

TAJIMA 号事件

<便宜置籍船問題>

司会：横山淳二 文責：矢野竜大、聖矢和瀬

事件概要

TAJIMA 号事件概要

2002 年 4 月 7 日、日本の海運会社が管理するパナマ籍のタンカー「TAJIMA 号」に乗っていた日本人航海士が、ペルシャ湾から姫路港へ向かう途中の台湾沖の公海上で行方不明となった。海上保安庁は当初、航海士は海に転落したものと見て、台湾当局とも協力して捜索を行ったが、発見できなかった。その後、乗組員から船長に「航海士はフィリピン人乗組員が殺害した」との内部告発があり、事態は急変。9 日にはパナマ政府から乗組員保護の要請に基づき、海保は同船に乗組員数人を派遣した。続いてパナマ側からの正式な捜査共助の要請を受け、海保が乗組員の事情聴取や実況見分をしたところ、船内で血痕が発見された。同時にフィリピン人容疑者 2 人は船長に犯行を自供した。

問題点：

→旗国主義に対して日本の刑事裁判権が及ぶのか。

TAJIMA 号事件と国際法の適用

国際海洋法条約は船舶の国籍について定めており、船籍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している。(91 条) さらに 94 条では旗国（船籍国）の義務を定め、6 項では管轄権が適性に行使されない場合を、7 項では事故発生時における関係国の協力を規定している。97 条では刑事裁判権においては旗国主義と属人主義を採用している。

本件は旗国主義に基づいて日本の刑事裁判権が及ばないものとして問題となったが、実質的な旗国は日本であるという便宜置籍船の現状に照らし合わせると、日本の刑事裁判権は及ぶとも考えられる。(便宜置籍船問題概要参照)

客観的属人主義

【ローチェス号事件】

1926 年、フランス郵便船のローチェス号がコンスタンチノーブルに向けて航行中に、トルコ船ボスクルト号と公海上で衝突した。ボスクルト号は沈没し、トルコ人船員及び乗客 8 名が死亡した。その後、ローチェス号は航行を継続してコンスタンチノーブルに入港したが、そこでトルコ当局はフランス人航海士を故殺（過失致死罪）の容疑で逮捕し、懲役 80 日の実刑及び 22 ポンドの罰金を言い渡した。

フランス政府はこれらトルコ側の措置に抗議し、両国間に紛争が生じたが、両国は常設国際司法裁判所に付託することに合意。当該衝突に責任を負うべきフランス人航海士に対して、トルコ政府が刑事責任を問うたことの国際法上の是非が問われた。

■フランスの旗国主義とトルコの国家管轄権

船舶は国外にあっても、原則として他国の属地的な管轄権に属さず、船舶内部で行われた犯罪については旗国（登録国）の刑法が適用される。これに対して常設国際司法裁判所は管轄権に対して次のような議論を展開した。

「国際法が国に課すもっとも重要な制限は、他国において、その権限のいかなる行使をも排除する制限である」他方で、「国際法は、国々に、領域外の人、財産、および行為に対して、その法律および裁判権を及ぼすことを一般的に禁止しているところか、この点については、国々に広い自由を残しており、この自由は、若干の場合に、禁止原則によって制限されているにすぎない。他の場合には、どの国もみな、最善かつ最適と判断する原則を自由に採用することができる」

裁判所は、いずれの国の管轄権が優位するかは決定は、各関係国と対象事項との間の「実質的かつ真正の連関」の存在や各国の正当利益の比較考量によるものであり、必ずしも領域国の属地的管轄権に有利な推定が与えられるわけではないと考え、トルコによる本件刑事裁判権の行使を認めた。

■TAJIMA 号事件における日本の管轄権

管轄権の競合が生じた場合は次のような条件を考慮し、国際法の規律・介入を明確にし、国際法の解釈・適用をめぐる国際紛争として解決すべきだとの主張がなされている。

- (a) 当該事案と管轄権の根拠との間に「実質的かつ善意の連関」が存在すること。
- (b) 他国の国内管轄事項に干渉してその専属的な立法権を侵奪する結果とならないよう義務付けられること。
- (c) 相手国の国内法・管轄権との調整・相互性・均衡性を維持すること。

刑法改正

結果として、国際法上十分な根拠があっても、TAJIMA号事件では日本の刑事管轄権を行使することが出来なかった。よって、同様な事件が起こった時に日本の刑法が提供できるよう、刑法三条二項について客観的属人主義を含むように改正が行われた。

(付属資料)

便宜置籍船問題の概要

便宜置籍船とは

歴史的に便宜置籍船とは船主は自国の厳しい経済規制または国内の政治的な不安定を回避するために自己の船舶を外国の国籍に置くことを言う。自国が貿易を禁止している相手国との取引が必要な場合や戦争によって自己の船舶が危険にさらされる時はその例である。しかし、第二次世界大戦後、便宜置籍船の隻数が急に増えてきており、便宜置籍船の扱いについて様々な問題が指摘される。通常、国家は自国民が所有する船舶を登録の基準としているが、そうでない国もある。そうでないを国便宜置籍国と言い、世界全体では便宜置籍船の登録が主にリベリアとパナマに集中している。よって、今日において便宜置籍船というと海運会社が経費を節約するために、登録税などの税金が安く、船員法の規制のゆるいリベリア、パナマ等の国に船籍を便宜的に置いた船舶のことである。

便宜置籍船問題とは

- ・ 伝統海運国、イギリス、オランダ等は便宜置籍国のゆるい規制は不正な競争と出張する。
- ・ 公海の秩序の維持義務は便宜置籍国に守られていない。つまり、国家の公海の利用は自由であるが、これは国際法規と各国の国内規制の結合によってのみ実現できると考えられる。よって、国家に公海の自由利用権は与えられているが、自国船舶に他国の自由利用権が侵害されないように適切な措置をとる義務も有する。便宜置籍国は多くの場合、自国船舶を規制する法令を設置するが、拘束するための行政機関を存在しない。法令を設けない国もある。(便宜置籍船の利用が頻繁となったため、公海は無秩序状態となりつつある)
→労働と安全の規制がゆるいため、検査を行う機関は存在しない。その結果、海難事故の殆どは便宜置船が関係している。
- ・ 海難事故が起こった時に実際の船舶所有者が不明なため責任追求及び、国家管轄権の確定が困難。(TAJIMA 号事件もこれを問題としている)

国家の船籍登録制度

- ・ 登録の要件：所有者、船員配乗割合、建造地
→国家が所有者として認める三つのパターン、
 - 1) 一隻の船舶の所有権のすべてが自国民または自国で設立され、または自国が本店を有し、または責任社員の全部または一定数以上が自国民である会社に属することを要求する国である。
 - 2) 船舶所有権の一定割合が自国民・会社に属することを要求する国である。
 - 3) 船舶の自国民所有車を要件とせず外国人が実質的に所有・管理する船舶に対しても自

国への登録を求める

→船員の配乗について、

多くの国は自国船舶の船員のすべてまたは一定の割合が自国民であることを要求している

→船舶の建造地について、

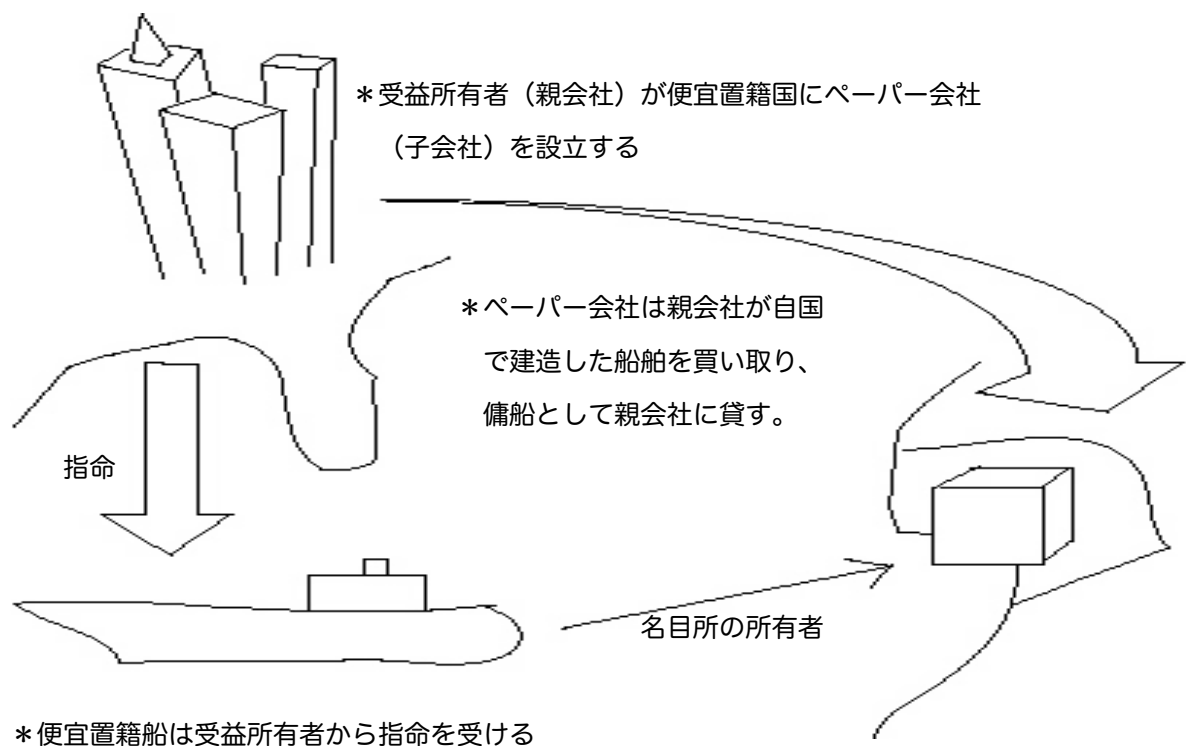
自国建造を要件とすることは過去では一般的であったが、現在では自国建造を要件としないことは一般的である。

・ いかなる要件で船籍の登録を認めるかは国家の経済政策による

1) 資金が十分な国→船舶所有の要件を自国民にのみ限定する。

2) 資金が乏しい国→資金が乏しく、反面労働力が豊富な国は船舶所有要件に外国資本を導入し、自国民乗組員の要件を厳格にする

便宜置籍船の仕組み（多国籍企業の一形態に過ぎない）



・ 受益所有者の三つのタイプ

1) 船舶は便宜置籍国に登録され、その便宜置籍国で設立された会社によって名目的に所有されている。しかし、通常、親会社によって自国すなわちその親会社が設立された国から船籍に対して管理規制機能行使する。

2) 船舶が便宜置籍国に登録されているが、他の便宜置籍国に設立されている会社によって名目的に所有されている。

- 3) 船舶は便宜置籍国に登録されその国の会社によって名目的に所有されているが、受益的には先進市場経済国に親会社によって所有され、その親会社に長期的にチャーター・バックされる。

・ 便宜置籍船を利用する理由：

- 1) 通商の自由に対する政治的制限を回避すること。
- 2) 海運に対する政府の行動の政治的不安定または危険を回避すること。
- 3) 高い登録料、税金または他の金銭上の義務を回避すること。
- 4) 国内の労働規則を回避すること。
- 5) 海上労働力を見出すため。
- 6) ローンを得ることを余裕にするため。
- 7) 安全維持等に関する経済の節減のため。

船舶の国籍と真正な関係

・ 船舶の国籍

かつて、船舶の国籍について個人の国籍概念と対比して議論がなされた。人の場合国籍によって、個人は国家の属人的管轄権に服することになり、個人は国籍を有することにより、所属の国家の領域内にあるかどうかに関わらず、そのくにの管轄権に服する。そして、船舶と個人の国籍の共通点としては国家の管轄権行使の基準となる。国家は国家領域外の人及び船舶に対して国籍を基準とずる。そして、国籍は外交保護権の行使の基準でもある。しかし、船舶は法人格を有しないと指摘される。つまり、船舶は権利の客体であって、主体ではない。従って、船舶の国籍は個人と同種な国籍ではなくナショナル・キャラクターであると述べられた。

・ 真正な関係

真正な関係とは国家が船舶に対して国籍を与えるための唯一の要件なのである。公海条約の条約草案段階で便宜置籍船の隻数の増大を阻止するために船籍賦与に国家と船舶の間に真正な関係が必要であるという新概念が打ち出された。真正な関係はノッテ・ボーム事件で国際司法裁判所が判決の中で他国が、ある国によって与えられた国籍を認める要件として、まずその国家と個人の間に真正な関係が必要であると述べた。真正な関係は公海条約の第五条で国籍賦与の要件として含むこととなった。また、真正な関係の内容として、同条ではその国は、自国の旗を掲げる船舶に対し、行政上、技術上及び社会上の事項について有効に管轄権を行使し、及び有効に規制を行わなければならないとしている。しかし、後に国家は有効な管轄権を行使するが国籍賦与が要件なのか、賦与した後の義務なのか、条約には真正な関係について明白な定義はないと繰り返して批判される。

参考文献

- 広部和也 「国家管轄権の競合と配分」 『国家管轄権』 有斐閣 勁草書房 1998年
- 山本草二 「国際刑事法」 三省堂 1991年
- 山本草二 「国際法」 有斐閣 1999年
- 山内惟介 「海事国際私法の研究」 日本比較法研究所 1988
- 山本草二・古川照美・松井芳郎 「国際法判例百選」 有斐閣 2001
- 奥脇直也 「国際法キーワード」 有斐閣 1997年
- 筒井若水 「国際法辞典」 有斐閣 1998年
- 西井正弘 「図説国際法」 有斐閣 1998年
- 小寺彰 「国家管轄権の域外適用の概念分類」 『国家管轄権』 勁草書房 1998年
- 村上暦造 「海上執行措置と旗国管轄権」 同上
- 大寿堂鼎 「国際犯罪の概念と国際法の立場」 『ジュリスト No,720』 有斐閣 1980年
- 山本草二 「国家管轄権の域外適用」 『ジュリスト No,781』 有斐閣 1983年
- 山本草二 「国家管轄権の機能とその限界」 『法学教室 No,35』 有斐閣 1983年
- 桑原輝路 「公海における船舶の地位」 『別冊法学教室』 有斐閣 1986年
- 江頭憲治郎 「商取引法第三版」 弘文堂 2003年
- 水上千之 「船舶の国籍と便宜置籍船」 有信堂高文社 1994年
- 嘉納孔 「国際法上の船籍論」

<http://nippon.zaidan.info/seikabutsu/1997/01275/mokuji.html>

http://www.sof.or.jp/letter/2002/020520_04.html

<http://www5b.biglobe.ne.jp/~zensenk/kaiho/90kaiho/tajima/tajima.html>