

外国人船員承認制度—機関承認校の認定更新に向けて—

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201709

日本海事センター 企画研究部

研究員 野村 撰雄

1. はじめに

いわゆる外国人船員承認制度のうち機関承認制度(後述)については、その一部について更新作業が必要な時期を迎えている。

そこで本稿では、改めて外国人船員承認制度及び機関承認制度の位置づけを確認し、今後に向けた視点を整理しておくこととしたい。

2. 外国人船員承認制度の導入

①STCW 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」(以下「STCW 条約」。)は、1967 年にリベリア船籍のタンカー(トリー・キャニオン号)が座礁して英仏両国沿岸を汚染した事故を契機として、船舶の航行安全を確保するため、船員の技能に関する国際的な基準として 1978 年に採択されたものであるが(1984 年発効。日本は 1982 年に批准。)、他の締約国が発給した船長など資格証明書の承認については、1995 年改正において手続を規定し(第 I-10 規則)、2010 年改正ではその手続を強化して今に至っている。

同条約第 I-10 規則第 1 項は、「主管庁は、他の締約国又は他の締約国から権限を与えられた者が船長、職員又は無線通信士に対して発給した証明書を第 1-2 規則 7 の規定に基づく裏書により承認するため」、「施設及び手続の点検を含む当該他の締約国の評価を通じて、能力、訓練及び資格証明の基準並びに資質基準に関するこの条約の要件が十分に満たされていることを確認すること」、及び「この条約に基づいて定める訓練及び資格証明のための制度に関し重要な変更が生じたときは、迅速に通報することを、関係する締約国と合意すること。」と規定している。

同規則第 2 項は、「第 2-2 規則、第 3-2 規則若しくは第 3-3 規則の規定又は管理の水準における第 7-1 規則の規定に基づいて発給された STCW コードに定める証明書の承認を求めるために当該証明書を提出する船員が、遂行することを認められている職務細目に関連する主管庁の海事法令について適当な知識を有することを確保するための措置をとる。」とする。

これらによれば、承認する側の主管庁は、承認される側の資格証明書を発給する国について船員の能力、訓練及び資格証明等にかかる STCW 条約の要件が満たされていることを確認した上

で、両当事国間で必要事項を書面で合意し、また、承認を受ける特定の船員については承認国の海事法令に関する知識を有することを確保しなければならないとされている。

②船舶職員法

国内においては、日本籍船及び日本人船員の確保のため、海上運送法の 1996 年改正により導入された国際船舶制度とパッケージで、外国人船員を船舶職員として日本籍船に乗り組ませることが議論された。外国人船員を登用することにより船員費を抑えて、「国際船舶」(安定的な国際海上輸送の確保上重要な一定の日本籍船)の国際競争力を強化することが目的である。当時の試算では、日本人船員が乗り組む外航日本籍船の船員費は、東南アジア人船員が乗り組む場合の約 3.5 倍とされ、船長・機関長以外を東南アジア人船員に代えると約 1.7 倍にまでその格差が縮まると見込まれた。

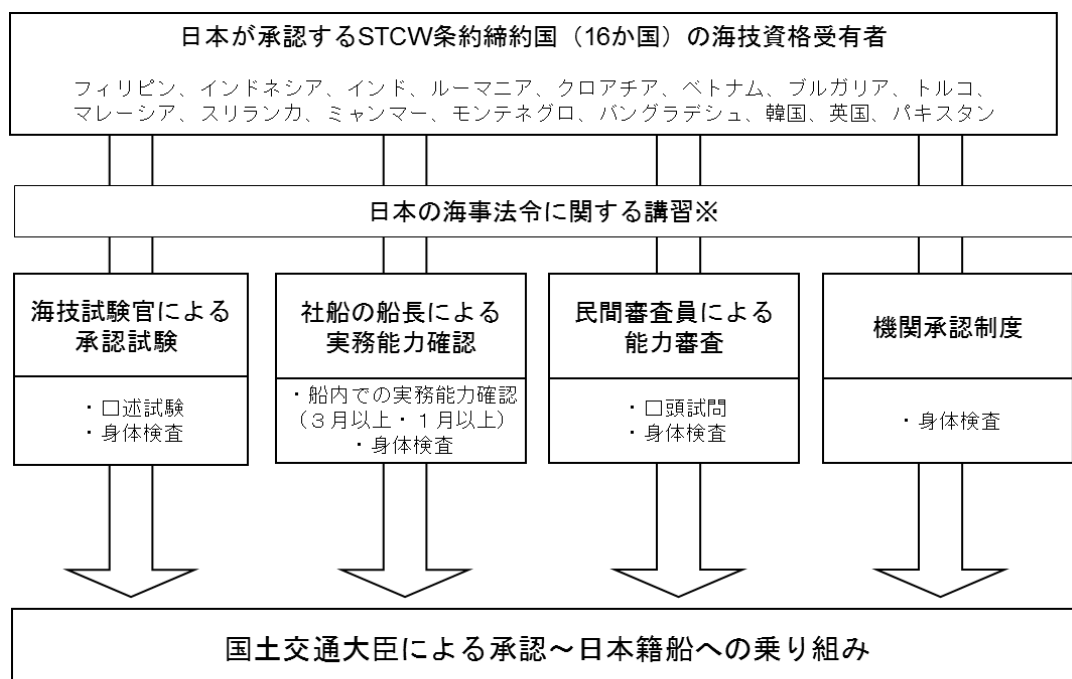
海運造船合理化審議会海運対策部会報告「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」(1997 年 5 月)において、「国際船舶」については、船長及び機関長は日本人船員であることを原則とする混乗体制で運航できるよう、船長及び機関長以外の職についての外国人船員に対する海技資格の付与等の実施に向けて検討を進めることが提言された。これを受けて「船舶職員及び小型船舶操縦者法」(以下「船舶職員法」)は、STCW 条約第 I-10 規則を踏まえつつ 1998 年改正により第 23 条として次のように規定した。

同条第 1 項は、「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(以下「条約」という。)の締約国が発給した条約に適合する船舶の運航又は機関の運転に関する資格証明書(以下「締約国資格証明書」という。)を受有する者であつて国土交通大臣の承認を受けたものは、第 4 条第 1 項の規定にかかわらず、船舶職員になることができる。」とする。この承認に際して国土交通大臣は、「その申請者が受有する締約国資格証明書を発給した締約国において当該締約国資格証明書で乗り組むことができることとされている船舶及びその船舶において行うことができることとされている職務の範囲内で、船舶職員として乗り組むことができる船舶及びその船舶における職の範囲(以下「就業範囲」という。)を指定」(同条第 2 項)するものとし、かかる承認は、「承認の申請者が前項の規定により指定する就業範囲の職務を行うのに必要な経験、知識及び能力を有すると認めるとき」(同第 3 項)に可能としている。

これにより、「船舶職員になろうとする者は、海技士の免許を受けなければならない」(同法 4 条 1 項)ことの例外として、STCW 条約の締約国が発給した資格証明書を受有している外国人船員については、国土交通大臣の承認によって船舶職員になることを認める外国人船員承認制度が導入された。

③承認方法

外国人船員承認制度の下での具体的な承認方法としては、海技試験官による承認試験（1999年5月導入）、社船の船長による実務能力確認（船長が乗船期間を利用して船員の資質を確認する。2003年12月追加。）、民間審査員による能力審査（公益財団法人日本船員雇用促進センターの審査員が船員の知識及び能力を審査する。2010年1月追加。）、そして機関承認制度（後述。2011年8月追加。）の4パターンが用意されている（図参照）。



※社船の船長による実務能力確認及び機関承認制度においては、承認の申請時まで受講していればよい。

【図:外国人船員承認の4パターン】

(海事局公表資料より作成)

なお、日本がその資格証明書を承認する STCW 条約締約国は、2000 年に締結したフィリピンに始まり、トルコ、インドネシア、ベトナム、インド(以上 2002 年の締結。以下カッコ内、同様。)、マレーシア、クロアチア(以上 2004 年)、ルーマニア(2006 年)、ブルガリア(2007 年)、ミャンマー、スリランカ(以上 2009 年)、モンテネグロ、バングラデシュ、韓国、英国、パキスタン(以上 2010 年)の 16 か国である。今後も、各船社の要望に応じて新たな承認対象国が誕生することが見込まれている。

3. 機関承認制度

①導入経緯

機関承認制度は、外国の船員教育機関のうち船舶職員として必要な知識及び能力を付与する

ための適切な教育を行っている」と国土交通大臣が認定した機関(特定船員教育機関。ただし、「機関承認校」との呼び名がより一般的であるため、以下それに倣う。)の卒業生に対しては、承認試験を免除するものである。同制度は、国土交通省成長戦略(2010年5月)において外国人船員承認制度の運用改善が指摘されたことを受け、その簡素化に向けて「成長戦略船員資格検討会」(2011年3月最終とりまとめ)における検討を経て導入された。ちなみに機関承認制度の先行国であるデンマークでは、フィリピン、ロシア及びウクライナについて同制度を採用しているが(他の承認方法として、EU/EEA加盟国及びオーストラリアなど9か国については無試験、アルゼンチンなど7か国の船員については承認試験を実施している。)、その理由は、当該3か国においては船員教育機関によって船員教育の質が異なるからとのことであった。

②認定方法

機関承認校の認定に際しては、国土交通省海事局が海技資格保有者など専門家を中心として調査チームを組み、候補となる船員教育機関(以下「機関承認要望校」)に対して以下の項目について現地調査及び文献調査による確認を行う。

- 1) 機関承認要望校が設置・運営する各課程についての一般的情報(名称、修業年限、乗船実習の有無、修了後に取得可能な資格証明書)、カリキュラムの詳細(STCW条約への適合性、日本の登録船舶職員養成施設との同等性など)、カリキュラムに沿った教科書やマニュアル類の整備状況、教員の専門科目及び海技資格、生徒に関する情報管理、品質管理システムに基づく品質管理の実施状況などを確認する。
- 2) 機関承認要望校の施設・設備面について、日本の登録船舶職員養成施設と同程度の整備がなされているかを現地にて実物を確認する。
- 3) 機関承認要望校の船員教育水準を示すものとして、原則として当該校の卒業生による過去3年間の海技試験合格率が同国全体の過去3年間の海技試験合格率の平均を超えるものうち、その平均を超える船員教育機関であることを確認する。
- 4) 参考として、その国の主管庁による当該要望校に対する評価について確認する。

なお、機関承認制度に基づく承認の対象となる職務は、二等航海士及び二等機関士以下の職務であり、より上級の職務への適用については、導入後の状況を見ながら検討することとされているところ、この点に関してはこれまでのところ具体的な動きはない。

③これまでの状況

機関承認制度における機関承認校は、これまでにフィリピンに6校、インドに3校、ブルガリアに

2校、ルーマニア及びクロアチアに各1校誕生している(表参照)。

【表:機関承認校一覧(平成29年9月現在)】

	学校名	国名	認定年
1	MAAP (Maitime Academy of Asia and the Pacific)	フィリピン	2011年度
2	NTMA (NYK-TDG Maritime Academy)	フィリピン	2011年度
3	PMMA (Philippine Merchant Marine Academy)	フィリピン	2011年度
4	BICOL (Bicol Merchant Marine College, Inc.)	フィリピン	2012年度
5	HOLY (Holy Cross of Davao College, Inc.)	フィリピン	2012年度
6	CeC (Crystal e-College)	フィリピン	2012年度
7	MANET (Maharashtra Academy of Naval Education and Training)	インド	2013年度
8	TOLANI (Tolani Maritime Institute)	インド	2013年度
9	VELS (Vels University School of Maritime Studies)	インド	2013年度
10	NAVAL (Nikola Vaptsarov Naval Academy)	ブルガリア	2014年度
11	VARNA (Technical University of Varna)	ブルガリア	2014年度
12	SPLIT (University of Split)	クロアチア	2014年度
13	CONSTANTA (Constanta Maritime University)	ルーマニア	2014年度

(海事局公表資料より作成)

2017年4月1日現在の有効な承認証発給数は9,285枚である。このうち機関承認制度による承認船員は全体の4.0%程度であり、その他の承認方法による割合(承認試験25.6%、民間審査21.2%、船長確認37.5%、再承認11.7%)と比べると少ないように見える。しかし、同制度は、2011年度に始まった制度でもあり、また、国によっては機関承認校の卒業生がまだ海技資格の取得に至っていない場合もあることなどを勘案すれば、機関承認制度の実績は、これから積み上がっていくことが予想される。また、同制度について外国人承認船員を採用している船社に一層の周知を図ることが重要と思われる。

4. おわりに

機関承認制度の運用においては、「定期的(概ね5年に1度)に、現地調査等を行い、当該教育機関が必要な教育水準を維持していることを確認すること」が求められている。

機関承認校の認定の順番に基づけば、今年度及び来年度にかけてフィリピンの機関承認校を対象として当該調査を行うことになるが、周知の通り同国については、欧州委員会よりSTCW条約の不遵守について厳しい指摘がなされて久しい。欧州海事安全庁(EMSA)は、本年3月に実に7回目のフィリピン現地調査を実施し、その結果に基づくEU加盟国間での検討が本年11月の開催とも目される会合で行われる見込みである。フィリピンは、EU加盟国にとって域外国の中で最も多い承認外国人船員(33,966名)を輩出しているため(ウクライナ23,192名、ロシア16,381名と

続く。EMSA2015 年統計より。)、デンマークやオランダなどの船主国は、議論の帰趨に大きな関心を寄せている。

欧州サイドが懸念していることのひとつは、多数の船員教育機関・課程に対するフィリピン当局の監督体制であり、その運用上の実効性である。これに対しフィリピンは、行政機構の再編や関連法令の整備など一通りの対応を見せ、そしていよいよ今月 6 日には、1995 年以来凍結していた船舶職員養成課程の新設について申請受け付けを再開する方針を表明した。これら動向については、おそらく日本においても関心が高いと思われるため、今後判明することがあれば別稿で紹介することとしたい。

(了)