

シンガポール日本商工会議所

MCI (P) NO.086/01/2021
Japanese Chamber of Commerce & Industry, Singapore
Website: <http://www.jcci.org.sg>



タックスヘイブンの 経済的実体法と外航海運業への影響

CITY-YUWA PARTNERS
Partner
吉田 麗子



1. はじめに

近年、世界の主なタックスヘイブン（軽課税国）では、当該国・地域（以下単に「国」といいます）の事業者が行う、外航海運業を含む利益の国際的移転性が高い一定の事業活動について、その活動の当該国内における経済的な実体（Economic Substance）とその当局への報告義務を課す法律が施行されています。

外航海運業に密接な関わりのあるタックスヘイブンのうち、このような法律（本稿では以下「経済的実体法」と総称します）が施行されているのは、マーシャル諸島、ケイマン諸島、バハマ、英領バージン諸島、バミューダ、ガーンジー、マン島などです。

シンガポールも英国海運誌Lloyd's List公表の2020年の総トン数第5位の世界有数の船籍国であり（第1位：パナマ、第2位：リベリア、第3位：マーシャル諸島、第4位：香港、第5位：シンガポール）、¹また、タックスヘイブンであると言われることもあります。しかしシンガポールにはこのような法律は導入されていません。

本稿では、マーシャル諸島とケイマン諸島を例に挙げ、外航海運業に関連のある事項を中心に経済的実体法の概観を紹介するとともに、今後、この法律が外航海運業、さらには、シンガポールの外航海運業にどのような影響を及ぼす可能性があるかについて考察します。

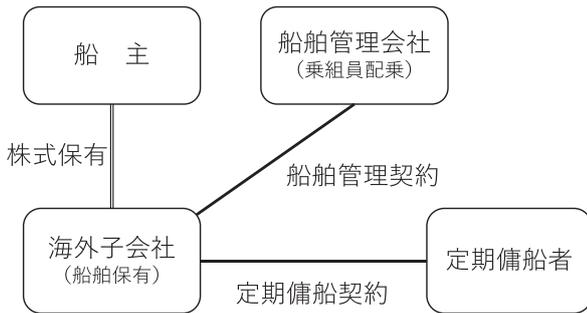
2. 外航海運業の基本的なしくみ

外航海運業に馴染みのない方のためにはまずはじめに、外航海運業のしくみを簡単に説明します。

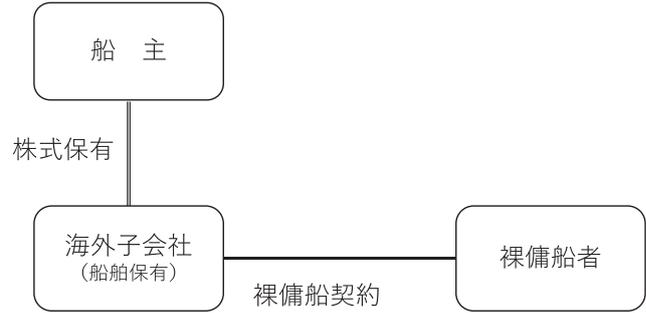
外航海運業者は、関税障壁などのない「海運自由の原則」と呼ばれる慣習により、長年、世界単一市場の下で競争にさらされてきました。そのような環境下で、日本を含む各先進国は、軽課税国（便宜置籍国）に海外子会社（ペーパーカンパニー）を設立し、その海外子会社に税制上有利な船籍の船舶（便宜置籍船）を保有させ、海運会社は海外子会社に料金を支払って船舶を利用することにより、国際的な競争を生き抜いてきました。一方で、先進国も、国民の生活基盤の安定的確保、安全保障の観点から、自国籍の船舶の減少に歯止めをかけるため、実際の所得に代えて運航船腹量（トン数）に基づくみなし利益を課税標準とするトン数標準税制などを実施してきました。

船舶を利用する（備^{やと}う）契約には、船舶の利用期間を一定の期間を標準として定め、備船者は船主から提供された乗組員（船長及び船員）つきの船舶を契約の範囲内で自由に利用することができる「定期備船契約」（商法上の定期備船契約（商法704条以下）にあたります）と、船主から提供された船舶のみを備船者が使用することを目的とした契約である「裸備船契約」（商法上の船舶賃貸契約（商法701条以下）にあたります）などがあります。²定期備船契約では、海外子会社は、乗組員の配乗を含む船舶管理を管理会社に委託し、船舶の運航者となります。裸備船契約における船舶の運航者は、備船者です。

【定期傭船契約】



【裸傭船契約】



【船舶運航者】

| | | |
|--------|-------|-------|
| | 海外子会社 | 傭船者 |
| 定期傭船契約 | 船舶運航者 | |
| 裸傭船契約 | | 船舶運航者 |

3. 経済的実体法が施行されるまで

(1) 経済的実体法の目的

欧州連合（EU）及び経済協力開発機構（OECD）は、20年以上の間、事業体が、企業活動を行うための基盤の提供を受けている国から、実際には企業活動が行われていない軽課税国へ利益を移転することにより納税額を引き下げるタックスプランニングを実施することにより、活動基盤を提供した国がその支出した財源に見合う税収が得られていない、企業間の競争を歪めている、税負担の公平性を損ねている、という問題の解決策の検討を行ってきました。この問題は、「税源浸食と利益移転（Base Erosion and Profit Shifting）」（以下「BEPS」といいます）と呼ばれています。

その方策として、EUとOECDは、タックスプランニングを実施する事業体よりも、軽課税国が提供する税制そのものへの対応により重点を置きました。そして、軽課税国において利益の国際的移転性が高い一定の事業活動を行う事業体に対して、経済的実体、つまり、「中核的な収入創出活動（Core Income Generating Activities）」（以下「CIGA」といいます）が事業体自らによって、当該国内で行われることを要求する制度を創出することで、BEPS

を防止することを目指しました。

もっとも、産業振興、企業誘致などの目的で税制優遇を行うことは政策として広く認められており、そのような利益を享受することを目的とする企業の海外移転は合理的であると認識されています。OECDも、軽課税自体は有害ではなく、制度を適用する必要があるか否かの判断の入り口となる基準にすぎないと考えています。³

(2) 経済的実体法が制定された経緯

①OECD

OECDは、OECDのBEPS防止の枠組みの参加国である軽課税国を対象に税制の有害性を調査しました。その調査の結果、パナマ、リベリア、香港、シンガポール等の海運に関わる税制は有害ではないと判定されました。マーシャル諸島は、このBEPS防止の枠組みの参加国ではないため、調査を受けていません。⁴

②EU

2017年12月、OECDが推進するBEPS防止プロジェクトと並行して、EUの行動規範グループ（Code of Conduct Group）は、税務面で非協力的な国のブラックリストを公表しました。このリストは2017年12月以降も随時継続的に更新されています。

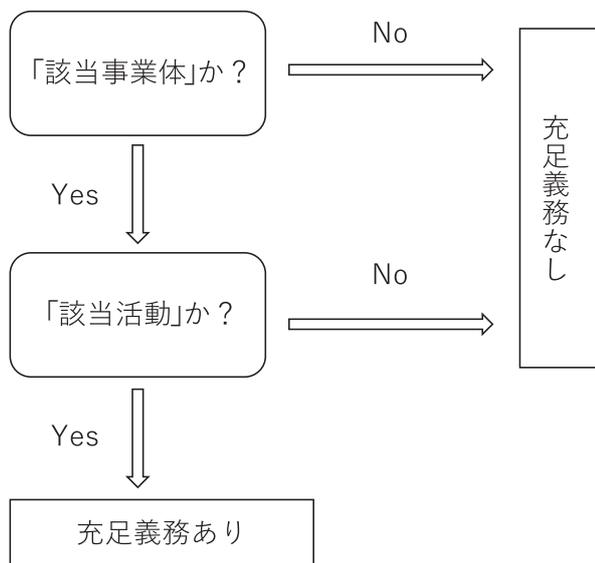
ブラックリストに含まれた国は、ホワイトリストへの移行と維持を目指して、事業体に経済的実体を要求するための既存の法律の改正、新法の制定などの対応を行ってきました。マーシャル諸島とケイマン諸島もブラックリストに含まれましたが、マーシャル諸島はRepublic of the Marshall Islands Economic Substance Regulations, 2018 (以下「ESR」といいます)、ケイマン諸島はInternational Tax Cooperation (Economic Substance) Law (2020 Revision) as amended by the International Tax Cooperation (Economic Substance) (Amendment) Law, 2020 (以下「ESL」といいます)の制定と施行により、ホワイトリストに移行しました。

4. 制度の概要

(1) 適用対象の判定方法

経済的実体法は、同一の目的と経緯で各国へ導入されたため、制度の枠組みや条項の構成などの大枠は類似しています。ESR、ESLともに経済的実体要件充足義務の適用対象の判定は以下の方法で行われます。

【経済的実体要件充足義務の適用対象】



このように、経済的実体要件充足義務が課されるのは、①該当事業体 (relevant entity) が、②該当活動 (relevant activity) を行った場合です。

規制当局は、該当事業体及び該当活動の要件に関する各用語、条文の解釈、義務の場合の罰則等に関する手引書を公表しています。ESRについては、Republic of the Marshall Islands Guidance and Frequently Asked Questions on Economic Substance, Published on 17 October 2019, as amended (以下「ESR Guidance」といいます)、ESLについてはTax Information Authority, Cayman Islands Economic Substance For Geographically Mobile Activities Guidance Version 3.0 Issued on 13 July 2020 (以下「ESL Guidance」といいます)がそれぞれ公表されています。

ESR Guidance及びESL Guidanceに記載されている、シンガポール及び日本の外航海運業者に一般的に関連すると思われる要件の大枠は以下のとおりです。

(2) 該当事業体

① マーシャル諸島

マーシャル諸島以外の国での税務上の居住者 (tax resident) を除く、非居住者内国会社 (Non-resident Domestic Corporation) かどうか、または、マーシャル諸島内で一元的に管理及び運営されているマーシャル諸島籍船舶を保有するためにマーシャル諸島で登録を行った外国海運事業体 (Foreign Maritime Entity) に該当するかを「該当事業体 (relevant entity)」の基準としています。事業体がマーシャル諸島以外の国における課税制度 (とん税を含みます) の対象となっている場合には、税務上の居住者とみなされる可能性があります。

② ケイマン諸島

ケイマン諸島以外の国での税務上の居住者及び投資ファンドを除く、内国会社 (domestic company) 以外のケイマン諸島で設立された会社、有限責任会社、有限責任組合、登録された外国会社かどうかを、該当事業体 (relevant entity) 該当性の判断基準としています。事業体の該当活動からの全所得がケイマン諸島以外の国における課税制度の対象となっている場合には、税務上の居住者とみなされる可能性があります。

(3) 該当活動

事業者が該当事業体にあたる場合、その事業者が「該当活動 (relevant activity)」を行っているかどうかを検討します。

ESR 及び ESL における該当活動は、本稿の主題である「運輸業務 (shipping business)」のほか、銀行業務、保険業務、ファイナンス及びリース業務、ファンドマネジメント業務、物流及びサービスセンター業務、本社業務、知的財産業務、及び持株会社業務です。

5. 外航海運業における経済的実体

(1) 該当活動—運輸業務 (shipping business) の定義

① マーシャル諸島

マーシャル諸島の ESR では、運輸業務とは、旅客または貨物の輸送からの収益を得るための国際輸送における船舶の運航をいい、かかる運航に直接に関連または付随して行われる場合には、船舶の保有、傭船による船舶の借受け、乗船券の販売、乗組員の管理、船舶の登録、コンテナの使用・維持・賃借等の活動も含むと定義されています。

② ケイマン諸島

一方、ケイマン諸島の ESL では、運輸業務を、ケイマン諸島の領海内または諸島間以外の世界中の領域における、船舶の運航を含む、(a) 旅客・動物・物品・郵便物の有償の海上輸送業務、(b) 上記 (a) のための船舶の賃借または傭船、(c) 船舶の運航に関する乗船券の販売、(d) コンテナの使用・維持・賃借、(e) 乗組員の雇用・配乗等のいずれかの業務と定義されています。

ESL Guidance は、船舶の保有及び運航にかかる業務の経済的実体の該当性に関し、以下の具体例を紹介しています。

【事例 1】

A 社及び B 社は該当事業体です。A 社は、船舶を保有し、船舶を B 社に対し裸傭船しています。A 社は船舶の運輸業務を行っていません。B 社は、その船舶を運航して国際貨物運送業務に従事しています。A 社、B 社の業務は運輸業務に該当しますか。

【回答 1】

A 社は船舶の運航を行っていないため、A 社の業務は運輸業務に該当しません。一方、B 社は、船舶の運航を含む貨物の海上輸送業務を行っているため、運輸業務に該当します。ただし、A 社の業務は、「ファイナンス及びリース業務」などの他の該当活動に該当するかどうかを検討する必要があります。

【事例 2】

C 社は該当事業体です。C 社は、船舶を保有し、国際的な船舶プールを運営しています。C 社の業務は運輸業務に該当しますか。

【回答 2】

C 社がプールに参加している船主の代理人にすぎず、自らは船舶を借りることも貸すこともせず、経済的リスクを負担せず、船舶を運航していない場合には、運輸業務に該当しません。しかし、C 社が自ら経済的リスクを負担して、裸傭船により船舶を借り受け、または、船舶を定期傭船に出して船舶を運航している場合には、運輸業務に該当します。

(2) 該当活動を行っているとは認められた場合

—経済的実体要件の充足

「該当事業体」が「該当活動」を行っているとは認められた場合、その事業者は、当該該当活動との関係で、当該国内において経済的実体があると認められるための判定基準を充たす必要があります。ESL Guidance 及び ESR Guidance はそれぞれ、「運輸業務」の経済的実体の判定基準を以下のように記載しています。

ケイマン諸島では、(a) 該当活動との関係で、CIGA がケイマン諸島で行われていること、(b) 該

当活動がケイマン諸島内で適切な方法で管理及び運営されていること、(c) 適切な金額の営業支出、社屋及び適切な人数配置があることが経済的実体の判定基準とされています。運輸業務におけるCIGAは、乗組員配乗、船舶管理、貨物配送の管理及び追跡、物品輸送・船舶の運航管理等の業務を指すとされています。しかしながら、ケイマン諸島の領海外で船舶を航行させることを業とする運輸業務において、ケイマン諸島内でCIGAすなわち中核的な収入創出活動を実施及び管理することは、実務上困難を伴う場合があります。

一方、マーシャル諸島では、当局は、運輸業務における主要なCIGAは、マーシャル諸島の外を移動中に行われるものであり、固定された場所から発生するCIGAはより限定的であることを認めています。そして、運輸業務に従事する該当事業体が、船内の乗組員の管理、船舶の保守、それに関連する航海及び活動の監督を含む国際交通における船舶の運航を行うことにより、経済的実体要件を充足しようと述べています。そして、マーシャル諸島海事法、国際海事機関（International Maritime Organization）や国際労働機関（International Labour Organization）の規則等の義務を遵守していることも要件であるとしています。よって、マーシャル諸島では、マーシャル諸島籍の船舶とその乗組員を、適用される海事法規を遵守して管理及び運航することで、経済的実体要件を充足する可能性があります。

なお、OECDは、シンガポール等の海運に関わる税制が有害ではないと判定するにあたり、このマーシャル諸島の当局と同様の見解を示しています。

このケイマン諸島とマーシャル諸島の違いは、両国の会社法などの法制度の違いも理由の一つのように思われます。すなわち、ケイマン諸島では、現地法律事務所が、会社の設立事務、役員の派遣、当局への登記申請、登記上の住所の提供、訴状等の送達を受領する登録代理人（Registered Agent）への就任、会社の管理及び運営等の事務を行っています。一方、マーシャル諸島では、法令に基づいて政府の委託を受けた民間企業が一元的に非居住者内国会社の設立・登記事務を行い、会社の登記上の住所及び登録代理人となることから、制度上、マーシャル諸

島内で現地法律事務所が住所や人員を提供することが予定されていません。なお、マーシャル諸島で設立された会社のうち法令により法人所得税が免除されているのは、非居住者内国会社のみです。

(3) 遵守の確保

① 経済的実体に関する通知と報告

各国は、適用対象の全ての事業体に対し、該当事業体に該当するか、該当活動を行っているかの通知と、該当活動を行っている場合にはその活動が経済的実体要件を充足することの事業年度ごとの報告義務を課すことで、遵守のモニタリングを行っています。この届出は、各国の規制当局のポータルサイトを通じて行われます。規制当局公表の届出方法に関するユーザーガイドがあり、マーシャル諸島では、Republic of the Marshall Islands Economic Substance Reporting Portal User Guide、ケイマン諸島では、Department for International Tax Cooperation Cayman Islands DITC Portal - User Guide がそれぞれ公表されています。

② 罰則

当局が経済的実体要件を充足していないと判断した場合、当局は事業体にその旨を通知します。なお充足しない場合には罰金が課せられ、さらには事業体の廃止となる可能性もあります。

6. 事業体の活動を継続する方法—シンガポールへの移転

(1) 対応方法

経済的実体要件の充足が実務上困難な事業においては、当該事業を継続するための方策として、事業体の国籍を維持したまま他の国の税務上の居住者となること、事業主体の国籍を変えることなどが考えられます。

前者の方が一般的にはコスト、手間がかかりません。しかし、それが難しい場合の対応として、事業の主体を変更するには、新規に事業体を設立して、契約上の権利及び義務を、債権譲渡、債務引受、更改などの方法で新事業体に移す方法のほかに、当該事業体そのものの国籍を変更する方法があります。

英米法系の国を中心とするオフショアの国の間ではre-domiciliationという国籍変更の制度があります。日本法にはない制度であり、法人は設立国の法律によって自然人と同じ権利義務を与えられている主体であることを考えるとじっくり来ない方もいると思いますが、自然人に置き換えると、日本以外の国籍を持つ人が法務大臣の許可を得て日本人になる帰化のようなイメージです。

(2) シンガポールへの移転

シンガポールでも、他国からシンガポールに国籍を移す国籍変更 (inward re-domiciliation) が認められています。この国籍変更には最低要件があり、たとえば以下のようなものです。

- (a) 規模基準：(i) ないし (iii) のうち、いずれか2つの基準を満たすこと
 - (i) 外国法人の総資産の価値が1,000万シンガポールドルを超えること
 - (ii) 外国法人の年間収入が1,000万シンガポールドルを超えること
 - (iii) 外国法人に50人以上の従業員がいること
- (b) 支払能力基準：
 - (i) 外国法人が支払不能状態にないこと
 - (ii) 外国法人が債務（偶発債務を含む）超過ではないこと
- (c) 外国法人は、設立国の法律に基づいて設立国を移転することが認められていること
- (d) 外国法人は、設立国の移転に関連して、設立国の法律の要件を遵守していること

国籍変更を行うことにより、外国法人はその会社が持つ権利及び義務を維持したままシンガポール籍となることができます。

仕組子会社や船籍の選択基準は取引ごとに異なりますが、海運業者に有利な税制がある、会社運営の透明性がある、多数の取引実績があり先例が蓄積されている、現地で管理及び運営が行われる外航海運業者の拠点が数多く存在する、政情が安定しているなどの要素が重視される取引においては、シンガポールは有力な移転先候補になりえます。

全世界的にコロナ対策のための財政出動に終わりが見えず、税務当局による対応の強化が必至の現状下では、外航海運業において、スキームの安定性、継続性の確保のため、シンガポールへの注目が高まるものと思われます。

7. 最後に

本稿は経済的実体法に関する一般的な情報を提供することを目的とするものであり、筆者が法曹資格を持つマーシャル諸島を含むいかなる国の法律についても法的助言を述べるものではありません。意見に関する部分は筆者個人の見解であり、筆者が所属する組織の意見ではありません。また、本稿に記載されている情報はすべて執筆時のものであり、今後変更される可能性もあります。経済的実体法に関する法令、指針その他の当局公表の情報は日々アップデートされており、かつ、その内容の検討及び解釈に専門的な判断を要する場合があります。個別の案件の対応の際には、法律、会計または税務の専門家にご相談下さい。

<参考>

- 1 <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134965/Top-10-flag-states-2020>
- 2 箱井崇史『基本講義 現代海商法』[第3版] P.89
- 3 OECD (2018), Resumption of application of substantial activities for no or nominal tax jurisdictions - BEPS Action 5, OECD, Paris.
- 4 OECD (2019), Harmful Tax Practices-2018 Progress Report on Preferential Regimes: Inclusive Framework on BEPS: Action 5, OECD/G20 Base Erosion and Profit Shifting Project, OECD Publishing, Paris.

執筆者氏名

吉田 麗子 (よしだ れいこ)

経歴

約20年にわたり、クロスボーダー型の船舶金融をはじめとする国内外の複雑かつ難易度の高い金融及び会社法務案件に従事し、外国籍の会社を用いた金融商品、ジョイントベンチャー、組織再編等に関するリーガルアドバイスをを行う。2001年弁護士登録（第二東京弁護士会）、2019年に日本の弁護士として初のマーシャル諸島弁護士となる。2021年1月よりシティニューワ法律事務所パートナーとして参加。