

## オープン・レジストリーにおける近年の傾向 ～顧客サービスの重視～

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1208

日本海事センター企画研究部

調査員 佐藤量介

調査員 瀬田真

### はじめに

いわゆる「オープン・レジストリー」とは、船舶を登録することができる主体を自国民又は自国法人に限定していない船舶登録制度をいう。このような制度を有する代表的な国として、パナマやリベリアがある。便宜置籍国とよばれた時代から、オープン・レジストリー国と呼ばれるようになった時代の変化とパナマ及びリベリア政府の対応を簡単に跡付けてみたい。

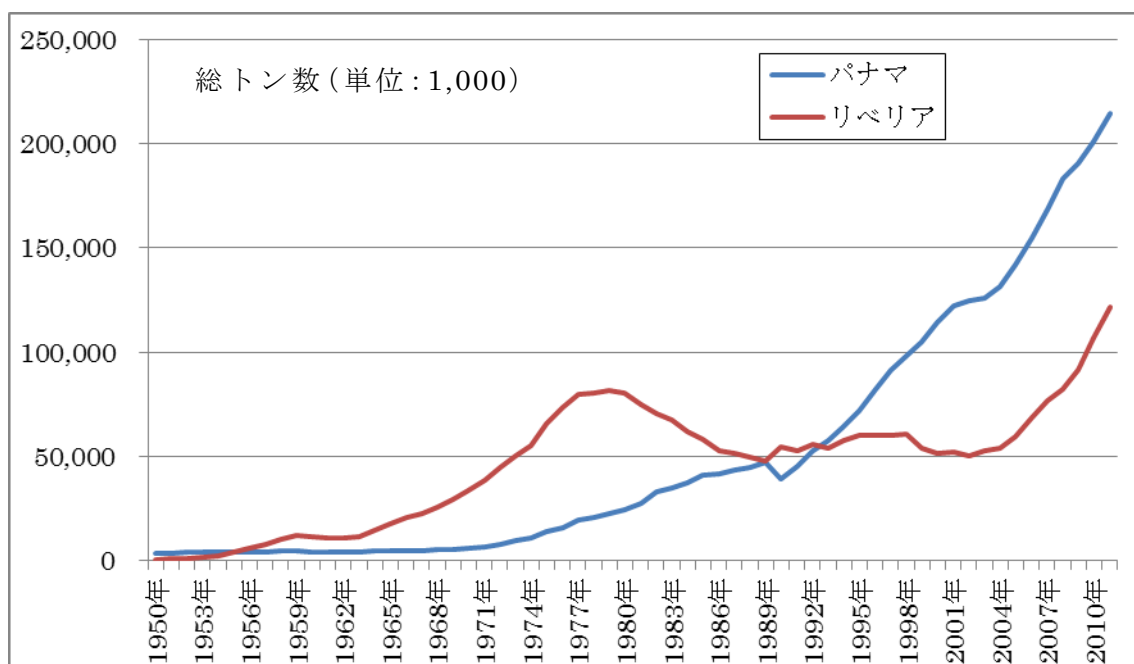
まず、ユーザーである海運業界が、荷主のニーズに応えるため、安全航行や定時運航をより重視するようになってきていることが挙げられる。具体的には、海運業界は、海難事故や PSC（ポート・ステート・コントロール；寄港国による船舶検査）による運航スケジュールへの悪影響を極力回避する必要があり、海運業界は、国際基準に従った旗国による船舶検査等をオープン・レジストリー国にも求め、これらの国も船舶登録の促進のため、それらの要請に応えようとしている。そのためには、検査や証書の発給をいかに効率よく、かつ船主にとって利便性の高い形で実施できるかということも重要である。

更に、オープン・レジストリー国などの間で、登録の誘致競争が激化していることが挙げられる。1960年代には、オープン・レジストリー国と言えば事実上パナマやリベリアだけであったが、現在は、マーシャル諸島共和国やバハマもオープン・レジストリー国としてよく知られており、登録誘致競争が激しくなっている。マーシャル諸島共和国は、自国の船舶登録業務を米国法人であるインターナショナル・レジストリーズ（International Registries, Inc.）に委託しているが、同社は世界中に支店を配置し、「地域に密着したカスタマーサービス」の提供を標榜している。日本においても、東京支店に加え、2010年には今治支店を開設している。バハマは、顧客への迅速な対応と良質なサービス提供を自国籍利用のメリットとして掲げ、バハマ海事局の日本総代理店として三井倉庫を指定している。他方で、船舶登録の促進を図っているのはオープン・レジストリー国だけではない。例えば、シンガポールは、オープン・レジストリー国ではないものの、海運会社の経営に対して、船舶登録上のメリットのみならず、税制上の様々な優遇措置を与えるなど、様々な措置を講じて、シンガポールへの登録の促進を図っている。

以上のように、オープン・レジストリーを取り巻く環境の変化により、い

かに安全基準の充足を確保しつつ「顧客サービスの充実」を図るかがオープン・レジストリー国にとって重要になっている。登録船腹量で世界第一位のパナマ及び第二位のリベリア（図 1 参照）は、具体的にどのような政策を実施しているのか。今回の記事では、両国の船舶登録制度の概要を示しつつ、近年の取組みの状況について概説することにする。（両国船舶登録制度の国別利用状況（2010 年度）については表 1 及び表 2 の通り。なお、今回は個々の国別構成の理由については触れていない。）。

【図 1 パナマ・リベリア両国の登録船腹量の推移】



(Lloyd's Register, *Statistical Table* 及び IHS Fairplay, *World Fleet Statistics* より作成)

【表 1 パナマ登録船舶所有者の国別構成(上位 5 か国。パナマ分 1,251 隻を除く。)]

|   | 国名   | 隻数    | 構成比   |
|---|------|-------|-------|
| 1 | 日本   | 2,372 | 46.0% |
| 2 | 中国   | 534   | 10.3% |
| 3 | ギリシャ | 379   | 7.3%  |
| 4 | 韓国   | 373   | 7.2%  |
| 5 | 台湾   | 328   | 6.4%  |

(米国中央情報局ホームページ“*The World Factbook*”より)

【表 2 リベリア登録船舶所有者の国別構成（上位 5 か国。リベリア分 190 隻を除く。）】

|   | 国名   | 隻数    | 構成比   |
|---|------|-------|-------|
| 1 | ドイツ  | 1,185 | 45.9% |
| 2 | ギリシャ | 505   | 19.6% |
| 3 | 日本   | 110   | 4.3%  |
| 4 | ロシア  | 109   | 4.2%  |
| 5 | 台湾   | 94    | 3.6%  |

（米国中央情報局ホームページ“The World Factbook”より）

### 1. 両国における船舶登録制度の概要

両国の船舶登録制度は、その登録費用が安価に抑えられている点で共通している。両国では、登録費用は初期登録料と年間登録料とに大別され、船舶の総トン数に応じて金額が設定されている。パナマ、リベリアでは、これらの料金が低廉に抑えられているばかりでない。パナマでは、登録費用をさらにディスカウントする制度が導入されている。リベリアも、初期登録料を暫定的に免除しているほか、交渉ベースで年間登録料のディスカウントを認めるといった運用も行っている。この結果、両国での登録費用は運用上ほぼ同レベルになっていると推定される。また、船員の配乗に係る国籍要件が事実上無い点も共通している。船員の人件費は船舶運航コストにおいて大きな割合を占める。配乗に係る国籍要件が特に課されていないことにより、いわゆる船員供給国の船員を安価に配乗することができる。

両国の制度の相違点は、船舶登録を行うことができる主体と登録可能な船舶にある。パナマの場合、同国に船舶登録できる主体について国籍に関する制限を設けていない。自国民及び自国法人のみならず、外国の個人、法人、その他その設立国の法に基づき船舶を所有及び運航する権能を有するあらゆる法主体が、その所有する船舶を登録することができる。法人設立の容易さも特筆に値しよう。また、登録が可能な船舶についても特に制限がない。

リベリアの場合、同国に登録できるのは「リベリア市民又は国民」に限られる。ただし、リベリア法人は一日で安価に設立することができる。また、外国法人であっても、「外国海事事業体」としての船舶登録が可能であるため、パナマほどではないが、登録主体に関する制限は極めて限定的といえる。登録可能な船舶としては、船齢が 20 年未満であることに加え、外航船に関しては純トン数 500 トン以上、内航船に関しても純トン数 20 トン以上の船

船という条件が課されている。ただし、外国海運会社が登録する外航船は一般的にこれらの条件を満たすことから、これらの条件が実質的に高いハードルとは考えられていない。

このように、パナマとリベリアの船舶登録制度については、登録主体等多少の差異はあるものの、登録費用や配乗の国籍要件という実質面に関しては、それほど大きな差はないといえる。

## 2. 安全・サービス政策の内容

### (1) パナマの場合

パナマの安全・サービス政策としては、①PSC 拘留率の低下、②船舶登録業務等の IT 化などが挙げられる。

まず、パナマ籍船に係る安全基準の監督強化策として、不十分だった国の規制部門の再編・強化を実施するとともに、旗国の監督能力の証明のため、国際海事機関（IMO）の自主監査スキームを利用し、監査の結果、特に問題なしと評価された。さらに、PSC 拘留率低下のためのアクションプランを策定し、検査を実施する船級協会の監督強化や、船齢 20 年以上の船舶に対する臨時検査等を実施した。この他、全世界で航行中のパナマ籍船の常時監視を可能とするべく、世界最大の LRIT（船舶長距離識別追跡）データセンターを国内に開設している。従来、パナマ籍船が PSC 時に拘留される割合は高く、例えば、調和的な PSC を通じてサブ・スタンダード船を排除することを目的として組織されているパリ MOU は、2001 年以降、PSC の結果に応じて旗国を“ホワイトリスト”、“グレーリスト”、“ブラックリスト”に分類し公表しているが、パナマは、2001 年から 2004 年までブラックリストに掲載されていた。しかし、先に述べた取り組みにより、2011 年 6 月、パナマはホワイトリストに掲載された。

次に、船舶登録業務の IT システム化が実施されている。登録窓口となっている世界各地の 77 の領事館及び地域事務所のシステム統合と登録事務の 24 時間オンライン化により、顧客はストレスなく申請手続きを行えるようになり、登録事務も効率的で迅速なものになったとされる。また、パナマ籍船の年次検査に係る報告の簡易化及び即時化を図るべく、パナマは船舶検査員の IT 装備を推進している。船舶検査員は、標準装備するタブレット端末を通じ、パナマ本局と 24 時間オンラインで連絡通信をすることができ、検査報告に画像、映像及び音声の添付も可能となっている。加えて、顧客サービスに密着したサービス等の観点から、従来からニューヨークに設置されていたパナマ海運庁商船局の海事安全部（Segumar）の体制強化が図られたほか、2010 年には東京、ピレウス、2012 年 4 月には、シンガポール、ソウルに、本国と同等の権限を付与された地域事務所を開設している。

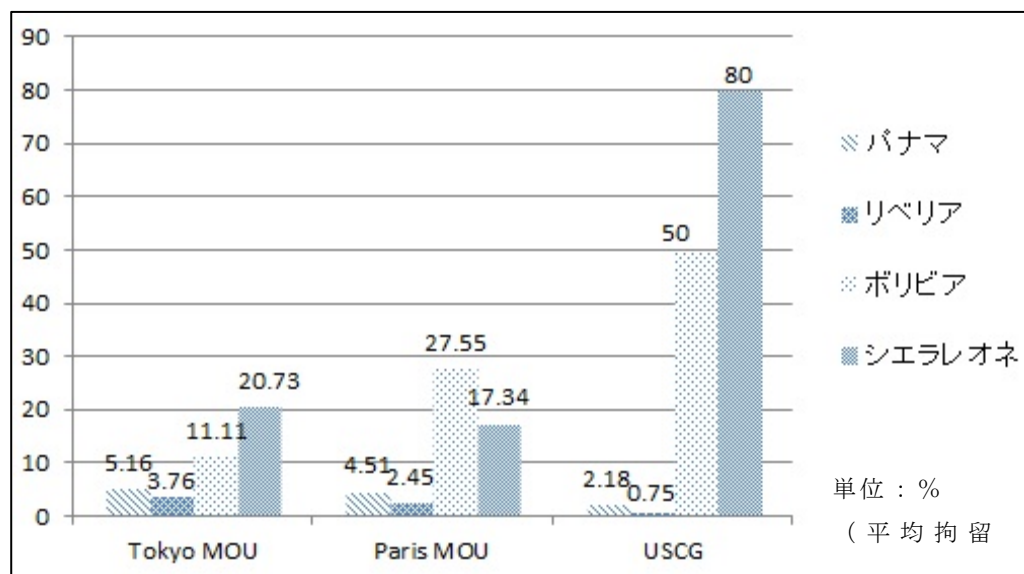
### (2) リベリアの場合

リベリアの安全・サービス政策としては、①安全かつ円滑な運航を目指し

た PSC 対応、②登録制度の安定化、③船籍登録・管理業務における利便性の追求などが挙げられる。

第一に、PSC 対応が挙げられる。リベリア籍船に関しては、1967 年のトリー・キャニオン号事件を皮切りに、1976 年のアルゴ・マーチャント号事件、1978 年のアモコ・カジス号事件と大規模な海難事故が相次いで発生した。この影響もあり、1970 年代よりリベリアは船舶検査を強化したが、これが海運業界のリベリア籍離れにつながったとされた。しかし、PSC が充実し、国際基準に合致していない船舶が拘留されるようになると、今度はその逆に、基準に従った厳正な検査が行われているリベリア籍船の拘留率の低さが魅力となったと言われている。図 2 はパナマ・リベリア籍船と、ブラックリスト掲載国のボリビア、シエラレオネ籍船の拘留率を東京 MOU、パリ MOU、米国コーストガード（USCG）毎に比較したものであるが、USCG によるリベリア籍船の拘留率が 0.75%と極めて低いことが目を引く。リベリア船籍は、USCG から QUALSHIP21 の認定を受けている。

【図 2 東京 MOU、パリ MOU 及び USCG における各国登録船舶の拘留率の比較】



(東京 MOU、パリ MOU、USCG の各年次報告書 (2009～2011 年) より作成)

第二に、リベリアは自国政府からかなりの独立性を有する船舶登録制度を構築している。1989 年から 1996 年にかけて発生した第一次内戦による政情不安により海運業界がリベリア籍から離れたことから、政治情勢に左右されない制度の安定化が求められた結果である。具体的には、2000 年に米国法人たるリベリア国際船舶・法人登録機関 (LISCR, LLC) に船舶登録制度の運用を委ねた際、LISCR への委託契約の主たる内容を法律に明記することで、LISCR による制度運用を法的に保護している。第二次内戦が 1999 年から 2003 年にかけて発生した際にも登録船舶が横ばい乃至増加した背景に

は、このように船舶登録制度が安定していることの影響があると思われる（図 1 参照）。

第三に、船籍登録・管理業務の IT 化が挙げられる。これにより、世界中で同じ質のサービス提供を 24 時間体制で行うことが可能となっている。具体的には、LISCR 本部のある米国のバージニア、ニューヨークの他に、東京、ピレウス、ハンブルグ、ロンドンといった主要都市に 12 の支店を設け、そのすべてで同じデータシステムを共有することで、時差のない顧客対応を行っている。また、すべての証書類の電子化や船員電子申請システムの導入により、各種手続きの時間短縮及び費用削減を実現している。また、リベリア政府は、2011 年 10 月に日本海事協会との間で戦略的協定を締結している。