

船籍国と船級協会

合 田 浩 之

(日本郵船(株) 調査グループ総合調査チーム長)

目 次

はじめに

1. 船籍国の責務
2. 船級協会とその業務
3. 船籍国と船級協会
4. 「法による安全確保」
5. 「経済的手法による安全確保」
6. おわりに

はじめに

船舶の安全の確保は、一義的には、その船舶の船主の義務である¹。

海運の世界史を振り返ると、船舶の安全の確保のための手段は、大別すると、船主が自主的に安全を確保するように促すように、船主に経済的な誘因を与える社会的な工夫（これを本稿では、「経済的手法による安全確保」と呼ぶことにする。）と、船籍国の公法乃至国際条約の実施による海事行政の2種類が存在してきた（これを「法による安全確保」と呼ぶことにする。）。後者も、実質的には、伝統的には船級協会が付与する船級（その維持と海上保険の関係性）という仕組み²が役割を果たすと考えられてきた。すなわち、船舶の安全確保において船級協会の実質的意義は、大きいと考えられてきた。

ところが、おおよそ1970年代以降、「法による安全確保」については国際法の整備と、

¹ 日高正孝氏は、船級維持の前提には、船主の全責任で通常の保守管理がなされているべきであると指摘している（日高正孝「サブスタンダード船の排除に向けて－船級協会の役割－」『海事産業研究所報』410号、2000年8月、36頁）。事実、Port State Control（以下、本稿ではPSCと呼ぶ。）の検査レポートの結果を日本海事協会は、欠陥の原因を調査し、その調査結果は、関係船に周知するとともに、船主に通知し、「船舶の安全を守り海洋環境を汚さない最終的な責任を負っていることを認識し船舶の日常の保守管理を強化していただくよう」直接船主を訪問、助言、意見交換している（一般財団法人日本海事協会『Port State Controlに関する年次報告書』（2012年8月）8頁）。

² 貨物保険契約には、Institute Classification Clause（協会船級約款）が記載されるのが普通である。この約款は、貨物を輸送する船舶が、Approved Vessel（Qualifying Vessel）であることを求める。Approved Vessel（Qualifying Vessel）の要件の1つに、外航船は、国際船級協会連合（IACS）の正会員か準会員である船級協会から船級を取得することが挙げられている。

その執行体制の整備が充実し、結果として船籍国の意義が高まった。また、「経済的手法による安全確保」についても、如上の手段に加えて、新しい実務慣行が生成された。こういった理由から、船籍国と船級協会の関係には、変化が生じたと考えられる³。すなわち、伝統的なもの—船級協会の船籍国に対する優位性の喪失である。本稿では、そのような史変容について論じるものである。

1. 船籍国の責務

船舶は、いずれかの国家に登録され、船籍を付与される。

船舶に船籍を付与した国家、すなわち船籍国（旗国）⁴は、国際法上の当該国の責任として自国籍船の安全を確保することが、求められる。その手段は、①自国法を制定するか、船舶の安全に関する国際条約に参加、これを国内法の体系に取り込んで、②自国法を執行し、条約を実施して、船主をして、自国法、条約を現実に励行させることである。

船舶の安全の確保に関わってくる要素には、航法、船員、船舶の設備・構造といったものがあげられよう。

海運の世界史を振り返ると、船舶の安全の確保のための手段は、最初は、船籍国の国内法であったが、国際条約という手段も加わった。船籍国の立法、すなわち国内法を制定する、あるいは条約に参加するといったことについては、そのことに限って言えば

³ 岡本雅治氏（マーシャル諸島海事局の日本代表）は、船舶の安全に関するルールについて最終的に確定する力という点では、PSCが広範に実施された頃から、徐々に、船籍国の地位が上昇し、他方船級の地位が凋落したという感覚を持つ。岡本氏は、両者の力関係が逆転したのはIMO ISPS Code（International Ship and Port Facility Security Code）が2004年7月1日から実施されたことにあるとする（採択は2002年12月）講演をしたことがある（2013年3月25日マーシャル諸島海事局主催の第1回海事メディア懇談会における同氏の「船籍と船級」と題する講演の資料参照<http://www.iritokyo.co.jp/documents/okamotokonshinkai03252013.pdf>）。

筆者は、岡本氏の発想に触発されたことを記す。岡本氏のいう「力（Power）」なる概念は、直感的には、わかりやすいものの、あいまいなところがなくもない。また条約制度といった法的な枠組みの中でのみ提示されたものである。拙稿は、史実（法制史、産業史）を踏まえて、岡本氏の事実認識について検証し、岡本氏の指摘するところの両者の関係性について、経済的な視点からの考察を加え、岡本氏の提示したビジョンを、学問として議論に耐え得るものとして明確化する要素も含まれている。

⁴ Mansell氏はモンテビデオ条約を踏まえ、船籍国（旗国、Flag State）と国家（State）は厳密には異なると指摘する。確かに、船舶登録を受け付ける船籍国には、条約1条が列挙する国家の要件の1つ他国と関係を結ぶ力を、本国に行使され、自らは擁しない属領が少なからず存在することを指摘する（John N. K. Mansell, Flag State Responsibility, Springer, 2010, p.18）。しかし、Mansell氏自身が英国及びその属領について指摘しているように（Ibids, p.106）、属領であろうとも、本国の海事公法を継受した公法を制定、実行するのであれば、船舶の安全確保ということに限って言えば、国家と区別する実益があるとは筆者には思えない。

なお、モンテビデオ条約とは国家の権利及び義務に関する条約（Convention on Rights and Duties of State, 1933 Dec. 26, Montevideo, 165 LNTS 19）のことで、米州機構諸国は加盟しているが、日本は参加していない。

Capabilityが問題となることは考え難い。しかし、船籍国の行政については、事情が異なる。船籍国が具体的に船舶の安全を確保するためには、船舶に関する技術を知悉した高度な専門行政官を擁し、個々の登録船を適宜、実地検査し、法令・条約を順守させるCapabilityを船籍国が具備することが必要となるが、今日的な意味での便宜置籍国が出現した当時について言えば（現在の話は、後述）、そのCapabilityについては疑問視する声の方が大きかった。

もっとも、厳密に考えると、海事公法を制定しようとする船籍国政府の意思、制定した自国公法を実施する意思の有無と、自国行政官という人的資源を具備しているか、いないか、ということは次元の違う話である⁵。伝統的海運国の領域内には、「信頼度が高いとされる」船級協会が、古くから政府から独立して成立している⁶。だから船籍国は、「信頼度の高い」船級協会（今日でいうところの、RO: Recognized Organization⁷ 認定機関）に委任するという形で人的資源の具備を実現しても、船舶の安全を確保できると考えることは、不自然ではないわけである⁸。このことは、言い換えれば、海事に関する高度な専門職業人の集団に占める船級協会の比重がきわめて高かったということの意味する。

実際のところ、1948年にIMOの前身たるIMCOの発足が国連総会で承認され、1948年のHISOLAS条約、1948年のILO条約が発効した際、船体、機関、主要設備について条約は詳細を定めなかったが、それは船級協会が規則を定めていたからである⁹。

なお、信頼度の高い船級協会とは、一般にはIACS (International Association of Classification Societies Ltd.国際船級協会連合)¹⁰ に加盟する船級協会と考えられている。IACSは1968年に結成、翌1969年にIMOのオブザーバー資格を得た。IMOではIACSはイコー

⁵ 海事立法が整備され、その執行能力が具備されていないからといって、当該国に生成した海運業が非難される筋合いはないだろう。

⁶ 最古の船級協会は、英国のロイド船級協会である。組織としてのロイド船級協会は、1760年まで遡れるが（例えば、対馬和弘「ロイドレジスター250周年－世界最古の船級協会のこれから－」『COMPASS』29巻5号、2010年7月54頁）、今日的な意味での船主と保険業界との間で中立かつ公正な船級協会としての誕生は1834年と考えるべきであろう（谷山新良「ロイツ船級協会」『経済論叢』77巻6号、1956年6月、47頁）。それは、例えば、以前の格付けは、格付けが船主に迎合してルーズであったとか（同41頁）、例えばテムズ河河畔の造船所とそうでない造船所で建造された船の評価に差異があったとか（同37頁）、公正とは言い難いものもあったからである。

⁷ RO: Recognized Organization の邦訳は、認定団体あるいは認定機関、認証機関という言葉があるが、まだ定着しているとは言い難い。以下本稿では、ROと略する。ROについては1993年11月4日にIMOで採択されたGuidelines for the Authorization of Organizations acting on behalf of the Administration (Resolution A.789(18))がある。

⁸ 吉田晶子は、船舶、船舶管理会社、船主の国籍・所在が異なるということが恒常化しているという現実を踏まえ、ROが活用されているという事実が、管轄権行使の制約を一定程度回避する機能があるとも評価する（吉田晶子「国際海事条約における外国船舶に対する管轄権枠組の変遷に関する研究」『国土交通政策研究』77号、2007年7月、16頁）。

⁹ 鍛地楯生「船級協会が安全規制に果たしてきた役割」『海運』861号、1999年6月、28頁。

¹⁰ IACSについては大和田英二「国際船級協会連合（IACS）の組織・運営・活動」『Techno Marine』836号、1999年2月、87-92頁。

ルパートナーで、唯一のテクニカルアドバイザーと認識されているという指摘がある¹¹。

2. 船級協会とその業務

船級協会とは、その沿革を踏まえると、一義的には、船級業務を行う独立の第三者機関と定義できよう。もっとも、現代の船級協会の業務は、船級業務にとどまらない。船級業務に加えて、代行業務、コンサルティング業務¹²も執り行うことが普通であろう。

船級業務とは、船舶（構造・機関・電気設備）の技術規則を制定・公開し、検査対象が、技術規則にしたがって、設計・計画されかつ建造されているかを審査・検証・検査すること。また、検査対象が、就航後も、定期的な検査を通じて技術規則を満たしていることを確認することをいう。そして、技術規則に適合した船に、船級（Class）を与え、当該船舶を船名録に掲載、公表することも船級業務に該当する¹³。

この船級業務は、沿革としては、損害保険業と海運業との利害の相反の中から生じたものであった。

いずれにしても、船級協会は、伝統的に、船舶のハードの技術に関する高度専門職業人を有する集団であった。

船級協会は、如上の船級業務に加えて、船舶技術に関する高度な専門職業人の集団であることを前提に、船籍国の権限移譲をうけて、船籍国を代行し、本来の船籍国の権限である国際条約に基づく検査証明業務をも行う。これを代行業務と呼ぶことができる。

船級協会の業務は、伝統的な船級業務、代行業務にとどまらず、比較的新しい業務であるコンサルティング業務といった第三の業務が存在する。これは、1970年代半ばのタンカー及びバルカーの世界的な不況期に生じた業務である。

1つには、海運会社における工務部門の縮小によって生じた、海運会社からの技術上の助言の要請、新興の造船所への設計支援・技術指導要請¹⁴に呼応したものだからである¹⁵。

今1つには船舶管理業の生成に呼応したものであった¹⁶。船舶管理業は、破綻した船主から抵当流れの船舶の所有権を承継することを余儀なくされた金融機関には、運航・船

¹¹ 都藤幸雄氏の指摘。都藤幸雄、神久泰「国際海上安全管理体制における船級協会の役割」（インタビュー）『海運』911号、2003年8月、44頁

¹² この業務に関しては、必ずしも海事産業（海運・造船・オフショア（海洋資源開発））だけが顧客というわけではなく、陸上の一般産業も対象としている。ノルウェー船級DNVは1999年の時点で、その収入の2/3がコンサルティング業務によるものであると報じられた（「ノルウェー船級協会取締役・北欧諸国担当ヘンリック・オー・マドセン氏に聞く」『海運』864号（1999年9月）44頁）。本稿では、特段の必要がない限り、海事関連の業務のみ考察の対象とする。

¹³ 今井史彦「船級協会とは」『Techno Marine』863号、2001年9月、23頁。

¹⁴ 高度成長の頃の日本では、逆に、潤沢な技術者を擁する日本の造船所の造船技術（例えば大型化）の発展に、船級協会の規則の側の反応が遅れているというような議論もなされた（真能創「船級協会規則の検討」『日本造船学会誌』480号、1969年6月、281頁）。

¹⁵ 日高正孝、前掲注1、36頁。

¹⁶ 鍛地楯生、前掲注9、28頁。

船管理の能力も意思も十分ではなかったという時代の要請に合わせて生成された側面もある。

船舶の安全は、構造や設備といったハードの技術要件を満たすことも必要であるが、海難事故の原因の多くは、人的要因である。このことからISMコードの制定、STCW条約の改正に結実したわけであるが（本稿4.4）、船級協会はこれに呼応して、ソフトの分野においてもコンサルティングへ進出していった¹⁷。

3. 船籍国と船級協会

船籍国政府の代行検査は、条約や法の定めた基準を満足しているか否かを船級協会の検査員が判断し、船籍国から与えられた権限に基づき、証書を発行する。検査結果については、船籍国政府が最終的な責任を持つ。また検査員は、政府の官吏と同様の権限を持つわけではない。検査で不適合を発見しても、船舶を拘束するとか、是正を命じることはできない。船級協会の検査員は、是正を勧告すること、是正されないときには、証書をださないこと、政府当局に通知することまでである¹⁸。

船級の船籍国の代行機関としての条約の検査は、「船級がビジネスコンペティションの場でサービスプロバイダーとして行なうものに変化してきている」という指摘もある¹⁹。したがって、船級協会が政府機関でないことの限界性というものは、代行業務という（船籍国から受注を受けるという）業務の性格自体に内包されているといえるのではなかろうか。

4. 「法による安全確保」

4.1 主要3条約の成立とPSC

船舶の安全を確保する国際条約は古くから存在するが、Torry Canyon号の油濁事故（1967年）IMOによるMARPOL条約（1973年採択、ただし、これは発効せずにAmoco Cadiz号の油濁事故（1978年）を経て1983年にMARPOL73/78として発効）、STCW条約（1974年採択、1984年発効）、1974年のSOLAS条約（1978年採択、1980年発効）といった主要3条約²⁰の制定が、海上の安全を確保するべく現代の海運界を規律する基本的な枠組みである。これはいいかえれば、海上の安全を確保する目的の達成には、3条約出現前の枠組みのみでは、船級の維持と船舶保険をリンクさせる制度だけでは、不十分であるという国際社会のコンセンサスが生じたことを意味する。

これらの3条約は、締約国である船籍国に、自国籍船が条約を満たすように国内の制度を整備し、定期的な検査を実施、条約への適合が確認された場合、証書を発給することを規定すると同時に、いずれも寄港国にPSCの実施の権利を認める。すなわち、寄港国は内

¹⁷ 鍛地楯生、前掲注9、29頁。

¹⁸ 日高正孝、前掲注1、37頁。

¹⁹ 今井史彦「船級協会とは」『Techno Marine』863号、2001年9月、24頁。

²⁰ 最近では、これらに加えてILO海事労働条約が第四の柱と呼ばれるのは周知のとおり。

水である港²¹に入港中の外国船舶が、条約を満たすことを確認し、必要に応じて是正のための措置を講じる²²。ただし、寄港国が権利を行使するかどうかは当該国の裁量にすぎない。PSCはあくまでも、船籍国の責任を補完するものであり、その管轄権を尊重する²³。

またPSCは、地域的に協調実施され（主なるものとしてパリMOU（1982年7月設立）²⁴、東京MOU（1993年12月設立））、サブスタンダード船の情報を共有し、サブスタンダード船に対して集中的な措置を採る。

4.2 条約と船級協会

船の構造などに関する現在のIMOの条約も船級協会の規則のほとんどを採用しているという指摘が2003年8月にあった²⁵。もっとも、船舶の安全を船級協会の船級取得で担保できるのか、という疑念は、その少し前から生じている。1999年12月12日に生じたERIKA号（マルタ籍）の油濁事故の際、船級協会に対する批判が生じた。同船は事故当時船齢24歳だったが、建造以来、日本海事協会（NK）、米国船級協会（ABS）、フランス船級協会（BV）、イタリア船級協会（RINA）を転々としたからである²⁶。しかも、これ

²¹ 内水は、寄港国（沿岸国）の領域主権が及ぶ。特別の条約上の義務を負わない限り、入港しようとする外国船舶に対して、入港条件を設定することも、入港を拒否することも可能であると解されてきた。ここでいう特別の条約として、日本は「海港ノ国際制度ニ関スル条約及規程」を1926年に批准しており、相互主義を前程として、外国私船に対して、自国船または第三国の船舶と均等待遇を保証することが義務付けられてきた。

外国商船の寄港条件については、SOLAS条約の付属コードである「船舶及び港湾施設の保安のための国際コード(ISPS Code: International Code for Ships and Port Facilities)」が発効したことにより、自国に入港する船舶に対して、一律に情報通報を義務付け、入港の可否を決定する多国間の枠組みが新たに設定されたことになる。

また内水においては船舶の管轄権は船籍国だけでなく、寄港国の管轄権も及ぶが、寄港国は船舶の内部規律については、寄港国の法令の執行を控えてきた（山本草二『国際法』有斐閣、新版、補訂、1997年、358頁）。

²² 日本では入港する外国船舶に対する管轄権の行使については、船舶安全法（昭和8年法律11号）、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（昭和45年法律136号）、船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和26年法律149号）、船員法（昭和22年法律100号）にて規定している。なおPSCは船籍国を補完するものであるから、船籍国が条約履行に積極的になれば、おのずとPSCの意義はかわってくる。この点については別稿で論じる。

²³ 国連海洋法条約は、海洋環境保護について沿岸国と寄港国に、外国船舶に対する管轄権を与えている。ただし、船舶の設計、構造、乗組員の配乗、設備について領海または排他的経済水域を航行する外国船舶に対して、一般的に受け入れられている国際基準を超えた内容の法令を適用することはできないとする（同21条2項）。

²⁴ 1978年のハーグ覚書が発展したもの。締結時はILO147号条約に基づく船員の労働条件にかかわるPSCを実施する目的だったが、Amoco Cadiz号の油濁事故（1978年）を契機に海上安全、海洋汚染防止をも包括するものとなった(http://www.parismou.org/Organization/About_us/2010.12.28/History.htm)。

²⁵ 都藤幸雄氏の指摘。都藤幸雄、神久泰、前掲注11、43頁。

²⁶ 坪井聖学「特集 船級協会－“エリカ”事故で世界的な再編の波」『COMPASS』20巻1号、2001年1月、71－72頁

らの船級は、IACSに加盟しているものであった。

そして、2002年11月13日に生じたPrestige号（バハマ籍）の油濁事故（右舷外板に亀裂が生じた。）を契機に、船の安全や環境に最も影響力を及ぼす構造規則を船級協会に任せるとはならず、IMOが決定すべきである、という意見がバハマ政府、ギリシャ政府共同で出された。すなわち、これまで各国、各船級によって異なっていた船体構造の基準²⁷について、今後はある一定の目標を定め、国際的に合意された要件を設定する「目標達成志向型新造船構造基準（Goal-Based Standard：GBS）」の作成をIMO第89回理事会（2002年11月）に提案した。

この問題はMSC77（IMO第77回海上安全委員会、2003年5月～6月）で議論され、両国の提案が多くの政府の支持を得て、今後の議論のベースとなった²⁸。これは、同船の事故について、船体強度が問題とされた際、米国船級協会（ABS）は2001年4月の定期検査において問題がなかったと述べる一方、船籍国であるバハマ政府（SOLAS条約加盟国）は、船体構造の評価手段を制定していなかったという事実が浮かび上がったことを背景としていた²⁹。

その後GBSは、MSC87（IMO第87回海上安全委員会、2010年5月）で採択され、2016年7月1日以降に建造契約が結ばれるバルカーとタンカーは、GBSに適合した船級規則のもとで設計、建造されなければならなくなった。すなわち、船籍国の集合体であるIMOが、船舶の達成すべき目標（Goals）、目標達成のための機能要件（Functional Requirements）、機能要件を満たすか否かを判断する適合性の検証方法（Verification of Compliance）を定め、その下位の階層として位置付けられた船級規則をIMOが審査するという構造になったのである³⁰。

4.3 PSCの経済的意義と、船級協会・船籍国の意義

PSCは営利企業たる海運企業に重要な意味を持つ。出帆が差し止められれば、船主にはオフハイヤーが生じる³¹ことであるし、用船者からすれば、流通在庫が滞貨となり機会損失といった間接損害が発生することになる。これは、積み重なれば、斯様な船主を忌避する理由となろう。そうであるならば、船主に対して、経済合理性から、PSCによる船舶

²⁷ 船級協会毎の規則の統一についても、MSC77の議論を受けて、IACSが統一構造規則を策定するに至った。日本船主協会『船協海運年報2004』7章6節（http://www.jsanet.or.jp/report/nenpo/nenpo2004/text/nenpo2004_07-6.pdf）この資料には頁が振られていない。なお、規則が統一されたのは構造だけである。

²⁸ 都藤幸雄氏の指摘。都藤幸雄、神久泰、前掲注11、43-44頁。

²⁹ 日本船主協会『船協海運年報2004』7章6節（この資料には頁が振られていない。）（http://www.jsanet.or.jp/report/nenpo/nenpo2004/text/nenpo2004_07-6.pdf）

³⁰ GBSには更に5番目の階層に造船業界の標準（船級規則を補完する。）を置く。なお、柴崎公太「船体構造設計を取り巻く状況と関連規則の今後の方向性について」『テクニカルレビュー』（ユニバーサル造船）No.6, 3頁（2010年10月）を参考にした。

³¹ PSCを実施する側（例えばパリMOU）は、PSCの対象とする船舶に不当な遅延を生じさせないように努力するという原則を持っている（http://www.parismou.org/Organization/About_us/2010.12.28/Principles.htm）。

の出帆差し止めを回避するような行動を選択させるだろう。それは、船舶の品質への改善という正攻法も当然、含まれる³²。あるいはPSCそのものをうける確率を小さくする努力を促すだろう。具体的には、PSCが実施される確率の低い船籍国を選んで置籍するという行動である。

実際のところ、PSCの実施側（各MOUあるいは米国沿岸警備隊）は、全船舶に対して均等にPSCを実施するのではなく、リスクの高い船を独自に推定し、メリハリをつけて実施している。逆に言えば、船主の側では、呼応して対策を講じ、船の不稼働を回避する。そもそも船級協会は、船主に対して、船舶の品質を高める措置を日常的にとっている。IACSメンバーもPSCに抑留されるような船は排除しなければならないという点で一致している³³。自分の船級船に対しても、船級検査やPSCで修正勧告が多い船にたいして特別なフォローアップシステムにあてはめ、抑留されないように船舶の品質を高める措置を取る³⁴。

またPSC実施国あるいは、個船のみならず船籍国別、船級協会別に検査結果を公表する。良好な成績を揚げている船籍国はPSC実施側から、その旨、認定され公表される（パリ、東京MOUのホワイトリスト、米国沿岸警備隊のQualship21認定³⁵）。この認定を船籍国（例えば、パナマ³⁶、リベリア³⁷、マーシャル諸島³⁸、キプロス³⁹、英領マン島⁴⁰等）は意識する。逆に成績不良の船籍国の認定、公表（いわゆるブラックリスト）もあり、こちらも船籍国に意識されている。

このようにPSCは、国際条約に基づいて、締約国たる入港国が国内法に基づいて、船主に国際条約を促す手段であるが、その実効性の担保は、船主の経済合理性にある。要するに直接的には、用船料収入・運送契約の受注を減らすリスク回避行動によってなされている。もっとも、このことは仮にPSCの結果が、船主や船籍国から見て不当であったとしても、船主がPSC実施国に対して、船主が直接、当該国が用意した正規の手続きに基づき争うということを船主に断念させるといった懸念がなくもない⁴¹。

³² 日本航海学会の日本の水先人会へのアンケート調査によれば、問題点を指摘される船の件数が減少し、それはPSCの効果によるとする（森田幹、鈴木三郎、早川克己「外航船実態調査Ⅲ」『日本航海学会論文集』111巻、2004年9月、301頁）。

³³ 都藤幸雄氏の指摘。都藤幸雄、神久泰、前掲注11、44頁。

³⁴ ノルウェー船級協会（DNV）の事例。坪井聖学、前掲注26、76頁。

³⁵ 船籍国のみならず、船舶管理会社、船主、船舶に対しても認定がなされる。

³⁶ パナマ海事局Alfonoso Castilleroの証言（Fairplay, 2011, Jan, 20. p.16.）。

³⁷ リベリアの船舶登録の代行会社LISCR社最高執行責任者Scott Bergeronの証言（Fairplay, 2011, Jan, 20. p.19.）。

³⁸ マーシャル諸島海事局日本支局（<http://www.iritokyo.co.jp/question/index.html>）。

³⁹ 日下部佳子「船籍国を超えて一キプロスが目指す海運立国」『COMPASS』25巻5号、2006年7月、42頁。

⁴⁰ Fairplay, 2011, Nov. 04. p.44.

⁴¹ 個船のPSCの結果は、Equasis（<http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage>）なるデータベースにて、広く公開されている。他方PSCの結果の妥当性に対する船主の救済は、法的には、PSC実施国の一般的な救済手段を踏むしかない。このことは船主の権利擁護という点では、筆者は問題があると考えるが、紙幅の関係から、別稿に譲る。

この場合、船主の負託に応じてPSC実施国なる主権国家に対して争う役割を期待されるのは、船籍国であろう。最近では、登録船に対して、その品質を高めるべく積極的に活動するにとどまらず、船主への便宜提供⁴²の一環として、PSCに対して船主や船籍国から見て不当な措置がなされた場合には、積極的に、措置への抗議を行うとか、措置の撤回を実現する国さえ現れている（マーシャル諸島、リベリア）⁴³。

もちろん、船級協会もPSCに対して全く受け身というわけではない。ただ、問題は、船級協会と寄港国との関係である。例えば日本海事協会の場合「寄港国政府から報告された欠陥内容に関し、船級や条約の要件の解釈に違いがあると判断された場合、又は同政府から解釈を求められた場合は、IACSの解釈や本会の解釈を担当PSC検査官に説明」しているとする⁴⁴。要するに筋は通しているが、非政府組織としての限界があるといえよう。

4.4 PSCの拡大と船級協会の変容

PSCは、ISM Code（1994年改正の1974年SOLAS条約）の全船舶への適用（2002年7月1日から）⁴⁵を契機に変貌した。このことにより、PSCにおいては（船級協会が伝統的に関与してきた）船舶のハードウェアのみを対象にするのではなく、本船の保守・操作に関するシステムの欠陥まで多く指摘されるようになってきたからである⁴⁶。

ISM Codeの導入の意義は、ヒューマン・エラーを原因とする海難事故の防止にある。海難事故は船舶のハードウェアを原因とするものもあるが、圧倒的件数としてはヒューマン・エラーに起因するものだったからである。

実際のところ、PSCにおいて、サブスタンダード、船級規則、船級が検査する条約要件を満たさないことにより拘束される船は減っている。運航管理上の不備（メンテナンス不良（安全設備、救命設備の期限切れ）、船員資格不備、法定船員数不順守。居住区の不衛生）の方が圧倒的に多い⁴⁷。

船級協会は、そういった流れに呼応して、その業務をハードウェアに関する船級・代行業務にとどまらず、ソフトウェアに関するコンサルティング業務へと拡張していった（本稿2. 参照）。

5. 「経済的手法による安全確保」

タンカー及び不定期船の用船の世界においては、船舶⁴⁸に対して用船前検船が行われ

⁴² 船籍国は、一義的には、船舶に対する政府としての管理のために船籍登録業務を執行しているが、その執行の様態の如何によっては、船の稼働に直接的な影響を及ぼし、船主経済にも影響を及ぼす。船籍国の中には、この点への船主への配慮を重視する国がある。

⁴³ 1996年時点では、船籍国が自国以外に検査官を派遣するような世界規模での即応体制はなく船級協会が代行していた（中村靖「世界におけるポートステートコントロールの現状とその対策」『Techno Marine』810号、1996年12月、45頁）。

⁴⁴ 一般財団法人日本海事協会『Port State Controlに関する年次報告書』2012年8月、8頁。

⁴⁵ タンカー、バルカー、LNG船、客船への適用は1998年。

⁴⁶ 一般財団法人日本海事協会、前掲注44、序文。

⁴⁷ 神久泰氏の指摘。都藤幸雄、神久泰、前掲注11、45頁。

⁴⁸ 国際条約（ISM Code）が船舶管理会社を掌握するように、後述のOCIMFも船舶管理会社を対象とする検査体制（TMSA：Tanker Management and Self Assessment）を整備している。

るという商慣行が、定着している⁴⁹。1993年からOCIMF（Oil Companies International Marine Forum）⁵⁰が実施しているSIRE（Ship Inspection Report Program）が、そのはじまりである。

検船によって検船員から、安全面についての基準に適合していないと判断されれば、用船の対象とはならない。あるいは、積出し、あるいは受け入れターミナルに寄港できなくなるため、タンカーにおいては、普通の船主ならば、SIREの枠組みでの検船をうけないという選択をすること、すなわち船舶の安全面について独自の見解を採用するということは、タンカー実務を知るならば、到底考えられない。OCIMFの基準は、国際条約の規定の上を行く内容であることが広く知られている。

現在では、バルカーの世界にも用船前検船の商慣習が形成しつつある。Rightship社（2001年）の検船がそれである。Rightshipは、豪州に拠点を置く船舶格付会社で、穀物メジャーのCargill、鉄鉱石の鉱山会社BHP Billiton、Rio Tintoが支持している⁵¹。

したがって、船主には、いずれの国に置籍するかを問わず、船舶の安全に関する諸条約を順守する誘因が高まっていると考える方が自然であると筆者は考える⁵²。

6. おわりに

1970年代後半からはじまった船舶の安全を目的とする国際条約体制の整備と、1980年代から90年代にかけてはじまったPSC等の国際条約の実施、条約制度をうけた商業海運のあらたな実務慣行の形成という現実の中で、船級協会と船籍国との関係は変化した。船舶の安全確保の主人公的な存在から、制度上は、船籍国の下に組み込まれるようになった。

もっとも、船級協会が海事に関する高度な専門職業人の集団であるという事実そのもの及び、その活躍を前提に、さまざまな制度設計がなされていることについては、従前とかわりはない。

以上

⁴⁹ タンカー用船の世界において、1993年からOCIMF（Oil Companies International Marine Forum石油会社国際海事評議会）が実施しているSIRE（Ship Inspection Report Program）が、そのはじまりである。この商業慣行は、CLC/FC条約といったタンカー起因の油濁事故に関する民事賠償・補償体制が確立し、用船者たる石油会社も補償負担が規定されていることに関係していると、筆者は考える。用船者は用船契約を通じて、船主に船舶の安全や品質を高めるように誘因を与えていると筆者は考えるのである。

⁵⁰ OCIMFはTorrey Canyon号の油濁事故（1967年）を契機に、海洋汚染に対する社会の関心がたかまったことをうけて1970年結成、1971年にはIMO からConsultative Statusを獲得した（<http://www.ocimf.com/Organisation/Introduction>）。

⁵¹ http://site.rightship.com/why_faqs.aspx#faq_6

⁵² もちろん、タンカーとバルカー以外の船種以外にも商船は存在する。しかし検船制度がないからといって、液化ガス運搬船や自動車船、大型コンテナ船といった場合、そのオペレーターは、限定的な存在であり、安全運航の意識が低い船社とは認めがたい。