

船舶登録国と港湾国の協力

—船舶登録要件に関する条約に関連して—

榎 本 喜三郎

(海事評論家)

目 次

はしがき

1. 船舶登録要件に関する条約の採択にいたるまで
2. 登録国／港湾国の協力・連絡条項審議の経過
3. 途中で消えた登録国／港湾国の協力条項の要点
4. 船舶登録要件に関する条約についての若干のコメント（登録国／
港湾国の協力に関して）
5. 近年採択された国際海事条約における諸国間の協力規定
6. ポート・ステート・コントロールと学者の見解

はしがき

1974年8月 UNCTAD 第6回海運委員会は、その決議によって、1958年の公海条約第5条中に謳われている、船舶登録国と当該船舶との間に存在しなければならないとされる「真正なる関係（Genuine Link）」について研究すべきことを UNCTAD 事務局に命じた。以来12年間に亘って UNCTAD は、この問題のために多くの会議を開き、幾たびも決議を行い、膨大な資料を作成した。

結局船舶登録要件に関する条約は、発展途上国側が企図した FOC 船の排除ということは達成されない内容のものとなって1986年2月7日最終成

文が採択された。

その間に幾たびか作られた合成テキスト（条約草案）の中において 登録国と港湾国（外航船舶の入港国）の協力・連絡によって 総ての外航船舶が、国際海事法上一般的に認められている規則・基準に準拠するよう その監督を行わしめることを目的とする幾つかの条項が謳われていた。この登録国と港湾国の協力・連絡によって実施されるポート・ステート・コントロール条項が本稿の主題である。それらは低基準船舶を排し、海上における船舶・人命の安全、船員の労働条件・社会福祉水準の向上、海洋環境の保全等を目的とするものであった。

ところがそれらのポート・ステート・コントロールに係る条項は、本条約採択を目的とする国連全権会議の、最後に近くなった段階において、かなり時間をかけた論議の末に、殆んどが削除されることになった。わが日本港湾経済学会にとって、このことの成行きについては、一応の注意を払うべき問題であろうと考えるので、この機会に這般の事情について報告するものである。

1. 船舶登録要件に関する条約の採択にいたるまで

(1) ジェヌイン・リンクについての UNCTAD の研究

1974年8月第6回海運委員会は、その決議において「現行の国際条約で明確に規定されている船舶と登録国との間の、ジェヌイン・リンクの存在または欠如の、国際海運に及ぼす経済的影響」という課題について、他の二つの問題と共に、出来るだけ速やかな検討を行うべきことを事務局に命じた。

これが UNCTAD が船舶登録要件問題に係わる第一歩となった。この年の4月「定期船同盟行動憲章条約」が UNCTAD の下で作られる最初の条約として採択されていたことは、この際一応我々の注意を惹く。

(2) それ以来この船舶登録要件に関して UNCTAD において、1984年7月に最初の国連全権会議が開かれるまでに、関係会議が、13回開かれた。そのうちの6回は、この問題のために、特に開かれたものである（その後は

国連全権会議に移る)。

そのうちの第1回政府間特別作業部会(1978年2月6日～10日)において作成された決議においては、ジェヌイン・リンクが存在しない状態の下に、非伝統的海運国に登録され、運航されている FOC 船は、先進国、発展途上国双方にとって、商船隊の発展と競争力に悪い影響を与えている、とされた。そしてこの決議が満場一致の賛成で採択された。当時多くの FOC 船が重大な事故を起し、FOC 船が全体として、広く国際世論の批判を浴びていたために、先進国側も、FOC船害悪説に加担したものである。

(3) しかしるにこの第1回政府間特別作業部会の後に開かれた諸会議において、ジェヌイン・リンクを構成する原則的エレメントは何であろうか、を探究するための審議が重ねられている間に、発展途上国側と先進国側はこの問題について次第にその対立を深めていった。

先進国(及び FOC 船登録国)側は、作られる船舶登録要件に関する国際条約(乃至協定)は、既存の国際条約(1958年の公海条約、後には1982年の海洋法条約)の枠内において機能するものとした。即ち UNCTAD によって作られるべき条約(乃至協定)は、それら既存の条約の関係条項において、ジェヌイン・リンクの目的として謳われている、船舶登録国がその登録船舶に対して、有効なる管轄権と規制を行使するために役立つものたらしめることを考えているのに対して、発展途上国(及び中国、東欧社会主義国と UNCTAD 事務局⁽¹⁾)側は、上記の既存条約の枠を超えて機能することを企図した。即ちその採択せんとする条約(乃至協定)によって、FOC船を排除することを目的としたために、ジェヌイン・リンクの原則を厳しくし、それに経済的なナショナリティ・リンクの設定を主張した。これを実現することによって、FOC 船が、その現在の登録国を離れて、発展途上国に登録されることになるのを目的としたのである。

この双方の立場の相違は、船舶登録要件に関する国際条約(協定)採択のための準備会議(1982年中に2回)及び準備委員会(1983年11月)において条約(協定)草案のための合成テキストを作成する段階に到って、いよいよ顕著になった。

(4) 終局的には4回目の全権会議(1986年1～2月)において採択された条約成文において、ジェヌイン・リンクはその実を失なって形骸化された。そのため発展途上国が企図した FOC 船の排除は実現し得ない内容のものとなって採択された。

先進国側…… B グループ

発展途上国側…… 77カ国グループ

東欧社会主義国側…… D グループ

注(1)1980年12月5日第35回国連総会は、決議35/56を採択した。その中で「第3次国連開発の10年」の戦略を謳った。その中には、次の3点が掲げられた。

(a) 発展途上国の世界海上輸送への参画の拡大と、そのための彼らの商船隊の増大を実現すべきこと

(b) 上の目標は1990年(1989年末)において、世界商船隊の20%(D/W)となること

(c) そのために国際社会が引き続き必要な方策を執ること

上記によって UNCTAD にとっては発展途上国の船腹の増大が至上命令となったのである。

2. 登録国／港湾国の協力・連絡条項審議の経過

(1) 最終成文が採択されるまでに、準備会議及び準備委員会において作成された合成テキストの中には、登録国と港湾国の協力・連絡を謳った数カ条が規定され、それらの条項は第2回全権会議(1985年1月～2月)において作成された合成テキストまで受け継がれた。しかし最終的には、それらの条項は殆んど削除された。

(2) 当初本問題についての UNCTAD の諸会議においては、ジェヌイン・リンクの原則(ジェヌイン・リンクを構成する要素)の探究に精力が尽くされた。然るに1982年にいたり、全権会議のための準備会議が開かれ、そこにおいて合成テキストが作成されて、決議に添付された。それらの合成

テキストにおいて、本稿がテーマとする、船舶登録国と港湾国の協力・連絡を謳った条項（ポート・ステート・コントロール）が現われたのである。

(3) それらの協力条項は、次のように合成テキスト中に現われた。

i 第2回政府間準備会議（1982年11月8日～26日）作成の合成テキストにおいて4条項

ii 全権会議のための準備委員会（1983年11月7日～18日）作成の合成テキストにおいては、前記 i の4条項とはほぼ同一内容の条項が引継がれた。

iii 第1回全権会議（1984年7月16日～8月3日）作成の合成テキストでは、前記 ii の条項のほか、序文中にも謳われた。

iv 第2回全権会議（1985年1月28日～2月15日）作成の合成テキストでは序文中及びD, B各グループ提案として2条項（第1条 bis ）、ほかに合意された3条項（第6条及び追加措置の条中）

(4) 前記ivの第2回全権会議作成の合成テキスト中に現われた旗国（登録旗国／港湾国間の協力条項について、第3回全権会議において更に議論が重ねられた。結局この条約中には、ただ一カ条の中にだけ、Port State という文言を残して、他は、序文並に本文テキスト中の関係条項全部が削除された。残されたのは1985年7月の第3回全権会議作成の合成テキスト中第10条「識別と責任、の条中2. (a)の次の規定である。

第3回全権会議作成の合成テキスト中

第10条「識別と責任、の条中

2. (a)…「国はその国旗を掲げる船舶が、船舶所有者（達）、運航者（達）または、かかる船舶の運航について責任を有する者（達）の実体についての情報を含む文書を、常備することを確保し、且つかかる情報が港湾国官憲に利用し得るようにすべきである²⁾。」

上記が更に、第4回全権会議において最終的に採択された条約成文においては、第6条に入り「識別と責任、の条中第4項に、上記文言のまま組入れられた。

注(2)海事産業研究所報第239号(1986年5月号)拙稿『船舶登録要件に関する条約、参照

3. 途中で消えた登録国／港湾国の協力条項の要点

第3回全権会議における審議の結果削除されたが、それまでに現われていた旗国(登録国)／港湾国間の協力に関する条項の内容の主要点を要約すると次の通りである。

(1) 序文においてまず、旗国と港湾国間の協力が必要であることが謳われた。

(2) 旗国はこの条約に従って港湾国がその義務を果たすことができるように、要請あるときは関連あり且つ必要な総ての情報を港湾国の海事行政機関に提供する(Dグループの提案で77か国グループと中国が受諾)。

(3) 旗国は公式の要請あるときは、船舶・人命の安全及び海洋環境の保全に関する(一般的に認められている)(適用し得る)国際規則・基準に従って、港湾国がその権利を行使することができるように、関係あり且つ必要な総ての情報を港湾国に提供する(Bグループの提案)。

(4) 旗国はその登録船舶の、国際規則・基準の違反について港湾国から通報を受けたときは適切な措置を執る(Bグループ提案)。

(5) 港湾国はその権利を行使するに際しては、旗国の義務の遂行に、旗国と協力しそれを援助する(Bグループ提案)。

(6) 旗国はその国旗を掲げる船舶が、船舶所有者・運航者または船舶の運航について責任を有する者の実体についての情報を含む文書を常備することを確保し、且つかかる情報が港湾国官憲に利用し得るようにするべきである(この項ははじめから合意されていた文言で最終成文に存置されている)。

4. 船舶登録要件に関する条約についての若干のコメント

(登録国／港湾国間の協力に関して)

(1) 1986年2月7日に採択された、船舶登録要件に関する条約については、その採択後いろいろな批判が加えられている。これらの批判の中で、条約成文の内容についての批判は別にして、本稿内容との関係から、一応ノートしておくべき諸点を下記する。

(a) この条約成文は、第4回全権会議の3週間の期間の最後の数日にいたって、議長のやゝ特異な会議運営に指導されて、急速に取りまとめられた。そのためでき上った最終成文そのものの内容についても、これを読む者が、それぞれの立場において、異なる解釈を行う危険がある、と指摘する向きが多い。

(b) ましてや本稿において取上げた条項は、言うならば“幻の規定案”である。それらは第2回準備会議、準備委員会、第1回、第2回全権会議のそれぞれにおいて作成された合成テキスト中に現われたものであるが、それが最終全権会議を待たず、第3回全権会議における審議の末削除されることが決定した。従って同全権会議作成の合成テキスト中には現われなかったものである。それ故前記3において要約した“幻の規定案”の内容については、条約成文に求められるような十分に厳しい推敲を経ていることは期待し得ない。⁽³⁾

(c) 本条約は発効後8年の据置期間の後に再検討会議が開かれ得る規定を存している。そのことから、その再検討のための年限（発効後最低実質的に10年）を経過した後は、その再検討会議において、全条項に亘って見直され、改変される可能性もあることを指摘する向きがある⁽⁴⁾。

(2) 関連規定案の削除の理由

旗国／港湾国間の協力・連絡に関する規定を盛った条項が、最終段階に近くなって、僅か一カ条のみを残して、他は全部葬り去られることになった経緯として、討議の間に、次のようなことが、ポイントになった。

(a) そもそも船舶登録要件を規定すべき本条約中に、旗国／港湾国間の協力についての規定を含むことが適当であろうか。

(b) それを、もし本条約中に含むにしても港湾国によって行われる検問なり、監視の限度、内容をどのように決めるか問題である。序文の中に

一般的・原則的文言のみを謳うか、条約本文の中にも入れるか、もし本文中に入れるとしたら、その範囲を、船舶・人命の安全、海洋環境の保全のみに限るか、更に船舶所有者・運航者等の実体に関する識別と責任事項にまで拡張するかの問題がある。

(c) これらの規定を作ることから、港湾国によって不当に船舶が抑留されて、経済的な船舶運営が支障を蒙ることになりはしないか。

(d) Bグループの提案による、港湾国がその権利を行使するに際しては、旗国の義務の遂行に協力し、これを援助する（第2回全権会議の合成テキスト中）の文言について、発展途上国側は、かなり強い反対を表明した。

注(3)上記(a)を踏まえてなおここに、本件をテーマとする本原稿をまとめる理由は、本学会にとって、この『幻の規定案』の中に埋もれ、消え去った旗国／港湾国間の協力・連絡条項が、今後の港湾行政・海事行政上重要事項と考えられるからである。本条約会議においても、この件が議題となって1985年7月10日、11日の両日と更にその後も、最終的に全部（只一項を残して）削除と決定するまでには、かなりの時間をかけて討議された。この事実は、この事項が最終的には本条約成文中には規定されなかったが、そのことは決して、この港湾国／旗国間の協力・連絡の問題が、港湾、海運行政上意義少ないことを意味するものではない、もちろんないことを証していると考ええるからである。

(4)前掲海事産業研究所報第239号拙稿参照

5. 近年採択された国際海事条約における諸国間の協力規定

1958年の公海条約が採択されて以来、現在までに多くの海事関係国際条約が採択されている。それらのうち国際間の協力について特に謳っているものを掲げると下記の通りである。（括弧内は改正年）

油による海水の汚濁防止のための国際条約 1954年（1962年）

廃棄物その他の物の投棄による海水汚染の防止に関する条約 1972年

船舶による汚染の防止のための国際条約及同議定書 1973年、1978年

海上における人命の安全のための国際条約及同議定書 1974年, 1978年

商船における最低基準に関する条約 1976年

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 1978年

海洋法条約 1982年

これらの条約においては、例外なく、諸国間の協力によって、それぞれの条約の目的とするところを、よりよく達成すべきことが謳われている。

いま上記諸条約のうち、単に締約国間における協力のみでなく、締約国以外の船舶に対しても、その条約の規定を準用して、非締約国の船舶が、非締約国の船舶であるがために、条約の規定を免がれ、締約国の船舶より、より有利に取扱われることがないようにする旨を規定している条項を例示すると次の通りである。

A 船舶による汚染の防止のための国際条約中第4条及び第5条

第4条(1) この条約のすべての違反は、当該違反の発生場所のいかににかかわらず、船舶の主官庁の法令により禁止され、かつ、処罰されるものとする。主官庁は、かかる違反の通報を受け、申し立てられた違反について、司法的手続きをとるために十分な証拠が存至すると認めるときは、自国の法令に基づき、できる限り速やかにその手続きをとらなければならない。

(2) この条約の締約国の管轄権内におけるすべての条約違反は、当該締約国の法令により禁止され、かつ処罰されるものとする。かかる違反があったときは、締約国は次のいずれかの措置をとらなければならない。

(a) 自国の法令に基づき司法的手続きをとること、又は

(b) 違反発生に関し、自国の所有する情報及び証拠を当該船舶の主管庁に提出すること。

(3) 船舶によるこの条約のすべての違反に関する情報又は証拠が当該船舶の主管庁に提出された場合には、主管庁は、当該情報又は証拠を提出した国及び機関に対し、とった措置を速やかに通報しなければならない。

第5条(1) (2) 略

(3) 締約国は、外国船舶がこの条約の規定に合致していないことを理由に当該船舶に対し、自国の管轄権の下にある港又は沖合係留施設にはいることを拒否し、又は何らかの措置をとる場合には、速やかに当該船舶がその旗を掲げることを許されている旗国の領事若しくは外交官、又はこれが不可能な場合には、船舶の主管庁に通報しなければならない（以下略）。

(4) 締約国は、この条約の非締約国の船舶に対し、有利な取扱いが行なわれることのないようにするために、この条約の必要な規定を適用すべきである。

B 1974年海上人命安全条約の1978年議定書 第2条—3

第2条—3 この議定書の締約国は、条約及びこの議定書の双方の締約国である国以外の国の船舶に対し、一層有利な取扱いが、それらの船舶に与えられないことを確保するため、必要に応じて、条約及びこの議定書の規定を適用する。

C 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中第10条—(5)

第10条—(5) 締約国でない国を旗国とする船舶が締約国を旗国とする船舶より、いかなる有利な取扱いも受けることのないよう、必要な場合にはこの条の規定を準用する。

上記の諸条約において、締約国間の協力・連絡が謳われると共に、非締約国の船舶に対しても、必要な場合には、これらの条約の規定を、適用ないし準用して、非締約国船舶が、締約国船舶よりも有利な取扱いとならぬよう明確に謳っている。こうして諸条約の規定する目的が、締約国、非締約国を問わず汎国際的に実現することを所期していることは、正しく海事における国際協力時代を象徴しているものと言えるであろう。

6. ポート・ステート・コントロールと学者の見解

A. ポート・ステート・コントロール

1982年1月26日パリに会合した14カ国は「ポート・ステート・コントロールについてのメモランダム」を採択した。その概要を下記する⁽⁵⁾

欧州14カ国による「港湾国による船舶の取締り組織」

1982年1月26日パリにおいて、下記14カ国が会議を開いて上記メモランダムを採択した。

ベルギー、デンマーク、フィンランド、フランス、西ドイツ、ギリシャ、
アイルランド、イタリア、オランダ、ノルウェー、ポルトガル、スペイン、
スウェーデン、イギリス

(1) この組織の目的

船舶航行の安全を増進し、海洋環境を保全する必要を強調し、船内の生活、労働条件の改良を謳った1980年12月2日に採択された海事安全に関する欧州会議の宣言を想起する。

国際協定に定められている基準の有効な遵守は、主として船舶の旗国の責任であるが、低基準船の運航を防止するために、港湾国による効果的な措置が必要とされている。同時に港湾国間の、ゆがんだ競争をさける必要がある。

これらの目的のため、ポート・ステート・コントロールの改良された且つ、調和された組織が必要である。同時に、協力を強化し、且つ情報を交換する。

(2) この組織の機能の概略

(a) 上記の目的を達成するため、この協定の締約国は、旗国のいかなを問わず、自国に入港する船舶が、下記7つの関係文書に定められている基準を遵守していることを確保するため、有効なポート・ステート・コントロールの機構を維持する。

(b) 7つの関係文書

——1966年の国際満載吃水線条約

——1974年の海上人命安全条約

——1978年の上記条約の議定書

——1978年の議定書によって修正された1973年の海洋汚染防止条約

——1978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

——1972年の国際海上衝突予防規則に関する条約

——1976年の商船における最低基準に関する条約（ILO 147号条約）

(c) 本協定は1982年7月1日に発効する。

(d) 各締約国は、協定発効後3年以内に外国商船の年間推定入港隻数の25パーセントについて立入検査を達成する。

(e) 船舶検査は船内に立入って、証明書や書類の検査を行い、もし有効な証明書や書類が欠如し、又はその船舶が、上記関係文書に定められている基準に適合する条件を根本的に欠いていると信ずるに足りる根拠がある場合には、より厳密・詳細な検査が行なわれる。

(f) 各締約国は、協定の目的を推進するため、他の締約国と協議し、且つ情報を交換する。

(g) 協定の事務局（ヘーグ）は14カ国の情報を取りまとめ、IMOの事務局に年次報告する。

(h) 締約国はポート・ステート・コントロールのために、関係文書を適用するに当っては、それらの文書の加盟国以外の国を旗国とする船舶に、より有利な取扱いがなされないことを確保する。

(i) 検査官の検査実施のための手引（略）

この協定においても、締約国以外の国を旗国とする船舶について、より有利な取扱いがなされないようにすることが要請されている。

B. 旗国／港湾国間の協力についての学者の見解

国連国際法委員会は、1949年以来8年間に亘って海洋法の法典化と取組んだ。その活動がベースとなって、1958年の公海条約が採択されたのである。この国連国際法委員会の1956年第8回委員会で作成され、第11回国連総会に提出された、公海制度に関する規則案の中に、「ジェヌイン・リンク」概念を含んだ条項を策定した。それが、1958年第一次海洋法会議において、公海条約の第5条船舶の国籍の条に、かなりの修正を経た上で、取入れられた。しかし、ジェヌイン・リンクについての定義は、いずれの場合にもなされな

かった。そればかりでなく、本条の審議に加わった委員達自身が、この概念が、極めて漠然たる内容であることを承知していた⁶⁾。

かくして1958年公海条約第5条には、ジュヌイン・リンク条項が規定された。にもかかわらず、1940年代以来、国際海運界には、このジュヌイン・リンクが存在しない船舶⁷⁾、即ち伝統的海運国以外に登録され、旗国との間に、真正な関係を有しない船舶、いわゆる FOC 船として活動するものが、年を追ってその量を増大してきた。これに伴って下記の如き現象が、国際海運界に見られるにいたった。

- i 国際運輸労連 (ITF) によるILOへの提訴 (1928年～1933年)⁸⁾。
- ii ILO はその後1946年再び行われた ITF からの提訴に応え1948年から調査を開始し、1958年にいたり、特に FOC 船を対象として、ILO 107号、同108号勧告を出した。
- iii ITF は1958年12月1日から4日間、その傘下組合を動員して、FOC 船に対する国際的ボイコットを実施した。
- iv 1959年欧州の先進海運9カ国は、アメリカ政府に対して、他の2つの問題 (海運助成策と積荷優先法) と共に、アメリカ政府の執っている FOC 船対策の変更を求めた。しかしアメリカ政府はこれらの要求をいずれも拒否した。

上記の如き諸現象が国際海運界に見られるに到って、FOC 船問題についての国際的関心が高まり、同時に、このジュヌイン・リンク概念についての、多くの学者、国連国際法委員会、海洋法会議の委員達の見解が注目された。それらの中で、本稿との関連において、即ち旗国／港湾国間の協力問題に関連して述べられている学者の所見の若干を下記して本稿を終る。

- i H. Meyers ……いまだラジオも航空機もなかった時代、即ち1896年にベルギーに本拠をもつ、国際法学会が、ヴェニスに会議を開いて、採択した船舶の国籍に関する統一規則についてのコメントの中で、この時代に外洋を航行する船舶に対して命令を伝達するには、人がその船舶を眼で見て捉え得る距離にいる間か、或いはその船舶より、より高速の船舶をもってそれを追跡し得る距離にある場合においてのみ可能であった時代においても、

「……こうした駆逐艦を持たなくとも、もし外国が、責任を負っている国（旗国…筆者）に対して、十分な協力を与えるなら、有効な管轄権とコントロールは行使され得る、と述べている。

ここでマイヤーは、公海条約第5条（後には、海洋法条約第91条、94条）に謳われている旗国の義務は、国際協力によって遂行され得ることを指摘した¹⁹⁾。

ii H. Meyers ……マイヤーは、また「国はその所属する船舶に対して「有効なる管轄権と規制」を行使しなければならない。そのために国はその船舶と「ジュヌイン・リンク」を保持しなければならない」と述べた後で、

「しかしながら旗国がその要請（旗国の義務…筆者）を充たすために、他国に依存することが許されない、という国際法の規定は、どこにも作られていない、

として、海洋法条約において求められている旗国の義務の履行について、旗国と外国（港湾国）の協力が必要、有益であることを述べている²⁰⁾。

iii S. G. Sturme y ……嘗って UNCTAD 海運部に勤務したスターミーは、FOC 船問題に関する近著の中で、FOC 船に関する諸問題を解決する方策について、若干の示唆を行ったのち

「………港湾国のコントロールは、今まで十分に効果的でなかった。しかしもし適切に組織されたならば、現在の旗国のコントロールよりも、より効果的たり得る、

と述べて、既に本稿に紹介した欧州14カ国によって、1982年に組織されたポート・ステート・コントロールに触れている。彼は効果的なポート・ステート・コントロールが、旗国によるその登録船舶に対するコントロールよりも、より効果的であるとしたのである。

iv S. G. Sturme y ……リベリア船主協議会における講演の中で、次のように述べて、現在多くの FOC 船を事実上所有・運航している先進諸国の海運会社に対し、旗国に協力すべきことを勧めている。

“……海運に関する如何なる条約も、旗国のコントロールに依存している。しかし一般的に言って、貧しい国は、それができない。それ故重要な条約を遵守することを確保するために、富裕国のポート・コントロールを頼りにしてはいけないことはなかりう¹¹⁾。”

“欧州、アメリカ、日本、ホンコン等の海運会社は、FOC 船の下で大いに稼いでいるのだから、その儲けの一部を、彼らの船が掲揚している旗国へ、ジョイント・ベンチャーの海運オペレーションを通じて、還流するようにすべきだ¹²⁾。”

V 地田知平……リベリアが ILO 147号条約及び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（STCW 条約）を批准する意向を示していることを記述した後、次のように書いておられる¹³⁾。

“これらの国際規則はまた、有効に実施されれば、これまで便宜置籍船のサブスタンダードを発生させる原因とされてきた置籍国と船舶との間の「真正なむすびつき（Genuine link）」の欠如を補い、その存在を国際的に担保する意味をもつものといえることができる。”

氏もまた海事関係国際諸条約に謳われている諸国間の協力の意義を評価しておられるわけである。

今後港湾国の、権限をもった当局により、その入港船舶に対する秩序ある適正な検問が、船舶の経済的運航に支障をきたさない限度内で行われることは、低基準船運航の防止、延いて国際海運業の正常な発展のために有効であろう。近い将来 IMO によって、ポート・ステート・コントロールの統一基準のための国際協定作成の提唱も考えられる。

(1986—7—15)

注(5) The Baltic and International Maritime Conference (BIM CO)
Bulletin 1—1982, No321 “Port State Control”

(6) 拙著「国際海事法における船舶登録要件の史的研究」1985年12月海事産業研究所版第二章第二節参照。

(7) 前掲拙著223頁「FOC 船の定義」参照。「ジェヌイン・リンク」の何

たるやが示されていないのに、それが「存在していない」ことを問題にするのは、論理的におかしい。この問題が、UNCTAD で永い間論議されたのは、そのためであった。

(8) ITF による ILO への提訴については、日本海運集会所、雑誌「海運」1983年1月号拙稿「便宜置籍船の軌跡」第1回94～95頁参照

(9) H. Meyers ; The Nationality of Ships, Marinus Nijhoff, 1967, Hague p.204

(10) Ibid ; Meyers ; The Nationality of Ships, p.297

(11) S. G. Sturmey ; The Open Registry Controversy and the Development Issue, Institute of Shipping Economics, Bremen, 1983—11, 61頁

(12) 前掲拙著「国際海事法における……」、428頁

(13) 地田知平「港運をめぐる国際関係と日本海運」、国際法外交雑誌、1982年2月17日

なお、リベリアは、ここで引用されている ILO 147号条約及び STCW 条約の両方とも既に批准している。