

# 国際船舶の日本籍船化とその手続 に関する研究報告書

社団法人日本海事代理士会



## はじめに

平成 21 年 5 月に海上運送法及び船員法が改正され、国際船舶を日本籍船化する手続が始まり現在に至るまでの間に諸手続の運用も改善が積み重ねられてきました。

既存の手続についての解説書は個別には出版されていますが、国際船舶を日本籍船化する手続について総合的に解説した書籍はありませんでした。

このたび、国際船舶の日本籍船化とその手続に関する研究の結果を報告書として刊行できる運びとなりました。本書は解説書としても有効に利用していただけると思います。

社団法人日本海事代理士会が本研究に取り組み得たのは、海事代理士が国際船舶の日本籍船化の現場に最も近接する位置に立ち、日頃から行政窓口（地方運輸局・支局、法務局等）、船舶運航事業者、船級協会、造船所との調整役を務めてきたからでした。海事代理士は今後とも裏方として海事産業の発展に寄与して参ります。

なお、本書が国際船舶の日本籍船化に関係する船舶運航事業者等に対する有益な情報の提供となり、また手続に際しご活用していただければ幸いです。

平成 24 年 3 月

社団法人日本海事代理士会  
会 長 松 居 紀 男



# 目次

## 国際船舶の日本籍船化とその手続きに関する研究報告書

|  |     |
|--|-----|
| 第1章 国際船舶の日本籍船化とその手続きに関する研究報告書            | 1   |
| 序文 国際船舶の日本籍船化とその手続きに関する研究取組の経緯           | 3   |
| 第1節 フラッグパックにおける諸手続について                   | 7   |
| 第2節 フラッグパックにおける問題点及び提言                   | 109 |
| 第3節 トン数標準税制精度及び<br>日本船舶・船員確保計画の認定申請等について | 119 |
| 第2章 便宜置籍船の法構造とその問題点                      | 129 |
| 付録 資料編                                   | 189 |



## 第 1 章

# 国際船舶の日本籍船化とその手続に関する 研究報告書

(社)日本海事代理士会  
フラッグバック調査研究グループ





## 序 文

国際船舶の日本籍船化のための  
手続に関する調査研究取組の経緯



国土の全てを海に囲まれているわが国において、経済活動の安定的発展はもとより国民生活の向上にとって、外航海運は欠かすことのできない重要な産業です。

しかし、外航海運の舞台である海洋は1国だけの環境ではなく世界共通の環境であるため、そこで営まれる外航海運は古くからグローバルな経済環境における競争を余儀なくされてきました。

外航海運分野における国際競争の結果、外航海運に従事する日本籍船は昭和47年の1,580隻から平成20年の98隻、日本人外航船員は昭和49年の約5万7千人から平成20年の約2,600人へと激減しました。これは外航船舶運航事業者が国際的な経済競争に打ち勝つために選択した経営方針がもたらした結果であり、本邦の外航船舶運航事業者が衰退したわけではありません。しかし、日本籍船・日本人船員の減少が我が国の安全保障や安定した国民生活の維持を脅かす要素であることは識者の意見を待たなくても確かなことです。

平成19年に制定された海洋基本法が想定する海洋産業の健全な発展に関する施策として、第20条で国に効率的かつ安定的な海上輸送の確保を図るため、日本船舶の確保、船員の育成及び確保、国際海上輸送網の拠点となる港湾の整備、また第24条で海洋産業の振興及び国際競争力の強化として、海洋産業に関し、先端的な研究開発の推進、技術の高度化、人材の育成及び確保、競争条件の整備等による経営基盤の強化及び新たな事業の開拓その他の必要な措置を講ずることが定められたのは、安全で安定した我が国の国家活動を将来に亘って維持継続するためです。

また、海洋基本計画においては、海洋に関して総合的かつ計画的に講ずべき施策として、外航海運における日本籍船及び日本人船員の激減への対策が掲げられています。

その具体的施策として、平成21年5月に海上運送法及び船員法が改正され、国民生活を支えるライフラインである海上輸送を確保するため、外航海運における日本籍船・日本人船員の計画的増加を図る振興策として、日本船舶・船員確保計画の作成及び同計画について国土交通大臣の認定を受けた場合に適用される外航船舶運航事業者に対するトン数標準税制等が導入されました。

それを受けて外航船舶運航事業者は、平成23年1月末で11社が日本船舶・船員確保計画の認定申請を行い、5年間（平成21年4月～平成26年3月）で日本籍船の確保計画は77.4隻から161.8隻、日本人船員の確保計画は1,072人から1,162人への増加が計画されています。

しかし、日本籍船化を決定してから実際に国籍が変更されるまでには、船舶登記・船舶法・船舶安全法・船員法等複雑多岐にわたる海事法令手続きが関連するため、運航スケジュールに支障をきたすことなく手続きを完了させるには、船舶運航事業者、管海官庁、船級協会、造船所、船舶代理店等の関係者が綿密に連絡を取り合い、厳しい時間的制約のもと滞りなく手続きを進める必要があります。

旗国変更手続きに遺漏がないよう綿密な作業スケジュールを策定し、関係者間の連絡調整の実行者として、海運・船舶・船員その他の海事法令全般に通じた海事代理士が活動しています。

これは、日頃より海事法令手続きに関する業務を通じて、すべての関係者と直接に関係し、日本籍船として運航開始するために必須の書面である船舶国籍証書・船舶検査証書や各種条約証書類の交付申請の代理をしているのが海事代理士だからです。海事代理士は申請書類の作成や管海官庁への申請代理はもちろんのこと船舶測度や船舶検査の立ち会いや本船での書類の受け渡しなど現場に足を運び船舶運航に支障が生じないように細心の注意を払い業務に務めています。

現在旗国変更を実行しているのは大手船舶運航事業者が中心ですが、今後中小規模の船舶運航事業者が旗国変更を行おうとすると、作業スケジュールの立案から手続きの進捗管理までのすべての過程に海事代理士が関与する機会が多くなると思われます。

社団法人日本海事代理士会が国際船舶の日本籍船化のための手続きに関する調査研究に着手したのは、海運行政のメモリアルエポックとなるはずの今回の国際船舶の日本籍船化の記録を残しておく必要性を強く感じたからでした。

そして、手続きの開始から完了までの現場の全過程を記録し得るのは、日頃から船舶登記、船舶登録、船舶検査、船員雇入、海上運送事業に関する手続き代理をワンストップで処理している海事代理士が最適であるとの自負からであり、調査研究報告書の発行により日本籍船の増加に向けた施策の現状が記録されることは今後の日本海運行政の歴史的資料として有用であることはまちがいないとの思いからでした。

幸いにも日本財団のご協力を得られることとなり、可能な限り申請書式や証書類の見本といった資料も掲載し、後日この数年間を振り返るときに有用である資料として編集することができました。

社団法人日本海事代理士会が編纂する本書は、第1章において、旗国変更（フラッグ・バックやフラッグ・チェンジ）手続きの現場を知る立場から、これから旗国変更手続きを行おうとする船舶運航事業者を始め関係者の利便に資することを目的に、旗国変更手続きが円滑に進むよう配慮した申請等についての注意点を含め各種手続きを時系列で解説し、申請書式、証書様式も掲載し、トン数税制についても紙面を割き、また日本籍船・日本人船員の計画的増加を図ろうとする船舶運航事業者等の負担軽減に有効であると思われる手続きの一元化及び簡素化等の現行の日本籍船化のための手続の問題点についても考察を加えました。

外航海運における日本籍船・日本人船員の計画的増加を図る振興策が必要となった背景として、日本籍船、日本人船員の減少が便宜置籍船の増加によってもたらされたことは誰しも理解していることです。国際船舶の日本籍船化のための手続きに関する調査研究の過程で、便宜置籍船についての研究が必要であるとの意見から、委員である海技大学の逸見准教授の指導のもと便宜置籍制度についての検討に時間を割きました。逸見先生に提供いただいた資料に加筆をお願いし、便宜置籍制度についての多方面からの考察を第2章として構成しました。

便宜置籍船を理解する上で必要となる船舶の国籍の意義、便宜置籍の歴史、法構造を検証し、便宜置籍制度の例としてパナマの法制を概観し、便宜置籍制度がもたらす諸問題についても考察を加え、最後に現在までの日本籍船維持の取り組みについても概観しました。

## 第1節

フラッグバックにおける諸手続について



## 旗国変更の諸手続きについて

「旗国」とは、国際航海船舶は船籍国の旗を掲げることとされていることから一般には「船籍国」を指し、「旗国変更」とは、船籍国を変更するという意味です。

「旗国変更」を英語に訳すと「Flag Change (フラッグチェンジ)」となりますが、便宜置籍船等すでに就航している他国籍船舶を自国籍船舶に戻す場合には、「Flag Back (フラッグバック)」を使用する場合があります。

本章では「旗国変更(日本籍船化)」の意味で「フラッグバック」を使用します。

日本船舶(商船)は、日本国民または日本法人の所有でなければならず、日本国法令に従い船体寸法の測定や各種安全検査に合格し、航行に必要とされる各種証書を取得し、必要な乗組員を配乗することで、初めて航行の用に供することができます。

本章では、フラッグバックにはどのような手続きが必要となるのか、就航中のばら積貨物船を例に各手続を進める時期や申請書等必要書類、注意事項などについて解説を行います。

まず、フラッグバック対象船舶を決めたなら、船籍港を管轄する管海官庁に「**(1)船舶総トン数測度申請**」を行います。

船舶総トン数測度は、日本船舶の大きさ(総トン数)を計測するために行うものです。

対象船舶は申請の時点では日本国籍ではないため、当該船舶が確実に日本籍船になることを確認するため売買契約書の写しを提出する必要がありますが、この時点では必ずしも売買契約が締結されているとは限らないので、国土交通省海事局検査測度課に対し事前に提出した、(近い将来日本法人に譲渡を行い日本籍船として登録する旨が記載された)確約書の写しを添付します。

船籍港を管轄する管海官庁には、測度申請と同時に「**(2)未登録船舶の船舶番号・信号符字内定申請**」も行います。

これで実質上のフラッグバック作業がスタートしたことになり、これから約3~4ヶ月の時間を掛けフラッグバック作業を進めていくこととなります。

上記申請は船籍港を管轄する管海官庁に行いましたが、以降の手続きは概ね実際に測度や検査を受検する船舶の所在地(フラッグバックを予定する港)を管轄する管海官庁あてに行いますので、その場所(港・造船所)を確定することが大切です。

船舶の所在地を定めたならば、当該地を管轄する管海官庁に「**(3)船舶検査申請**」を行います。

なお、無線局新設に関し、総務省(総合通信局)より、本船が日本籍となる証憑として「船舶検査申請書の写し」の提出することを求められます。

船籍港を管轄する管海官庁より船舶の所在地を管轄する管海官庁に測度囑託書が届いている事が確認できたならば、「**(4)国際トン数証書交付申請**」を行います。

対象船舶がパナマ運河やスエズ運河を通航する場合に必要なので、「**(5)パナマ運河トン数証書交付申請及び測度明細書交付申請**」、「**(6)スエズ運河トン数証書交付申請及び測度明細書交付申請**」も行います。

但し、対象船舶が既に日本海事協会(NK)発給の運河トン数証書を受有している場合は、パナマ運河未通航であれば(5)の申請が必要となり、スエズ運河未通航であれば要目変更で対処することとなります。

パナマ運河及びスエズ運河は、最初に運河を通航するとき、受有する運河トン数証書は運河当局により回収されます。

パナマ運河の場合は、パナマ運河当局から本船に個船番号が付された本証書が発給され、スエズ運河の場合は、スエズ運河当局から個船番号が付与されます。

事前測度を受け、総トン数確定の内示があり、なおかつ裸用船契約書のドラフトが作成された時点で、「(7)貨物船安全無線証書交付申請」、「(8)免除証書交付申請(固定式ガス消火装置が免除可能な固体ばら積貨物のみを運送する場合に必要)」、「(9)海洋汚染等防止証書交付申請(2005.5.19 現存船は大気汚染防止検査対象設備に係る区分は非適用)」、「(10)国際油汚染防止証書交付申請」、「(11)国際大気汚染防止証書交付申請」、「(12)国際汚水汚染防止証書交付申請」、「(13)臨時船舶保安証書交付申請」を行います。

その他書類が整い次第、「(14)無線設備の保守等承認申請」、「(15)穀類積載資料承認申請(穀類をばら積運送する場合に必要)」を行い、フラッグバック当日を待ちますが、この間、対象船舶が積地を出港し本邦到着日時がほぼ確定した時点で、JG・NK と詳細なスケジュール調整、確認等最終打合せを行います。

なお、フラッグバック予定日が官庁閉庁日にかかる可能性がある場合は、JG に事前了解を得て閉庁日測度申込等の事前準備も必要となります。

対象船舶が本邦荷揚げ港に着岸後、最終測度(トンネージボード及び船体標示確認)終了の報を受けたら、直ちに最終測度執行地を管轄する管海官庁に測度手数料を納付し、船舶件名書謄本の交付を受けたならば、「(16)仮船舶国籍証書交付申請」を行います。

この後、NK レポート、無線検査結果通知書(とりあえずは写しで可、オリジナル入手後提出)、売買契約書の写し、引渡し書の写し、裸備船契約書の写しを入手次第 JG に提出し、各証書類の発給を待ちます。

各証書類の発給後、「(17)雇入届出」を行うとともに、船舶所有者の住所地を管轄する運輸局(本局)に「(18)最少安全配員証書交付申請」を行い、最少安全配員証書が発給され、本船へのデリバリー完了を以て本船必要証書類すべて整い、晴れて日本籍船として外地に向け出港することとなります。

一方、船舶件名書謄本交付と同時に、「(19)所有権保存登記申請(抵当権等設定登記申請)」に必要な「租税特別措置法第 82 条の 2 第 1 項(及び第 2 項)に係わる証明申請」を国土交通大臣に提出し、当該証明書が発給され次第船籍港を管轄する法務局において登記申請を行い、登記が完了したならば、「(20)新規登録及び船舶国籍証書交付申請」を本船の船籍港等に所在する海事代理士等が進めます。

船舶国籍証書が交付された後、本船の証書類を発給した管海官庁に「(21)履歴記録(CSR)交付申請」を提出し、CSR の交付を受けます。

本船が本邦に寄港する際などに NK の保安審査を受けた上でそのレポートを添付し、船舶所在地を管轄する管海官庁に「(22)船舶保安証書交付申請」を行い、船舶保安証書の交付を受けます。(船舶保安証書の交付を受けたならば、臨時船舶保安証書はその効力を失い、返還する必要があります。)

以上をもって全ての完全な証書類を携えたこととなります。

上記の他、フラッグバック関連手続として下記のもの挙げられます。

- ・船級協会(NK)検査申込
- ・無線局開設手続き
- ・就業規則(変更)届出
- ・国際船舶貸渡届出
- ・外国人等に貸し付けられる日本船舶に乗組む船員の配乗に関する調書届出 等



※本記述は、就航船のフラッグバックで本邦滞在時間が荷揚終了(概ね 2 日～3 日)までに限られた船舶を想定しています。

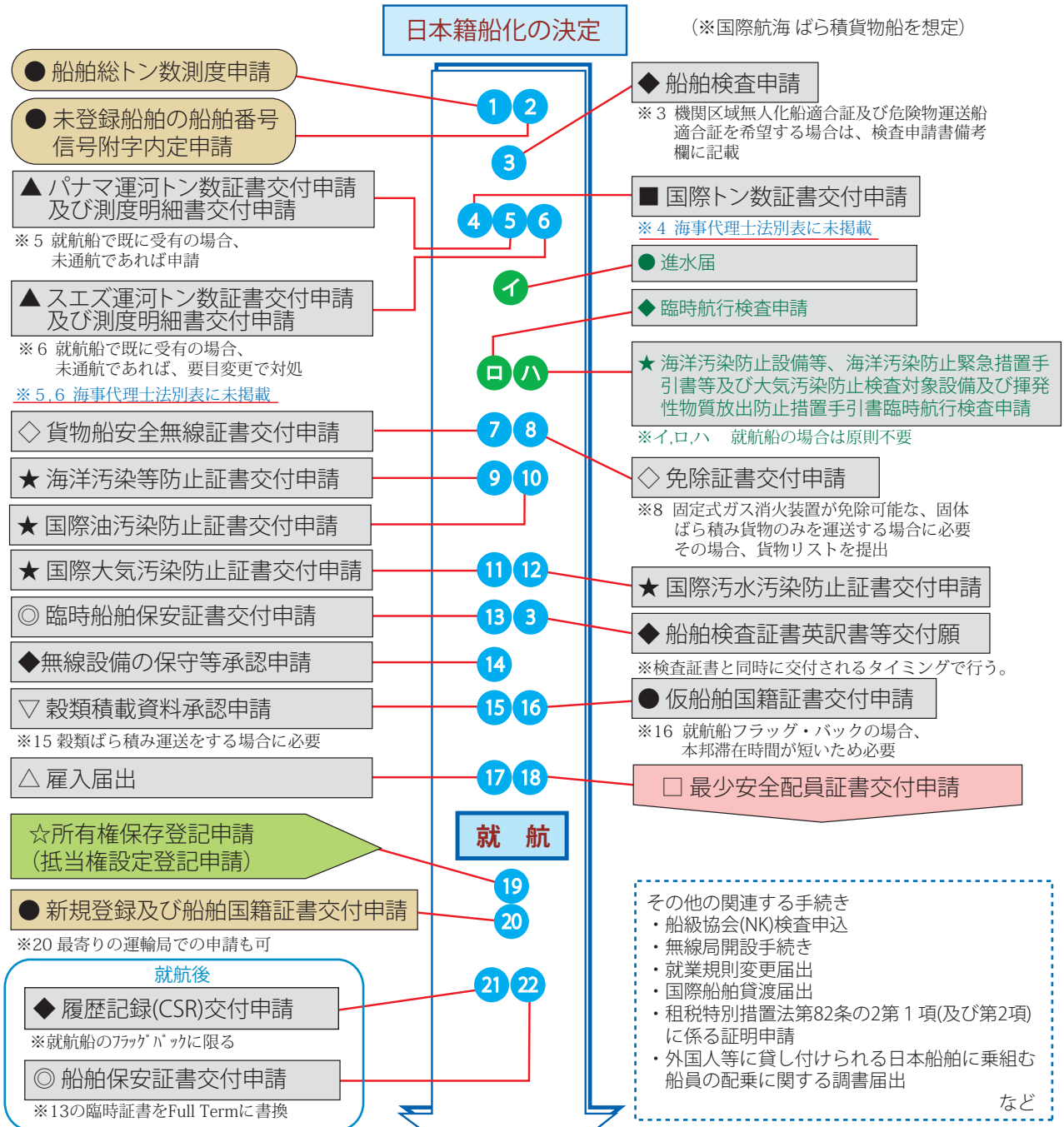
本邦または外地でのドック時等にフラッグバックを実施する場合には、申請書の提出時期等が違う場合があります。

# 旗国変更(フラッグ・バック)関連手続きの流れ

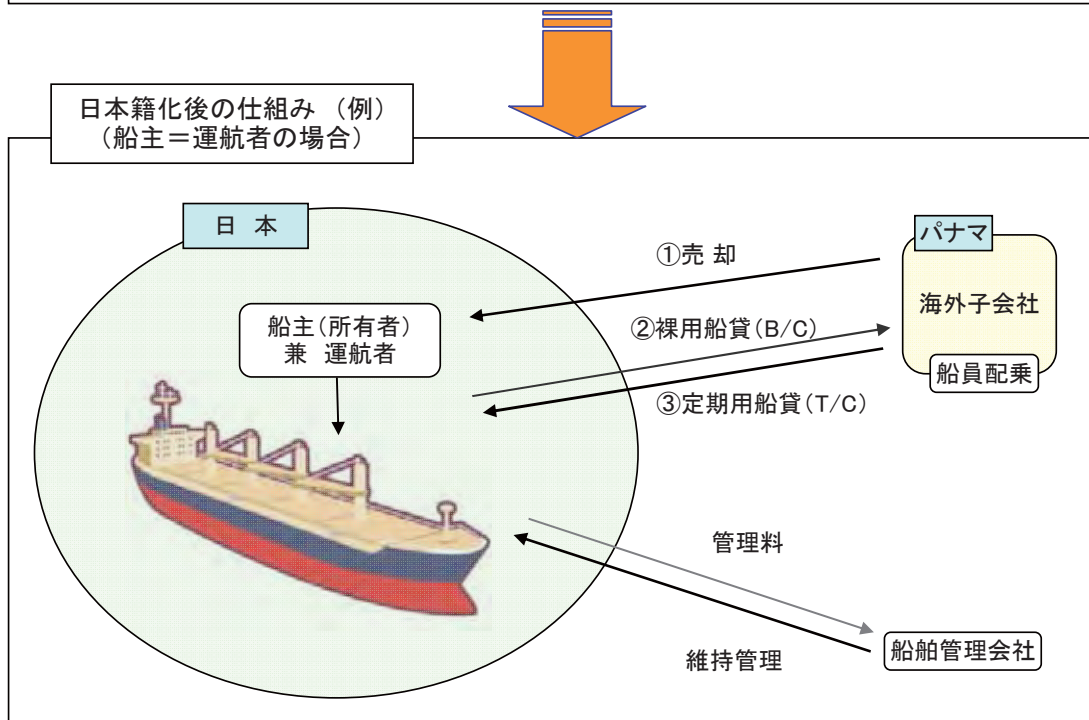
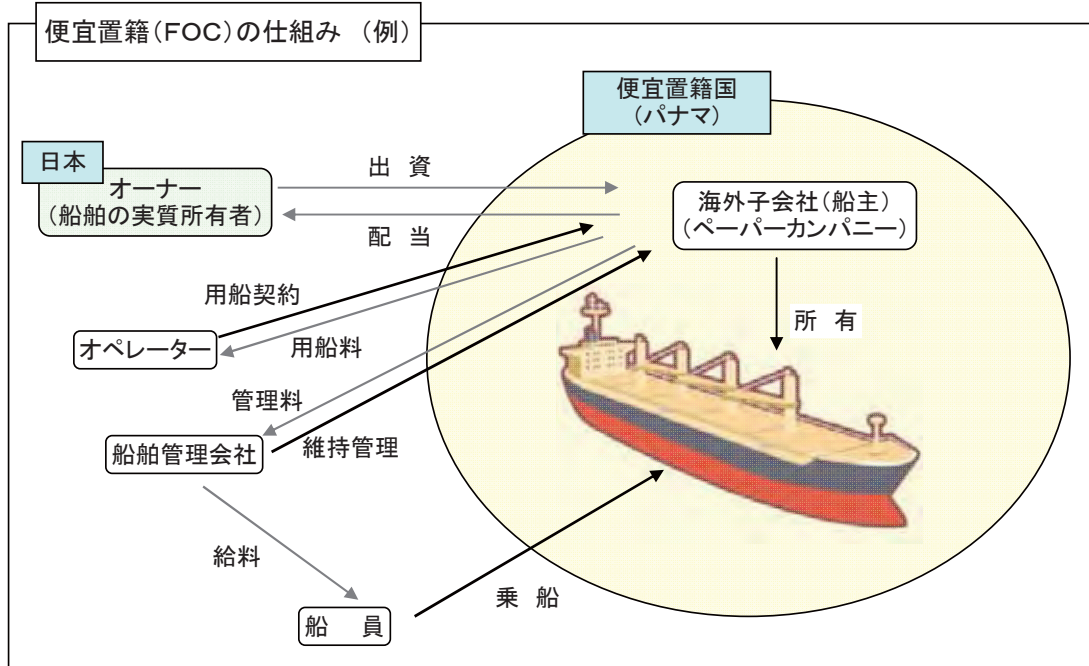
国土交通省は、国民生活を支えるライフラインである外航海運における日本籍船の激減に対処するため、その計画的増加を図る振興策を実施して海運事業者に協力を求めています。

最近では、便宜置籍船としてパナマ等外国籍で運航していた船舶を日本籍船に変更するなど旗国変更（フラッグ・バック）作業を進めるにあたり、海運・造船・船員その他海事法令に通じた専門家として海事代理士の関与が求められるケースが増えています。

旗国変更には、既に就航している外国船を日本籍船に変更する場合と、外国船として建造中の船舶を日本籍に変更する場合とがありますが、いずれも予定の運航スケジュールに支障なく完了させるためには、運輸局・造船所・所有者等と緊密に連絡を取り合い、厳しい時間的制約のもとで必要に応じ各地の海事代理士とも連携を図り、滞りなく手続きを進める必要があります。



# 便宜置籍の仕組みと日本籍化



## <要目変更>(例)

|       | 日本籍化後                                   | FOC時                                |
|-------|---|-------------------------------------|
| 船名    | JAPAN FLAG                              | JAPAN FLAG PANAMA                   |
| 所有者   | 日本海事株式会社                                | La Amistad Shipping S.A.            |
| 登録総トン | 46,462                                  | 46,427                              |
| 船籍港   | 東京都                                     | Panama City                         |
| 国籍    | 日本                                      | PANAMA                              |
| 船級符号  | NS (Bulk Carrier) (ESP)(IWS)<br>MNS(MO) | NS (Bulk Carrier) (ESP)(IWS)<br>MNS |

就航船日本籍化スケジュール例

| 測 度   | 無線検査   | 船舶検査(安全法・海防法)  | ISM<br>ISPS Audit  | 雇 入   | 最小安全配員証書<br>(Minimum safe Manning)   | 税 関   | 本船作業  |
|---|--|--|--|---|--------------------------------------|---|---|
| フラッグバック前の主な作業<br>・JG最終測度時確認事項事前<br>変更準備<br>例)船名・船籍港標示変更<br>Tonnage Board 設置 等 | ・LRIT Conformance Test実施<br>・無線従事者選解任届提出<br>・総務省立会検査事前承諾 | ・NK証書発行に必要な書類の<br>提供<br>・JG提出NKレポートドラフト<br>作成依頼<br>(概ねフラッグバックの1週間<br>前に完了) | ・SSP提出:未・済<br>・船舶管理会社届出書受領印<br>:未・済<br>・Declaration of company発行<br>届い:未・済<br>・GSO選任届出:未・済<br>・SSO選任届出:未・済 | ・国交省(本省)とのヒアリング<br>・就業規則(船員法に基づく)の<br>作成及び提出<br>・乗組員関連書類(オレシナフツ<br>ク・健康証明書等)の準備<br>・雇入先(運輸局)への提出<br>書類の事前提示 | ・証書交付に必要な添付書<br>類につき、関東運輸局との<br>協議   | ・通関書類についての打ち合わせ   | ・マニュアルの訂正<br>(船籍・船主・Call Sign)  |
| JG最終測度  | ・EPIRB搭載<br>・無線業者によるデータ取り<br>9:00~14:00                  | Class審査後<br>→ JGへ検査結果報告(NK<br>レポート)提出                                      | Class審査後:ISM・船舶審査<br>記録書:ISPS・船舶保安ステ<br>ム審査記録書をJGへ提出   |   |                                      | ・一部医療品箱のシーリング<br>・一部FO/DO/LO/バルブの<br>シーリング  | ・船籍港の変更<br>・法定備品の積み込み<br>・入港時のFO/DO/LOの検査<br>(Sounding); (税関要求)<br>・マニュアル等の訂正箇所<br>についてNKスタンプ押印 |
| H23.7.1<br>(入港・揚荷役)<br>ETA:07:00<br>ETB:09:00                                 | 総務省立会検査<br>(船舶地球局)<br>14:00~                             |  |  |   |                                      |   |   |
|   |  |  |  |   |                                      |   |   |
| 発行書類  | 運輸局長宛<br>無線局検査結果通知書受領<br>(本船上で発行)                        |  |  |   |                                      |   |   |
| PM  |  |  |  |   |                                      |   |   |
| AM  |  |  |  | JG発給証書等受領後<br>雇入手続実施  |                                      |   | ・国際総トン数決定後の書類<br>訂正及びNKスタンプ押印<br>(・乗組員交代)   |
|   |  |  |  |   |                                      |   |   |
| H23.7.2<br>(揚荷役)  |  | JG-NK証書等(検査終了)   |  |   | 証書の交付に必要な書類<br>は、FAXにて運輸局(横浜)<br>に送付 |   |   |
|   |  |  |  |   |                                      |   |   |
| AM  |  |  |  |   |                                      |   | NK認印  |
|   |  |  |  |   |                                      |   |   |
| 発行書類  |  |  |  |   | 最小安全配員証書                             |   |   |
| PM  |  |  |  |   |                                      |   |   |
| AM  |  |  |  |   |                                      |   |   |
| H23.7.3<br>(揚荷役終了後<br>出港)<br>ETD:16:00  |  |  |  |   | 横浜にて発行<br>ハンドキャリアーにて本船に<br>持ち込む      | ・荷揚げ作業終了後、輸出通関<br>手続き書類を税関に提出<br>・一部医療品箱のシーリング<br>確認<br>・一部FO/DO/LO/バルブの<br>シーリング確認 |   |
| PM  |  |  |  |   |                                      |   |   |
| 作業・証書等受領予定日   | 7月1日<br>(入港1日目)  | 7月2日<br>(入港2日目)  | 7月2日<br>(入港2日目)  | 7月2日<br>(入港2日目)   | 7月2日<br>(入港2日目)                      | 7月3日<br>(入港3日目)(出港)   | 7月2日<br>(入港2日目)   |

## 目 次

- (1) 船舶総トン数測度申請
- (2) 未登録船舶の船舶番号・信号符字内定申請
- (3) 船舶検査申請(船舶検査証書英訳書等交付願)
- (4) 国際トン数証書交付申請
- (5) パナマ運河トン数証書交付申請及び測度明細書交付申請
- (6) スエズ運河トン数証書交付申請及び測度明細書交付申請
- (7) 貨物船安全無線証書交付申請
- (8) 免除証書交付申請
- (9) 海洋汚染等防止証書交付申請
- (10) 国際油汚染防止証書交付申請
- (11) 国際大気汚染防止証書交付申請
- (12) 国際汚水汚染防止証書交付申請
- (13) 臨時船舶保安証書交付申請
- (14) 無線設備の保守等承認申請
- (15) 穀類積載資料承認申請
- (16) 仮船舶国籍証書交付申請
- (17) 雇入届出
- (18) 最少安全配員証書交付申請
- (19) 所有権保存登記申請(抵当権等設定登記申請)
- (20) 新規登録及び船舶国籍証書交付申請
- (21) 履歴記録(CSR)交付申請
- (22) 船舶保安証書交付申請

## (1) 船舶総トン数測度申請

本申請は、船舶法に基づき対象となる日本船舶を測度し、総トン数を確定する目的で行うものです。

測度を執行するのは船舶の所在地を管轄する管海官庁ですが、申請は船籍港を管轄する管海官庁あてに行うこととされています。

測度完了後は、船舶件名書謄本が測度執行官庁より交付され、船舶登記(所有権保存)に続きます。

フラッグバック対象船舶については、国土交通省でのヒアリングを経て日本籍化が決定すると、船主は国土交通省海事局検査測度課に「確約書」を差し入れます。

この「確約書」は現在外国籍として就航または建造されている船舶に対し、我が国が測度申請を受け付けるために必要と思われまます。

なお、「確約書」を差し入れ、測度申請を提出した後何等かの理由で、申請を取り下げても罰則を受けることはありません。

但し、測度執行に至っている場合は手数料を納付する必要があります。

概ね 2 ヶ月前までに、船籍港を管轄する管海官庁に測度申請を行うのが望ましいとされています。

その前段として、本船の建造造船所に測度用図面の調整を依頼しておく必要があります。

船籍港を本社所在地以外に設定する場合は、内航船舶と同様に「船籍港置籍願」を添付し、置籍する船籍港を管轄する管海官庁に提出(郵送可)します。

申請書は正副 2 通を提出し、手数料の納付は測度終了後、測度執行地である管海官庁に提出します。

申請書中、総トン数の欄は現在付与されている総トン数に「約」を付して記入し、申請の理由の欄は「何国何某より買受」と記載します。

なお、受測地を一旦定めても運航の都合上変更になる可能性があります。この場合、船籍港を管轄する管海官庁に「受測地変更届」を提出します。

また、外国籍船として建造し進水後に日本籍化が決定した例がありますが、この場合は、測度に要する期間等を考慮し、工程を見直さなければならない場合(竣工時期を延ばすなど)があります。

申請書中、総トン数の欄は計画総トン数に「約」を付して記入し、申請の理由の欄は「新造」と記載する点が異なります。

船舶総トン数測度（改測）申請書

|                           |   |
|---------------------------|---|
| 番号                        |   |
| 種類                        | 汽船  |
| 船名                        | JAPAN FLAG                                      |
| 船籍                        | 東京都   |
| 総トン数                      | 約46,400トン                                       |
| 造船地                       | 愛媛県今治市  |
| 造船者                       | 四国造船株式会社  |
| 起工年月日                     | 平成16年8月27日                                      |
| 進水の年月                     | 平成19年6月   |
| 所有者の氏名又は名称及び住所            | 日本海事株式会社<br>東京都中央区中央一丁目1番1号                     |
| 総トン数の測度又は改測を受けようとする場所及び期日 | 佐保火力発電所内<br>長崎県佐世保市八幡町1番10号<br>平成23年6月上旬        |
| 申請の理由                     | パナマ共和国 La Amistad Shipping S. A.より買受け           |
| 総トン数の改測を受けようとする部分         |   |
| 平成23年4月1日                 |   |
| 申請者<br>氏名                 | 住所<br>東京都中央区中央一丁目1番1号<br>日本海事株式会社<br>代表取締役 鈴木一郎 |
| 申請代理人                     | 長崎県佐世保市千尺町4番1号<br>海事代理士 海事故次郎                   |
| 関東運輸局東京運輸支局長 殿            |   |

船舶総トン数測度図面提出について

関東運輸局東京運輸支局長 殿

平成23年4月1日

申請人 日本海事株式会社  
代表取締役 鈴木一郎  
東京都中央区中央一丁目1番1号  
代理人 長崎県佐世保市千尺町4番1号  
海事代理士 海事故次郎

下記船舶につき、船舶総トン数測度申請書を貴局に提出致しましたが、総トン数測度用図面等につきましては、測度執行地である九州運輸局長崎運輸支局佐世保海事事務所へ提出させて頂きますので宜しくお願い致します。

記

1. 船種・船名 汽船 JAPAN FLAG  
1. 総トン数 約46,400トン  
1. 船籍港 東京都  
1. 所有者 日本海事株式会社

## 確 約 書

国土交通省海事局検査測定課 御中

今般、下記船舶（以下、「本船」という。）につき、日本海事株式会社は、2011年7月上旬を目途に、長崎県佐世保港にて本船の買取り、引渡しを受け、日本籍船に転籍した上で、新所有者となることを確約いたします。

現在、本船は当社の100%出資パナマ法人にて所有されており、現所有者との船舶売買契約書は、調印次第提出致します。

尚、本確約書の内容につきましては、現所有者の了解は取得しております。

## 記

船 名： JAPAN FLAG  
所 有 者： La Amistad Shipping S. A  
竣工年月日： 2007年7月17日  
船 籍： パナマ  
IMO No.： 950\*\*\*\*  
船 種： ばら積み貨物船  
総トン数： 46,427.1ton (現有トン数記載)

平成23年3月1日

東京都中央区中央一丁目1番1号  
日 本 海 事 株 式 会 社  
代表取締役 鈴木 一郎

## 手 数 料 納 付 書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所 殿

平成23年7月1日

申請者の氏名又は名称及び住所

日 本 海 事 株 式 会 社  
代表取締役 鈴木 一郎  
東京都中央区中央一丁目1番1号


代 理 人  
長崎県佐世保市干尽町4番1号  
海事代理士 海 事 次 郎

下記船舶の 新規測定手数料 829,600円を納付致します。

|          |            |
|----------|------------|
| 1. 船舶の種類 | 汽 船        |
| 1. 船舶の名称 | JAPAN FLAG |
| 1. 総トン数  | 46,462 トン  |





| 船 舶 件 名 書           |  |
|---------------------|--|
| 船 舶 の 種 類           | 汽 船  |
| 船 名                 | JAPAN FLAG   |
| 船 籍 港               | 東京都  |
| 船 質                 | 鋼  |
| 帆 船 の 帆 装           | /  |
| 総 ト ン 数             | 46,462 トン  |
| 機関の種類及び数            | デ ィ ー ゼ ル 機 関 1 箇  |
| 推進器の種類及び数           | ら 旋 推 進 器 1 箇  |
| 進 水 の 年 月           | 平成 19 年 6 月  |
| 臨 検 年 月 日           | 平成 23 年 6 月 30 日   |
| 臨 検 地               | 長崎県佐世保市  |
| 平成 23 年 7 月 1 日     |  |
| 九州運輸局長崎運輸支局佐世保海事事務所 |  |
| 船舶測度官               | 今邊 測  |

船舶所有者 日本海事株式会社

この謄本は原本から謄写した

平成23年7月1日

九州運輸局長崎運輸支局佐世保海事事務所長

九州 二郎 

## (2) 未登録船舶の船舶番号・信号符字内定申請

船舶法に基づき、船舶番号・信号符字については、新規登録(船舶国籍証書の交付)を以て確定するものですが、無線局関係手続を事前に円滑に進めるために、登録前にその内定を受けることができます。

通常、総トン数測度申請と同時に船籍港を管轄する管海官庁に「未登録船舶の船舶番号・信号符字内定申請書」正副2通を提出します。(郵送の場合、返信用の封筒も同封します。)

申請書中、総トン数(計画総トン数)の欄は測度申請と同じものを記載します。

無線施設の有無の欄は有、MF、HF、狭帯域直接印刷電信装置(NBDP)を○囲みすればローマ字4文字の信号符字となります。

竣工予定年月日の欄ですが、新造の場合何等問題はありませんが、就航船の場合は、実際に外国籍船として竣工した年月日を記載した例と、日本籍として竣工する予定年月日を記載した例が混在しています。

どちらも今のところ問題なく受理されていますが、船舶安全法上、船舶件名表の竣工年月日の欄には日本籍として竣工した年月日ではなく、実際に外国籍として竣工した年月日が記載されるため、「竣工予定年月日」欄を「竣工(予定)年月日」と変え、実際に外国籍として竣工した年月日を記載した方が望ましいと思います。

**内定事務取(抜粋)**

船舶が運来した年月を船舶所有者の記載に並び、日本で製造された船舶は元号により、外国で製造された船舶については、西暦により記載する。

DBSの入力においては、運来の中は西暦で記録し、造船地の区分欄に付内、海外の別を記録する。(船舶同籍証を印刷する際、造船地区区分欄が国内の場合は元号で、海外の場合は西暦で印刷される。)

(a) 船舶所有者の氏名又は名称及び住所  
 登記事項証明書(船舶登記簿)の原本、抄本又は登記簿(簿)に従い記録する。

(b) 船舶所有者が、国又は都道府県(市町村)の場合には、その住所は記録せず、名称のみを次の例に従い記録する。

国の所有するもので国土交通省の所管に属するもの:「国土交通省」  
 都道府県が所有するもの:「東京都」  
 市が所有するもの:「大阪府大阪市」

町又は村が所有するもの:「大阪府東田原町」  
 町又は村が所有するもの:「大阪府東田原町」

(c) 船舶所有者が、名称独占法人(法によりその名称を他の法人が使用することを禁止している法人)、「独立行政法人経済産業省」運輸施設整備支援機構(等がこれにあたる。)の場合には、名称及び所在地の記録が必要であり、DBSの「法人」の欄、名称独占法人の欄を必ずチェックすること。

なお、船舶同籍証の所有権への法人の所在地の記載は必要ない。(取扱手続第45条第2項)

(d) 共有船舶の場合、仮に船舶所有者の住所が同じであっても、それぞれ住所及び氏名(名称)を記録すること。

(e) 住所の記録において、住所表示の町の町名の表記(○J市)については、「一、二、三、…」の漢数字を使用すること。

例) 東京都千代田区花が岡二丁目1番3号

(f) 共有船舶の船舶所有者の持分は、各共有者の氏名(名称)の次に、アラビア数字で「何分の何」と記録すること。なお、持分が同じ場合には、持分の記録は不要である。(取扱手続第22条第2項)

(g) 船舶所有者が多数の場合、共同人名帯を調整することとされている(取扱手続第23条)が、これは、DBSの入力において、所有者情報の追加を行うことにより処理する。

(h) 登録年月日欄及び記号欄への記録  
 船舶原簿の登録年月日の欄には登録を行った年月日を記録し、記事欄は、別に定める記録例(参考資料)を参照すること。

4.2.3 未登録船舶にかかる船舶番号及び記号番号の内定

(1) 一般事項  
 船舶の船舶番号及び記号番号は、本来、新規登録の際、割り当てられるべきものである(申請による場合を含む。)

しかし、新規登録前に無線局(船舶局)開設のため、電波法による呼出符号(船舶法の呼出符号)を受けなければならないについては、登録の順序(取扱手続第20条第2項)に関わらず、申請に基づき内定を行うものとする。なお、記号番号の内定は、船舶番号の内定後に、これを行うこと。

船舶番号及び記号番号に関する一般事項については、4.2.2(2)及び(4)を参照。

(2) 記号番号内定における4文字又は6文字の取扱い(参考)  
 無線局の設備(無線電話との併設を含む) …… 4文字を点附  
 無線局の設備のみ(無線電話を有しない) …… 6文字を点附

※ GMDSS 設備搭載船舶については、「無線局」に相当するMF波(中波)、HF波(短波)及びVHF波(超短波)の無線局の直接印刷装置を備えているものは4文字、それ以外は6文字を点附

(4文字、6文字を判断する際のプロセス)

① 無線局の設備を有するものには、4文字を点附する。

② 「無線局」に相当するMF、HFの無線装置の搭載について確認する。

③ GMDSS 対応設備である携帯陸揚装置(NRDI)の搭載を確認する。

(3) 内定書の作成と交付  
 申請を受理した管海官庁は、申請書のコピーを1部作成し、DBS により船舶番号及び記号番号の内定処理を行うこと。

作成にあたっては、申請書のコピーの余白部に、内定した船舶番号(記号番号)、内定の年月日及び内定する官並びに管海官庁の長を記載し、写しをとったうえで決裁を受け、契印を施して申請書へ交付すること。

なお、管海官庁の長の記載にあたっては、「〇〇運輸局長」等と記載し、氏名の記載は要しない。

未登録船舶の { 船舶番号 } 内定申請書  
 { 信号符号 }

関東運輸局東京運輸支局長 殿

平成 23 年 4 月 1 日

申請者の氏名 日本海事株式会社  
 又は名称 代表取締役 鈴木 一郎  
 及び住所 東京都中央区中央一丁目 1 番 1 号

申請代理人 海事代理士 海 事 次 郎  
 長崎県佐世保市千尽町 4 番 1 号

下記船舶の { 船舶番号 } の内定を申請します。  
 { 信号符号 }

1. 船 種 ・ 船 名 汽船 JAPAN FLAG
2. 用 途 ばら積貨物船
3. 総トン数(計画総トン数) 約 46,400 トン
4. 船 籍 港 東京都
5. 無線設備の有無 無・有 (次のうち該当するものを選択すること)  
 [ MIP, HIP, 要番域直接印刷電信装置(NBDPP) ]
6. 竣工(予定)年月日 平成 19 年 7 月 17 日
7. 造船者の氏名又は住所 四国造船株式会社  
 愛媛県松山市森松町 1 0 7 0 番地
8. 所有者の氏名又は住所 日本海事株式会社  
 東京都中央区中央一丁目 1 番 1 号

関東運輸局東京運輸支局長 殿

平成 23 年 4 月 日

代理人 長崎県佐世保市千尽町 4 番 1 号  
 海事代理士 海 事 次 郎

受 領 書

下記船舶の船舶番号・信号符号内定書を受領致しました。

記


船種・船名 汽船 JAPAN FLAG  
 船 籍 港 東京都  
 所 有 者 日本海事株式会社

未登録船舶の { 船舶番号 } 内定申請書  
{ 信号符字 }

関東運輸局東京運輸支局長 殿

平成 23 年 4 月 1 日

申請者の氏名 日本海事株式会社  
又は名称 代表取締役 鈴木 一郎  
及び住所 東京都中央区中央一丁目 1 番 1 号

申請代理人 海事代理士 海事次郎   
長崎県佐世保市千原町 4 番 1 号

下記船舶の { 船舶番号 } の内定を申請します。  
{ 信号符字 }



1. 船種・船名 汽船 JAPAN FLAG
2. 用途 ばら積貨物船
3. 総トン数(計画総トン数) 約 46,400 トン
4. 船籍港 東京都
5. 無線設備の有無 無・有 (次のうち該当するものを選択すること)  
[MF] [HF] ~~狭帯域直接印刷電信装置(NBDP)~~
6. 竣工(予定)年月日 平成 19 年 7 月 17 日
7. 造船者の氏名又は名称及び住所 四国造船株式会社  
愛媛県松山市森松町 1070 番地
8. 所有者の氏名又は名称及び住所 日本海事株式会社  
東京都中央区中央一丁目 1 番 1 号

この申請につき、下記のとおり内定する。

船舶番号 156\*\*\*  
信号符字 \*J\*\*

平成 23 年 4 月 1 日

関東運輸局東京運輸支局長 

### (3) 船舶検査申請

就航船の検査申請時期は、本船が積地を出港し仕向け地が確定する頃、経験上概ね2週間前となります。

このため、JG と事前に打合せ、裸傭船契約は本船引渡しと同時に契約締結のため申請者は当初から船舶借入人を申請者として記入したい旨説明し了解を得ておきます。

申請の際は裸傭船契約書のドラフトを添付し、契約締結次第、契約書の写しを JG に提出します。

総トン数及び船舶の長さは現在受有しているものに「約」を付して記載し、総トン数確定の内示を受けた時点で「申請事項変更願」を提出します。

満載喫水線の位置欄は現在受有している国際満載喫水線証書(LL 証書)に記載されたものを記入します。

なお、船舶番号の欄を空白にしている場合、最大搭載人員の内訳等が変更になった場合、満載喫水線の位置欄に変更が生じた場合なども「申請事項変更願」で対処します。

用途の欄は、ばら積貨物船、鉱石専用船、等を記載し自動化船である場合は(自動化船)と括弧書きします。例：ばら積貨物船(自動化船)

近年(ここ10年程度)自動化船はほとんどありません。

自動化船であるか否かは添付資料「自動化設備」に拠りますが、詳しくは船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則第2条の2第2項から第5項のとおりです。

本船が機関区域無人化船である場合は備考欄に「機関区域無人化船適合証交付を含む。」と記載します。

また、備考欄には「旗国変更による」等を記載します。

#### 用途及び積載貨物について

船舶の用途(船種：ふなだね)については、当該船舶に最も適したものを記載することとなっております。代表的なものとして、石炭専用船、鉱石専用船、石炭運搬船、鉱石運搬船、ばら積貨物船、ばら積運搬船等がありますが、「専用船」とした場合、特定した貨物に限定されますが、例えば「鉱石運搬船」とした場合、あくまで主たる貨物を記載しているのであって、他の貨物を排除するものではありません。

上記を踏まえ用途を決定する際は、積載予定貨物について船主と十分に打ち合わせる必要があります。

なお、船舶検査証書英訳書の英語表記は船級証書上の用途 (Classification) との整合性も考慮し、船主と相談のうえ決定する必要があります。

実例として、船級証書上の用途 (Classification) は Ore Carrier (鉱石運搬船) となっていますが、本船は、鉱石以外多岐に亘る貨物を積載可能としたため、船舶安全法上の用途をばら積貨物船 (Bulk Carrier) とした例、また、日本語表記を鉱石運搬船、英語表記を

(Bulk Carrier) と記載した例があります。

このような場合、PSC で船級証書上の用途と検査証書上の用途の違いの説明を求められた場合を考慮し、NK に説明文(Statement)の発給を依頼しておきます。

(外国人船長の場合説明責任を果たせない可能性があるため。)

### 積載予定貨物について

IMSBC コードは

グループ A：液状化物質(液状化するおそれのある物質)、

グループ B：固体化学物質(化学的危険性を有する物質)、

グループ C：グループ A、グループ B の両方の危険性を有しない物質(その他の物質)

に分類されグループ B に分類される物質(石炭等を除く)を運送しようとする場合、固定式ガス消火装置は免除されず(免除証書も発給されない)、危険物運送船適合証を受有しなければなりません。

危険物運送船適合証を受有するには、船舶検査申請書の備考欄に「危険物運送船適合証交付を含む。」と記載し、同時に英訳書の交付申請を提出します。

この場合船舶検査証書のその他の航行上の条件欄は空欄で発給されますが、全ての危険物を運送できるわけではなく、船舶による危険物の運送基準等を定める告示別表第 1 の等級 4.1(可燃性を有する。)に該当する物質に限られます。

船舶消防設備規則第 57 条第 1 項第 2 号により固定式ガス消火装置が免除されている貨物として、別添資料「積載予定品目リスト 1」が揚げられています。

この場合、免除証書交付申請時「積載予定品目リスト 1」を添付し提出することにより、船舶検査証書のその他の航行上の条件欄は、添付資料「船舶検査証書」の例で発給されます。また、免除証書にも同様の条件が付されます。

上記以外の物質を運送しようとする場合、添付資料「品目リスト鑑」及び「積載予定品目リスト 2」を免除証書交付申請時に提出します。

この書式の場合、記載されている品目全て現状で積載できると思われがちですが、実際、穀類を積載しようとする場合、特殊貨物船舶運送規則第 8 条による穀類積載資料(Grain Loading Plan)の承認が必要となり、また、添付資料「積載予定品目リスト 2」中 IMSBC コードでグループ B に分類されている物質については NK のレポート(チェックリスト)が必要となります。

上記の錯誤を防ぐため、現状で積載できる物質のみを記載(添付資料「積載予定品目リスト 3」)する書式の方が錯誤を防げると思います。

船舶検査証書のその他の航行上の条件欄は、リストのとおり指定されて発給されます。

## 進水届及び臨時航行検査について

### ①進水届

新造船の場合、進水が完了したら造船所名で造船地を管轄する管海官庁に進水届を提出します。

進水年月日は、進水式等のセレモニーの日ではなく、初めて海面に着水した(浮かんだ)日を記載します。

### ②臨時航行検査(海防法を含む。)

試運転、オーナートリアル等船舶を航行の用に供するために必要であり、NK 船級船の場合唯一 JG 検査官が臨検する検査です。

なお、本申請の申請者は製造者(造船所)となります。

当該「臨時航行許可証」は原則として年間 30 日を超えない範囲で交付されるので、造船所にスケジュールを確認し期間を定める必要があります。(通常海上公試運転から 2 週間から 3 週間程度で検査終了となります。)

また、航路、最大搭載人員(旅客は搭載できない。船員の人数、その他の乗船者(造船所技師、メーカー技術員等))を把握しておく必要があります。

なお、造船所の技師(海技免状を受有していない)を機関部法定職員として乗船させる場合は別途、船舶職員及び小型船舶操縦者法第 20 条第 1 項の規定による乗組み基準によらないことの許可を受ける必要があります。(乗組み特例許可申請)

## 証書等受領時の注意について

新造船・就航船共に検査終了当日は慌しくなりますが、受領した証書類に誤記載が無いか入念に精査する必要があります。

特に就航船については注意が必要で、実例として国際満載喫水線証書(以下「LL 証書」という)(NK 発給)に記載される条約第 2 条(8)に定義された長さ(国際トン数証書に記載される長さ(条約第 2 条(8))は同一でなければなりません)が、違った数値が記載されている例がありました。

NK は当然のことながら、前主管庁時に測度した数値をそのまま用い LL 証書を発給し、JG は新たに測度した数値を国際トン数証書に記載しますが、その結果、誤差が生じることもあります。

この場合、どちらを訂正すべきかということになれば、JG の計算に明らかなミスが無い限り、また、時間的制約から NK が訂正せざるをなります。

また、長さが変わると厳密に言えば満載喫水線の位置も変わるので細心の注意が必要です。

また、証書類を受領する際は、受領書類に漏れが無いかチェックリストを作成し確認する



ことが肝要です。

なお、JG 事務官に事前に 2 枚綴り以上の証書類に関してはコピーを頂ける様お願いしておきます。(証書を折り曲げてコピーしなくて済むよう。)

NK は船主控用としてコピーを取っておりますので、お願いすれば頂けます。

## 船舶検査申請書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成 23 年 4 月 15 日

申請者の氏名又は名称及び住所

船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,  
42<sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA  
PRESIDENT Ichiro Nihon

長崎県佐世保市千尽町4番1号  
代理人 海事代理士 海 事 次 郎

下記船舶について 定期 検査を受けたので船舶安全法施行規則第31条第1項  
の規定により申請します。

|                      |   |                             |                              |                            |                |
|----------------------|---|-----------------------------|------------------------------|----------------------------|----------------|
| 船舶所有者の氏名<br>又は名称及び住所 | 日本海事株式会社<br>船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION<br>FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,<br>42 <sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,<br>REPUBLIC OF PANAMA |                             |                              | 船舶番号、船舶検査済票<br>の番号又は漁船登録番号 | 156***<br>(内定) |
| 船舶種及び船名              | 汽船 JAPAN FLAG   | 総トン数                        | 約 46,400 トン                  | 用途                         | ばら積貨物船         |
| 船舶港又は定係港             | 東京都   | 約 223m00                    | 国際航海に従事する船舶<br>であるかどうかの別     | 然り                         | 然り             |
| 船舶の長さ                | 約 223m00  | 約 223m00                    | 船体安全法第 8 条の<br>船舶であるかどうかの別   | 然り                         | 然り             |
| 船質                   | 鋼   | 約 223m00                    | 船体安全法第 8 条の<br>船舶であるかどうかの別   | 然り                         | 然り             |
| 航行区域<br>(従業制限)       | 遠洋区域 (国際航海)<br>(A1 水域、A2 水域及び A3 水域 (湖川を含む。)) に限る。)   |                             |                              |                            |                |
| 最大搭載人員               | 別紙の通り   |                             |                              |                            |                |
| 満載喫水線の位置             | 別紙の通り   | 無線電信等の施設を要する<br>船舶であるかどうかの別 |                              | 要す                         |                |
| 制限気圧                 | 補 0.69 MPa  | 揚貨装置の制限荷重、<br>制限角度及び制限半径    |                              |                            |                |
| 検査を受けようとする期日         | 平成 23 年 7 月上旬頃  | 検査を受けようとする場所                | 長崎県佐世保市八幡町1番10号<br>佐世保火力発電所内 |                            |                |
| 備考                   | パナマ船籍から、日本籍船に転籍のため。<br>機関区域無人化船適合証、危険物運送船適合証交付を含む。  |                             |                              |                            |                |

(船舶検査申請書別紙)

最大搭載人員：旅客 0 人 船員 ① 2 4 人 ② 2 3 人 ③ 2 2 人 ④ 2 1 人 ⑤ 2 0 人  
その他の乗船者 ① の場合 1 人 ② の場合 2 人 ③ の場合 3 人 ④ の場合 4 人 ⑤ の場合 5 人  
計 2 5 人

満載喫水線の位置：

乾げん甲板を標示する水平線 (甲板線) の上縁の位置  
船の長さの中央の上甲板の梁上側板上面の延長と  
外板の外面との交点から上方へ 0 mm  
満載喫水線標識の水平線の上縁・夏期満載喫水線 (S) の位置  
甲板線の上縁から下方へ 6 0 6 7 mm  
冬期満載喫水線 (W) の位置  
S の下方へ 2 8 8 mm  
冬期北大西洋満載喫水線 (WNA) の位置  
S の下方へ 2 8 8 mm  
熱帯満載喫水線 (T) の位置  
S の上方へ 2 8 8 mm  
上記の各種満載喫水線に対する淡水満載喫水線の位置  
上方へ 3 1 8 mm

船舶検査証書英訳書等交付願い

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成 年 月 日

願い出者の氏名又はは名称及び住所

船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
PRESIDENT Ichiro Nihon  
FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,  
42<sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA

長崎県佐世保市干尽町4番1号  
代理人 海事代理士 海 事 次 郎

下記のとおり英訳書の交付を受けたく、証書を添えて願ひ出ます。

記

|                   |                        |
|-------------------|------------------------|
| 交付を希望する<br>英訳書の種類 | 船舶検査証書                 |
| 証書の番号             | 第 号                    |
| 証書の交付年月日          | 平成 年 月 日               |
| 証書の交付者            | 九州運輸局長崎運輸支局佐世保海事事務所長 殿 |

手数料納付書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成 23 年 4 月 20 日

申請者の氏名又はは名称及び住所

船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
PRESIDENT Ichiro Nihon  
FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,  
42<sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA

長崎県佐世保市干尽町4番1号  
代理人 海事代理士 海 事 次 郎

下記申請について手数料を納付します。

|      |   |
|------|---|
| 申請事項 | 定期検査 (NK 船)   |
| 金額   | 8,000 円   |
| 備考   | 汽船 JAPAN FLAG<br>総トン数 約 46,400 トン<br>船舶の長さ 約 223 メートル<br>船舶の用途 ばら積貨物船 |

# 船舶検査証書

第\*\*号 1/2

|  |  |
|--|--|
| 船種及び船名<br>船舶番号、船舶検査簿番号<br>の番号又は船舶登録番号                                | 汽船 JAPAN FLAG<br>156***  |
| 船舶港又は定原港   | 東京都  |
| 総トン数又は船舶の長さ  | 46462トン  |
| 用途   | ばら積貨物船   |
| 船舶所有者  | 日本海事株式会社<br>船舶借入人<br>West Japan Shipping Corporation   |
| 有効期間   | 平成28年7月1日 まで   |
| 船舶安全法第9条第1項の規定により交付する。<br>平成28年7月2日<br>九州運輸局長崎運輸支局佐世保海事事務所長<br>九州 二良 |  |
| 航行区域又は従業制限<br>(国際航海に供する船舶にあっては、その旨)                                  | 遠洋区域(国際航路)<br>(A1水域、A2水域及びA3水域(湖川を含む。))に限る。)   |
| 最大搭載人員   | 旅客 0人<br>船員(1) 20人<br>(2) 25人<br>その他の乗船者(1)の場合 5人<br>(2)の場合 0人<br>計 25人  |
| 制限気圧   | 種0.69MPa   |
| 満載喫水線の位置   | 乾びん甲板を標示する水平線(甲板線)の上線の位置<br>船の長さの中央の甲板の梁上脚板上面の延長と外板の外面との交点から上方へ0mm<br>満載喫水線標識の水平線の上線・夏期満載喫水線(S)の位置<br>甲板線の上線から下方へ6067mm<br>冬期満載喫水線(W)の位置<br>***** 以下次葉 ***** |

第\*\*号 2/2

|  |  |
|--|--|
| 航行上の条件   |  |
| ***** 満載喫水線の位置 (続き) *****<br>Sの下方へ288mm<br>冬期北大西洋満載喫水線(WNA)の位置<br>Sの下方へ288mm<br>夏期満載喫水線(T)の位置<br>Sの上方へ288mm<br>上記の各種満載喫水線に対応する淡水満載喫水線の位置<br>上方へ318mm | 区画満載喫水線の位置<br>木材満載喫水線の位置<br>その他の航行上の条件 |
| ***** 以下余白 *****<br>船石、鉄鉱石、石炭、タピオカ、ボーキサイト、コークス、原木、鉄鋼材、アルミナ、塩、セメントクリンカー、ペトコーク、ボタッシュ、セメント及びアルファアルファペレット以外の貨物を運送することを禁止する。<br>***** 以下余白 *****          |  |

SHIP INSPECTION CERTIFICATE

|   |  |                                 |
|---|--|---------------------------------|
| English Translation   | Certificate No.**  | 1/2                             |
| Type and Name of Ship   | Motor Vessel   | JAPAN FLAG                      |
| Distinctive Number or Letters   | 156***   |                                 |
| Port of Registry  | Tokyo  |                                 |
| Gross Tonnage or Length of Ship   | 46462 Tons   |                                 |
| Service of Ship   | Bulk Carrier   |                                 |
| Owner   | Nippon Kaiji, Ltd.<br>Ship Charterer   | West Japan Shipping Corporation |
| Duration  | Until  | 1 July, 2016                    |
| Conditions, if any, of navigation   |  |                                 |
| Navigation Area or Fishing Restriction<br>(Write "International voyage" if engaged) | Ocean Going Area (International Voyage),<br>A1,A2 and A3 Areas (including lakes and rivers)  |                                 |
| Maximum Number of Persons allowed on Board  | Passengers 0 Persons<br>Crews ① 20 ② 25 Persons<br>Other Persons ① 5 ② 0 Persons<br>Total 25 Persons   |                                 |
| Allowable Maximum Boiler Pressure   | Auxiliary Boiler 0.69MPa   |                                 |
| Location of Load Line   | The location of the upper edge of the horizontal line (deck line) indicating the foreboard deck is 0 mm above the point where the continuation outer wards of the upper surface of the steel upper deck intersects the outers surface of the shell amidship.<br>Upper edge of horizontal line of Load Line Mark,<br>Summer Load Line (S)<br>6067 mm below deck line<br>Winter Load Line (W)<br>288 mm below (S)<br>Winter North Atlantic Load Line (WNA) :<br>288 mm below (S)<br>Tropical Load Line (T)<br>288 mm above (S)<br>Fresh Water Allowance for each of Load Line above mentioned 318 mm |                                 |
| Location of Subdivision Load Line   | *****  |                                 |
| Location of Timber Load Line  | ***** TO BE CONTINUED *****  |                                 |

Other conditions, if any, of navigation

\*\*\*\*\* BLANK \*\*\*\*\*

THIS IS TO CERTIFY that the above mentioned ship has been surveyed in accordance with the provision of paragraph 1, Article 5 of the Ship Safety Law.



九州運輸局長崎運輸支局佐世保海事事務所長 九州二階

Place : Sasebo  
Date : 2 July, 2011

COUNTERSIGNED :

Principal Ship Inspector (K. Nagasaki)

Sasebo Maritime Office, Nagasaki Transport Branch Office,  
Kyushu District Transport Bureau,  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Government of Japan.

危険物運送船適合証英訳書交付申請書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成 23 年 6 月 20 日

氏名又は名称及び住所並びに法人にあってはその代表者の氏名  
船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,  
42<sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA  
PRESIDENT Ichiro Nihon

申請代理人 海事代理士 海 事 次 郎  
長崎県佐世保市千尺町 4 番 1 号

危険物船舶運送及び貯蔵規則第 3 8 条第 6 項の規定により、下記の船舶について、  
危険物運送船適合証の英訳書の交付を受けたく申請します。

|                              |   |
|------------------------------|---|
| 船種及び船名                       | 汽船 JAPAN FLAG   |
| 船舶番号又は船舶検査済票の番号              | 156***  |
| 所有者の氏名又は住所並びに法人にあってはその代表者の氏名 | 日本海事株式会社<br>船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION<br>FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,<br>42 <sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,<br>REPUBLIC OF PANAMA<br>PRESIDENT Ichiro Nihon |
| 危険物運送船適合証の番号                 | 第 号   |
| 危険物運送船適合証の交付年月日              | 平成 23 年 月 日   |
| 危険物運送船適合証の交付者                | 九州運輸局長崎運輸支局<br>佐世保海事事務所長 殿  |
| 備考                           |   |

手数料納付書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成 23 年 6 月 20 日

申請者の氏名又は名称及び住所  
船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
PRESIDENT Ichiro Nihon  
FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,  
42<sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA

申請代理人 海事代理士 海 事 次 郎  
長崎県佐世保市千尺町 4 番 1 号

下記申請について手数料を納付します。

|      |   |
|------|---|
| 申請事項 | 危険物運送船適合証英訳書交付  |
| 金額   | 1,700円  |
| 備考   | 船種・船名 汽船 JAPAN FLAG<br>総トン数 46,462トン<br>船舶の長さ 223メートル<br>船舶の用途 ばら積貨物船 |


危険物運送船適合証

|                 |               |
|-----------------|---------------|
| 船種及び船名          | 汽船 JAPAN FLAG |
| 船舶番号又は船舶検査済票の番号 | 156***        |
| 船舶港又は定係港        | 東京都           |
| 船舶所有者           | 日本海事株式会社      |
| 危険物の分類又は項目      | 危険物の積載場所      |
| 可燃性物質           | 第1から第8貨物倉     |
| 有効期間            | 平成28年7月1日 まで  |
| 備考              | *****         |

上記船舶は、危険物船舶運送及び貯蔵規則第38条第1項の規定により、上記のとおり危険物を積載場所へ積載できることを証明する。

平成28年7月2日

九州運輸局長崎運輸支局佐世保海事事務所長 九州 二



CERTIFICATE OF FITNESS FOR SHIP  
CARRYING DANGEROUS GOODS

Certificate No. \*\*

|   |  |            |
|---|--|------------|
| Type and Name of Ship   | Motor Vessel   | JAPAN FLAG |
| Distinctive Number or Letters   | 156***   |            |
| Port of Registry  | TOKYO  |            |
| Owner   | NIPPON KAIJI, LTD.   |            |
| Classes of Dangerous Goods  | Cargo Spaces Intended for Carriage of Dangerous Goods  |            |
| Class 4.1   | Under - Deck Spaces( No.1 to No.8 cargo holds)   |            |
| Remarks   | There are no special requirements in regulation II -2/19 of the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, as amended, for the carriage of dangerous goods of classes 6.2 and 7, and for the carriage of dangerous goods in limited quantities, as required in chapter 3.4 of the General Introduction to the IMDG Code. |            |
| This is to certify that this ship may carry the above-mentioned dangerous goods in the above-mentioned cargo spaces under the provisions of regulation II -2 /-54/ 19 of the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, as amended. |  |            |
| This certificate is valid until : 1 July 2016   |  |            |
| Date : 2 July 2011  |  |            |
| Hiro Kyushu<br>Director of Sasebo Maritime Office, Nagasaki Transport Branch Office,<br>Kyushu District Transport Bureau.   |  |            |



九州運輸局長崎運輸支局佐世保海事事務所長 九州 二

Place : Sasebo  
Date : 2 July 2011

COUNTERSIGNED:

*K. Yamamoto*  
Principal Ship Inspector (K. Nagasaki)

Sasebo Maritime Office Nagasaki Transport Branch Office,  
Kyushu District Transport Bureau,  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism,  
Government of Japan



COPY

NIPPON KAIJI KYOKAI

Form 130

No. | KZ11\*\*\*-\*\*

Date : 2 July 2011

CERTIFICATE

Name of Ship : JAPAN FLAG
Class Number : 70\*\*\*\*
Nationality : Japanese
Port of Registry : Tokyo
Official Number : 156\*\*\*
Signal Letter : \*J\*\*
Gross Tonnage : 46462
Owner : NIPPON KAIJI, LTD.

THIS IS TO CERTIFY that the particulars of the above-mentioned ship in our Registry have been altered referring to the Certificate of Vessel's Nationality issued by the Japanese Government the former and present particulars being as follows:

Present Former
Nationality : Japanese Panama
Port of Registry : Tokyo Panama city
Official Number : 156\*\*\* 75\*\*\*\*
Signal Letter : \*J\*\* Z\*\*\*\*
Gross Tonnage : 46462 45427
Owner : NIPPON KAIJI, LTD. LA AMISTAD SHIPPING S. A.



NIPPON KAIJI KYOKAI
General Manager,
Sasebo Branch

This Report is issued subject to the condition that it is understood and agreed that neither the Society nor any of its Committees is under any circumstances whatever to be held responsible for any inaccuracy in any report or certificate issued by this Society or its Surveyors or in any entry in the Record or other publication of the Society or for any error of judgment, default or negligence of its Officers, Surveyors or Agents.

97.11.10000 (K)

ClassNK
NIPPON KAIJI KYOKAI
Sasebo Branch
20-19, Miura-cho,
Sasebo 857-0863 Japan

TEL : 81-956-25-0745
FAX : 81-956-25-6153

Our Ref: L1SS\*\*\*\*
Date: 2 July 2011

To Whom it May Concern:

Please be informed that the description of character of ship in the Classification Certificate of the subject ship differs from the type in the Cargo Ship Safety Construction Certificate / Cargo Ship Safety Equipment Certificate and clarification of this difference is given as follows:

M.V. "JAPAN FLAG"
Port of Registry : Tokyo
Distinctive No. / Call Sign : 156\*\*\*/\*J\*\*
Gross Tonnage : 46462
IMO Number : IMO 950\*\*\*\*
Classification No. : NK 11\*\*\*\*

Classification Certificate

The Notation "Ore Carrier" affixed to the Classification Character NS\* in the certificate specifies the ship's particular purpose and means that the ship has been designed for the carriage of ore cargoes or similar cargoes having equivalent high density, having two longitudinal watertight bulkheads and a double bottom throughout the cargo spaces, and constructed in accordance with the relevant requirements of the Rules for Survey and Construction of Steel, Part C, Chapter 30 "Ore Carrier" for the calculation of strength.

Cargo Ship Safety Construction Certificate

The description "Bulk Carrier" of type of ship on the listed above Certificates are based on the Regulation 2.14 chapter II-1 and Regulation 1.1 chapter XII of the SOLAS 1974 (Resolution MSC.170(79)) and complied with the applicable SOLAS requirements.

Please refer to the relevant drawings kept on board of the ship.



NIPPON KAIJI KYOKAI
(M. MURAYAMA) Surveyor

(Reference)

- SOLAS regulation XI/1.1 (Resolution MSC.170(79))
Bulk carrier means a ship which is intended primarily to carry dry cargo in bulk including such type as ore carriers and combination carriers.
SOLAS regulation II-1/2.14 (Resolution MSC.170(79))
Bulk carrier means a bulk carrier as defined in regulation XI/1.1.



**積載予定品目リスト 1**

1. 鉱石
2. 鉄鉱石
3. 石炭
4. タピオカ
5. ボーキサイト
6. コークス
7. 原木
8. 鉄鋼材
9. アルミナ
10. 塩
11. セメントクリンカー
12. ペトコーク
13. ポタッシュ
14. セメント
15. アルファルファペレット

以上

1

**積載予定品目リスト2**

LIST OF SOLID BULK CARGOES FOR WHICH A FIXED GAS FIRE-EXTINGUISHING SYSTEM MAY BE EXEMPTED

固定式ガス消火装置が免除可能な固体ばら積み貨物のリスト

Cargoes including but not limited to those listed in regulation II-2/10.7.1.4

SOLAS II-2章10規則7.1.4に記載されているものを含むがそれに限定されない貨物

Ore  
鉱石

Coal  
石炭

Grain  
穀類

Unseasoned timber  
乾燥していない木材

Cargoes listed in the INTERNATIONAL MARITIME SOLID BULK CARGOES CODE (IMSBC Code)

国際固体ばら積貨物規則(以下 IMSBCコードと謂う)に記載されている以下の貨物

All cargoes not categorized into Group B in the BC Code  
IMSBCコードでグループBに分類されていない物質

See Appendix  
付録参照

The following cargoes categorized into Group B in the BC Code:  
IMSBCコードでグループBに分類されている物質であって次に掲げるもの

CALCINED PYRITES (Pyritic ash, Fly ash)  
焼成硫化鉄(石油又は石炭火力発電所から発生するフライアッシュを除く)

2

DIRECT REDUCED IRON (Briquettes, hot moulded)  
還元鉄(ブリケット、熱間成型されたもの)

FERROPHOSPHORUS (including briquettes)  
リン鉄(ブリケットを含む)

FERROSILICON (25% to 30% silicon, or 90% or more silicon) (including briquettes)  
フェロシリコン(ケイ素の含有率が25%以上30%以下又は90%を超えるもの)(ブリケットを含む)

FLUORSPAR  
ほたる石

LIME (UNSLAKED)  
生石灰

MAGNESIA (UNSLAKED)  
酸化マグネシウム(消和されていないもの)

PETROLEUM COKE\* (\* When loaded and transported under the provisions of the IMSBC Code.)  
石油コークス(IMSBCコードの要件のもと積載され運送される場合)

SILICOMANGANESE (25% more silicon)  
シリコマンガン(ケイ素の含有率が25%以上のもの)

VANADIUM ORE  
バナジウム鉱石

WOODCHIPS (with moisture content of 15% or more)  
木材チップ(水分含有量が15%以上のもの)

WOOD PULP PELLETS (with moisture content of 15% or more)  
木材パルプペレット(水分含有量が15%以上のもの)

3

Appendix

ALFALFA  
アルファルファ

ALUMINA  
アルミナ

ALUMINA, CALCINED  
焼成アルミナ

ALUMINA, SILICA  
アルミナシリカ

ALUMINA SILICA, pellets  
アルミナシリカペレット

AMMONIUM SULPHATE  
硫酸アンモニウム

ANTIMONY ORE AND RESIDUE  
アンチモン鉱石及び鉱滓

ANTIMONY ORE RESIDUE  
アンチモン鉱滓

BARYTES  
バライト

BAUXITE  
ボーキサイト

BIOSLUDGE  
生物汚泥

BLLENDE (zinc sulphide)  
閃亜鉛鉱(硫化亜鉛)

BORAX, ANHYDROUS, crude  
ホウ酸(天然のもの)

BORAX, ANHYDROUS, refined  
ホウ酸(精製されたもの)

BORAX (PENTAHYDRATE CRUDE)  
ホウ砂

CALCINED CLAY  
焼成粘土

4

|  |  |
|--|--|
| <p>CALCIUM NITRATE FERTILIZER<br/>硝酸カルシウム (肥料)</p> <p>CARBORUNDUM<br/>カーボランダム</p> <p>CEMENT<br/>セメント</p> <p>CEMENT CLINKERS<br/>セメントクリンカー</p> <p>CEMENT COPPER<br/>セメント銅</p> <p>CHALCOPYRITE<br/>黄銅鉱</p> <p>CHAMOTTE<br/>シャモット</p> <p>CHROME ORE<br/>クロム鉱</p> <p>CHROME PELLETS<br/>クロムペレット</p> <p>CHROMITE ORE<br/>クロム鉱石</p> <p>CHROMIUM ORE<br/>クロミウム鉱石</p> <p>CLAY<br/>粘土</p> <p>COAL SLURRY<br/>石炭スラリー</p> <p>COKE<br/>コークス</p> <p>COKE BREEZE<br/>コークブリーズ</p> <p>COLEMANITE<br/>灰ホウ鉱</p> <p>COPPER CONCENTRATE<br/>銅精鉱</p> <p style="text-align: right;">5</p>  | <p>COPPER GRANULES<br/>カッパーグラニュール</p> <p>COPPER MATTE<br/>カッパーマット</p> <p>COPPER NICKEL<br/>銅ニッケル</p> <p>COPPER ORE CONCENTRATE<br/>銅精鉱</p> <p>COPPER PRECIPITATES<br/>銅精錬沈殿物</p> <p>CRYOLITE<br/>氷晶石</p> <p>DEADBURNED MAGNESITE<br/>死焼マグネサイト</p> <p>DIAMMONIUM PHOSPHATE<br/>リン酸二アンモニウム</p> <p>DOLOMITE<br/>ドロマイト</p> <p>FELSPAR LUMP<br/>長石 (塊)</p> <p>FERROCHROME<br/>フェロクロム</p> <p>FERROCHROME, exothermic<br/>フェロクロム (発熱性のもの)</p> <p>FERROMANGANESE<br/>フェロマンガン</p> <p>FERROMANGANESE, exothermic<br/>フェロマンガン (発熱性のもの)</p> <p>FERRONICKEL<br/>フェロニッケル</p> <p>FERTILIZERS WITHOUT NITRATES<br/>肥料 (硝酸塩のないもの)</p> <p>FISH (IN BULK)<br/>魚類 (ばら積み)</p> <p style="text-align: right;">6</p> |
| <p>FLY ASH<br/>フライアッシュ</p> <p>GALENA (lead sulphide)<br/>方鉛鉱 (硫化鉛)</p> <p>GRANULATED SLAG<br/>粒状スラグ</p> <p>GYPSUM<br/>石こう</p> <p>ILMENITE CLAY<br/>イルメナイトクレイ</p> <p>ILMENITE SAND<br/>イルメナイトサンド</p> <p>IRON CONCENTRATE<br/>鉄精鉱</p> <p>IRON CONCENTRATE (pellet feed, sinter feed)<br/>鉄精鉱 (ペレットフィード、シンターフィード)</p> <p>IRON DISULPHIDE<br/>二硫化鉄</p> <p>IRON ORE<br/>鉄鉱石</p> <p>IRON ORE CONCENTRATE<br/>鉄鉱石 (鉄)</p> <p>IRON ORE (pellet feed)<br/>鉄鉱石 (ペレットフィード)</p> <p>IRON ORE (sinter feed)<br/>鉄鉱石 (シンターフィード)</p> <p>IRON ORE PELLETS<br/>鉄ペレット</p> <p>IRON PYRITES<br/>黄鉄鉱</p> <p>IRONSTONE<br/>酸化鉄</p> <p>LABRADORITE<br/>灰長石</p> <p style="text-align: right;">7</p> | <p>LEAD AND ZINC CALCINES<br/>焼成鉛・亜鉛混合物</p> <p>LEAD AND ZINC MIDDINGS<br/>鉛・亜鉛粗粉</p> <p>LEAD CONCENTRATE<br/>鉛精鉱</p> <p>LEAD ORE<br/>鉛鉱</p> <p>LEAD ORE RESIDUE<br/>鉛鉱残渣</p> <p>LEAD SILVER CONCENTRATE<br/>鉛・銀精鉱</p> <p>LEAD SILVER ORE<br/>鉛・銀鉱</p> <p>LEAD SULPHIDE<br/>硫化鉛</p> <p>LEAD SULPHIDE (galena)<br/>硫化鉛 (方鉛鉱)</p> <p>LIMESTONE<br/>石灰石</p> <p>MAGNESIA (DEADBURNED)<br/>死焼マグネシア</p> <p>MAGNESIA CLINKER<br/>マグネシアクリンカー</p> <p>MAGNESIA, ELECTROFUSED<br/>電解マグネシア</p> <p>MAGNESITE CLINKER<br/>マグネサイトクリンカー</p> <p>MAGNESITE, natural<br/>マグネサイト(天然のもの)</p> <p>MAGNESIUM CARBONATE<br/>炭酸マグネシウム</p> <p>MAGNETITE<br/>磁鉄鉱</p> <p style="text-align: right;">8</p>                  |

|   |   |
|---|---|
| <p>MANGANESE CONCENTRATE<br/>マンガン精鉱</p> <p>MANGANESE ORE<br/>マンガン鉱</p> <p>MARBLE CHIPS<br/>大理石片</p> <p>MILORGANITE<br/>ミロルガナイト</p> <p>MINERAL CONCENTRATES<br/>ミネラルコンセントレート</p> <p>MONOAMMONIUM PHOSPHATE<br/>リン酸一アンモニウム</p> <p>MURIATE OF POTASH<br/>塩化カリウム</p> <p>M.A.P.<br/>M. A. P.</p> <p>NEFELINE SYENITE (mineral)<br/>ネフェリン閃長岩(無機物)</p> <p>NICKEL CONCENTRATE<br/>ニッケル精鉱</p> <p>PEANUTS (in shell)<br/>ピーナツ(殻付きのもの)</p> <p>PEBBLES (sea)<br/>礫(海中採取のもの)</p> <p>PELLETS (concentrates)<br/>ペレット(精鉱)</p> <p>PENTAHYDRATE CRUDE<br/>濃縮ホウ砂</p> <p>PERLITE ROCK<br/>パーライト</p> <p>PHOSPHATE ROCK, calcined<br/>焼成リン鉱石</p> <p>PHOSPHATE ROCK, uncalcined<br/>不焼成リン鉱石</p> <p style="text-align: right;">9</p> | <p>PHOSPHATE, defluorinated<br/>リン酸鉱物 (脱フッ素処理されたもの)</p> <p>PIG IRON<br/>銑鉄</p> <p>POTASH<br/>ポタッシュ</p> <p>POTASH MURIATE<br/>塩化ポタッシュ</p> <p>POTASSIUM CHLORIDE<br/>塩化カリウム</p> <p>POTASSIUM SULPHATE<br/>硫酸カリウム</p> <p>PUMICE<br/>軽石</p> <p>PYRITE (containing copper and iron)<br/>硫化鉱(銅及び鉄を含有するもの)</p> <p>PYRITE (cupreous)<br/>硫化鉱(銅を含有するもの)</p> <p>PYRITE (fine)<br/>硫化鉱(粒状のもの)</p> <p>PYRITE (flotation)<br/>硫化鉱(浮遊選鉱されたもの)</p> <p>PYRITE (sulphur)<br/>硫化鉱(硫黄を含有するもの)</p> <p>PYRITES<br/>硫化鉱</p> <p>PYRITIC ASHES<br/>硫化灰</p> <p>PYRITIC CINDERS<br/>硫酸滓</p> <p>PYROPHYLLITE<br/>葉ろう石</p> <p>QUARTZ<br/>石英</p> <p style="text-align: right;">10</p>          |
| <p>QUARTZITE<br/>珪岩</p> <p>RASORITE (ANHYDROUS)<br/>ラズライト (無水物のもの)</p> <p>RUTILE SAND<br/>ルチルサンド</p> <p>SALT<br/>塩</p> <p>SALT CAKE<br/>ソルトケーキ</p> <p>SALT ROCK<br/>岩塩</p> <p>SAND* (* When loaded and transported under the provisions of the IMSBC Code.)<br/>砂 (IMSBC コードの要件のもと積載され運送される場合)</p> <p>SAND, ILMENITE<br/>サンドイルミナイト</p> <p>SAND, ZIRCON<br/>サンドジルコン</p> <p>SCRAP METAL<br/>金属屑</p> <p>SEED CAKE (non-hazardous)<br/>シードケーキ</p> <p>SILVER LEAD CONCENTRATE<br/>鉛・銀精鉱</p> <p>SINTER<br/>シンター</p> <p>SLAG, GRANULATED<br/>スラグ (粒状のもの)</p> <p>SLIG, iron ore<br/>スリグ (鉄鉱石)</p> <p>SODA ASH<br/>ソーダ灰</p> <p style="text-align: right;">11</p>   | <p>STAINLESS STEEL GRINDING DUST<br/>ステンレス鋼研磨滓</p> <p>STIBNITE<br/>輝安鉱</p> <p>STONE CHIPPINGS<br/>採石くず</p> <p>SUGAR<br/>砂糖</p> <p>SULPHATE OF POTASH AND MAGNESIUM<br/>カリウム/マグネシウムの硫酸塩</p> <p>SULPHUR (formed, solid)<br/>硫黄(成型固体)</p> <p>SUPERPHOSPHATE<br/>過リン酸石灰</p> <p>SUPERPHOSPHATE (triple granular)<br/>過リン酸石灰(三方晶系)</p> <p>TACONITE PELLETS<br/>タコナイトペレット</p> <p>TALC<br/>滑石</p> <p>TAPIOCA<br/>タピオカ</p> <p>TRIPLE SUPERHOSPHATE<br/>三重過リン酸石灰</p> <p>UREA<br/>尿素</p> <p>VERMICULITE<br/>バーミキュライト</p> <p>WHITE QUARTZ<br/>白水晶</p> <p>ZINC AND LEAD CALCINES<br/>焼成亜鉛・鉛鉱</p> <p>ZINC AND LEAD MIDDINGS<br/>亜鉛・鉛粗粉</p> <p style="text-align: right;">12</p> |

ZINC CONCENTRATE  
亜鉛精鉱

ZINC ORE CONCENTRATE  
亜鉛精鉱

ZINC ORE (burnt ore)  
亜鉛鉱(焼成鉱)

ZINC ORE (calamine)  
亜鉛鉱(異極鉱)

ZINC ORE (crude)  
亜鉛鉱(粗鉱)

ZINC SINTER  
焼成亜鉛鉱

ZINC SLUDGE  
亜鉛泥

ZINC SULPHIDE  
硫化亜鉛

ZINC SULPHIDE (blende)  
硫化亜鉛(閃亜鉛鉱)

ZIRCON SAND  
ジルコンサンド

13

### 積載予定品目リスト3

LIST OF SOLID BULK CARGOES FOR WHICH A FIXED GAS  
FIRE-EXTINGUISHING SYSTEM MAY BE EXEMPTED  
固定式ガス消火装置が免除可能な固体ばら積み貨物のリスト

Cargoes including but not limited to those listed in regulation  
II-2/10.7.1.4

SOLAS II-2章10規則7.1.4に記載されているものを含むがそれに限定  
されない貨物

Ore  
鉱石

Coal  
石炭

Cargoes listed in the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC  
Code)  
固体ばら積み貨物の安全実施に関するコード(以下 BCコードと謂う)  
に記載されている以下の貨物

All cargoes not categorized into Group B in the BC Code  
BCコードでグループBに分類されていない物質

See Appendix  
付録参照

14

### Appendix

ALFALFA  
アルファルファ

ALUMINA  
アルミナ

ALUMINA, CALCINED  
焼成アルミナ

ALUMINA, SILICA  
アルミナシリカ

ALUMINA SILICA, pellets  
アルミナシリカペレット

AMMONIUM SULPHATE  
硫酸アンモニウム

ANTIMONY ORE AND RESIDUE  
アンチモン鉱石及び鉱滓

ANTIMONY ORE RESIDUE  
アンチモン鉱滓

BARYTES  
バライト

BAUXITE  
ボーキサイト

BIOSLUDGE  
生物汚泥

BLENDE (zinc sulphide)  
閃亜鉛鉱 (硫化亜鉛)

BORAX, ANHYDROUS, crude  
ホウ酸 (天然のもの)

BORAX, ANHYDROUS, refined  
ホウ酸 (精製されたもの)

BORAX (PENTAHYDRATE CRUDE)  
ホウ砂

CALCINED CLAY  
焼成粘土

15

CALCIUM NITRATE FERTILIZER  
硝酸カルシウム (肥料)

CARBORUNDUM  
カーボランダム

CEMENT  
セメント

CEMENT CLINKERS  
セメントクリンカー

CEMENT COPPER  
セメント銅

CHALCOPYRITE  
黄銅鉱

CHAMOTTE  
シャモット

CHROME ORE  
クロム鉱

CHROME PELLETS  
クロムペレット

CHROMITE ORE  
クロム鉱石

CHROMIUM ORE  
クロミウム鉱石

CLAY  
粘土

COAL SLURRY  
石炭スラリー

COKE  
コークス

COKE BREEZE  
コークブリーズ

COLEMANITE  
灰ホウ鉱

COPPER CONCENTRATE  
銅精鉱

16

|  |  |
|--|--|
| <p>COPPER GRANULES<br/>カッパーグラニューール</p> <p>COPPER MATTE<br/>カッパーマット</p> <p>COPPER NICKEL<br/>銅ニッケル</p> <p>COPPER ORE CONCENTRATE<br/>銅精鉱</p> <p>COPPER PRECIPITATES<br/>銅精錬沈殿物</p> <p>CRYOLITE<br/>氷晶石</p> <p>DEADBURNED MAGNESITE<br/>死焼マグネサイト</p> <p>DIAMMONIUM PHOSPHATE<br/>リン酸二アンモニウム</p> <p>DOLOMITE<br/>ドロマイト</p> <p>FELSPAR LUMP<br/>長石(塊)</p> <p>FERROCHROME<br/>フェロクロム</p> <p>FERROCHROME, exothermic<br/>フェロクロム(発熱性のもの)</p> <p>FERROMANGANESE<br/>フェロマンガ</p> <p>FERROMANGANESE, exothermic<br/>フェロマンガ(発熱性のもの)</p> <p>FERRONICKEL<br/>フェロニッケル</p> <p>FERTILIZERS WITHOUT NITRATES<br/>肥料(硝酸塩のないもの)</p> <p>FISH (IN BULK)<br/>魚類(ばら積み)</p> | <p>FLY ASH<br/>フライアッシュ</p> <p>GALENA (lead sulphide)<br/>方鉛鉱(硫化鉛)</p> <p>GRANULATED SLAG<br/>粒状スラグ</p> <p>GYPSUM<br/>石膏</p> <p>ILMENITE CLAY<br/>イルメナイトクレイ</p> <p>ILMENITE SAND<br/>イルメナイトサンド</p> <p>IRON CONCENTRATE<br/>鉄精鉱</p> <p>IRON CONCENTRATE (pellet feed, sinter feed)<br/>鉄精鉱(ペレットフィード、シンターフィード)</p> <p>IRON DISULPHIDE<br/>二硫化鉄</p> <p>IRON ORE<br/>鉄鉱石</p> <p>IRON ORE CONCENTRATE<br/>鉄鉱石(鉄)</p> <p>IRON ORE (pellet feed)<br/>鉄鉱石(ペレットフィード)</p> <p>IRON ORE (sinter feed)<br/>鉄鉱石(シンターフィード)</p> <p>IRON ORE PELLETS<br/>鉄ペレット</p> <p>IRONSTONE<br/>酸化鉄</p> <p>LABRADORITE<br/>灰長石</p> <p>LEAD AND ZINC CALCINES<br/>焼成鉛・亜鉛混合物</p> |
| <p>LEAD AND ZINC MIDDINGS<br/>鉛・亜鉛粗粉</p> <p>LEAD CONCENTRATE<br/>鉛精鉱</p> <p>LEAD ORE<br/>鉛鉱</p> <p>LEAD ORE CONCENTRATE<br/>鉛精鉱</p> <p>LEAD ORE RESIDUE<br/>鉛鉱残渣</p> <p>LEAD SILVER CONCENTRATE<br/>鉛・銀精鉱</p> <p>LEAD SILVER ORE<br/>鉛・銀鉱</p> <p>LEAD SULPHIDE<br/>硫化鉛</p> <p>LEAD SULPHIDE (galena)<br/>硫化鉛(方鉛鉱)</p> <p>LIMESTONE<br/>石灰石</p> <p>MAGNESIA (DEADBURNED)<br/>死焼マグネシア</p> <p>MAGNESIA CLINKER<br/>マグネシアクリンカー</p> <p>MAGNESIA, ELECTRO-FUSED<br/>電解マグネシア</p> <p>MAGNESITE CLINKER<br/>マグネサイトクリンカー</p> <p>MAGNESITE, natural<br/>マグネサイト(天然のもの)</p> <p>MAGNESIUM CARBONATE<br/>炭酸マグネシウム</p> <p>MANGANESE CONCENTRATE<br/>マンガ</p>        | <p>MANGANESE ORE<br/>マンガ</p> <p>M.A.P.<br/>M. A. P.</p> <p>MARBLE CHIPS<br/>大理石片</p> <p>MILORGANITE<br/>ミロルガナイト</p> <p>MONOAMMONIUM PHOSPHATE<br/>リン酸一アンモニウム</p> <p>MURIATE OF POTASH<br/>塩化カリウム</p> <p>NEFELINE SYENITE (mineral)<br/>ネフェリン閃長岩(無機物)</p> <p>NICKEL CONCENTRATE<br/>ニッケル精鉱</p> <p>NICKEL ORE CONCENTRATE<br/>ニッケル精鉱</p> <p>PEANUTS (in shell)<br/>ピーナツ(殻付きのもの)</p> <p>PEBBLES (sea)<br/>礫(海中採取のもの)</p> <p>PELLETS (concentrates)<br/>ペレット(精鉱)</p> <p>PENTAHYDRATE CRUDE<br/>濃縮ホウ砂</p> <p>PERLITE ROCK<br/>パーライト</p> <p>PHOSPHATE ROCK, calcined<br/>焼成リン鉱石</p> <p>PHOSPHATE ROCK, uncalcined<br/>不焼成リン鉱石</p>                      |

PHOSPHATE, defluorinated  
リン酸鉱物 (脱フッ素処理されたもの)

PIG IRON  
銑鉄

POTASH  
ポタッシュ

POTASH MURIATE  
塩化ポタッシュ

POTASSIUM CHLORIDE  
塩化カリウム

POTASSIUM SULPHATE  
硫酸カリウム

PUMICE  
軽石

PYRITE (containing copper and iron)  
硫化鉱(銅及び鉄を含有するもの)

PYRITES  
硫化鉱

PYRITES (cupreous)  
硫化鉱(銅を含有するもの)

PYRITES (fine)  
硫化鉱(粒状のもの)

PYRITES (flotation)  
硫化鉱(浮遊選鉱されたもの)

PYRITES (sulphur)  
硫化鉱(硫黄を含有するもの)

PYRITIC ASHES  
硫化灰

PYRITIC CINDERS  
硫酸滓

PYROPHYLLITE  
葉ろう石

QUARTZ  
石英

21

QUARTZITE  
珪岩

RASORITE (ANHYDROUS)  
ラソライト (無水物のもの)

RUTILE SAND  
ルチルサンド

SALT  
塩

SALT CAKE  
ソルトケーキ

SALT ROCK  
岩塩

SAND  
砂

SAND, ILMENITE  
サンドイルミナイト

SAND, ZIRCON  
サンドジルコン

SCRAP METAL  
金属屑

SEED CAKE (non-hazardous)  
シードケーキ (非危険物)

SILVER LEAD CONCENTRATE  
鉛・銀精鉱

SILVER LEAD ORE CONCENTRATE  
鉛・銀精鉱

SINTER  
シンター

SLAG, GRANULATED  
スラグ (粒状のもの)

SLIG iron ore  
スリグ (鉄鉱石)

SODA ASH  
ソーダ灰

22

STAINLESS STEEL GRINDING DUST  
ステンレス鋼研磨滓

STIBNITE  
輝安鉱

STONE CHIPPINGS  
採石くず

SUGAR  
砂糖

SULPHATE OF POTASH AND MAGNESIUM  
カリウム/マグネシウムの硫酸塩

SUPERPHOSPHATE  
過リン酸石灰

SUPERPHOSPHATE (triple granular)  
過リン酸石灰(三方晶系)

TACONITE PELLETS  
タコナイトペレット

TALC  
滑石

TAPIOCA  
タピオカ

TRIPLE SUPERPHOSPHATE  
三重過リン酸石灰

UREA  
尿素

VERMICULITE  
パーミキュライト

WHITE QUARTZ  
白水晶

ZINC AND LEAD CALCINES  
焼成亜鉛・鉛鉱

ZINC AND LEAD MIDDINGS  
亜鉛・鉛粗粉

ZINC CONCENTRATE  
亜鉛精鉱

23

ZINC ORE CONCENTRATE  
亜鉛精鉱

ZINC ORE (burnt ore)  
亜鉛鉱(焼成鉱)

ZINC ORE (calamine)  
亜鉛鉱(異極鉱)

ZINC ORE (crude)  
亜鉛鉱(粗鉱)

ZINC SINTER  
焼成亜鉛鉱

ZINC SLUDGE  
亜鉛泥

ZINC SULPHIDE  
硫化亜鉛

ZINC SULPHIDE (blende)  
硫化亜鉛(閃亜鉛鉱)

ZIRCON SAND  
ジルコンサンド

24

#### (4)国際トン数証書交付申請

国際航海船舶は、総トン数とは別に国際トン数が必要となり、船舶のトン数の測度に関する法律に基づき、国際トン数証書の交付を受ける必要があります。

海事代理士法別表第二に船舶のトン数の測度に関する法律は含まれておらず、海事代理士資格で本申請を代理することはできないこととされています。

行政書士が申請に関与しない場合は、本人申請とする必要があります。

本人申請ですので、申請書及び受領書には申請会社の代表者印の押印が必要となることに注意を要します。

代表者が書類訂正のため窓口に行くことは容易ではないため、各書類には捨印を押印しておくことが肝要です。

申請は、測度執行地を管轄する管海官庁にて行い、総トン数測度申請や運河トン数証書交付申請と異なり、本申請に係る手数料は申請時に納付することとなっていて、その金額も高額であることに注意を要します。

迅速に手続を進めるためには、測度終了後に納付すべき運河トン数証書の手数料などと共に、予め余裕をみて用意しておく必要があります。

申請人が負担すべき手数料等の費用を造船所が立替払することもありますので、事前に確認しておく必要もあります。

申請書中「船舶番号」欄は、申請時点ではあくまでも内定であり、記載する必要は無いと思われませんが、実際には、内定された番号を記載したり、内定された番号の後に(内定)と付記した例もあります。

船舶国籍証書が発給された場合はその時点(仮船舶国籍証書で就航開始する場合は、検査終了時、船舶検査証書が発給された時点)で記載します。

「国際総トン数」の欄は「計画トン数(船舶国籍証書に記載される総トン数)」に「約」を付して記載します。

なお、前述したように手数料は申請時に納付することとなっていますが、計画トン数が、トン数区分の境界にある場合は担当官と協議し、トン数が確定するまで納付を見合わせる等の打合せが必要になります。

例：計画総トン数 70,100 トン 測度結果 69,880 トンとなった場合(甲船舶)

(70,100 トンの手数料) 732,600 円 -(69,980 トンの手数料) 635,500 円 = 99,100 円 の過納となり、  
収入印紙で一度納付消印された場合、還付されない。

※ 「甲船舶」とは、「船舶のトン数の測度に関する法律施行規則第 61 条第 2 項の規定が適用される船舶をいい、国際総トン数の測度を行なう場合において船舶法に基づく総トン数の測度を受けた船舶についてはその算定に用いた数値を用いた船舶」のことをいう。

国際トン数証書（確認書）交付申請書

|                            |  |
|----------------------------|--|
| 船名                         | JAPAN FLAG   |
| 船舶番号                       | 156***   |
| 船舶籍港                       | 東京都  |
| 起工年月日                      | 平成16年8月27日   |
| 国際総トン数                     | 約46,400トン  |
| 測度を受けようとする場所及び期日           | 佐世保火力発電所内<br>長崎県佐世保市八幡町1番10号<br>平成23年6月上旬              |
| 所有者の氏名又は名称及び住所             | 日本海事株式会社<br>東京都中央区中央一丁目1番1号                            |
| 平成23年4月8日                  | 申請者<br>住所 東京都中央区中央一丁目1番1号<br>日本海事株式会社<br>氏名 代表取締役 鈴木一郎 |
| 九州運輸局長崎運輸支局<br>佐世保海事事務所長 殿 |  |

手数料納付書

金 524,500 円

船名 JAPAN FLAG  
総トン数 約46,400トン  
手数料の種類別 国際トン数証書交付

上記金額の手料金を納めます。

平成23年4月8日

住所 東京都中央区中央一丁目1番1号  
日本海事株式会社  
氏名又は名称 代表取締役 鈴木一郎

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿



平成 23 年 7 月 2 日

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

東京都中央区中央一丁目 1 番 1 号  
日本海事株式会社  
代表取締役 鈴木 一郎

### 受 領 書

下記船舶の国際トン数証書及び国際トン数計算書（1 通）を受領致しました。

### 記

|                |                                 |
|----------------|---------------------------------|
| 船種・船名          | 汽船 JAPAN FLAG                   |
| 船籍             | 東京都                             |
| 所有者の氏名又は名称及び住所 | 日本海事株式会社<br>東京都中央区中央一丁目 1 番 1 号 |



番号第 \_\_\_\_\_ 号  
Certificate No. E1\*\*\*\*\*

国際トン数証書(1969年)  
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)

1969年の船舶のトン数の測度に関する国際条約に基づき、同条約が1982年7月18日に効力を生じた日本国政府の権限の下に、九州運輸局長崎運輸支局佐世保海事事務所長が発給する。  
Issued under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the Government of Japan for which the Convention came into force on 18 July 1982 by Director of Sasebo Maritime Office, Nagasaki Transport Branch Office, Kyushu District Transport Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

| 船名<br>Name of Ship | 船舶番号又は信号符字<br>Distinctive Number or Letters | 船籍港<br>Port of Registry | 日付(注)<br>* Date |
|--------------------|---|-------------------------|-----------------|
| JAPAN FLAG         | 156***                                      | 東京都<br>Tokyo            | 2004            |

(注) キールが据え付けられた日若しくは船舶がこれと同様の建造段階にあった日(条約第2条(6))又は船舶の主たる特徴の変更若しくは改造の行われた日(条約第3条(2)(b))の日付  
\*Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (Article 2(6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character (Article 3(2)(b)), as appropriate.

主要寸法  
MAIN DIMENSIONS

| 長さ<br>(条約第2条(8))<br>Length<br>(Article 2(8)) | 幅<br>(条約の附属書I第2規則(3))<br>Breadth<br>(Regulation 2(3)) | 船舶の中央における<br>上甲板までの型深さ<br>(条約の附属書I第2規則(2))<br>Moulded Depth amidships<br>to Upper Deck<br>(Regulation 2(2)) |
|--|---|---|
| 223.28 metres                                | 36.50 metres  | 19.89 metres  |

船舶のトン数  
THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:

国際総トン数 46462 tons  
GROSS TONNAGE  
純トン数 26846 tons  
NET TONNAGE

この証書は、1969年の船舶のトン数の測度に関する国際条約に従ってこの船舶のトン数が算定されたことを証明する。  
This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

2011年7月1日に佐世保において発給した。  
(証書の発給の日付) (証書の発給の場所)

Issued at SASEBO 1 July, 2011  
(place of issue of certificate) (date of issue)

船舶測度官の署名  
Signature of Surveyor H. KONBE

九州運輸局長崎運輸支局佐世保海事事務所長

九州二郎



ITC/56/MO47/A

## (5) パナマ運河トン数証書交付申請

船舶のトン数に関する証書交付規則では、日本船舶の所有者は、運河トン数証書の交付を受けることができると定めています。

パナマ運河を通航する国際航海船舶は、測度執行地を管轄する管海官庁に本申請を行います。

海事代理士法別表第二に当該規則は明記されておらず、海事代理士資格で本申請を代理することはできないこととされています。

行政書士が申請に関与しない場合は、本人申請とする必要があります。

本人申請ですので、申請書及び受領書には申請会社の代表者印の押印が必要となることに注意を要します。

代表者が書類訂正のため窓口に行くことは容易ではないため、各書類には捨印を押印しておくのが賢明です。

本申請の手数料納付時期は、測度終了後となっています。

申請人が負担すべき手数料等の費用を造船所が立替払することもありますので、事前に確認しておく必要もあります。

なお本申請は測度を行いません。

本申請と共に「測度明細書交付申請」を併せて行いますが、請求通数は通常1通で充分(船舶管理会社保管分はコピーで可)ですが、コピーを取る暇も無い位工程がタイトになると予想される時は、予め船主と相談し請求通数を増やす等の確認をしておきます。

パナマ運河トン数明細書は、明細書その1と明細書その2が交付されます。

申請書の船舶番号欄は、申請時点ではあくまでも内定であり、記載する必要は無いと思われませんが、実際には、内定された番号を記載したり、内定された番号の後に(内定)と付記した例もあります。

船舶国籍証書が発給された場合はその時点(仮船舶国籍証書で就航開始する場合は、検査終了時、船舶検査証書が発給された時点)で記載します。

「総トン数(または計画総トン数)」の欄は、(国際総トン数)に「約」を付して記載します。

手数料納付時期は証書及び明細書受領前で可ですが、その際は確定した国際総トン数を記載します。

なお、測度明細書の手数料は、明細書その1、明細書その2それぞれの手数料を納付します。

※就航船であって他船級(NK)から発給されたパナマ運河トン数証書を受有している場合であって、

1. 運河の通航実績がない場合 JG から新たにパナマ運河トン数証書の交付を受ける必要があります。

(パナマ運河トン数証書は、国際トン数証書に記載された容積を基礎に算定され、JG が発給した国際トン数証書の容積と他船級(NK)が発給したパナマ運河トン数証書の容積に差異が生じ運河通航に支障が生じる可能性があるため。)

2. 運河の通航実績がある場合

JG のパナマ運河トン数証書交付を受ける必要はありません。

ただし、事前にパナマ運河当局に対し、パナマ運河当局から発給された証書に船級変更証明書(添付

「CERTIFICATE」参照添付で対応可能であることを確認する必要があります

予備知識：現在パナマ運河を通航できる船舶は、長さ：294.3m、幅：32.3m、深さ(喫水)：12m以下(パナマックスサイズ)に制限されていますが、2007年より拡張工事(新たに第3レーンを設ける)が着工され、2014年に竣工予定であり、完工後は長さ：366m、幅：49m、深さ(喫水)：15mまで通航可能となります。ただし、元々載貨時の喫水が大きいオイルタンカーや鉱石運搬船は対象外となっています。

| トン数証書 交付 申請書              |   |                |             |
|---------------------------|---|----------------|-------------|
| 希望するトン数証書の種類              | 1. 責任トン数証書<br>2. 総トン数証書<br>3. 載貨重量トン数証書<br>4. 外国船舶トン数証書<br>○ 5. 運河トン数証書 |                |             |
| 上欄の4.又は5.の場合の規則の種類(規則の名称) | パナマ共和国のパナマ運河通航料算定のための測度規則   |                |             |
| 船舶番号                      | 156***  | 船名             | JAPAN FLAG  |
| 船舶籍港                      | 東京都   | 総トン数(又は計画総トン数) | 約 46,400 トン |
| 申請の理由                     | 新規  |                |             |
| トン数の測度等を受けようとする場所及び期日     | —   |                |             |
| 船舶所有者の氏名又は名称              | 日本海事株式会社<br>東京都中央区中央一丁目1番1号   |                |             |
| 現有する証書の番号及び交付年月日          | —   |                |             |
| 平成 23 年 4 月 8 日           | 住所 東京都中央区中央一丁目1番1号<br>申請者 日本海事株式会社<br>氏名 代表取締役 鈴木 一郎                    |                |             |
|                           | 九州運輸局長崎運輸支局<br>佐世保海事事務所長 殿  |                |             |

| トン数証書 交付 手数料納付書                                      |   |          |            |
|--|---|----------|------------|
| トン数証書の種類   | 1. 責任トン数証書<br>2. 総トン数証書<br>3. 載貨重量トン数証書<br>4. 外国船舶トン数証書<br>○ 5. 運河トン数証書 |          |            |
| 船舶番号   | 156***  | 船名       | JAPAN FLAG |
| 規則の種類(規則の名称)   | パナマ共和国のパナマ運河通航料算定のための測度規則   |          |            |
| 納付金額   | 金 17,100 円也   |          |            |
| 手数料の明細   | 測度手数料   | —        |            |
|  | 証書交付手数料   | 17,100 円 |            |
| 総トン数   | 46,462 トン   |          |            |
| 上記金額の手数料を納付します。                                      |   |          |            |
| 平成 23 年 7 月 2 日                                      |   |          |            |
| 住所 東京都中央区中央一丁目1番1号<br>申請者 日本海事株式会社<br>氏名 代表取締役 鈴木 一郎 |   |          |            |
| 九州運輸局長崎運輸支局<br>佐世保海事事務所長 殿                           |   |          |            |

| 測度明細書 交付 申請書     |   |        |            |
|------------------|---|--------|------------|
| 希望する測度明細書の種類     | 1. 外国船舶トン数証書<br>○ 2. 運河トン数証書                            |        |            |
| 規則の種類<br>(規則の名称) | パナマ共和国のパナマ運河通航料算定のための測度規則                               |        |            |
| 船舶番号             | 156***  | 船名     | JAPAN FLAG |
| 船籍港又は定係港         | 東京都   |        |            |
| 総トン数(又は計画総トン数)   | 46,462 トン   |        |            |
| 申請の事由及び通数        | 新規  | 明細書その1 | 1 通        |
|                  |   | 明細書その2 | 1 通        |
| 船舶所有者の氏名又は名称     | 日本海事株式会社<br>東京都中央区中央一丁目1番1号                             |        |            |
| トン数証書の交付年月日      |   |        |            |
| 平成23年4月8日        | 申請者 氏名 東京都中央区中央一丁目1番1号<br>住 所 日本海事株式会社<br>氏名 代表取締役 鈴木一郎 |        |            |
|                  | 九州運輸局長崎運輸支局<br>佐世保海事事務所長 殿                              |        |            |

| 測度明細書 交付 手数料納付書  |   |     |            |
|------------------|---|-----|------------|
| 明細書の種類           | 1. 外国船舶トン数証書<br>○ 2. 運河トン数証書                            |     |            |
| 船舶番号             | 156***  | 船名  | JAPAN FLAG |
| 規則の種類<br>(規則の名称) | パナマ共和国のパナマ運河通航料算定のための測度規則                               |     |            |
| 明細書の通数           | 明細書その1  | 1 通 |            |
|                  | 明細書その2  | 1 通 |            |
| 納付金額             | 金 17,800 円也   |     |            |
| 総トン数             | 46,462 トン   |     |            |
| 上記金額の手数料を納付します。  |   |     |            |
| 平成23年7月2日        | 申請者 氏名 東京都中央区中央一丁目1番1号<br>住 所 日本海事株式会社<br>氏名 代表取締役 鈴木一郎 |     |            |
|                  | 九州運輸局長崎運輸支局<br>佐世保海事事務所長 殿                              |     |            |

PANAMA CANAL



PC/UMS DOCUMENTATION OF TOTAL VOLUME

Name of Ship: JAPAN FLAG

|                   |                |                         |       |
|-------------------|----------------|-------------------------|-------|
| Nationality       | : JAPANESE     | Length Overall          | : 000 |
| Signal Letters    | : *J**         | Extreme Breadth         | : 000 |
| Type of Power     | : MOTOR SHIP   | ITC(69) Length          | : 000 |
| Type of Vessel    | : BULK CARRIER | ITC(69) Breadth         | : 000 |
| IMO/Lloyds R. No. | : IMO 950****  | ITC(69) Depth           | : 000 |
| Year Built        | : 2007         | ITC(69) Gross           | : 000 |
| Keel Laid         | : 2004         | ITC(69) Net             | : 000 |
| No. of Passengers | : 0            | * Containers above deck | : 000 |

Based upon the rules of measurement for the Panama Canal as specified in 35 Code of Federal Regulations section 135 or the International Tonnage Convention of 1969 this vessel has been measured and assigned the following Total Volume in cubic meters:

\*\*\*\*\* 00000 \*\*\*\*\*

Based upon a vessel tonnage of 00000 calculated with the above volume and an above deck container tonnage of 000, the PC/UMS Net Tonnage equates to: 00000

Bunker fuel for BALLAST RATE limited to: 0000 k liters

K4 factor (6 decimals) 00000

K5 factor (6 decimals) 00

This Certifies that the above named vessel has been measured in accordance with the rules for Measurement of Vessels for the Panama Canal, and that the particulars of tonnage contained on this Certificate are correct.

Issued by: Sasebo Maritime Office, Nagasaki Transport Branch Office, Kyushu District Transport Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Government of Japan.

(Authority)

at: SASEBO, on 2, July, 2011  
(Place) (Date)

*J. Kyushu*

(J. Kyushu)

(Signature)

Director of Sasebo Maritime Office, Nagasaki Transport Branch Office, Kyushu District Transport Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Government of Japan.

(Official Position)

## (6)スエズ運河トン数証書交付申請

船舶のトン数に関する証書交付規則では、日本船舶の所有者は、運河トン数証書の交付を受けることができると定めています。

スエズ運河を通航する国際航海船舶は、測度執行地を管轄する管海官庁に本申請を行います。

海事代理士法別表第二に当該規則は明記されておらず、海事代理士資格で本申請を代理することはできないこととされています。

行政書士が申請に関与しない場合は、本人申請とする必要があります。

本人申請ですので、申請書及び受領書には申請会社の代表者印の押印が必要となることに注意を要します。

代表者が書類訂正のため窓口に行くことは容易ではないため、各書類には捨印を押印しておくのが賢明であり、特に本件の手数料は高額となり納付書に添付しきれない(印紙1枚の最高額10万円)ことも多いので、別紙に印紙貼付欄を設け、納付書との割印を忘れずに捺印しておく事が肝要です。

本申請の手数料納付時期は、測度終了後となっていますが、迅速に手続を進めるためには国際トン数証書交付手数料などと共に予め余裕をみて用意しておく必要があります。

申請人が負担すべき手数料等の費用を造船所が立替払することもありますので、事前に確認しておく必要もあります。

本申請と共に「測度明細書交付申請」を併せて行いますが、請求通数は通常1通で充分(船舶管理会社保管分はコピーで可)ですが、コピーを取る暇も無い位工程がタイトになると予想される時は、予め船主と相談し請求通数を増やす等の確認をしておきます。

申請書の船舶番号欄は、申請時点ではあくまでも内定であり、記載する必要は無いと思われませんが、実際には、内定された番号を記載したり、内定された番号の後に(内定)と付記した例もあります。

船舶国籍証書が発給された場合はその時点(仮船舶国籍証書で就航開始する場合は、検査終了時、船舶検査証書が発給された時点)で記載します。

「総トン数(または計画総トン数)」の欄は、(国際総トン数)に「約」を付して記載します。

測度終了後手数料を納付する際は確定した国際総トン数を記載します。

※就航船の場合、他船級等(NK)が発給したスエズ運河トン数証書を受有している場合は、スエズ運河の通航実績が無くてもJGの証書交付は必要ありません。

船級変更証明書(添付「CERTIFICATE」参照)で対応可能です。



| トン数証書 交付 申請書              |   |                |            |
|---------------------------|---|----------------|------------|
| 希望するトン数証書の種類              | 1. 責任トン数証書<br>2. 総トン数証書<br>3. 載貨重量トン数証書<br>4. 外国船舶トン数証書<br>○ 5. 運河トン数証書 |                |            |
| 上欄の4.又は5.の場合の規則の種類(規則の名称) | スエズ運河公社のスエズ運河航海規則   |                |            |
| 船舶番号                      | 156***  | 船名             | JAPAN FLAG |
| 船舶籍港                      | 東京都   | 総トン数(又は計画総トン数) | 約46,400トン  |
| 申請の理由                     | 新規  |                |            |
| トン数の測定等を受けようとする場所及び期日     | 場所 長崎県佐世保市八幡町1番10号<br>佐世保火力発電所内<br>期日 平成23年6月中旬                         |                |            |
| 船舶所有者の氏名又は名称              | 日本海事株式会社<br>東京都中央区中央一丁目1番1号   |                |            |
| 現有する証書の番号及び交付年月日          | 証書番号:<br>交付年月日:   |                |            |
| 平成23年4月8日                 | 住所 東京都中央区中央一丁目1番1号<br>申請者 日本海事株式会社<br>氏名 代表取締役 鈴木一郎                     |                |            |
|                           | 九州運輸局長崎運輸支局<br>佐世保海事事務所長 殿  |                |            |

| トン数証書 交付 手数料納付書                                     |   |             |            |
|---|---|-------------|------------|
| トン数証書の種類  | 1. 責任トン数証書<br>2. 総トン数証書<br>3. 載貨重量トン数証書<br>4. 外国船舶トン数証書<br>○ 5. 運河トン数証書 |             |            |
| 船舶番号  | 156***  | 船名          | JAPAN FLAG |
| 規則の種類(規則の名称)  | スエズ運河公社のスエズ運河航海規則   |             |            |
| 納付金額  | 金 2,379,400 円也  |             |            |
| 手数料の明細  | 測定手数料   | 2,362,300 円 |            |
|   | 証書交付手数料   | 17,100 円    |            |
| 総トン数  | 46,462 トン   |             |            |
| 上記金額の手数料を納付します。                                     |   |             |            |
| 平成23年7月2日   |   |             |            |
| 住所 東京都中央区中央一丁目1番1号<br>申請者 日本海事株式会社<br>氏名 代表取締役 鈴木一郎 |   |             |            |
| 九州運輸局長崎運輸支局<br>佐世保海事事務所長 殿                          |   |             |            |

| 測度明細書 交付 申請書   |                             |     |            |
|--|-----------------------------|-----|------------|
| 希望する測度明細書の種類   | 1. 外国船舶トン数証書<br>○2. 運河トン数証書 |     |            |
| 規則の種類(規則の名称)   | スエズ運河公社のスエズ運河航海規則           |     |            |
| 船舶番号   | 156***                      | 船名  | JAPAN FLAG |
| 船籍港又は定係港   | 東京都                         |     |            |
| 総トン数(又は計画総トン数)   | 46,462トン                    |     |            |
| 申請の事由及び通数  | 新規 1通                       |     |            |
| 船舶所有者の氏名又は名称   | 日本海事株式会社<br>東京都中央区中央一丁目1番1号 |     |            |
| トン数証書の交付年月日  | 平成                          | 年月日 |            |
| 平成23年4月8日  |                             |     |            |
| <p>住所 東京都中央区中央一丁目1番1号<br/>           申請者 日本海事株式会社<br/>           氏名 代表取締役 鈴木一郎</p> <p>九州運輸局長崎運輸支局<br/>           佐世保海事事務所長 殿</p> |                             |     |            |

| 測度明細書 交付 手数料納付書  |                             |    |            |
|--|-----------------------------|----|------------|
| 明細書の種類   | 1. 外国船舶トン数証書<br>○2. 運河トン数証書 |    |            |
| 船舶番号   | 156***                      | 船名 | JAPAN FLAG |
| 規則の種類(規則の名称)   | スエズ運河公社のスエズ運河航海規則           |    |            |
| 明細書の通数   | 1通                          |    |            |
| 納付金額   | 金 8,900 円也                  |    |            |
| 総トン数   | 46,462トン                    |    |            |
| 上記金額の手数料を納付します。  |                             |    |            |
| 平成23年7月2日  |                             |    |            |
| <p>住所 東京都中央区中央一丁目1番1号<br/>           申請者 日本海事株式会社<br/>           氏名 代表取締役 鈴木一郎</p> <p>九州運輸局長崎運輸支局<br/>           佐世保海事事務所長 殿</p> |                             |    |            |



## 条約証書(SOLAS・MARPOL 関係証書)交付申請について

- (7)貨物船安全無線証書交付申請
- (8)免除証書交付申請
- (9)海洋汚染等防止証書交付申請
- (10)国際油汚染防止証書交付申請
- (11)国際大気汚染防止証書交付申請
- (12)国際汚水汚染防止証書交付申請

本申請は、総トン数が確定(内示で可)した時点で申請(概ね結了の 10 日前)します。  
(定期検査申請時に申請しても構いません。)

申請者は結了時の混乱を防ぐため船舶管理人を選任する場合は船舶管理人名、船舶借入人を選任する場合は船舶借入人名で申請する旨予め運輸局の担当事務官と打合せをしておきます。

免除証書は貨物区域の固定式ガス消火装置が免除可能な貨物のみを運送する場合に申請します。

国際油汚染防止証書・国際大気汚染防止証書・国際汚水汚染防止証書は 1 通の申請書に併記することも可能です。

海洋汚染等防止証書の英訳書は船員全員が外国人の場合、船長に受有証書の内容を把握させるため交付を望む船主が増えています。

予め船主に要・不要を確認しておきます。

条約証書交付等申請書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成23年6月20日

申請者の氏名又は名称及び住所  
船船借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
PRESIDENT Ichiro Nihon  
FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,  
42<sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA

長崎県佐世保市千尺町4番1号  
代理人 海事代理士 海 事 次 郎

下記の船舶について、条約証書の交付・書換え・再交付を受けたいので、海上における人命の安全のための国際条約等による証書に関する省令により申請します。

|  |   |            |             |
|--|---|------------|-------------|
| 船舶所有者の氏名又は名称及び住所                         | 日本海事株式会社<br>船船借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION<br>FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,<br>42 <sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,<br>REPUBLIC OF PANAMA |            |             |
| 船種及び船名                                   | 汽船 JAPAN FLAG   | 船舶番号       | 156***      |
| 船 籍 港                                    | 東京都   | 総トン数       | 46,462 トン   |
| 用 途                                      | ばら積貨物船  | 建造契約が結ばれた日 | 2003年11月13日 |
| キールが据え付けられた日又はこれと同様の建造段階に達した日            | 2004年8月27日  | 引渡しの日      | 2007年7月17日  |
| 航 行 区 域 ( 従 業 制 限 )                      | 遠洋区域 (国際航海)<br>A.1水域、A.2水域及びA.3水域 (湖川を含む。)に限る。  |            |             |
| 交付、書換え又は再交付を受けようとする条約証明書名 (書換えの場合にはその内容) | ・ 貨物船安全無線証書<br>・ 免除証書   |            |             |
| 備 考                                      |   |            |             |

手数料納付書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成23年6月20日

申請者の氏名又は名称及び住所  
船船借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
PRESIDENT Ichiro Nihon  
FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,  
42<sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA

長崎県佐世保市千尺町4番1号  
代理人 海事代理士 海 事 次 郎

下記申請について手数料を納付します。

|      |  |
|------|--|
| 申請事項 | 貨物船安全無線証書交付<br>免除証書交付  |
| 金 額  | 15,800 円 × 2 = 31,600 円  |
| 備 考  | 船種・船名 汽船 JAPAN FLAG<br>総トン数 46,462 トン<br>船舶の長さ 223メートル<br>船舶の用途 ばら積貨物船 |

番号 第 \*\* \*\* 号  
Certificate No. ....

貨物船安全無線証書  
CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

この証書は、無線設備についての設備の記録簿式(凡)によって補足される。  
This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment of Radio Facilities (Form R)



1988年の議定書により修正された1974年の海上における人命の安全のための国際条約に基づき、日本国政府の権限の下に、発給する。  
Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto under the authority of the Government of Japan

船舶の概目  
Particulars of ship  
船名 Name of ship JAPAN FLAG  
船種 船名 JAPAN FLAG  
船種番号又は船号文字 Distinctive number or letters 156\*\*\*  
船籍港 東京都  
総トン数 Tokyo  
46462  
Gross tonnage  
認められた航行海域(第IV章第2規則)  
Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2) A1, A2 and A3  
国際海事機関船舶識別番号 IMO Number IMO 9509\*\*\*

キールが据え付けられた日若しくはこれと何様の建造段階に達した日又は用途変更若しくは主要な変更若しくは改造が行われた場合にはその期日の  
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced 2004年8月27日  
27 August 2004

この証書は、次のことを証明する。  
THIS IS TO CERTIFY:

- 1 この船舶が上記の条約第1章第9規則の規定に従って検査されたこと。  
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 19 of the Convention.
- 2 検査の結果、次のことが明らかになったこと。  
That the survey showed that:
- 2.1 この船舶が無線設備について上記の条約に定める要件を満たしていること。  
the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations,
- 2.2 撤廃設備において使用する無線設備の機能が上記の条約に定める要件を満たしていること。  
the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;
- 3 免除證書が発給されておらず、免除されていないこと。  
That an Exemption Certificate has not been issued.

この証書は、上記の条約第1章第9規則の規定に基づく定期的検査が行われることを条件として、2016年7月1日...まで効力を有する。  
This certificate is valid until 1 July, 2016, subject to the periodical surveys in accordance with regulation 19 of the Convention.

この証書の基となる検査が完了した日...2011年7月2日  
Completion date of the survey on which this certificate is based: 2 July, 2011.

佐世保...において発給した。  
Issued at: Sasebo.

2011年7月2日  
2 July, 2011.



九州運輸局長崎運輸支局佐世保海事事務所長 九州二階

COUNTERSIGNED:  
*K. Nagasaki*  
Principal Ship Inspector  
(K. Nagasaki)  
Sasebo Maritime Office Nagasaki  
Kyushu District Transport Bureau,  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism,  
Government of Japan

番号 第 \* 号  
Certificate No. ....

### 免除証書 EXEMPTION CERTIFICATE



口本国  
JAPAN

1988年の最近書により修正された、1974年の船上における人命の安全のための国際条約に基づき、日本国政府の権限の下に、発給する。  
Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto under the authority of the Government of Japan

船積の要目  
Particulars of ship  
船名  
Name of ship  
船積番号又は船積文字  
Distinctive number or letters  
船積港  
Port of registry  
総トン数  
Gross tonnage  
国際海積機関船積識別番号  
IMO Number

JAPAN FLAG  
JAPAN FLAG  
156\*\*\*  
東京都  
Tokyo  
46462  
IMO 950\*\*\*\*\*

この証書は、次のことを証明する。  
THIS IS TO CERTIFY:

上記の条約第 10.7.1.4、第 10.7.1.4、規則の用紙により与えられた権限に基づき、この船舶が上記の条約、第五 2 章第 10.7.1.3 及び 10.7.1.4 規則の要件を免除されたこと。  
That the ship is, under the authority conferred by regulation 10.7.1.4 of the Convention, exempted from the requirements of 10.7.1.3 and 10.7.2 of the Convention.

この免除証書を発行する船舶の条件  
The carriage of dangerous other than ore, iron ore, coal, opibical, bauxite, coke, wood, steel, alumina, sulf, cement, oilfield, petroleum, silica, potash, equipment and other articles is prohibited.

この免除証書を発行する船舶の条件  
Conditions, if any, on which the Exemption Certificate is granted:  
The carriage of dangerous other than ore, iron ore, coal, opibical, bauxite, coke, wood, steel, alumina, sulf, cement, oilfield, petroleum, silica, potash, equipment and other articles is prohibited.

この免除証書を付する船舶について発給する場合のその航海  
Voyages, if any, for which the Exemption Certificate is granted:

この証書は、この証書を添付する貨物積載設備、証書が効力を有していることを条件として、2016年7月1日、へまで効力を有する。  
This certificate is valid until 1 July, 2016, subject to the CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT. Certificate, to which this certificate is attached, remaining valid.

佐世保において発給した。  
Issued at Sasebo.



2011年7月2日  
2011.07.02

九州運輸局長崎運輸支庁佐世保海事事務所長 九州二階

COUNTERSIGNED:

*K. Nagasaki*  
Principal Ship Inspector  
(K. Nagasaki)  
Sasebo Maritime Office Nagasaki Transport Branch Office,  
Kushu District Transport Bureau,  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism,  
Government of Japan

海洋汚染等防止証書交付申請書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成 23 年 6 月 20 日

氏名又は名称及び住所並びに法人にあってはその代表者の氏名  
船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,  
42<sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA  
PRESIDENT Ichiro Nihon

長崎県佐世保市千尺町 4 番 1 号  
代理人 海事事務所長 次郎

海洋汚染防止設備等、海洋汚染防止緊急措置手引書等、大気汚染防止検査対象設備及び揮発性物質放出防止措置手引書の検査等に関する規則第 19 条第 1 項の規定により、次のとおり申請します。

| 船名                                 | JAPAN FLAG  | 船舶番号    | 156*** |
|------------------------------------|---|---------|--------|
| 船舶所有者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあってはその代表者の氏名 | 日本海運株式会社<br>船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION<br>FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,<br>42 <sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,<br>REPUBLIC OF PANAMA<br>PRESIDENT Ichiro Nihon   |         |        |
| 籍港又は定係港                            | 東京都   | 用途      | ばら積貨物船 |
| 総トン数                               | 46,462 トン   | 載貨重量トン数 |        |
| 航行する海域                             | その他の海域  | 最大搭載人員  | 25 人   |
| 備考                                 | ・海洋汚染等防止証書交付<br>(・油の排出防止に関する設備等及び油濁防止緊急措置手引書に係る海洋汚染防止証書<br>・ふん尿等の排出防止に関する設備に係る海洋汚染等防止証書<br>・大気汚染防止検査対象設備に係る海洋汚染等防止証書)<br>遠洋区域 (国際航海)<br>(A.1 水域、A.2 水域及び A.3 水域 (湖川を含む。)) に限る。) |         |        |

手数料納付書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成 23 年 6 月 20 日

申請者の氏名又は名称及び住所  
船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
PRESIDENT Ichiro Nihon  
FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,  
42<sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA

長崎県佐世保市千尺町 4 番 1 号  
代理人 海事事務所長 次郎

下記申請について手数料を納付します。

- 申請事項 海洋汚染等防止証書交付
- 金額 3,750 円 (NK 船)
- 船名 JAPAN FLAG  
総トン数 46,462 トン  
船舶の長さ 223 メートル 85  
用途 タンカー及び有害液体物質ばら積船以外の船舶



船舶検査証書等英訳書等交付願い

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成 23 年 月 日

願い出者の氏名又は名称及び住所

船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
PRESIDENT Ichiro Nihon  
FADINGUO BUILDING, FIRST FLOOR,  
42<sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA

代 理 人 海事代理士 海 事 次 郎  
長崎県佐世保市千尺町4番1号

下記のとおり英訳書の交付を受けたく、証書を添えて願い出ます。


記

|                   |                        |
|-------------------|------------------------|
| 交付を希望する<br>英訳書の種類 | 海洋汚染等防止証書              |
| 証書の番号             | 第 号                    |
| 証書の交付年月日          | 平成 年 月 日               |
| 証書の交付者            | 九州運輸局長崎運輸支局佐世保海事事務所長 殿 |

|   |   |
|---|---|
| 油の排出防止に関する設備等及び<br>油濁防止緊急措置手引書<br>有害液体物等の排出防止に関する設備<br>及船舶汚損防止設備等に関する設備<br>区分 | 油の排出防止に関する設備等及び<br>油濁防止緊急措置手引書<br>有害液体物等の排出防止に関する設備<br>及船舶汚損防止設備等に関する設備<br>区分 |
|---|---|

## 海洋汚染等防止証書

第\*\*\*号

|  |  |
|--|--|
| 船名   | JAPAN FLAG   |
| 船舶番号   | 156***   |
| 船籍港又は定係港   | 東京都  |
| 船舶所有者  | 日本海事株式会社<br>船舶借入人<br>West Japan Shipping Corporation |
| 用途   | タンカー及び有害液体物質ばら積船以外の船舶                                |
| 総トン数   | 46462トン  |
| 最重量トン数   | *****  |
| 最大搭載人員   | 25人  |
| 有効期間   | 平成28年7月1日 まで   |
| <p>海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第19条の37第1項の<br/>規定により交付する。</p> <p>平成23年7月2日<br/>九州運輸局長崎運輸支局佐世保海事事務所長 九州 二 〇</p> |  |
|                   |  |
| <p>*****以下余白*****</p>  |  |

|  |   |
|--|---|
| Equipment and arrangement for the prevention of pollution by oil, and shipboard oil pollution emergency plan | Equipment and arrangement for the prevention of pollution by noxious liquid substances and shipboard noxious liquid substances pollution emergency plan |
| Equipment and arrangement for the prevention of pollution by sewage  |   |
| Equipment and arrangements for the prevention of Air pollution, and VOC management plan                      |   |
| Category   |   |

## MARITIME AND AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Certificate No. \*\*\*

English Translation Certificate

|   |  |
|---|--|
| Name of Ship  | JAPAN FLAG   |
| Distinctive Number  | 156***   |
| Port of Registry  | Tokyo  |
| Owner   | Nippon Kaiji, Ltd.<br>Ship Charterer West Japan Shipping Corporation |
| Type of ship  | Ship other than Oil Tanker and Noxious Liquid Substances Tanker      |
| Gross Tonnage   | 46462 Tons   |
| Deadweight  |  |
| Total number of Persons   | 25 Persons   |
| Term of Validity  | Until 1 July, 2016   |
| <p>Issued under the provisions of paragraph 1, Article 19-37 of the Law Relating to the Prevention of Marine Pollution, Air Pollution and Maritime Disaster.</p> <p>Date : 2 July, 2011</p> <p>Isao Hirata<br/>Director of Sasebo Maritime Office, Nagasaki Transport Branch Office, Kyushu District Transport Bureau</p> |  |
| Conditions :  |  |



Place : Sasebo  
Date : 2 July, 2011  
九州運輸局長崎運輸支局佐世保海事事務所長 九州 二 〇

COUNTERSIGNED : *K. Nagasaki*  
Principal Ship Inspector (K. Nagasaki)  
Sasebo Maritime Office, Nagasaki Transport Branch Office,  
Kyushu District Transport Bureau,  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Government of Japan.

# 国際海洋汚染等防止証書交付申請書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成 23 年 6 月 20 日

氏名又は名称及び住所並びに法人にあってはその代表者の氏名  
船名  
船名又は住所並びに法人にあってはその代表者の氏名  
船名  
船名又は住所並びに法人にあってはその代表者の氏名  
船名  
船名又は住所並びに法人にあってはその代表者の氏名  
船名  
船名又は住所並びに法人にあってはその代表者の氏名

長崎県佐世保市千代町 4 番 1 号  
代 理 人 海 事 代 理 士 海 事 次 郎

海洋汚染防止設備等、海洋汚染防止緊急措置手引書等、大気汚染防止検査対象設備及び揮発性物質放出防止措置手引書の検査等に関する規則第 27 条第 1 項の規定により、次のとおり申請します。

| 船名                                 | JAPAN FLAG  | 船舶番号    | 156***  |                       |
|------------------------------------|---|---------|---|-----------------------|
| 船舶所有者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあってはその代表者の氏名 | 日本海事株式会社  | 船舶借入人   | WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION<br>FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,<br>42 <sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,<br>REPUBLIC OF PANAMA | タンカー及び有害液体物質ばら積船以外の船舶 |
| 船籍港又は定係港                           | 東京都   | 用 途     | タンカー及び有害液体物質ばら積船以外の船舶   |                       |
| 総トン数                               | 46,462 トン   | 載貨重量トン数 |   |                       |
| 航行する海域                             | その他の海域  | 最大搭載人員  |   |                       |
| 備 考                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際油污防止証書交付<br/>速洋区域（国際航海）<br/>（A1 水域、A2 水域及び A3 水域（湖川を含む。）に限る。）</li> </ul> |         |   |                       |

# 手数料納付書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成 23 年 6 月 20 日

申請者の氏名又は名称及び住所  
船名  
船名又は住所並びに法人にあってはその代表者の氏名  
船名  
船名又は住所並びに法人にあってはその代表者の氏名  
船名  
船名又は住所並びに法人にあってはその代表者の氏名  
船名  
船名又は住所並びに法人にあってはその代表者の氏名

長崎県佐世保市千代町 4 番 1 号  
代 理 人 海 事 代 理 士 海 事 次 郎

下記申請について手数料を納付します。

- |         |                       |
|---------|-----------------------|
| 1. 申請事項 | 国際油污防止証書交付            |
| 2. 金額   | 15,800 円              |
| 3. 船名   | JAPAN FLAG            |
| 総トン数    | 46,462 トン             |
| 船舶の長さ   | 223 メートル 85           |
| 用途      | タンカー及び有害液体物質ばら積船以外の船舶 |

番号 第 \*\* 号  
Certificate No. ....

### 国際油汚染防止証書 INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

(備考この証書は、構造及び設備に関する記録によって補足される。)  
(Note: This certificate shall be supplemented by a Record of Construction and Equipment)



日本国  
JAPAN

1973年の船員による汚染の防止のための国際条約(以下「条約」という)に基づき、日本政府の権限の下に、発給する。  
Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended, (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of Japan.

#### 船員の要口 Particulars of ship

船名 ..... JAPAN FLAG  
 船籍番号又は呼称符字 ..... JAPAN FLAG  
 船籍港 ..... 156\*\*\*  
 総トン数 ..... 東京都  
 総トン数 ..... Tokyo  
 毛重 ..... 46462  
 載重量(トン) .....  
 国際海事機関船舶識別番号 .....  
 IMO Number ..... IMO 0950\*\*\*

#### 船舶の種類 Type of ship

船種 .....  
 船舶の種類 .....  
 Ship other than any of the above  
 船舶の種類 .....  
 Ship other than any of the above

この証書は、次のことを証明する。  
THIS IS TO CERTIFY:

1. この船舶が、条約附則第1条6項の規定により検査されたこと。  
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 6 of Annex 1 of the Convention; and
2. 検査の結果、この船舶の構造、設備、装置、取付物、配管及び材料並びにこれらの状態において許容されるものであること並びにこの船舶が条約附則第1項の関連条件に適合していること。  
That the survey shows that the structure, equipment systems, fittings, arrangements and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex 1 of the Convention.

この証書は、条約附則第1条6項の規定による検査が行われることを条件として、2016年7月2日、まで効力を有する。  
This certificate is valid until 1 July 2016, subject to surveys in accordance with regulation 6 of Annex 1 of the Convention.

この証書の基となる検査が完了した日 2011年7月2日  
Completion date of the survey on which this certificate is based: 2 July 2011

09P11W0080

発給所 ..... 佐世保  
Issued at Sasebo

2011年7月2日  
2 July 2011



九州運輸局長総運輸支局長佐世保海事事務所長 九州二航

COUNTERSIGNED:

K. Nagasaki  
(K. Nagasaki)

Principal Ship Inspector  
Sasebo Maritime Office Nagasaki Transport Branch Office,  
Kyushu District Transport Bureau,  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism,  
Government of Japan

09P11W0080

国際海洋汚染等防止証書交付申請書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成 23 年 6 月 20 日

氏名又は名称及び住所並びに法人にあってはその代表者の氏名  
船船借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,  
42<sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA  
PRESIDENT Ichiro Nihon

長崎県佐世保市千尽町 4 番 1 号  
代 理 人 海 事 代 理 士 海 事 次 郎

海洋汚染防止設備等、海洋汚染防止緊急措置手引書等、大気汚染防止検査対象設備及び揮発性物質放出防止措置手引書の検査等に関する規則第 27 条第 1 項の規定により、次のとおり申請します。

|                                    |   |         |                       |
|------------------------------------|---|---------|-----------------------|
| 船名                                 | JAPAN FLAG  | 船舶番号    | 156***                |
| 船舶所有者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあってはその代表者の氏名 | 日本海事株式会社<br>船船借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION<br>FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,<br>42 <sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,<br>REPUBLIC OF PANAMA<br>PRESIDENT Ichiro Nihon |         |                       |
| 船舶港又は定係港                           | 東京都   | 用途      | タンカー及び有害液体物質ばら積船以外の船舶 |
| 総トン数                               | 46,462 トン   | 載貨重量トン数 |                       |
| 航行する海域                             | その他の海域  | 最大搭載人員  |                       |
| 備考                                 | ・国際大気汚染防止証書交付<br>連洋区域（国際航海）<br>（A.1 水域、A.2 水域及び A.3 水域（湖川を含む。）に限る。）   |         |                       |

手数料納付書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成 23 年 6 月 20 日

申請者の氏名又は名称及び住所  
船船借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
PRESIDENT Ichiro Nihon  
FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,  
42<sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA

長崎県佐世保市千尽町 4 番 1 号  
代 理 人 海 事 代 理 士 海 事 次 郎

下記申請について手数料を納付します。

- 1. 申請事項 国際大気汚染防止証書交付
- 2. 金額 15,800 円
- 3. 船名 JAPAN FLAG  
総トン数 46,462 トン  
船舶の長さ 223 メートル 85  
用途 タンカー及び有害液体物質ばら積船以外の船舶

券号 第 \*\* \*\*号  
Certificate No. ....

国際大気汚染防止証書  
INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE



日本国  
JAPAN

2008年の決議 MEPC.176(58)に基づいて改正された1973年の条約は1978年の条約の防止のための国際条約に関する1978年の議定書によって修正された回条約以下「条約」という。)を改正する1997年の議定書に基づき、日本政府の権限の下に、発給する。  
(Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended by resolution MEPC.176(58) in 2008, to award the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of Japan.)

船舶の旗名  
Particulars of ship  
船名 JAPAN FLAG  
Name of ship JAPAN FLAG  
船積符号又は信号符号 Distinctive number or letters 156\*\*\*  
船種別 東京都  
Port of registry Tokyo  
総トン数 46462  
Gross tonnage  
国際海事機関船舶識別番号 IMO Number IMO 9509\*\*\*\*

この証書は、以下の事項を証明する。  
THIS IS TO CERTIFY

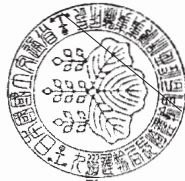
- 1. 当該船舶が条約の附属書 VI の第 5 規則に基づいて検査されたこと。  
1. That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 5 of Annex VI of the Convention; and
- 2. 検査の結果、この船舶の設備、装置、取付物、配管及び材料がすべての点において条約附属書 VI に定める関係要件に適合していること。  
2. That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

この証書の発となる検査が完了した日 ..... 2011年7月2日  
Completion date of survey on which this certificate is based: ..... 2 July 2011

この証書は、条約附属書 VI 第 5 規則の規定による検査が行われることを条件として、..... 2018年7月1日 ..... まで効力を有する。  
This Certificate is valid until ..... 1 July 2018 ..... subject to surveys in accordance with Regulation 5 of Annex VI of the Convention.

在東京において発給した。  
Issued at ..... Sasebo .....

2011年7月2日 .....  
2 July 2011 .....



九州運輸局長前運輸支局長 佐賀海運事務所長 九州二

COUNTERSIGNED:

*K. Nagasaki*  
Principal Ship Inspector (K. Nagasaki)  
Sasebo Maritime Office Nagasaki Transport Branch Office,  
Kyushu District Transport Bureau,  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism,  
Government of Japan.

国際海洋汚染等防止証書交付申請書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成 23 年 6 月 20 日

氏名又は名称及び住所並びに法人にあってはその代表者の氏名  
船船借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,  
42<sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA  
PRESIDENT Ichiro Nihon

長崎県佐世保市千尺町 4 番 1 号  
代 理 人 海 事 代 理 士 海 事 次 郎

海洋汚染防止設備等、海洋汚染防止緊急措置手引書等、大気汚染防止検査対象設備及び揮発性物質放出防止措置手引書の検査等に関する規則第 27 条第 1 項の規定により、次のとおり申請します。

| 船 名                                | JAPAN FLAG  | 船 船 番 号 | 156***                |
|------------------------------------|---|---------|-----------------------|
| 船舶所有者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあってはその代表者の氏名 | 日本海事株式会社<br>船船借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION<br>FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,<br>42 <sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,<br>REPUBLIC OF PANAMA<br>PRESIDENT Ichiro Nihon |         |                       |
| 船籍港又は定係港                           | 東京都   | 用 途     | タンカー及び有害液体物質ばら積船以外の船舶 |
| 総 ト ン 数                            | 46,462 トン   | 載貨重量トン数 |                       |
| 航 行 す る 海 域                        | その他の海域  | 最大搭載人員  | 25 人                  |
| 備 考                                | ・国際汚染防止証書交付<br>遠洋区域（国際航海）<br>（A 1 水域、A 2 水域及び A 3 水域（湖川を含む。）に限る。）   |         |                       |

手数料納付書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成 23 年 6 月 20 日

申請者の氏名又は名称及び住所  
船船借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
PRESIDENT Ichiro Nihon  
FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,  
42<sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA

長崎県佐世保市千尺町 4 番 1 号  
代 理 人 海 事 代 理 士 海 事 次 郎

下記申請について手数料を納付します。

1. 申請事項 国際汚染防止証書交付
2. 金 額 15,800 円
3. 船 名 JAPAN FLAG  
 総 ト ン 数 46,462 トン  
 船舶の長さ 223 メートル 85  
 用 途 タンカー及び有害液体物質ばら積船以外の船舶

番号 第 \*\* 号  
Certificate No. ....

国際汚水汚染防止証書  
International Sewage Pollution Prevention Certificate



日本国  
JAPAN

1973 年の条約による汚染の防止のための国際条約に關する 1978 年の議定書によって修正された条約 (MARPOL 115(5)) によつて改正された同条約以下「条約」といふ。に基づき、日本政府の権限の下に、発給する。  
Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as amended by resolution MEPC.115(5), (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of Japan.

船舶の明細  
Particulars of ship  
船名  
Name of ship JAPAN FLAG  
船種  
Type of ship JAPAN FLAG  
船種番号又は船名  
Distinctive number or letters 156\*\*\*  
船種  
Type of ship 東京都  
Port of registry Tokyo  
総トン数  
Gross tonnage 46462  
搭載を認められた人数  
Number of persons which the ship is certified to carry 25  
国際海事機関船種別番号  
IMO Number IMO 950\*\*\*\*

非居住船舶  
Non-resident ship  
キールが据え付けられ且若しくはこれと同様の建造段階に達した日又は適用のある場合には、主要な改造、変更、若しくは修繕のための作業が開始された日  
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced 2004 年 3 月 27 日  
27 August 2004

この証書は、以下の事項を証明する。  
THIS IS TO CERTIFY

1 この船舶が上記の条約の附屬書 IV 第 9 規則及び第 10 規則の規定により次のふん尿等汚染防止設備/ふん尿等貯留タンク及び排出管を備えていること。  
That the ship is equipped with a sewage treatment plant/commuter/holding tank and a discharge pipeline in compliance with regulations 9 and 10 of Annex IV of the Convention as follows:

- 1.1 ふん尿等汚染防止設備の説明  
Description of the sewage treatment plant:  
ふん尿等汚染防止設備の型式  
Type of sewage treatment plant STP-\*\*\*  
製造者の名称  
Name of manufacturer 大日光機械工業株式会社  
Daikoku Kikai Industries Co., Ltd.  
ふん尿等汚染防止設備が MPEPC 2(VI) で規定されている排水速度に適合していることが実証されている。  
The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.2(VI)  
ふん尿等汚染防止設備の型式  
Description of equipment  
ふん尿等汚染防止設備の型式  
Type of equipment  
製造者の名称  
Name of manufacturer

汚水後の汚水は、次のいずれかに適合しなければならない。  
Standard of sewage after disinfection  
ふん尿等貯留タンクに設備の説明  
Description of holding tank equipment  
ふん尿等貯留タンクの容量  
Holding capacity of the holding tank  
係数  
Factor  
係数  
Factor

- 1.4 入新設に汚水を排水するための管であつて標準的建造器具を取付けたもの  
A pipeline for the discharge of sewage to a reception facility, fitted with a standard shore connection
- 2 当該船舶が条約附屬書 IV 第 4 規則に基づいて検査されたこと  
That the ship has been surveyed in accordance with regulation 4 of Annex IV of the Convention.
- 3 検査の結果、この船舶の構造、設備、装置、取付け物、配管及び材料並びにこれらの状態がすべての点において満足なものであること並びにこの船舶が条約附屬書 IV に定める関係要件に適合していること。  
That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex IV of the Convention.

この証書は、条約附屬書 IV 第 4 規則の規定による検査が行われることを条件として、2016年7月1日 まで効力を有する。  
This Certificate is valid until 1 July 2016, subject to surveys in accordance with regulation 4 of Annex IV of the Convention.

この証書の発せられた日: 2011年7月2日  
Completion date of the survey on which this certificate is based: 2 July 2011

発行所: 佐世保  
Issued at: Sasebo

2011年7月2日  
2 July 2011

COUNTERSIGNED:  
Principal Ship Inspector for (K. Nagasaki)  
Sasebo Maritime Office Nagasaki Transport Branch Office,  
Kusatsu District Transport Bureau,  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism,  
Government of Japan



九州運輸局長崎運輸支局佐世保海事事務所長 九州二



### (13)臨時船舶保安証書交付申請

新造船については、竣工前 NK により臨時船舶保安証書(ISSC)発行のための審査を受けます。

審査の条件として

- ① 舶警報通報装置(SSAS)の設置、
- ② 船舶保安統括者(CSO)の選任、
- ③ 船舶保安管理者(SSO)の選任、
- ④ 船舶保安記録簿の備置、
- ⑤ 船舶保安規程(SSP)の承認、

が必要となりますが、船舶指標対応措置の実施や操練の実施等、実際の運用がなされていないため、臨時船舶保安証書(ISSC)の交付となります。

臨時船舶保安証書の有効期限は 6 ヶ月となっており、この間に SSP に則った運用を実施し、NK の初回審査を受けた後、船舶保安証書の交付申請を行ないます。

就航船の場合は、旗国変更時に船舶管理会社が変わらない限り、実際の運用は出来ているのですが、国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律第 17 条(臨時船舶保安証書)の規定(所有者の変更)によりやはり臨時船舶保安証書の交付となります。

船舶指標対応措置の実施や操練の実施等、実際の運用が確認できれば、改めて船舶保安証書(ISSC)の交付手続に進みます。

#### 1. 船舶所有者等英文証明書交付願い及び安全管理会社届出書

提出先及び提出時期は 2. 最少安全配員証書と同じです。  
添付書類は(仮)SMC、(仮)船舶国籍証書の写しとなります。

#### 2. 安全管理証書または仮安全管理証書

安全管理証書(SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE、以下「SMC 証書」という)または仮安全管理証書(INTERIM SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE、以下「仮 SMC 証書」という)については、審査及び証書発給共に NK が行ないますが、新造船については運用実績が無いため、仮 SMC 証書発行のための審査(Audit for issuing Interim SMC)を行い仮 SMC 証書を発給します。

就航船の場合、船舶管理会社に変更がない場合はフラッグバックのための臨時審査(Additional Audit)を行い SMC 証書(Full Term)が発給されます。

臨時船舶保安証書交付申請書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成 23 年 6 月 20 日

申請者の氏名又は名称及び住所  
船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
PRESIDENT Ichiro Nihon  
FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,  
42<sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA

長崎県佐世保市干尺町 4 番 1 号  
代 理 人 海 事 代 理 士 海 事 次 郎

国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律施行規則第 40 条第 4 項の  
規定により、次のとおり申請します。

|  |   |
|--|---|
| 船 名  | JAPAN FLAG  |
| 船 船 番 号                                      | 156***  |
| 所有者の氏名又は<br>名称及び住所並びに<br>法人にあってはその<br>代表者の氏名 | 日本海事株式会社<br>船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION<br>FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,<br>42 <sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,<br>REPUBLIC OF PANAMA<br>PRESIDENT Ichiro Nihon |
| 船 籍 港  | 東京都   |
| 総 ト ン 数                                      | 46,462 トン   |
| 国 際 海 事 機 関<br>船 船 識 別 番 号                   | 950***  |
| 備 考  | 国際海事機関会社識別番号：IMO COMPANY 0678***<br>船舶管理会社 ROCK BENCH SHIPPING CORPORATION  |

手数料納付書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成 23 年 6 月 20 日

申請者の氏名又は名称及び住所  
船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
PRESIDENT Ichiro Nihon  
FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,  
42<sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA

長崎県佐世保市干尺町 4 番 1 号  
代 理 人 海 事 代 理 士 海 事 次 郎

下記申請について手数料を納付します。

|         |  |
|---------|--|
| 申 請 事 項 | 臨時船舶保安証書交付   |
| 金 額     | 10,500 円   |
| 備 考     | 船種・船名 汽船 JAPAN FLAG<br>総トン数 46,462 トン<br>船舶の長さ 223 メートル 85<br>船舶の用途 ばら積貨物船 |

INTERIM INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

臨時船舶保安証書



日本国 JAPAN

Certification No. 第 \* \* \* 号

国際航海船舶及び国際港務施設の保安の確保等に関する法律第17条第2項の規定により交付する。 Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES (ISPS CODE) Under the authority of the Government of Japan.

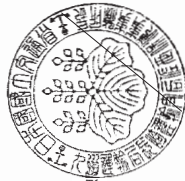
Name of ship: 船名
JAPAN FLAG
Distinctive number or letters: 156\*\*\*
Port of registry: 東京港
Type of ship: Bulk Carrier
IMO Number: 9506\*\*\*
Name and address of the owner: WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION

Name and address of the Company: ROCKBENCH SHIPPING CORPORATION
ARROW BLD. 810, J.L. THREEPONDOS No. 47, JAKARTA PUSAT, INDONESIA

Company identification number: IMO COMPANY 0678\*\*\*
この証書は前臨時船舶保安証書に引継ぎ連続して交付された臨時船舶保安証書に該当するか否か

If Yes, date of issue of initial interim certificate
THIS IS TO CERTIFY THAT the requirements of section A/19.4.2 of the ISPS Code.
International Maritime Organization

This Certificate is valid until 2012 January 2012
この証書は、2012年1月20日まで効力を有する。
佐世保 佐世保 佐世保



交付の日付 2011年7月2日
Date of issue 2 July 2011

九州運輸局長前運輸支局長佐世保海事事務所長 九州二

K. Nagasaki

Principal Ship Inspector (K. Nagasaki)
Sasebo Maritime Office Nagasaki Transport Branch Office,
Kyushu District Transport Bureau,
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism,
Government of Japan



#### **(14)無線設備の保守等承認申請**

本申請に添付する「陸上保守委託契約書」の主体者は添付資料「H21.8.26 事務連絡」により最終的な定期用船者(日本法人)となっておりますが、そもそもこの事務連絡が出た背景には、総務省が陸上保守委託契約の主体者として外国法人は認めないという見解に端を發していると承知しております。

これについては異論ありませんが、本申請書の申請者は船舶国籍証書上の所有者(定期用船者)なのか船舶安全法第 26 条による所有者(船舶借入人)なのか疑問が残るところでした。

然しながら現在は、親申請である船舶検査申請と同様に船舶安全法第 26 条による所有者(船舶借入人)を申請者として申請しています。

なお、本申請の提出時期は「陸上保守委託契約書」締結次第となります。

## 無線設備の保守等承認申請書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成 23 年 6 月 20 日

申請者の氏名又は名称及び住所

船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
PRESIDENT Ichiro Nihon  
FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,  
42<sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA

代理人 海事代理士 海 事 次 郎  
長崎県佐世保市千尺町 4 番 1 号

下記の船舶の無線設備について船舶安全法施行規則第 60 条の 5 に基づき講じる措置及びその実施方法について承認を受けたいので、関係書類を添えて申請します。

### 記

- |                                 |   |
|---------------------------------|---|
| 1. 船舶所有者の氏名                     | 日本海事株式会社<br>船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION |
| 2. 船種及び船名                       | 汽船 JAPAN FLAG                                     |
| 3. 船舶番号                         | 156***  |
| 4. 国際航海に従事するか否か                 | 国際航海に従事する   |
| 5. 旅客船、非旅客船、漁船の別                | 非旅客船  |
| 6. 総トン数、船の長さ                    | 46,462 トン 223.85m                                 |
| 7. 航行区域又は、従業制限                  | 遠洋区域 (国際航海)                                       |
| 8. 航行する水域                       | A1水域、A2水域及びA3水域(湖川を含む。)に限る。                       |
| 9. 船舶安全法施行規則第 60 条の 5 に基づき講じる措置 | 設備の二重化及び陸上保守                                      |
| 10. 備考                          | 日本籍に変更のため   |



(有添付物)  
九洲佐海第  
平成23年7月2日

WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
PRESIDENT ICHIRO NIHON  
殿

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長  
九州 二



船舶安全法施行規則第60条の5第2項の規定に基づく  
無線設備の保守等に係る承認について

平成23年6月20日付けをもって申請のあった汽船「JAPAN FLAG」に係る標記承認申請については、承認し添付の「無線設備の保守等承認書」を交付します。



第 \*\*-\* 号

無線設備の保守等の承認書

WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
PRESIDENT ICHIRO NIHON  
殿

平成23年6月20日付けをもって申請のあった下記船舶の無線設備について、船舶安全法施行規則第60条の5に基づき謹じる措置及びその実施方法について、船舶安全法施行規則第60条の5第2項に基づき承認する。

記

1. 船種・船名  
汽船 JAPAN FLAG
2. 船舶番号  
156\*\*\*
3. 航行区域又は従業制限  
遠洋区域(国際航海)
4. 航行する水域  
A1、A2及びA3水域(瀬川を含む)
5. 船舶安全法施行規則第60条の5第1項に基づき講じる措置  
設備の二重化及び係上保守
6. 承認の条件  
① 陸上保守契約を解除した場合は、本承認は無効とする。  
② 「無線設備の保守等の承認の手続きについて(暫定基準)」(以下「基準」という。)が廃止又は変更された場合は、本承認は無効とする。  
但し、基準が変更された場合であつて基準に沿つて変更承認を受けた場合は、この限りでない。

平成23年7月2日

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長



九州 二

事務連絡  
平成21年8月26日

各局船舶検査事務二担当官 殿

海事局検査測定課専門官 藤田

無線設備の保守等の承認手続きについて(海査第61号改正の背景等)

船舶に設置される無線設備は、船舶安全法及び電波法による規制を受けていますが、世界的な金融情勢の変化及び外国人船員記名等の理由から従来とは異なる船舶保有・運航形態による船舶の出現により、船舶安全法における無線施設設置義務者と電波法における無線免許申請者とが相違するといった事例が発生しています(詳細、参考別紙を御覧下さい)。

※船舶安全法における無線施設設置義務者：同法第26条による者

※電波法における無線免許申請者：船舶の無線を使用する者(船舶の所有権・管理権等の有無等は問わない(総務省確認済み)。)

特に、当局が推進している外国籍船舶の日本籍船化(所謂「フラッグ・バック」)等においては、上記事例が顕著に現れます。

無線設備の保守等の承認手続きを定めている海査第61号(平成4年1月29日付け、海査第294号(平成12年6月28日付け)により一部改正)では、施行規則第60条の7第1号による陸上保守の実施に係る審査基準において、契約書の要件を定めており契約主体を船舶所有者に限定しており、上記事例の場合、対応できませんでした。

このため、国海査第189号により同審査基準に係る内容を一部改正し、上記事例であっても、定期備付契約、協定書、確認書その他によって、船舶安全法における本来の無線施設設置義務者から電波法における無線免許取得者までの間で無線設備の保守等に関する責任所在が明確にされている場合は、電波法における無線免許取得者を契約主体として認める取扱と致しました。

つきましては、上記事例の場合においては、契約主体の適切性について確認のうえ、審査を実施頂けますようお願い致します。

なお、今般の一部改正による「無線設備の設置・維持について権限を委譲されている者」とは、実質的には、船舶の実運航者＝最終の定期備付船者＝無線免許人となります。

以上

国海査第189号  
平成21年8月26日

各地方運輸局海上安全環境部長  
北陸信越運輸局海事部長  
神戸運輸監理部海上安全環境部長  
沖縄総合事務局運輸部長  
} 殿

海事局 検査測定課長

無線設備の保守等の承認手続きについて  
(海査第61号(平成4年1月29日)の一部改正)

無線設備の保守等の承認は、海査第61号(平成4年1月29日付け、海査第294号(平成12年6月28日付け)により一部改正)に基づき行ってきたところであるが、所謂「フラッグ・バック」の進展に伴い、船舶の所有・運航形態が多様化していることから、今般、同通達の一部を下記のとおり改正することとしたので、業務上遺漏のないように取り計りわらわたい。

なお、管内各海運支局長及び海運事務所長あて、この旨周知されたい。

記

3.(3)(ハ)a.①を次のとおり改める。

①船舶所有者(船舶共有の場合であつて船舶管理人をおく場合は船舶管理人、船舶賃借の場合は船舶借入人。以下①において同じ。)と保守事業者との契約であること。

この場合、定期備付契約その他により船舶所有者から無線設備の維持管理に関する権限を付与されている者が存在する場合は、当該権限を付与された者と保守事業者との契約であること。





### **(15)穀類積載資料承認申請**

特殊貨物船舶運送規則第8条第1項の規定に基づき「穀類積載資料承認申請書」に穀類積載資料(Grain Loading Plan)2部を添えてJGに提出します。

本申請は手数料12,000円が必要になります。

なお、JGが承認するマニュアルは1冊限りです。

穀類積載資料承認申請書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成 23 年 6 月 20 日

申請者の氏名又は名称及び住所  
船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
PRESIDENT Ichiro Nihon  
FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,  
42<sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA

代理人 海事代理士 海 事 次 郎  
長崎県佐世保市千尽町 4 番 1 号

特殊貨物船舶運送規則第 8 条第 1 項の規定により申請します。

記

| 船種及び船名           | 船舶番号   | 船舶所有者の氏名又は名称及び住所  |
|------------------|--------|---|
| 汽船<br>JAPAN FLAG | 156*** | 日本海事株式会社<br>船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION<br>FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,<br>42 <sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,<br>REPUBLIC OF PANAMA |

手数料納付書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成 23 年 6 月 20 日

申請者の氏名又は名称及び住所  
船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
PRESIDENT Ichiro Nihon  
FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,  
42<sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA

代理人 海事代理士 海 事 次 郎  
長崎県佐世保市千尽町 4 番 1 号

下記申請について手数料を納付します。

|      |  |
|------|--|
| 申請事項 | 穀類積載資料承認申請   |
| 金額   | 11,200 円   |
| 備考   | 船種・船名 汽船 JAPAN FLAG<br>総トン数 46,462 トン<br>船舶の長さ 223 メートル 85<br>船舶の用途 ばら積貨物船 |

WY

( 荷 添 付 物 )  
九 運 佐 梅 第 \*\*\* 号  
平 成 2 3 年 7 月 2 日

WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
PRESIDENT ICHIRO NIHON 殿



九州運輸局 長崎運輸支局 佐世保海事事務所長

汽船「 JAPAN FLAG 」の穀類積載資料の承認について

標記について、下記資料を特殊貨物船積送規則第 8 条第 1 項の規定により承認するの  
で船長に供与されたい。

記

Grain Loading Plan

|   |            |
|---|------------|
| 18, Jun 2011  | JAPAN FLAG |
| <p style="text-align: center;">承認する</p> <p style="text-align: center;">平成23年7月2日</p> <p style="text-align: center;">九州運輸局長崎運輸支局佐世保海事事務所長印</p> <p style="text-align: center;">GRAIN LOADING PLAN</p> <p style="text-align: center;">IMO 950****</p> <p style="text-align: center; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg);">FINISHED</p> <p style="text-align: right;">四国造船株式会社</p> <p style="font-size: 0.8em;">This document and/or its contents are the property of Shikoku Kuzosen, Ltd. And its reproduction or the use or disclosure of its contents without written permission by Shikoku Kuzosen, Ltd. is strictly prohibited.</p> |            |

## (16)仮船舶国籍証書交付申請

(21)履歴記録の説明でも述べますが、就航船の場合第1回定期検査終了時には当然のことながら船舶国籍証書の交付は間に合いませんが、新造船の場合であっても※所有者の都合等で所有権保存登記が第1回定期検査終了まで出来ず、就航船同様仮船舶国籍証書の交付を受け就航する場合があります。

本申請の添付書類として、  
新造船の場合、

- ①造船証明書の写し、
- ②会社登記事項証明書、
- ③取締役3分の2以上(代表取締役全員を含む。)の住民票、が必要となりますが、  
就航船の場合、

①造船証明書の写しに変えて④売買契約書の写し(現所有者に対する造船証明書が存在しないため。)を添付しますが、運輸局によっては⑤引渡し証書(プロトコル・オブ・デリバリー)も要求する場合がありますので、添付書類について担当官との事前打合せが必要です。

申請時期は、船舶件名書謄本受領と同時に提出します。

有効期限は履歴記録(CSR)の交付が新規登録から3ヶ月以内となっており、航海の態様等を考慮し、概ね3ヶ月～6ヶ月以内で申請します。

| 仮船舶国籍証書交付申請書                                  |  |                        |                 |                          |           |           |
|---|--|------------------------|-----------------|--------------------------|-----------|-----------|
| 番号  | 156***   | 種類                     | 汽船              | 鋼                        | 総トン数      | 46,462 トン |
| 船名  | JAPAN FLAG   |                        |                 |                          |           |           |
| ローマ字表記  | JAPAN FLAG   |                        |                 |                          |           |           |
| 船籍  | 東京都  |                        |                 |                          |           |           |
| ローマ字表記  | Tokyo  |                        |                 |                          |           |           |
| 所有者の氏名又は名称及び住所                                | 日本海事株式会社<br>東京都中央区中央一丁目1番1号                              |                        |                 |                          |           |           |
| ローマ字表記  | Nippon Kaiji, Ltd.<br>1-1-1, Chuo, Chuo-ku, Tokyo, Japan |                        |                 |                          |           |           |
| 機関の種類及び数                                      | ディーゼル機関 1 箇  |                        | 推進器の種類及び数       |                          | ら旋推進器 1 箇 |           |
| 造船地   | 愛媛県今治市   |                        |                 |                          |           |           |
| ローマ字表記  | Imabari-shi, Ehime, Japan                                |                        |                 |                          |           |           |
| 進水年月  | 平成 19 年 6 月  |                        |                 |                          |           |           |
| 船舶法施行規則第17条ノ2<br>第8号の長さ                       | 223.85メートル   | 船舶法施行規則第17条ノ2<br>第9号の幅 | 36.50メートル       | 船舶法施行規則第17条ノ2<br>第10号の深さ | 19.89メートル |           |
| 申請の理由   | 回航による  |                        |                 |                          |           |           |
| 希望する有効期間                                      | 平成 23 年 9 月 30 日   |                        | 仮船舶国籍証書の英語記載の追加 |                          | 要         |           |
| 平成 23 年 7 月 1 日                               |  |                        |                 |                          |           |           |
| 申請者 東京都中央区中央一丁目1番1号<br>日本海事株式会社<br>代表取締役 鈴木一郎 |  |                        |                 |                          |           |           |
| 代理人 長崎県佐世保市干尽町4番1号<br>海事代理士 海事次郎              |  |                        |                 |                          |           |           |
| 九州運輸局長崎運輸支局<br>佐世保海事事務所 殿                     |  |                        |                 |                          |           |           |

証書交付・再交付・書換手数料納付書

平成 23 年 7 月 1 日

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

申請者の氏名又は名称及び住所  
東京都中央区中央一丁目1番1号  
日本海事株式会社  
代表取締役 鈴木一郎

代理人  
長崎県佐世保市干尽町4番1号  
海事代理士 海事次郎

下記船舶の 仮船舶国籍証書交付手数料 7,500 円を納付致します。  
(英語併記)

1. 船名 JAPAN FLAG  
1. 総トン数 46,462 トン

第四号形式 (第三号形式ノ別紙) (特)

仮船舶国籍証書  
Temporary Certificate of Vessel's Nationality

|  |                               |  |  |
|--|-------------------------------|--|--|
| 船名<br>Name of Vessel   | JAPAN FLAG<br>JAPAN FLAG      | 証書番号<br>Certificate Number             | B100****                               |
| 船籍港<br>Port of Registry  | 東京都<br>Tokyo, Japan           | 総トン数<br>Gross Register Tonnage         | 46462<br>Tons                          |
| 種類<br>Kind of Vessel   | 汽船<br>Motor Vessel            | 推進器の種類及び数<br>Propellers                | から旋進器1個<br>Screw Propeller, 1          |
| 船質<br>Material of Hull   | 鋼<br>Steel                    | 造船地<br>Where Built                     | 霧峰県今治市<br>Imbari-shi, Ehime-ken, Japan |
| 船体の附設<br>Rigging (if a Sailing<br>Vessel)  |                               | 進水の年月<br>Date of Launch                | 平成19年6月<br>Jun, 2007                   |
| 機関の種類及び数<br>Engines  | ディーゼル機関1個<br>Diesel Engine, 1 | 船舶法施行細則第17条/2第8号の長さ<br>Register Length | メートル<br>Metres                         |
| 船舶法施行細則第17条/2第8号の長さ<br>Register Length   | メートル<br>Metres                | 船舶法施行細則第17条/2第8号の深さ<br>Register Depth  | メートル<br>Metres                         |
| 23. 28   | 36. 50                        | 19. 89                                 |  |
| 所有者<br>Owners  |                               |  |  |
| 日本海事株式会社/東京都中央区中央一丁目1番1号<br>Nippon Kaiji, Ltd. /1-1-1, Chuo, Chuo-ku, Tokyo, Japan   |                               |  |  |
| <p>この証書は、本船が日本国の国籍を有することを証明する。<br/>This is to certify by the authority of the Japanese Government that the above-mentioned vessel is granted the right to fly the Japanese flag.<br/>この証書は、平成23年12月31日 まで効力を有する。<br/>This certificate is valid until 31, December, 2011.<br/>ただし、その日以前に船籍港に到着したときは、直ちに効力を失う。<br/>However if the vessel arrives at her Port of Registry before this day, the certificate immediately loses its validity.<br/>平成23年7月1日 交付<br/>Date of Issue 1 July 2011</p> <p>交付官庁<br/>日本国<br/>九州運輸局<br/>長崎運輸支局<br/>佐世保海事事務所長<br/>佐世保海事事務所</p> <p>Authority<br/>Director of Saecbo Maritime Office,<br/>Nagasaki Transport Branch Office,<br/>Kyusuu District Transport Bureau,<br/>Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism,<br/>Japanese Government</p> |                               |  |  |

第四号形式 (特)

所有者  
Owners

## (17)雇入届出

船員法に拠れば船員手帳において和英併記すべき事項は、船名及び職務のみとなっておりますが、フラッグバック船の増加で乗組員全員が外国人である例が増えている事を踏まえ、添付資料のように全て和英併記する事例が増えています。

就航船フラッグバックの場合検査終了の翌日早朝或いは当日の出港もあり得、雇入手続きは非常にタイトな作業となりますので、船員課に対し関係書類の写しの事前提出等、前広に対処することが必要となります。

※ 本書校正作業中に、船員法の一部改正があり、届出書等が和英併記となった様式が公開されましたので、資料を参照下さい。





|  |   |    |
|--|---|----|
| 船舶番号<br>Distinctive Number   | 第 | 号  |
| 船籍港<br>Port of Registry  |   |    |
| 総トン数<br>Gross Tonnage  |   | トン |
| 航行区域又は従業制限及び従業区域<br>Navigation area or Fishing restriction and Fishing area                |   |    |
| 船舶の用途<br>Type of ship  |   | 船  |
| 主機の種類及び箇数<br>Type of main propulsion machinery   |   |    |
| 主機の出力<br>Power of main propulsion machinery  |   | kw |
| 船舶所有者の住所及び氏名又は名称<br>Address and name of shipowner  |   |    |
| 主たる船員の労務管理の事務を行う事務所の所在地及び名称<br>Address and name of office for labor management of mariners |   |    |
| 船長の住所及び氏名<br>Address and name of master  |   |    |
|  |   |    |
|  |   |    |
|  |   |    |
|  |   |    |

○船員手帳(第六表:雇入関係)

| 雇入契約関係  |  | The particulars for articles of agreement                                   |     |
|---|--|---|-----|
| 船名<br>Name of Ship  |  | 総トン数 Gross tonnage  | G/T |
|   |  | 主機の種類<br>Type of main propulsion machinery                                  |     |
| 職務<br>Position  |  | 主機の出力<br>Power of main propulsion machinery                                 | kw  |
|   |  | 航行区域又は従業制限及び従業区域<br>Navigation area or fishing restriction and fishing area |     |
| 船舶所有者の住所及び氏名又は名称<br>Address and name of shipowner                                 |  | 船舶の用途 Type of ship  |     |
| 船長氏名(印又は署名) Name of master (Seal or signature)                                    |  | 年齢18年に達する日<br>Date when the age will reach 18 years old                     |     |
| 雇入期間<br>Period of the articles of agreement                                       |  | (官庁受理印)<br>(Official seal)  |     |
| 雇入年月日及び雇入港<br>Date when and port where the articles of agreement was entered into |  |   |     |
| 備考<br>Remarks   |  |   |     |

## (18)最少安全配員証書交付申請

本申請は、会社所在地を管轄する管海官庁を統括する地方運輸局(本局)等で発給されます。

添付書類として、

- ①貨物船安全無線証書 (SR 証書)
- ②船舶検査証書、
- ③船舶検査手帳(表紙、検査の記録のみで可：本船の出力(kW)を確認)、
- ④M0 (エムゼロ) 船適合証、

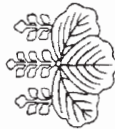
全て写しで可ですが、本証書は、検査終了後でないとは発給されないため、就航船 FB の場合日程的に非常にタイトな作業となります。

予め、受検地 JG の担当官に添付書類のドラフトを本証書発給地 JG に送って頂き、検査終了と同時に添付書類を FAX して頂き、本証書発給のタイムラグが最小になるよう調整する必要があります。

また、発給された本証書を本船にハンドキャリーする手配を船主と打ち合わせておきます。

第2号様式 その2

最少安全配員証書  
MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT



国土交通省  
GOVERNMENT OF JAPAN  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

日本政府の国土交通省の権限の下、改正1974年の海上における人命の安全のための国際条約第V章  
第14規則第2項の規定に基づいて発給する。

Issued under the provisions of regulation V/14, paragraph 2 of the  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended  
under the authority of the Government of

J A P A N  
MINISTRY OF LAND, INFRASTRUCTURE, TRANSPORT AND TOURISM

証書番号 Document No. D10-\*\*

|                                |                        |  |              |
|--------------------------------|------------------------|--|--------------|
| 船名<br>Name of ship             | JAPAN FLAG             | 船舶番号<br>Distinctive number                             | 156**        |
| 国際海事機関船舶識別番号<br>IMO number     | 950***                 | 船籍港<br>Port of registry                                | 東京都<br>Tokyo |
| 総トン数(トン)<br>Gross tonnage(G/T) | 46462                  | 推進出力(キロワット)<br>Main propulsion power(KW)               | 11,290       |
| 船舶の種類<br>Type of ship          | ばら積貨物船<br>Bulk Carrier | 機関区域無人化船<br>Periodically unattended<br>machinery space | Yes          |
| 航行区域<br>Navigation area        | 遠洋区域<br>Ocean-going    |  |              |

備考  
Remarks

- この証書は、船舶職員並びに資格を有する甲板部及び機関部の部員にのみ適用する。  
This document is applicable only to a master, officers and qualified ratings in the deck and engine departments.
- 日本の法令では、航海中におけるやむを得ない事由により裏面の表の職員又は部員が生じた場合には、当該航海が終了するまでの間、そのままで航路することが認められている。  
Any shortage of the officers or ratings listed in the back table owing to unavoidable circumstances during a voyage is allowed under the laws and ordinances of Japan until the voyage is completed.

海上の航行に際し、少くとも右面の表に開示された乗組員の人数及び、職位/資格であるならば、この証書に記された船舶は、安全な配員として航行される。

The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades/capacities of personnel specified in the table below.

| 職位<br>Grade / capacity                                  | 証明書(STCW条約の規則)<br>Certificate(STCW regulation)                               | 定員<br>Number of persons |
|---|--|-------------------------|
| 船長<br>MASTER  | 一級海技士(航海)(II/1, II/2, II/3)<br>First grade maritime officer(Navigation)      | 1                       |
| 一等航海士<br>CHIEF MATE                                     | 二級海技士(航海)(II/1, II/2, II/3)<br>Second grade maritime officer(Navigation)     | 1                       |
| 二等航海士<br>2nd MATE                                       | 三級海技士(航海)(II/1, II/2, II/3)<br>Third grade maritime officer(Navigation)      | 1                       |
| 三等航海士<br>3rd MATE                                       | 三級海技士(航海)(II/1, II/2, II/3)<br>Third grade maritime officer(Navigation)      | 1                       |
| 機関長<br>CHIEF ENGINEER                                   | 一級海技士(機関)(III/1, III/2, III/3)<br>First grade maritime officer(Engineering)  | 1                       |
| 一等機関士<br>2nd ENGINEER                                   | 二級海技士(機関)(III/1, III/2, III/3)<br>Second grade maritime officer(Engineering) | 1                       |
| 二等機関士<br>3rd ENGINEER                                   | 三級海技士(機関)(III/1, III/2, III/3)<br>Third grade maritime officer(Engineering)  | 1                       |
| 三等機関士<br>4th ENGINEER                                   | 三級海技士(機関)(III/1, III/2, III/3)<br>Third grade maritime officer(Engineering)  | 1                       |
| 艀外航海士<br>WATCHKEEPING OFFICER (Deck)                    | 甲板部航海当直者 (II/1)<br>Watchkeeping Officer (Deck)                               |                         |
| 機関部航海士<br>WATCHKEEPING OFFICER (Engine)                 | 機関部航海当直者 (III/1)<br>Watchkeeping Officer (Engine)                            |                         |
| 通信長<br>CHIEF RADIO OFFICER                              | 三級海技士(電子通称)(IV/2)<br>Third grade maritime officer(Radio Electronics)         | 1                       |
| 甲板部航海当直部員<br>NAVIGATION WATCH RATING IN THE DECK        | 甲板部航海当直部員 (II/4)<br>Navigation watch rating in the deck                      | 2                       |
| 機関部航海当直部員<br>NAVIGATION WATCH RATING IN THE ENGINE ROOM | 機関部航海当直部員 (III/4)<br>Navigation watch rating in the engine-room              | 0                       |

上記乗組員表は別に、船舶取扱受取書添付を有する者については、「当船承認の海技士船内内の職位で乗組である。  
In addition to the holders of the above certificate, holders of "Certificate attesting the recognition of the holder of a certificate issued in accordance with the provisions of regulation V/14, paragraph 2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended" shall be considered as holders of a certificate issued by a party to the STCW convention.

※ 通信長に必要な資格証明を改訂している者は、通信長の職務を兼ねることができる。

The person who has a certificate for CHIEF RADIO OFFICER, that person can hold the concurrent post of CHIEF RADIO OFFICER.

- 一級海技士(電子通称)はRR規則における第一級海技士(電子通称)を有する者である。
- 二級海技士(電子通称)はRR規則における第二級海技士(電子通称)を有する者である。
- 三級海技士(電子通称)はRR規則における第三級海技士(電子通称)を有する者である。

1 The first Grade Maritime Officer(Radio Electronics) is based on the first Grade Maritime Officer regulation.  
2 The second Grade Maritime Officer(Radio Electronics) is based on the second Grade Maritime Officer regulation.  
3 The third Grade Maritime Officer(Radio Electronics) is based on the third Grade Maritime Officer regulation.

一級海技士(通信)を所持する者は、すべての船舶において通信長を兼ねることができる。

The officer who has the certificate of the First Grade Maritime Officer(Radio) can serve as the Chief Radio Officer on all of vessels.

2011年7月2日に横浜において発給した。  
Issued at Yokohama on the 2nd day of July, 2011.  
2016年7月1日に満了する。  
Date of expiry July 1, 2016.

国土交通省関東運輸局長  
Director-General of Kanto District Transport Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan



## (19)所有権保存登記申請(抵当権設定登記申請)

総トン数測定手数料を納付し、「船舶件名書謄本」の交付を受けてから、船舶登記手続きに着手します。

### (1) - 1 船舶所有権保存登記申請

就航船の場合は、外国船舶の購入になりますから、必要書類としては以下の書類の添付が必要になります。

1. 船舶件名書謄本（運輸局発行）
2. 造船証明書（建造造船所が発行）※前所有者に対して発行されたもの
3. 船舶登記規則第 48 条第 2 項の書面（造船所発行）
4. 造船者資格証明書及び代表取締役印鑑証明書（法務局発行）
5. 所有を証する書面（いずれも原本を提示）
  - ①売買契約書（英文の場合は和訳を添付）
  - ②引渡証明書（同上）
  - ③船舶譲渡許可書（現在の船籍国発行、和訳を添付）
6. 上申書（買主＝所有者発行）及び代表取締役印鑑証明書（法務局発行）
7. 会社登記事項証明書（買主）（法務局発行）
8. 日本人証明書（代表取締役全員を含む取締役総数 3 分の 2 以上の住民票）
9. 輸入許可通知書（税関発行）※但し、国内引渡の場合
10. 委任状
11. 租税特別措置法第 82 条の 2 第 1 項の証明書（国土交通省発行）  
※但し、建造後 5 年以内の船舶に限る

なお、「5. 所有を証する書面」及び「9. 輸入許可通知書」については、登記申請書にそのコピーを添付し、原本は登記完了後に返却してもらいます。（原本還付手続き）

以前はこれらの書類に「前国籍除籍証明書（現在の船籍国発行、和訳を添付）」を添付して申請していましたが、所有を証明する書類としては上記 5. ①②③のみで足りるので、現在では添付していません。

ちなみに以前は、「前国籍除籍証明書」の入手まで、引渡し後 10 日～14 日間を要しましたのでその間は登記申請が出来ませんでした。

登記に関して注意が必要なのは、建造してから 5 年を経過しているか否かにより、保存登記申請をする際に納付する登録免許税の税率が異なる事です。

通常の場合、登録免許税の税率は、課税価格の 1000 分の 4 ですが、建造後 5 年以内の

船舶については「11. 租税特別措置法第82条の2第1項の証明書」を添付する事によりその税率が課税価格の1000分の3になります。

(下記「租税特別措置法(抜粋)」を参照して下さい。)

(参照)

「租税特別措置法(抜粋)」

(国際船舶の所有権の保存登記等の税率の軽減)

第82条の2 海上運送業を営む者で政令で定めるもの(以下この条において「海上運送事業者」という。)が平成18年4月1日から平成24年3月31日までの間に海上運送法第44条の2に規定する国際船舶(以下この条において「国際船舶」という。)を建造した場合または海上運送事業者が当該期間内に第2条第1項第2号に規定する外国法人から国際船舶を取得した場合において、これらの海上運送事業者が、建造した国際船舶で事業の用に供したことの無いものまたは取得した国際船舶で建造された日から5年を経過していないものの所有権の保存の登記を受けるときは、これらの国際船舶の所有権の保存の登記に係る登録免許税の税率は、財務省令で定めるところにより当該期間内に登記を受けるものに限り、登録免許税法第9条の規定にかかわらず、1000分の3とする。

2 前項に規定する期間内に、海上運送事業者が建造し、または取得する国際船舶の建造または取得のための資金の貸付け(当該貸付けに係る債務の保証を含む。)が行われる場合またはこれらの国際船舶の対価の支払方法が延払いによる場合において、その貸付けまたは延払いに係る債権(当該保証に係る求償権を含む。)を担保するために受けるこれらの国際船舶を目的とする抵当権の設定の登記に係る登録免許税の税率は、財務省令で定めるところにより当該期間内に登記を受けるものに限り、登録免許税法第9条の規定にかかわらず、1000分の3とする。

ここでその登録免許税の違いを具体的にあげてみます。

建造後5年未満(ここでは仮に建造後1年とします)の貨物船 総トン数80,000トンの船で計算してみます。

| 建造後1年 貨物船 |              |
|-----------|--------------|
| 税率 3/1000 | 11,325,600 円 |
| 税率 4/1000 | 15,100,800 円 |
| 差額        | 3,775,200 円  |

税率が1000分の4の場合は、登録免許税額が15,100,800円。1000分の3になると11,325,600円となり、その差額は3,775,200円になります。

(※「船舶価額及び登録免許税計算書」参照)

なお、現在は1000分の3の税率も、平成8年に1000分の1から始まり、その後1000分の1.5、1000分の2と段階的に引き上げられ、平成21年度は1000分の2.5でし

た。(※「平成 23 年度税制改正(租税特別措置)要望事項<sup>拡充</sup>」参照)

(1) - 2 租税特別措置法の証明書(国土交通省発行) ※所有権保存登記申請の場合

本証明書(※資料参照)は、国土交通省海事局外航課に申請し、取得します。  
証明書取得に必要な書類は以下のとおりです。

- ①租税特別措置法第 82 条の 2 第 1 項に係る証明申請書(2 部) (※資料参照)
  - ②別紙 1 として「船舶の表示」
  - ③船舶検査申請書のコピー(航行区域の確認のため必要)
  - ④船舶件名書のコピー
  - ⑤事業開始届出書のコピー(海上運送事業者である事の確認のため)
  - ⑥次のいずれかに該当する船舶であることを証明する書類(国際船舶の確認のため必要)
    - (イ) 船舶職員及び小型船舶操縦者法第 2 条第 3 項に規定する国土交通省令で定める基準に適合する船舶(近代化船)
    - (ロ) 船舶職員及び小型船舶操縦者法第 20 条第 1 項の許可を受けた船舶(船舶職員法施行規則(昭和 26 年運輸省令第 91 号)第 63 条第 5 項に掲げる事由により許可を受けたものに限る)
    - (ハ) 船舶職員及び小型船舶操縦者法第 23 条の承認を受けた者が船舶職員として乗り組んでいる船舶(証明様式あり)
  - (ニ) 液化天然ガス運搬船
  - (ホ) RORO 船
- ※(ハ)の場合、配乗計画表、船舶職員及び小型船舶操縦者法第 23 条の承認を受けた者の配乗予定を確認できる書類(クルーのリスト)、船舶職員及び小型船舶操縦者法第 23 条の承認を受けた者に係る承認証の(写)
- (ニ)、(ホ)の場合は、船舶検査申請書をもって確認できるので添付の必要はなし
- ⑦当該船舶が外航航路に就航する旨の確約書または傭船契約書の(写)
  - ⑧商号登記簿謄本等、現所有者が外国法人である事を確認するための書類
  - ⑨船舶の竣工年月日を記載した国際船級協会連合会加盟の船級協会の発行する証明書
  - ⑩外国法人との売買契約書等取得した日等を記載した書類

上記の内、「⑤事業開始届出書のコピー(海上運送事業者である事の確認のため)」については、事業開始から年月が経過し、事業者が届出書のコピーを紛失していることがあります。その場合は、事業者の住所地を管轄する運輸局等に「証明願」を提出し、証明書の交付を受け、添付して対応します。(※資料参照)

なお、「船舶件名書」の発行には時間を要しますので、租税特別措置法の証明書をスムーズに取得するためには、船舶引渡しの約 2 週間前位から国土交通省外航課担当者に対し、提出できる書類を事前に提供し、内容を精査しておいて頂くことにより、「④船舶件名書のコピー」を提出してから約 2 日後の交付が可能となります。

## (2) - 1 船舶抵当権設定登記申請

外国船購入の場合、その購入金額が多額になるため、金融機関から借り入れを行い、当該船舶に抵当権設定をすることがあります。

また、外国籍船当時の所有者の債務を引受け抵当権設定するケースも見受けられます。どちらの場合でも、所有権保存登記申請と同様に、「租税特別措置法第 82 条の 2 第 2 項の証明書」を添付することで、登録免許税の軽減措置が受けられます。

この場合は、債権額に対して 1000 分の 3 の登録免許税になります。

## (2) - 2 租税特別措置法の証明書（国土交通省発行）※抵当権設定登記申請の場合

当該船舶に抵当権を設定する場合、建造後 5 年以内の船舶であれば証明書（※資料参照）添付により、所有権保存登記同様の登録免許税軽減措置が受けられます。

この場合、証明書取得に必要な書類は、前述の「(1) - 2 租税特別措置法の証明書（国土交通省発行）※所有権保存登記申請の場合」の書類に以下の書類を追加添付します。

①租税特別措置法第 82 条の 2 **第 2 項に係る**証明申請書（2 部）（※資料参照）

①別紙 2 として「被担保債権の一覧」

②当該船舶取得の為の資金調達に係る金融機関との融資契約書の（写）

（抵当権設定契約証書、金銭消費貸借契約証書または債務引受契約証書等）

・なお本抵当権の債務者は、所有者である海上運送事業者でなければなりません。

登記申請の際の注意点：

船籍港は、原則として所有者の住所を管轄する地に設置することになっていますが、近年では運航の都合により他所に設置するケースが増えています。

船舶の登記に関する申請件数の多い法務局であれば問題ありませんが、取扱い件数の少ない地方法務局等に登記申請をする際には、事前に提出書類及び提出時期について相談し、登記完了まで時間を要さないように準備しておくことが必要です。

平成23年度税制改正（租税特別措置）要項事項（新設・拡充・延長）

| (国土交通省)           |  |
|-------------------|--|
| 制度名               | 国際船舶の所有権保存登記等に係る課税の軽減措置の拡充   |
| 科目                | 登録免許税  |
| 要                 | <p>現行の「国際船舶の所有権保存登記等に係る課税の軽減措置」を拡充し、以下の制度を追加することにより、国際船舶の集中的な増加を図ることとする。</p> <p>【要項措置】<br/>                     所有権保存登記 1/1000（本則 4/1000）<br/>                     抵当権保存登記 1/1000（本則 4/1000）</p> <p>【要項期間】<br/>                     平成23年4月1日～平成24年3月31日（1年間）</p> <p>【措置対象】<br/>                     海上運送法第2条第7項に規定する船舶買渡業者を営む者が建造もしくは取得（建造後5年以内）した国際船舶（ただし、平成23年3月31日までに同法に規定する船舶買渡業者の届出を行った事業者に限る。）<br/>                     ※上記措置対象以外の者が保有する国際船舶については、現行の国際船舶に係る登録免許税軽減措置（所有者の保存登記：3/1000、抵当権の設定登記：3/1000、適用期限：平成24年3月31日）まで）を適用</p>  |
| 理                 | <p>【関係条文】<br/>                     租税特別措置法第32条の2、租税特別措置法施行令第43条の2、租税特別措置法施行規則第31条の3<br/>                     海上運送法第2条第7項、第20条、第24条、第33条<br/>                     平年度の減収見込額（制度自体の減収額） ▲94百万円（－）</p>   |
| 新設・拡充又は延長を必要とする理由 | <p>(1) 政策目的<br/>                     これまで国際船舶を保有していない国内船主に対して日本籍船の中でも特に技術革新等に対応した質の高い船舶の保有を促進することにより、国際船舶を中核とした日本籍船の増加による経済安全保障の確立を図るとともに、日本籍船主に対する国際競争力の高い船舶の供給を促進する。</p> <p>(2) 施策の必要性<br/>                     国際船舶は、日本籍船の中でも特に技術革新等に対応した質の高い船舶であり、これまでも増して確実に増加を促進する必要がある。これまで国際船舶は、従前の租税特別措置により主に船舶運航事業者が保有する船舶において着実に増加しつつあるが、日本籍船主に対して約3分の1にあたる約800隻も増は保有が進んでおらず、厳しい国際競争に晒されている国内船主においては保有が進んでおらず、厳しい国際競争に晒されている国内船主が国際船舶を保有することができるような環境整備を行うことが必要である。</p> <p>国際船舶の重要な増加を図ることにより、国際船舶を中核とした外航日本籍船の増加が実現し、以て管轄権の及び自回船舶の確保による経済安全保障の確立が図られるとともに、運航面等で競争力の高い高質な船舶である国際船舶を</p> |

| 合理性                          |  |
|------------------------------|--|
| 今回の要項に関連する事項                 | <p>中核として日本商船隊の競争力強化が図られ、西面を南に囲まれ海洋立国である我が国の輸出入や日本企業の物流活動を支える事が可能となるものである。</p> <p>【政策体系の中での位置付け】<br/>                     日本商船隊の国際競争力強化については、「国土交通省成長戦略」（平成22年5月17日）1. 海洋分野）において、日本の成長を実現する上で突破口になる緊急性の高いもの、日本の成長の土台を形成する上で必要性の高いものとして「優先的に実施すべき事項」と位置づけられており、早期かつ着実な実施が求められている。さらに、本年5月に閣議決定された「新成長戦略」（平成22年6月18日閣議決定）成長戦略実行計画（工程表）に於いても、アジア経済戦略として、「外航日本船舶を中核とする日本商船隊の国際競争力強化」が「モノの流通の拡大」につながるものと位置づけられている。</p> <p>また、交通政策審議会海空分科会国際海上輸送部会答申（平成19年12月「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について」）において、経済安全保障の観点から、外航日本船舶の意義・必要性が認識され、その必要規模は、外航日本船舶450隻とされたところであるが、現在、国際船舶を中核とした外航日本船舶は107隻（平成21年）と日本商船隊全体約4%に過ぎず、こうした経済安全保障の観点からの国際船舶を中核とした外航日本船舶の増加を図ることは至急の課題となっている。さらに、海洋基本法（平成19年4月27日法律第33号）においても、国際競争力の強化を図るため、競争条件の整備等による経営基盤の強化その他必要な措置を講ずることとされている。</p> <p>【政策評価体系における当該要項の措置の位置付け】<br/>                     政策目標：5 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化<br/>                     施策目標：20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。<br/>                     業績指標：115 国際船舶の隻数<br/>                     116 我が国商船隊の輸送比率</p> |
| 政策の達成目標                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>我が国商船隊の輸送比率を平成27年度まで概ね12%を維持（事前評価）</li> <li>我が国商船隊における国際船舶を中核とした外航日本籍船数を概ね450隻とすることを目標とし、3年間（平成23年度）で概ね160隻とすることを目標とする。（事前評価）</li> </ul>  |
| 租税特別措置の適用又は延長期間は、何上の期間中の達成目標 | <p>平成23年4月1日から平成24年3月31日まで（1年間）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>我が国商船隊の輸送比率を平成27年度まで概ね12%を維持</li> <li>我が国商船隊における国際船舶を中核とした外航日本籍船数を概ね450隻とすることを目標とし、1年間（平成23年度）で概ね160隻とすることを目標とする。</li> </ul>  |



|                  |   |    |    |       |        |       |       |
|------------------|---|----|----|-------|--------|-------|-------|
| 政策目標の達成状況        | <p>世界の海上輸送量に占める日本商船隊の輸送比率は平成16年度～20年度の各年度とも概ね12%となっているが、世界の海上運搬量が増加傾向にある中、日本商船隊のシェアは長期的にみれば増加、低下傾向にあり、今後とも同水準を維持していくためには、競争力の高い日本商船隊の整備が必要不可欠である。</p> <p>日本商船隊のうち、国際船舶を中核とした外航日本船舶数は107隻(平成21年末)と増加傾向にはあるが、日本商船隊の約4%であり、早期に経済安全保障を確立するための国際船舶を中核とした外航日本船舶の増加を推進していくことが必要である。</p>  |    |    |       |        |       |       |
| 要望の措置の適用見込み      | <p>○今後の見込み(見込増分)(単位:百万円(変動))</p> <table border="1" data-bbox="478 1344 574 1792"> <tr> <td>年度</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>所有権保持</td> <td>87(16)</td> </tr> <tr> <td>抵当権設定</td> <td>27(4)</td> </tr> </table> <p>※平成23年度要算分(概算分)<br/>※過去の実績をもとに推計。</p>   | 年度 | 23 | 所有権保持 | 87(16) | 抵当権設定 | 27(4) |
| 年度               | 23  |    |    |       |        |       |       |
| 所有権保持            | 87(16)  |    |    |       |        |       |       |
| 抵当権設定            | 27(4)   |    |    |       |        |       |       |
| 有効性              | <p>これまで国際船舶は、従前の租税特別措置により主に船舶運航事業者が保有する船舶において着実に増加しつつあるが、日本商船隊に対して約3分の1にあたる約800隻もの船舶を供給し、日本商船隊の重要な船舶供給者となっている国内船主において、競争力が進んでおらず、厳しい国際競争に晒されている国内船主が国際船舶を保有することができなくなるような環境整備を行うことが必要である。</p> <p>国際船舶の需要な増加を図ることにより、国際船舶を中核とした外航日本船舶の増加が実現し、以て管轄権の及び自国船舶の確保による経済安全保障の確立が図られるとともに、運航面等で競争力の高い高い需要な船舶である国際船舶を中核として日本商船隊の競争力強化が図られ、四面を海に囲まれ海立国である我が国の輸出入や日本企業の物流活動を支える事が可能となるものであり、必要最小限の措置で国民全体に裨益するものであり、有効性が認められる。</p> <p>・ 特別償却制度<br/>・ 特定の事業用資産の買捨等の場合の課税の特例措置<br/>・ 固定資産税の軽減(外国貿易船、外航船舶)<br/>・ 国際船舶に係る固定資産税の軽減</p> |    |    |       |        |       |       |
| 当該要算項目以外の税制上の支障性 | なし  |    |    |       |        |       |       |
| 相当地性             | <p>予算上の措置等の要求内容及び金額</p> <p>上記の予算上の措置等と要望項目との関係</p>  |    |    |       |        |       |       |

|                            |  |       |         |    |    |      |      |      |      |    |      |      |       |        |       |       |         |
|----------------------------|--|-------|---------|----|----|------|------|------|------|----|------|------|-------|--------|-------|-------|---------|
| 要望の措置の妥当性                  | <p>国際船舶の需要な増加を図ることにより、国際船舶を中核とした外航日本船舶の確保が実現し、以て管轄権の及び自国船舶の確保による経済安全保障の確立が図られるとともに、運航面等で競争力の高い高い需要な船舶である国際船舶を中核として日本商船隊の競争力強化が図られ、四面を海に囲まれ海立国である我が国の輸出入や日本企業の物流活動を支える事が可能となることから、必要最小限の措置で国民全体に裨益するものであり、妥当性を有する。</p> <p>なお、本要望は平成22年度税制改正要望において合意した事項を踏まえ、これまで国際船舶を保有していない国内船主に限定した上で措置するものであり、国内船主に国際船舶を保有させることは、これまでパナマ等外国で支払っていた登録料等を日本に取り戻すことを意味し、租税特別措置による減取分を除き実質的には増収となるため、妥当性を有する。</p> <p>また、経済協力開発機構(OECD)において、造船に関して、1994年に「商業的造船業における正常な競争条件に関する協定」(造船協定)が合意されており、同協定において、船舶取得時に国の補助を受けることは禁止されているため、本租税特別措置による支障が妥当である。</p> |       |         |    |    |      |      |      |      |    |      |      |       |        |       |       |         |
| 租税特別措置の適用実績                | <p>○適用実績 (単位:百万円(変動))</p> <table border="1" data-bbox="710 156 821 750"> <tr> <td>年度</td> <td>19</td> <td>20</td> <td>21</td> </tr> <tr> <td>LNG船</td> <td>0(0)</td> <td>9(1)</td> <td>0(0)</td> </tr> <tr> <td>油船</td> <td>0(0)</td> <td>0(0)</td> <td>60(3)</td> </tr> <tr> <td>その他貨物船</td> <td>35(7)</td> <td>67(9)</td> <td>140(15)</td> </tr> </table> <p>※海軍省における国際船舶手続整備</p>  | 年度    | 19      | 20 | 21 | LNG船 | 0(0) | 9(1) | 0(0) | 油船 | 0(0) | 0(0) | 60(3) | その他貨物船 | 35(7) | 67(9) | 140(15) |
| 年度                         | 19   | 20    | 21      |    |    |      |      |      |      |    |      |      |       |        |       |       |         |
| LNG船                       | 0(0)   | 9(1)  | 0(0)    |    |    |      |      |      |      |    |      |      |       |        |       |       |         |
| 油船                         | 0(0)   | 0(0)  | 60(3)   |    |    |      |      |      |      |    |      |      |       |        |       |       |         |
| その他貨物船                     | 35(7)  | 67(9) | 140(15) |    |    |      |      |      |      |    |      |      |       |        |       |       |         |
| 租税特別措置の適用による効果(手段としての有効性)  | <p>本制度による減税規模は1隻あたり数千万円から数千万円と小規模ではあるが、本制度により国際船舶の登録時における負担軽減が図られているとともに、諸外国との間の船舶の登録時におけるコスト差の縮小が図られ、1隻あたりの船舶が数十億円規模となる国際船舶の整備につながっており、費用対効果の大きな制度である。</p> <p>これまで国際船舶は、従前の租税特別措置により主に船舶運航事業者が保有する船舶において着実に増加しつつあるが、日本商船隊に対して約3分の1にあたる約800隻もの船舶を供給し、日本商船隊の重要な船舶供給者となっている国内船主において、競争力が進んでおらず、厳しい国際競争に晒されている国内船主が国際船舶を保有することができなくなるような環境整備を行うことが必要である。</p>  |       |         |    |    |      |      |      |      |    |      |      |       |        |       |       |         |
| 前回の要算時の達成目標                | <p>安定的な国際海上輸送の確保に重要な国際船舶の隻数を2011年度までに約150隻に増加させる。</p> <p>日本商船隊における国際船舶を中核とした外航日本船舶の平成21年末の隻数は107隻であり、そのうち国際船舶は106隻である。</p> <p>従前の租税特別措置により主に船舶運航事業者が保有する船舶において着実に増加しつつあるが、日本商船隊に対して約3分の1にあたる約800隻もの船舶を供給し、日本商船隊の重要な船舶供給者となっている国内船主において、競争力が進んでおらず、厳しい国際競争に晒されている国内船主が国際船舶を保有することができなくなるような環境整備を行うことが必要である。</p>   |       |         |    |    |      |      |      |      |    |      |      |       |        |       |       |         |
| これまでの租税特別措置の適用実績と効果に関連する事項 |  |       |         |    |    |      |      |      |      |    |      |      |       |        |       |       |         |

|                          |  |
|--------------------------|--|
|                          | <p>おらず、厳しい国際競争に晒されている国内船主が国際船舶を保有することができるような環境整備を行うことが必要である。</p>   |
| <p>これまでの<br/>要 望 経 緯</p> | <p>平成8年度創設<br/>平成9年度拡充要望（認められず）<br/>平成10年度拡充・延長要望（延長のみ）<br/>平成11年度拡充（海外から譲渡を受けた国際船舶を追加、国際船舶の定額の見直し）<br/>平成12年度延長<br/>平成14年度縮減・延長（税率1/1000→1.5/1000）<br/>平成16年度縮減・延長（税率1.5/1000→2/1000）<br/>平成18年度縮減・延長（税率2/1000→2.5/1000）<br/>平成20年度延長<br/>平成22年度延長（税率2.5/1000→3/1000）</p> |

租税特別措置法第82条の2第1項に係る証明申請書

平成23年7月4日

国土交通大臣 陸奥 空海 殿

申請者 東京都中央区中央一丁目1番1号  
日本海事株式会社  
代表取締役 鈴木一郎  
代理人 東京都中央区湊二丁目12番6号  
海事代理士 海野 太郎

租税特別措置法第82条の2第1項の規定の適用を受けたいので、下記1の船舶について  
下記2の事項を証明願います。

記

1. 船舶

|                 |   |      |            |
|-----------------|---|------|------------|
| 船名              | JAPAN FLAG                                | 国    | 日本         |
| 所有者の氏名又は名称及び住所  | 東京都中央区中央一丁目1番1号<br>日本海事株式会社<br>代表取締役 鈴木一郎 |      |            |
| 所有者の営む海上運送事業の区分 | 外航不定期航路事業                                 |      |            |
| 船舶の種類           | 海上運送法施行規則第43条第3号ハに規定する船舶である               |      |            |
| 船籍              | 東京都                                       | 航行区域 | 遠洋区域(国際航海) |
| 総トン数            | 46,462トン                                  | 航行区域 | 遠洋区域(国際航海) |
| 航海の態様           | 海上運送法施行規則第43条第3号に規定する船舶である                |      |            |
| 新造年月日           | 平成19年6月1日                                 |      |            |
| 登記の目的           | 所有権保存                                     |      |            |
| 登記上の船舶の表示       | 別紙1のとおり                                   |      |            |

2. 証明事項

- (1) 申請者は、租税特別措置法第82条の2第1項に規定する海上運送業を営む者である。
- (2) 上記船舶は、租税特別措置法第82条の2第1項に規定する国際船舶である。
- (3) 上記船舶を新造した日は平成19年6月1日である。

上記事項は、租税特別措置法第82条の2第1項の規定に該当するものであることを証明する。

外第 号  
平成 年 月 日

国土交通大臣

㊞

船舶の表示

船舶の種類 汽船  
名 称 JAPAN FLAG  
船 籍 東京都  
船 質 鋼  
総 ト ン 数 46,462トン  
機関の種類及び数 ディーゼル機関1箇  
推進器の種類及び数 ら 旋 推 進 器 1 箇  
進 水 の 年 月 平成19年6月

別紙1

租税特別措置法第82条の2第1項及び第2項に係る証明申請書

平成23年7月4日

国土交通大臣 陸奥 空海 殿

申請者 東京都中央区中央一丁目1番1号  
日本海事株式会社  
代表取締役 鈴木一郎  
代理人 東京都中央区港二丁目12番6号  
海事代理士 海野 太郎

租税特別措置法第82条の2第1項及び第2項の規定の適用を受けたいので、下記1の船舶について下記2の事項を証明願います。

記

1. 船舶

|                 |   |      |            |
|-----------------|---|------|------------|
| 船名              | JAPAN FLAG                                | 国籍   | 日本         |
| 所有者の氏名又は名称及び住所  | 東京都中央区中央一丁目1番1号<br>日本海事株式会社<br>代表取締役 鈴木一郎 |      |            |
| 所有者の営む海上運送事業の区分 | 外航不定期航路事業                                 |      |            |
| 船舶の種類           | 海上運送法施行規則第43条第1項第3号ハに規定する船舶である            |      |            |
| 船籍港             | 東京都                                       |      |            |
| 総トン数            | 46,462トン                                  | 航行区域 | 遠洋区域(国際航海) |
| 航海の態様           | 海上運送法施行規則第43条第1項第3号に規定する船舶である             |      |            |
| 新造年月日           | 平成19年6月1日                                 |      |            |
| 登記の目的           | 所有権保存                                     |      |            |
| 登記上の船舶の表示       | 別紙1のとおり                                   |      |            |

2. 証明事項

- (1) 申請者は、租税特別措置法第82条の2第1項に規定する海上運送業を営む者である。
- (2) 上記船舶は、租税特別措置法第82条の2第1項に規定する国際船舶である。
- (3) 上記船舶を新造した日は平成19年6月1日である。
- (4) 申請に係る抵当権設定登記(被担保債権は、別紙2のとおり)は、租税特別措置法第82条の2第2項に規定する債権を担保するために上記国際船舶を目的として受けるものである。

上記事項は、租税特別措置法第82条の2第1項及び第2項の規定に該当するものであることを証明する。

平成 年 月 日  
外第 号

国土交通大臣

(印)

別紙1

船舶の表示

船舶の種類 汽船  
名称 JAPAN FLAG  
船籍港 東京都  
船質 鋼  
総トン数 46,462トン  
機関の種類及び数 ディーゼル機関 1箇  
推進器の種類及び数 ら旋推進器 1箇  
進水の年月 平成19年6月

| 事 項   | 内 容                           |
|-------|-------------------------------|
| 原因    | 平成20年11月26日金銭消費貸借の平成23年9月1日設定 |
| 債権額   | 金40億円                         |
| 担保限度額 | 金40億円                         |
| 利息    | 年1.00% (年365日割計算)             |
| 損害金   | 年14% (年365日割計算)               |
| 債務者   | 東京都中央区中央一丁目1番1号 日本海事株式会社      |
| 抵当権者  | 大阪市中央区南浜二丁目2番2号 関西ABC銀行株式会社   |
| 設定者   | 東京都中央区中央一丁目1番1号 日本海事株式会社      |

| 船舶価額及び登録免許税額計算書 |   |                    |        |
|-----------------|---|--------------------|--------|
| 船名              | JAPAN FLAG  | 船質                 | 鋼      |
| 種類              | 貨物船   | 用途区分               | /      |
| 総トン数            | 46,462  | トン当り単価             | 65,000 |
| 製造年月            | 平成19年6月   | 特殊船による増減率          | —      |
| 経過年数            | 4 年   | 船価残存率              | 0.541  |
| 登記の目的又は原因       | 所有権保存<br>(外国船購入)  | 登録免許税率<br>特別法による税率 | 3/1000 |
| 船舶価額の算出         | ① (総トン数×トン当たり単価) × (特殊船増加率)<br>$46,462 \times 65,000 = 3,020,030,000$<br>ただし限度額 3,000,000 千円<br>② (①×船価残存率=A) - (A×特殊船減価率)<br>$3,000,000 \text{ 千円} \times 0.541 = 1,623,000,000$ |                    |        |
| 登録免許税の算出        | $1,623,000 \text{ 千円} \times 3/1000 = 4,869,000$  |                    |        |
| 課税標準価額          | 1,623,000 千円  |                    |        |
| 登録免許税額          | 4,869,000 円   |                    |        |

注1 種類欄は、船舶規則第48条第2項に掲げる船舶の種類を記載する。  
 注2 用途区分欄は漁船(500トン未満)の細分的用途を記載する。  
 注3 特殊船増加率欄は、軽合金、強化プラスチック製による船舶の増加率又は著しく陳腐化している船舶についての減価率を記載する。

| 船舶価額及び登録免許税額計算書 |   |                    |        |
|-----------------|---|--------------------|--------|
| 船名              | JAPAN FLAG  | 船質                 | 鋼      |
| 種類              | 貨物船   | 用途区分               | /      |
| 総トン数            | 46,462  | トン当り単価             | 65,000 |
| 製造年月            | 平成19年6月   | 特殊船による増減率          | —      |
| 経過年数            | 4 年   | 船価残存率              | 0.541  |
| 登記の目的又は原因       | 所有権保存   | 登録免許税率<br>特別法による税率 | 4/1000 |
| 船舶価額の算出         | ① (総トン数×トン当たり単価) × (特殊船増加率)<br>$46,462 \times 65,000 = 3,020,030,000$<br>ただし限度額 3,000,000 千円<br>② (①×船価残存率=A) - (A×特殊船減価率)<br>$3,000,000 \text{ 千円} \times 0.541 = 1,623,000,000$ |                    |        |
| 登録免許税の算出        | $1,623,000 \text{ 千円} \times 4/1000 = 6,492,000$  |                    |        |
| 課税標準価額          | 1,623,000 千円  |                    |        |
| 登録免許税額          | 6,492,000 円   |                    |        |

注1 種類欄は、船舶規則第48条第2項に掲げる船舶の種類を記載する。  
 注2 用途区分欄は漁船(500トン未満)の細分的用途を記載する。  
 注3 特殊船増加率欄は、軽合金、強化プラスチック製による船舶の増加率又は著しく陳腐化している船舶についての減価率を記載する。

租税特別措置法第82条の2第1項に係る証明申請書

平成23年 7月 4日

国土交通大臣 陸奥空海 殿

申請者 東京都中央区中央一丁目1番1号  
日本海事株式会社  
代表取締役 鈴木一郎

代理人 東京都中央区湊二丁目12番  
海事代理士 海野太郎

租税特別措置法第82条の2第1項の規定の適用を受けたいので、下記1の船舶について  
下記2の事項を証明願います。

記

|       |                 |   |   |    |
|-------|-----------------|---|---|----|
| 1. 船舶 | 船名              | JAPAN FLAG                                | 国 | 日本 |
|       | 所有者の氏名又は名称及び住所  | 東京都中央区中央一丁目1番1号<br>日本海事株式会社<br>代表取締役 鈴木一郎 |   |    |
|       | 所有者の営む海上運送事業の区分 | 外航不定期航路事業                                 |   |    |
|       | 船舶の種類           | 海上運送法施行規則第43条第1項第3号ハに規定する船舶である            |   |    |
|       | 船舶のトン数          | 46,462トン                                  |   |    |
|       | 航海の形態           | 海上運送法施行規則第43条第1項第3号に規定する船舶である             |   |    |
|       | 新造年月日           | 平成19年6月1日                                 |   |    |
|       | 登記の目的           | 所有権保存                                     |   |    |
|       | 登記上の船舶の表示       | 別紙1のとおり                                   |   |    |

2. 証明事項

- (1) 申請者は、租税特別措置法第82条の2第1項に規定する海上運送業を営む者である。
- (2) 上記船舶は、租税特別措置法第82条の2第1項に規定する国際船舶である。
- (3) 上記船舶を新造した日は、平成19年6月1日である。

上記事項は、租税特別措置法第82条の2第1項の規定に該当するものであることを証明する。

国海外 第 \*\*\* 号  
平成23年 7月 5日



国土交通大臣 陸奥空海

船舶の表示

船舶の種類 汽船  
 名称 JAPAN FLAG  
 船籍 東京都  
 船質 鋼  
 総トン数 46,462トン  
 機関の種類及び数 ディーゼル機関 1箇  
 推進器の種類及び数 ら推進進器 1箇  
 進水の年月 平成19年6月



租税特別措置法第82条の2第1項及び第2項に係る証明申請書

平成23年 7月 4日

国土交通大臣 陸奥空海 殿

申請者 東京都中央区中央一丁目1番1号  
日本海事株式会社  
代表取締役 鈴木一郎

代理人 東京都中央区湊二丁目12番6号  
海事代理士 海野太郎



租税特別措置法第82条の2第1項及び第2項の規定の適用を受けたいので、下記1の船舶について下記2の事項を証明願います。

記

|                   |   |       |                            |
|-------------------|---|-------|----------------------------|
| 1. 船舶             |   |       |                            |
| 船名                | JAPAN FLAG                                | 国籍    | 日本                         |
| 所有者の氏名又は名称及び住所    | 東京都中央区中央一丁目1番1号<br>日本海事株式会社<br>代表取締役 鈴木一郎 |       |                            |
| 所有者の営む海上運送事業の区分   | 外航不定期航路事業                                 |       |                            |
| 船舶の種類             | 海上運送法施行規則第43条第3号ハに規定する船舶である               |       |                            |
| 船籍港               | 東京都                                       | 航行区域  | 遠洋区域（国際航海）                 |
| 総トン数              | 46462トン                                   | 航海の旗  | 海上運送法施行規則第43条第3号に規定する船舶である |
| 新造年月日             | 平成19年6月1日                                 | 登記の目的 | 抵当権設定                      |
| 登記上の船舶の表示 別紙1のとおり |   |       |                            |



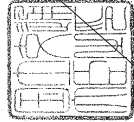
2. 証明事項

- 申請者は、租税特別措置法第82条の2第1項に規定する海上運送業を営む者である。
- 上記船舶は、租税特別措置法第82条の2第1項に規定する国際船舶である。
- 上記船舶を新造した日は、平成19年6月1日である。
- 申請に係る抵当権設定登記（被担保債権は、別紙2のとおり）は、租税特別措置法第82条の2第2項に規定する債権を担保するために上記国際船舶を目的として受けるものである。

上記事項は、租税特別措置法第82条の2第1項及び第2項の規定に該当するものであることを証明する。

国海外 第 \*\*\* 号  
平成23年 7月 5日

国土交通大臣 陸奥空海



船舶の表示

船舶の種類 汽船  
名称 JAPAN FLAG  
船籍 東京都  
船質 鋼  
総トン数 46,462トン  
機関の種類及び数 ディーゼル機関 1箇  
推進器の種類及び数 ら旋推進器 1箇  
進水の年月 平成19年6月





| 事項 | 内容                                |
|----|-----------------------------------|
| 原  | 因平成20年9月1日金銭消費貸借の平成23年7月4日設定      |
| 債  | 権 額 金40億円                         |
| 担  | 保 限 度 額 金40億円                     |
| 利  | 息 年0.5% (年365日割計算)                |
| 損  | 金 年14% (年365日割計算)                 |
| 債  | 務 者 東京都中央区中央一丁目1番1号 日本海株式会社       |
| 抵  | 当 権 者 東京都港区海岸一丁目2番1号 株式会社うずしお信託銀行 |
| 設  | 定 者 東京都中央区中央一丁目1番1号 日本海株式会社       |



証 明 願

平成22年 6月 1日

関東運輸局東京運輸支局長 殿

願 人 東京都中央区中央一丁目1番1号  
日本海株式会社  
代表取締役 鈴木一郎

代理人 東京都中央区湊二丁目12番  
海事代理士 海野太郎



下記事項御証明されたくお願い致します。

記

1. 届 出 者 日本海株式会社
1. 海上運送業の種類 外航不定期航路事業
1. 海上運送業を 開始した年月日 昭和50年 9月30日届出
1. 証明を必要とする 事由 租税特別措置法第82条の2第1項に係る証明申請書に添付のため



東運第 \*\*\* 号

上記の通り相違ないことを証明する。

平成22年 6月 2日



関東運輸局東京運輸支局長

## **(20)新規登録及び船舶国籍証書交付申請**

船舶法に基づき、日本船舶の船舶所有者は船舶所有権保存登記の完了後、船籍港を管轄する管海官庁に備えた船舶原簿に登録(新規登録)を行い、船舶国籍証書の交付を受けなければならないこととされています。

現在、船舶登録事務はオンラインで処理されており、登録事務を行う管海官庁であれば、船籍港の管轄に関係なく申請を行うことができます。

しかしながら、フラッグバック船など就航スケジュールに合わせ、速やかに証書類を整える必要がある船舶も多く、登記はあくまでも船籍港を管轄する法務局で行うので、船籍港を管轄する管海官庁で新規登録をすることが、効率的である場合がほとんどです。

このため、フラッグバックにおいては受検地(測度執行地)の海事代理士と船籍港近隣の海事代理士とが連携して手続きを行うケースが多く、所有者の負担軽減にも繋がっています。

申請は、所有権保存登記後の船舶登記簿謄本を添付して行います。

申請の際、必ず英文表記を併記した申請としなければ、交付される船舶国籍証書に英文が併記されませんので、注意が必要です。

なお、申請時に登録事項証明書の交付申請も併せて行うことで、登録事項証明書と船舶国籍証書を同時に受領することができます。

船舶登録・船舶国籍証書書換等申請書

|   |                |  |   |       |        |
|---|----------------|--|---|-------|--------|
| 1 | 申請の区分          | <input type="checkbox"/> ①新規登録<br><input type="checkbox"/> ②変更登録及び船舶国籍証書の書換<br><input type="checkbox"/> ③船舶国籍証書の再交付<br><input type="checkbox"/> ④英語記載の追加又は変更<br><input type="checkbox"/> ⑤抹消登録 | 2 | 船舶の番号 | 156*** |
|   |                | IMC番号  |   |       |        |
| 3 | 船名             | JAPAN FLAG   |   |       |        |
|   | ローマ字表記         | JAPAN FLAG   |   |       |        |
| 4 | 船籍港            | 東京都  |   |       |        |
|   | ローマ字表記         | Tokyo, Japan   |   |       |        |
| 5 | 所有者の氏名又は名称及び住所 | 日本海運株式会社<br>東京都中央区中央一丁目1番1号  |   |       |        |
|   | ローマ字表記         | Nippon Kaiji, Ltd.<br>1-1-1, Chuo, Chuo-ku, Tokyo, Japan   |   |       |        |
| 6 | 造船地及び造船者       | 愛媛県今治市<br>四国造船株式会社   |   |       |        |
|   | ローマ字表記         | Shikoku Zosen, Ltd.<br>Imabari-shi, Ehime, Japan   |   |       |        |
| 7 | 変更事項           | 新 旧  |   |       |        |
| 8 | 申請の原因          | パナマ籍より転籍による。   |   |       |        |
| 9 | 船舶国籍証書の英語記載の追加 | 追加・変更  |   |       |        |

平成23年7月22日

申請者  
 東京都中央区中央一丁目1番1号  
 日本海運株式会社  
 代表取締役 鈴木一郎

代理人  
 長崎県佐世保市干尽町4番1号  
 海事代理士 海事故

九州運輸局長崎運輸支局  
 佐世保海事事務所長 殿

登録(測度)手数料納付書

九州運輸局長崎運輸支局  
 佐世保海事事務所長 殿

平成23年7月22日

申請者の氏名又は名称及び住所  
 日本海運株式会社  
 代表取締役 鈴木一郎  
 東京都中央区中央一丁目1番1号

代理人  
 長崎県佐世保市干尽町4番1号  
 海事代理士 海事故

下記船舶の 新規登録手数料 20,100円を納付致します。  
 (英語併記)

1. 船名 JAPAN FLAG  
 2. 総トン数 46462トン

## 証書交付・再交付・書換手数料納付書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

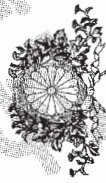
平成23年7月22日

申請者の氏名又は名称及び住所  
日本海事株式会社  
代表取締役 鈴木一郎  
東京都中央区中央一丁目1番1号

代理人  
長崎県佐世保市千尽町4番1号  
海事代理士 海事故次郎

下記船舶の船舶国籍証書交付手数料 7,500円を納付致します。  
(英語併記)

|         |            |
|---------|------------|
| 1. 船名   | JAPAN FLAG |
| 1. 総トン数 | 46462トン    |



船舶国籍証書  
Certificate of Vessels Nationality

|   |                                 |   |   |   |          |
|---|---------------------------------|---|---|---|----------|
| 番号<br>Official Number                   | 156***                          | 信号符号<br>Signal Letters                  | *J**                                    | 証書番号<br>Certificate Number              | A123**** |
| 船名<br>Name of Vessel                    | JAPAN FLAG<br>JAPAN FLAG....    |   | 船籍港<br>Port of Registry                 | 東京都<br>Tokyo, Japan                     |          |
| 種類<br>Type of Vessel                    | 汽船<br>Motor Vessel              | 鋼<br>Steel                              | 総トン数<br>Gross Register Tonnage          | 46462 トン<br>Tons                        |          |
| 船質<br>Material of Hull                  | 鋼<br>Steel                      | 船舶の帆装<br>Rigging (if a Sailing Vessel)  | 造船地<br>Where Built                      | 愛媛県今治市<br>Imabari-shi, Ehime-ken, Japan |          |
| 機関の種類及び数<br>Engines                     | ディーゼル機関 1 箇<br>Diesel Engine, 1 |   | 造船者<br>Name of Builders                 | 四国造船株式会社<br>Shikoku-zosen, Ltd.         |          |
| 推進器の種類及び数<br>Propellers                 | 螺旋推進器 1 箇<br>Screw Propeller, 1 |   | 進水の年月<br>Date of Launch                 | 平成19年6月<br>June, 2007                   |          |
| 船体法施行細則第17条ノ2<br>第9号の長さ Register Length | 223.28                          | 船体法施行細則第17条ノ2<br>第9号の幅 Register Breadth | 船体法施行細則第17条ノ2<br>第10号の深さ Register Depth | 19.89                                   |          |
| メートル<br>Metres                          | 36.50                           | メートル<br>Metres                          | メートル<br>Metres                          |   |          |

所有者  
Owners

日本海運株式会社/東京都中央区中央一丁目1番1号  
Nippon-Kaishi Ltd./1-1-1, Chuo, Chuo-ku, Tokyo, Japan

この証書に記載された事項は、いずれも正確であり、本船舶は日本の国籍を有することを証明する。  
This is to certify by the authority of the Japanese Government that the items mentioned in this certificate is correct in all respects and that the above-mentioned vessel is granted the right to fly the Japanese flag.

平成23年7月23日交付  
Date of Issue 23 July 2011

交付官庁  
Authority  
Director of Tokyo Transport Branch Office,  
Kanto District Transport Bureau,  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport  
and Tourism,  
Japanese Government

|  |                                   |  |   |   |               |
|--|-----------------------------------|--|---|---|---------------|
| 所有者<br>Owners  |                                   |  |   |   | 管海官庁印<br>Seal |
| その他<br>Others  |                                   |  |   |   |               |
| 船体法施行細則第17条ノ2第3項の規定により延期された期日までに、この船舶国籍証書の検認を受ける場合には、船体法施行細則第17条ノ2第4項の規定により、この船舶国籍証書の効力を失うとともに、船籍港を管轄する管海官庁の事務により抹消登録を行う。  |                                   |  |   |   |               |
| This certificate shall lose its validity, and the maritime authority shall make the entry of deletion in the registry, in accordance with Paragraph 4 of Article 5-2 of the Ship Law, in cases where this certificate is not verified by the date of next verification or by the date postponed in accordance with Paragraph 3 of Article 5-2 of the Ship Law. |                                   |  |   |   |               |
| 1  | 検認を行った年月日<br>Date of verification | 法定期間満了の日翌日から<br>平成27年7月24日 から<br>24 July, 2015 | 船体法施行細則第17条ノ2第3項の規定により延期された期日までに、この船舶国籍証書の検認を受ける場合には、船体法施行細則第17条ノ2第4項の規定により、この船舶国籍証書の効力を失うとともに、船籍港を管轄する管海官庁の事務により抹消登録を行う。 | 船体法施行細則第17条ノ2第3項の規定により延期された期日までに、この船舶国籍証書の検認を受ける場合には、船体法施行細則第17条ノ2第4項の規定により、この船舶国籍証書の効力を失うとともに、船籍港を管轄する管海官庁の事務により抹消登録を行う。 |               |
| 2  | 年月日                               | 年月日から  | 年月日   | 年月日   |               |
| 3  | 年月日                               | 年月日から  | 年月日   | 年月日   |               |
| 4  | 年月日                               | 年月日から  | 年月日   | 年月日   |               |
| 5  | 年月日                               | 年月日から  | 年月日   | 年月日   |               |
| 6  | 年月日                               | 年月日から  | 年月日   | 年月日   |               |
| 7  | 年月日                               | 年月日から  | 年月日   | 年月日   |               |
| 8  | 年月日                               | 年月日から  | 年月日   | 年月日   |               |

注意/  
Caution/ This certificate shall lose its validity, and the maritime authority shall make the entry of deletion in the registry, in accordance with Paragraph 4 of Article 5-2 of the Ship Law, in cases where this certificate is not verified by the date of next verification or by the date postponed in accordance with Paragraph 3 of Article 5-2 of the Ship Law.

備考  
1 船舶国籍証書の検認の申請は、法定期間満了の日翌日以降に行うことを原則とする。  
2 「法定期間満了の日翌日」とは、船体法第5条ノ2第2項の期間の満了した日の翌日という。  
3 「船舶国籍証書検認期限」とは、船舶法施行細則第30条ノ2の規定により指定した次回に船舶国籍証書の検認を受けなければならぬ期日という。  
4 (丙) 船舶国籍証書付属書1 (船舶国籍証書検認期限指定書) の交付は、この証書の検認欄に検認を行なった年月日及び船舶国籍証書検認期限を記載したものとみなす。

## **(21)履歴記録(CSR : CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD)交付申請**

就航船の場合、第 1 回定期検査終了時には当然のことながら船舶国籍証書の交付は間に合いませんが、新造船の場合であっても※所有者の都合等で所有権保存登記が第 1 回定期検査終了まで出来ず、就航船同様仮船舶国籍証書の交付を受け就航する場合があります。

この場合、新規登録が済まなければ履歴記録(CSR : CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD 以下「CSR」と言う。)の様式 1 の「船舶が 2 に表す国に登録された日」を記載できないため、CSR の代替文書として CSR 交付作業中であることを示す文書が船舶検査手帳に添えて交付されます。

CSR 交付作業中であることを示す文書は CSR 交付申請書を兼ねており、新規登録(船舶国籍証書発給)され次第、添付資料「船舶の要目」に必要事項記載し、船舶国籍証書の写しと共に船舶検査手帳を交付した管海官庁に CSR の交付申請を行います。

実際の取扱いとして、船舶国籍証書が交付されたときは、船舶は航海中であるため、予め CSR 交付作業中であることを示す文書の写しを取っておき、写しに必要事項を記載し申請を行いません。

なお、CSR が発給され、本船に取り入れた時点で船舶検査手帳に添えてあった CSR 交付作業中であることを示す文書を回収し、船舶検査手帳を交付した管海官庁に返納します。

※所有者の都合等：新造 FB 船は元々海外法人と造船所との間で建造契約が結ばれ建造に着手し、竣工と同時に海外法人と日本法人との間で売買契約が締結され引渡しを受けますが、

ファイナンスの関係上、仕組会社を設立し仕組会社を船舶所有者とした場合、実際に船舶の引渡しを受けた後(同時)でないと金銭の授受がなされず、所有権保存登記に掛かれない状況となります。

新造 FB 船であって検査終了前に船舶国籍証書が交付された場合、添付資料「船舶の要目」を提出します。

検査終了時、船舶検査手帳の別冊として CSR が発給されます。

なお、CSR を本船に引渡した際、船長より様式 1 末尾に CSR 受領年月日及びサインを頂き、その部分のコピーを取り他の証書類と一緒に船舶管理会社に送ります。(ISM、ISPS 管理上必要なための措置です。)

就航船の場合、FB 時前主管庁から除籍されたことを示す CSR のコピーを船舶検査手帳を交付する管海官庁に提出すると共に、前主管庁が発給した全ての CSR のオリジナルを入手次第提出し、船舶検査手帳の別冊として CSR 交付作業中であることを示す文書と共に検査終了時に受領します。

また、CSR の文書番号は前主管庁からの続きとなり、我が国が発給する CSR 様式 1 の

備考欄には(国籍変更手続のため、前主管庁の「船舶が 2 に表す国に登録されなくなった日」から新主管庁の「船舶が 2 に表す国に登録された日」の間に空白期間が生じた。)旨記載されたものが発給されます。

## **(22)船舶保安証書交付申請**

(13)臨時船舶保安証書交付申請参照

船舶保安証書交付申請書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成 23 年 月 日

申請者の氏名又は名称及び住所  
船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
PRESIDENT Ichiro Nihon  
FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,  
42<sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA

長崎県佐世保市干尺町 4 番 1 号  
代 理 人 海 事 代 理 士 海 事 次 郎

国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律施行規則第 40 条第 4 項の規定により、次のとおり申請します。

|  |   |
|--|---|
| 船 名  | JAPAN FLAG  |
| 船 番 号  | 156***  |
| 所有者の氏名又は<br>名称及び住所並びに<br>法人にあってはその<br>代表者の氏名 | 日本海事株式会社<br>船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION<br>FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,<br>42 <sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,<br>REPUBLIC OF PANAMA<br>PRESIDENT Ichiro Nihon |
| 船 籍 港  | 東京都   |
| 総 ト ン 数                                      | 46,462 トン   |
| 国際海事機関<br>船舶識別番号                             | 950***  |
| 備 考  | 国際海事機関会社識別番号：IMO COMPANY 0678***<br>船舶管理会社 ROCK BENCH SHIPPING CORPORATION  |

手数料納付書

九州運輸局長崎運輸支局  
佐世保海事事務所長 殿

平成 23 年 月 日

申請者の氏名又は名称及び住所  
船舶借入人 WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION  
PRESIDENT Ichiro Nihon  
FADINQUO BUILDING, FIRST FLOOR,  
42<sup>TH</sup> STREET, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA

長崎県佐世保市干尺町 4 番 1 号  
代 理 人 海 事 代 理 士 海 事 次 郎

下記申請について手数料を納付します。

|      |  |
|------|--|
| 申請事項 | 船舶保安証書交付   |
| 金額   | 16,000 円   |
| 備考   | 汽船 JAPAN FLAG<br>総トン数 46,462 トン<br>船舶の長さ 223 メートル 85<br>船舶の用途 ばら積貨物船 |



INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE



日本国 JAPAN

番号 第 \* \* 号

Certification No. ....

国際航海船隻及び国際港務施設の保安の確保等に関する法律第13条第1項の規定により交付する。 Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES (ISPS CODE) Under the authority of the Government of Japan.

Name of ship: JAPAN FLAG
Distinctive number or letters: 1569\*\*
Port of registry: Tokyo
Type of ship: Bulk Carrier
IMO Number: IMO 9509\*\*
Owner: NIPPON KAIJI, LTD.
Charterer: WEST JAPAN SHIPPING CORPORATION

ROCKBENCH SHIPPING CORPORATION
ARKOW BLD. 810, J.L. THREEPONDS No. 47, JAKARTA PUSAT, INDONESIA

IMO COMPANY 0678\*\*

- THIS IS TO CERTIFY:
1 この船舶の保安システム及び明瞭さに関する保安設備も、国際航海船隻及び国際港務施設の保安の確保等に関する法律第12条の規定に基づき検査されたこと。
2 この検査の結果、この船舶の保安システム及び明瞭さに関する保安設備も、全ての事項について満足なものであること並びにこの船舶が国際航海船隻及び国際港務施設の保安の確保等に関する法律の規定に適合していることが明らかになったこと。
3 この船舶に承認された船舶保安規程が備えられていること。

that the ship is provided with an approved Ship Security Plan.

本証書は、2011年10月14日の定期検査に基づくものとす。 Date of initial/renewal verification on which this certificate is based: 14 October, 2011

この証書は、国際航海船隻及び国際港務施設の保安の確保等に関する法律の規定による検査が行われることを条件として、2016年10月13日まで効力を有する。 This Certificate is valid until: 13 October, 2016, subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

この証書は、二を条件として効力を有する。 This Certificate is valid subject to: .....

佐世保 において発給した。 Issued at: Sasebo

交付の日付 2011年10月14日 Date of issue: 14 October, 2011



九州運輸局長崎運輸支局佐世保海事事務所長 九州 二

COUNTERSIGNED:

Principal Ship Inspector (K. Nagasaki)
Sasebo Maritime Office Nagasaki Transport Branch Office,
Kushiro District Transport Bureau,
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism,
Government of Japan





## 第 2 節

### フラッグバックにおける問題点及び提言



## FB 船の問題点及び提言

平成 23 年 11 月 30 日現在

1. FB 化が決まり当該船舶の動静により早急に測度申請を行い、本邦寄港時等に測度臨検を実施した後、ファイナンスの都合上、仕組会社（リース会社等）に所有権を持たせる例がありますが、この場合、現行ルールでは一旦、測度手数料を納付し測度申請を取り下げた後、新たに測度申請を行わなければならない、測度手数料の二重払いとなり船主に過度の負担を強いることとなります。

この場合、船舶安全法の取扱いと同様、契約書等の提示を以って「申請事項変更願

い」で対応するなどの便宜を図って頂けないものか。

2. 就航船で外国船主から日本船主への引渡しが国内で行われる場合は問題ありませんが、最終引渡地が外国であった場合、総トン数測度手数料の納付は最終引渡地である現地の領事館に納めなければなりません。しかも納付は現地通貨で行う必要があり、日本から国外へ多額の金銭（10 万トンクラスの測度手数料は約 100 万円）を持ち出す危険と手間がかかっていました。（本調査研究開始当初（平成 22 年末時点））

然しながら現在は、日本国内で最後に測度を実施した最終寄港地を管轄する運輸局（運輸支局、海事事務所を含む）で納付出来るようになり、外国へ多額の日本円の持ち出し、不便さが解消されています。

3. 現在 FB 船の殆どの船員はオール外国人となっていますが、日本籍船が保持する証書類の説明に各船主は苦慮しております。

船舶検査証書等は英訳書で対応出来ていますが、船舶検査手帳、海洋汚染防止検査手帳も英語併記出来ないものではないでしょうか。 ※3（末尾参照）

4. 我が国では履歴記録（CSR）は船舶検査手帳の一部として同手帳に添付され交付されますが、外国人船長はその認識が乏しく、船舶検査手帳から抜き取り別ファイルで管理している例が多々見受けられます。

これは外国籍船の例を踏襲していると思われませんが、上記 2. 船舶検査手帳に英語併記で CSR は本手帳に添付すると明記するか、CSR 用のファイルを船舶検査手帳別冊として交付して頂けないものか。 ※4（末尾参照）

5. FB 化が完了し、船員の雇入を届出る際、就業規則には受付印は押印されているものの、正式な受理は未だなされていません。

船員法事務取扱要領どおりの処理を行えば、雇入届出書のその他の労働条件の欄は、「就業規則による。」とは記載できず、労働条件を詳細に記載することになり、就業規

則が受理された後、雇入変更届によりその他の労働条件を「就業規則による。」と変更しなくてはなりません。

これは、船主に過度の負担を掛けるものであるため、受付印が押印された就業規則で雇入が出来るよう対応して頂けないものか。

6. 船員手帳で英語併記が義務付けられている項目は、「船名」及び「職務」のみであり、外国人用船員手帳（通称オレンジブック）についても同様です。

海員名簿にいたっては、和文のものしか頒布されていないため外国人船員雇入の際、内容を全て本人に説明し、本人確認欄に署名させる必要があります。

外国人用船員手帳についてはすべて英語併記とする必要があるのではないのでしょうか。

また、海員名簿については、和英併記のものを本会（海事代理士会）に作成させて頂けないものか。※6（末尾参照）

7. 船舶の所有権保存登記申請及び抵当権設定登記申請時における登録免許税について、前述のとおり多額の金額を要します。

日本籍船化する際の登記については説明済みですが、パナマ籍の場合の登記（登録）費用についても調査してみました。

仮に約 80,000 トン（貨物船）の日本籍船で「所有権保存登記登録免許税（税率 1000 分の 3）」が 1,700 万円の船舶がパナマ籍船の場合だと、その登録費用は約 165 万円（約 20 万ドル+約 11 万円）となります。

（※別紙 0100-009「パナマ籍登録料計算書」のとおり）

また、日本籍船で「抵当権設定登記登録免許税（税率 1000 分の 3）」が 1,200 万円の船舶（債権額 40 億円）は、パナマ籍船の場合、その登録費用は約 100 万円です。

| 登録免許税（登録料）比較表              |              |                      |
|----------------------------|--------------|----------------------|
| （例）貨物船 80,000 トン 建造後 5 年以内 |              |                      |
|                            | 所有権保存登記      | 抵当権登記<br>（債権額 40 億円） |
| 日本籍                        | 17,000,000 円 | 12,000,000 円         |
| パナマ籍                       | 1,650,000 円  | 1,000,000 円          |
| 差額                         | 15,350,000 円 | 11,000,000 円         |

日本籍船の場合、1000 分の 3 の軽減措置を受けても、パナマ籍船と比較して約 10 倍もしくは 10 倍以上のコスト差があります。

海運事業者への負担軽減を図る意味からも、現在建造後 5 年以内の船舶に限定されて

いる租税特別措置法の適用船舶を建造後10年以内の船舶まで対象を拡大、また軽減率のさらなる拡大が必要ではないか。※7（末尾参照）

8. 前述のとおり、「3. 国際トン数証書交付申請」、「4. スエズ運河トン数証書交付申請」、「5. パナマ運河トン数証書交付申請」に関しては、他の手続きと併せて海事代理士が申請書類を提出いたしますが、これらの申請に関しては現在のところ海事代理士が代理人として申請することは出来ません。

その理由として、海事代理士が取り扱える法律として規定されている海事代理士法別表第2に「船舶のトン数の測度に関する法律」が抜けているからです。

ちなみに、我々海事代理士がその資格取得のために受験する海事代理士試験の試験科目には上述の「船舶のトン数の測度に関する法律」が入っています。

試験科目に入っていないながら、海事代理士法別表2に載っていないことにより、海事代理士名で申請できない（取り扱えない）という矛盾点に関しては従前より国土交通省に対し、別表第2の改正をお願いしているところですが現時点では改善には至っていません。

一連のF B化手続きの中で海事代理士が取り扱えない申請があつては、事業者（所有者）に余計な負担をかけるばかりであり速やかに改善すべきと考えます。

9. 条約証書及び履歴記録における会社住所表記（英文）の問題点

「船舶保安証書」及び「履歴記録」には船舶所有者、船舶借入人（設定されている場合）、船舶管理会社の住所及び会社名を日本文並びに英文で表記しますが、問題になるのは住所の「○丁目○番○号」についてです。

船舶国籍証書上の船舶所有者の住所等の記載方法は、「船舶国籍証書等の記載事項のローマ字表記等の基準について（国海査第239号 平成13年8月28日）」により明確に規定されています。

例えばその住所が「中央区港一丁目1番1号」の場合の英文表記は、

「1-1-1, Minato, Chuo-ku」とするよう決められています。

ただ現在、殆どの都道府県の告示では「港一丁目」までは住所の一部であるので、「一丁目」を漢数字としています。法務局における法人登記や不動産登記に於いても同様に扱われていました。

この考えからすると上記の表記方法は

「1-1, Minato 1-Chome, Chuo-ku」とすべきであり、多くの船主（海運事業者）も他機関（NK）等への届出はこの表記で届け出ています。

この部分を「船舶保安証書」を例に比べてみます。

|  |  |
|--|--|
| 所有者の氏名又は<br>名称及び住所<br>Name and<br>Address of the<br>owner: | ジャパンフラッグ株式会社<br>東京都中央区港一丁目1番1号<br>JAPAN FLAG CO.,LTD<br>1-1, Minato 1-Chome, Chuo-ku , Tokyo, Japan                      |
| 会社の名称及び住<br>所<br>Name and<br>Address of the<br>Company:    | ジャパンフラッグ・マネージメント株式会社<br>東京都中央区港一丁目1番1号<br>JAPAN FLAG MANAGEMENT CO., LTD.<br>1-1, Minato 1-Chome, Chuo-ku , Tokyo, Japan |

この様に表記されるべきところ、先の「船舶国籍証書等の記載事項のローマ字表記等の基準について（国海査第239号 平成13年8月28日）」により作成された船舶国籍証書を基にこの「船舶保安証書」を作成すると

|  |  |
|--|--|
| 所有者の氏名又は<br>名称及び住所<br>Name and<br>Address of the<br>owner: | ジャパンフラッグ株式会社<br>東京都中央区港一丁目1番1号<br>JAPAN FLAG CO.,LTD<br>1-1-1, Minato, Chuo-ku , Tokyo, Japan                            |
| 会社の名称及び住<br>所<br>Name and<br>Address of the<br>Company:    | ジャパンフラッグ・マネージメント株式会社<br>東京都中央区港一丁目1番1号<br>JAPAN FLAG MANAGEMENT CO., LTD.<br>1-1, Minato 1-Chome, Chuo-ku , Tokyo, Japan |

となります。

一見、この表記について大きな差異はないように感じられますが、船舶所有者と船舶管理会社とが同じ住所地でありながら英文表記に齟齬が生じています。

外国のPSC（Port State Control）に於いて寄港地の船舶検査官から証書類の提示を求められた際に、この点を細かく突いてくる国があり、その都度乗組員（船長）がその説明に時間を割かれるという報告も聞きます。

これはまさに船社（乗組員）に余計な手間と労力を課すだけであり、即刻対応すべき問題と考えます。

また地方運輸局に於いて「中央」の英文表記方法について「chuuou」とする場合があります。これも本来は「chuo」で統一されるべきで、英文表記方法について早急に全体を見直し、改善すべきであると思います。

#### 10. 「操舵室の高さ」に関する問題点

就航船をフラッグバックする際に、しばしば当該船舶の構造上で問題が生じるのが「操舵室の高さ」です

現行の船舶設備規程では下記のとおり「操舵室の高さ」に関して定められています。



船舶設備規程（操舵室の高さ）第 115 条の 22

遠洋区域、近海区域又は沿海区域を航行区域とする船舶の操舵室の床の上面から天井甲板のビームの下面または天井張りの下面までの垂直距離（操舵室の高さ）は次表の上欄に掲げる区分に応じ、同表の下欄に定める数値以上でなければならない。

| 区分                          | 高さ（メートル） |
|-----------------------------|----------|
| 総トン数 500 トン未満の船舶            | 1・8      |
| 総トン数 500 トン以上 1000 トン未満の船舶  | 1・9      |
| 総トン数 1000 トン以上 3000 トン未満の船舶 | 2・0      |
| 総トン数 3000 トン以上の船舶           | 2・1      |

とあり、総トン数 3000 トン以上の船舶については、操舵室の高さは 2・1m 以上が要求されています。

F B 船舶の殆どはこれに該当しますが、現実にパナマ籍として SOLAS 上何等問題なく、その操舵室の高さを 2・05m として就航していた船舶を日本籍に F B する際、この船舶設備規程と照らし合わせた結果、高さが 5cm 足りず改造を余儀なくされたケースがあります。また当該船舶の姉妹船も F B の際、同様の取扱いとなり改造しました。

本件の根本的な解決方法は省令改正となると思われませんが、このままでは今後も船主に多大な負担を掛けることとなりますので見直しが必要と考えます。

////////////////////////////////////

※3 平成 23 年 12 月 20 日付の連絡「履歴記録等に関する検査事務に係る取扱い」で、検査手帳等の表紙には、同手帳内に綴り込んである書類の内容に関する記載を和英併記する取扱いになりました。

然しながら、乗組み船員の全員が外国人である日本籍船の場合、乗組員が定期的検査受検の時に対応する際、日本語のみ記載の証書類及び手帳類は判読が困難である状況に変わり無く、引き続き、他の日本語記載のみの証書類タイトルについても和英併記を検討して頂けないものでしょうか。

※4 ※3 同様、平成 23 年 12 月 20 日付の連絡で、同日以降に交付される CSR は公の印章が押印され、船舶検査手帳の別冊として交付されるよう「履歴記録等に関する検査事務に係る取扱い」が変更されました。

ただし、定期的検査の際または船舶所有者の要望に応じて、既に交付されている

船舶検査手帳等については、「英文の注意書きを記載する」ことにはなりましたが、既に交付済みの CSR に対しては公の印章の押印はされないことになっています。

この既交付済みの CSR に対しても船主希望により公の印章の押印をして頂けないものか。

また現在の「公の印章」は全てが日本文字表記です。外地の PSC ではこの「公の印章」の記載内容について問われることがあると船員から聞きます。

この印章を日本文字表記のみではなく、英文表記（併記）のものに変えることができないものでしょか。

※6 船員法施行規則等の一部改正（平成 24 年 1 月 1 日施行）により、船員手帳、海員名簿についても英文和文併記のものに改正されました。

※7 税制改正により、平成 24 年度は登録免許税の税率は「1000 分の 3.5」となることが決まっています。

パナマ籍登録料計算書

M/V : 汽船 ○○○○  
 G/T : 80,000

SERVICE : Bulk Carrier  
 N/T : 60,000

1) REGISTRATION FEE \$6,500.00

|     |             |         |
|-----|-------------|---------|
| G/T | 2,000 トン以下  | \$500   |
|     | 5,000 トン以下  | \$2,000 |
|     | 15,000 トン以下 | \$3,000 |
|     | 15,000 トン以上 | \$3,000 |

PLUS 0.10 X (G/T: 80,000 - 15,000) = 6,500  
 \*但しMAX \$6,500

2) ANNUAL TAX (\$0.10 PER N/T) \$6,000.00

3) CONSULAR TAX (TASA) \$3,000.00

|     |            |         |        |
|-----|------------|---------|--------|
| G/T | 1000 トン以下  | \$1,200 |        |
|     | 3000 トン以下  | \$1,800 |        |
|     | 5000 トン以下  | \$2,000 |        |
|     | 15000 トン以下 | \$2,700 |        |
|     | 15000 トン以上 | \$3,000 | *特殊船は別 |

4) SURVEY TAX (INSPECTION) (タンカー・貨物船) \$1,200.00

|     |            |         |        |
|-----|------------|---------|--------|
| G/T | 500 トン以下   | \$500   |        |
|     | 1600 トン以下  | \$750   |        |
|     | 5000 トン以下  | \$850   |        |
|     | 15000 トン以下 | \$1,000 |        |
|     | 15000 トン以上 | \$1,200 | *特殊船は別 |

5) ANNUAL INVESTIGATION FEE \$500.00

タンカー・客船 \$850

|     |     |            |       |
|-----|-----|------------|-------|
| 貨物船 | G/T | 500トン以下    | \$300 |
|     | G/T | 10,000トン以下 | \$400 |
|     | G/T | 10,000トン以上 | \$500 |

6) ADDITIONAL TAX (\$0.03 PER N/T) \$1,800.00

7) SECNAVES FEE \$25.00

8) CREW ROLL, OIL RECORD BOOK, OFFICIAL LOG BOOK \$200.00

SUB TOTAL: \$19,225.00

9) CONSULAR FEE (B/560 x ¥200) ¥112,000

|   |
|---|
| GRAND TOTAL US\$ \$19,225.00<br>J. ¥112,000 |
|---|



## 第 3 節

# トン数標準税制制度及び 日本船舶・船員確保計画の認定申請等について



## 1. トン数標準税制について

わが国の海上輸送力の確保には、日本籍船・日本人船員の増加が重要ですが、そのためには外航船舶運航事業者の経営の安定が必要です。

諸外国では自国の外航船舶運航事業者の国際競争力を高めるために、種々の支援策を講じており、そのひとつの支援策が「トン数標準税制」の導入です。

外航船舶運航事業者は、全世界の海であげる全所得に対して本社所在地国の税制が適用されるため、税制の差が国際競争力に大きな影響を与える産業です。

世界の海運国が 1990 年代後半にヨーロッパで採用され始め、2000 年代に入るとアメリカ、韓国、インドなどが「トン数標準税制」を導入しています。またシンガポールや香港では非課税となっています。

### トン数標準税制導入国

ギリシャ(1939)、オランダ(1996)、ノルウェー(1996)、ドイツ(1999)、英国(2000)、デンマーク(2001)、フィンランド(2002)アイルランド(2002)、フランス(2003)、スペイン(2003)、ベルギー(2003)、米国(2004)、韓国(2005)、イタリア(2005)、インド(2005)、リトアニア(2007)、ポーランド(2007)

わが国では、平成 21 年 5 月に日本船舶・船員確保計画の作成及び同計画について国土交通大臣の認定を受けた場合に適用される外航船舶運航事業者に対するトン数標準税制が導入されました。

「トン数標準税制」とは、法人税、法人住民税、法人事業税について、「日本船舶を用いた外航船舶運航事業等による収入金額にかかる所得の金額（本来の利益）」から「運航している日本船舶の純トン数に応じた所得の金額（みなし利益）」を差し引いた金額を損金算入できる方式で、好不況に関わらず税額は一定となります。

法人税額の計算式は以下のとおりです。

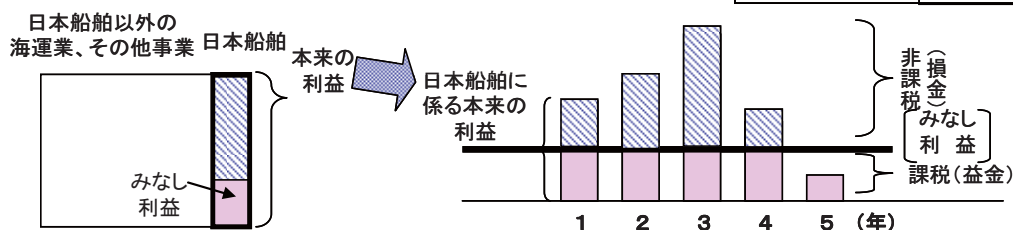
### 課税の計算方法

- ① 船舶の純トン数 × 1日当たりみなし利益 × 運航日数 × 法人税率 = 法人税額
- ② みなし利益の水準は国際的な水準を踏まえて設定

### 【100純トン当たりみなし利益】

|            |      |
|------------|------|
| ～1,000純トン  | 120円 |
| ～10,000純トン | 90円  |
| ～25,000純トン | 60円  |
| 25,000純トン～ | 30円  |

### ○税額計算の模式図



## 2. 日本船舶・船員確保計画の認定申請等について

トン数標準税制の適用対象事業者は、対外船舶運航事業を営む事業者で「日本船舶・船員確保計画」の認定を受ける必要があります。（海上運送法第 35 条第 3 項第 5 号）対外船舶運航事業者の要件は、①船舶運航事業の届出を行っていること（海上運送法第 19 条の 4 第 2 項、第 19 条の 5 第 1 項または第 20 条第 1 項若しくは第 20 条第 2 項に規定する届出）、②対外船舶運航事業者として定期報告を行っていること（船舶運航事業者の提出する定期報告に関する省令第 3 条）、③少なくとも外航日本船舶 1 隻を用いて毎事業年度対外船舶運航事業を行う計画を有すること、です。（認定基準 1. ①）

トン数標準税制の適用を受けたい事業者が、行う必要がある手続きは以下のとおりです。

### (1) 日本船舶・船員確保計画の作成

トン数標準税制の適用を受けたい事業者は、海上運送法第 35 条に規定される日本船舶・船員確保計画を作成する必要があります。計画には、①日本船舶及び船員の確保の目標、②日本船舶及び船員の確保の内容、③計画期間（認定申請日を含む事業年度の翌事業年度の開始の日から 5 年）、④日本船舶及び船員の確保の実施に必要な資金の額及びその調達方法、⑤その他国土交通省令で定める事項を記載します。

主な認定基準としては、①所有等する外航日本船舶の隻数を 5 年間の計画期間内に 2 倍以上（1 隻未満のときは 2 隻以上）に増加させ、かつ、そのうち 1 隻以上は所有すること、②外航日本人船員について、計画期間内の養成人数の総和が、計画期間の最終年度において、計画期間内の各事業年度の外航日本船舶の隻数に相当する人数の総和以上を養成すること、③外航日本人船員について、計画期間を通じ、外航日本船舶 1 隻当たり外航日本人船員 4 人を配乗できる人数を常に確保すること、④外航日本人船員が減少しない計画であること等が挙げられます。

①の計画に記載する外航日本船舶は、ア) 船舶国籍証書の交付を受けた後のものの隻数、イ) 総トン数 100 トン以上の船舶、ウ) 専ら外航船舶運航事業または外航船舶貸渡業の用に供されるものであることが必要です。

②の外航日本人船員の養成内容は、3 級海技士免許の取得に必要な乗船履歴を取得させるための養成を申請者自ら行う（費用を支弁して第三者に委託をして行う場合も含む。）こととなっています。

③、④で確保が求められている外航日本人船員とは、計画の申請者が船員法に規定する船舶所有者として使用する日本人船員（乗組員及び予備船員）です。

### (2) 日本船舶・船員確保計画の申請及び認定

計画を作成した後、第 1 号様式による認定申請書の正本及び副本に、既存法人の場合は、

イ 定款、会社登記事項証明書

ロ 最近の事業年度における事業報告書、貸借対照表及び損益計算書



を添付して、国土交通大臣に提出します。

申請書類は、トン数標準税制を適用したい事業年度の開始日 2 ヶ月前までに、国土交通省海事局外航課に提出しなければなりません。なお、トン数標準税制の申請期限は、平成 22 年 1 月 31 日まででした。

認定を受けた事業者には、国土交通大臣から認定通知書・申請書副本・添付書類が交付されます。

### (3) 税務署長へのトン数標準税制適用の届出

国土交通大臣の認定を受けた後、事業者は、トン数標準税制の適用を受けようとする最初の事業年度開始の日の前日までに、「対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例に関する届出書」に

イ 海上運送法第 35 条第 1 項に規定する日本船舶・船員確保計画の写し

ロ 海上運送法第 35 条の規定に基づく日本船舶・船員確保計画の認定等に関する省令第 3 条第 2 項に規定する認定通知書の写し

を添付して、納税地の所轄税務署長に届出します。

※ 税務署長への届出により、トン数標準税制の適用が受けられます。

### (4) 計画の実施・報告

認定を受けた事業者は、認定計画に従って外航日本船舶の確保、外航日本人船員の育成及び確保を実施します。

認定事業者は、計画開始日から起算して 1 年ごとに第 4 号様式による報告書を作成し、当該計画期間の経過後 1 ヶ月以内に国土交通大臣に報告書を提出することになります。

### (5) 勧告・認定取消し

国土交通大臣は、認定事業者が正当な理由なく認定計画に従って日本船舶及び船員の確保を行っておらず、または行わないおそれがあると認めるときは、当該認定事業者に対し、必要な措置を講ずべきことを勧告することができます。

国土交通大臣は、上記の勧告を受けた認定事業者が当該勧告に従い必要な措置を講じなかったときは、その認定を取り消すことができます。

認定を取り消された場合、トン数標準税制の適用を受けていた年度において、損金に算入された金額の合計額を益金に算入して所得計算されることとなります（すなわち減税額が取り戻されることとなります）。

### (6) 再認定

認定事業者は、計画期間が終了する場合において、再度計画を作成し、その認定を申請することができます。トン数標準税制の適用を再度受けようとする場合は、認定計画の最終年度であって、計画期間の終了の 2 ヶ月前までにその認定の申請を行う必要があります。

国土交通大臣は、認定計画に従って外航日本船舶の確保並びに外航日本人船員の育成及び確保を実施しているか否かを評価した上で、認定を行います。

第一号様式（第1条）

日本船舶・船員確保計画の認定申請書

平成 年 月 日

国土交通大臣 殿

住 所  
氏名又は名称  
代表者の氏名

㊟

海上運送法第35条第1項の規定により、下記の日本船舶・船員確保計画の認定を申請します。

記

1. 日本船舶及び船員の確保の目標
2. 計画期間
3. 日本船舶・船員確保計画の認定により受けようとする支援措置
4. 日本船舶及び船員の確保の内容
5. 日本船舶及び船員の確保の実施に必要な資金の額及びその調達方法
6. 日本船舶・船員確保計画の実施に当たって特に留意すべき事項

第四号様式（第12条）

日本船舶・船員確保計画の実施状況に関する報告書

平成 年 月 日

国土交通大臣 殿

住 所  
氏名又は名称  
代表者の氏名

印

下記の日本船舶・船員確保計画の実施状況について報告します。

記

1. 日本船舶・船員確保計画の概要  
【認定通知書番号】 第 号  
【認定通知書交付年月日】 平成 年 月 日
2. 報告に係る計画の期間
3. 日本船舶・船員確保計画の認定により受けた支援措置
4. 日本船舶及び船員の確保の目標の達成状況
5. 実施した日本船舶及び船員の確保の内容
6. その他留意すべき事項

対外船舶運航事業を営む法人の  
日本船舶による収入金額の  
課税の特例に関する届出書

|        |  |
|--------|--|
| ※整理番号  |  |
| ※課税の特例 |  |

|  |  |                 |                        |
|--|--|-----------------|------------------------|
| 税務署受付印<br><br>平成 年 月 日<br>税務署長殿 | 提出人<br><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 単連体結法親人法人 | (フリガナ)<br>法人名等  |                        |
|  |  | 納税地             | 〒 _____<br>電話( ) _____ |
|  |  | (フリガナ)<br>代表者氏名 | ④ _____                |
|  |  | 代表者住所           | 〒 _____                |
|  |  | 事業種目            | 業 _____                |

|   |                 |                              |                                 |         |   |
|---|-----------------|------------------------------|---------------------------------|---------|---|
| 連<br>結<br>子<br>法<br>人<br><br><small>(届出の対象が連結子法人である場合に限り記載)</small> | (フリガナ)<br>法人名等  |                              | ※<br>税<br>務<br>署<br>処<br>理<br>欄 | 整理番号    |   |
|   | 本店又は主たる事務所の所在地  | 〒 _____ (局 署)<br>電話( ) _____ |                                 | 部 門     |   |
|   | (フリガナ)<br>代表者氏名 |                              |                                 | 決 算 期   |   |
|   | 代表者住所           | 〒 _____                      |                                 | 業 種 番 号 |   |
|   | 事業種目            | 業 _____                      |                                 | 整 理 簿   |   |
|   |                 |                              |                                 | 回 付 先   | <input type="checkbox"/> 親署 ⇒ 子署<br><input type="checkbox"/> 子署 ⇒ 調査課 |

自 平成 年 月 日 (連結) 事業年度から 対外船舶運航事業を営む (連結) 法人の日本船舶による収入金額  
 至 平成 年 月 日  
 の課税の特例の適用を受けることを下記のとおり届け出ます。

|                              |                     |
|------------------------------|---------------------|
| 認定を受けた日本船舶・船員確保計画に記載された計画期間  | 平成 年 月 日 ~ 平成 年 月 日 |
| 同上の計画について変更認定があった場合の変更後の計画期間 | 平成 年 月 日 ~ 平成 年 月 日 |

|         |   |
|---------|---|
| 添 付 書 類 | 1 海上運送法第35条第1項に規定する日本船舶・船員確保計画の写し<br>2 海上運送法第35条の規定に基づく日本船舶・船員確保計画の認定等に関する省令第3条第2項に規定する認定通知書の写し |
|---------|---|

(その他参考となるべき事項)

|               |         |
|---------------|---------|
| 税 理 士 署 名 押 印 | ④ _____ |
|---------------|---------|

|         |    |     |      |     |    |       |     |     |  |
|---------|----|-----|------|-----|----|-------|-----|-----|--|
| ※税務署処理欄 | 部門 | 決算期 | 業種番号 | 整理簿 | 備考 | 通信日付印 | 年月日 | 確認印 |  |
|---------|----|-----|------|-----|----|-------|-----|-----|--|

(規格A4)

## 対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による 収入金額の課税の特例に関する届出書の記載要領等

- 1 この届出書は、法人である単体法人(連結申告法人以外の法人をいいます。)又は連結親法人が租税特別措置法(以下「措置法」といいます。)第59条の2第1項又は措置法第68条の62の2第1項に規定する対外船舶運航事業を営む法人(又は連結法人)の日本船舶による収入金額の課税の特例の適用を受けようとする場合に使用してください。

また、認定を受けた日本船舶・船員確保計画について、海上運送法第35条第4項の規定による変更の認定(当該認定により海上運送法第35条第3項第5号に掲げる基準に適合することとなったものに限ります。以下「変更認定」といいます。)があったことにより計画期間が変更された場合に、変更後の計画期間を届け出る場合にもこの届出書を使用してください。
- 2 この届出書は、その適用を受けようとする最初の事業年度開始の日の前日までに提出してください。また、計画期間の変更を届け出る場合には、変更認定があった後、できるだけ速やかに提出してください。
- 3 この届出書は、納税地を所轄する税務署長に、1通(調査課所管法人にあっては2通)提出してください。
- 4 届出書の各欄は、次により記載します。
  - (1) 「提出法人」欄には、該当する□にレ印を付すとともに、当該提出法人の「法人名等」、「納税地」、「代表者氏名」、「代表者住所」及び「事業種目」を記載してください。
  - (2) 「連結子法人」欄には、当該子法人の「法人名等」、「本店又は主たる事務所の所在地」、「代表者氏名」、「代表者住所」及び「事業種目」を記載してください。
  - (3) 「認定を受けた日本船舶・船員確保計画に記載された計画期間」欄には、海上運送法第35条第3項第5号に掲げる基準に適合するものとして同条第3項の認定を受けた同条第1項に規定する日本船舶・船員確保計画に記載された計画期間を記載してください。

また、認定を受けた日本船舶・船員確保計画について、変更認定があったことにより計画期間が変更された場合には、変更後の計画期間を「同上の計画について変更認定があった場合の変更後の計画期間」欄に記載してください。
  - (4) 「税理士署名押印」欄は、この申請書を税理士及び税理士法人が作成した場合に、その税理士等が署名押印してください。
  - (5) 「※」欄は、記載しないでください。
- 5 届出書の提出に当たっては、次の書類を添付してください。
  - (1) 海上運送法第35条第1項に規定する日本船舶・船員確保計画の写し  
※ 変更後の計画期間を届け出る場合には、変更認定後の日本船舶・船員確保計画の写し
  - (2) 海上運送法第35条の規定に基づく日本船舶・船員確保計画の認定等に関する省令第3条第2項に規定する認定通知書の写し
- 6 留意事項
  - 法人課税信託の名称の併記  
法人税法第2条第29号の2に規定する法人課税信託の受託者がその法人課税信託について、国税に関する法律に基づき税務署長等に申請書等を提出する場合には、申請書等の「法人名等」の欄には、受託者の法人名又は氏名のほか、その法人課税信託の名称を併せて記載してください

国税庁 HP から転載



## 第2章

# 便宜置籍船の法構造とその問題点

(独)海技教育機構海技大学校

准教授 逸見 真





## はじめに

本章では国際海運において趨勢を極める便宜置籍船の法構造についての解説を試みると共に、便宜置籍船のもたらす法的問題について論じたい。

船舶所有者はその所有船舶を旗国に登録するに当たり、本来であれば正当な船舶所有者主義に基づき、船舶所有者と同じ国を旗国として登録すべきとの理解があった。正当な船舶所有者主義とは、例えばわが国の海運企業が所有者として船舶に登録する先は当然ながらわが国となるとの考え方である。しかし現在の国際海運における船舶の登録先には、本船運航に最も経済的な利益を生む旗国が選択されている現状がある。国際海運のように国内管轄を超えた産業を律すべき国際法上、船舶及び船舶所有者と実質的な関係を有する国が旗国として選択されるべき原則は明定されていない。結果として船舶と旗国との間の実質的な関係の有無よりも経済原則に従った置籍慣行が隆盛し、現在の便宜置籍船の趨勢がもたらされたといえる。

便宜置籍船の登録国である便宜置籍国とは、わが国を初めとした海運先進国<sup>1</sup>とは異なり国際基準や規制が緩和された船舶登録制度を有し、諸国の船舶所有者がこの制度によって所有船舶の運航に可能な限りの法的、経済的な便宜を得るために船舶を置籍する国である。即ち国際海運における便宜置籍とは船舶の国籍選択に関わる事象であると表現できる。

本章の構成として「A.公海と船舶の国籍」では船舶の国籍の意義について述べる。船舶の国籍の有する意義と効果が何れの国家主権の行使も認められない自由な公海の秩序維持において認められ、旗国が旗国主義の下、登録船舶を通じての公海の自由の享受と共に公海の秩序維持の役割を担った理由と経緯、海洋汚染や海賊等、現代的な諸問題に対処すべく余儀なくされた公海自由の原則と旗国主義の修正について述べ、併せて船舶の国籍の機能と効果についてまとめる。

続く「B.便宜置籍船」では、本章の主題である便宜置籍の歴史について触れた後、現代の便宜置籍の目的、便宜置籍船の運航形態、船舶所有者が便宜置籍の選択にあたり検討する内容についてまとめる。そして便宜置籍制度の例としてパナマの法制を概観した後、便宜置籍の典型的な手法である裸傭船登録について述べる。

「C.便宜置籍船による影響」においては、ペーパー・カンパニーである便宜置籍国の船舶所有者のもたらす問題、旗国による規制の根拠となる旗国法に対して便宜置籍制度がもたらす問題、海洋環境の保護に与える便宜置籍船の問題、便宜置籍船上の刑事事件に対する管轄権の問題について論ずる。

「D.日本籍船維持のための取り組み」では1970年代より現在までの日本籍船の維持のための取り組みについて概観する。

---

<sup>1</sup> いわゆる一定の規模の自国籍商船隊を維持またはかつて維持し、現在も尚、海外貿易に海上輸送の占める割合の高いわが国や米国、EU諸国等であり、本文中では伝統的航海国と表現する。

## 目次

はじめに

### A. 公海と船舶の国籍

#### 第1節 公海

1. 公海の自由と旗国主義
2. 公海の自由の修正

#### 第2節 船舶の国籍

1. 船舶の国籍とその許与
2. 船舶の登録と法的機能

#### 第3節 船舶の国籍の役割と効果

1. 公海における船舶の国籍の役割
2. 船舶の国籍の実質的效果

#### 第4節 船舶の国籍の意義

1. 自然人の国籍の船舶への類推の是非
2. 国籍の実質性

### B. 便宜置籍船

#### 第1節 便宜置籍船と船舶の便宜置籍化の目的

1. 便宜置籍船の定義と特徴
2. 船舶への国籍付与のための立法主義
3. 便宜置籍船の所有と運航形態

#### 第2節 船舶の国籍選択のための検討事項

1. 法制的要素
2. 経済的要素
3. 政治的要素
4. その他の要素

#### 第3節 便宜置籍国の法制事例-----パナマ

#### 第4節 裸傭船登録

1. 裸傭船登録とその目的
2. 裸傭船登録の条約実行による問題

### C. 便宜置籍船が影響を与える諸問題

#### 第1節 便宜置籍法人に対する法的対処

1. 便宜置籍法人に対する法人格の否認

2. 米国における法人格否認の法理の判例

## 第2節 旗国法の適用

1. 便宜置籍船の旗国法適用への影響
2. 旗国法の意義

## 第3節 海洋環境の保護

1. 便宜置籍船と海洋汚染問題
2. 海洋汚染防止のための国際的な対応と船舶所有者の負担
3. 新たな国家管轄権の設定

## 第4節 刑事法と旗国管轄権

1. 便宜置籍船上の刑事事件への対応
2. 公海上の外国船舶上の犯罪に対する法的限界
3. 便宜置籍船と旗国主義

## D. 日本籍船維持のための取り組み

1. 高度成長期における日本籍船の維持
2. 21世紀における日本籍船の維持

## 結びに代えて

1. 便宜置籍船の功罪
2. 旗国主義に対する便宜置籍船による影響
3. 旗国による規制と管理の重要性

## A. 公海と船舶の国籍

船舶の特徴の一つとして、船舶が自然人同様、国籍を有することが挙げられる。

15 世紀に黎明を見た国際法の一分野たる海洋法は伝統的な慣習法(法的な効力を有する慣習)によって培われてきたが、船舶の国籍の概念もまた国際慣習の中で徐々に形成されてきた。特に重要な点は、船舶の国籍とそれによる効果が公海自由の原則を支える手段の一つとして考えられてきたことである。公海は何れの国家権力の支配にも服さない自由な領域としての無主地であり、その秩序の確立と維持のために船舶の国籍は極めて重要な役割を果たすものとして認識されてきた。表現を変えれば、船舶の国籍はまた公海の秩序維持の指標として捉えられてきたのである。

しかし自由を標榜する公海の意義は極めて現代的問題によって変容を遂げつつある。船舶の国籍の機能に多くを依存する現行の公海制度は、例えば海洋汚染や漁業資源の乱獲の問題、あるいは海賊、テロ行為等の公海上の不法行為について有効な対処を取り難いとの国際的な批判を浴びている。地理的に見れば国連海洋法条約における排他的経済水域の成立に見られるように、公海であった広大な水域の法的地位にも修正が加えられている。そして公海制度に対する批判や修正によって、その秩序維持の役目を担っている船舶の国籍の機能もまた修正を余儀なくされるようになってきている。その機能の修正とは公海における船舶の国籍の有する排他性への規制、即ち船舶の国籍を基礎とした旗国主義の有する排他性に対する制約であった。

### 第1節 公海

#### 1. 公海の自由と旗国主義

海洋は一見、隔たりなく境界のない単一の水域のように見えるが、国際法上、幾つかの特定水域に区分されている。

国連総会によって 1982 年に採択され 1994 年に発効した海洋憲法とも称される「海洋法に関する国際連合条約(United Nations Convention on the Law of the Sea, 国連海洋法条約)」の規定に依れば、陸と海との境界である基線より測定して 12 マイル(マイルは距離の単位であり 1 海里、1,852m に相当)を越えない範囲の幅で定められる領域が領海(Territorial Sea)であり、陸地によって閉囲された湾を意味する内水(Internal Water)とは基線を境として陸地側にある水域である。領海は領土と同じ法的地位にあり沿岸国の主権がそのまま行使される。領海の外側にこれも基線より 24 マイルを超えない範囲で接続水域が設定され、沿岸国は関税や検疫についての管轄権を有する。接続水域の外側にはこれも基線から 200 マイル以内で定められた排他的経済水域(Exclusive Economic Zone, EEZ)がある。

そして公海(High Seas)とはこれら領海、内水、接続水域、排他的経済水域を除くその他の海洋の部分という。

伝統的な公海制度において海洋は領海と公海とに二分されていた。即ち沿岸国の管轄権---国内法を一定の範囲にある自然人や財産、事実について適用するにあたり、国際法上、許容された国家の権能が認められる主権領域としての水域と、それが認められない、いい換えれば何れの国による管轄権の行使も許されない無主地としての公的な水域とに二分されていたのである。国連海洋法条約は 87 条(公海の自由)においてこの事実を定めている<sup>2</sup>が、条約の規定は国際法上の慣習法化した法理を取り込んだものである。

公海の自由の意義は大きく二つに分けられる。

その一つは帰属の自由である。前述した公海の全ての諸国への開放とは、公海が何れの国家の領有にも属さない自由な領域であることを意味している。1958年に採択、1968年に発効した「公海に関する条約」(Convention on the High Seas, 公海条約)に定められた公海の定義は「いずれの国の領海又は内水にも含まれない海洋の全ての部分をいう。」(1条)とされた。この公海条約の内容を事実上、継承した国連海洋法条約では新たに海洋資源の利用について沿岸国の権利を認めた排他的経済水域(第5部)、大洋上、一体的な島の集団で形勢される国家として群島水域(第4部)が定められ公海とは分離されたため、公海の部分は公海条約の成立時よりも狭められている。また国連海洋法条約は、どの国も公海の部分的水域に対する継続的な占有と支配に基づく領域主権の取得や属地(法の適用範囲をそれが制定された国家の領域にのみ認める考え方)的な国家管轄権を行使してはならないとした(国連海洋法条約 89 条(公海に対する主権についての主張の無効))。

残る一つの自由は公海を使用する自由であるが、この自由には一定の規制が掛けられその濫用が禁じられている。実体法上、公海の使用の自由は公海条約、国連海洋法条約の規定及び国際法の他の規則によって制限される<sup>3</sup>。海洋法における公海使用の自由は主として海商の自由として論じられているが、その前提の自由として「航行の自由」が挙げられる(公海条約 2 条(公海の自由)、4 条(航行権)、国連海洋法条約 87 条(公海の自由)(a))。諸国は国際法の認める限り公海の自由な使用を私人または私企業等に容認し、これを受けた一般の商船は公海の担う海商の自由を享受する<sup>4</sup>。現実にも領海や排他的経済水域を離れて公海上を航行する船舶の多くは商船である。別ないい方をすれば公海を航行する商船はその自由を行使する主要な手段として認められているのであり、今日の国際海運における「海運自由の原則」はこのような公海秩序を基礎に確立されていると表現できよう。

「海運自由の原則」とは、公海の自由とそれに付随した航行の自由とに育まれた自由貿

---

<sup>2</sup> 本条文は公海条約 2 条(公海の自由)を引き継いだものである。

<sup>3</sup> 公海条約は(公海の自由)に含まれるものとして、航行の自由、漁獲の自由、海底電線及びパイプラインを敷設する自由、公海の上空を飛行する自由を挙げ、「これらの自由及び国際法の一般原則により承認されたその他の自由は、すべての国により、公海の自由を行使する他国の利益に合理的な考慮を払って、行使されなければならない。」(2条)とする。

<sup>4</sup> 山本草二「海の国際法における船舶の地位」国際問題 97 号所収 22 頁

易思想の下での国際海運活動の自由を意味する表現である。即ち国際海運活動に対しては船舶の国籍国を含めた何れの国家による不当な干渉、国内法上は合法であったとしても国際法上の違法な行為を許容しないという、海運活動の自由の保障である。国際海運における経済活動の安定及び秩序の維持は、あくまでも船舶の運航による利益を享受する当事者の自主的な規制に委ねられるべきであるとした考え方である<sup>5</sup>。

しかし営利を追求する当事者の自主性にのみ依存しては、公海の秩序維持の徹底は図れない。海運の自由を尊重しつつ公海の秩序を維持する施策もまた講じられなければならない。航行の自由の保障と併せて船舶を法的に管理する主体が必要となる。法に基いた船舶の保護と管理に責任を負える主体とは国家であり、無主地としての公海では船舶に国籍を付与する国籍国、即ち旗国(flag state)が法的主体となるべきこととなる。旗国が自らが授けた国籍を通して登録船舶への国家管轄権を行使すること、表現を替えれば旗国が船舶という媒体を経て公海における秩序の維持を図ることこそ、公海の自由を確保する最も実効的な施策であるといえ得、現実にも国際社会はそのように対応してきた。旗国による公海の秩序維持とは、旗国による自国籍船の適切な管理の他、公海上にある船舶の受ける旗国以外の国家や不法団体による不当な停船や航路の変更、臨検の強要等、船舶への干渉の排除という旗国の保護によってももたらし得る<sup>6</sup>。当然ながら旗国の役割と責任は形式的なものに留まらず、公海秩序の維持のためにその登録船舶に対して実効的な管轄権を行使しなければならない。

このような公海自由の原則の維持はまた、旗国が商船の活動を通じて得られる経済的な利益と公海の法的地位とを維持しようとする国際公益との一致の必要性の主張でもある。国際公益の維持は、各旗国が自国籍船に対して自国の国内法や国籍を通じた管轄権を個別に適用すること、即ち旗国主義を平行して貫けば達成できるとの判断がある<sup>7</sup>。旗国主義とは公海における航行の自由は通航する船舶の旗国が持つ絶対的な権利であり、他国は船舶による公海の不適正または違法な使用について、その旗国の国家責任の追及や旗国の責任に対する制裁や対抗措置を取ることはあっても、国際法上、特別な根拠のない限り外国船舶による公海の使用への介入や妨害は許されないとする、旗国の排他的権限を認めた主義である。

旗国主義の排他性は船舶という移動体の有する特殊性からも指摘できる。大洋にある船舶は旗国の国内法に従って人的、物理的、あるいは技術的にも装備され、旗国の国旗の下に運航されている。旗国法に服しつつ、海商を通じて経済活動を担う船舶は輸出入を通じ

---

<sup>5</sup> 篠原陽一他『現代の海運』1985年182頁

<sup>6</sup> 例えば、米国連邦最高裁の判決である *The Marianna Flora, The vice Consel of Portugal Supreme Court of The U.S., 24U.S. 1; 61.ED.405;1826U.S.* では、全ての船舶は、自己の有する合法的な作業を行うため、妨げられないことがないという疑うべくもない権利の下に、海洋を航行することができる、と判示された。

<sup>7</sup> 山本草二「海の国際法における船舶の地位」国際問題 97号所収 22頁、山本草二『海洋法』1997年102頁も見よ。旗国主義を明文化した条文が公海条約6条(船舶の国旗)1項である。

て、あるいは納税の面より旗国に経済的な利益をもたらす。公海の秩序維持のための旗国主義の採用は、広く国家利益の確保の点でも妥当な対処であるとの認識である。船舶は国家経済の維持のための重要な要素であり、専ら旗国の国内法-----旗国法に基づいた管轄権に服しつつ他国による権力の介入を受けずに仕向け港へ航海しなければならないという国家的な必要性に基づいた考え方である(公海条約 6 条(船舶の国旗))と共に、船舶の運航によって生ずる経済的な利益を受ける旗国の有すべき法的な管理義務の表れでもあるといえよう。

公海上、旗国法に従うのは船舶のみではない。航海する船舶の乗組員や乗客は陸の上では法の庇護の下にあるのと同様、船上では旗国の法の保護の下に置かれていると信じるだろう。実際には自らが置かれた本船環境-----同乗する乗組員、乗客の質やモラル等、人と人との関係のみならず、本船の堪航性や堪荷性もまた法によって担保されていると信頼しつつ航海を続ける。別言すれば洋上という不可避的な危険領域の中にあつて孤立を余儀なくされている本船上の人間は、航行水域や寄港地あるいは人の乗下船によっても変動しない本船上の秩序を信頼するしかない。加えて本船上の秩序が確保されていたとしても、武器を有さない公海上の私船は侵入を企てる外部権力や違法行為に対し無力である。

このような本船内部の秩序維持及び外部的脅威からの保護は旗国主義の名の下、旗国に課せられた責務である。しかし旗国と距離を置いて活動する公海上の船舶の統制や保護は物理的にも簡単ではない。世界各地より報告される海賊による被害を見れば判る通り、旗国を離れて地球の裏側を航海する船舶の保護等、通信システムや船舶技術が進歩した現代においても簡単なことではない。旗国にすれば大海に散らばる自国籍船上の秩序管理とその保護は、本船上の対応と周辺海域の平穏に依存するしか手がないのが現実であるといつて良い。国際法は旗国主義を以ってこの問題の解決策とした。即ち国際社会は旗国主義に厳格な排他性を認め、それを宣言することによって旗国と本船との距離の隔たりという地理的、物理的障害を克服しようとしたのである。そしてそのような旗国主義の確立が公海全体の秩序維持にも繋がっていく。

## 2. 公海の自由の修正

長らく公海の管理体制は公海自由の原則に依拠してきたが、このような自由原則は例えば領海、内水の基準となる直線基線の考え方が新たに制定され国連海洋法条約に反映されたように、現代の国際法に確立された機能的な海洋管理に見合うよう修正されてきた<sup>8</sup>。もともと海岸の低潮線である基線は海岸に沿って曲折しなければならず、これを基準とする領海の境界もまた屈曲しなければならなかったが、直線基線とは海岸線が著しく曲折しているかまたは海岸に沿って至近距離に一連の島がある場合に用いられる基線は直線として良いとする、一部の国家慣行が海洋法の規定を修正した一例である。

---

<sup>8</sup> Satya N. Nandan C.B.E. and Shabtai Rosenne, United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, A Commentary Vol.3, 1995, p.27

無主地たる公海は原則、万民の共有物であり、直線基線の事例に見られるような国家による公海上への権利の拡張に対してはこれを承認する国際法上の許容、例えば他国からの黙認または承認を受けなければならない<sup>9</sup>が、このような慣行は決して新しいものではなくまた最早、珍しいことでもない。逆説的に捉えれば、公海の自由が一般的な規則であり続けるためには公海の自由原則もまた修正されなければならないという国際社会の要請がある。権利を拡張する国家行為に対する他国による承認や黙認とは、例えば特定の国家による長期間に渡る公海上の一部水域の利用、沿岸国の領水と境を接する公海の部分がその主権に服せられるとする、沿岸国による権利の取得である<sup>10</sup>。いい換えれば公海の自由とは絶対的な法理ではなく、少なくとも一定の国の主権に基づく公海の一部の長期的な利用が他国によって承認または黙認され続けて法的な慣習に昇華し、国際法上の慣習が成立すれば、公海は部分的にその性質を失うこととなる。海洋法の分野における第二次大戦後の動向を見れば、沿岸国が国際法における既存の法規より逸脱することによって管轄権の拡大を行い、その拡大が事実として新たな国際法の規則となり実定化されてきた<sup>11</sup>ことが理解できる。一例を挙げれば国連海洋法条約で新しく採用された寄港国による管轄権がある(218条1項、後述)。本規定は海洋環境の保護の高まりを背景に、公海上において油等の違法な排出を行った船舶が入港した寄港国は当該船舶に対して調査を行い、その結果によって司法手続きを開始できるとした権限を本船の寄港国に与えたものである。

一方の使用の自由、国際海運活動に対する国家干渉の排除の原則についても侵食が見られる。この侵食は一定の国家実行や国際機関の主導の下に制定される国際条約を通して実施されている。安全保障等の国家の政策的事情や船舶の安全の確保、海洋環境の保護を名目とした船舶の港湾への出入港の制限や公海上での旗国主義に対する規制によるものである。これらは排他的な旗国主義の権限に対する挑戦的な規制ではなく、国際社会の要請としての規制によるものであり公海の自由を支える旗国主義の例外としてまとめられる。例外とは何れも一定の条件の下、諸国が公海上の他国の船舶に対して干渉し得る事例であり、海賊行為(国連海洋法条約 100～107条)や無許可放送(109条)、また執行権としての臨検の権利(110条)<sup>12</sup>、追跡権(111条)等が挙げられる。何れも旗国主義の貫徹のみでは公海の秩序維持がままならない事例及び対処として、他国が旗国の許可を得ることなく、あるいは無国籍船として干渉できるとした国際的なコンセンサスの得られている事項であり、旗国主義、強いては公海の自由の修正でもあると表現できる。

無許可放送については 1960 年代以降に頻発した、沿岸国より無線局免許を受けていない公海上の船舶による放送に対する措置であり比較的新しい事例である。臨検の権利には海賊

<sup>9</sup> Ian Brownlie, *Principles of Public International Law*, 5<sup>th</sup> edition, 1998, p.163

<sup>10</sup> Malcom N. Shaw, *International Law*, 4<sup>th</sup> edition, 1997, p.419

<sup>11</sup> 村瀬信也「国家管轄権の一方的行使と対抗力」村瀬信也・奥脇直也編『山本草二先生古稀記念 国家管轄権-国際法と国内法』1998年所収 212頁 67頁

<sup>12</sup> テロ対策を目的とした二国間条約の締結による対処がある。米国と便宜置籍国との例として新井京「海上阻止の法構造」富沢克・力久昌幸編著『グローバル時代の法と政治-世界・国家・地



行為、国旗の濫用、奴隷取引、無許可放送、無国籍の嫌疑船舶がその対象として定められ(110条1項)、臨検の執行にあたっては執行対象たると疑うに足りる十分な根拠が必要であるとされる。追跡権も同様、海賊や奴隷輸送、無許可放送、無国籍船の摘発のための手続的な方法として認められたものであるが、追跡が内水、領海、接続水域において開始され且つ継続されることを条件とする等、一定の制限に服している。

重要な点はこれらの公海自由の修正や旗国主義の規制について、本稿のテーマである便宜置籍船が影響を与えていることである。

## 第2節 船舶の国籍

### 1. 船舶の国籍とその付与

自然人と同様、船舶は国籍を有している。

「船舶の国籍」について国連海洋法条約は「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。船舶は、その旗を掲げる権利を有する国の国籍を有する。その国と当該船舶との間には、真正な関係が存在しなければならない。」と規定する(91条1項)。

本条のタイトルは「船舶の国籍」であるが、条文中、船舶の国籍の定義や概念についての規定はない。船舶の国籍は国家が船舶に対して行政上、立法上、司法上および社会上の国家管轄権の行使ができる旨を決定する基本的な要素と考えられるが、公海条約や国連海洋法条約を含めて船舶の国籍の定義を置く条約、法律は少ない。SOLAS条約(1974年の海上における人命の安全のための国際条約)、MARPOL条約(1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書)等、現在の主要な国際海事条約においても船舶の国籍についての定義を見出すことは困難である。国内法にも同様の傾向が見られ、英国商船法では船舶の国籍なる用語は用いられず「英国籍船(British Ship)」が用いられ(Merchant Shipping Act 1995)、わが国の船舶法においても「日本船舶」の用語が用いられているのみである(船舶法1条)。これらの事例は船舶の国籍の法的概念が抽象的であり、具体的に規定することが困難であることの証左でもであると表現できる。

国連海洋法条約の規定の目的は、船舶を何れかの国に登録させると共に登録された国の旗を掲げる権利を船舶に与えることにある。船舶は登録された国の国旗を掲げる権利を得、船舶の掲げる国旗の示す国、旗国の国籍を持つのである<sup>13</sup>。

条文の前半は何れの国も船舶へその国籍を付与する条件について定めるよう規定し、後半では船舶に国籍を付与する国と登録船舶との間にあるべき「真正な関係(genuine link)」が

---

方』2009年所収103頁。

<sup>13</sup> Satya N. Nandan C.B.E. and Shabtai Rosenne, *supra note* 8, p.104

挙げられている。条文の意味するところは、船舶に対する国籍要件は国家の自由な裁量の下に定め得ることを認めつつも、船舶と旗国との間には「真正な関係」が存在しなければならないという点である。

自然人の国籍について見れば、国籍とは個人の特定国家の構成員たる資格をいう。国によって法制は異なるが、一般に一国の国籍を持つ個人はその国の国民といわれる。従って国籍とは国家と個人との間の政治的、公法的な紐帯であるともいわれている<sup>14</sup>。

この自然人に対する国籍の考え方を類推適用して、船舶の国籍は船舶と旗国とを結び付ける法的紐帯であるとの理解がある。旗国は船舶への国籍の付与によって自国籍船の旗国への帰属を義務付けその管轄権に服せしめると共に、自国籍船に対する外交上の保護義務を負うと理解される<sup>15</sup>。船舶が旗国に登録されている証としては実務上、船舶が旗国の公簿に記載……登録されることにより、当該船舶に付与される旗国の国籍が表現されることとなる<sup>16</sup>。手続上、国家は船舶所有者による船舶の登録によってその船舶に国籍を付与するのであり、理論としての登録という概念は国家が登録の下に船舶と船舶所有者とを管理するという、公海上の秩序維持のみならず船内秩序維持の強制のための制度として有効であるとされる(わが国では船舶法 5 条に規定)。

条文中の「真正な関係」とは旗国と旗国の旗を掲げる船舶との間にある「関係」について述べたものである。この「関係」とは第一に海事・船舶の全ての局面における規律を維持するための主要な要素(factor)である。第二に旗国による登録船舶への一般的な管轄権の行使と統制のための要素でもあり、この要素により旗国法に対する船舶による違反を旗国の管理責任に帰すことが可能となる<sup>17</sup>。ここにいう要素とは事物の成立や効力等に必要不可欠な根本的条件として認識されるべきであり、これらの要素を欠く船舶と旗国との間の「関係」は「真正な関係」とはなり難い。しかし国籍の付与についての国際法の要求には「真正な関係」以上の詳細な規定は置かれていない。

現在の国際法上の「真正な関係」の解釈は、旗国が自国籍船に対して実効的な管轄、規制を維持する要件は各国の判断に委ね、国籍付与の基準にまで国際法は介入すべきではないとする考え方、即ち実際の国籍の付与のための条件については、個々の国家の自由裁量に委ねられているとの理解にある<sup>18</sup>。船舶への国籍付与のための要件は船舶に国籍を与える国の国内法の定めによるのである。この権能はまた、国家は海洋の自由に基づく管轄権の原則……旗国主義の確保のために、慣習国際法に基づき自国の登録船舶に自国の国籍を付与する条件を定める義務をも負う顕示でもある。国家はその登録船舶を通じて海洋の自由を謳歌する前提として、登録船舶に対して国籍要件を定める義務を負うのである。

---

<sup>14</sup> 溜池良夫『国際私法講義(第2版)』1999年90頁。

<sup>15</sup> 栗林忠男「船舶の国籍付与とその法的効果」船舶の通航権をめぐる海事紛争と新海洋法秩序 2号所収1頁

<sup>16</sup> 榎本喜三郎『船舶登録要件の史的研究』1988年11頁

<sup>17</sup> Satya N. Nandan C.B.E. and Shabtai Rosenne, *supra note* 8, p.104

<sup>18</sup> Satya N. Nandan C.B.E. and Shabtai Rosenne, *ibid.*, p.106

船舶における国籍主義は国際海運による国家的な利益享受のための手段でもあった。「海運自由の原則」の効果を受ける権利について旗国以外の主体に対しては利益の享受が認められていない<sup>19</sup>。端的に言えば、国際法が船舶の国籍について唯一問題としてきたのは、船舶が国際法の主体である何れかの国の国籍を持つか否かであり、何れの国の国籍をも持たない船舶は国際法上の権利を主張し得ないということのみであった。「真正な関係」が誕生した背景には公海条約審議の当時、国際海運に台頭していた便宜置籍船問題への対処があった<sup>20</sup>が、抽象的な「真正な関係」の言辞はその解釈もまた時代と共に推移し、便宜置籍船が趨勢化した現在、便宜置籍国を含めた旗国の国籍付与における裁量を制約するには至らず、寧ろ自由な国籍の選択を許容する方途となっているとも表現できる。

## 2. 船舶の登録と法的機能

何れの旗国も公的な証拠として登録船舶の詳細が記載された登録簿(船籍簿)を保持する<sup>21</sup>が、例えば国際海運に関する多くの条約の履行のためにも船舶には国籍が不可欠である。条約の締約国たる旗国は登録船舶に対して条約の規定を遵守させなければならないが、条約は批准した当事者としての旗国を法的に拘束するのみであり、旗国にある私人としての船舶にその効力は及ばない。旗国が条約に法的責任を負うためには条約を旗国法に取り込み、国籍というリンクを通して登録船舶に適用しなければならない。船舶の登録はその旗国と自国籍船との間における十分な連結要素として、条約履行のための法的な基礎となっているといえる<sup>22</sup>。

国籍の付与が国家の裁量にあるとはいえ、権限のある機関によってその国の港に備えられた船籍簿に登録が行われ、必要な手続きを踏んだ旨の証明書-----船舶国籍証書が船舶所有者に送達されることは全ての旗国の義務としての共通要件とされている。登録簿への船舶の記載は船舶が旗国の国籍を所有して国旗を掲げ、当該国籍を証明する文書を船舶へ発給するための必要条件である<sup>23</sup>。

このような国内法における船舶の登録による法的な機能は、公法的機能と私法的機能に分けることができる。

登録の公法的機能は船舶に対する国家の統治権に関わる機能として、a)船舶を特定の国に割り当て、その目的、例えば安全規定、乗組員の配乗及び船舶の運用のために単一の国家管轄権に服せしめること(国連海洋法条約 94 条(旗国の義務)3 項 (b))、b)船舶に対する国旗を掲げる権利の授与(同 91 条(船舶の国籍)1 項)、c)旗国に拠る政治的な保護としての外交的保護及び領事援助を得る権利、d)船舶が旗国海軍による保護を受ける権利、e)旗国の領海内に

---

<sup>19</sup> 古賀衛「旗国主義の周边的問題」西南学院大学法学論集 21 卷 1989 年所収 46 頁

<sup>20</sup> 林久茂『海洋法研究』1995 年 16 頁

<sup>21</sup> 国連海洋法条約 94 条(旗国の義務)2 項(a)

<sup>22</sup> Richard M.F. Coles, *Ship Registration; Law and Practice*, 2002, p.2

<sup>23</sup> Coles, *ibid.*, p.2

おける一定の行為、例えば船舶が沿岸漁業、旗国港間における貿易活動となるカボタージュに従事する権利、f)戦時における船舶への戦争法規の適用と中立性の決定、が挙げられる<sup>24</sup>。

これらの公法的な機能はそれらの機能の多くが国家の政策の下でのものである。管轄権の行使は船舶の旗国への帰属を決定付け、国旗の掲揚はその帰属の表出と共に国威の発揚と認識できる。外交または海軍による保護、領海における操業の許認可等は国家の政策に基づくものであろう。これらの事項は旗国に登録される船舶が商船という私有船であっても一度、登録が為されれば登録船舶はその旗国の政策に組み込まれることを示している。国家はこれらの公法的な機能を通して自国籍船が他国によりその権利を侵犯されないよう、自国の権利や権益が侵害されないように図っているのである。

船舶を中心に関係する私人間の権利関係を示す私法的機能としては、a)登録された船舶所有者の所有権の保護、b)抵当債権者のような船舶の上に担保権を持つ者の間での優先権または維持の保護、が挙げられる<sup>25</sup>。商船のような私有に属する船舶の登録には、その所有権や抵当権の保護も念頭に置かれなければならない、登録という国家的行為の安定性が図られることにも繋がる。船舶所有者は自己の所有船舶に対する権利が保護されることを条件に登録を通じて旗国の国籍の付与を受け、旗国の要請する公法的機能に服するのである。

### 第3節 船舶の国籍の意義

#### 1. 船舶の国籍の実質的効果

無主地である公海の所有や管理が如何なる国にも認められないのであれば、公海の秩序を維持する手段は何かとの問題が生まれる。もし公海にある船舶が如何なる公的な権力の下にも立たないのであれば、船舶が公海の自由を盾とした不法や不当な行為を行ってもその取り締まりは期待できず、公海に無秩序と混乱の状態が現出せざるを得ない<sup>26</sup>。そのような無秩序の防止と共に海洋の秩序維持のための最も重要且つ効果的な手段の一つが、船舶の国籍が有する機能の実践である。

かつて公海上の船舶は旗国の領土と同じ地位に置かれていた。旗国が自国籍船に対し自国の領土と同様の管轄権の行使を認めた「浮かぶ領土(Floating Territory)」、いわゆる「船舶領土論」が唱えられていた。この理論では船舶を旗国の領土と同一視し、船舶の「領土性」あるいは「領域性」が他国による自国籍船への干渉を排除するための根拠として利用された。国家領域は領域内にある全ての者に対する他国の主権・管轄権の介入を排除するという排他性を備えている。「船舶領土論」は船舶を国家領域と同一視することにより、旗国管轄権の

---

<sup>24</sup> Coles, *ibid.*, pp.6~7

<sup>25</sup> Coles, *ibid.*, pp.6~7

<sup>26</sup> 横田喜三郎『海の国際法(上)』1959年327頁

排他性を主張したものである。現在、「船舶領土論」は理論的支持を失っているが、船舶の国籍の有する基本的な機能-----船舶に対して何れの国が管轄権を行使するか、更にどの国の法律が船上における行動を規制するかについて船舶の国籍が根拠の一つとされていることに変わりはない。

船舶の国籍の機能は法的なものに限定されない。実務では船舶の建造や普段の運航に直接的に影響する事項こそ重要であるともいえる。

(1) 国策としての海運政策 自国の海運業の育成と維持は国家にとって重要な政策課題である。外航海運政策は政府が国家権力を基盤として行う経済政策であり、分類すると企業政策(海運企業活動に対する各種の支援や規制の実施)、市場政策(安定した海上輸送を図るため企業活動の市場に対する国家の規制や介入であり、価格政策とも呼ばれる)、海運助成(海運政策の柱であり商船隊の整備、船腹の拡充策を主目的とした、国家が最も力を入れる政策)、労働政策(船員の労働環境が一般的な労働基準より逸脱しないように図る政策)及び対外的な政策(国際条約、海商に関する協定等、海運に対しての国際的な協調、調整)等、類型化された諸政策を総合的に表現した産業政策でもある<sup>27</sup>。特に自国籍船を中心とした商船隊の確立と維持は安定した海上輸送の確保の他、国家の安全保障にも関わるため、旗国に登録された船舶はその旗国の行政上、海運業の振興・助成の対象となるのである。

現在の伝統的海運国における海運政策は、自国海運といえども緩和、国家的支援を控えて自由競争に任せる政策に転換しつつあるが、途上国にとっては現在も尚、重要な国家政策であることに変わりはない。

(2) 国家経済の基盤 既に述べた通り、国家による海運自由の原則の擁護はまた海運による経済的恩恵を国家にもたすが、別言すれば商船隊の活動が自国の国際収支に経済的な影響を与えることに他ならない。伝統的海運国の商船隊の構成-----減少を見た自国籍船を尚も中心に据えるか、あるいは外国籍船ではあっても実質的に自国の貿易活動に従事している船舶をもその対象とするかの議論はあるが、自国籍船によって構成される商船隊の維持が旗国の貿易収支に貢献するという、海運における伝統的な理解は失われていない。

(3) 国威・国力の発揚 本来、国際航海に従事する海運企業は国家を超えた自由な存在であるが、ナショナル・フラッグの活動には国家の意図・利害が直接に反映されてきた<sup>28</sup>。国際法上、各々の船舶は船籍を船尾に明示しなければならないが、国籍を船体に刻んだ商船隊の世界的な活動は対外的な国威の表象であり、軍艦等の公船とは異なった経済的な国力の誇示でもであると表現して良い。伝統的海運国の自国籍船減少はこの意義自体の後退と表現しても差し支えなからうが、近時においても尚、戦時の船舶徴用や政治的あるいは安全保障上の国籍変更等の政策が継続されていることを考慮すれ

<sup>27</sup> 篠原他 前掲注(5) 135～137 頁

<sup>28</sup> 小風秀雄『帝国主義下の日本海運』1995年7頁

ば、この要素は依然として命脈を保っているといえる。寧ろもともと国力に乏しい途上国たる便宜置籍国こそ、自国籍船の増加によりこの名目の利を得ているといい得るのである。

- (4) 安全保障のための要件 船舶の徴用等、国家の緊急時における安全保障に関連した要素である<sup>29</sup>。太平洋戦争における日本国内の窮状は、一旦緩急時の海上輸送の確保の如何が国家の命運を決する証左でもあった。国際慣習法上、商船の徴用権は登録国の専属的な権限であり、戦争遂行や海上補給路の維持のための自国籍船の国家徴用の事例は珍しくない。戦後、欧州や米国においてその自国籍船が減少し続ける際にもこの要素は国家的問題として議論され、現代においても自国の海上生命線(Sea Lane)維持のための商船隊の確保、安全保障政策の一環としての自国籍船の確保を規定する法律には事欠かない。例えば米国や英国の商船隊は非常時における国防のための輸送手段として位置付けられ<sup>30</sup>、米国は1984年の海運法(Public Law 98-237 Mar. 20, 1984)に安全保障を目的とした米国籍商船隊に関する規定を置いた。その2条3項には「国家安全保障上の要請を満たし得る、経済的に健全で且つ能率的な米国籍定期船隊の発展を奨励する。」と規定された。

わが国の法制に同様の趣旨の規定は存在しないが、政府の審議会において、国際的な紛争等により必要な船舶の調達が困難となることを考慮すると外国船舶への依存は国家の安全保障上、極めて危険であり、日本人船員の乗り組む日本船舶を一定量確保しておく必要がある、と報告されている(運輸政策審議会総合安全保障部会議事録1983年2月)。

- (5) 外交政策の判断基準 対外政策の一環として外交上、重要視しなければならない国の船舶について自国の港湾・水域への立ち入りと製品の輸送につき、最恵国待遇を付与するにあたっての基準となり得る。また海運自由の原則の顕著な例外事項として、自国沿岸貿易の保護のための外国船舶の締め出しや、国交断絶、敵対関係、戦時における敵性の認定の基準ともなる<sup>31</sup>。

以上は国家政策、国家管轄に属する事項であるが、船舶の国籍はそれが許与された船舶に対して旗国の方針、法制上の強い影響を与えることが理解できる。

- (6) 国際私法上の連結点 私法上の法律効果はそれを規律する法律、即ち準拠法を基準に判定される。国際海運では船舶所有者や荷主、金融機関等、船舶の運航に利害を有する関係者に国境はない。当然ながら単一の法律では律することのできない事案が多々あり、関係当事者に最も有利な条件が与えられるためには準拠法の探索と指定が行われる必要が出てくる。その準拠法の指定において船舶の国籍は重要な基準、連結点となっている。いい方を変えれば連結点としての国籍の概念は何れの国にも共通した一

<sup>29</sup> 林 前掲注(20) 15 頁

<sup>30</sup> 森久保博「アメリカ系便宜置籍船と国際法」杏林社会科学研究所 1 巻 1 号 1984 年所収 67 頁、山岸寛「便宜置籍船と英国海運(上)」海事業業研究所報 243 号 1986 年所収 8 頁

<sup>31</sup> 山本草二『国際法』2000 年 422 頁、同『海洋法と国内法制』1988 年 83 頁。具体的には旗国の国旗掲揚が認められ(わが国では船舶法 2 条)、旗国の港湾に入港できる(船舶法 3 条)。

定の普遍的な概念に他ならない<sup>32</sup>といえる。因みに諸国の国際私法上、自然人においてもその連結点として最も広く使用されているのは国籍、住所及び常居所である。

## 2. 自然人の国籍の船舶への類推の是非

船舶の国籍を考察する場合、必然的に自然人の国籍に関する一般的な理論が想起される<sup>33</sup>。国家と個人との間を繋ぐ国籍の機能について述べた判例「ノッテボーム事件」<sup>34</sup>において用いられた「真正な関係」が国際条約にも取り込まれ、国家と船舶とを結ぶ国籍の概念形成に引用されている。このような考え方への反論の一つは、船舶は領域内外の移動を常態としていることより個人のような国内定住による国家への結合は規定できず、船舶と旗国との間にも「真正な関係」を類推することは困難であろうとする<sup>35</sup>。しかし現代社会の自然人にせよ、その多くが国境を越えた移動生活に従事していることを考慮すれば、国際的な移動云々を以って「真正な関係」の類推を否定することはできないと思われる。寧ろ、常に移動する特性を有する船舶はその移動先の水域において他国と旗国との管轄権の抵触を招くことより、旗国主義の実効性の維持のためにも「真正な関係」の理論が不可欠となるものと思われる。自然人の国籍の船舶への類推は、船舶が直面する様々な法的処理のために有効であると評価されてきた。

自然人も船舶も国籍を得ることよりその国籍国の保護を受け得る。反面、両者共、国籍国の恣意的な政策の影響を受け、また国籍国の政治的な束縛から自由を得ようとする存在である。国家より自由とされる自然人、船舶共、両者に共通した国籍の概念の中にあるものは、その条件を取り決める国家の意思であり、またその意思が政策となって個別に、時として強く表出されるという国家実行における性格である。国籍の概念そのものには国家政策や規制が反映され易いのである。

人権としての観点からも自然人としての個人は本来、国家より自由な存在である。国家は安全秩序の維持のために必要な限りにおいてのみ、個人の領域に介入できるとされている。そしてこの介入とは、国籍の実効性が当然に国家による命令と国家への服従という権力関係

---

<sup>32</sup> 山田鏡一 『国際私法』 1982年92頁

<sup>33</sup> 山本敬三「船舶の国籍に関する一考察」広島大学政経論叢 26巻5号1977年所収172頁

<sup>34</sup> 1953年に国際司法裁判所が判示した *Nottebohm Case*。グアテマラに居住していたドイツ人ノッテボームは徴兵を恐れてリヒテンシュタインに帰化を申請、同国はノッテボームが帰化に必要な居住期間を満たさずも特例として国籍を付与した。グアテマラはノッテボームを大戦中の敵国ドイツの国民と見做して戦後、入国を拒否した上、財産を没収、ノッテボームの国籍国であるリヒテンシュタインはノッテボームの損害の救済を求めてグアテマラを相手取り国際司法裁判所へ提訴した。裁判所はリヒテンシュタインとノッテボームの間には真実且つ実効的な結合としての「真正な関係」が見られないとして、リヒテンシュタインの申請を却下した。

<sup>35</sup> 古賀 前掲注(19) 43頁、David F. Matlin, "Re-evaluating the Status of Flags of Convenience under International Law" 1991、榎本喜三郎訳 海事産業研究所報 356号1995年所収15頁

によって保障されることであった<sup>36</sup>。自然人でいえば国家に対する忠誠であり徴兵への応召はその具現であるが、このような概念は船舶についても当てはまる。国家は海運の自由を尊重しつつ、安全保障の必要性に応じて船舶に強権-----例えば徴用を発動する。両者の明確な相違は人権という概念が船舶にはないことである。

### 3. 国籍の実質性

Brownlie はその書の中で一貫して自然人の国籍の基礎となるものはその実質性、即ち、国家とその自然人との間の関係であると説いている<sup>37</sup>。同様に法人でも、法人に国籍を付与する国家との結び付きにおいて重要な要素は実効性であるとし、その実効性の具体例として国家領域における居住、常居所の存在を挙げている。このようにして Brownlie は、国籍なるものの基礎を国籍を付与する国家との間の繋がりに置いている。その実効性とは国籍が実際に効力や効果を持つことである。国籍を付与された自然人が国籍の効果を楽しむ資格とは、国籍とそれが付与される者との間にある「真正な関係」であり、より具体的には領域への居住、民族としての出生や血統という実質的な繋がりに置かれると思われる。国籍の有する機能、例えば帰化の受入れや外交的保護の行使は国籍の持つべき実質性の有無を判断して実行されるものである。実効性を実質性と読み替えることに異論はない。

これまでの議論に立ち返れば国家と個人、国家と船舶との関係における本質的な意義に大きく変わるところはない。その意義とは船舶の国籍が単なる形式的、名目的なものでは済まされないという概念の存在である。公海における法秩序の維持のために自国籍船に対する旗国管轄権の存在意義があり、同じく自国籍船に対して旗国の有する経済上、社会上、行政上の義務がある。それらの権利・義務の基礎たるべき旗国と船舶との間に存在すべき法的紐帯としての実質性こそが、船舶の国籍の概念を形作るものと理解して良いであろう。

その国籍の重要性が求められる舞台としての公海はかつての自由が制限され、管理を受ける客体に変容しつつあることが知れた。自由の制限は公海の帰属、航行の自由の双方に向けられた総論的なものである。中でも航行の自由への制限は公海の秩序維持の役目を担いつつ公海の自由を享受していた船舶の国籍の排他的な権利、旗国の権利への規制をもたらすこととなった。これらの規制は国家や国際組織による実行を通じたものであり、国際社会の政治的、社会的動向に追随した規制が公海に導入されたことによる。船舶の公海における排他的権利を制限する規制は、その権利の基礎である船舶の国籍の意義にも影響を与えずにはおかない。

上記に掲げた船舶の国籍の機能への影響は国際社会における外部的な作用に拠るものである。一方、内部的な作用による影響についても検討しなければならない。それは船舶の国籍自らの変容である。その変容とは便宜置籍という、船舶の国籍の特殊な置籍現象によっても

---

<sup>36</sup> 田村悦一『自由裁量とその限界』1967年 266頁

<sup>37</sup> Brownlie, *supra note* 9, p.522, p.524



たらされた船舶の国籍概念の変質である。船舶の国籍への外部的な作用の一部は、この内部的な作用によってもたらされた諸事情が引き金となって発生したものと解しても良い。

## B. 便宜置籍船

便宜置籍船が如何なるものかについて簡単に表現すれば、船舶所有者が便宜置籍国と呼ばれる旗国に低額の税金を支払うことによって所有船舶を登録し国籍を受け、公海を航行するための国籍要件を満たしつつ、他方で(本来、国籍の許与を受けるべき)旗国への登録を回避して一般的な安全基準や労働条件の制約から免れることにより、所有船舶の運航より得られる利潤を追求する方便である、といえる<sup>38</sup>。

便宜置籍船の英語名「Flag of Convenience(FOC)」は1954年のOECD(経済協力開発機構)のレポートに初めて明記された後、世界的に流布してきたが、国際的に統一、承認された呼び名ではない。日本語である「便宜置籍船」はこの英語名の和訳であるが、「Flag of Convenience」が国際法において確定された名称でない以上、「便宜置籍船」という名称も公式なものではないといえる。但し「便宜置籍船」の名称が殆どの邦文献で引用、使用されていることに加えて他の確定的な名称の利用を確認し得ないこと、既に「便宜置籍船」の名称が流布していることより、「便宜置籍船」の用語の使用に特段の問題はないと思われる。

国際海運における便宜置籍船の趨勢現象をいうにおいては、第二次世界大戦後における便宜置籍船の激増とその理由や背景に焦点が絞られる。便宜置籍と同様の目的を以て運航に供された船の歴史は古く、海運という商行為がローマ時代以前にまで遡ることができる<sup>39</sup>という深遠な流れの中で、船舶の登録先を何らかの理由によって便宜的に変更する行為が繰り返されてきた。

### 第1節 便宜置籍船と船舶の便宜置籍化の目的

#### 1. 便宜置籍船の定義と特徴

便宜置籍船本来の用途としての嚆矢は、西インドとの交易においてスペインの採った排他的な独占を利用するため、英国の商船がスペイン国旗を利用した記録にまで遡ることができる。17世紀にはニューファウンドランド沖合において、英国による漁業規制を回避するた

---

<sup>38</sup> 古賀 前掲注(19) 48頁

<sup>39</sup> 黒田英雄『世界海運史』1979年3頁以降

めに英国漁民がフランス国旗を利用した<sup>40</sup>。また 18 世紀には、ギリシャ南部のペロポネソス貿易に従事していたゼノアの船がフランス国旗を掲げていた記録がある。このゼノアの船はフランスの領事料が値上がりするとその国旗をオーストリア国旗に変える等した<sup>41</sup>。旗国の表象は国旗であり、便宜的な置籍も旗の変更として実施された。

わが国に便宜置籍船が現れたのは明治年間である。不定期船の船舶所有者が、関税定率法の改正によって外国船の購入に課されることとなった輸入関税を免れるために所有船舶の船籍を変更した。日露戦争の結果、新たにわが国の租借地となった関東州、あるいは併合された朝鮮への置籍が考えられ、これによって関東州置籍船や朝鮮置籍船が現れた。その目的は船舶に課される税の回避にあった<sup>42</sup>。

現代の便宜置籍船の黎明は今世紀初め、米国に成立した禁酒法による規制の回避を目的に、米国籍船がパナマに移籍されたことに始まる。1922 年、ユナイテッド・アメリカ社は定期遊覧船 2 隻の巡航を計画したが、禁酒法の規制を逃れるために米国籍であったこれら遊覧船の船籍をパナマに移したことから生まれた<sup>43</sup>。

戦後の船舶の便宜置籍化は 1960 年代から 70 年代前半の国際海運において現出した最も顕著な業界的特色の一つであった<sup>44</sup>。便宜置籍船の規模も 1984 年には伝統的海運国に登録された船腹と肩を並べるにまで成長し、その発生から約 80 年を経た現在、国際海運に従事する船腹の 46.5%を占めるに至り<sup>45</sup>、パナマから始まった便宜置籍国も今や大小 27 カ国に及ぶ<sup>46</sup>。

便宜置籍船(Flag of Convenience)<sup>47</sup>の定義として国際法上、公式に確定されたものはない<sup>48</sup>。多くの研究者がその定義の確立を試みている<sup>49</sup>が、Boczek は「機能的に便宜置籍船とは、

---

<sup>40</sup> Coles, *supra note 22*, p.18

<sup>41</sup> 黒田英雄『便宜置籍船の諸問題』海事産業研究所報 255 号 1987 年所収 8 頁

<sup>42</sup> 萩原正彦『傭船契約論』1982 年 89 頁。これらは当時の日本帝国内にあった外国港に置籍されたという点において特殊であった(劉素芬・箱田恵子訳「1930 年代における日本在華置籍船」東洋史研究 67(1)所収 160~134 頁)。

<sup>43</sup> H. Edwin Anderson, III, *The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics and Alternatives*, 1996, 21 *Nar. Law.* 139, Tulane University, *The Maritime Lawyer*

<sup>44</sup> 織田政夫『海運要論』1996 年 26 頁

<sup>45</sup> 織田政夫「海運産業の成長と存続の条件」海事交通研究 47 集 1998 年所収 25 頁

<sup>46</sup> ITF の定める便宜置籍国である。1997 年時点の主要な内訳として、アンティグア-バルブダ、アルバ島、バハマ、バルバドス、ベリーズ、バミューダ、カンボジア、カナリー諸島、ケイマン島、クック諸島、キプロス、ドイツ第二船籍、ジブラルタル、ホンジュラス、パナマ、レバノン、リベリア、ルクセンブルグ、マルタ、マーシャル諸島等がある(*The International Transport Workers Federation "FLAG OF CONVENIENCE CAMPAIGN REPORT 1997"* p.51)。便宜置籍国としての認定は活動内容を異にする国際機関毎に多少の差異がある。それは認定する国際機関が便宜置籍国の特質をそれぞれの活動の観点より定めるためである。

<sup>47</sup> 榎本喜三郎『「便宜置籍船」問題論叢』1993 年 407 頁

<sup>48</sup> Coles, *supra note 22*, p.15, 林 前掲注(20) 16 頁、宇多一二「UNCTAD における便宜置籍船の

船舶を登録する者にとってその理由は何であれ、便利且つ好都合な条件の下、船舶の外国の所有と外国の運航の登録を許す国の旗である」と定義した<sup>50</sup>。山内によれば便宜置籍船とは「実質的な船主が、その所有にかかる船舶を、本来登録すべきであるとされる自国に登録した場合に生ずる不利益を回避するため、またはいずれか他の国に登録することによって、自国への登録では得られない便宜を享受するため、当該船舶をみずから、または形式的な外国法人を通じて他国に登録」されたその船舶であるとしている<sup>51</sup>。便宜置籍船における実質的な船舶の所有者の国籍と船舶の国籍との乖離は、便宜置籍の仕組みそれ自体において必然的な前提条件とされているのである。

先の Boczek は 1970 年に英国の海運調査委員会において、便宜置籍国についての報告を行っている。そこでは便宜置籍船の登録国の特徴として、(1)便宜置籍国は自国の国民以外の者による登録船舶の保有とその支配の双方、もしくはその内の一つを認めている。(2)船舶の登録が簡易であり海外の領事館を通じて登録しても良く、船舶所有者の選択に任せた登録の移転に制限がない。(3)船舶の運航に依る所得への課税がないか、または低率である。通常、トン数を基準とした登録料及び年間手数料が、旗国より船舶所有者に徴収される唯一の負担金である。(4)便宜置籍国は予測する限り、自国では全ての登録船舶を必要としない小国である。しかし多数の船舶からの収入がその国民所得と国際収支に相当の影響を与えている。(5)便宜置籍国は登録船舶に対する自国の規則や国際規則を有効に施行する力も行政機構も有さず、登録会社を管理する能力もなくまた希求もしていない、とまとめた<sup>52</sup>。

実際の慣行に照らし合わせると、(1)は外国人の所有にかかる船舶の登録が認められるとの趣旨である。元来、船舶登録とは自国籍船の登録のための制度であり、他国の船舶の登録は認められないとする基本的な理念があった。便宜置籍国では所有船舶にかかる規制を逃れようとする船舶所有者の船舶、即ち外国船舶を受け入れている。船舶の登録及びその抹消が簡易であるという傾向を示す(2)は、登録の申請より仮船舶国籍証書の発給まで数日を要するのみである便宜置籍国も少なくない。(3)は低額な関税制度を意味し、タックス・ヘイブンといわれる便宜置籍国の特徴の一つであり、便宜置籍船の経済的な運航を支えている。(4)では通常、自国籍船の登録はそれ自体、自国海運における商船隊の構成を意味するが、便宜置籍船はその置籍国の海運とは関連を持たないにも関わらず、国家政策としての便宜置籍制度の拡大と維持が国家経済の確立のための重要な手段となっている。(5)をより簡単に表現すれば、便宜置籍国とは登録船舶を有効に管理することができない国である。現在、国際条約の施行に伴ってこの点の指摘には改善が見られるものの、便宜置籍国の国力よりして

---

排除問題について」海事産業研究所報 199 号 1983 年所収 7 頁

<sup>49</sup> 山内惟介『海事国際私法の研究』1988 年 12 頁。また山本は「実際には他国の国民が所有・支配し外国人の船員を配乗した船舶で、国籍付与の条件の緩い法律を持つ国に登録されたもの」とする(山本 前掲注(7) 106 頁)。

<sup>50</sup> Coles, *supra note* 22, p.17

<sup>51</sup> 山内 前掲注(49) 12 頁

<sup>52</sup> Committee of Inquiry into Shipping Report, 1970, Coles, *supra note* 22, p.18

実効的な管理を行うことの困難性の大層は克服されていない。

## 2. 船舶への国籍付与のための立法主義

船舶へ国籍を付与する要件の決定は国際法より離れた国内管轄事項に属するが、諸国が実践している国籍の許与要件は類型化できる。かつては船舶が建造された国の国籍が与えられる製造地主義、乗組員の国籍に基づく船舶乗組員主義、船舶の所有者の国籍を基にした船舶所有者主義に大別された<sup>53</sup>。現在は船舶所有者主義、または船舶所有者主義と船舶乗組員主義の混合主義が一般的な立法主義となっている。

船舶所有者主義は伝統的海運国を始めとして、現在も多くの国で採用されている主義である<sup>54</sup>。自然人において親の国籍を継承する血統主義に該当する。この船舶所有者主義では有限会社や持ち株会社、組合または株式会社のような法人格を与えられた物的会社 (association of capital) による所有形態が多く採用されている。旗国の所有法人は一般に登録国の法律に基づいて設立され、本社または主たる営業所が登録国に所在すること、その法人の株式が登録国の国民によって所有され主要な役員が登録国の国民であること等の条件が、個別的または複合的に要求される<sup>55</sup>。例えば日本籍船の所有に対しては、わが国の市民または法人であり且つわが国の国民により支配、運営されている法人に限定される等、厳格な制約がある<sup>56</sup>。船舶所有者主義は船舶への国籍付与のための明解且つ妥当な考え方といえるが、一方でこの主義の堅持が伝統的海運国を中心とした自国籍船の減少をもたらしたとも表現でき、現在、船舶の自国民所有の要件は緩和される傾向にある<sup>57</sup>。

現在の伝統的海運国の主たる法制では、法人設立の準拠法、住所もしくは本店の所在地、役員、出資者の国籍を標準とし、各国ではこれらを種々に組み合わせる自国法人を定める立法主義を確立している。伝統的海運国の法制が船舶の所有に掛かる場合、その主たる要件は船舶所有者としての実質性を兼ね備えさせ、その実質性を基礎として所有船舶に国籍を付与しようと試みられていると理解できる。

船舶所有者主義と船舶乗組員主義との混合主義とは、船舶所有者主義の形を採りながら登録船舶に配乗される乗組員について船長、職員の全てまたは一部等に自国籍船員の配乗を求

---

<sup>53</sup> 志津田氏治『現代海商法の諸問題』1994年137頁

<sup>54</sup> 志津田 前掲137頁以降

<sup>55</sup> 竹本正幸訳「便宜置籍船と多国籍企業 (UNCTAD 報告書『船舶と登録国間の真正な関係の存在又は欠如の経済的影響 (Economic Consequences of the Existence or lack of a Genuine Link between Vessel and Flag of Registry, United Nations, 1977)』)」1979年19頁

<sup>56</sup> わが国の船舶所有の要件は船舶法1条に定められ、わが国国民の所有にある船舶、わが国の法令によって設立された船舶の属する法人の代表者の全員、及び業務を執行する役員のうち3分の2以上がわが国の国民であることを必要とする主義である。また日本国籍の喪失についても商法に明文の規定(702条)を起し、船舶所有者の持分の移転や国籍の喪失によって、所有に係る船舶の国籍が失われる場合、共有者の買取や競売を認める等した船舶の国籍の維持が図られている。

める主義をいう。乗組員の一部に自国民の配乗を求める政策は、船舶運航における自国籍船乗組員の空洞化現象を防止すると共に自国船員養成の目的をも果たし、最近までのわが国のようにこの主義を定めて維持する国も少なくはない。

便宜置籍船は一般に便宜置籍国での法人所有とされていることより、形式上は船舶所有者主義が励行されていると判断されるが実質上、以上の何れにも属さない特殊なものである。自国民や自国法人による船舶に対する所有権支配、自国船員の配乗を要求しないかまたは形式的な要求を課すに止まり、結果的には旗国内外の何れの者にも開放された登録のみによって国籍の付与が認められる。この主義は便宜置籍制度として外国人や外国法人が実質的に所有または管理している船舶に対して自国への登録を開放しているのである。

### 3. 便宜置籍船の所有と運航形態

便宜置籍船の所有、運航には様々な形態があるが、所有の多くは法人による。その法人は旗国の法人でありペーパー・カンパニーである。旗国外には便宜置籍船の実質的な所有者である旗国法人の親会社が存在する。外国の親会社は受益船舶所有者(beneficial owner)としてペーパー・カンパニーである子会社を通じ、所有する便宜置籍船を実質的に支配-----所有船舶を実際に運航管理する。所有船舶の便宜置籍化を目論む船舶所有者は自らを親会社として便宜置籍国に子会社を設立し、その子会社を便宜置籍船の名義上の所有者とするのである。即ち一般的な便宜置籍船には便宜置籍国に登録されている名義上の船舶所有者と、当該船舶の運航から金銭的利益を得る者、会社または組織である受益船舶所有者の 2 種類の所有者が存在することとなる<sup>58</sup>。旗国法人はペーパー・カンパニーの名の示す通り、便宜置籍船の実際の運航には全く関与せず、荷主からの貨物運送の委託を受けた親会社が直接に、あるいは船舶管理会社を介する等して支配、運航している。

便宜置籍船の所有、運航形態について、例えば一般的な例としてパナマに船籍を置き乗組員にフィリピン人を採用した便宜置籍船の所有・運航を考えた場合、(1)海運企業(実質的な船舶所有者)は所有船舶の船籍を何れの国に定めるかを検討してパナマへの置籍を決定した後、パナマに所有法人を設立してその船舶をパナマに登録する。次に海運企業は(2)パナマの所有法人との間に本船を借り受ける定期傭船契約、または裸傭船契約を締結して、本船を自社の運航する船隊に組み入れる(定期傭船では乗組員の配乗が行われた後の傭船となり、裸傭船の場合には傭船の後に乗組員の配乗が行われる。)。続いて(3)本船を利用する荷主との間に運送契約に準じた数年単位という長期の定期傭船契約を結び、傭船料によって本船からの収益を上げるか、あるいは海運市況の変動に応じて不特定多数の荷主との比較的短期の定期または航海傭船契約を繰り返して収入を得るか、その運航形態と収益方法を選択する一

---

<sup>57</sup> 現在、各国で採用されている第二船籍制度はその緩和傾向の表れであるといえよう。

<sup>58</sup> Behnam は、便宜置籍船が旗国外の船舶所有者によって実質的に運航されていることに問題がある、と指摘する (Awni Behnam, Ending Flag State Control, Andree Kircher edited, International Marine Environmental Law, 2003, p.128)。

方、本船管理については(4)管理所有者ともいわれる船舶管理会社との間で本船の管理契約を結び委託する。(5)船舶管理会社は本船乗組員としてフィリピン人船員を配乗するためにフィリピンのマンニング会社と船員派遣雇用契約を結び、本船への船員派遣を受ける。わが国大手・中堅の海運企業は外国の船員派遣会社を所有またはこれに資本参加して直接、間接的に支配し、供給船員の数、給与の双方の面において運航支配船舶への安定した船員供給を図っている。その際、船舶所有者は派遣船員が現地の ITF(国際運輸労連)傘下の組合に所属し、本船の竣工までに ITF より船員賃金、労働条件が不当なものではないとする認証を受けることが重要である(後述)。そして管理会社は(6)配乗船員を統括して安全運航・荷主の意向に沿った荷役・本船管理を行い、本船の運航実務を実質的に管理する。

一般的な便宜置籍船はこのようにして本船の実質的な船舶所有者であり、且つ旗国法人の親会社である海運企業によってほぼ完全に掌握されていることとなる。船舶所有者による所有船舶の便宜置籍は経済的な合理性にかなった企業行動であるといえる。

## 第2節 船舶の国籍選択のための検討事項

本節ではどのような事項が船舶所有者をして便宜置籍国を旗国として選択するかについて見てみたい。

### 1. 法制的要素

(1) 便宜置籍船所有の類型 複数の便宜置籍船を運航しようとする船舶所有者は便宜置籍国において、1 隻の便宜置籍船に 1 所有法人を設立するのが通例である。

便宜置籍船の所有形態には様々なパターンがある。伝統的海運国で取られている類型は、(1)便宜置籍国に設立された法人によって名目的に所有されている船舶を他国、一般には伝統的海運国の親会社が旗国法人を通じて所有する形式、(2)便宜置籍船の所有法人が他の便宜置籍国の法人に所有され、且つその便宜置籍国の親会社が伝統的海運国の親会社に所有されている形式、(3)伝統的海運国の船舶所有者が所有船舶を便宜置籍国の法人に売却した後、その売却船舶を長期にチャーターバック(船舶所有者が自己の保有船舶中、採算の悪化した、または求められる利益を生まない不経済船を条件として一定期間、これを定期傭船することを約して外国の船舶所有者に売却し、その傭船料を売船代金の一部に充当する等の手法)する形式等に分類される<sup>59</sup>。実際の慣行はこれらの類型が更に複雑に組み合わせられ、実質的な船舶所有者が判別し難い状態を呈していることも珍しくない<sup>60</sup>。(1)は良く新造船の置籍に利用され、(2)は乗組員の国籍

<sup>59</sup> 水上千之『船舶の国籍と便宜置籍』1994年160頁以降

<sup>60</sup> 便宜置籍国の法人の親会社たる伝統的海運国の法人とて単一であるとは限らない。伝統的海運

を意図的に選定、必要なら隠蔽効果をも兼ね備えるために利用され易く、(3)は不経済船の処理に利用されることが多い<sup>61</sup>。このように便宜置籍国において設立される法人の特色とは、その法人が隠れた利益資本に関係しつつそれらを不透明にしていることである他、船舶の管理と統制の実効的な所在地を隠蔽する働きもしている点にある<sup>62</sup>。

(2) 所有法人の設立 便宜置籍国において便宜置籍船の所有法人となる株式会社の設立、運営、清算は極めて容易である。会社の設立が容易であることは船舶の登録もまた容易であることを意味している。例えば便宜置籍国には登録された船舶の外国人所有に制限を設けていない国が多く、登録船舶の生む利益的な所有に関して制限を加える便宜置籍国も見られ難い。パナマ、バハマ、バルバドス等の便宜置籍国は所有に関する制限を課していない<sup>63</sup>。

(3) 船型・船齢 一般に便宜置籍国は登録を受け入れる船舶の船型、大きさ、船齢についての制限を設けている。

登録料は慣行的に船舶のトン数を基礎としトン数の大きい船舶程、登録料が高くなるため、多くの便宜置籍国が登録にあたっての最小制限を設けている。リベリアは 1,600 純トンを超えないとし、バハマは小規模なトン数の船舶の登録には特別な許可を必要としているが、その一方でパナマやバヌアツ、キプロス等のように制限を設けていない国もある<sup>64</sup>。

中でも船齢、即ち船舶が建造されてから経過した年数に関する制限は重要である。多くの国が船齢制限を設けているが、伝統的海運国の船齢制限の如くに厳格ではない便宜置籍国の規制が船舶登録の魅力の一つになっていることに異論はない。運航上、船齢が高じて減価償却の終わった船舶の採算性は高い。そのような船舶が便宜置籍国に誘致されれば、安価な課税によって更にその採算性が高じて国際競争力を高めることとなる。例えばキプロスは 15 年、パナマやリベリアは 20 年の制限を置く。しかし老齢船が海難事故を惹起し易い傾向にあることは否定し難く、また大規模な海洋汚染等に対してはほぼ例外なく海難を誘発した船舶の旗国の登録や管理体制が国際批判に曝される。近年は船齢に比例して各種の船舶検査が義務付けられる上、強化される等、単純な登録船齢の緩和は国際規制上、難しくなっているといても良い。

## 2. 経済的要素

所有船舶に掛かる経費に関する要素であり、船舶所有者が最も関心を示す事項でもある。

---

国の複数の法人がそれぞれに資本を提供して便宜置籍国法人を所有する慣行も珍しくない。

<sup>61</sup> 大木一男『用船契約の実務的解説』1993年11頁

<sup>62</sup> 水上 前掲注(59) 159頁、黒田英雄「便宜置籍船の諸問題」海事産業研究所報 255号 1987年所収 15頁、森久保 前掲注(30) 72頁

<sup>63</sup> Coles, *supra note* 22, p.49

<sup>64</sup> Coles, *ibid.*, p.49

(1) 課税 便宜置籍国における船舶所有者の負担は、船舶の登録時に課される本船トン数に基礎を置いた登録料と、トン税等の年間徴収費用のみである<sup>65</sup>。船舶への課税-----これら登録料と年間トン税は便宜置籍国が登録船舶より得られる主要な収入源でもある。伝統的海運国に比べて途上国である便宜置籍国の国家予算が小規模なものであることを考えると、登録船舶の収める登録料とトン税の収入とは国家経済の維持・拡大に重要な役割を担うこととなる。また便宜置籍国は登録船舶が運航より得た利益に課税しない<sup>66</sup>。このような税制が便宜置籍国をタックス・ヘイブン(tax haven、租税回避地)と呼ばせる一因となっている。タックス・ヘイブンは、主として無税または軽課税等の課税上の特典が享受できる特定の国、または地域をいうが現在、伝統的海運国の多くは対策税制を確立して自国法人のタックス・ヘイブンの利用による租税回避に規制を設けているため、租税回避としての便宜置籍国の利用に大きな意味合いはなくなっているとの指摘もある<sup>67</sup>。

(2) 運航経費 船舶の運航に必要な諸経費は多岐にわたる。乗組員の給与その他の諸費用、本船の保守・修繕費用、船舶消耗品費用等の直接船費の他、船体に関する船舶保険料、積荷に関する保険、船舶が損害を与えた場合の第三者保険、乗組員の傷病を取り扱う船主責任相互保険料が挙げられる<sup>68</sup>。

船員費は乗組員の国籍の選択如何によって大きな差を生む傾向がある。船員費とは船舶を運航するために必要な船員に関わる船舶所有者負担の合計をいう。その内訳は船員賃金の他、退職手当、年金、食料、法定福利費等の付帯費用、休暇または待機中の船員に関する予備員率(費)によって規定される<sup>69</sup>。これら船員費を構成する要素の基本レートは全面的に「国内的環境条件」を反映して導き出されるため、船員費の水準は国によって大きな相違を生む。船員費のこのような性質は海運を擁する国家間のコスト競争力に格差を生み出す主要な要因の一つとなるが、それだけに船員費は船舶所有者にとってコスト削減努力の効果を最も期待できる領域であり、船舶所有者の合理化努力が向かうコスト領域でもある<sup>70</sup>。

船舶所有者にとって伝統的海運国の国籍船員の雇用の回避が便宜置籍化の主要な目的

---

<sup>65</sup> 山岸寛「フラッキング・アウトの構造とその受入れ国の経済的役割」海事交通研究 1991 年所収 79 頁

<sup>66</sup> Coles, *supra note 22*, p.43

<sup>67</sup> 高安満「タックス・ヘイブン税制と実質的所得者課税の関係」税大論叢 54 号所収 500 頁

<sup>68</sup> 川上博夫・中橋誠『外航海運の営業実務』1994 年 79 頁

<sup>69</sup> 人件費は単純に船員への実質的な給与に止まらない。船舶の登録国の社会保険や年金、あるいは有給休暇等の内容如何によって著しく変動する。人件費に占めるその割合は伝統的海運国で高く途上国や便宜置籍国では低い。従って人件費の高い伝統的海運国ではこれらの社会的な経費も人件費の重要な部分を占め、海運産業の国際競争力や企業体力にまで影響を及ぼすこととなる(山岸寛「便宜置籍船と英国海運(上)」海事産業研究所報 243 号 1986 年所収 13 頁)。近年の需要増によって国際海運に従事する途上国船員の賃金は漸増傾向にあるが、社会保障費を含む伝統的海運国の船員人件費との経費差は尚、少なくない。

<sup>70</sup> 織田 前掲注(44) 19~20 頁



の一つである。一般に伝統的海運国では乗組員給与についての労働組合との交渉、雇用調整等の条件を含み、船舶所有者に対して途上国船員の雇用に制限を与える一方、便宜置籍国における登録は乗組員の国籍や給与相場の決定について船舶所有者に完全な裁量がある<sup>71</sup>。船員供給国もインド、パキスタン、フィリピン、スリランカ、ベトナム、ミャンマー、中国等のアジアの国々に加えて、ロシア、ウクライナ、ポーランド他の東欧の国々と多方面に広がる。

経済的要素は船舶の登録及びランニングコストを如何に節約できるか否かに集約される。経費節約の効果が大きい程、その船舶の国際競争力が引き上げられる。経費負担の大きい伝統的海運国の船舶に比べて、便宜置籍船はより低い傭船料や運賃を提示して貨物を引き取る訳である<sup>72</sup>。

### 3. 政治的要素

旗国の政策や政治状態によって、登録船舶の自由な活動は大きく制限を受ける可能性がある<sup>73</sup>。

- (1) 旗国の政情不安 旗国における内戦やクーデターの発生等、旗国の政情不安が船舶の登録に与える影響である。特に途上国では珍しくない社会現象であり、政府の転覆等によって旗国の政治体制が一変した場合、登録されている船舶への新規課税や接收、強制徴集が実施され、船舶所有者が不当に不利、損害を被る恐れは否定できない。但し過去の事例を見れば便宜置籍国の政治体制が如何に変わろうとも便宜置籍制度はほぼそのまま維持されることが多く、便宜置籍という制度の運用によって得られる貴重な外貨収入を自ら放棄する便宜置籍国はないであろう<sup>74</sup>とも主張されている。
- (2) 特定国への輸送制限 寄港国の事情により入港に支障を生む場合がある。かつてはアパルトヘイトを理由に南アフリカに対する海上輸送制限として実施された経済制裁、最近では NATO によるセルビアへの経済制裁による海上輸送の規制がある。この要素は登録船舶の一定の国への寄港を制限するため、船舶の自由な海商活動が阻害されることとなる。旗国に直接、起因した問題ではないが、国際協調を見た旗国により特定国への寄港を制限するしないの判断が取られれば、登録船舶は影響を受けることとなる。
- (3) 国旗(旗国)差別 特定国へ就航する船舶は旗国を理由とした拿捕、抑

---

<sup>71</sup> 現在では、伝統的海運国の船舶所有者が有する便宜置籍船の乗組員についても、伝統的海運国の船員組合が賃金の是正を含めた労働条件の改善を図ろうと努めている。

<sup>72</sup> 海運企業としての主張として高橋正裕「便宜置籍船はなくなるのか?」海洋政策財団ニューズレター第 82 号([http://www.sof.or.jp/jp/news/51-100/82\\_1.php](http://www.sof.or.jp/jp/news/51-100/82_1.php))

<sup>73</sup> Coles の分類に従う(*supra note* 22, p.47~)。

<sup>74</sup> かつてのリベリアやパナマの混乱した内政の過程を省みても、結果的にこれらの国に登録される船舶やその数に、殆ど影響は表れていない。

留や荷役のボイコットを受ける場合がある。その理由とは旗国と船舶の就航国との間に紛争がある、両国に国交がない、または旗国が国際組織や他国により経済制裁を受けている場合等である。上記(2)が特定国の事情に因る船舶の入港制限であるのに対して、この要素は船舶の旗国それ自体を理由とした寄港国による差別待遇である。その例としてアラブ諸国によるイスラエル船の入港制限や、かつての台湾による中国船の入港規制がある。また自国港湾への便宜置籍船の入港に対してはそれ以外の船舶に比べて割高な港費を課す国も存在する。

- (4) 非常時の船舶徴用 旗国の緩急時に行われる登録船舶の徴用は旗国の独占的な権限に属する。徴用の形態にも拠るが、一般に旗国に召し上げられた船舶は通常の商業活動が制限されるか困難となる可能性があり、傭船契約の不可避的な終了事項ともなっている。そして何よりも徴用によって紛争海域に赴き、船舶自体が破損や沈没の憂き目に遭う可能性が生まれる。船舶所有者が最も危惧する政治的な要素であるといつて良いが、近時の紛争には地域的に限定され且つ短期間のうちに終息する傾向が見られ、これに関わる船舶の調達についても徴用にまでは至らずに、船籍に拘わらない傭船の形を取って利用されるケースが見られている。

- (5) 自国貨物・国内輸送 国内沿岸の海上輸送はその稼働水域が沿岸国のほぼ領海にあたることもあり、沿岸国が排他的な規制を実施している場合が少なくない。わが国のように自国の内航輸送を自国籍船に限定する政策(カボタージュ)が取られていれば、船舶所有者は所有船舶の旗国を他国に求めることによってその特権を失う。同様に国内から海外への貨物の輸出入についても、海運自由の原則に抵触する自国貨自国船主義として自国の登録船舶に優先権を付与している国がある。

政治的要素とは旗国による登録船舶への制約、または特定の旗国の選択によって他国や国際組織による制約を受ける可能性である。これらの制約は船舶の健全な運航、船舶所有者の経営や、最終的には傭船者の商業活動をも阻害する可能性がある。

#### 4. その他の要素

- (1) 乗組員の雇用・労働問題 船員の低賃金雇用によって得られる利点は反面、労働組合による労働環境、労働条件についての厳しい監視を誘発する。国際組織である国際運輸労働者連盟(International Transport Workers' Federation, ITF)は便宜置籍国に登録された全ての船舶について、船舶所有者による低廉な賃金や雇用待遇等、乗組員に対する不当労働行為を監視している。乗組員の待遇が ITF の定める国際的な水準に達していないと見做されれば、船舶所有者による改善が約束されるまで連盟傘下の労働者組合によって荷役や出港作業がボイコットされる<sup>75</sup>。
- (2) 船員資格要件の統一 乗組員の資格要件は旗国の裁量にある。多くの便宜

---

<sup>75</sup> ITF ホームページ([http://www.itftokyo.org/maga\\_seafare/no018/vol01.html](http://www.itftokyo.org/maga_seafare/no018/vol01.html))

置籍国は自国籍船に配乗される乗組員の資格について、国際的な基準に基づく外国免状の認可制度-----船員資格制度の国際的な統一に消極的であった。能力に欠けまた一定の訓練を受けていない船員の国際的な排除は、船舶所有者の求める船員選択の自由の侵害に繋がるためであった。しかし少なくない海難が求められる水準に達していない船員によって引き起こされているという現実より、国際海運に従事する船舶の乗組員の資格要件が厳格化されていく。IMO は国際海運における各国の資格要件の統一を図ろうと1995年のSTCW条約<sup>76</sup>をして締約国の船員の資格基準を引き上げ、途上国、便宜置籍国の登録船舶といえどもその配乗船員には国際基準に準じた資格の付与を義務付けている。

- (3) 傭船者の利害への考慮 自由な海商の下での活動は国際海運の大前提であるが、国家が様々な政治的理由に基づく旗国差別を行えば必然的に傭船者の商業活動は影響を受ける。船舶所有者が長期の定期傭船に基づく本船運航を目論めば、所有船舶の旗国選択に傭船者の意向を無視することは難しくなり、船舶所有者は本船に対する傭船者の意向を考慮しつつ登録国を選択する必要があるが出てくる。
- (4) 旗国船員の養成 自国民に対する信頼を基礎とした旗国船員の配乗は船舶と登録国との実質的な関係を示す証の一つとなると共に、有事の際の徴用においても必要不可欠な条件とされる。また広義には自国民の雇用の創出に繋がり、海技と表現される船舶運航に関わる特殊技術の醸成と伝承等、国家政策の一端を担ってもいる。経済原則には反するが伝統的海運国の多くは原則、この考え方に基づいた海運政策を実施している。
- (5) 遵法性 海上の安全や汚染の防止を目的とした寄港国におけるポート・ステート・コントロール(Port State Control, PSC)の活動は、国際海運に従事する船舶が国際条約の定める基準に適合しているか否かの検査である。PSCは寄港国の公的な組織であり、摘発されたサブ・スタンダード船の数に比例して同じ旗国の他の登録船舶に対しても厳格な検査を行う傾向にある。特にPSCによる船舶の留置はその旗国の外面的な評価に結び付く<sup>77</sup>。公表される留置率は船舶所有者による船舶登録の動向へ影響を与え、船舶所有者に低い留置率を示す旗国に登録させるようになるのである。

以上を概観すれば、船舶所有者が旗国選択において考慮する事項とは船舶の登録によってもたらされる障害を排除して船舶の運航効率を高め、偏にその運航採算を最大限に引き上げるところに集約されていることが理解できる。所有船舶から得る利益を高めるための旗国の

---

<sup>76</sup> 1995年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約 (The 1995 Amendments to International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)

<sup>77</sup> J. Ashley Roach, Alternatives for Achieving Flag State Implementation and Quality Shipping, Myron H. Nordquist and John Norton Moore edited, Current Maritime Issues and The IMO, 1999, p.153

関わるあらゆる規制の排除こそが、船舶所有者が唯一、考慮する事項であるといえるだろう。しかしその追求は便宜置籍の選択で済む程、容易ではなくなっている。運航コスト引き下げのための途上国船員の選択には資格要件の適合性が求められ、世界各地で ITF による港湾労務のボイコットを受ける危険性に曝される。登録船舶に対する管理の緩やかな旗国は国旗差別のみならず PSC 等、寄港国の公的組織による重点検査対象とされる可能性があるのである。

### 第3節 便宜置籍国の法制事例-----パナマ

一般的な便宜置籍国の特徴を挙げれば、国土が狭小であること、海運を含む海事政策を最大限に活用しようとしていること、大国と近接しているかまたはその大国と特別な関係にあること、しばしば戦略上の地位を占めていること、政治制度が比較的安定し且つ発展途上にある等の特色がある<sup>78</sup>。

わが国の船舶所有者の多くが置籍に利用している便宜置籍国の一つがパナマ<sup>79</sup>である。パナマは南北アメリカ大陸の接続部である地峡部に位置し、1903年にコロンビアより独立した共和国である。パナマは現在、登録船舶数では世界第一位の便宜置籍国である。

以下、この国の船舶登録制度について概観してみよう<sup>80</sup>。

- (1) 登録船型及び船齢 船舶及び浮上構造物はパナマに登録できる。また原則、登録に船齢制限はない。登録後は1年毎の検査が要求される。但し最初の登録時、商業輸送に従事する20年を超えた船齢を有する船舶は登録証書発行の必要条件として、船舶局による安全検船に服す必要があるが検査は形式的なものとされる。
- (2) 登録船舶の所有 パナマは登録船舶の所有権者の国籍について何らの制限も設けていない。

パナマ人及びパナマ法人、外国人及び外国法人の何れでも構わない。外国法人の株式、持分が100%外国人に所有されていても、役員が全員外国人であっても良い。パナマ共和国株式会社法(以下、パナマ会社法という)1条には「2人またはそれ以上の成年者は、国籍の如何を問わず、またたとえパナマ共和国内に住所を有しない者であっても、本法に規定する要件に従って、適法なものであれば如何なる目的のためにも会社を設立

<sup>78</sup> 水上 前掲注(59) 152頁

<sup>79</sup> パナマ運河のある中米の共和国、面積 77,082km<sup>2</sup>。2010年のわが国商船隊に占めるパナマ籍船は1,786隻、構成比として66.5%を占める(国土交通省海事局編『平成22年 海事レポート』2010年)。

<sup>80</sup> Coles の分類整理に依る(*supra note 22*, pp.237~248)。法源はパナマ便宜置籍制度の基礎である National Merchant Marine を規定したパナマ共和国 Law No.8 of 1925にある。二重登録制度は Law No.83 of 1973 によって修正された Law No.11 of 1973 に拠る。また登録についての法律及び抵当権の有効期間については、Law No.14 of 1980 及び Law No.43 of 1984 によって

することができる。」と規定されている。パナマは自国と何の繋がりも持たない法的主体の登録を許容していることとなる。

- (3) 法人の設立方法 外国人または外国法人がパナマに船舶所有者として登録する際にパナマ法人<sup>81</sup>を利用する場合、当該法人は 2～4 日で設立することが可能<sup>82</sup>である。

会社の権利は法律事務所や法人登録代理店より購入することができる。パナマ国内において商業活動を行わない法人はパナマの非居住者として取り扱われるが、パナマに設立される法人はパナマに公式な住所を持たなければならない。実務上の会社の設立は商号、会社の事業目的、授権資本の額、取締役の氏名の他、必要事項を記載したテレックスまたはファックスで依頼先のパナマ弁護士に通知すれば、通常は約 1 週間前後で設立登記することが可能である。

パナマ法人はその設立に際して 2 名の株式の引受人が必要とされるが、実際は 1 名の株主でも良い。株式は記名株式または無記名株式として発行され、株主の国籍に制限はない(パナマ会社法 1 条)。

役員及び幹部については最低 3 名が要求される(パナマ会社法 49 条。社長、会計役、秘書である。それぞれの住所、氏名は定款に記載される場合が多いが法律上の絶対的な要件とはなっていない(パナマ会社法 65 条)上、その国籍や国内居住は問われない。わが国の船舶所有者が設立した会社の役員には、親会社たる海運企業の日本人役員、社員が多く見られる。

- (4) 裸傭船登録 パナマは裸傭船登録(船籍の二重登録制度(後述))を許した最初の国である。パナマの裸傭船登録制度はパナマ籍船の他国への再登録(flagging out)、及び他国籍船のパナマへの再登録(flagging in)の双方を認めている。

2 年を超えない期間での傭船契約に服する外国籍船はパナマに再登録することができる。再登録には原籍国の登録の廃止は要求されず、更新が可能な限りパナマへの継続的な登録が許可される<sup>83</sup>。この形態の登録において船舶は船舶所有者と傭船者双方の名を特別登録簿(Special Register)に記載、登録され、特別航海許可証(Special Navigation License)が発行される。その許可証には原籍としての旗国の船籍港が記載されると共に、元の登録における全ての抵当権及びその他の債務の詳細が記載される<sup>84</sup>。原籍としての旗国に記録された抵当権はパナマにおける再登録の際にも原旗国の法に服して残ることとなるが、原旗国の抵当権や債務は特別登録簿以外のパナマの登録に記録される必要は

---

修正されている(*supra note 22, pp.237~248*)。

<sup>81</sup> パナマ会社法は米国内法系に属し、具体的にはデラウェア州会社法を母法とする。デラウェア州法は、米国内の会社設立についての法律回避に利用されることが多い(溜池 前掲注(14) 196 頁)。

<sup>82</sup> 会社の設立はその定款の登記によって終了する。また定款の変更も極めて簡易であり、特段の制限はない(パナマ会社法 7 条)。

<sup>83</sup> 定期傭船でも可能である。

<sup>84</sup> Coles, *supra note 22, p.239*

ない。

またパナマに通常の方法によって登録され最低 2 年の期間の傭船契約に服するパナマ籍船は、パナマにおける登録を抹消されることなく他の旗国への再登録が認められる。再登録先の条件として、新たな旗国はパナマ同様に二重登録を許す旗国でなければならない。パナマから他の旗国へ再登録された船舶がパナマの財政的、法的義務を失うことはない。パナマにおける所有権や抵当権については、その違反行為があればパナマの原籍登録の無効を受けるという条件において、再登録先に記録されなくとも良い。

- (5) 乗組員の配乗要件                      パナマは登録船舶に乗り組む船員の国籍に関し、一人乗組員の内、最低 10%はパナマ人でなければならないとの規定を置いている (Panamanian Labour Code, Article 266)が、パナマ人船員の確保が困難な場合、当該規定は免除される(パナマの総人口からして数あるパナマ籍船に自国籍船員を供給すること自体、不可能であり、実際にもパナマ人船員を配乗した外国法人所有の登録船舶は皆無に近い。)

200 総トンを超えるパナマ籍船に乗務する船舶職員(船長・航海士・機関長・機関士)には適正な海技免状の保持が求められる。乗組員には旗国の発給した免状が必要となる (STCW 条約 6 条(証明書))が、パナマ当局は IMO(International Maritime Organization, 国際海事機関)の作成したホワイト・リスト記載の国の国籍船員に対し、国籍国の適正な免状保持者に対して裏書付きの証書を発給しパナマ籍船上での乗務を認めている<sup>85</sup>。この規定はホワイト・リストに記載された国の発給した海技免状については無条件で同一職位のパナマ免状が発行されることを意味し、例えばパナマ籍船に配乗されるわが国の海技免状を有する船員については、試験や資格審査なしにパナマ免状が発給されている。このような許容は十分な船員供給が難しい旗国にとっては極めて重要な国際慣行であり<sup>86</sup>、発展して途上国船員に依存する国際海運の体質よりすれば、必要不可欠な施策であるとも表現できる。

- (6) 所得に対する課税                      タックス・ヘイブンとしてのパナマで課税される所得はパナマ国内の源泉所得に限られ、国際間のパナマ籍船の運航による利益等、パナマ国外の源泉所得には一切課税されない。非居住のパナマ法人はパナマにおける所得に関する税を含むその他の税を支払う必要はない<sup>87</sup>。またパナマは二重課税条約には加入し

---

<sup>85</sup> ホワイト・リストとは国名リストである。STCW 条約に規定された、本条約における最低限の適正な要求に準拠した法制度を維持しているとみなされる IMO 加盟国のリストを指す (Coles, *ibid.*, p.239)。締約国が自国船員のための海技に関する訓練を、上記条約の他、各種の国際規則に基づいて適正に実施し、適正な手順によって資格を付与していることを認定したリストである。認定されない締約国はブラック・リストに掲載され、その船員については実質的に自国籍以外の船舶への配乗が困難となる。本条約の主たる目的は、途上国である船員供給国への規制を図ったものである。

<sup>86</sup> 自国籍船員を全くといって良い程、輩出していない便宜置籍国にとっては必須の条件といえる。

<sup>87</sup> パナマへの登録に要する主たる費用として、(1)登録費 (Registration Fee)、(2)年間税 (Annual Tax)、(3)領事費 (Annual Consular Tax)、(4)年間調査費 (Annual Inspection Fee)、(5)事故調

ていない。

パナマ通貨としてはバルボア通貨があるが、米ドルも通貨として使用されているため外貨との関連での為替管理の必要性がなく、またこの面での制約もない。

- (7) 抵当権及び約定担保権 原則、船舶所有者の所有権は売買証書やその他の文書がパナマ市の公的登録簿に記録されるまでは完全とはならないが、国外にあるパナマ領事館を通じて船舶抵当の予備登録を行うことが認められている。予備登録の有効期間は6ヵ月であり、この間、公的登録簿における最終的な抵当権の登録と同様の優先権が付与される。一度、パナマ国外において登録された抵当権は公的登録簿に登録されるべく、パナマ本国に送付されなければならない。

- (8) 船舶国籍証書の取得 船舶は旗国に登録された証として国籍証書を取得しなければならない。

国籍証書は旗国の保護や乗組員の資格の正当性、旗国法の適用を受ける権利の証明として最も重要な証書である。当然ながらその発給には様々な手続きが必要とされているが、パナマでは船舶所有者の便宜を考慮した仮登録が認められ、期限付きでの仮国籍証書の発給が行われている。仮登録は申請後の翌日、遅くとも2~3日の間に取得できる。わが国の登録に同様の制度はない。

- (9) 登録解消手続き 船舶所有者は主要な抵当権の取り消しや、船舶が外国の船舶所有者によって買船された場合には、売買証書の複写及び登録の取り消し料の支払いを条件として、パナマ本国、またはパナマ領事館を通しての船舶登録の取り消しを申請することができる。

- (10) ネットワーク 船舶所有者の在住場所と旗国との間の時差によって登録に問題を生ずる場合がある。パナマは、横浜、東京、神戸、ホンコン、ロンドン、ニューヨーク、ニューオルリンズ、マイアミ、ロッテルダム、シンガポール、台北他、世界43ヶ国以上に船舶登録のための事務を取り扱う領事を置き、世界の主要都市において船舶のパナマ籍登録が可能である。また船舶の登録後も必要時は何時でも旗国にアクセスでき、旗国より必要な援助が受け得るとされている。

## 第4節 裸傭船登録

### 1. 裸傭船登録とその目的

船舶の傭船は、所有船舶の貸し出しを求める船舶所有者と船舶の利用を求める傭船者との意思が合致した結果としての契約によって成立する。傭船契約の形態は大きく定期傭船、航海傭船に分類できるが、何れの傭船も乗組員の配乗された船舶が船舶所有者から傭船者へと

---

査・国際条約その会合運営年間費、等がある。

貸し渡される。一方、裸傭船契約(日本法では船舶賃貸借契約)とは元来、船舶より乗組員を分離させた船体のみが傭船者へ賃貸される傭船形態であり、船舶所有者より本船を借り受けた傭船者が自ら乗組員を手配、配乗させ、これに船用品や燃料を補給して運航に供する契約形態である。

パナマの法制に見られた如く、裸傭船登録は国際海運において確立された慣行となっている。現在の国際海運における裸傭船は、一つの旗国の下に登録されている船舶が他の旗国へ再登録される慣行を示し、便宜置籍制度を活用する温床ともなっている。

裸傭船を具体的に俯瞰すれば、裸傭船登録または二重登録(Dual Registration)として定められた一定の期間、A 国に登録された船舶が、B 国の国民または B 国の法律に基づき設立された法人に対し裸傭船され登録される。裸傭船の期間中、A 国の登録の(公法上の)効果は一時的に停止され、B 国の登録が失効した後、A 国の登録が自動的に復旧される仕組みとなっている。このような制度の享受は A 国、B 国共に裸傭船登録を認めていることが前提となる。

裸傭船登録は国際法上も認められ、1986 年に採択された「船舶登録要件に関する国際連合条約(船舶登録要件条約、United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, 1986、但し未発効)11 条(船舶登録簿)、12 条(裸傭船)に規定され、また 1993 年の国連海事抵当権条約にも抵当権の保護を意図した「旗の一時的変換」として規定された。

裸傭船登録制度を利用する目的は様々であるが、大きな目的の一つが途上国船員の雇用にある<sup>88</sup>。途上国船員の配乗は、裸傭船が乗組員を除外した船舶のみの貸し渡しである性質を利用したものである。例えば船舶所有者は、所有する便宜置籍船をフィリピンのような低賃金船員国へ裸傭船登録すれば、フィリピン国内の賃金指標での船員配乗が可能となる。このような手法は、乗組員の雇用条件について ITF の監視を受ける便宜置籍船の実質的な船舶所有者が、本船の再登録によって表向き旗国船員の配乗を装い ITF によるボイコット等の実力行使を排除するためにも利用されてきた<sup>89</sup>。もともと ITF の便宜置籍船の本質的理解は原則、旗国と乗組員の国籍が異なることであり、旗国船員が配乗された本船は便宜置籍船ではなくなるためであった。

裸傭船登録はまた新興海運国が自国商船隊の構築のための船腹整備に国家財政の出動を強いられることなく、自国籍船を拡大する目的に利用されてきた。新興海運国は自国への裸傭船登録を認めることによる船腹の拡充の他、登録船舶を利用した自国船員の雇用を果たし、船舶の運航に必要な海技技術、専門的知識を習得させ、更には海外の船舶所有者からの船員賃金や船舶課税による外貨の獲得をも可能とした。現在、裸傭船登録を認める主要な国には、バハマ、キプロス、リベリア、パナマ、セント・ビンセント、バヌアツ等の便宜置籍国の他、

---

<sup>88</sup> Harvey Williams, *Chartering Documents*, 1999, 木村宏監修『傭船契約と船荷証券の解説』2002 年 143 頁

<sup>89</sup> Coles, *supra note 22*, p.36。しかし 1988 年、ITF 海事政策委員会は、一時的にフィリピンへ登録されている全ての船舶を便宜置籍船として取り扱う等、旗国毎に個別の対応を図っている(Coles, *ibid.*, p.36)。



オーストラリア、フランス、ドイツ、イタリア、スペイン、ポーランド、メキシコ、フィリピン、スリランカ、そして英国が挙げられる。因みにわが国は認めていない。

重要な点は、裸傭船された船舶は尚も実質的な船舶所有者の下にあることである。裸傭船登録制度の目的は単に船員雇用に関する問題の排除を可能とするのみならず、原籍国に起因した就航制限や国旗差別の回避、船舶所有者による補助金の利用や、再登録国での内航輸送の権利の取得や有利な条件での海商の享受等と多岐に渡り、それらのほぼ全てが船舶の運航採算の向上に寄与することとなる。また一般的な裸傭船契約は船舶の耐用年数と並ぶ程、長期間に渡って継続されることが多い。本船の建造が裸傭船を目的として為されることも稀ではなく、これを金融的な裸傭船契約と呼ぶ。このような契約では本船の船舶所有者に金融機関の指名した者があてがわれることが多いが、本船の管理や運航に直接携わることはない<sup>90</sup>。この慣行は便宜置籍船の登録船舶所有者同様、形式的な船舶所有者を生み出す要因となっている。

そしてこの制度の特筆すべきところは、便宜置籍国に加えて伝統的海運国も取り入れている点にある。伝統的海運国の船舶所有者は建造した船舶に自国籍を付しまたは便宜置籍化した後、途上国に裸傭船して低賃金船員を配乗する等、運航経費の節減を図っているのである<sup>91</sup>。

## 2. 裸傭船登録の条約実行による問題

国連海洋法条約は船舶の二重国籍(登録)を認めていない(92 条(船舶の地位)2 項)。これは公海条約の規定を引き継いだものである(6 条(船舶の国旗))。何れの条約も一隻の船舶の二カ国登録を違法と見做している<sup>92</sup>が、既に記述した通り船舶登録要件条約はこの二重登録---裸傭船登録を条件付きで認めた。この条約の二重登録の規定は国際海運における慣行を明文化したものであったといえよう。

二重登録制度は船舶の原籍である国籍国と裸傭船登録先の旗国とが異なる事態を生む。船舶登録国に属する船舶所有者が裸傭船登録を利用して他国に属する者に船舶を賃貸することにより、本船が賃借人の属する国の国旗を掲げ得るようになる<sup>93</sup>。

船舶登録要件条約上、裸傭船された船舶の原籍国の登録は停止であって変更や廃止とはされていない(11 条(船舶登録簿)5 項)。条約の定義上、旗国とはその名前の示す通り船舶が掲げる旗の属する国をいい(2 条(定義))、船舶は掲げる権利を認められた旗の属する国の国籍を有するとされる(4 条(総則))。しかし再登録国に旗が移った場合、旗国は裸傭船された国となるが、本船の国籍は尚、機能停止の状態にある原籍国の国籍である。換言すれば裸傭

<sup>90</sup> Harvey Williams, 木村監修 前掲注(88) 141 頁

<sup>91</sup> 山岸寛「便宜置籍船の船腹の動向と登録の誘致(下)」海外海事研究 97 号 1987 年所収 18 頁

<sup>92</sup> 山岸 前掲 17 頁

<sup>93</sup> 池原・高桑・道垣内「わが国における海事国際私法の現況」海法会誌 59 号 1986 年所収 13 頁

船登録によっても原籍国における所有権の登録及び船舶上の物権、担保物権の登録国(国籍国)と担保権登録(登記)はそのまま維持されるが、原籍国と旗国との乖離が現れる(11条(船舶登録簿))<sup>94</sup>。船籍の属する国における登録は船舶の所有権及び抵当権の公示において意味を持つのみとなり、船舶はその他の側面において旗国-----再登録国の管轄権とその法規制に服することとなる<sup>95</sup>。

船舶登録要件条約は、船舶の国籍は掲げる権利を認められた旗の属する国によって決められるとする(4条(総則))。他方で船舶の原籍国における所有権登録と並存する形で裸備船登録国の旗を掲げることを認めたにも拘わらず(12条(裸備船))、船舶の国籍は掲げる権利を認められた旗の属する国にあるとの原則に変更を加えていない。公海条約や国連海洋法条約では船舶の国籍国と旗国との一致が定められている(公海条約5条(船舶の国籍)1項、国連海洋法条約91条(船舶の国籍)1項)。否、公海条約、国連海洋法条約の制定以前より、旗国と船舶の国籍国との一致は国際慣習的に認められてきたにも拘わらず、船舶登録要件条約の規定した船舶の「国籍」とは如何なる概念として把握すれば良いのか<sup>96</sup>という、谷川の強い指摘がある。

### C. 便宜置籍船が影響を与える諸問題

ここでは便宜置籍船が実際にどのような問題を生ぜしめているかについて、具体的な事例に基づいて検討してみたい。取り上げる事案は便宜置籍船のペーパー・カンパニーたる旗国の所有法人に対する実質的な船舶所有者の責任の問題、船舶における私法関係に適用されるべき旗国法の法的妥当性の問題、海洋環境に影響を及ぼす便宜置籍船の問題に対する取り組み、そして便宜置籍船上の刑事事件についての旗国の消極的な法的対処の問題である。

---

<sup>94</sup> 谷川久「旗国法の基礎の変化と海事国際私法(2)」成蹊法学 43 卷 1996 年所収 43-26 頁

<sup>95</sup> 谷川久「旗国法の基礎の変化と海事国際私法(1)」成蹊法学 22 卷 1984 年所収 22-15 頁

<sup>96</sup> 谷川 前掲注(94) 43~26 頁。William Tetley も、このような国籍に準じた場合、適用すべき旗国法は不明確であると指摘する(William Tetley, *The Law of the Flag, "Flag Shopping" and Choice of Law*, Tulane University, the Maritime Lawyer 139, 1992)。

## 第1節 便宜置籍法人に対する法的対処

### 1. 便宜置籍法人に対する法人格の否認

便宜置籍国の船舶所有者はペーパー・カンパニーであるが故に、便宜置籍船による不法行為や契約上の債務の弁済に問題を生む。便宜置籍船が惹起した損害について便宜置籍法人が実質的な賠償能力を欠き且つ保険の填補も期待できない場合、その責任を果たし得ない問題が生ずるのである。その際、便宜置籍船を実質的に支配している登録船舶所有者の親会社が子会社に代わってその損害を補償できるか否かの問題に発展するが、親会社とは一般に旗国外の法人でありその責任追及には国境を越えた国際的な対応が求められる。

子会社の責任を他国にある親会社の責任として追及するには、それぞれの会社の有する法人格の独立性に由来した法的障害がある。一般に子会社は所在する領域の国内法に基づき設立され、親会社から独立した別の法人格を有し、親会社は原則、子会社についての責任とは無関係であるとされる。例えばわが国の海運企業が支配、運航する便宜置籍船の旗国法人をわが国の海運企業が親会社として所有するが、わが国では通説、判例共に他国の子会社の債務をみるべき親会社の責任は認められておらず<sup>97</sup>、わが国の親会社が旗国の子会社の債務についてみるべき責任はないと解せられる。このような法律関係は米国においても同様である<sup>98</sup>。便宜置籍船を所有する旗国法人の具体的な規定化の困難性は、既に公海条約の草稿作成時より指摘されていた問題であった<sup>99</sup>。

このような親子会社の仕組みへの対応として、旗国法人の法人格の妥当性の検討によって親会社の責任を追求……法人格否認の法理の適用が考えられる。特定の事案について会社の法人格の独立性を否定し、分離された法人の背後にある社員を同一視して事案の衡平な処理を図る法理<sup>100</sup>であり、例えば親会社、子会社を通じた社員と会社の利益の一体化等、両者の法人格の形式的独立性を貫くことが正義・公平に反すると認められる場合に適用が可能となる。国際間の商取引に従事する多国籍企業が激増している今日、この法理の適用は国内判例のみならず国際判例でも認められている<sup>101</sup>。

---

<sup>97</sup> わが国の親会社連帯責任否定説は、親会社であっても当然にその子会社の責任を負うことはないとしてわが国の通説となっている。一方の肯定説は 100%子会社の場合にはその子会社の債務について親会社も弁済責任を有するとするが少数説に止まる(田代有嗣・吉牟田勲『海外子会社の法律と税務』1988年305頁)。

<sup>98</sup> 馬木昇『パナマ便宜置籍船の法律実務』1993年129頁

<sup>99</sup> H. Meyers, *The Nationality of Ships*, 1967, p.208

<sup>100</sup> 江頭憲治郎「法人格の否認」上柳・鴻・竹内編『新版 注釈会社法(1)』1990年所収70頁

<sup>101</sup> *Barcelona Traction, light and Power Company, Limited, Second Phase-Judgment of 5 February 1970, ICJ*, 国際司法裁判所の判例「バルセロナ・トラクション電力会社事件」では、会社の法人格は濫用される可能性があるとして指摘され、その独立性が侵される危険性があるとされた。判示は、会社が特権を以ってその権利の濫用が為されることを回避し、会社に対する債権者や顧客の有する利益を擁護しつつ会社自体の遵守すべき法的な義務の履行を促し、また株主の利益を保護する目的を以って会社の法人格が否認されることがあると指摘し、国内法にお

わが国において法人格が否認される要件は、法人格が全くの形骸に過ぎない場合、または法人格が法律の適用を回避するために濫用される場合の二つである<sup>102</sup>。

法人格が形骸化に過ぎないとは、法人とはいうも実質的には社員の個人営業、あるいは親会社の営業の一部門に過ぎないといった状態を指す<sup>103</sup>。江頭は形式的形骸化の徴表として、(1)株式総会(社員総会)・取締役会の不開催、株券の不発行、(2)取締役・監査役の兼任(親子会社・姉妹会社の場合)、(3)業務の混同、(4)財産の混同、(5)設立当初よりの資金不足・無資産(いわゆる過少資本)、を挙げている<sup>104</sup>。これらの要件をパナマの船舶所有会社について検討してみれば、(1)パナマ子会社においては株主総会や取締役会が開催されない場合も少なくない。(2)わが国の海運企業が親会社である場合、一般にパナマ子会社の取締役、役員は親会社の役員や部長級の役職者で占められている。厳密に言えば完全な兼任ではないが、部長級の社員は親会社の従業員であることよりその意図は同じであると解し得る。(3)業務の混同とは一般に契約の相手方がパナマ法人をペーパー・カンパニーと認識せず、または認識したとしても強く意に介さずに契約したことによって不利益を被る場合を指す<sup>105</sup>とされる。子会社が親会社の一部門としての存在でありその運営や財政は全て親会社の統制の下にある事実はこの項目に該当するともいえよう。(4)パナマ子会社の資産は親会社の保証によって建造された船舶であり、運用上も親会社へ傭船として出されその傭船料も子会社を通じて親会社の収入となる。このような状況は親会社が子会社の資産を独占的に利用していることに他ならない。(5)子会社の資産とはいえ実質的に親会社の船舶である事実は子会社の無資産を意味するものと解釈できる。

このように考えれば、パナマ法人が形骸化した存在であることに疑いの余地はないように思われる。

便宜置籍船の所有法人であるパナマの子会社に債務が生じ、その支払いを他国の親会社に求めるために法人格否認の法理を適用するにあたっての準拠法はパナマ法となるが、パナマにおけるこの法理の適用は困難とする見方が強い<sup>106</sup>。その理由として、パナマ法には国内法人に対して法人格否認の法理適用の有効性を示す規定が存在しないことが挙げられる。また判例上もこの法理によって船舶の所有法人の法人格を否認した事案が認め難い。一般にペーパー・カンパニーの設立を公認する国では、その法人格が否定される可能性も低いという

---

いて見られるこの特殊、且つ例外的な措置は国際法においても認め得るものである、と述べている(筒井若水「バルセロナ・トラクション電力会社事件」波多野里望・尾崎重義編著『国際司法裁判所 判決と意見 第二巻(1964~93年)』1996年所収20頁)。

<sup>102</sup> 最高裁判所 昭和44年2月27日判決 民集23巻2号511頁

<sup>103</sup> 江頭 前掲注(100)80頁

<sup>104</sup> 江頭 前掲77~86頁

<sup>105</sup> 江頭 前掲83頁

<sup>106</sup> 馬木 前掲注(98)130~131頁。パナマにある便宜置籍船の所有会社を初めとしたペーパー・カンパニーの法人格が容易に否認されるならば、パナマの国益を損なうこととなるとした現地弁護士的一致した見解がある(馬木 前掲131頁)。同様な傾向はパナマ会社法の母法である米国デラウェア州法においても認められる(Robert W. Hamilton, The Law of Corporations, 1991, 山

ことができると思われる。もし便宜置籍法人の法人格否認が困難であるならば、旗国外の親会社の責任追及が検討されなければならない。

## 2. 米国における法人格否認の法理の判例

米国における法人格否認の法理は 19 世紀後半より認められた後、発展、確立された。判例では法人格が公共の便益を侵し、違法行為を適法とし、詐欺を保護し、または犯罪を弁護するために使用されるときにはこの法理によって法人格が否認されるが、学説上の解釈は判例の解釈よりも広いとされる<sup>107</sup>。わが国と同様、会社法の法理上、親会社は一般にその子会社の債務や責任から隔離されている。しかし子会社が親会社の分身としてのみ機能しているに過ぎない場合、判断基準は適用法により異なるとはいえるものの、裁判所は形骸化した子会社の責任を親会社が負担しなければならないとする、法人格否認の法理を適用する<sup>108</sup>。連邦最高裁判所は親会社の責任基準を確立し、親会社の子会社の施設管理に積極的に参加しコントロールした場合、その親会社は施設管理者としての責任を負わなければならないとする<sup>109</sup>。

米国において便宜置籍国の船舶所有法人の責任が追求された事案、「アモコ・カディス号事件」<sup>110</sup>では法人格否認の法理が用いられた。フランス国を含む被害者側が 1969 年の油濁損害民事責任条約に規定された裁判管轄国(実際に油濁汚染を受けたフランス)ではなく、本船アモコ・カディス号の実質的な船舶所有者であり、米国国籍のスタンダード・オイル社を相手取って米国の連邦裁判所へ提訴した事案である<sup>111</sup>。

本事案ではスタンダード・オイル社はその子会社である船舶所有者、便宜置籍法人(アモコ・トランスポート)、及び本船を実際に運航していた船舶管理会社(アモコ・インターナショナル・オイル)について、スタンダード・オイル社の道具であるに過ぎないような形で支配していたこと、海難事故の当時、本船とスタンダード・オイル社との間に継続的な連絡関係が存在し、スタンダード・オイル社が本船運航に深く関わっていたことが認定され、同社の賠償責任が肯定された<sup>112</sup>。

判例では親会社と子会社との間に資本上の一体性のみならず、経営上の実質的な支配関係

---

本光太郎訳『アメリカ会社法』1999年104頁)。

<sup>107</sup> 井上和彦『法人格否認の法理』1997年7頁

<sup>108</sup> 山本浩美『アメリカ環境訴訟法』2002年53頁

<sup>109</sup> *United States v. Best foods, 1998*

<sup>110</sup> *Marion Douglas McCullough, Jr. v. Amoco Oil Company, 310N.C. 452; 312 S.E.2d 417; 1984 N.C. 1978* 年、リベリア籍の便宜置籍船であったタンカー、アモコ・カディス号がフランス領海内で座礁、同国沿岸に大規模な油濁汚染をもたらした事例である。

<sup>111</sup> イリノイ連邦地裁は 1984 年の判決 (*The “Amoco Cadiz”, United States District Court Northern District of Illinois Eastern Division, 1984, Lloyd’s Law Reports, 1984 Vol.2, pp.304~339*) でその裁判管轄権を肯定して親会社の責任を認めると共に、1988 年の判決では損害賠償額の決定を行った。

<sup>112</sup> *The “Amoco Cadiz”, ibid., pp.338~339*

が存在したことが注目された<sup>113</sup>。裁判所は法人格否認の法理を適用し「(その事業を)系統的に子会社を通じて行うように纏められた多国籍企業であるスタンダード・オイル社は、その子会社の不法行為について責任を負う」と判じ、多国籍企業であった親会社の責任が認められた<sup>114</sup>。即ち親会社と子会社とが資本上も経営上も一体的な関係にあったことが指摘され<sup>115</sup>、スタンダード・オイル社を頂点とした事業形態が詳細に検討に付された結果、同社に多国籍企業の親会社としての責任が認定されたのである。本件は多国籍企業傘下の一構成企業たる子会社が業務の遂行中、所有船舶が大規模な事故を発生させた場合において、親会社が子会社にのみ責任を負担させ自らの責任を回避する方途を究明する事例となった<sup>116</sup>。

多国籍企業である親会社と他国の子会社との間に存在する法的紐帯は不明確である場合が多い<sup>117</sup>が、上記の判例は海運企業を多国籍企業の親会社として、その子会社への経営上の実質的な支配関係、あるいは資本上の支配関係という多国籍企業の一体性に基つき子会社の形骸性を導いた<sup>118</sup>。不法行為が直接には子会社によるものであっても、その責任については親会社を含めた追求が為されなければ現状回復、損害賠償等による被害者の救済は不十分に終わる可能性が高い<sup>119</sup>。しかし親会社の責任の追及は常に容易ではなく、会社法人格の独立の原則やその否認の法理の適用、国内裁判所の国際裁判管轄、国際私法上の規則や不法行為法の内容の解釈、適用等は、各国国内法と国内裁判所の裁量に委ねられている現状、一概に他国の親会社の責任が認定されるとはいいい難い<sup>120</sup>点も指摘されなければならない。

---

<sup>113</sup> *The “Amoco Cadiz”, ibid., pp.332~333*. スタンダード・オイルはシカゴに本店を有するインディアナ法人、アモコ・インターナショナル・オイルはシカゴに本店を持つデラウェア法人であり且つスタンダード・オイルの完全所有の子会社、アモコ・トランスポートはバミューダに営業活動の拠点を有するリベリア法人であった。

<sup>114</sup> *The “Amoco Cadiz”, ibid., p.338*

<sup>115</sup> 最近の子会社の地位をその資本の関係で捉えるよりも、実効的な支配の有無を基準として重視する傾向にある。特に環境の損害に関わる企業についてはこの点が指摘できる(村瀬信也『国際立法』2002年411頁)。

<sup>116</sup> 田中美穂『多国籍企業の法的規制と責任』2005年73~74頁

<sup>117</sup> 村瀬 前掲注(115)369頁

<sup>118</sup> 本件を遡り、同様に便宜置籍船による海洋汚染を主題とした事例が「トリー・キャニオン号事件」(*Torry Canyon Case, 409 F.2d 1013; 1969 U.S. App.*)であった。1967年、原油を満載したリベリア船籍のタンカーが、船長の航路選択と操船の誤りによって座礁、英仏両国沿岸を広範囲に渡って汚染した事例である。

<sup>119</sup> 村瀬 前掲注(115)369頁

<sup>120</sup> 加藤信行「環境損害に関する国家責任」水上千之・西井正弘・臼井知史『国際環境法』2001年所収237頁

## 第2節 旗国法の適用

### 1. 便宜置籍船の旗国法適用への影響

旗国法とは船舶が国籍を有している国の法であり通常、船舶が国旗掲揚の権利を有する国の法<sup>121</sup>として表現される。旗国法は船舶の国籍によって決定されるのである<sup>122</sup>。発展して旗国法主義とは船舶に関連する渉外的な私法関係を規律するにあたり、船舶の特質に基づきこれと最も密接な関係に立つ船舶登録国法を以って準拠法とする考え方をいう<sup>123</sup>。

旗国法が海事法分野に関して特別な準拠法たり得る根拠として、船舶は登録により識別される固有の国籍を有し、如何なる国の主権も及ばない公海では旗国法に依拠せざるを得ない場合のあること<sup>124</sup>、外国の領海においても当該国の平穏を乱さない限り旗国法による主権が認められていること<sup>125</sup>等が挙げられる。また消極的理由として公海上では法が不可欠な上、船舶の移動によって海域の法的地位が変わるに従った法の変更は不都合なこと、究極的には旗国法に優る法が見出せない<sup>126</sup>等の理由がある。

実際にも旗国法はこれまで多くの権威によって海事適用法の唯一且つ信頼できる指標(indicator)であると指摘されてきた<sup>127</sup>。19世紀、旗国法は通常、船長、乗組員、船舶と第三者との間の関係に疑いなく適用された。海運における慣習上、伝統的に船員の雇用契約、船舶への物品供給、本船修理の殆どの契約は船長によって取り決められてきたことより、これらの契約もまた旗国法に準ずるものとされた<sup>128</sup>。

便宜置籍現象は旗国法の適用問題にも一石を投じている。ペーパー・カンパニーである便宜置籍法人とその便宜置籍国との間には実質的な連結要素が殆ど存在しない。準拠法の決定の際に旗国法の適用が問題とされた場合、便宜置籍船においては旗国法が基準と成り得るかとの疑問が示され<sup>129</sup>、また同様に複数の旗国に登録を置く裸傭船登録の問題も浮上してい

---

<sup>121</sup> 田中誠二『海商法詳論』1985年65頁

<sup>122</sup> Ian Brownlie, *Principles of Public International Law*, 5<sup>th</sup> edition, 1998, p.320

<sup>123</sup> 山内 前掲注(49) 4頁

<sup>124</sup> 例えば 1952年のブラッセル条約や公海条約においては、公海上の船舶の衝突事故につき、船舶の乗組員に対する刑法上の手続きについて旗国主義を適用する。わが国も公海上の船舶の衝突について公海条約 11条(衝突に関する刑事裁判管轄権)の規定する旗国主義の原則に依拠した処理が行われている(安富潔「公海上での船舶の衝突」海洋法・海事法判例研究 3号 1992年所収 99頁)。

<sup>125</sup> 山本 前掲注(7) 119頁

<sup>126</sup> 栗林忠男「船舶の国籍付与とその法的効果」船舶の通行権をめぐる海事紛争と新海洋法秩序 2号所収 22頁

<sup>127</sup> Tetley, *supra note* 96

<sup>128</sup> Tetley, *ibid.*

<sup>129</sup> 佐藤幸夫「船舶の国籍」海洋法・海事法判例研究 1991年所収 27頁、また高橋美加「船舶先取特権・アレスト」落合誠一・江頭憲治郎編『海法体系』2003年所収 122頁

る<sup>130</sup>。

従来、旗国という連結点が重視された背景には旗国法が明確であり且つ簡明であるというメリットの外に、船舶についてはその国籍の実質性が当然に担保されているという暗黙の前提があったように思われる。いい換えれば船舶の国籍、当該船舶の掲げる旗の帰属する国、船舶所有者の国籍の三者の一致が見られて<sup>131</sup>当然との理解があった。このような概念は便宜置籍船の台頭によって崩れ、船舶の国籍とその旗の一致に対する船舶所有者の乖離、即ち旗国と登録船舶の運航実体との乖離が生まれている。そして裸備船登録という概念が船舶と掲げるべき旗との乖離を生んだという国際海運における現象があった<sup>132</sup>。

このような現状より船舶の運航の実態と密接な関係にある連結点を求めて準拠法としようとする説が現れている。

旗国法に代わり得る準拠法について幾つか例示すれば、船舶所有者の営業本拠地法は米国の判例における準拠法の吟味を参考としつつ<sup>133</sup>、便宜置籍船が関与する渉外的海事事件の準拠法として旗国法に替わる連結点とする説である<sup>134</sup>。この説は旗国法の明確な予知可能性と不変性、単一性をもたらす法的安定性が確保される等、旗国法の持つ手段的側面への着目より、便宜置籍船における海技技術的な問題点を指摘した上、便宜置籍船がその置籍国に寄港することが稀であり、便宜置籍国自体も自国籍船を有効に管轄する能力に欠けることを基礎として便宜置籍船を旗国法による合法的な司法権の枠で縛ることの困難さを理由としたものである<sup>135</sup>。また法廷の所在場所を管轄する法である法廷地法を選択する説もその一つとして挙げることができる<sup>136</sup>。準拠法に法廷地法を選択した判例はその理由として、この法が利害関係人、特に船舶先取特権の負担を受ける船舶所有者及び船舶抵当権者の予測を超えることが少ないとし、また外国法を準拠法としても船舶先取特権の効力の一つである権利競合時の順位の問題は法廷地において公序と関係するところから、法廷地法を採用すべきとしている<sup>137</sup>。法廷地法の採用は主として事案の法的処理における簡便性を理由としているものと推察されるが、船舶先取特権における判例において法廷地法が採用されている背景には、準拠法を旗国法とすると船舶の国籍が二国にまたがる二重登録の場合等、何れの国の

---

<sup>130</sup> Tetley, *supra* note 96

<sup>131</sup> 藤田友敬「海事国際私法の将来」国際私法年報 2 号 2000 年所収 182 頁

<sup>132</sup> Tetley, *supra* note 96

<sup>133</sup> 米国連邦最高裁判所の判例である *J.Lauritzen v. Evald Johann Larsen (1953)* では、旗国法は他国の領水でも領域原則に取って替わるものと認めつつ、不法行為地、旗国、原告の住所地、契約地、法廷地等の連結要素の意義について検討した結果、旗国法を採用した。この判例では法の選択を連結要素の意義の秤量に求めているところが重要とされている。

<sup>134</sup> 山内 前掲注(49) 169 頁

<sup>135</sup> 山内 前掲 152 頁、山本 前掲注(33) 171 頁

<sup>136</sup> 法廷地法の採用として東京地裁平成 3 年 8 月 19 日判決(判例時報 1402 号 91 頁以降)、東京地裁平成 4 年 12 月 15 日判決(判例タイムズ 811 号 229 頁以降、林田学「船舶先取特権の成立及び効力の準拠法が法廷地法とされた事例」ジュリスト 1001 号 138~139 頁)

<sup>137</sup> 東京地裁平成 3 年 8 月 19 日判決 判例時報 1402 号 92 頁



法律を適用するかにつき困難な問題を引き起こすとの指摘がある。また船舶所有者の不明確性より旗国法の探索・調査について相当な時間がかかり、本来迅速な処理を要する船舶先取特権の実行に困難な事態を生じさせ、当事者の権利の実現を阻害する可能性があるとの指摘がある<sup>138</sup>。この背景に便宜置籍船の問題が潜んでいる<sup>139</sup>ことに疑いはない。

便宜置籍船の増加により船舶の国籍が連結点として常に適当なものとはいえなくなっている現状、船舶が旗国の主権に服すと共に旗国は明確且つ単一であって取引の安全、第三者の保護の要請に適合するとした旗国法選択の理由は、次第にその支持を失いつつある<sup>140</sup>といっても過言ではなからう。

## 2. 旗国法の意義

各国の海事私法規定の衝突はその法律関係の展開の場が公海で起こることもあり、国際私法の局面では特殊な補充的原則として旗国法の援用が要求されてきた<sup>141</sup>。

私法関係において旗国法を準拠法とする理由については元来、船舶所有者と船舶との間における国籍を媒体とした実質的な繋がり有無は論じられなかったものと思われる。谷川の指摘の通り、旗国法が海事国際私法の分野での準拠法として承認されてきた背景には、船舶の国籍の所在とその旗との一体性が前提とされてきたのみならず、船舶の国籍そのものが船舶所有者の国籍と密接な関係を有しているとの暗然の前提が存在した<sup>142</sup>のである。船舶の国籍付与の要件として、自国民による実質的な所有に基づいた政策が一般にも採用されてきた限りにおいて、船舶の国籍所在国である旗国と実質的所有者の国籍との一致に殆ど問題を意識させることはなかったといえよう<sup>143</sup>。

国際私法のあるべき姿とは、事案と最も密接に関係する地の法を準拠法とすべきところにある。船舶を巡る法律関係にとって旗国法がそのような概念として相応しくないとされるならば、船舶の掲揚する国旗は連結点として相応しいものではないという結論に達する。しかし現実には準拠法決定の具体的な妥当性という価値と対抗関係にあるものとして、準拠法決定の明確性(予測可能性)という価値も重視される必要がある以上、最も密接な関係地法を準拠法とすべきであるとする命題もまた絶対的なものではない<sup>144</sup>ということもいえよう。

旗国法の適格性に疑問が呈されているとはいえ、旗国法に代替されるべきより相応しい準拠法に一定の明確な基準が示されない限り、旗国法を容易に捨て去ることもまた不可能とい

---

<sup>138</sup> 東京地裁平成4年12月15日判決 判例タイムズ811号230頁

<sup>139</sup> 東京地裁平成3年8月19日判決における船舶はパナマとフィリピンに二重国籍を有し、東京地裁平成4年12月15日判決の船舶はリベリア船籍であった。

<sup>140</sup> 高桑昭「法例10条と海事物権」ジュリスト増刊『国際私法の争点』110頁

<sup>141</sup> 谷川久『海事私法の構造と特殊性』1958年170頁

<sup>142</sup> 谷川久「旗国法の基礎の変化と海事国際私法(1)」成蹊法学22巻1984年22-4頁

<sup>143</sup> 谷川 前掲22-5頁

<sup>144</sup> 道垣内正人「海事国際私法」落合・江頭 前掲注(129)675頁

い得る<sup>145</sup>。船舶の便宜置籍化は法律回避の一つ<sup>146</sup>であるが、船舶においては特に物権上の問題が広く旗国法によらしめられていたこととの関係で便宜置籍船の問題が生じたとする説もある<sup>147</sup>。通常、伝統的海運国の海運企業が自己の所有船舶を便宜置籍化する主たる理由は船舶運航における経済性である。一部の違法目的のための便宜置籍化は別としても、法的問題の発生を想定した有利な旗国法の選択は殆ど考慮されていないといってよい。このような意味からも、便宜置籍船における旗国法の問題は船舶の便宜置籍化によって生まれる付随的な現象ではあるがまた無視できない問題ともいえるであろう。

### 第3節 海洋環境の保護

#### 1. 便宜置籍船と海洋汚染問題

国連海洋法条約は一般的な義務として、何れの国も海洋環境を保護し、及び保全する義務を有すると規定している(192条(一般的義務))。

公海自由の原則は他面において、非権力的な行為による侵害に対しては無力である。非権力的な行為による侵害とは、公海における海洋汚染の多くが私人である一般商船等によって引き起こされている現実を意味する。海洋環境への脅威の多くは国家やその他の公的な権力とは無縁の媒体が引き起こしているのである。国際法上、私人、私法人たる船舶に対する規制はその旗国が担うべきことが確立されているが、環境保護の実効性より見れば旗国主義は船舶によって惹起される汚染損害の規制については欠陥の多い理論であり、便宜置籍船の趨勢化はこの欠点を一層、明瞭にしているといえることができる。

長年に渡り便宜置籍船はそれ以外の国籍を有する船舶に比べて海難に遭遇する率が高いとされてきた。その安全性の欠如については技術的に低水準な船員の配乗に加えて船齢が高じた船舶が多い上に、旗国としての便宜置籍国が登録船舶に対して有効な管轄権を行使する意思も能力も持ち合わせていないことが原因であると指摘されてきた<sup>148</sup>。殊に1970年代から頻発した便宜置籍船による大規模な海難事故は、便宜置籍船の設計、構造、設備、運航管理並びに乗組員の配乗とその教育訓練に原因があるとの批判を受けた<sup>149</sup>。1970年のOECDの報告書ではリベリア、パナマ、キプロス等、主要な便宜置籍国の登録船舶の全損事故、大破や沈没等、修理復旧が困難とされる規模の事故率が伝統的海運国における数値よりも際立

---

<sup>145</sup> 道垣内 前掲 675 頁。道垣内は併せて、旗国法の適格性の程度は低下しているとしても今日、尚、他と比べて最良な準拠法は旗国法であるといつて良い、とする(道垣内 前掲 675 頁)。

<sup>146</sup> 溜池 前掲注(14) 199 頁

<sup>147</sup> 石黒一憲『国際私法』1990年 141 頁

<sup>148</sup> 山岸寛「オープン登録の意義と検証」1994年 78 頁、水上 前掲注(59) 169 頁

<sup>149</sup> 林 前掲注(20) 19 頁

って高いことが指摘された<sup>150</sup>。また 1981 年の UNCTAD による報告書でも、便宜置籍船では海上安全に関する国際基準が遵守されていない旨、指摘されている<sup>151</sup>。大規模な海難事故は船舶の大型化とその便宜置籍化が進むことによって顕著となった傾向が見られ、1967 年から 1997 年の間、7,000 キロリットル以上の油の流出による海洋汚染事故、約 90 件の内、便宜置籍船による事故は 43 件とほぼ半数にまで及んだ。

国連海洋法条約以前の海洋環境保護に関する諸条約においての海難防止に関する国際法上の取り扱いは、旗国による管轄権行使を統一することによって海上の安全を確保するというものであった。旗国は国内法令を制定して登録船舶を規制し、船舶が世界の何れにあっても本船に汚染防止のための規制を施すのはその旗国であるとされてきた<sup>152</sup>。一方、沿岸国が外国船舶に汚染防止のための規制を取れるのはその領海においてとされるものの、外国船舶の有する無害通航権の侵害は戒められる(領海条約 19 条(刑事裁判管轄権))等、旗国主義が優先され、外国船舶に対する寄港国管轄権はその港内において認められるに過ぎなかった<sup>153</sup>。加えて旗国は登録船舶による違反に対する司法管轄権-----国内の司法機関がその裁判管轄の範囲を定め、国内法令を適用して具体的な事案の審理と判決の執行を行う権限<sup>154</sup>について、自国の領海や港湾は勿論のこと公海においても自国籍船の逮捕権を握っていた。他国の領海や港湾にある船舶に対する旗国による逮捕権の執行は困難であったが、本船や船長を旗国に引致した後、自国の法廷で司法手続に入ることができた<sup>155</sup>。

国際社会は度重なる大規模海難を目の当たりにして、このような旗国主義の優位性の維持は海洋環境の保護のためには不相当であるとの認識を深めていく。その理由は第一に、一定の旗国、特に便宜置籍国は関連した国際条約の締約国であったにも関わらず、条約規定の国内法への取り込みと執行に消極的であり、旗国にたる役割を果たしていないとされた。第二に、領海を越えた水域における船舶起因の海洋汚染に対しては、旗国が執行管轄権を有していた。即ち逮捕、捜査、強制調査、押収、抑留等の物理的な強制措置によって、汚染を発生させた船舶に対して国内法を執行する権限<sup>156</sup>を有するのは、伝統的な海洋法の下では旗国のみであった<sup>157</sup>。第三に慣習国際法と領海条約は、沿岸国が領海についての汚染防止の規定を設けるに当たっての制限を明確にしていなかった。このため諸国の立法には多くの相違と混乱が生まれ、航行する外国船舶に領域毎の法制を遵守させることが不可能となった<sup>158</sup>、

---

<sup>150</sup> 1980 年代初めの段階において、便宜置籍船が世界船腹の 25%を占める中、世界の船舶の喪失率に占める便宜置籍船の割合は 50%弱であった(山岸寛「1980 年代初頭の便宜置籍船(下)」海外海事研究 77 号 1982 年所収 25 頁)。

<sup>151</sup> 水上 前掲注(59) 169 頁

<sup>152</sup> 例えば、MARPOL 条約 3 条(適用)、4 条(違反)は旗国にその義務を課している。

<sup>153</sup> R.R.Churchill and A.V.Lowe, *The law of the sea*, 3<sup>rd</sup> edition, 1999, pp.344~345

<sup>154</sup> 山本 前掲注(31) 232 頁

<sup>155</sup> 例えば、MARPOL 条約 4 条 1 項、6 条(違反の発見と条約の実施)

<sup>156</sup> 山本 前掲注(31) 232 頁

<sup>157</sup> Churchill and Lowe, *supra note* 153, p.346

<sup>158</sup> Churchill and Lowe, *ibid.*, p.346

諸事項が挙げられる。

## 2. 海洋汚染防止のための国際的な対応と船舶所有者の負担

国際社会における海洋環境の保護は公海条約や国連海洋法条約という多数国間条約に依る他、より実務的な条約の制定によって実現されてきた。実際、これまでの海洋汚染防止のための国際社会の動向は大規模な海難事故が発生、その被害が甚大となる度、同様な事故の再発防止のための規制の強化として現れた。

現在、一般的な海洋汚染を防止する条約として「1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書(海洋汚染防止条約、MARPOL条約)」<sup>159</sup>が成立、施行されているが、1967年に発生した英国西岸における大型タンカーによる海難、「トリー・キャニオン号事件」は1969年の「油による汚染損害についての民事責任に関する条約」(油汚染民事責任条約)<sup>160</sup>を成立させる契機となった。1978年に発生した「アモコ・カディス号事件」は、国連海洋法条約制定のための第三次海洋法会議が開催されていた矢先の大規模海難となり、米国は環境保護を唱える議員らによる国内的な圧力を背景に、海洋法会議に対し船舶起因汚染の防止の強化を図った条約の修正案を提出した。この事故の直接の被害国フランスも、汚染防止のために沿岸国の介入権の強化を求めた修正案を提出している<sup>161</sup>。また比較的最近の事例である1999年の「エリカ号事件」では、これも自国の沿岸が広範囲に渡って汚染されたフランスがEUの先頭に立ち、域内に就航するタンカーの規制の強化を進めた。

因みに上記3海難の船舶は何れも便宜置籍船であった。

これら展開された規制の内容を概観すれば、船舶による環境汚染の防止のための措置は、第一に汚染をもたらした船舶の旗国の他、船舶の運航関係者の責任の明確化と、汚染防止のために旗国が負うべき義務の強化、第二に事故による直接的な被害者への補償制度の充実、そして第三に国際法における優位性を堅持してきた旗国主義の修正となる旗国、沿岸国及び寄港国それぞれの管轄権の配分の見直しとに集約できる。

1969年の油汚染民事責任条約では、油汚染損害の被害者に対する賠償責任は船舶所有者にあるものとされた(3条1項)。船舶所有者とは旗国に登録されている者である(1条3項)。条約審議では船舶の実際の運航を支配する者とすべきとの異論も出されたが、海運実務より見れば却って船舶所有者の第三者による識別を困難とするとの理由によって採用されなかった。便宜置籍船について見られるように登録船舶所有者は本来の事故の抑止に最も適した者であるとは限らないが、登録船舶所有者を責任主体とする措置は責任者を明確にし、損害に

---

<sup>159</sup> The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as Modified by the Protocol of 1978 Relating Thereto, MATPOL73/78

<sup>160</sup> International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969、1975年6月19日発効

<sup>161</sup> 栗林忠男『注解国連海洋法条約 下巻』1994年21頁

対する保険の填補が確実に図られることをも目的とする<sup>162</sup>。そして登録船舶所有者の対応すべき責任は最終的には旗国に及ぶ。一連の条約規定の遵守に責任を有する当事者は、直接には船舶所有者ではなく条約の批准国である。登録船舶所有者の責任の明確化は同時に旗国の責任の明確化であるともいえる。

同様な条約の構造は、他の条約にも引き継がれている<sup>163</sup>。

このような規制を船舶の運航に係るコストの面より見れば、国際条約に規定された汚染防止のための基準は厳格となるに連れ、船舶の所有者と運航者の負担する本船経費の増加をもたらすこととなる。旗国を含めた条約の対象国は厳格な汚染防止基準を規定した条約の義務を率先して受任しようとはしない。条約義務の履行が自国の海運産業や船舶所有者に負担を強い、国際競争力の喪失に繋がる憂慮故の行動であり、特に途上国は自国の経済発展の妨げとなり得る国際基準の受け入れには消極的である<sup>164</sup>。便宜置籍国の多くは途上国であり、厳格な汚染防止のための基準は自国への便宜置籍の誘致に障害となると理解されてきた。結果として旗国が自国籍船に対して有効な環境保護規制を行うべきとした旗国主義の前提は、国際的な義務を果たす資質に欠けた便宜置籍国と便宜置籍船の横行によって非現実的なものとなってしまったともいえる<sup>165</sup>。1970年代より80年代、そして今世紀初頭に掛けて顕著であった便宜置籍船に拠る大規模海難がその証拠として引用されている。そして海洋環境の保護のために、国際社会は種々の多数国間条約の制定によって便宜置籍船のみならず、国際海運に従事する船舶全体を規制する策に出た。このような対応は大きな効果を上げつつあるといえるが、反面、旗国の管轄権の規制に及んでその排他性が狭められ、他方で諸国の船舶所有者の負担コストを増大させる結果を招いたといえるのである<sup>166</sup>。

### 3. 新たな国家管轄権の設定

国連海洋法条約ではそれまでの旗国主義に基付いた管轄権の他に、新たに寄港国及び沿岸国にも管轄権を認めて規定した。これら三者の管轄権は海洋環境の保護をその目的の一つとしている。また国連海洋法条約は排他的経済水域を設定、沿岸国に一定の水域権限を付与し伝統的な旗国主義を制限した<sup>167</sup>。条約は旗国に対して国際規則、基準設定の義務を課すと

<sup>162</sup> 藤田友敬「海洋環境汚染」落合・江頭 前掲注(129) 93 頁

<sup>163</sup> 1996年の「有害危険物質の海上輸送に伴う損害についての責任と補償に関する国際条約」(未発効)では、船舶の登録船舶所有者が第一次的な責任として厳格責任を負い、これを超える損害については荷主によって形成される基金が負担する。船舶所有者の責任には限度額を設け、限度額までの責任を担保するために船舶所有者に保険加入を強制する内容となっている。

<sup>164</sup> Churchill and Lowe, *supra note 153*, p.338

<sup>165</sup> 富岡仁「海洋環境保護の歴史」栗林忠男・杉原高嶺編『海洋法の歴史的展開 第1巻—現代海洋法の潮流』2004年所収 246 頁

<sup>166</sup> Oya Özçayir は例示として、国際的な規制の実施にあたり南アフリカが直面している資金、人材不足について言及している (Z. Oya Özçayir, *Port State Control*, 2<sup>nd</sup> Edition, 2004, p.4)。この負担増加は、便宜置籍船のもたらした経済的な価値と比較されるべきとも思われる。

<sup>167</sup> 富岡 前掲注(165) 253 頁

共に、条約規定の執行に関し、自国籍船については何れの海域を問わず旗国が執行すること、外国船舶による公海上の違反については寄港国によって執行され、更に領海、排他的経済水域内の違反については沿岸国によって執行されるべしとした。

(1) 寄港国管轄権 慣習国際法上、国家は自国の港内や内水にある外国船舶に対する法令を領域主権に基づき自由に制定してきた。寄港国はこの法令に準じた入港要件に合わない船舶の入港を拒否し、必要であれば国内法令を執行し裁判権を行使する一般的な権限を有すると見做された。しかし実際の国家実行では、寄港国は外国船舶が自国の領域内にあったとしてもその内部事項については管轄権の行使を控えるのが国際的な慣行となってきた(国際礼讓としての対応等)<sup>168</sup>。このような国際実行につき MARPOL 条約は寄港国に入港した外国船舶の保持する証書の検査を義務付け、検査対象の証書や船舶の構造に不備が認められればそれらが改善されるまで出港停止の措置を取る義務を与えた(5 条(証書及び船舶の検査に関する特別規定)2 項)。MARPOL 条約は更に、汚染の原因となる公海上の外国船舶による排出行為に対する寄港国による規制を認めた(219 条(汚染を回避するための船舶の堪航性に関する措置))。現在の寄港国管轄権は公海上の外国船舶に抛る国際基準に違反した排出に対する調査・処罰権限までも包括している<sup>169</sup>。このような規定の趣旨は国連海洋法条約にも規定されている。

(2) 沿岸国管轄権 慣習国際法上、沿岸国は領域主権に基づき領海における汚染の防止のための法令を制定し、その領域へと進入する外国船舶にその遵守を要求することができたが、国連海洋法条約は排他的経済水域以内における沿岸国による汚染規制のための管轄権を認めた。加えて沿岸国はその領海において無害通航権を行使する外国船舶に対する汚染防止規定を制定することができるようになった<sup>170</sup>。国連海洋法条約では沿岸国の法令制定権の一つとして環境の保護及び汚染の規制を定め、領海における外国船舶の無害通航権を規制した(21 条(無害通航に係る沿岸国の法令)1 項、211 条(船舶からの汚染)4 項)。

国連海洋法条約の審議段階では寄港国管轄権と沿岸国管轄権とを認めることに対する海運国の批判があった。沿岸国が領海外の外国船舶に対して自国のための汚染防止措置を一方的に執行し得るならば、海上交通が阻害されるとの指摘であった<sup>171</sup>。国連海洋法条約はこのような批判に応ずるため、船舶に起因した汚染の防止、軽減及び規制のための基準の設定やその執行に関して、船舶の旗国と寄港国との間においてそれぞれの権限の配分を図ったのである<sup>172</sup>。この基本原則は他の海洋環境の保護に関する諸条約においても、環境保護と海上

<sup>168</sup> 薬師寺公夫「海洋汚染防止に関する条約制度の展開と国連海洋法条約」国際法学会編『日本と国際法の 100 年 3 巻—海』2001 年所収 221 頁。

<sup>169</sup> 薬師寺 前掲 222 頁

<sup>170</sup> Churchill and Lowe, *supra note 153*, p.347

<sup>171</sup> 高林秀雄『国連海洋法条約の成果と課題』1996 年 33~34 頁

<sup>172</sup> 条約は第 7 節(保障措置)を置き、沿岸国または入港国が海洋汚染の防止の執行を行う場合、外国船舶の航行を保護するための保障措置を置いている。

交通の安全との釣り合いを維持するための基本的な枠組みとして引き継がれている。

#### 第4節 刑事法と旗国管轄権

##### 1. 便宜置籍船上の刑事事件への対応

公海における海上犯罪に対する刑事裁判権は旗国の排他的な権利である。公海上の船舶内で発生した刑事事件に対しては国際法上、旗国主義に従った旗国刑法及び刑事訴訟法の適用が認められている<sup>173</sup>。強制措置を伴う国家管轄権の行使は原則、船舶の旗国に留保され<sup>174</sup>、その内、裁判権と警察権の行使が旗国主義によって規律される。公海にある船舶に対する旗国外の警察権の発動は前述の通り、一般国際法または個別の条約に基づく国旗の濫用、海賊、不正な漁業、海底電線の破壊、奴隷売買についての取締りがある<sup>175</sup>が、一般殺人については旗国主義の例外として認められていない。

船舶が旗国外の領海や内水等の他国の領域にある場合には、旗国主義と当該領域国の主権とが交錯する。国際法において、他国の領海を航行する外国船舶には、その領海を支配する沿岸国の権益を犯すことはないとの条件の下、無害通航権が認められる(国連海洋法条約 17 条(無害通航権))と共に、内水にある外国船舶において発生した船内犯罪の処理についても慣習国際法上、旗国主義を尊重して犯罪の処理を旗国の管轄権に服さしめるという考え方が認められてきた。このような対処には領域主権を有する国への影響の観点より、寄港国、沿岸国の刑事管轄権によって処理されるべきとの主張も強いが、旗国と寄港国、沿岸国との法の抵触の回避のために、旗国主義という特別な処理に委ねることが問題の解決には妥当であるとされる考え方<sup>176</sup>も主張されている。

領海条約は領海における刑事管轄権について定めている。これに依れば領海における外国船舶の法令違反による結果が沿岸国に及ぶかまたは領海の秩序を乱す場合、沿岸国は当該違反船舶の捜査、抑留等の措置を取ることができる(領海条約 19 条(刑事裁判管轄権))が、外国船舶が領海に入る以前の公海上で行われた違法行為について執行する権利は認められていない<sup>177</sup>。

このような原則の下で発生した、わが国の船舶所有者が実質的に支配する便宜置籍船における刑事事件が「タジマ号事件」である。

##### (1) 事案の概要と経緯

タジマ号は便宜置籍国であるパナマ船籍の原油タン

<sup>173</sup> 伊藤寧「海上犯罪と旗国主義に関する若干の考察」片山信弘・甲斐克則編『海上犯罪の理論と実務』1993年所収 97頁

<sup>174</sup> 山本草二『国際法における危険責任主義』1982年 244頁

<sup>175</sup> 村上暦造「海上保安官権限論序説」片山・甲斐 前掲注(173) 229頁, 257頁

<sup>176</sup> 山本草二『国際刑事法』1991年 174頁

<sup>177</sup> Brownlie, *supra note* 9, p.322

カーであり、わが国の海運企業が 100%支配するパナマ会社の所有にあった。2002 年 4 月、公海上である台湾沖を日本向け航行中の本船上において、フィリピン人乗組員 2 名が日本人の二等航海士を暴行後、海中へ遺棄、殺害するという事件が発生した。わが国に帰港したタジマ号に対して海上保安庁による捜査が行われたが、公海上の外国籍船において外国人の犯した事案に対してはわが国に刑事管轄権がなく、容疑者の逮捕、拘留ができなかった。その後、本船旗国、パナマ共和国からの犯人引渡し請求を受けたわが国は容疑者 2 名を下船させて仮拘禁した後、パナマへ送還した。わが国に入港して約一ヶ月の間、本船は停泊を余儀なくされた<sup>178</sup>。そして被疑者はパナマに送致された後、2005 年 5 月にパナマの高等裁判所において陪審により無罪を宣告され<sup>179</sup>、本件は結審した。

- (2) 法的問題と対処 本件は殺人事件という極めて重大な犯罪であったものの、公海上の外国船舶において外国人が犯した刑事事件につき、属地主義に拠っていたわが国の刑法は適用されなかった(刑法 3 条(国民の国外犯))が、本件の後、わが国刑法は改正され<sup>180</sup>消極的属人主義に基づく規定が取り入れられた。この改正によってわが国の刑法が適用されない領域のみならず、日本人が被害者となった刑事事件の双方においてわが国刑法が適用できるようになった。規定された消極的属人主義において、国外犯と内国刑法の適用との連結点は被害者の国籍または居住場所(被害者が内国の国民であること、または内国に居住すること。)とされている<sup>181</sup>。

## 2. 公海上の外国船舶上の犯罪に対する法的限界

消極的属人主義は国外における内国人の保護を目的とする、即ち在外自国民に必要な保護を保証する考え方であるため、犯罪地国で犯人に対する訴追が実施される場合には適用の余地はなくなる<sup>182</sup>。公海上という無主地で発生した「タジマ号事件」を契機に改正されたわが国刑法が消極的属人主義を採用したとしても、その実行は第一に本船の旗国の属地主義に準じなければならない。属人主義は一般的に自国民の国外犯の内、特定された犯罪に限って適用されることに加えて、犯罪行為地である旗国の属地主義を補完するための副次的な原則として適用されるべきとの認識がある。即ち、もし船舶の旗国が処罰すべき船上犯罪を処罰しない場合、または宣告した有罪判決を執行しない等の不作為に至る場合等について、被害者の本国が犯人引渡しを請求する等の手続きが必要とされる<sup>183</sup>。公海上における船舶の有

---

<sup>178</sup> 阪田祐一・池山明義「Tajima 号事件が惹起した法的諸問題」海事法研究会誌 171 号 2002 年 3 頁

<sup>179</sup> 日本外務省中米課「Tajima 号事件公判概要」2005 年 6 月 6 日

<sup>180</sup> 2003 年 2 月 21 日、第 156 回通常国会に提出され、同年 7 月 18 日の参議院本会議において全会一致にて可決、成立し、2003 年 8 月 7 日に施行された。

<sup>181</sup> 森下忠『新しい国際刑法』2002 年 57 頁

<sup>182</sup> 森下忠『国際刑法の潮流』1985 年 9~10 頁

<sup>183</sup> 山本 前掲注(176) 150 頁



する旗国主義の排他性は尚も厳然と維持されているのである<sup>184</sup>。

また「タジマ号事件」において旗国がいち早くわが国に執行及び司法管轄権を認めたとしても、わが国の捜査権限は本船または被疑者がわが国の内水、領域に入った場合にその行使が認められるに過ぎない(領海条約 19 条(刑事裁判管轄権)5 項)ため、本船がわが国に寄港しなかったならばわが国の刑法は適用できなかった。

わが国は自国の刑事裁判権の及ぶ範囲として港の平和を害する犯罪、日本国民または一般の乗客が関係する犯罪等に特定している<sup>185</sup>。当然に殺人事件はその対象となる。廣瀬は「タジマ号事件」についていけば被疑者の人権、人道的待遇も考慮に入れて、一時的に上陸させて仮収容する等の措置を取り、その上でパナマとの交渉を行ったとしても国際責任を問われることはなかったのではないかと説いている<sup>186</sup>。

刑事裁判権の競合が生ずるのは、刑法適用法の規定が各国に委ねられている上、各国が国内管轄権の下、刑法適用法に属地主義を初め複数の原則を採用していることにも拠る。属地主義にあっては犯罪地の決定がその核心とされるが、近時、犯罪地の決定については拡大傾向も見られている。例えば属地主義への保護主義的な見地の取り入れ<sup>187</sup>や、犯罪者の社会復帰を促進する見地より、属地主義の優位性を修正して犯罪者の母国または居住地国での訴追、外国事件判決の執行を可能とする試みが取られている例もある<sup>188</sup>。

### 3. 便宜置籍船と旗国主義

船舶の登録国が船舶内の安全と秩序について旗国が責任を担うべきことは旗国主義として認められている。しかし便宜置籍国の消極的な対応はその建前を崩している。このような現実への対処として、実質的な船舶所有者である海運企業の所在国にも船上犯罪に対する裁判権を認めること(属地主義の拡大)、乗組員の法益が侵害されたときには乗組員の国籍国の国内刑法の効力が及ぶとされる消極的属人主義-----国民保護主義の採用の検討が必要となる<sup>189</sup>。

旗国の消極的対応に対する属地主義の修正は、例えば船舶が日本人の所有に非ずともその占有権を有して所有者と同様、乃至はそれに準じた利用、つまり傭船はもとより日本人がその所有権を法的にではなく事実上、取得した場合についても、本船を日本船舶と認めて差し支えないとの意見があった<sup>190</sup>。占有権とは日本法人がその船舶に日本人船員を配乗して運航している事例を指すものと思われる。また刑法が船舶の概念として引用する船舶法の「日

---

<sup>184</sup> 海上における国際犯罪について、現在の諸国の政府は有効な法的手段を欠く状況にあるとしても良い(Behnam, *supra note* 58, p.128)。

<sup>185</sup> 山本 前掲注(31) 309 頁、領海条約 19 条(刑事裁判管轄権)1 項

<sup>186</sup> 廣瀬肇「海上警察の法理—海上警察の事例判例その 16 便宜置籍船『TAJIMA』事件」11~12 頁

<sup>187</sup> 森下忠『国際刑法の基本問題』1996 年 13 頁

<sup>188</sup> 1972 年の欧州刑事訴追の移管条約 (1978 年 3 月 30 日発効) 8 条 (森下 前掲 14 頁)

<sup>189</sup> 森下 前掲注(181) 35~36 頁

<sup>190</sup> 河上和雄『捜査官のための実務刑事手続法』1978 年 298 頁

本船舶」の規定に従えば、法に準じた所有にない船舶に対するわが国刑法の適用は難しいものの、元来、刑法適用の判断は、適用の場所が日本国内と同様、刑法によってその内部の生活秩序を維持する必要性を具備しているか否かに関わっている、との指摘もある。この指摘は更に、刑法の適用されるべき日本船舶を船舶法の定義より離れて、単に社会通念上の船舶としてその対象とすべき、ともしている<sup>191</sup>。

これらの考え方は、第一に旗国とその登録船舶との間の実質的な繋がりに拘わらず、傭船者等、その船舶の運航に密接な関係を有する者や、旗国以外の国民であっても実際に船舶を占有している者に視点を置き、旗国外刑法の適用を可能としている。第二に刑法の有する社会正義の実現を見据え、船上での刑事事件の解決のために旗国と船舶との法的な繋がりを超えた適用の主張でもある。そしてわが国の海運企業が実質的に支配する船舶について日本船舶の要件に縛られることなく、社会通念上の船舶として再定義した上、刑法適用の正当性を見出そうと試みている、と理解できる<sup>192</sup>。

刑法は国家主権の表れであって伝統的に「刑法の国家性の原則」が妥当するものとされ、刑事裁判における外国刑法の適用は排除されてきた。しかし国際交流が進み、犯罪の防止においても諸国家が連帯すべきとの思想が高まるに至る。森下はそのような国際環境の変化が刑法の国家性を薄めていると説く<sup>193</sup>。

「タジマ号事件」の被疑者に対する旗国による無罪判決の事例の他にも、例えば 1982 年、公海上のリベリア籍船で発生した「ワールドガード号事件」では、日本人乗組員の中で発生した殺人事件について旗国リベリアは逸早く本件に対する裁判権を放棄している<sup>194</sup>。このような便宜置籍国による対応は事例に事欠かない<sup>195</sup>。

国外にある自国船舶内における犯罪に対する旗国主義には、旗国刑法の適用による処罰と旗国内の法的秩序の維持とを結び付ける結合点としての働きがある<sup>196</sup>。伊藤は国外にある船舶上での犯罪に対する旗国刑法の適用の前提として、旗国と当該船舶との間とに密接な関係、乃至は正当な利益が存在しなければならないと説く。船舶は旗国によって人的及び物的、技術的に装備され、また国旗及び国家所属性の下に運航されることにより、旗国は船舶内の秩序の維持について責任あることを自覚する必要があると同様に、船舶内の人々が旗国の法

<sup>191</sup> 中野佳博「船舶法」平野隆一他編『注解特別刑法 2』1983 年所収 V8 頁

<sup>192</sup> 甲斐はこれらの説を実質説と呼ぶべきとする（甲斐克則『海上交通犯罪の研究』2001 年 258~259 頁）。

<sup>193</sup> 森下 前掲注(187) 63 頁

<sup>194</sup> 藤井俊樹「リベリア船『ワールドガード号』船内殺人事件」海上保安大学校海上保安事件研究会編『海上保安事件の研究—国際捜査編』1992 年所収 363 頁。2003 年の国際刑事警察機構会議においては、英国より、カリブ海で発生した便宜置籍船での殺人事件について、旗国が積極的に動かなかったとの報告があった（廣瀬肇「海上警察の法理—海上警察の事例判例その 16 便宜置籍船『TAJIMA』事件」8 頁）。

<sup>195</sup> 森下は、犯罪地国の捜査当局は加害者と被害者が外国人である場合や過失犯の場合等には捜査に不熱心であり、そのため真実の究明が十分でないことがあるという（森下 前掲注(187) 126 頁）。

<sup>196</sup> 伊藤寧 前掲注(173) 100~101 頁

秩序による保護を信頼して良いということに重大な関心を持たなければならない、更に船舶は何れの場所にあっても船舶内の全ての人々に及ぶ船長の統率権の下で、旗国法によって統治されている解き難い活動単位、乃至生活共同体を形成している点を指摘する<sup>197</sup>。旗国主義は旗国の排他性を認めたものであるが故に、旗国はその排他性に準じた責任を負わなければならないとするのは至当であろう。

#### D. 日本籍船維持のための取り組み

一定数の自国籍船の維持のための国家政策は、自国船員の維持・養成と表裏一体を成す場合が多い。他の伝統的海運国同様、戦後のわが国における自国籍船、即ち日本籍船の維持のための施策は同時に、日本人船員の維持のためのものでもあった。寧ろ日本籍船による商船隊の維持については、わが国の高度経済成長に伴う人件費の高騰に直面した海運企業の競争力の阻害要因となった日本人船員の職場を如何に確保すべきかについて議論、検討され、様々な方策が実施されてきたのである。結果的には他の伝統的海運国同様、自国船員の維持を国際海運という熾烈な競争に曝される民間企業に託すことの限界が知れ、防ぎようのない日本人船員の減少と共に日本籍船の衰退がもたらされることとなった。

外形標準課税としてのトン数標準税制に代表される現在の日本人船員、日本籍船の増加のための施策は、経済安全保障上からのナショナル・ミニマムとしての日本人船員、日本籍船維持のための要請と共に、船員を乗組員としてではなく海技者-----海運業の維持・発展を支える技術者として養成することに主眼が置かれたものである。現在の日本人船員の主たる職域は陸上にあり且つ多様化しているが、日本籍船は国家経済からの視点と共に、日本人船員の技術習得のために不可欠な海上勤務の舞台として新たな注目を浴びている。

##### 1. 高度成長期における日本籍船の減少

1965年頃、元号でいえば昭和40年代の終盤までのわが国外航海運業の展開は政府の海運政策によって主導されていた。この海運政策の目的は日本籍船の維持、拡充であり、戦後の海運民営化以降、脈々と継続されてきた大命題でもあったといえる。

海運政策の主たる方策は計画造船による低利の造船資金(財政資金)の貸し付け及びこれを補完する利子補給制度であった。加えてわが国政府は海運企業による便宜置籍行動、即ち日本籍以外の船舶の導入に否定的な見解を示してきた。わが国の高度成長と共に日本籍船維持

---

<sup>197</sup> 伊藤 前掲 104 頁

の重要性に陰りが見え始めていたこの時期であったが、当時の日本籍船は漸減傾向にあったとはいうものの尚、十分といえる国際競争力を有していたこと、当然ながら多数の日本人船員を抱える海員組合も日本籍船の維持を主張していたこと、政府の行政指導の下、船舶の所有者であり運航者でもある海運企業もまた日本籍船の建造・保有により政府による助成、有利な税制を享受できたこと等より、官民の双方において自国籍船によるわが国商船隊の構成・維持に異論は見られなかった<sup>198</sup>。

時代が下り 1970 年代に入ると、外航海運を取り巻く環境は目に見えて厳しさを増す。1971 年にはわが国通貨が変動相場制へ移行したのを皮切りに円が急騰、日本人船員費や運航諸経費の上昇が日本籍船の国際競争力を一層、低下させていく。70 年代半ばの新造船利子補給の廃止に連動して外航船舶の建造量は急減するが、その一方で仕組船やチャーターバック船が増加、わが国商船隊の半分以上を外国籍船が占めることとなった<sup>199</sup>。このような状況の下、日本籍船の維持のためにはその国際競争力を如何にして回復させるかが緊急且つ重要な課題となり、そのための対策として官公労使が取り組む、文字通り国を挙げての船員制度の近代化政策が実行されたのである。

1977 年に船員制度改造のための基礎研究が開始され、その結果を実際の改革に生かすべく、「日本船員の運航する日本船舶が国際海運界において比重を増し、1979 年に日本船員の職域が確保される条件の整備」を目的とした、公労使の代表によって構成される船員制度近代化委員会が発足した<sup>200</sup>。この委員会の目的の達成には国際海運の基準に照らして賃金の高騰した日本人船員の削減が不可欠であったが、従来の減員が船舶運航における技術革新に従った海運界主導の合理化、例えば 1969 年の夜間における機関室の無人当直化(M ゼロ化)等であったのに対して、この近代化政策は委員会の提言に基づいた労使協調の下、海運企業が乗組員の減員により省力化された近代化船の就航を進めて船員コストを削減、日本籍船の国際競争力を高め、国は船舶職員法、船員法等の関係法令の改正による法整備を実施して近代化船への船員配乗と減員を支援、併せて近代化船要員養成のために船員教育機関の学制までも改組するという、官民一体の取り組みであった。

それまでの日本籍船は通例、20 数名で運航されていたが、1983 年、近代化船としての A 実用船が就航、乗組員 18 名での運航が開始された。

A 実用船の運航に際しては、日本籍船におけるそれまでの船舶職員制度が抜本的に改められた。定員の削減は航海及び荷役を担当する甲板部、機関の運転及び保守整備を司る機関部、通信・司厨担当の事務部という従前の船内組織に基づいた減員ではなく、これら縦割りの組織を改編して甲板部、機関部との間で相互に執職できる、いわゆる運航士(watch officer)による当直体制が確立された。同様に船内の下部組織である部員についても、甲板部、機関部の区分が撤廃され職務の兼務を可能とした船舶技士(dual purpose crew)組織に再編された。

<sup>198</sup> 地田知平「日本海運の高度成長の成果」海事交通研究 53 集所収 46～47 頁

<sup>199</sup> 船員制度近代化委員会編『船員制度近代化-経緯と今後の方向-』1997 年 4～5 頁

<sup>200</sup> 船員制度近代化委員会編 前掲 4～5 頁

省力化は進み 1986 年には B 実用船で 16 名、1988 年に C 実用船で 14 名、1993 年には最終段階である P(pioneer)実用船として 11 名までの減員を達成した。

しかしこのような努力にも拘わらず、1985 年のプラザ合意以降、止まるところを知らない円高は近代化による効果を飲み込んだ上、更に海運企業の収支を悪化させるに至ったため、国と海運組合は日本籍船の混乗化を認めざるを得なくなり、1990 年、日本人船員 9 名と外国人 13 名による「丸シップ」混乗船が就航、1993 年に実用化された。日本籍船の混乗化は混乗近代化船として日本人船員の減員、外国人船員の増加として進捗しつつ 1995 年に日本人 6 名、外国人 16 名にまで進み、2000 年代を迎えることとなる。

## 2. 21 世紀における日本籍船の増加とその維持

官民挙げての船員制度の近代化とそれに伴う自国籍船維持への努力の甲斐もなく、日本人船員及び日本籍船の減少は続き、日本籍船は 2007 年に 92 隻と三桁を割って最低を示し、日本人船員は 2006 年に 2,600 名前後にまで落ち込んだ。

しかしこの流れは 2007 年 7 月 20 日に施行された海洋基本法によって変わる事となる。本法では海上輸送の確保とした日本籍船の増加、日本人船員育成の重要性が法律の正規の規定として初めて盛り込まれた(20 条)。同様に海洋産業の振興とその国際競争力が確保されるべきとされ、研究開発の推進、技術の高度化と人材の育成、確保についても併せて規定された(24 条)。海洋基本法の提示する課題とは第一に国民の生命・財産・安全の確保、第二に海上交通の安全の確保、第三にわが国の海洋科学技術の先進性を生かした海事産業における競争の展開及び創設とされ<sup>201</sup>、海洋を活動の舞台とする民間企業、とりわけ外航海運の重要性が認識されていると見て良い。

また同じく 2007 年、船、人共に縮小し続けるわが国外航海運界の現状を鑑み、国土交通省の交通政策審議会は日本籍船及び日本人船員の計画的な伸長のための法整備、トン数標準税制導入のための検討についての答申をまとめた。

この答申では必要とされる日本人船員、日本籍船数が初めて具体的に示された点で注目に値する。わが国においての非常時等、一定規模の国民生活・経済活動の水準を維持するための輸入貨物量の全てを日本籍船で輸送、併せてこれらの日本籍船の職員(船長・機関長・航海士・機関士)を日本人船員とした場合の必要数として、日本籍船を 450 隻、日本人船員を 5,500 名と試算した。また当該答申を踏まえ第 169 回国会で成立した「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律」による海上運送法第 34 条に基づき定められた「日本籍船・日本人船員の確保に係る基本方針」においては、当面の目標として日本籍船を 2008 年より 5 年間で 2 倍に、日本人船員を 10 年間で 1.5 倍とする目標が定められた。

国際競争の激しい外航海運では、税制の観点よりみなし利益課税としてのトン数標準税制の導入が進み、2008 年に導入したわが国を初め、現在、18 か国が税制化している。わが国

---

<sup>201</sup> 奥脇直也「海洋基本法制定の意義と課題」Jurist No.1365 所収 9 頁

では長年に渡る海運界からの要望が叶えられる形で、対外船舶運航事業者が日本籍船の確保、日本人船員の確保・育成に係る「日本船舶・船員確保計画」を策定して国土交通省へ提出、当該大臣の認定を受けた場合、日本籍船に係る利益について通常の法人税に加えてみなし利益課税を選択できる制度として確立された(法人住民税、法人事業税についても導入されている。)202。現在、外航船社 11 社が申請、認定を受け、計画期間を 5 年としてその間に日本籍船を 2.1 倍(77.4 隻から 161.8 隻へ)、日本人船員数を 1.1 倍(1,072 名から 1,162 名へ)へと増やす予定にある203。

日本船主協会は 2011 年 9 月、日本籍船の増加・維持のための更なる要望として、外航船舶(償却資産)に係る固定資産税の廃止、国際船舶に係る登録免許税の改善及び恒久化、船員支給給与に係る法人事業税の課税標準に対する特例措置の創設等を提案、国に働きかけた204。そしてその結果を含み 2011 年 12 月、2012 年度の税制大綱の決定により、国際船舶の所有権の保存登記等に対する登録免許税の税率の軽減、外国貿易船に係る固定資産税の課税標準の特例措置、国際船舶に係る固定資産税の課税標準についての特例措置、トン数標準税制の一部の外国船舶への拡充、船舶の使用する軽油に係る取引税の課税免除の特例措置等が認められた205。

## 結びに代えて

### 1. 便宜置籍船の功罪

国際海運における便宜置籍船の存在を、その経済的な貢献の面から見てみよう。

第二次世界大戦後、世界のエネルギーはほぼ完全に石炭から石油へと転換されると共に、重化学工業等の発展に拠る大量の資源消費経済の時代が到来した。このような世界経済の下、便宜置籍船は多国籍企業化した海運企業による最も経済的合理性にかなった経営行動の展開を可能とした。特に伝統的海運国の海運企業は船舶の便宜置籍化の効果の一つとして自国船員の雇用を回避、途上国船員の配乗による低廉な労働力の活用とこれによって蓄積された資本の利用を可能とした。また船舶の便宜置籍は本来、国籍を付与されるべき国を離れることにより船舶が負担すべき諸税、規制に伴うコストを最小限に押さえ、海運用役生産にかかるコストの引き下げを果たし、最終的に海運企業の産業資本の蓄積とその再投資にも大きく貢

---

202 国土交通省海事局編 前掲注(79) 16～17 頁

203 国土交通省海事局編 前掲 18 頁

204 「平成 24 年度税制改正 日本船主協会の要望」KAIUN1010 号 50 頁

205 「平成 24 年度国土交通省税制改正要望の結果概要について」2011 年 12 月 10 日

献した<sup>206</sup>他、船舶の建造、運航経費の長期的な回収手段となる傭船料や運賃の引き下げにも成功、最終的には船舶により輸送される原材料価格を下げ、国際社会における消費財の低廉化に道を開いたのである。便宜置籍船は国際海運の経済性のみならず、諸国の消費財に支えられた国内経済の発展にも貢献してきたといえる。

何よりも便宜置籍制度は、その有利な投資環境に基づく積極的な再投資活動によって海運市場に常時、能率的且つ経済的な船舶の導入を実現し、世界貿易に経済性の高い潤沢な海上輸送サービスの提供を保証してきたといえることができる。便宜置籍船の影響によって自国商船隊の国際競争力が後退し、その拡大または維持が困難に追い込まれた伝統的海運国もまた国内の海運企業による便宜置籍行動を通して、間接的にも一定量の支配船腹の維持と海運業自体の存続を果たしている。最小費用による最大効果の実現は経済の基本原則であり、市場経済の建前を取る限りかけがえのない普遍的真理でもある。この基本原則が忠実に実行された結果としての便宜置籍船は、現在の国際海運市場にとって欠くことのできない存在ともなっている<sup>207</sup>。特にオイルショックや1980年代のプラザ合意に起因した急激な円高に見舞われたわが国海外航海運は、一面で便宜置籍船の力を借りなければ産業自体の生き残りが難しかったといっても過言ではないと思われる。

便宜置籍国の法制を見て理解できることは、これらの法制が他国の船舶所有者の所有船舶を誘致するために完備された制度であるということである。旗国への登録の合理性、簡易性、即効性が追求された結果としての法制であるといっても過言ではなく、それ故、便宜置籍制度を支える経済原則への盲従が様々な派生問題をもたらすのである。

## 2. 旗国主義に対する便宜置籍船による影響

便宜置籍船による国際海運への貢献の一方で、国際社会は便宜置籍船のもたらした新しい問題に直面した。便宜置籍船の経済的な利点に基づく原理はその形骸化した船舶の国籍の有する法的な問題についての議論に至れば、別次元のものとならざるを得ない。

1970年代から今世紀に至るまでの間に頻発した便宜置籍船による大規模な海難事故は、便宜置籍船の形骸化した国籍が旗国による規制と管理における実効性を失わせたことによるものと見做された。加えて配乗される途上国船員の人命軽視や海洋環境を破壊する根本的な原因であるともされるようになった。形骸化した船舶の国籍とは世界的な経済、貿易の発展に尽くす便宜置籍船のもたらしたものであり、船舶の国籍の概念がその内部から変質を受けたものと表現しても良い。

便宜置籍船の問題とは船舶の国籍に基礎を置く旗国主義に内在した問題でもあった。その旗国主義の下、公海上の船舶に対しては原則、他国水域にある船舶についても国際礼譲による排他性が認められてきた。旗国主義に守られた便宜置籍船の問題の解決は単純なものでは

---

<sup>206</sup> 篠原 前掲注(27) 170~171 頁

<sup>207</sup> 織田政夫 前掲注(44) 33 頁

なかったが、国際社会は国際条約を柱として人命の尊重、環境保護の号令一下、海洋の利用や海運の自由を規制をかけていく。この規制は旗国主義としての船舶の国籍に由来した原則、即ち排他的な旗国の管轄権が制限されていくことを意味した。

現在の海洋の自由に対する規制は、一定の条件の下ではあれ、公海の水域においても国籍の如何に関わらず船舶に対する臨検を可能とし、場合によってはその拿捕をも許容するまでになっている。公海におけるこれら旗国管轄権への重大な侵害は、無国籍船や海賊への対処として国際法の形成過程において正当に認められた権限として確立されてきた。現在の解釈はこれらの伝統的な解釈に加えて海洋汚染等、環境破壊の防止と責任の追及手段としても認められるに至っている。これは万民の共有物としての公海における海洋環境の保護が、国際社会に帰属する保護法益であるとの認識が確立されたことにも拠る。特に第二次大戦後に制定された多くの国際条約による対処は、実質的に便宜置籍船が招いた環境問題の解消に集中した。これらは国際社会による船舶の安全運航への配慮の表れであるといえるが、国際社会より与えられていた旗国の信頼が徐々に失われていった証であったとも表現できよう。

旗国外権力を阻む、登録船舶が有する排他的な不可侵の権利は、国際法の名の下に当然に旗国の有するものとみなされた。この考え方は、旗国がその登録船舶に対して有効な管理と規制を行うとの義務を前提としてきた。便宜置籍船の形骸化した国籍は旗国と船舶との運航とに最も関係する主体-----船舶所有者との間に実質性を伴わない現実が、船舶の国籍が有すべき国際社会からの信頼を喪失するきっかけを作った事実は否定し得ない。便宜置籍船が趨勢を極める国際海運において、旗国がその船舶の国籍を根拠に適正な規制と管理を実行してその認識を高めることにつき、国際社会は信頼を持てなくなっていくものと思われる。

### 3. 旗国と自国海運の役割

旗国、寄港国、沿岸国と、新たな管轄権の設定と共に生まれた国際海運に利害を有する関係国の多様性からすれば、船舶の規制と管理を旗国に一任する国際法の伝統的な方針を転換して国際的な規制の主導に任せるという、これまで取られてきた国際社会の方針も理解できる。IMO の制定した国際条約に基づき船舶に対する規制の徹底を PSC、船級協会等にも肩代わりさせる方針、即ち旗国のみへの集中から寄港国や非政府組織へも分散して危険負担させると共に、旗国には更にその義務の強化を図る方向性の具現である。

IMO 条約に代表される旗国に対する規制は伝統的海運国、便宜置籍国、途上国海運国の区別なく、またサブ・スタンダード船、非サブ・スタンダード船の全てに適用される。例えば、一隻の便宜置籍船の起こした海難事故であっても、その再発防止のために強化された規制は、国際海運に従事する全ての船舶にも及ぶのである<sup>208</sup>。このような分け隔てのない国

---

<sup>208</sup> 1989 年の米国アラスカにおいて座礁したタンカーより大量の油が流出した「エクソン・バルディーズ号事件」を契機として、IMO では MARPOL 条約の付属書 I を 1992 年に改正、それまで外板一枚構造が一般的であったタンカーに二重船殻構造（ダブル・ハル）が要求されることとなり、2010 年以降、特別に認められない限り一重船殻構造船の運航は認められないことと



際規制は、否応なしに船舶の運航コストの上昇を招く。ついには船舶による運送貨物の運賃の引き上げが為されて諸国民の生活にも影響が及ぶこととなる。

そのような国際的規制の背景には、便宜置籍国が自国の人的、技術的な規模をはるかに凌ぐ登録船舶数、及び世界水域に散らばる登録船舶に対して、実効的な規制と管理を施していない現実がある<sup>209</sup>。便宜置籍や傭船形態の多様化、船員の雇用関係の複雑化に加えて海洋の利用自体が益々分化しつつある現状下にあっては、便宜置籍船に対して最も有効な管轄権と規制を行い得る立場にある国家との結び付きを重要視する必要性が生じよう<sup>210</sup>。特に便宜置籍船という船舶の形態が今後も長く利用され続けるのであれば、旗国の登録法人の親会社たる他国の実質的な船舶所有者へのアプローチが重要である。このような考え方は国籍を媒介とした旗国の役割を不当に評価しようとするものではない。もしも不必要に国籍の意義を否定するのならば、いたずらに管轄権の競合や法的安定性の破壊をもたらすであろう<sup>211</sup>ことに異論はない。原油や危険物質を大量に運び得るように大型化、専用化された船舶による海洋や沿岸国の秩序の破壊は、一国における私人間の法的係争では処理し難いものとなっている。船舶に対する責任をその登録国である旗国レベルで担う重要性はますます高まっているといえるだろう。

日本籍船で 1,500 隻以上、船員数で 6 万名に届かんとしたかつてのわが国外航海運の繁栄は現状、見る影もないが、豊富な船員資源によって支えられた大商船隊の維持には前時代的な意義しか見出せなくなっているのも事実である。その上で尚も昔日の栄華を回顧してその復活を願うならば、国際海運におけるグローバルな自由競争からの後退をも覚悟せざるを得ないというべきであろう。自国籍船と国籍船員の使命とは、自国商船隊という経済上の安全保障のための、また海技という技術維持のための欠くべからざる手段としての他、一国の利害より離れた国際的な海事社会の担い手たるべきところにこそあるのである<sup>212</sup>。そのための前提となるべき「日本籍船・日本人船員の確保に係る基本方針」に示された具体的な数値目標は最低限の指標であり、必ずや達成されなければならないと思われる。

以 上

---

なった。

<sup>209</sup> Behnam, *supra note* 58, p.132

<sup>210</sup> 栗林 前掲注(126) 24 頁

<sup>211</sup> 栗林 前掲 24 頁

<sup>212</sup> 国土交通省海事局編 前掲注(79) 20～21 頁



## 付 録

### 資料編

1. 外国籍船から日本籍船への転籍に関する代表的な質問及びその回答（検査関係）
2. 外国籍船から日本籍船への転籍に関する代表的な質問及びその回答（登録測度関係）
3. 船舶に関する基礎知識・用語（略語）集
4. F B 関連承認証書・発給証書等一覧



**外国籍船から日本籍船への転籍に関する代表的な質問及びその回答**

**検査関係**

| 番号  | 質問  | 回答  | 備考      |
|-----|---|---|---------|
| 1   | 船舶に搭載している設備・機器等は、J G / H K 承認品へ交換する必要がありますか。                | 日本籍船には、国土交通大臣の型式承認を受け、H K が行う検定に合格した機器（以下「J G / H K 承認品」といいます。）、又は、J G の予備検査合格品を搭載することが必要です。<br>しかしながら、日本国籍へ転籍をする船舶所有者の負担軽減を図る観点から、原則として、次のとおり取扱いとすることとします。転籍を検討される場合には、時間的余裕を持って、国土交通省海事局検査測度課にご相談下さい。<br>①既存船の場合<br>現に搭載している機器等について、当該機器の我が国技術基準適合性に関して試験成績書等により確認できる場合には、J G / H K 承認品へ交換する必要はありません。将来当該機器を新替する場合に、J G / H K 承認品と交換して下さい。<br>②既に建造契約を締結済の新造船の場合<br>既にメーカー等に発注した機器等について、当該機器の我が国技術基準適合性に関して試験成績書等により確認できる場合には、J G / H K 承認品へ交換する必要はありません。将来当該機器を新替する場合には、J G / H K 承認品と交換して下さい。 |         |
| 2   | 救命艇及び救命いかだの艤装品である海面着色剤を艤装品に追加する必要がありますか。                    | 船舶救命設備規則第 14 条第 1 項及び第 25 条第 1 項により、救命艇及び救命いかだの艤装品として海面着色剤を備え付けることが求められており、海面着色剤を追加する必要があります。   |         |
| 3   | 救命胴衣の船名・船舶所有者名を表示する必要がありますか。                                | 船舶救命設備規則第 97 条第 2 項により、救命胴衣に船名及び船舶所有者名の表示が義務付けられているため、救命胴衣に船名及び船舶所有者名を表示することは必要です。  |         |
| 4   | ギャレレーレンジからの排気ダクト用消火装置は、自動作動にする必要がありますか。                     | 船舶消防設備規則第 64 条第 3 項により準用される第 48 条第 2 項第 2 号により、ギャレレーレンジからの排気ダクト用消火装置には、自動作動することが必要となります。  |         |
| 4-2 | ギャレレーレンジからの排気ダクト用消火装置の要件については、居住区域又は可燃性物質のある場所を通るものに限られますか。 | 船舶消防設備規則第 64 条第 3 項の規定により準用される同規則第 48 条第 2 項により、旅客定員が 36 人を超える第一種船及び係留船については、居住区域又は可燃性物質のある場所を通るかどうかにかかわらずギャレレーレンジからの排気ダクト用消火装置の要件を適用しますが、左記以外の船舶については居住区域又は可燃性物質のある場所を通るもの限り、ギャレレーレンジからの排気ダクト用消火装置の要件を適用しています。   | 質問 4 関連 |
| 5   | 火せんは必要ですか。  | 船舶救命設備規則第 76 条により、船舶の種類、航行区域に応じた所要の数量の火せんを搭載することが必要です。  |         |
| 5-2 | 自己発煙信号の備え付けは日本籍船に独自に上乗せされるものですか。                            | 自己発煙信号の備え付けについては、SOLAS 条約第三章第 7 規則 1. 3 の規定により、自己発煙信号を備えた救命浮環を備え付けることを要求しており、我が国では、船舶救命設  | 質問 5 関連 |

|      |  |   |   |
|------|--|---|---|
|      |  | 備規則第73条、74条及び第75条により国際航海に従事する船舶に対し自己発煙信号を備え付けることを要求しています。   | 平成20年12改正                                 |
| 6    | 浴室において、NKでは「浴槽又はシャワー」との取扱いとなりますが、JGでは「浴槽」ではなく「シャワー」のみ設置は可能ですか。 | 浴室については、NKと同様に「シャワー」のみの設置を認めることとしました。   |   |
| 7    | レーダーには、予備のマグネトロンは必要ですか。  | 船舶安全法及び関係規則において、予備のマグネトロンの備付けを義務付けていませんが、電波法施行規則第31条第2項により予備のマグネトロンの備え付けが義務付けられています。  |   |
| 8    | 揚荷装置（クレーン、ホイスト等）は、検査を受ける必要がありますか。                              | 船舶安全法施行規則第59条第4項により、総トン数300トン以上の船舶について、制限荷重の指定を受けていない揚荷装置は、1トン以上の荷重を負荷して使用することは禁止されています。このため、総トン数300トン以上の船舶で、制限荷重が1トン以上である揚荷装置については、検査を受けることが必要です。国は、検査を実施し合格した揚荷装置について、船舶安全法施行規則第56条第1項の規定により揚荷装置制限荷重等指定書を交付することとなります。<br>なお、船級協会が検査を実施する船舶については、船級協会が揚荷装置等の検査を実施し、揚荷装置等制限荷重指定書を交付することとなっています。 | 我が国は、ILO条約に準拠した本規制を行っているが、パナマ等は実施していないもの。 |
| 8-2  | 揚荷装置の検査に関連して、エンジンルームに設けられている天井クレーンも検査対象になりますか。                 | 総トン数300トン以上の船舶で、制限荷重が1トン以上である揚荷装置については、エンジンルームに設けられている天井クレーンであっても、検査を受けることが必要です。  | 質問8関連                                     |
| 9    | 昇降機（エレベーター、エスカレーター）は検査を受ける必要がありますか。                            | 昇降機については、船舶設備規程に所要の技術基準を定め、船舶安全法に基づき定期的検査の対象としています。国は昇降機の検査を実施し合格した場合には、船舶安全法施行規則第56条の2第1項の規定により、昇降機制限荷重等指定書を交付することとなります。<br>なお、船級協会が検査を実施する船舶については、船級協会が昇降機の検査を実施し、昇降機制限荷重等指定書を交付することとなっています。  | 我が国は、ILO条約に準拠した本規制を行っているが、パナマ等は実施していないもの  |
| 10   | 焼却炉は検査を受ける必要がありますか。  | 焼却炉の最大処理熱量が1万6千kJ/h以上である焼却設備については、船舶設備規程に所要の技術基準を定め、船舶安全法に基づき定期的検査の対象としています。国は焼却設備の検査を実施し、合格した場合には、船舶安全法施行規則第56条の3第1項の規定により、焼却炉制限温度指定書を交付することとなります。<br>なお、船級協会が検査を実施する船舶については、船級協会が焼却炉の検査を実施し、焼却炉制限温度指定書を交付することとなっています。   |   |
| 10-2 | 就航船を転籍する場合、船上で焼却炉の制限温度の確認はできないですが、どのような確認をしますか。                | 焼却炉の制限温度の確認は、既に搭載している焼却炉と同型の焼却炉の試験データ等により確認することと対応することとします。   |   |

|      |  |   |  |          |
|------|--|---|--|----------|
|      |  |   |  |          |
| 11   | に確認すればよいですか。<br>救命いかだの整備は、運輸局が認定した事業者でしかできないのでしょうか。  | 整備認定事業場以外の事業場で救命いかだの整備を行うことは可能です。その場合は、船舶検査官が救命いかだの整備に立会い、当該救命いかだが適切に整備されていることを確認することとなります。   |  |          |
| 11-2 | JG検査官がいかだの整備に立会すれば、JGの整備認定事業場以外の事業者での整備も可能ということですが、NK船級船もJGの検査官が立ち会うのですか。また、GMDSS機器の整備についても、いかだと同様に考えていいですか。 | NK船級船に搭載しているいかだをJGの整備認定事業場以外の事業者が整備する場合には、NK検査員の立会が必要となります。また、GMDSS機器の整備についても、いかだの整備と同じ取扱いとなります。  |  | 質問 11 関連 |
| 12   | 救命艇及び救命いかだが進水する水面等を照らす照明装置について、照度の規定はありますか。  | JIS Z 9110 (1979) 照度基準で救命艇の進水面 (海面上) は 2lx 以上の照度が必要とされており、船舶救命設備規則船舶検査心得により、水面のいかなる部分をも 2lx 以上の照度で照明することを求めています。  |  |          |
| 13   | 無線用の蓄電池の容量計算書について、軽減 (再計算なし等) 措置はありますか。  | 船舶設備規程第 301 条の 2 の規定により、一定の船舶に対し、無線設備等に給電することができ、かつ、当該設備を作動させることが出来る十分な容量を有する蓄電池により構成される独立の補助電源を備えることを要求しています。このため、日本へ転籍する際の定期検査時に、補助電源の蓄電池の容量の確認が必要となり、搭載する無線設備に変更があった場合のみについて、再計算することが必要となります。  |  |          |
| 14   | 現在日本語のみで交付されている船舶検査証書、船舶検査手帳等の書類は、英語又は和英併記での交付をお願いします。   | 現在国から交付している書類については、原則として英訳書等の交付を行うこととしています。<br>具体的には、船舶検査証書、海洋汚染等防止証書及び無線設備の保守等承認書については、英訳書を交付することとしています。<br>また、船舶検査手帳及び付属資料、船舶件名表及び海洋汚染防止検査手帳については、これらに記載されている事項のうち、乗組員に必要な情報 (例えば臨時検査の指定に関する事項等) に限り英訳を付ける予定としています。<br>なお、これらの書類の英訳書等が必要な場合には、最寄りの地方運輸局、運輸支局、海事事務所船舶検査担当部署にお問い合わせ下さい。<br>差し支えありません。 |  | 質問 14 関連 |
| 14-2 | NKが船舶検査を実施する場合、NK検査員が船舶検査手帳の記事欄に所要の事項を記載することになりますが、海外において外国人の検査員が船舶検査を実施する場合、船舶検査手帳の記事欄を英語で記載しても問題ないですか。     |   |  |          |
| 14-3 | 船舶件名表等を英文併記できませんか。   | 船舶検査手帳、船舶件名表の様式の改正については、中長期的な検討課題として対応します。  |  | 質問 14 関連 |

|      |   |   |                  |
|------|---|---|------------------|
| 15   | <p>国際船舶制度適用船又は混乗船において、船内における使用言語が英語となることから、関連手引書を英語のみの記載としていいでしょうか。</p>   | <p>ることとしております。</p> <p>ご質問の関連手引書の記載言語については、船舶職員が使用する言語での記載を認め、和文の併記は必要ありません。</p> <p>具体的には、次のとおりとなります。なお、下記(1)～(3)については、現在、海防技術基準省令船舶検査心得により、日本語で記載する旨規定していますが、当該心得を改正することとしております。</p> <p>(1) バラスト用油排出監視制御装置操作手引書（海防法技術基準省令第11条第8項）<br/>船舶職員が使用する言語による記載で差し支えありません。</p> <p>(2) 貨物倉原油洗浄設備操作手引書（海防法技術基準省令第16条第6項）<br/>船舶職員が使用する言語による記載で差し支えありません。</p> <p>(3) 有害液体物質排出防止設備操作手引書（海防法技術基準省令第30条）<br/>船舶職員が使用する言語による記載で差し支えありません。</p> <p>ただし、国際航海に従事する船舶は、船舶職員が使用する言語が英語、フランス語又はスペイン語以外の言語の場合には、これらの言語の併記が必要です。</p> <p>(4) 油濁防止緊急措置手引書（海防法技術基準省令第35条）<br/>船舶職員が使用する言語による記載で差し支えありません。</p> <p>(5) 有害液体汚染防止緊急措置手引書（海防法技術基準省令第35条）<br/>船舶職員が使用する言語による記載で差し支えありません。</p> <p>(6) 危険物取扱規程（危規則第5条の8）<br/>本規程は、記載言語についての特段の規定はありません。英文のみの記載で差し支えありません。</p> |                  |
| 15-2 | <p>復原性資料等の関連手引書以外の資料も船舶職員が使用する言語で作成して良いですか。</p>   | <p>復原性資料等の関連手引書以外の資料も、船舶職員が使用する言語での記載を認める方向で検討することとします。</p>   | <p>質問 15 関連</p>  |
| 16   | <p>条約改正の際、その改正の発効日以降に建造に着手される船舶に適用されることが一般的であるため、JGが建造着手日の確認を行うことがあります。この際の現存船舶の取扱いについて、ブロックを確認してから9カ月以内に船台又はドックに搭載されていることを確認する、所謂「9カ月のルール」がありますが、これを弾力的に運用して頂けますか。</p> | <p>当該ルールは、いわゆる「条約のがれ」を防止し、船舶の安全確保を図ることを目的としています。船台の逼迫等により建造着手から船台搭載までの期間が9ヶ月を超える場合には弾力的な運用を行いますので、前広に検査測度課までご相談下さい。</p> <p>ただし、いわゆる「ストックポート」による意図的な「条約のがれ」を防止するために、建造着手日から竣工までの間に実質船主の変更が行われている船舶に関しては、船舶の安全確保の観点から9ヶ月ルールを適用します（9ヶ月を越えている場合は船台搭載の9ヶ月前のルールを適用）。なお、「竣工時に海外売却し、同時に当該実質船主が裸用船する場」等、元来の実質船主が責任を持って日本籍船として竣工までの手続き（検査、測度、登録）を行う場合は、「実質船主の変更が行われていない」と判断します。</p> <p>また、既就航外国籍船のフラッグバックについても、上記ルールを適用します。</p>   | <p>平成21年5月改正</p> |



**外国籍船から日本籍船への転籍に関する代表的な質問及びその回答**

**登録測度関係**

| 番号  | 質 問  | 回 答   | 備 考    |
|-----|--|---|--------|
| 1   | 国際（本邦総トン数を含む）トン数の要領図については、測度のために詳細な内容が必要ですか。       | 要領図は、従来測度のための詳細な数値データの作成が必要でしたが、H18年4月の改正により大幅に簡素化し、造船所の負担を軽減しました。具体的には、船体及び船楼、甲板室の詳細な数値データは、オフセットデータ及び構造図等を提出していただければ、要領図にデータを記載する必要はなく、要領図の枚数が概ね1/10となり作成時間も大幅に短縮されます。<br>同時に、海事局長の承認を得たうえで、造船所が使用する容積算定プログラムを活用して、トン数を算定することができるようになりました。詳しくは、最寄り地方運輸局の船舶測度官にお問い合わせください。 |        |
| 1-2 | 承認された容積算定プログラムを使用した場合、プログラムを使用しない場合とトン数が大きく変わりますか。 | 容積算定プログラムは、±0.15%以内の精度のものを承認しますので、大きく変わることはありません。   | 質問1 関連 |
| 1-3 | プログラムの承認手続きを教えてください。                               | 造船所からプログラム等を特定して、造船所を管轄する管海官庁に申請することとなります。排水量トン数を受けたプログラムで「トン数に必要な容積の算定」もできるものであれば、審査が短縮できます。<br>詳しくは、最寄り地方運輸局の船舶測度官にお問い合わせください。  | 同上     |
| 1-4 | 日本籍にするための測度（実測）にどれくらいの時間が必要ですか。                    | できる限り要望に沿えるようにしたいと思いますが、前広に最寄り地方運輸局の船舶測度官にご相談ください。  | 同上     |
| 1-5 | 就航船の測度を行う場合に上架は必要ですか。                              | トン数から差し引く場所（シーチェスト、スラストスタートネルなど）の確認と計測が必要ですが、<br>ただし、運航スケジュール等で上架が困難な場合で、構造図、船級鑑定書等で当該場所を確認できる場合は上架を省略することが可能です。  | 同上     |
| 2   | 以前、船級で発給されたスエズ運河トン数証書を持っている場合でも、新たに発給を受ける必要はありますか。 | （新造船等の場合、日本籍船にはJGが証書を発給しますが、）既存船の場合は、運河の通航実績がなくとも、スエズ運河証書が他船級等から一旦交付されていて、（JGによる証書交付を受けなくても）船級変更証明書の添付等で、運河通航に特段問題がないと言うことであれば、あえてJGの証書交付を必要とするものではありません。<br>参考：スエズ運河を通航すると、スエズ運河証書は、運河当局によって回収され、代わりに、本船に個船番号が付与され、次回以降に運河を通航する場合は、当該番号に拠ることになると承知しております。                  |        |
| 2-2 | 以前、船級で発給されたパナマ運河トン数証書を持っている場合でも、新たに交付を受ける必要はありますか。 | 1. 運河の通行実績がない場合<br>JGから新たにパナマ運河トン数証書の交付を受けられることをおすすめします。<br>なお、この場合の手数料はパナマ運河証書交付手数料のみで、測度手数料はかかりません。   | 質問2 関連 |

|   |   |   |
|---|---|---|
|   |   | <p>せん。</p> <p>参考：パナマ運河トン数証書は、国際総トン数証書に記載された容積を基礎に算定されます。初めてパナマ運河を通航する場合、運河当局はJ Gが交付したパナマ運河トン数証書の容積と国際トン数証書に記載された容積の確認するため、交付機関が異なれば容積に差異が生じる可能性もあり、運河通航に支障が出るものと思われま</p> <p>2. 運河の通航実績がある場合</p> <p>J Gのパナマ運河証書の交付を受ける必要はありません。</p> <p>ただし、事前にパナマ運河当局に対して、パナマ運河当局から発給された証書に船級変更証明書等を添付することにより、運河通航が可能であることを確認して下さい。</p> <p>参考：パナマ運河を通航すると、パナマ運河証書は、運河当局によって回収され、代わりに、パナマ運河当局から本船にパナマ運河の個船番号が付された本証書が発給され、次回以降に運河を通航する場合は、パナマ運河当局から発給された本証書に拠ることになると承知しております。</p> |
| 3 | 日本へ転籍する場合、J G交付の載貨重量トン数証書の取得は必要ですか。また、載貨重量トン数証書の取得が必要な場合、軽貨状態での再確認は必要ですか。 | <p>載貨重量トン数証書の取得は義務付けられていません。ただし、タンカー、液体化学薬品ばら積船及び液化ガスばら積船については、載貨重量トン数が船舶安全法及び海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（以下「海防法」といいます。）に基づく技術基準の適用を判断する指標となっており、国が交付した載貨重量トン数証書により載貨重量トン数を確認することとしており、載貨重量トン数証書の取得が必要となります。詳細は、地方運輸局等の船舶検査官にお問い合わせ下さい。</p> <p>また、軽貨排水量については、所有者から軽貨状態に変更がないことの申し出があった場合であって、復原性資料等により軽貨状態の確認ができるものについては、軽貨状態の確認は必要ありません。</p>  |
| 4 | 日本へ転籍する場合、国際トン数証書の再取得が必要ですか。必要な場合、国際トン数が変わりますか。                           | <p>日本へ転籍する場合、日本政府から国際トン数証書を再取得していただく必要はありません。</p> <p>トン数条約上、容積の詳細な計測方法は主管庁に委ねられていることから、主管庁により計測方法が異なることもあり、他国主管庁が計測したトン数と異なる場合があります。</p>  |
| 5 | RORO船の第二甲板の構造要件（二層甲板船のトン数対応）を満足させるため大きな開口を設ける必要がありますか。                    | <p>二層甲板船に対応するための工事について、以前は隔壁近くに大開口を要求しておりましたが、現在は船側外板に十分近い位置に1 FS 四方以上の小開口を設ける等の工事で対応可能となっております。詳しくは、最寄り地方運輸局の船舶測度官にお問い合わせください。</p>   |
| 6 | 任意乾舷標示は日本独自のものであり必要ないのではありませんか。   | <p>マーキングの追加は任意です。</p> <p>この任意乾舷は、載貨重量（喫水）制限のある港湾への入港における利便を考慮して、複数の喫水を標示出来るよう業界要望を受けて行政サービスで行っているものです。</p> <p>ただし、本標示を行わないと入港する港湾の喫水制限に対応して乾舷マークを付け替えるなどの不便が生じると聞いており、H19年5月に船主要望を受けてマーキング（任意</p>   |

|     |  |   |  |  |        |
|-----|--|---|--|--|--------|
|     |  | 乾舷)の範囲を「タンカーのみ」から「全船種」に拡大したところです。   |  |  |        |
| 6-2 | 複数の任意乾舷を標示しようとした場合も、現場確認は1回で済みますか。           | 現場確認は1回で終わります。また、排水量計算プログラムが承認されていれば、任意乾舷の確認手続きは短縮できます。<br>なお、新造船の場合、測度時に任意乾舷の標示の確認を行います。就航船の場合は、所有者から「標示確約書」と任意乾舷を標示した写真の提出があれば、現場確認を省略できます。詳しくは、最寄りの地方運輸局の船舶測度官にお問い合わせください。                                   |  |  | 質問6 関連 |
| 7   | トン数標示事項は必要ですか。                               | 船舶法細則第44条第1項第2号で船舶番号と本邦総トン数の標示が要求されており、諸室銘板と同様アクリル板等で結構です。  |  |  |        |
| 8   | 船名は英語が使用できますか。また、船籍港名の標示をローマ字のみとすることはできますか。  | ローマ字による船名表記の特例として、船名(例;「FLOWER」)を船体に標示する場合には、当該英語表記(FLOWER)を船名として登録することができます。<br>なお、船籍港名については船舶法施行細則第3条に基づき、市町村の正式名称(現行では漢字、平仮名又は片仮名)による船体(船尾)標示が必要です。(市町村の正式名称が標示されていれば、市町村名をローマ字で併記することは差し支えありません。)           |  |  | 質問8 関連 |
| 8-2 | ローマ字で船名を登録し、船体にはローマ字標示に加え漢字等を併記することは可能ですか。   | 可能です。ただし、中国など漢字圏内において当該漢字の意味が異なる場合等により、証書の記載内容と異なることから取締機関等に特別の説明が必要となることも想定されますのでご注意ください。  |  |  |        |
| 9   | 外国籍で建造中の船舶を建造中又は竣工時に日本籍に変更する場合、測度申請は可能ですか。   | 当該船舶が、確実に日本籍船になると確認できれば測度申請を受理します。その場合、売買契約書(写)を提出して下さい。<br>ただし、売買契約が締結されていないなど売買契約(写)の提出が困難な場合は、引渡の日及び場所を明示した書面(確約書等)で日本籍になることを確認し測度申請を受理しますが測度終了までに売買契約(写)を提出して下さい。   |  |  |        |
| 9-2 | 測度申請時までに最終的な船舶所有者が定まらない場合、測度申請は可能ですか。        | 想定される最終的な所有者(複数可)を列記して申請し、所有者が決定次第、測度申請の補正(最終的な所有者以外を削除)することが可能です。<br>ただし、最終的な所有者が申請書に記載された所有者と異なる場合は、測度申請を取り下げ(船舶法施行細則第50条第3項参照)、再度、最終的な所有者が測度申請を行うことが必要です。  |  |  | 質問9 関連 |
| 10  | 運航中の船舶が、国内又は海外で入渠又は寄港した際に、事前の測度を受けることは可能ですか。 | 当該船舶が、確実に日本籍船になると確認できれば測度申請を受理します。その場合、売買契約書(写)を提出して下さい。<br>ただし、売買契約が締結されていないなど売買契約(写)の提出が困難な場合は、引渡の日及び場所を明示した書面(確約書等)で日本籍になることを確認し測度申請を受理しますが測度終了までに売買契約(写)を提出して下さい。<br>なお、海外での測度を含む場合は、手数料の調整が必要となります場合があります。 |  |  |        |

## 1. 船舶に関する基礎知識・用語（略語）集

### ◎国際条約に関する基礎知識

#### IMO (International Maritime Organization)

国際海事機関。1958年に国連専門機関として設置。1982年5月、IMCOからIMOに名称変更。本部はロンドン。海上の安全、航行の能率、海洋汚染の防止など、海運に影響する技術的問題及び法律的問題について、政府間の協力を促進し、最も有効な措置の採用及び条約などの作成を行う機関。2010年12月現在、加盟国169カ国(地域)、準加盟国3カ国(地域)。

#### IMOで作成された主な条約（各条約の名称は通称）

##### 1) 船舶の航行の安全及びトン数の測度に関するもの

###### ①1974年海上人命安全条約（SOLAS条約）

###### 海上における人命の安全のための国際条約

###### The International Convention for the Safety of Life at Sea

船舶の堪航性(航海に堪えること)及び旅客や船員の安全を確保するため、船舶の構造、救命設備、無線通信、特殊貨物や危険物の運送、船舶の安全運航の管理、海上の保安のための措置等を定めた条約。統一された基準を定めるとともに、主管庁又は認定された団体による定期的な検査の実施、証書の発給、寄港国による監督(ポートステートコントロール)などの規定を定めている。

英国籍のタイタニック号が流氷と衝突・沈没して約1,500名が犠牲となった事故を契機に、船舶の安全性確保について国際的な枠組みを作る気運が高まり、1914年の国際会議でSOLAS条約が採択された。これは第一次大戦のため発効には至らなかったが、1929年にロンドンで開催された国際会議において一部を修正したものが採択され、1933年に発効した。

###### ②1966年満載喫水線条約（LL条約） International Convention on Load Line

船舶が安全に航行できるための貨物の積載制限及びその前提となる船体の水密性に係る技術基準を定めたもの。SOLAS条約と同様、主管庁又は認定された団体による定期的な検査の実施、証書の発給、寄港国による監督(ポートステートコントロール)などの規定が定められている。

###### ③漁船の安全に関するトレモリノス国際条約（未発効）

長さ24メートル以上の漁船に関し、SOLAS条約と同様、船舶の構造、救命設備や航海道具などの技術基準について国際的に統一された基準を定めたもの。同条約の早期発効を図るため、1993年に改正議定書が策定されている。我が国は未締結。

###### ④コンテナ安全国際条約（CSC条約） International Convention for Safe Containers

船舶に搭載するコンテナの構造強度、保守等について国際的に統一された基準を定めたもの。

###### ⑤1972年海上衝突予防条約（COLREG条約）

###### International Regulation for Preventing Collision at Sea

航行中の船舶の衝突事故を防止するため、国際的に統一された航法及び信号の方法を定めたもの。

###### ⑥船舶トン数測度条約（TONNAGE条約）

###### International Convention on Tonnage Measurement of Ship

船舶の大きさの指標であり、諸税の算定などの基本となる「トン数」について、国際的に統一された測度の方法を定めるもの。

###### ⑦海洋航行不法行為防止条約（SUA条約）

###### Convention for the Suppression of Unlawful Act against Vessels at Sea

船舶の奪取、管理、破壊等の海洋航行の安全に対する不法行為を犯罪とし、その犯人の処罰、引渡し等につき定めたもの。条約は1988年に採択され、2005年に船舶等を使用した不法行為並びに大量破壊兵器等の拡散行為の防止に資する改正のための議定書が採択されている。

2) 船舶に起因する汚染の防止に関するもの

①海洋汚染防止条約 (MARPOL73/78 条約)

船舶による汚染の防止のための国際条約

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships MARINE POLLUTION

船舶の航行に起因する環境汚染（油、有害液体物質、危険物、汚水、廃棄物及び排ガス）を防止するため、構造設備等に関する基準を定めたもの。SOLAS 条約と同様、主管庁又は認定された団体による定期的な検査の実施、証書の発給、寄港国による監督（ポートステートコントロール）などの規定が定められている。

原油を満載した大型タンカーのトリー・キャニオン号が座礁して 119,000 トンもの油が流出した事故を契機に、海洋環境保護のための包括的な規制を導入する必要性が高まり、1973 年にロンドンで開催された国際会議において MARPOL 条約が採択され、1983 年から段階的に発効している。

②船舶の有害防汚方法規制条約 (AFS 条約)

the International Convention on the Control of Harmful anti-fouling system on Ships, 2001. A. F. S.

船底外板に使用する塗料について、トリブチルスズ化合物 (TBT) などの海洋環境に影響のある物質の使用を制限するもの。

③バラスト水管理条約 (BWM 条約) (未発効)

International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments

船舶のバラスト水（空荷で航行する際、おもしろとして積載する海水）の移動に伴う海洋環境への影響を防止するため、バラスト水の適切な措置について定めたもの。我が国は未締結。

3) 船員の資格等に関するもの

①船員の訓練・資格証明・当直基準条約 (STCW 条約)

The International Convention for the Safety of Life at Sea

船舶に乗り組む船員の資質、訓練、資格証明及び当直の基準を定めたもの。SOLAS 条約と同様、寄港国による監督（ポートステートコントロール）の規定が定められている。

②漁船員の訓練・資格証明・当直基準国際条約 (STCW-F 条約) (未発効)

漁船に乗り組む船員の資質、訓練、資格証明及び当直の基準を定めたもの。我が国は未締結。

4) 船舶の出入港に係る手続に関するもの

①国際海上交通簡易化条約 (FAL 条約) Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

国際海上交通を簡易化するため、国際航海に従事する船舶の到着、滞在及び出発に関する手続及び書類に係る要件の国際的な簡易化及び画一化について定めたもの。

5) 海難発生時の措置、捜索救助に関するもの

①海難捜索救助条約 (SAR 条約) Agreement on Search and Rescue Regions

各国が自国の沿岸域において適切な海難捜索救助業務を行う体制を確立するとともに、関係国との協力により、全世界的に統一された捜索救助体制の構築を目指すもの。

②公法条約 (INTERVENTION 条約)

International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties

公海上でタンカーの破損などによる油汚染事故が発生した場合に、沿岸国が自国民の利益を守るために一定の範囲内で必要な措置をとることができることを定めたもの。

③公法議定書

公海上で油以外の危険有害物質による汚染事故が発生した場合に、沿岸国が自国民の利益を守るために一定の範囲内で必要な措置をとることができることを定めたもの。我が国は未締結。

④油汚染準備対応協力国際条約（OPRC 条約）

International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation

油汚染事件に関し、船舶及び港湾施設に対する対応マニュアルの備え付け、沿岸国による準備及び対応に関する国内体制の確立、締約国間での技術協力などについて定めたもの。

⑤2000年危険・有害物質汚染事件に関する議定書（OPRC-HNS 議定書）

Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution incidents by Hazardous and Noxious Substances

油以外の危険物質及び有害物質（HNS）による汚染事件に関し、船舶及び港湾施設に対する対応マニュアルの備え付け、沿岸国による準備及び対応に関する国内体制の確立、締約国間での技術協力などについて定めたもの。

6) 海難に係る船舶所有者の責任制限、補償等に関するもの

①海事債権責任制限条約（LLMC 条約） Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims

海難事故に係る船舶所有者の責任を、船舶のトン数に応じた一定限度に制限することを定めたもの。1996年に責任限度額を引き上げる改正議定書が作成された。

②1992年民事責任条約（CLC 条約） International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage

タンカーによる油汚染事件に関し、船舶所有者に厳格責任を課すとともに、その責任を一定限度に制限すること及び保険加入の強制などを定めたもの。

③1992年基金条約（FC 条約）

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage

タンカーによる油汚染事件に関し、船舶所有者による補償が十分でない場合に、補足的に被害者への補償を行う基金（油受取者の拠出による）の設立を定めたもの。

④追加基金議定書（SF 議定書） Protocol on Supplementary Fund

タンカーによる油汚染事件に関し、船舶所有者による補償及び上述の基金による補償が十分でない場合に、追加的に被害者への補償を行う基金（油受取者の拠出による）の設立を定めたもの。

⑤危険物質及び有害物質の海上運送に関連する損害に対する責任及び賠償に関する国際条約（HNS 条約）（未発効）

The International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea

危険物質及び有害物質の船舶運送に起因する汚染事件に関し、船舶所有者に厳格責任を課すとともに、その責任を一定限度に制限すること及び保険加入の強制などを定めている。我が国は未締結。

⑥バンカー油条約（BUNKER 条約）（未発効）

International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, Bunkers Convention,

タンカー以外の船舶の燃料油（バンカー油）による汚染事件に関し、船舶所有者に厳格責任を課すとともに、その責任を一定限度に制限すること及び保険加入の強制などを定めている。我が国は未締結。

⑦海難救助条約（SALVAGE 条約） International Convention on Salvage

海難救助に係る報酬額の規定などを定めたもの。我が国は未締結。

⑧海難残骸物除去条約（未発効）

航行安全や海洋環境に危険を生じる海難による残骸物の除去に関し、沿岸国のとり得る措置や船舶所有者に除去費用等を担保する保険加入の強制などを定めたものであり、2007年5月に採択されている。我が国は未締結。

## ◎船舶検査・証書等に関する用語・略語

### AFS 国際防汚方法証書 International Anti-Fouling System Certificate

船舶の有害な防汚方法の規制に関する国際条約(AFS条約: International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on ship)に基づき発給される、船体塗料の適合性に関する証明書。船体への海洋生物の付着を抑制・防止するための塗料に有機スズ系成分が含まれている場合、これが海中に溶け出して海洋環境を悪化させることがある。AFSは、この成分を含む塗料が塗布されていないこと、又は完全に除去されていること、もしくはコーティングにより無害化されていることを証明するもの。国際航海する総トン数 400 トン以上の船舶が対象。

### AIS 船舶自動識別装置 Automatic Identification System

船舶固有のデータ(識別符号、船舶の種類、船名、位置、針路、速度、積荷等)を自動的に送受信する装置。国際航海する総トン数 300 トン未満の旅客船及び国際航海する総トン数 300 トン以上の船舶、並びに総トン数 500 トン以上の内航船や漁船が対象。

### ARPA (アルパ) 自動衝突予防援助装置 Automatic Radar Plotting Aid

航海用レーダー、ジャイロコンパス、船速距離計と連動し、20 以上の物標を補足し、補足した物標を自動的に追尾し、当該物標の移動の概略の予測を図形等に表示することにより、衝突予防に関する情報を操船者に与える装置。

総トン数 10,000 トン以上の船舶に必要

### ATA (アータ) 自動物標追跡装置 Automatic Tracking Aid

航海用レーダーと連動し、10 以上の目標を自動追尾し、データ表示等により、危険船警報を操船者に与える装置。自動衝突予防援助装置(ARPA)にはこの機能が備えられている。

総トン数 500 トン以上 3,000 トン未満の船舶には 1 個、3,000 トン以上の船舶には 2 個を備えなければならない。ただし、総トン数 10,000 トン以上の船舶については、自動衝突予防援助装置(ARPA)が備えられているので 1 個でよい。

### BNWS 船橋航海当直警報装置 Bridge Navigational Watch Alarm System 通称: 居眠り防止装置

旅客船及び総トン数 150 トン以上の旅客船以外の船舶に必要。

### CC 貨物船安全証書 Cargo Ship Safety Certificate

SOLAS 条約に基づき発給される、船体、機関、救命設備、無線設備及び船底検査に関する証明書。国際航海する総トン数 500 トン以上の貨物船が対象。

### CSO 船舶保安統括者 Company Security Officer

国際航海する日本船舶の保安に関する業務を、陸上(会社)で統括管理する責任者。

### CSR 船舶の履歴情報を継続的に記録し続ける文書 The Continuous Synopsis Record

SOLAS 条約に基づき交付される、船名、国籍、所有者等の船舶の履歴情報を船の一生にわたって継続的に記録し続ける文書。二重国籍を持つ幽霊船や海賊船対策として導入された。国際航海する旅客船及び国際航海する総トン数 500 トン以上の船舶(旅客船及び漁船を除く)が対象。

### DOC 適合書類 (ISM 関係) Document of Compliance

船舶の管理会社が安全管理システムの検査を受け、その所有する船種について国際安全管理規則(ISMコード)の要件に適合していることを会社ごとに証明するもの。

### EC 免除証書 Exemption Certificate

条約証書(国際満載喫水線証書、国際満載喫水線免除証書を除く。)に係る要件の一部又は全部を免除された場合交付される。

#### ECA 船舶からの大気汚染物質の放出規制海域 Emission Control Area

環境保護の観点から、大気汚染物質の窒素酸化物 (Nox) や硫黄酸化物 (Sox) 等の排出について一般海域よりも厳しい規制が課せられている海域。現在はバルティック海及び北海が IMO で指定されているが、米国及びカナダの沿岸海域 (200 海里) を指定する MARPOL 条約の改正が 2011 年 8 月 1 日に発効予定となっている。

#### ECDIS (エクディス) 電子海図情報表示装置 Electronic Chart Display and Information System

世界統一規格の電子海図フォーマットで作成された電子海図、船位情報及び航海計画など付加的な航海関連情報を重ねて表示できる航海用電子装置。  
海図に変えて備えることが出来る。

#### EIAPP 国際大気汚染防止原動機証書 Engine International Air Pollution Prevention Certificate

MARPOL 条約に基づき発給される。船舶の原動機が NOx (窒素酸化物) 排出に関する規則に従って放出量確認検査を受け、条約に定める要件に適合していることを証明するもの。

#### EGC 高機能グループ呼出受信機 Enhanced Group Calling

陸上の海岸局から発信されている海上安全情報と商業的情報を受信する装置。この装置はナビテックス受信機に付加して装備することができ、ナビテックス水域外を航行する船舶に搭載が義務付けられている。

#### EPA (イーパ) 電子プロットング装置 Electronic Plotting Aids

航海用レーダーと連動し、電子プロッターの機能がレーダー画面上の映像を一定時間間隔でマークすると、その物標の動向を数値データ等で表示する装置。  
総トン数 500 トン未満の船舶に必要。

#### EPIRB (イーパーブ) 極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識 Emergency Position Indicating Radio Beacon

GMDSS による設備の一つ。船舶が遭難した際にこれを使用して遭難信号を送信すると、信号を受信した衛星が位置データ等を救助機関へ通報する。EPIRB には手動式のもの、船舶の沈没時に自動的に海面に浮上して遭難信号を発する自動式のものがある。

#### Fitness

国際液化ガスばら積船適合証 (International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk)、国際液体化学薬品ばら積船適合証 (International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk) 等の総称

#### GMDSS 衛星等を利用した全世界的な海上遭難安全システム

##### Global Maritime Distress and Safety System

船舶が遭難した際、従来のモールス信号ではなく人工衛星等の近代的な通信技術による通信網を利用できるようにしたシステム。通信範囲は世界規模となり、迅速かつ確かな救助活動が可能となった。1992 年 2 月 1 日実施。船舶はその航行する水域に応じて、GMDSS に対応する無線・救命・航海設備を備えておかなければならない。

#### HF 無線設備 短波無線設備 High Frequency radio installation

HF 無線設備には以下の装置が含まれる。

TP : 無線電話 Radio Telephony

DSC : デジタル選択呼出装置 Digital Selective-Calling encoder

DSC WR : デジタル選択呼出聴守装置 Digital Selective-Calling Watch Receiver

DP : 狭帯域直接印刷電信 Narrow Band Direct Printing radiotelegraphy

#### IAPP 国際大気汚染防止証書 International Air Pollution Prevention Certificate

MARPOL 条約に基づき発給される。船舶が大気汚染防止規則に従って検査を受け、条約に定める要件に適合していることを証明する。国際航海する総トン数 400 トン以上の全ての船舶が対象。



### IOPP 国際油汚染防止証書 International Oil Pollution Prevention Certificate

MARPOL 条約に基づき発給される。船舶が油の排出防止に関する規則に従って検査を受け、条約に定める要件に適合していることを証明するもの。国際航海する総トン数 150 トン以上のタンカー及び国際航海する総トン数 400 トン以上のタンカー以外の船舶が対象。

### ISM 国際安全管理規則 International Safety Management Code

船舶及びそれを管理する会社の総合的な安全管理体制を確立するための「国際安全管理規則」。安全管理システムの構築及びその文書化や関係書類の備え置きが要求されている。国際航海する旅客船、国際航海する総トン数 500 トン以上のタンカーや液化ガスばら積船、液体化学薬品ばら積船等が対象。

### ISPP 国際汚水汚染防止証書 International Sewage Pollution Prevention Certificate

MARPOL 条約に基づき発給される。船舶がふん尿等汚水の排出防止に関する規則に従って検査を受け、条約に定める要件に適合していることを証明する。国際航海する総トン数 400 トン以上又は最大搭載人員 16 人以上の船舶が対象。

### ISPS 船舶・港湾施設の保安の確保等に関する国際規則

#### International Ship and Port Facility Security Code

国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保に関する国際規則。テロや海賊行為の発生を防止するため、船舶・港湾施設を警備するための保安措置や危害行為発生時の対応方法等について、2002 年 12 月に改正 SOLAS 条約として採択され、2004 年 7 月 1 日発効。国際航海する旅客船又は国際航海する総トン数 500 トン以上の船舶（国の非商用船及び漁船等を除く）が対象。

### ISSC 船舶保安証書、船舶保安認定書 International Ship Security Certificate

国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律に基づき発給される。ISPS 適用船舶が法に基づき検査を受け、船舶の保安システム・保安設備が法の規定に適合し、承認された船舶保安規程が備え置かれていることを証明する。ISPS 非適用船舶についても、国際的な交流・物流の円滑化のため、船舶保安認定書等交付規則に基づき ISSC「船舶保安認定書」が交付される。

### LL 国際満載喫水線証書 International Load Line Certificate

満載喫水線に関する国際条約（LL 条約：International Convention on Load Lines）に基づき発給される。各海域における満載喫水線（貨物満載時に船体が水面下に沈むことのできる限界線）を指定する証明書。旅客船又は貨物船であって、国際航海する長さ 24 メートル以上の船舶が対象。

### Loading Manual

船舶において、貨物及びバラストの積付けにより船舶の構造に受け入れられない応力が発生することを防止するため、当該積付けの調整に必要な資料であり、船長に供与されるもの。

長さ 100m 以上の船舶であって、遠洋区域及び近海区域を航行区域とする船舶が対象となるが、次に掲げる船舶を除く。

- ①満載喫水線の標示をすることを要しないもの
- ②貨物を積載しないもの
- ③貨物の積付けが一定であるもの（例えば貨車航送船等）

上記の他、穀類を積付ける場合は特殊貨物船舶運送規則に基づく穀類積載資料 Grain Loading Manual (Grain Loading Plan)が必要となる。

### LRIT (エルリット) 船舶長距離識別追跡装置 Long-Range Identification and Tracking System

船舶の識別、位置等に関する情報をその船舶から陸上のデータセンターへ自動的に送信することにより、世界的規模での船舶の動静把握を可能とする装置。国際航海する総トン数 300 トン未満の旅客船及び国際航海する総トン数 300 トン以上の船舶（漁船を除く）が対象。

### MF 無線設備 中波無線設備 Medium Frequency radio installation

MF 無線設備には以下の装置が含まれる。

TP：無線電話 Radio Telephony

DSC：デジタル選択呼出装置 Digital Selective-Calling encoder

DSC WR : デジタル選択呼出聴守装置 Digital Selective-Calling Watch Receiver

#### NLS ばら積みの有害液体物質の運送のための国際汚染防止証書

International Pollution Prevention Certificate For The Carriage of Noxious Liquid Substances In Bulk

液化ガスばら積船に積載する貨物に液化ガス物質であって、液体化学薬品であるもとして告示で定める物質（共通物質）を積載する場合に必要。

この場合、海洋汚染防止法上の用途は、有害液体物質ばら積船となる。

#### NAVTEX（ナブテックス） 船舶向けの海上安全情報を自動受信する装置・水域 Navigation Telex

NAVTEX 受信機：「海上安全情報」（全国各地の灯台から半径 300 海里の円内の水域を航行する船舶に向けて放送される）を自動的に受信し、内蔵のプリンタで印字する装置。ナブテックス水域を航行する船舶に搭載が義務付けられている。

NAVTEX 水域：ナブテックス受信機により海上安全情報を受信できる水域又は SOLAS 条約の締約国政府が定める水域。

#### N-STAR 衛星船舶電話移動機

船舶設備規程第 311 条の 22 第 1 項第 3 号の規定に基づく「一般通信用無線電信等」

#### PSC ポートステートコントロール Port State Control

自国の港に入港する外国籍船に対してその国が行なう、船内設備や乗組員の資格等、安全に関する立入検査。

入港される国の監督官が監査対象船舶に対して、港や船舶の安全、海洋汚染防止のため、国際海事機関（IMO）などで定められた安全規定を満たしているか確認するため立入検査を行なう。

通常は船舶の安全に関する国際条約に適合していないサブスタンダード船に対してのみ行なわれる。

#### QMS（財）日本品質保証機構に登録された品質管理システム Quality Management System

国土交通省海事局が国の検査機関として初めて、（財）日本品質保証機構に登録された ISO9001 に基づく品質管理システム。業務手順の文書化、手順書に従った業務の実施、記録の管理、PDCA サイクルによる業務の継続的改善等を行う体制の整備が確認された。

#### ROT（ロト） 回頭角速度計 Rate Of Turn Indicator

ジャイロコンパスによって検出される船の旋回角度信号を演算処理し、指示計に旋回角速度として表示するもので、微少の旋回角速度を表示できるので、狭水路や輻輳した海域での操船に有用。

総トン数 50,000 トン以上の船舶に必要。

#### SART（サート） レーダー・トランスポンダー Search And Rescue Radar Transponders

GMDSS による設備の一つ。船舶や航空機に搭載されている 9GHz 帯の電波を使用し、遭難船から送信された位置情報等を捜索側の船舶や航空機のレーダー画面上に表示させる装置。レーダー画面には 12 個の輝点列が表示され、その輝点列から SART までの距離及び位置を確認できる。SART は、遭難者に救助船等の接近情報を逐次通報することができる。

#### SC 貨物船安全構造証書 Cargo Ship Safety Construction Certificate

SOLAS 条約に基づき発給される。船舶が条約の規定に従って検査を受け、その船体、機関が条約の定める要件に適合していること及び船底検査を受検したことについて証明するもの。国際航海する総トン数 500 トン以上の貨物船が対象。

#### SDME 船速距離計 Speed and Distance Measuring Device

船の速度あるいは航程を測る機械で総称してログといわれる。

速度の表示として「対水」計測表示と「対地」計測表示があり、

「対水」を Speed and Distance Measuring Device(through the water)

「対地」を Speed and Distance Measuring(over the ground in the forward and athwartship direction) という。

総トン数 300 トン以上の旅客船及び総トン数 300 トン以上の船舶であって、2 時間限定沿海船等以外の船舶に必要。

#### SE 貨物船安全設備証書 Cargo Ship Safety Equipment Certificate

SOLAS 条約に基づき発給される。船舶が条約の規定に従って検査を受け、その消防設備、救命設備、灯火、音響信号及び遭難信号の装置等が条約の定める要件に適合していることを証明するもの。国際航海する総トン数 500 トン以上の貨物船が対象。

#### SMC 安全管理証書 Safety Management Certificate

船舶の安全管理システムについて検査を受け、個々の船舶が国際安全管理規則（ISM コード）の要件に適合していることを証明するもの。

#### SMM 安全管理手引書 Safety Management Manual

SMS を文書化した安全管理手引書で、ISM コードによりその備え付けが義務づけられている。

#### SMS 安全管理システム Safety Management System

安全管理会社の職員が会社の定めた船舶の安全航行、環境保護に関する方針を効果的に実施できるよう構築されたシステムで、ISM コードによりその構築が義務づけられている。

#### SMPEP (エスエムペップ) 海洋汚染防止緊急措置手引書 Shipboard Marine Pollution Emergency Plan

油濁防止緊急措置手引書及び有害液体汚染防止緊急措置手引書の両方を備えなければならない船舶については、両手引書の内容を兼ね備えた合冊とすることができ、この場合の手引書名が SMPEP (エスエムペップ) 海洋汚染防止緊急措置手引書となる。

#### SOPEP (ソペップ) 油濁防止緊急措置手引書 Shipboard Oil Pollution Emergency Plan

船舶からの油流出を防止するための緊急措置マニュアル。非常時の通報手続や油排出時の対応方法、当局との調整等について記載されている。

#### SR 貨物船安全無線証書 Cargo Ship Safety Radio Certificate

SOLAS 条約に基づき発給される。船舶が条約の規定に従って検査を受け、その無線設備が条約の定める要件に適合していることを証明するもの。国際航海する総トン数 300 トン以上の貨物船が対象。

#### SSAS 船舶警報通報装置 Ship Security Alert System

テロや海賊行為等が発生した際、船内や他船に知られることなく海上保安庁にその旨を通報することができる装置。船舶識別情報や現在位置を速やかに伝達する。スイッチは船内に 2 カ所あるが、その場所は通常、船長と SS0 しか知らない。

#### SSO 船舶保安管理者 Ship Security Officer

国際航海する日本船舶の保安に関する業務を、船内で統括管理する責任者。

#### SSP 船舶保安規程 Ship Security Plan

国際航海する日本船舶の保安の確保のため必要な事項を記載した規程で、国土交通大臣の承認を受けることでその効力が生じる。この規程は機密文書として扱われている。

#### TCS/HCS 自動操舵装置 (船首方位制御方式又は航跡制御方式) Heading or Track Control System

船首方位制御方式：HCS 航跡制御方式：TCS

目指す方位を入力すると、その方角に向けて針路を保つ装置。

総トン数 10,000 トン以上の船舶に必要。

#### THD 船首方位伝達装置 Transmitting Heading Device

高精度に船首方位を計測する真方位計測装置。

総トン数 300 トン未満の旅客船、総トン数 300 トン以上 500 トン未満の船舶及び平水区域を航行区域とする総トン数 500 トン以上の船舶に必要。

#### Two-Way (2way) 双方向 VHF 無線電話装置 Two-Way VHF Radiotelephone Apparatus

船舶の遭難時に、生存艇に避難するときなどに、生存艇相互間の連絡、生存艇と本船間及び救助船との間の連絡通信に使用される小型の無線電話の送受信機いわゆるトランシーバー。

常時は操舵室などに格納しておいて非常の際に取出して使用する持運び式のもの、予め救命艇に固定装備しておくものがある。

#### VHF 無線設備 超短波無線設備 Very High Frequency radio installation

VHF 無線設備には以下の装置が含まれる。

TP：無線電話 Radio Telephony

DSC：デジタル選択呼出装置 Digital Selective-Calling encoder

DSC WR：デジタル選択呼出聴守装置 Digital Selective-Calling Watch Receiver

#### VDR 航海情報記録装置 Voyage Data Recorder

船舶の海難事故の原因を調査する補助装置で航空機におけるフライトボイスレコーダー。

VDR の記録情報は、1. 日付及び時刻、2. 位置、3. 速力、4. 船首方位、5. 船橋における音声、6. 無線通信における音声、7. レーダー画面に表示された映像、8. 音響測深情報、9. 船橋における警報、10. 命令伝達装置及び舵角指示器等、11. 船体開口部の状態、12. 水密戸及び防火戸、13. 船体応力監視装置及び加速度計、14. 風速・風向計

総トン数 150 トン以上 3,000 トン未満の旅客船及び総トン数 3,000 トン以上の船舶（専ら漁労に従事する船舶を除く。）に必要

#### ◎船舶検査にかかる主な機関

##### HK 一般財団法人 日本舶用品検定協会

船舶安全法第 6 条の 4 第 1 項に基づき国土交通大臣が型式承認を受けて製造される船舶又は物件の検定をさせるために指定した機関。

##### JG 日本国政府 Japan Government

##### NK 一般社団法人日本海事協会 Nippon Kaiji Kyokai

国際船級協会である日本海事協会。船舶に関する技術の発展、人命及び財産の確保や海洋環境の保全を目的としている。政府から登録を受けている NK が検査した船舶は、官海官庁が検査したものとみなされる。（旅客船や特別検査を除く。）

##### NKKK (エヌスリーケー) (財)日本海事検定協会 Nippon Kaiji Kentei Kyokai

港湾運送事業法に基づく鑑定・検量事業や、船舶安全法に基づく諸検査等を行っている。

##### JCI 日本小型船舶検査機構 Japan Craft Inspection Organization

総トン数 20 トン未満の小型船舶を検査する、船舶安全法により設立された特別民間法人。

HP:<http://www.jci.go.jp/>

##### IMO 国連の一組織である国際海事機関 International Maritime Organization

1958 年に国連の専門機関として設置された。本部ロンドン。海上の安全、航行の能率、海洋汚染の防止等、海運に影響する技術的問題及び法律的問題について、政府間の協力を促進し、最も有効な措置の採用及び条約の策定等を行っている。

我が国は IMO 設立以来、理事国としての地位を確保してきた。IMO 総会において 2009 年 11 月 27 日に行われた選挙においても、我が国は主要海運国の理事国としてトップで再選を果たした。（加盟国数：2010 年 3 月現在で 169 カ国）

##### INMARSAT (インマルサット) 国際移動通信衛星機構 International Maritime Satellite Organization

1979 年に国際海事衛星機構条約に基づき設立された。現在の名称は「International Mobile Satellite Organization」で、本部ロンドン。静止軌道に衛星を打ち上げ、陸海空におけるグローバルな衛星通信の円滑化のために活動している。

2.F 関連承認証書・発給証書等一覧 ※日本籍NK船(貨物船・タンカー)の例)

| 証書名  | 略称    | 準拠法                             | 対象船舶  | 交付者 | 裏書者 | 備考   |
|--|-------|---------------------------------|---|-----|-----|--|
| 国際防汚方法証書<br>International Anti-Fouling System Certificate  | AFS   | 海上における人命の安全のための国際条約等による証書に関する省令 | 国際航海に従事する総トン数400トン以上の船舶                               | NK  | NK  |  |
| 船舶の履歴情報を継続的に記録し続ける文書<br>The Continuous Synopsis Record   | CSR   | SOLAS条約                         | 国際航海に従事する旅客船及び総トン数500トン以上の船舶(漁船を除く)                   | JG  | -   |  |
| 適合書類 (ISM関係)<br>Document of Compliance   | DOC   | SOLAS条約                         |   | NK  | NK  |  |
| 国際大気汚染防止原動機証書<br>Engine International Air Pollution Prevention Certificate   | EIAPP | 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律            | 定格出力130kW以上の原動機を搭載する船舶                                | NK  | -   |  |
| 原動機取扱手引書<br>Technical File   |       | 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律            | 定格出力130kW以上の原動機に適用                                    | NK  | -   |  |
| 国際大気汚染防止証書<br>International Air Pollution Prevention Certificate   | IAPP  | 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律            | 国際航海に従事する総トン数400トン以上の全ての船舶                            | JG  | NK  |  |
| 国際油汚染防止証書<br>International Oil Pollution Prevention Certificate  | IOPP  | 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律            | 国際航海に従事する総トン数150トン以上のタンカー及び総トン数400トン以上のタンカー以外の船舶      | JG  | NK  |  |
| 国際汚水汚染防止証書<br>International Sewage Pollution Prevention Certificate  | ISPP  | 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律            | 国際航海に従事する総トン数400トン以上の船舶又は最大搭載人員16人以上の船舶               | JG  | -   |  |
| 海洋汚染等防止証書<br>Maritime And Air Pollution Prevention Certificate   |       | 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律            | 総トン数400トン以上の船舶  | JG  | -   |  |
| ばら積の有害液体物質の運送のための国際汚染防止証書<br>International Pollution Prevention Certificate for The Carriage of Noxious Substances in Bulk | NLS   | 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律            | 有害液体ばら積み船   | JG  | JG  |  |
| 国際液化ガスばら積船適合証<br>International Certificate Of Fitness For The Carriage Of Liquefied Gassen In Bulk                         |       | 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律            | 液化ガスばら積船  | JG  | JG  |  |
| 国際液体化学薬品ばら積船適合証<br>International Certificate Of Fitness For The Carriage Of Dangerous Chemicals In Bulk                    |       | 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律            | 液体化学薬品ばら積船  | JG  | JG  |  |
| 船舶保安証書<br>International Ship Security Certificate  | ISSC  | 国際船舶及び国際港湾施設の保安の確保に関する法律        | 国際航海に従事する旅客船又は総トン数が五百トン以上の旅客船以外の日本船舶                  | JG  | NK  |  |
| 臨時船舶保安証書<br>Interim International Ship Security Certificate  |       | 国際船舶及び国際港湾施設の保安の確保に関する法律        | 国際航海に従事する旅客船又は総トン数が五百トン以上の旅客船以外の日本船舶                  | JG  | -   | 所有者の変更があったことその他の国土交通省令で定める事由により有効な船舶保安証書の交付を受けていない当該国際航海日本船舶を臨時に国際航海に従事せよとする |
| 国際満載喫水線証書<br>International Load Line Certificate   | LL    | 海上における人命の安全のための国際条約等による証書に関する省令 | 満載喫水線証書にかかると、国際航海に従事する船舶の喫水線が、国際航海に従事する船舶の喫水線より超過する船舶 | NK  | NK  |  |
| 貨物船安全構造証書<br>Cargo Ship Safety Construction Certificate  | SC    | 海上における人命の安全のための国際条約等による証書に関する省令 | 国際航海に従事する総トン数500トン以上の貨物船                              | NK  | NK  |  |
| 貨物船安全設備証書<br>Cargo Ship Safety Equipment Certificate   | SE    | 海上における人命の安全のための国際条約等による証書に関する省令 | 国際航海に従事する総トン数500トン以上の貨物船                              | NK  | NK  |  |
| 安全管理証書<br>Safety Management Certificate  | SMC   | 海上における人命の安全のための国際条約等による証書に関する省令 | 国際航海に従事する旅客船及び総トン数500トン以上の貨物船等                        | NK  | NK  |  |

| 証書名   | 略称               | 準拠法                             | 対象船舶  | 交付者      | 裏書者 | 備考   |
|---|------------------|---------------------------------|---|----------|-----|--|
| 安全管理手引書<br>Safety Management Manual   | SMM              | 船舶安全法施行規則                       | 国際航海に従事する旅客船及び総トン数500トン以上の貨物船等  | NK<br>承認 | —   |  |
| 油濁防止緊急措置手引書<br>Shipboard Oil Pollution Emergency Plan                                 | SOPEP<br>(ソペップ)  | 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律            | 総トン数150トン以上のタンカー及び総トン数400トン以上の船舶  | NK<br>承認 | —   |  |
| 海洋汚染防止緊急措置手引書<br>Shipboard Marine Pollution Emergency Plan                            | SMPEP<br>(エムペップ) | 海上における人命の安全のための国際条約等による証書に関する省令 | 国際航海に従事する総トン数300トン以上の貨物船  | NK<br>承認 | —   |  |
| 貨物船安全無線証書<br>Cargo Ship Safety Radio Certificate                                      | SR               | 海上における人命の安全のための国際条約等による証書に関する省令 | 国際航海に従事する総トン数300トン以上の貨物船  | JG       | JG  |  |
| 船舶保安規程<br>Ship Security Plan  | SSP              | 国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律     | 国際航海に従事する旅客船又は総トン数が500トン以上の旅客船以外の日本船舶   | NK       | —   |  |
| 貨物船安全構造証書、貨物船安全無線証書又は貨物船安全証書に係る要件の一部又は全部を免除する免除証書<br>Exemption Certificate            |                  | 海上における人命の安全のための国際条約等による証書に関する省令 | 旅客船又は総トン数500トン以上(または300トン以上)の貨物船  | JG       | —   | SE・SRが有効である限り有効                                |
| 国際トン数証書<br>International Tonnage Certificate  |                  | 船舶のトン数及び測度に関する法律                | 国際航海に従事する長さ24メートル以上の日本船舶  | JG       | —   | 修理等で国際トン数証書の記載内容に変更があった時は、変更があった日から20日以内に書換を申請 |
| 載貨重量トン数証書<br>Deadweight Tonnage Certificate   |                  | 船舶のトン数及び測度に関する法律                | タンカー  | JG       | —   | 海洋汚染防止証書の載貨重量トン数                               |
| 任意乾舷における載貨重量証明書<br>Certificate for Deadweight Corresponding to the Optional Freeboard |                  | 船舶のトン数及び測度に関する法律                | マルチ乾舷を採用する場合  | JG       | —   |  |
| パナマ運河トン数証書<br>Panama Canal PC/UMS Documentation of Total Volume                       |                  | 船舶のトン数及び測度に関する法律                | パナマ運河を航行する船舶  | JG       | —   |  |
| スエズ運河トン数証書<br>Suez Canal Special Tonnage Certificate                                  |                  | 船舶のトン数及び測度に関する法律                | スエズ運河を航行する船舶  | JG       | —   |  |
| 最小安全配員証書<br>Minimum Safe Manning Document   |                  | 船舶職員及び小型船舶操縦者法                  | 国際航海に従事する船舶   | JG       | —   |  |
| 機関区域無人化船適合証<br>Certificate of Fitness for Periodically Unattended Machinery Spaces    | MO船<br>適合証       | 船舶職員及び小型船舶操縦者法                  | 機関区域無人化船  | JG       | —   |  |
| 危険物運送船適合証<br>Certificate of Fitness for Ship Carrying Dangerous Goods                 |                  | 船舶安全法                           | 危険物を運送する船舶  | JG       | —   |  |
| ローディングマニュアル(貨物積載要領書)<br>Loading Manual  |                  | 船舶安全法                           | 長さ100m以上の船舶であって、遠洋区域及び近海区域を航行区域とする船舶。<br>ただし、次の船舶を除く。①満載喫水線の標示をすること要しないもの。②貨物を積載しないもの。③貨物の積付けが一定であるもの(貨車航送船等) | NK       | —   |  |
| 穀類載貨資料<br>Grain Loading Plan  |                  | 特殊貨物船舶運送規則                      | 穀類をばら積みして運送する船舶<br>ただし、本邦各港間を沿海区域を超えないで航行する場合を除く。   | JG       | —   |  |

※ 以上の証書・書類のほか、当該船舶の設備等により、昇降機制限荷重指定書・揚貨装置制限荷重等指定書・Certificate for IMSBC Codeなどが交付されます。

※ FB時、船級証書及び設備証書はNK支部では発給できないため、仮船級証書(PROVISIONAL CERTIFICATE OF CLASSIFICATION)・仮設備証書(PROVISIONAL CERTIFICATE OF INSTALLATION REGISTRATION)が発給されます。  
(本証書は、後日NK本部より発給)

## あとがき

社団法人日本海事代理士会が、国際船舶の日本籍船化のための手続に関する研究に取り組み始めてから報告書を刊行するまでの間に、国際船舶の日本籍船化のための手続に関する問題点として取り上げ改善提案を行おうとしたいくつかの項目について改善がなされ、その都度に本書の原稿も加筆修正して参りました。

今般、我が国の経済活動の安定的発展はもとより国民生活の向上にとって重要である日本商船隊の増加と船員の確保をより一層推進する目的から、平成 24 年 2 月 21 日付けで第 180 回国会に「海上運送法の一部を改正する法律案」が提出されました。

この法案が原案どおり成立すると、トン数標準税制の適用対象が外航船舶運航事業者の所有する日本船舶を補完する「準日本船舶」に拡充されます。

準日本船舶とは、日本の外航船舶運航事業者が便宜置籍国にある子会社を活用して保有する外国籍船であり、かつ、自ら運航するもので次の要件に適合する船舶をいいます。

海上運送法第 26 条第 1 項の航海命令による航海に従事させる必要があるときに、子会社が外航船舶運航事業者に当該船舶を譲渡することを内容とする契約を締結していること。そして、当該船舶や運航に従事する船員について航海命令による航海に確実かつ速やかに従事させるため必要となる一定の要件を満たしていることです。

外航船舶運航事業者が「準日本船舶」の認定を申請しようとするときは、あらかじめ当該船舶について測度を受けることとなります。認定がなされると、当該船舶の名称、総トン数等を記載された認定証が交付されます。

また、外航船舶運航事業者が準日本船舶を子会社から譲り受けた場合、認定証に記載された総トン数等に変更のないことが確認されたときは、船舶法に基づく総トン数の測度及び船舶のトン数の測度に関する法律に基づく国際総トン数及び純トン数の測度が行われたとみなされます。

以上の法律案の内容及び本書で取り上げた手続等は平成 24 年 3 月 20 日現在のもので、本書刊行後に変更されている場合がありますので、最新情報の確認をお願いします。

なお、本書で使用している船舶運航事業者等の所在地、名称及び船舶名等は架空のもので実在しないことをおことわりしておきます。また紙面の都合上、船級協会に対しての手続については割愛させていただきました。

国際船舶の日本籍船化の手続きは今後も改善が積み重ねられることと思えます。日本海事代理士会は今後ともその動向を注視しながら、できる限り追加報

告して参りたいと存じますので関係各位には引き続き協力を御願い致します。

最後になりましたが、調査研究の指導及び本書の刊行にご尽力いただきました海技大学校逸見真准教授をはじめ多忙な業務を抱えながらも多大なる時間を割いて本調査研究に取り組んでいただいたフラッグバック調査研究グループのメンバーの皆様、そして当調査研究の趣旨をご理解いただき活動に助成を賜りました日本財団には心から感謝申し上げます。





---

国際船舶の日本籍船化とその手続に関する研究報告書

---

発行日 平成 24 年 3 月 20 日  
発行者 社団法人日本海事代理士会  
東京都中央区湊二丁目 12 番 6 号湊 SY ビル  
TEL:03-3552-9688

---

\* 本書の無断複製、二次利用を禁じます。

