

【ブレイディ】 日本海事センター松尾会長、三日月政務官は既に退席されているということですが、ご両名に対してご挨拶申し上げたいと思います。そしてまた、フェレーラ IMO 海上安全委員会議長、そして小野国土交通省海事局長、ご来賓の皆様方、ご参会の皆様方、この度はここ東京に参りまして、初来日なのですが、この場をお借りし、皆様方にこのような重要な年にお話しできることを大変嬉しく思っております。このような機会を賜り、本当にありがとうございます。

今年は世界の船員の役割を評価し、祝う年となっております。これは正に、彼等にとっての非常に重要な訓練、また証明書の基準となっている STCW 条約の改正の重要な年となっております。ここにお集まりの方々は、今、船を操縦している船員が抱えている課題の解決策を望んでいらっしゃると思います。今日は、ごく簡単にこの条約の背景についてお話をし、また何故これを見直す必要があるのかをお話したいと思います。前回の改正から 13 年たった今、何故さらに改正を行おうとしているのかをお話し、その上で具体的な外交会議に向けての修正案、そして残されている課題について少しお話をします。出来れば少し時間をいただき、こういった改正を我々が推奨しているか、をお話したいと思います。STCW 条約のことをご存知ないの方々にとっては、多少技術的に感じられるかもしれませんが、多少なりとも私の方で簡単にご説明したいと思います。

さて、今日、国際海運は、色々な課題を抱えています。皆さんこの辺のことはよくご存知だと思いますので、あえてここに書かれているような内容について繰り返すまでもないと思います。しかし、特に最後の人員不足という問題は、瞬時にして解決出来るような即効薬などはありません。現在、船員はハイテクに対応しなくてはなりません。非常に洗練された技術

を駆使しなくてはなりません。したがって、きちんと訓練を受けた人達、また適応能力のある人達が求められています。そういった中で、人材訓練、開発、また様々な人的資源、例えば人員配置など人に関わる問題は広範になります。また、陸上における支援システムは、これから我々が直面する最大の課題の一つとなるだろうと思いますし、業界にとっても最大の課題であろうかと思えます。この人材の重要性を認識した IMO は、かなりソフトの側に力をいれてきました。ここ何年間において、船の構造に力点を置いてきましたが、新しい世紀にはおいては、むしろ人の要素が中心であるべきだと考えが変わり、そしてここ数年間は正に人を中心とした様々な課題が話し合われてきました。

さて、世界的な海運に関するルールを、国際ルール化しようとしたのが 1978 年のことでした。そして 95 年に、改正の必要が出てきました。そこで新たな手が加えられることになりました。ここでは能力を中心とした訓練になりました。それまでは知識中心でしたが、そうではなく能力を中心にする事になりました。その結果、知識・理解、また船員の海上でのパフォーマンスを評価するための基準というものが設けられました。どうやってこれが評価されているのか。それぞれの能力がどのように評価されているのか。どうやってこれまで自分達が経験を積んでつけた能力を活かしているのか、を評価する基準であります。2010 年、前回の改正から 13 年経っていますが、現在その作業が進められています。一番大変な部分は、もう終わったと言っていいと思います。既にもうテキストは出来ています。ただ、こういった見直しを再度行う必要がありました。というのは、この条約において幾つか不整合がありました。そしてまた、海運業界が直面している新しい課題、また将来に向けて取り組まなくてはならない新たな課

題に取り組むため、この改正は必要でした。

さて、どういった課題があるのかということですが、より大型で高速の船舶が非常に高価な貨物を積んでいます。多少はスピードを下げていると思いますが、20年前と比べるとそれでもまだスピードは速いでしょう。また、かなり社会的な圧力を含めて業界の外からも、環境基準に対する要求が出てきています。また荷主からも、輸送の期限等に関して厳しいプレッシャーがかかっています。船員は規制のことについて、いつも文句を言っていますよね。ただ、これは必要なのです。そして非常に高いレベルの技術があります。ITC (国際トン数証書) のアプリケーション等を含めて、色々なものがあります。これが95年の会議以降、最大の改正となりますので、この条約はここに書かれているような課題に取り組まなくてはなりません。そしてその中で原則、2012年の発効を想定しなくてはなりません。そしてこの先、何年にもわたって適応出来るような内容にしなくてはなりません。

したがって2006年、フェレーラ氏が所属している海上安全委員会から、このような見直しの仕事を委託されることになりました。我々からの働きかけを受けてのことですが、私達はそこで包括的な見直しを行うことになりました。

ということで、私達は4つのステップを経て見直しを行ってきました。まず、最初のステップですが、そこではこの見直しの範囲を設定します。これは2008年をターゲットにした見直しでした。そして2008年に、見直しを行った上でMSC (海上安全委員会) に報告するというものでした。その次のステップとして、MSCがこの範囲を承認し、私達が組織だった、体系だった形で見直しを行うよう付託しました。そして3番目ですが、

MSC から範囲に関しては承認され、MSC は最終的に小委員会に対しては見直しを行うことを指示しました。けれども、2008 年までにそれを終わらせることは、到底不可能で、2010 年まで延長されることとなりました。

MSC はもっと具体的な指示を私達 STW 小委員会に対して出しました。我々に対する指示ですが、ECDIS（電子海図システム）の訓練、そしてまたこれに馴染むための演習を含めるように、これを是非見直すようにということでした。LNG の訓練、そして能力基準を見直すようにと。そもそもこれは条約には含まれていませんでした。重要な点は、アルコール摂取の制限で、当直、また船上での職務中に制限を加え、義務化するよう見直し、考えるようにということでした。そこで、見直しをする時の基本原則が 8 つありました。まず、最初の 3 つですが、これは私達のブレインになっていますが、つまり半自動的なもの、あえて考えるまでもないごく当然のものであります。

私達は随分と時間をかけ、4 番目の点について考えました。例えば、これまでの色々な不整合ですとか、解釈、また古くなってしまった条項等についてどうするかという話をしました。それともう一つ、効果的なコミュニケーションを行うための要件ですが、例えば、海からは色々な問題についての苦情が出てきました。というのは、そもそも船員がそれぞれ違った言語を話す人達であるということから、コミュニケーションの問題が出てきました。特に、非常事態、緊急事態において即、統制がとれた形で問題に対応しないといけない時に、そういった問題は得てして顕在化されます。それからもう一つ必要な訓練のレベル、また認証、当直の取り組み、これはイノベーション、技術に関して新しいものにどんどん適応しなければいけないというフレキシビリティが求められました。例えば救助艇ですが、

非常に海が荒れている時——訓練ではこういったことはあまりしませんが、しかし、今はシミュレーションを使ったモデルでこの訓練を行えるようになっていました。このあとでお話すると思いますが、もう少し具体的にこの話を出来ればと思っています。

それからもう一つ、沿岸の海域ないしは沿海における固有の性格、状況を踏まえた対応ということは、今まで取り上げられてきませんでした。またセキュリティの問題ですが、これは SOLAS の改定の中に出てきたものですが、ISPS コード（船舶の保安に関する国際条約）の中でも言われていますが、こういった訓練に対する要件は、条約の中に組み込まなくてはいけないという意見がありました。

では、私達はそれを受けて、どういったところがまず見直しの対象になるのか。私達は懸命に、積極的に、皆さんの参加を得て作業を進めてきました。色々な加盟国の方々、そして NGO の方々が参加し、また国際機関に相談もし、そして何と言っても海運業界の方々が参加をして下さり、そして多くの貢献をして下さったと思います。実際これから見直す領域をどうするかを選定は、それほど大きな作業ではありませんでした。MSC の方から既に直接 3 つの領域に関する LNG、電子海図に関する要求は出ていました。また船長、甲板、機関部に共通のものがあります。例えばセキュリティの問題、環境問題に対する認識、また最近の機器の変更、また技術、用語の変更等に関してはいずれも船長、甲板部、機関部も共通しているということで、さほど問題はありませんでした。IMO が非常に積極的に三者——ILO ですとか、WHO との話し合いの中で、積極的に関わって下さいました。

そしてそういった中で、この共通の領域の中では、どうやってハーモナ

イゼーションを図るかを考えました。STW では休息、ILO では労働と言いますが、いずれにしても休息時間をどうするのか。こういった領域に関しては、整合性をとることが必要であると考えました。またもう一つ、我々の責任としては、もう以前ですが、体系だった訓練を有能な船員に対して提供することが求められてきました。これもまた条約の中に盛り込まれているということです。

さて、第 39 回会合の際、これは 2008 年春ですが、小委員会としては、出来るだけ早く包括的な見直しをしなければいけないと合意しました。したがって、委員会のスケジュールに加えて、中間作業部会を開催しました。それがなければ、恐らく間に合わなかったと思います。私達は、この見直しを何とか無事終わることが出来ました。かなりの時間をかけ、皆さん懸命に働いて下さいました。全体会合もそうですが、作業部会レベルでは夜遅くまで、場合によっては週末も使って作業を進めて下さいました。もちろん激論も交されました。正直に言います、130 の加盟国がある。この STCW 条約締約国がそれだけあります。それぞれが自分達の提案を何とか出したいと考えているわけですから、当然のことだと思います。ただ、IMO の協力の精神、妥協しない精神、またコンセンサスの精神に基づいて、改定案はこの先マニラで開催される 6 月の外交会議に提出され、それを受けて 2012 年 2 月 1 日に発効することが期待されています。ここに書いてある章全てに関しては、もうテキストが出来上がっています。条約並びコード全てのものが出来ております。

さて、第 2 部に入って行きたいと思います。もちろん、時間の制約がありますので、余り詳しいことを申しませんが、もう少し具体的なお話をしたいと思います。どういったところを、私達が是非外交会議で変更事項と

して検討していただきたいか、の提案内容について少しお話しをしていき
たいと思っています。

まず、第1章、この一般規定というものですが、曖昧さ、また整合性に
欠ける部分を避けるため、私達は定義をしています。この中には技術の革
新も含まれています。新しい事もそこから出てきます。例えば、
Electro-technical officer という新しい言葉が、今回の新しい条約の中に
含まれることになるでしょう。改定版には含まれます。それから、この基
礎の定義の修正もあります。新しい言葉も出てきます。**GMDSS**（海上に
おける遭難及び安全に関する世界的な制度） **Radio Operator** が **Radio**
Personnel 無線要員に代わるものであります。「適当な証明」ではなく、「サ
ーティフィケート・プロフィシェンシー（能力証明）」という言葉が使わ
れます。もちろん、それぞれに関して、これから審議をし、最終的な定義
を固める必要がありますので、これはまだ暫定的なものであります。

COC（海技免状）は、現在は、当局が発行するものですが、これは船
長、航海士がタンカーの承認を受けている人達のバリデーションが終わっ
た後に、初めて出されるものであります。石油、ケミカル・タンカー、液
化ガスのタンカーです。このへんは分かっている方は、よくご存じだと思
いますが、当局はこういった変更については、よく認識しておられると思
います。また、この沿岸航海に関する原則ですが、これは特にアジア、東
南アジアの方々に関係する部分だと思えます。いかに沿岸航海が多いとい
うところですが、現在は締約国間でのアンダーテーキング、申し合わせが
必要であります。その中で具体的なことを規制しなくてはなりません。例
えば、証明書の受け入れ、承認を含めております。ある締約国が証明書を
出すと、地域における他の締約国もそれを受け入れることが有り得るとい

うことがあります。ただし、そこでも事前に締約国同士のアンダーテーキング、申し合わせがあるということが前提条件になります。それから、資質基準ですが、これも、今含まれています。いわゆる健康証明ということが含まれていますが、ただ、数年間問題が出てきましたので、再度、これを取り上げる必要がありました。

さて、各締約国は、健康証明書を発行するための手順を確立し、そしてまた、18才以上の船員に対してですが、日本のペーパーだったと思いますが、eyesightの基準は色盲の検査をすることを提案され、それが最終的に受け入れられたというように私は記憶しています。また、証明の更新ですが、ここでもまた、特別に私達が留意する必要がありました。この船長、航海士がタンカーでの任務を続けるためには、健康上、適合性があるということを示し、そして能力を示さなくてはなりませんでした。IAWは、高度の関連する部分に対して適合しております。

第2章ですが、これは船長、甲板部ですが、このコードを通じて、今、任務期間が月単位であると、そしてまた、適当な証明書がこのCOCに取って代わっていることでもあります。従って、適当な証明書ということが無くなりました。削除されます。そこに代わってCOCという言葉置き換えられます。ILOの責任は、現在IMOに移っております。そして新しい訓練、この証明の要件が甲板部、機関部のために必要とされております。これは、私達が見直しを始める前からのことです。

天文航法に関する訓練ですが、多くの国は、これをなくして欲しいと言っていました。最初、小委員会としては、半々くらいに意見が割れていたと思います。残すことに賛成する側は船長や船員といういわゆる甲板部の人達です。機関士は出てこない。一方でなくすべきと言った人達ですが、

官僚や行政官です。海に行ったことがない人達は、失くすべきと言ったのですが、私達はこれを残すことにしました。現在、ガイダンスの表の中には、手順に関して、完全に書かれたものがあります。天文航法の訓練に関するガイダンスが、網羅されています。

ECDIS、これはMSCが決めたことです。どういった能力が必要であるかということに関しては、かなり包括的に表に書かれています。視覚信号ですが、これもまたいろいろ物議をかもした問題でした。私達にはアドバイスが必要でした。そこで私達は航海安全小委員会に対し、意見を求めました。その上で、これは残すべきという結論に達しました。というのは、SOLAS条約の中で言われていることであることで、残すことにしました。ただまだ、クエスチョンマークは多少残っております。というのは、船員は単にモス・コードを一つの文字だけで送ったり、受けたりすることだけが必要であり、レーティングはありません。つまり、送ったり、受信することさえ出来れば良いというところに留まっています。

また、作業のコントロールですが、申し上げた通り、海上の環境保護は、大変重要であるということです。環境保護も訓練の一部に組み込まれることになりました。そうであるべきだと思います。また、ブリッジ、機関部におけるリソース・マネージメントですが、新しい KUP (Knowledge, understanding and proficiency) が含まれています。現在、マネージメント・レベルでは含まれています。リーダーシップの訓練、状況判断等々に関しては、いろいろ議論がありました。これはいずれも残すことになりました。というのは、船員はマネージメント・オペレーションレベルにおいては、リーダーシップを発揮出来ることが要件であるということが認識されました。これは定期的にルーティンでありましたように、万が一の非常

時が発生した場合であっても、それまでに練習をして身に付けている訳ですから、発揮しやすいということで、これは必要であることにしました。

さて、機関部に関する部分ですが、これも変更があります。機関部当直の人々は、ちょうど 12 ヶ月間の海上航行业務が実地訓練の一部として必要とされています。また、3,000 キロワット以上の機関長、2 等機関士の場合は 12 ヶ月以上、機関長としては 36 ヶ月以上の経験が必要であります。ただし、これは 2 等機関士として 12 ヶ月以上の経験があれば、それを下回ることが出来るということです。機関長としては、少なくとも 36 ヶ月の条件がありますが、ただし、これは 12 ヶ月以上の海上での経験があれば、24 ヶ月でも下回らない限り認められるとっておりますが、これはちょっと複雑に聞こえるかもしれませんが、私達にとっては、もっと分かりやすい内容になっていると思います。実際にこれを使って見ますと、皆さんはもっとハッピーになる、満足されると思います。更に **Electro-technical officer and rating** という、新しい部分に関してですが、これは遅きに失したくらいであるくらいだと思っています。

さて第 4 章ですが、ここでは **Radio Personnel** が、**Radio Operator** という言葉に代わるということが、一番の大きな変更点だと思います。特殊訓練の要件です。これはタンカーですが、これに関しては古い条約の文章の中で、私達は特定のタンカーのための訓練を加味していませんでしたので、いろいろ問題がありました。ただ、今、石油ケミカルのタンカーが一つのセクション、もう一つが液化ガスタンカーのためのものがあると。それぞれに関しては、それぞれの能力の基準が設けられています。これも、また **MSC** の方からの指示に基づいて行われたものであります。船長、その他、旅客また一般の旅客船ですが、これに関しては、かなり類似性が高

いということになりましたので、規制や能力に関する部分は、一つに合体することにしました。また、ガイドンスを作っています。千ボルト以上の発電のオペレーションに関しているものが、用意されています。これは、皆さん、もうご存知だと思いますし、極めて必要なものであります。

また、業界の変更に伴う新しいものとしては、船長、航海当局の方々で、供給船の訓練要件。さらに GPS (全地球測位システム) を扱っている人々の訓練。また、どんどん北極、南極の氷が解けている中、新しい航路が生まれるかも知れないという中で、私達は横断するための新しいルールが必要であると思っております。いくつかの船舶はもう定期的に、私達の冬の時期に南極に行っているところもありますが、私達はそれに関してはきちんとしたガイドンス、ルールが必要であると思っております。また、全ての船員に対する、精通するための訓練及基本的な安全訓練、教育のための最小要件であります。セキュリティの担当、そうでないものそれぞれに対してでも、SSO (船舶警備責任者) のために必要とされる能力のリストがありますが、そういった中で、海賊、武装強盗の要素があります。現在、世界の貿易の多くのところが海賊が出没する海域を通過していますので、ここをコードに入れることにしました。

シミュレーションの話はすでに、多少しました。訓練のためのシミュレーションです。特に高速、救助艇のためのものですが、これもまた条約の中に含まれています。また、マニラに提出され、承認されればと思っております。現在、どれくらいの海運会社が採用しているか分かりませんが、例えば、デンマーク、オランダの企業は、船員が選択的証明書を持つことを好む傾向があります。私達は条約の中で、包括的な能力に関する要件を盛り込もうということにしました。甲板、機関部の人々のための、要件を含

むことにしました。

また、任務への適合ですが、各国海事当局は、必ず休息時間を保証しなくてはなりません。これは条約の中に規定されているものであります。最低 24 時間で 10 時間。7 日間で 77 時間になりますが、船長はもちろん非常事態が発生してしまった場合には、例外として認められますが、そういった中で二つの勢力があります。ここに書かれている要件をどうするかに関しては、ノルウェー、もうひとつはスペインが率いる EU です。ノルウェーの主張は、この基準が週 70 時間以下ということは認めることは出来ない。7 日間で唯一、それを認める。ただし、7 日間の場合は、2 週連続以上であってはならないということをスペインは言っているわけです。もう少し、リラックスが出来るようにということです。これは、ブラケット付きでこのまま外交会議に提出されることになってしまいます。皆さんもその場にいらっしゃっていると、影響力を行使されるかも知れませんが、これは未解決であります。

すでに申し上げましたが、麻薬、アルコールの乱用を防ぐための最低基準ですが、呼気の検査やその他の検査が絡んでくる問題ですが、ILO の方で、疲労に関するサーキュラーを出しています。休息時間が規定されますが、これが表の中核となる能力のひとつに含まれています。その他の問題も終わりになりつつありますが、いくつかの企業に対しては、船員が訓練、知識を新たにする、アップデートするためのものを必ずや提供しなければならないことを義務付けています。企業はまた同時に SOLAS 条約に書かれた規則に基づく効果的な口頭でのコミュニケーションが図られることを担保しなくてはいけないということを言っています。

さまざまな改定に関する案が討議されてきました。まだ、今、残ってい

る問題が多少なりともありますが、しかし、いふなればブラケット付きの部分は、多少ありますが、進捗は非常に進んだと思います。例えば、天文航法や休息时间に関する例外は、どこまで認めるかということについては、未解決ですが、しかし概して、私達はこの見直しをかなり上手く出来たと思います。かつこ付きであります、かなりクリーンなテキストがマニラに提出されると思います。

さて、今後ですが、私達としては、船員の質が大事だと思っています。船上で行うべき作業、任務を効果的、効率的に行うことができる船員が必要になります。彼らはきちんとした考え方、姿勢、専門的な能力を持って仕事に取り組まなくてはなりません。このような形で、事故を最小限に抑え、人員配置を効果的に行い、汚染、セキュリティの問題を回避するための取り組みが必要であります。もちろん、金銭的な見返りも考えるべきであります、IMO はこのような見直しを行うことによって、STCW 条約が今後の様々な関与に伴うニーズを満たせるような形にすべく努力をして参りました。

私は特に、STW 小委員会議長として、このような仕事に携われたことを大変光栄に思っております。議長、御来賓の皆様方、船員の代表の皆様方、また海運業界の皆様方、このようなフォーラムに於いて、私達が STCW 条約、そしてコードに対して、今考えて参りました改正について、主だったところをお話出来たことを、非常に嬉しく思っております。これによって、必ずや世界の船員の能力を担保出来るものと思っております。これは四つある条約の一つの重要な柱となっております。SOLAS 条約、MARPOL 条約、ILO の海事労働条約ともども安全かつクリーンな海運を担保していきたいと思っております。