

1 締約国会議に向け、STCW条約改正原案の審議が大きく前進

IMO第41回訓練・当直基準小委員会 (STW41) の結果概要について

IMO第41回訓練・当直基準小委員会(STW41)が平成22年1月11日から15日にかけてロンドンのIMO本部で開催され、STCW条約の包括的見直しおよび船舶安全配員原則の見直し等について審議された。

1. STCWの包括的見直し

(1) 推進出力(Propulsion Power)の定義(附属書1-1規則関係)

機関部職員の資格要件は、附属書第3章において機関出力の大きさによって定められている。この「推進出力」の定義は、附属書1-1規則中において「船舶のすべての主推進機関のキロワット表示による連続最大出力であって船舶登録証書その他公的文書に記載されているもの」と規定されているが、これを「メーカー/製造所、発表の連続最大出力」に改正すべき提案文書がSTW39において提案され、STW/ISWG2における修正案が事務局より提示されていた。

事務局の修正案の「メーカー/製造所、発表の連続最大出力」は、民間企業のデータを何等の第三者による検証もなく採用することとなってしまう、国の安全確認行為を否定することにつながるとして、日本は「推進出力の大きさは、主管庁または検査機関が確認した連続最大出力を採用すべき」とした提案文書を提出していた。

STW/ISWG2修正案が採用された場合、出力制限装置を設置して本来の連続最大出力を制限した出力値を「推進出力」としている日本の運用は認められなくなることから、特にこの運用が普及している日本の内航貨物船において、現行の乗組み体制の維持が困難になるケースが発生することになる。

日本から「メーカー/製造所、発表の連続最大出力は正確である保証がなく、定義を定める条文には馴染まないため、採用すべきでない」旨を主張した



ところ、これが受け入れられ、本提案は否決された。

(2) 資質基準(コードA-1-8節関係)

STCW条約は、各締約国に対し、海技資格証明制度に関する管理システムを構築し、5年に1度、独立した評価結果をIMO事務局へ提出することを義務付けており(資質基準 A-1-8節)、提出された評価結果を通して、IMO事務局および海上安全委員会がその有効性を審査している。

この資質基準制度に関し、実効性の更なる向上のため、「IMO事務局は、各締約国より提出された独立評価結果を他の締約国の要請に応じて提供する。」旨を追記することがSTW39において提案され、STW/ISWG2における修正案が事務局より提示されていた。

この提案が採用された場合、評価結果が各国に提

供されることになり、各国からの照会が増加し対応作業に追われること、また、評価対象も増加することとなり、評価実施者に影響を及ぼし、資質基準制度の信頼性を損なうことに繋がる可能性が大きいと考えられる為、最悪の場合、日本は、「提案内容は、資質基準の信頼性を失い、条約全体の実効性を弱体化させることに繋がる」としたIMO事務局のコメントを支持したが、透明性の確保および監視システムの向上を理由に、EU加盟国がその必要性を強く主張したため、議論の結果、締約国会議において再度検討することになった。

(3) 身体基準証明書(コードA-1-9節関係)

視力基準中の色覚基準を明確にすることを理由に、EU諸国より、今回新たに「正常な色覚であること」を明記する提案文書が提出されている。この提案が採用された場合、色覚の異常程度に関わらず、船員としての就業に支障をきたすおそれがある。

日本から、「正常な色覚であること」の定義が不明確であることを踏まえ、「国際照明委員会(CIE)における運輸事業従事者向けの色覚基準に関する勧告」を基準として取り入れ、「業務に支障のない色覚であることを規定すべき」旨を主張したところ、これが受け入れられ、日本の主張どおり採用されることとなった。

(4) 経過措置規定(附属書1-15規則関係)

改正条約の経過措置規定について、米国より「各国政府、教育機関、会社、受験者等の改正条約への対応に配慮すべく、十分な経過期間を設ける必要がある」との理由により、2012年1月施行、5年後の2017年1月完全施行とする案が提示されている。

改正条約の経過措置規定について、2012年1月施行、5年後の2017年1月完全施行とする案が提示されていた件については、満場一致で合意された。

(5) 機関部職員の能力要件

(コードA-3-1節およびA-3-2節関係)

機関部職員の能力要件については、体系的な形式、内容の漏れ、重複等の問題があるため、日本より「①

体系的に再編集し、理解を容易にし、②時代に適応した内容とすべく、漏れ、重複箇所を追加・削除すること」をSTW40において提出したところ、その重要性が理解されたため、以後、日本を調整役とするレスポンスグループにおいて各主要海運国と検討を続け、本会合に最終検討結果を提出している。

フランスと国際運輸労連(ITF)が検討時間の不足を主張する一方、多数の国等から支持する旨の発言があり、WG1における詳細な検討の後、**ほぼ日本の提案文書どおり採用**されることとなった。

(6) 電気技士資格

(附属書およびコードA第3章関係)

最新技術とコンピューター制御の導入状況に対応した資格を新設すべく、機関士の職務に含まれる電気制御装置、電気機器の運用・保守・整備に関する業務を専門職として、「電気技士」の資格要件を新たに規定すべきとした提案が複数国から提案されている。

日本は、①1995年の条約改正後、それほど多くの新技術が導入されていないこと、②電気・電子に関する知識・能力は機関士に関する能力に密接に関係していること、③新資格が導入されることにより、機関士が現場で培う技術向上の機会を減少させ、機関士の総合的な能力低下に繋がること、との理由により反対していたが、電気関係の専門職員に対するニーズが相当ある以上、統一的な資格要件を作る意義は大きいとする意見が大勢を占め、既に部員レベル及び職員レベルにおいて資格導入に向けた具体的な検討が進められている。(管理レベルの導入は保留)

電気技士の資格は、審議が保留されていた「管理レベル」の導入の必要性について議論が展開され、日本が管理レベルは不必要である旨を主張したほか、多数の国からも「職員レベル」と「部員レベル」の2つの資格要件とすべき旨が主張された。そのため、「管理レベル」は一旦削除されたが、コードB(非強制的指針)部中に残すべきとの提案が再度数か国からなされ、議論の結果、**締約国会議において検討することになった。**

また、「機関部職員の資格は電気技士の資格を包含すること」を明記すべきとした国際海運連盟(ISF)

等による提案は、多数国が支持を表明しこれが受け入れられた。

(7) 全ての船員に対する基本的な安全に関する訓練(附属書6-1規則およびコードA-6-1節関係)、救命艇および救助艇等に関する訓練(附属書6-2規則およびコードA-6-2節関係)および上級消火訓練(附属書6-3規則およびコードA-6-3節関係)

現行の附属書6-1規則、6-2規則および6-3規則に規定する訓練等の要件については、5年毎の更新講習の義務付けの対象から外れているが、現在、これら訓練項目について、船員としての専門的能力を的確に維持することを目的として、新たに「再教育訓練施設における5年毎の再教育訓練の受講および能力証明」を義務付けることが提案されている。

現行の附属書6-1規則、6-2規則および6-3規則に規定する訓練要件について、5年毎の「再教育訓練の受講」および「能力証明」の義務付けが提案されていた件については、5年毎の「能力証明」の義務付けのみが合意され、「再教育訓練の受講」の義務付けについては反対多数により否決された。

日本からは、「訓練実施の可能性について疑義があり、船員の経験や年齢を考慮すべきであること、高所からの水面への飛び込み、ライフジャケット着用での反転した救命いかだの復正に関する能力の証明については、承認された視聴覚教材を使用した講習に参加することで評価されるべきである」との発言を行い、バハマ、デンマーク等より支持されたが、長年かけて検討した内容であり、また、アメリカ案は5年ごとの再教育訓練を主張しているのではないとして、個々の生存技術に関する附属書表A-6-1-1で船上訓練および経験で維持できる能力基準に含むことに難色を示し、アメリカ案が採用された。

なお、評価の方法については、特に規定されず、各国毎の方法での実施に任せることで意見がまとめられた。

(8) 最短休息时间規制(コードA-8-1節関係)

ILO第180号条約(船員の労働時間に関する条約)およびILO海事労働条約における最短休息时间規制

と整合性を確保することを理由に、「他の条約の規定がある場合、最短休息時間の下限を(週77時間から)週70時間まで引き下げることができる」旨を追記することがSTW39においてEU諸国より提案され、STW/ISWG2における修正案が事務局より提示されている。この提案が採用された場合であっても、日本は既に週72時間の最長労働時間規制を採用しているため支障は生じない。

STW40において「STCW条約は、社会法的内容を含むILO条約の規定を直接引用しない」旨が既に合意されていることを踏まえ、日本からは「労使の力関係が反映される団体交渉協約の結果次第で最短休息时间数に特例を認める本案は、航行安全確保のための国際基準に盛り込む規定として相応しくない」旨の理由により反対を表明したが、EU加盟国およびノルウェーがILO条約との整合性を図る必要性を強く主張したため、議論の結果、締約国会議において再度検討することになった。

2. 安全配員原則の見直し

船舶の航行安全を確保するために必要な最小配員数を決定する際の基本的な考え方である船舶安全配員原則はIMOにおいて決議されており(Resolution A.890(21):安全配員原則)、IMO加盟国は、SOLAS条約5-14規則により、この安全配員原則に従って船員を配乗させることが要請されている。

この安全配員原則について海難事故の研究結果を引き合いに出し、安全配員原則に実効性を持たせるためには、画一された配乗規制を強制する必要があるとし、現行のSOLAS条約5-14規則中に、「各主管庁は、安全配員原則に従った監査可能で透明性の高い最小配員規制を定めること」を追加することを提案している。

この現行の船員配乗規制について、より合理的・効果的なものに改めるべく、2010年を作業完了目標として「安全配員原則の見直し」および「新たな強制規則の策定」の2点から議論が行われている。

(1) 安全配員原則の見直し

STW40における議論において、「最小配員数の基

準を一律に設定して強制すべき(500トン以上の船舶における3名以上の甲板要員の強制化等)」とする英国等の主張に対し、日本は、「最小配員数は国際的に一律の基準を設定するのではなく、疲労を引き起こす諸々の要因を総合的に勘案して各主管庁が決定すべき」旨をオランダ、ノルウェー、デンマーク等と共に主張し、ほぼ全面的に採用された。

(2) 新たな強制規則の策定

事故船舶においては安全配員原則がないがしろにされているケースが多いことを示す調査結果が報告されたことを契機として、英国および仏国より、安全配員原則の国内法制化を明確に義務付けるべくSOLAS条約5章14規則を改正すべき旨が主張されている。

「(1)安全配員原則の見直し」に関する議論については、日本からの「最小配員数は国際的に一律の基準を設定するのではなく、疲労を引き起こす諸々の要因を総合的に勘案して各主管庁が決定すべき」旨の主張が支持され、実質的に現状を維持する方向で最終化された。「(2)新たな強制規則の策定」に関する議論については、英国および仏国より、安全配員原則の国内法制化を明確に義務付けるべくSOLAS条約5章14規則を改正すべき旨が提案され、これが合意された。

なお、これら審議結果については、本年7月に開催

予定のNAV56における審議を経て、本年12月に開催予定のMSC88において最終的に検討されることとなった。

3. 船舶安全代表者の職務と訓練

IMO第82回海上安全委員会(MSC82)からの指示により、船内における安全を確立・維持するための船舶安全代表者(Ships Safety Representative)の職務および訓練^{しゅうれん}についてSTW小委員会で検討を行ったが、議論が収斂しなかったため、海上安全委員会(MSC)と海洋環境保護委員会(MEPC)との合同WGにて審議を行い、それを踏まえてSTWにおいて再度検討することとなっていた。

MSCとMEPCの合同WGでの審議結果は、船舶安全代表の職務および能力要件をISMコードに盛り込むのではなく、既存のガイドラインの修正で対応すべき旨が合意され、今後、MSC/MEPC合同WGにおいて、船舶安全代表の職務および能力要件に関するガイドラインを検討してゆくこと、STW小委員会に対し、本件に関する検討の中止を指示することが合意された。

4. 議長および副議長の選挙

STW小委員会次期議長として現議長Rear Admiral Peter Brady氏(ジャマイカ)再選の提案が中国からあり、他の多くの代表もこれを支持し、再選が決定した。副議長として現副議長Mr. A. H. Kayassi氏(レバノン)再選の提案がギリシャからあり、他の多くの代表もこれを支持し、再選が決定した。

5. 次回会合

締約国会議を本年6月21日から6月25日にフィリピンで開催する予定であることが、事務局から報告があった。

(海務部・加島)

