

船舶の定義と画定：国際連合海洋法条約の枠組みの検討(非自航作業船を中心に)

著者	濱口 一雄
学位名	博士(工学)
学位授与機関	東京海洋大学
学位授与年度	2021
学位授与番号	12614博甲第624号
URL	http://id.nii.ac.jp/1342/00002398/

博士学位論文内容要旨
Abstract

専攻 Major	応用環境システム学専攻	氏名 Name	濱口 一雄
論文題目 Title	船舶の定義と画定 —国際連合海洋法条約の枠組みの検討(非自航作業船を中心に)—		

本研究の目的は、船舶法施行細則第2条規定により船舶法から除外されている内航非自航船を素材にした、海洋法における船舶の定義の研究である。

第I部 国連海洋法条約の沿革

第1章 海洋法会議における船舶の地位の概観

国際法に於ける沿革は、1982年第3次国連海洋法会議において「海洋法に関する国際連合条約」が採択された。この会議において、「公海の制度」報告書から削除された「船舶の定義」は、国によってその慣習法の考え方が大きく違っているため、国際的なコンセンサスをとることが困難であること、さらに、一般的に確定した慣習法の成文化を目的とした国際連合に会議で審議するための優先順位が低いことが最大の理由と考察する。

第2章 「公海の制度」報告書から削除されなかった議題

船舶の国籍の「真正な関係」の規定について、船舶と旗国の間に、単純な登録または単純な登録証明書の交付以外の関係が事実において存在する場合だけに、実効的でありうることを呼びかけたうえで、規定が賛成多数で採用された。できれば、時限的な文言が採択されていれば、今日のような便宜置籍船問題は回避されていたかもしれない、あたらしい規制は必要であると考えます。

第3章 国際海洋法会議の沿革

国際条約の編纂の沿革と現行法にかかわる、「船舶の定義」について検証して結果。国連海洋法および国連専門委員会の各条約は、「これらの船舶の定義の共通したルールは規定していない、ある船にその条約を適用させるための範囲を示しているに過ぎない」ことが確認できた。

第II部 国際法と国内法の検証

第1章 船舶の定義の検証

船舶の国籍の概念における法的地位は、船舶への国籍賦与が航海自由の帰結であるとする説を採用するならば、浚渫船が船舶から除外する規定を設け現在も規定を残していることは、海洋秩序の維持を希求する国際海洋法の理念に反するものである、改善の必要の根拠となりうる。

第2章 内航非自航船にかかわる学説と法令

内航非自航船を船舶と看做さない規定を成文化しているのは我が国のみだが、我が国のように法令で明示することは、問題の解決に近づくためには効果があると考えます。しかし、非自航作業船の可動域が公海を越えて海外へ行く状況の変更は無視できないとすれば、議論を見直す必要はある。

第3章 我が国の海洋法の沿革と船舶の定義

船舶法施行細則第二条の起草理由を探るため法制史上の検証をおこなった。成果として、①日本の船舶の公法分野の法典は、明治以前の慣習法から商法と分離した独立法典が存在していた。②明治政府の法典編纂は西欧の法典の移築ではなく、西欧と日本の慣習法が融合した結果として、船舶法が誕生した。③西欧との不平等条約を解消するための海事統制政策の影響を受けたため小規模で小航海が対象の非自航作業船を管轄権行使の対象から除外したことが確認できた。

第4章 本邦外航行区域設定の根拠

本邦外航行区域設定制度の根拠の問題は、「海港の国際制度に関する条約及び規程第2条」規定の「相

互主義」を基礎にしていると考察する。国際連盟を中心とした国際政治ならびに本邦外航行区域設定制度規定の公布および海港条約の沿革を検証すると、この規定が本邦外航行区域設定制度の起草に大きな影響を与えたことが考察される。この問題は、国際基準を満たすための旗国の執行管轄権義務を果たしていない状態で、相互主義を利用して沿岸国へ入港しているという、便宜置籍船と同様の問題を抱えていることが確認できた。

第Ⅲ部 新旧の問題点と国際連合組織の枠組みの変化

第1章 放置座礁船の問題

非自航作業船は、多くの国の法律により旗国の管轄権行使の対象外の船舶であり、国際海事機関においても SOLAS 条を含め規制の対象外の船舶で、旗国の自主的な管轄権の行使は期待できない現状である。2020年1月我が国は、バンカー条約とナイロビ条約の、改正船舶油濁損害賠償保障法が施行された。この条約の発効によって、放置座礁船などの問題解決に一步近づいたといえる。

第2章 クルーズ船におけるコロナウィルスの集団感染

2020年2月3日にコロナウィルスの集団感染した、クルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス」を横浜大黒岸壁に入港させた我が国政府の対応は各方面から批判を受けた。船舶の内水における外国船舶の法的地位は、国際的な公衆衛生に係る対応は、WHO が主導権を持っていることが判った。

第3章 船舶の定義を画定

船舶の定義が曖昧なのは、国連海洋条約で定義を確定しなかったこと、船舶の国籍および旗国の管轄権が各国の国内法に任せただめに、実行力のある管轄権が行使されない事である。今日、科学技術の急速な発展により自律化船の登場を迎え、従来の船舶の概念を大きく変える時代に突入し、旗国の管轄権行使を実効性のあるものにするためには、共通した船舶の定義と画定が必要と考える。

最後に、我が国の非自航船舶を海外事業のために送り出した実績を紹介する。

1989年7月の台湾港に2隻、2004年7月のトルコ共和国のボスポラス海峡横断沈埋トンネル施工工事に1隻、2008年6月のシンガポール共和国の埋立工事に2隻が日本国籍船舶として着手のうえ帰国。2015年8月、2020年1月、2017年5月のシンガポール共和国の埋立工事にそれぞれ1隻を国籍をシンガポール共和国に変更して着手のうえ帰国させた。

我が国の非自航船舶の今後の身分の画定について、以下の意見を申し上げます。

1. 船舶の定義と画定にて試行した分類化した船舶の要素に、すべての水上を浮遊・移動・積載を伴う船舶に登録番号を付与する。
2. 登録制度には、インセンティブ効果を持たせ、且つ、企業活動に有益な登録制度を構築する。
3. 定義を海洋法で画定することにより、国際海洋法における管轄権の行使が国家に発生し、国際海洋法の秩序維持に有益な効果を得ることになると考える。
4. 海洋社会の進歩と秩序には、「船舶の定義を画定」することから得られた共通指標を前提とした制度形成が必要と考える。
5. 本論文の素材である、非自航作業船の海洋法における身分も船舶の登録によって確定し、且つ、海洋土木企業にも、ソフトロー効果による国際的なメリットが生まれることが期待できると考える。