録事務所（IMMARBE）の書簡によって、ベリーズが船主に速やかな釈放に関する請求訴状の送付に関する授権を行った点を指摘した⁵³。ベリーズは、2001年3月30日の書簡に、「航海許可書が失効しても、当該船舶は依然として同国に登録された船舶である」と述べられていることで、同国が依然として旗国といえると主張した。これに対し、裁判所はこの書簡は行政的な書簡であるので、UNCLOS 91条2項にいわれる船舶に自国の旗を掲げる権利を許可した船舶に対して発給された文書には当たらないと判断した⁵⁴。さらに裁判所は、2001年1月4日のベリーズ外務省の口上書で、同国がグランド・プリンス号の登録を抹消し、この抹消措置が2001年1月4日付で発効すると述べていることを指摘した⁵⁵。裁判所は、2001年3月15日の司法長官の速やかな釈放の申請に関する授権のための書簡は、国際商船登録所の書簡と同様に船舶の登録と国籍について明らかにするものではないとし、1月4日の口上書を重視して、同日付でグランド・プリンス号の登録が抹消されたと判断した⁵⁶。裁判所によれば、裁判所がこの点を職権で取り上げた背景には、ベリーズの船籍制度についての裁判官の質問に代理人が十分に回答できないという状況があったと考えられる⁵⁷。

これまでの ITLOS の速やかな釈放に関する事件において、UNCLOS 第 292 条 2 項が可能にした国家が授權をすれば、私人が請求訴状を送付できるという制度が重要な役割を果たしたことは疑う余地がない。おそらく、こうした私人が存在しなければ、旗国が速やかな釈放に関する訴訟を起こすことはなかったのではないかと考えられる。

終わりに

本稿では、伝統的な意味での便宜置籍という方法以外に、フラッグ・インとフラッグ・アウトという別の方法によっても、旗国と船舶の関係が希薄になりうることをしめした。ITLOS の速やかな釈放の事例については、現状では違法な漁獲に関連するものに限定されているが、商船が外国によって拿捕される場合、船主や用船者、運航者の損失はより大きいと考えられる。便宜置籍国やフラッグ・インによって国旗の掲揚を認めた国よりもはるかにそうした利害関係者の関心の方が高いことは容易に想像されよう。そのような場合、国家の授權を得た私人が請求訴状を送付することになるだろう。そのような場合、船籍を通じた旗国と船舶の関係がどれだけの意味を持つのであろうか。本稿では検討の対象とはしなかったが、こうした船舶の保護における旗国の関心の欠如は今後様々な側面で顕在化していくように思われる。

* 本稿の執筆にあたり、特にフラッグ・インとフラッグ・アウトに関する各国の国内法の資料については、早稲田大学社会安全政策研究所の研究プロジェクトの支援を受けて訪問した、在ニューヨークのリベリア共和国船籍登録事務所 (LISCR) からご提供をいただいたものが含まれている。同事務所のブラッド・バーマン氏にインタビューも行い、裸用船契約による国旗の変更についての事情を聴取した。

- 1 「真正な」関係は、国際司法裁判所のノッテボーム事件判決で、リヒテンシュタインに帰化した元ドイツ国籍のノッテボーム氏についてリヒテンシュタインが外交的保護の権利を行使できるかが問われた際に、国民の国籍の条件の決定権は国家が有する

- が、国籍を根拠とする外交保護権の行使のためには、国家と当該国民の間に真正な連関が求められるとして、リヒテンシュタインの請求を却下した (*Nottebohm Case (second phase), Judgment of April 6th, 1955: I. C. J. Reports 1955*, pp. 20-26 特に, p. 23)。この表現が、公海条約第5条、国連海洋法条約第91条の真正な関係という表現につながっている。
- 2 たとえば, M. Gianni, *Real and Present Danger, Flag State Failure and Maritime Security and Safety* (2008) は、便宜置籍船の管理の不十分さの問題を様々な側面から指摘している。
 - 3 Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz), Bundesgesetzblatt 1994 Teil 1 Seite 3141, <http://www.jura.uni-sb.de/BGBI/TEIL1/1994>, last visited on 20 January 2011.
 - 4 J.-P. Pancraccio, *Droit de la mer* (2010), p. 82.
 - 5 *Ibid.*, p. 83. Loi no 2005-412 du 3 mai 2005 relative a la création du registre international français, NOR: EQUX0307009L, <http://legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000420100>, last visited on 20 January 2011.
 - 6 2011年1月20日現在, Merchant Shipping Act 1995 を参照すると、大きな改正が近く行われる予定であるとの説明があり、現時点で既に改正が決まっている事項については付記されている。ただし、本稿に関連する条項についての改正に言及はなされていない (<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995>, last visited on 20 January 2011)。
 - 7 パナマ法の邦語訳については、日本海運振興会『外国籍船に自国国旗の掲揚を認めるレジストリー制度に関する実態調査報告書』(2006年)、93-116ページ。
 - 8 Coles and Watt, *Ship Registration: Law and Practice*, Second Ed. (2009), p. 253.
 - 9 *Ibid.*, p. 235.
 - 10 The Merchant Shipping (Fees & Taxing Provisions) Law of 2010, <http://www.pirilides.com/en/cyprus/publications/the-merchant-shipping>, last visited 20 January 2011.
 - 11 J. N. K. Mansell, *Flag State Responsibility, Historical Development and Contemporary Issues* (2009), pp. 91-92.
 - 12 *Ibid.*, pp. 92-93.
 - 13 *Ibid.*, p. 93 and R. Coles and E. Watt, *op. cit.* (*supra* note 8), pp. 55-66.
 - 14 Notes on Statistical Tables 1985, *Lloyd's Register of Shipping* (1985), p. 3.
 - 15 Statistical Notes, *Lloyd's Register-Fairplay, World Fleet Statistics* (1993), p. 6.
 - 16 Coles and Watt, *op. cit.* (*supra* note 8), p. 49.
 - 17 日本海運振興会『報告書』, 前掲書(注7), 8-10頁。

- 18 Loi n° 2001-43 du 16 janvier 2001 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports, NOR: EQUX 0307009L,
<http://legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000208347>,
 last visited on 20 January 2011. (邦語訳については, 日本海運振興会『報告書』, 前掲書(注7), 71-87頁。
- 19 同上書, 15-17頁。
- 20 Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting, 08-10-1992, Stb. 541. Iwtr: 22-10-1992.
- 21 Coles and Watt, *op. cit.* (*supra* note 8), p. 285.
- 22 日本海運振興会『報告書』, 前掲書(注7), 12-14頁。
- 23 Coles and Watt, *op. cit.* (*supra*. note 8), p. 46.
- 24 フランスは, 1967年という比較的早い時期にフラッグ・インの制度を導入した国である。その後の法律改正により, 現在は2001年法でこれを認めている。(フランス法の邦語訳については, 日本海運振興会『報告書』, 前掲書(注), 68-70頁。
- 25 ただし, このオランダ法第3条はその後さらに改正された (Wet nationaliteit, *op. cit.*, *supra* note 20)。
- 26 Coles and Watt, *op. cit.* (*supra* note 8), p. 255.
- 27 2006年10月11日の LISCR でのブラッド・バーマン氏へのインタビューにて聴取。
- 28 Merchant Shipping Code.
- 29 Coles and Watt, *op. cit.* (*supra*, note 8), pp. 46-47.
- 30 The Merchant Shipping Act, Consolidated Act no. 538 of 15 June 2004.
- 31 本稿はデンマーク法の英語訳を用いている。英語訳では, この語に shipowner を充てているが, その注で, その原語が reder であり, 英語に対応する言葉がないと説明している。デンマーク法における reder とは, 自らの収支 (account) で船舶を運航する団体を意味し, その典型例が船舶の所有者や demise charterer であり, time charterer や voyage charterer は reder ではないという。
- 32 Reported in *Pizzolante Newsletter*, April 2000 IV-no. 10, Maritime and Port Affairs, International Trade, Transport, and the Navigation Law.
- 33 Act No. 61/2000, Coll., on Maritime Navigation, 24 February 2000.
- 34 lease という言葉がチェコ語のどのような言葉の訳に用いられたのかは明らかではない。
- 35 Merchant Shipping Act. 1990年法については, Coles and Watt, *op. cit.* (*supra* note 8), pp. 219-234. 2000年の改正法については, LISCR より提供された資料による。
- 36 The Merchant Shipping Registration Act 1991, <http://www.gov.im.ded.ship-regisry>, last visited on 20 January 2011.
- 37 Merchant Shipping Act, Chapter 179, Sections 8, 44, 45 and 216, 2nd February

1996.

- 38 Coles and Watt, *op. cit.* (*supra* note 8), p. 267.
- 39 P. Chandrasekhara Rao and Ph. Gautier (Eds.), *The Rules of the International Tribunal for the Law of the Sea: A Commentary* (2006), pp. 308-310.
- 40 The “Chaisiri Reefer 2” Case (Panama *v.* Yemen), Order, 13 July 2001.
- 41 The “Camouco” Case (Panama *v.* France), Application for Prompt Release, Judgment of 8 February 2000, para. 1.
- 42 *Ibid.*, paras. 25-28.
- 43 The “Monte Confourco” Case (Seychelles *v.* France), Application for Prompt Release, Judgment of 18 December 2000, para. 1.
- 44 *Ibid.*, paras. 27-28.
- 45 T. Treves, “Flags of Convenience before the Law of the Sea Tribunal,” 6 *San Diego International Law Journal* 179 (2004), pp. 181-186.
- 46 The “Grand Prince” Case (Belize *v.* France), Application for Prompt Release, Judgment of 20 April 2001, para. 1.
- 47 *Ibid.*, paras. 32-34.
- 48 The “Juno Trader” Case, (Saint Vincent and the Grenadines *v.* Guinea-Bissau), Application for Prompt Release, Judgment of 18 December 2004, para. 1.
- 49 *Ibid.*, paras. 33-39.
- 50 *Commentary, op. cit.* (*supra* note 40), p. 310.
- 51 The “Grand Prince”, *op. cit.* (*supra* note 47), para. 80.
- 52 *Ibid.*, para. 81.
- 53 *Ibid.*, para. 84.
- 54 *Ibid.*, paras. 85 and 86.
- 55 *Ibid.*, para. 87.
- 56 *Ibid.*, paras. 88-89.
- 57 Treves, *op. cit.*, (*supra* note 46), pp. 185-186.