

8・1 混乗の拡大に伴う船員対策

8・1・1 日本籍船の現状

1990年より「新たな丸シップ」として開始された日本籍外航船の混乗は、外航二船主団体と全日本海員組合の合意に基づくものであり、この混乗制度の根幹である法定職員の軽減は、船舶職員法第20条の「乗組み基準の特例」により許可されている。

また、2002年2月1日からのSTCW95条約の完全施行に対応して、法第20条の規定に基づき特例として配乗されている外国人職員については、当該船員出身国の海技免状を所有することで、員外職員として当直に組み込まれるとともに、日本国政府から員外職員の承認書が発給されている。

一方、1996年の国際船舶制度の導入により、日本人船長・機関長2名配乗船を含む、承認外国人船員配乗の国際船舶が誕生している。

2003年6月末日現在就航中の日本籍船(外航船)は106隻となっており、その内訳は、1994年5月から実用化された混乗近代化船7隻、1995年9月から実用化された混乗近代化深度化船16隻であり、それ以外が83隻となっている。

8・1・2 外国人船員対策

1. 外国人船員の労働条件

一方的に設定した賃金のベンチマークを強要するITF(国際運輸労連)の活動に対抗するため当協会は2003年7月、これまで同問題に取り組んでいた船員対策特別委員会に代えて、国際船員問題タスクフォースを立ち上げた。タスクフォースは外国人船員問題に関する「緩やかな関与」の流れを踏まえ、さらに踏み込んだ対応について検討を開始した。同タスクフォースは8月にはフィリピンに代表団を派遣し、フィリピン官労使が2004年1月からのベンチマーク引上げに反対であることを確認し、フィリピン船員組合(AMOSUP)に対し、賃金凍結運動を引続き展開するよう要請した。

タスクフォースは更に9月から開始されたIBF(International Bargaining Forum:国際団体交渉協議会)交渉へ人材を派遣し、交渉に立っていた国際船員協会に船社側からより鮮明な意見の伝達を行なった。

2. IBF(国際団体交渉協議会)と地域交渉

IBFの場には国際船員協会とIMEC(International Maritime Employer's Committee)が構成するJNG(Joint Negotiation Group:合同交渉団)が参加し、ITFと協議を行うこととなった。

9月から11月の間に行なわれたIBFではIBFフレームワーク協定について交渉を行ない、その結果、JNGとITFは2004年1月1日から2005年12月31日までの2年間有効なIBFフレームワーク・トータル・クルーコスト協約に合意した。

この協約ではベンチマーク方式が廃止され、新たにTotal Crew Cost(1隻あたりの総賃金を決

定するという)方式が採用されるようになっており、船員の賃金についてローカル交渉に委ねられる部分が広がられた。

このIBFに参加しなかった船主には従来どおり、ITF ベンチマーク方式による賃金(AB 船員について1400米ドル)が適用される他、IBF 協約に付与される次の様な特典を受けることが出来ない。

- Blue Certificate に較べて発給手続きが簡素化された Green Certificate
- ITF 査察乃至ボイコットの廃止
- ITF 福利基金にJNG 専用枠(5%の特別専用基金)の設定
- 専用 e-mail によるJNG-ITF 間の連絡体制の整備
- 総賃金においてより柔軟な WAGE : FUND 比率の設定
- 紛争処理手続きの迅速化

12月に開催された地域交渉においてはWage 対 Fund の比率を86.42%:13.58%に設定したことで基本給を従来どおりの水準に据え置くことが出来た。

また、Fund 部分にはESF (Employment Stability Fund : 雇用安定基金)及びISCA (International Seafarers Cooperation Activity Fund : 国際船員協力分担金)を新設した。これらESF 及びISCA は夫々乗組員1名当たり月額5米ドル及び2米ドルとし、前者は日本海運を担いうる船員並びに海運技術者育成などに、後者はIBF 協約の為の活動資金に運用されることを目的としている。

今回の交渉の結果、当初は日本船社全体で年間約50億円と見積もられていたコスト増は年間約6億円にとどまった。

3. IBF における交渉体制の強化

これまでITF との交渉には国際船員協会が取組んで来たが、2006年の協約改訂交渉に向けて、日本の雇用者側の体制を強化することが重要であることとして、船社は国際船員協会とより緊密な関係を構築することとした。これにより、日本郵船、商船三井、川崎汽船の大手3船社は個別船社として国際船員協会に加盟し、同組織は国際船員労務協会へと発展的に改組することとなった。

当協会は船員の賃金について従来からの方針、即ち、

- 船員の賃金は、その船員の居住国の物価に見合うものであること

- 労働協約は雇用者と船員の出身国組合の間で交渉されるものであること

- ITF FOC キャンペーンとその他関連政策を容認しないこと

の三原則を堅持し、発展させることとして地域事情に基づいた労働条件決定方式の確立に向けて「政策」を担当し、「交渉」は国際船員労務協会が担当することとした。

2003年7月に立ち上げられた「国際船員問題タスクフォース」は外国人船員問題に関して以上のような整理をつけたので、2004年3月を以ってこれを解散し、以降は「労政委員会」の中での活動となった。