

講演録

「ILO(国際労働機関)海事統合条約への取組みの背景と
今後の見直し」

ILO 事務局産業別活動局次長 クオパ・トラ・ドゥーニビア・ヘンリー 氏

平成14年7月

ILO(国際労働機関)海事統合条約への取組みの背景と今後の見通し

クレオパトラ ドゥーンピアヘンリー ILO 海事局産業別活動局次長

司会：皆様大変お待たせ致しました。只今より ILO のクレオパトラ・ドゥーンピアヘンリー産業別活動局次長の講演会を開催したいと思います。私は日本海運振興会の国際振興部長の小倉でございます。本日はお忙しい中、またお暑い中、我々の講演会開催に際しまして多数お越し頂きまして有難うございます。

クレオパトラ女史は7月24日に日本に來られまして、明日シンガポールに向けて出発されるお忙しい中ではございますが、これから2時間位の予定のうち1時間半位のお話とその後30分程度の質疑応答の時間を考えておりますので宜しくお願い致します。

それでは、クレオパトラさんの略歴を簡単にご紹介させていただきます。

女史は現在 ILO の産業別活動局次長で海事、航空、観光等をご担当されております。ご出身はドミニカで、英語、フランス語、スペイン語に堪能でございます。また、バルパドスにございます西インド諸島大学、これは実はロンドン大学の分校でございますが、ここで学士、修士課程を終了しまして、英国での弁護士資格を有しております。オランダのヘーグで米国／イランの賠償訴訟弁護士を務め、またバルパドス西インド諸島大学で教鞭をとられた後、1986年今から15年程度前ですがILOの事務局にお務めになりまして、法律部門の上席オフィサーを経て現在に至っております。尚、ご参考までに申し上げますとジュネーブ大学で博士号を取得されましたが、テーマはIMO条約に関する論文でございます。それからスイス、ジュネーブの国際弁護士会から国際法学賞を受賞された他、国際法、国際司法、国際環境保護法に関する著書が多数ございます。それではクレオパトラさん宜しくお願い致します。

クレオパトラ：ご紹介どうも有難うございます。皆様の前でお話できることを大変光榮に思っております。短い時間にも関わらずこれほど大勢の方にお集り頂いたことを感謝申し上げます。今回は日本海運振興会に主催して頂いているということで、この日本に於いても私共の行っている活動作業につ

いてリーダーとなって推進して頂いているかと思えます。ILO 作業活動に関心を持って頂いていることに感謝申し上げます。

何故今回日本に参ったかということでございますけれど、ILO は、日本が果たしている役割、国際海運界並びにアジアの海運界に果たしている役割を非常に重視しているからです。国連のデータによりますと、世界で最も重要な海運国として、日本は 2001 年の 1 月以来 2 番目にランクされているということです。この日本の地域の重要性というのは日本が保有する船籍数、これは日本籍船のみならず、外国籍船の数にも反映されております。また日本は世界でも上位 20 位にランクされる港を有している国でもあるということです。また船員-労働者については、ILO にとって一番大事な構成員ということになりますけれど、日本は船員の供給量という意味でも上位 7 ヶ国に入るということで、今現在 3 万 1 千人となっております。また ILO としてもこれは日本籍船、並びに日本が所有する外国籍船の双方に於いて、日本人船員から大きく外国人船員にシフトが見られるという点にも留意しております。日本はアジアの中で重要な役割を担って下さっております。ポートステートコントロールの東京 MOU の事務局も日本に置かれているということがあります。

さて具体的に ILO 関連の話に入りますと、これまで採択された ILO の条約数は 184 を数えておりますが、そのうち日本は 46 条約について批准されております。そのうち 9 つが海運に於ける労働基準に関する条約です。この 9 つの条約のうちの 147 号一船上の最低基準に関する条約であります。これも日本政府によって批准されております。おそらく ILO の海事労働関係の条約の中でも最も重要なものでないかと考えます。というのもポイントはポートステートコントロールの規定が入っているということであり、その結果としてこの条約は 8 つのポートステートコントロールに関する覚書のうち 7 つに含まれております。ということで日本の ILO に於けるリーダーシップというのは 147 号条約に関しては単に触媒役を果たすということに留まらず、より広くいわゆる人間のファクターにつき、適切な配慮が行われ担保されなければならないということでもあります。今現在私共は大きな変革の時にあります。現在幾つかの重要な問題に当面しているわけですが、なかんずく海上安全の問題そしてとりわけこの適正労働条件を国際的にも保障し、それを向上させねばならないというわけです。やはり国際経済が益々グローバル化する中で海運の果たす役割もいや増しているということがあります。ですからこそ人間の側面ということが

非常に大事になってきます。海運業界というのは全ての産業の中でも最もグローバル化が進んだ業界であります。ということはやはり全世界的な規制制度を大々的に確立する必要があるということです。このようなグローバルな規制は、船上の安全或いは海洋関係の保護、更には船員の認証並びに訓練について既に確立されております。そのような制度と同等なレベルまで船上の労働条件並びに生活条件、船上並びに陸上に於けるこういった条件を確立する必要があるということです。そのために ILO は海運業界にとっての 3 つの重要な作業を始めております。その第一は 60 以上にもなる ILO の海事関連の諸条約や様々な協定を一本化するという作業であります。二番目は IMO の枠組みの中で進められている海の安全保障の作業を補完するという、そして ILO 自体においては既存の条約としてある船員の身元保証、身元証明の条約の改正を速やかに進めていくということです。

今日は私はいわばその鳥瞰図という形で 2 つの問題を取り上げたいと思います。一つは海事関連諸条約の統合化の問題、そして二つ目は船員の身元証明の問題に関する進展ということです。この一番目の問題についてはお手元に配られているかと思いますが、パワーポイントのハードコピーで「この新たな海事労働条約—海運にとっての重要性」という資料をご覧になって頂ければと思います。今現在やはり優先されるべき作業としては、この重要な問題についてできる限り既存の条約や協定の関連する意味ある規定についてできるだけ統合化を計っていくということです。その目的というのは ILO の海事に関わる労働基準を広く受け入れて貫き、広く執行していくということです。二つ目の目的は、これは見直し、更に再構築するにあたって明確な形でそして簡素化された形で進めなければならないということです。つまりできあがった統合条約が容易に批准されそして容易に実施に移されるものとなるようにということです。新しい条約は明解なものでなければなりません。何故ならば世界中の全ての船員が職場に於ける自らの権利の土台としてこれを参考にするということがあるからです。また各基準は時代の進展と共に常に即したものでなければなりません。というのも技術の面でもそして構造の面でも海運業界というのは日々変化がある業界だからです。この新しい方向性が打ち出されたそもそものきっかけとなったのは、このジュネーブ合意であります。このジュネーブ合意というのは、第 29 回の ILO の合同海事委員会—これは二者構成の組織でありますけれど、船主と船員の代表が集まったこの組織の第 29 回の会議で採択されたもの

です。この船主並びに船員によって採択されたジュネーブ合意について、ILOの理事会によっても、更にはILOの海事労働基準に関する三者構成ハイレベルワーキンググループの方でも支持をされております。

ジュネーブ合意を前に進めていくために行政的に次のプロセスが設けられました。まず第一に三者構成によるハイレベルワーキンググループそしてその下のサブグループということです。この二つのグループ、とりわけこのハイレベルワーキンググループでありますけれど、ILOの執行部によって新しい統合条約の草案づくりが任されました。ハイレベルワーキンググループは、昨年12月に第一回の会合を持っております。サブグループの方は今年6月に、そしてハイレベルの第二回目の会合は今年10月に予定されております。そして3回目は来年にと、サブグループの方も来年に予定されております。その作業の結果は2004年に提出することになっております。即ち作業自体が2003年の末までに全て終了させなければならないということでもあります。そして全ての締約国の準備会合の方に提出される予定です。そして2005年には特別海事総会が開催されてその文書を採択するというのが予定になっているということです。

様々な理由からこれは大変重要な意味を持っております。そのひとつでありますけれど、この作業の性格が全く新しいものであるということです。即ち国際条約づくりという上で全く新しい試みがなされようとしており、60もの異なる条約、文書等を一本化するということでありましてこれは大変なことでもありますし、また国際条約法の観点から見てもこれは画期的なことだということです。二番目の重要な意味というのは、労働条約そして今回海事分野の労働条約ということになりますけれど、新しい規定が盛り込まれるということでもあります。つまりその検査やコントロールの向上ということで、いわば執行メカニズムの強化を目指すものであります。これはやはり労働条約という意味では大変重要な進展でありまして、これも既存のILO147号条約が土台となります。もう一つの重要な要素としては、改正の手続きの簡素化ということでもあります。つまりこの新しく作られる統合条約を常にアップデートなもので意味ある条約にし続けるというための手続きです。そのためにこの新条約の構造については大変重要な意味があるということで、時間をかけて熟慮しつつ、どういうものが重要な要素かということを見定めようとしています。6月のサブグループ会合では、この新条約の構造についての合意が見られました。そしてこの新条約は主たる基準のファミリーから構成されるということで、その中には強制規定並びに自

主的勧告される努力規定というのも入っております。お手元の資料の新統合条約の構造について表したスライドの部分を開けて頂ければと思います。簡単に説明したいと思いますが、規定はご覧になりますように 4 つのレベルから成っています。最初の二つが条項と規制ということです。その中には原則と権利が盛り込まれます。第 3 番目のレベルはここではルールと書かれてありますが、これは規制を実施する規定となります。ここで条約の詳細について書かれるということになります。この第 3 番目について、先程申し上げました簡素化された改正手続きが適用されるということです。この最初の 3 つの層については強制規定ということになります。ただ可能性として第 3 番目のルールの中には、いわば選択肢が与えられる可能性もあります。実際にその条約の中身についてハイレベルワーキンググループで議論をされる際に、この点について協議されることになっておりますので、その結果如何ということになっております。第 4 番目のこのレコメンデーションということでありませうけれど、これは加盟国、船員、船主、派遣会社に対していわば勧告として促されるものであって、強制されるものとはならないということです。この重要な点が示唆されております。即ち執行、実施という新条約で大変重要な要素を成すということでありませう。そしてそれだけで独自の規定のファミリーを構成するということにもなるかと思ひます。即ちこれが明確に打ち出されて、そしてはっきりとした責任を旗国にも、それからポートステートにもそして労働供給国にも負わせるという形になるかと思ひます。

ILO で今進められております大変重要な作業についてざっと概観を申し上げましたが、そこからどういふ結論が引き出せるでしょうか。政府即ち行政当局にとつても、そして船員や船主にとつても重要な意味とは、条約が統合化されることによって一つの条約を見れば全ての当事者の権利と責任がはっきりと分かるという形になるということです。統合条約の持つ魅力というのがあって、この条約の批准に向けてのインセンティブになっていくだろうと私共は期待しております。即ち、より近代的なより合理化された規定が含まれるということになります。これはグローバルな産業にいわば全面的に適用されるということでありませう、全体に対しての一つの座標軸を提供するということになります。ただ、広くこの条約が批准されるということを確認するために、中身についてはある程度柔軟性を持たすということが考えられております。即ち、まず目的については明確に打ち出す、そしてその上でそれをどう達成するかに関しては

それぞれの国にある程度柔軟に任すということです。執行の部分に関する規定についてはかなり強力な規定にされるででありましょう。これは大変明確な表現ぶりによって書かれるででありましょう。ということで船上に関する部分の規定については、執行、実施がより強く促される、担保されるということになります。海運業界は労働市場が最もグローバル化している業界であるということでありまして、現在は激しい競争の中で労働コストが唯一の決め手一変数になっているということがあります。この新統合条約を作ることによって、我々はやはり平らな土俵づくり、公正かつ適正な競争の場を設けようということです。ということでもう既に含めるということが合意された大変重要な規定があります。それは即ち世界の各港において、いわばそれ以上の優遇した扱いはしないという概念体であります。益々グローバル化が進んでいる中で、とりわけ船主などはそれぞれの国で異なるルールを遵守しなければならない。それは労力やコストという面でも大変なものであるということになるかと思えます。この新しい条約ではグローバルにある均一のルールを明確に分かりやすい規定にするということです。また重要なことは、この新しい条約の中にインセンティブを盛り込んでおくということです。ですから新しい条約のルールを遵守する関係者にとっては、それによって不利益を被ることなく、遵守すればそれだけ有利になるようにということです。今色々列挙致しましたけれど、こういったことにも関わらず幾つか懸念される点がございます。一つは既存の批准のこれまでの累積ということでもありますけれど、既に既存の条約を批准している国々についてこういった批准が維持されるかどうかということでもあります。ということで我々は新しい統合条約ができた後も、やはり既存の条約の批准を進めたいと考えております。とりわけ重要な条約であります 147 号とか労働時間に関する 180 号条約等も更に進めてそして前進を見ていきたいと思っております。こういう既存の条約で前進を見ることが今度はひいては統合条約を前に進めるものだと考えております。この重要なプロセスにとって我々が確実に求めていかなければならないのは、やはり主体的にプロセスに関わるということ、そして主体的に結果を引き出しそれを享受していくことでもあります。やはり各国にはとりわけ三者構成であるハイレベルワーキンググループには積極的に参加をお願いしたいと、ジュネーブでも議論に参加して頂きたいと思っております。そのみならず各国に於いても国外の三者構成の対話の場を設けて頂いてそのジュネーブでの議論について常に最新の情報を得て頂く、ということで 2005 年までに

は全員がこの統合条約について認識を持ちそして自らの意見も反映させているという状況にあって欲しい、そうすれば直ちに条約を実施に移すことにも十分な支持を得られると考えています。ということで今日のような会合を設けて頂きまして、皆様に統合条約の作業の進展具合についてお知らせできる、そして皆様ともお話できる機会を得て大変うれしく思っております。

次に船員の身元証明の話に移らせていただきます。

この3月から始まって今進行中のプロセスということですが、皆様良くとご承知のように同時多発テロが起こったということもありまして、セキュリティの強化—船員の身分証明の強化ということが検討されております。同時多発テロによって航空業界のみならず海運業界なども含めて広く対策が求められるといったような様々な面での反響が生まれております。ということでその防止策、或いは抑止策を実施するようということが促されております。こういっていいかと思うんですが、IMOは船のセキュリティー、特に寄港地のセキュリティーについて色んな対策措置についてより検討しなければならないということになったわけでありまして。それで検討した結果、弱い部分というのはやはり船員ではないかということになりました。即ち十分な身分証明ができていないかどうかということでありまして。テロリストが船員に偽装して入り込むということが十分に回避できるかどうか、適切な形で確認が行われているのかどうかということでありました。ということでILOでの議論が始まったということがあります。もうひとつはILOの既存の条約の中で、船員の身分証明書の条約というのがありますので、やはりILOのマנדートに入るということでした。この懸念に答えるためにILOは現在の海事関連の統合化のプロセスからそれを外し、そして早い段階で改正をするという作業を決定しました。これは108号条約です。既に何度か協議を行いまして、短い期間のうちに各加盟国に招待状を發出して進めてきたわけでありまして、その条約についてどのように改正するのか、そして何を盛り込むべきかということが今議論されております。その結果として事務局はこのレポートをまとめました。またそのアンケート調査も行い、そして一次ドラフトを作成致しました。そして全てのILO加盟国は2003年6月までに採択をするということが目標になっております。これは船員の身分証明のセキュリティの強化のための新しい条約ということになります。ILOの報告書の中に含まれている幾つかの問題について、ここでとりあげてみたいと思っておりますけれども、新しい条約に含められて検討して提案されております。そしてひいて

は身分証明書の強化に繋がればということでもあります。今日の船員数ですけれど、全世界で 120 万人を数えております。それは身分証明の問題にとっても重要な意味を持っておりますけれど、統合条約の方にも重大な意味を持っております。船員はその職務上直接に物や旅客も輸送するということがあります。そして運ぶ物資の中には危険物もあるということです。また船員は港にアクセスができるという立場にあります。港の中にはセキュリティが厳しくならなければならないような港もあるわけです。また船員と言う労働者は、その職場環境から大変ユニークで独特な立場に置かれているということでもあります。つまり船が自分の家でもあり、職場でもあり、あるいはレクリエーションの場でもあるということです。こういった船員固有の環境からやはり船員は港にアクセスできなければならないし、とりわけ港の福利厚生施設へのアクセスが必要だとのことです。船員に対して認められなければならない点としては、例えば上陸許可ですとか速やかにある船とかに乗船をする、即ち船員となる。あるいは別の船に配置転換をするというのを速やかに行われるようにならなければならない。あるいは国籍を別の国籍に移るとか外国籍になるとかそういったようなことも瞬時に行われるようにならなければならないということです。皆様の多くの方も良く御承知であるかと思いますが、港湾に於ける停泊時間が短縮できているということです。私最近シンガポールに行ってきましたけれど、シンガポールでは最高で 6 時間しかかからないということでした。このセキュリティの問題に対処するために、そして ILO のこれまでの協議の中でも明らかになったように、その新しい条約については 3 つがバランスをとって確保されねばならないということがありました。まず第一が船員自身、それから船、そして職場環境のセキュリティということです。先程港での停泊時間の話を致しましたけれど、やはり国際貿易を阻害するものであってはならない。この二つの側面ということと船員の権利、即ち適正労働条件の下でプライバシーとかあるいは差別待遇を受けないといったようなこととバランスをとらなければならないということです。

しかし我々は同時に同時多発テロ 9 月 11 日の以降の国が次のようなことを求めているというのも良く認識しています。即ち、何らかの肯定的な形で検証できる身元確認制度がなければ、船員に対して船員が必要としているサービスや施設の利用を認めないということも良く理解しているわけでありまして。ということで先程言及致しました ILO の基本の条約 108 号—船員の身分証明書に関わ

る条約に話が触れるわけです。この条約でありますけれど、3つの条件というのがあります。第一に批准国は船員の身分証明書を発行しなければならない。そしてそれはこの条約の規定、基準に基づいたものでなければならないということ。そして更に批准をした他の締約国の同じような証明書をも認めることも求められております。という双務的な条約となっております。これまで61ヶ国が批准をしております、それは世界の60.7%に相当しております。日本はまだ批准されていないということではありますが、我々は同時にIMOの条約でILOの条約の2年後に採択されたもので円滑化条約というものがあるんですが、しかもILO108号条約の主要点を包含したものであるということも承知しております。ただこのILO108号ですが1958年に採択されたということで、当時の状況が元ということですので、今のセキュリティのニーズに全然合致していないというのはILOを始めとして広く認められているところでもあります。新しい条約を作るにあたり、既存の条約等も見直していくためには二つの大きな目的があると考えました。まず第一に条約文書はより強化されたまた信頼にたるものでなければならないということ。また更に関連する国内手続きや各国のインフラの整備、実施ということも必要だということでもあります。そうでないとこの条約の信憑性を向上する形にはならないということです。もうひとつ重要な点は、先程申し上げた通りやはり船員は一定の権利やサービスを享受し続けることが大事だということでもあります。ですから最大限可能な限り船員の持つ権利、あるいは様々なサービスなどを享受できるようにするということです。ただ同時に新しい条約は広く受け入れられ、批准されるものでなければならないということでもあります。

そういうことで船員につきましてはやはり新しい条約の下での単純な形でのファシリティということを保証する必要があるということでもあります。ただ同時に今多くの国が要件をきつくしてきているということがあります。例えば多くの国が船員に関しても査証ということを要求するようになっております。あるいはいわゆる乗員用の査証制度を廃止するという動きも出てきております。そのどのようこの点とバランスをとるかということでもあります。一方で船員の権利ということと他方でより広く受け入れてもらうためにはどうしたらいいかということです。このスライドは先程の繰返しであります。セキュリティの強化ということと職務上の船員の活動の円滑化ということの兼ね合いということ。この二つの要素は新しい条約にも反映させることとなります。このセ

セキュリティ面について強化をするということでありまして、必要なことは入管当局を始めとして当局にとってもできるだけ容易に、しかもできるだけ高い確実性を持って、本人確認などの身元証明ができなければならないということがあります。ですからその証明書を持った人間が、単にふつうのパスポートを持った一般人ではなく、一時的にその国に滞在する人間が確実に船員であるという確認が容易にとれる制度でなければならないということです。もう一つのセキュリティ上の目的は船員の国籍の確認ということです。ということで新条約の下では身分証明書の発行については、現在のようにどの国でもいいということではなく、国籍を有する本国のみに認められるということになります。新しい条約には幾つかの要素が含まれております。その中のひとつについては特に議論が分かれているものもあります。含まれるべき要素としては証明書の発行の方法ということ、それから証明書の形態—物理的にどういうものにすべきかということ。それからその形式と中身—どういう情報が盛り込まれるべきかということ。それから盛り込まれた情報が真実か否かを確認するための外部的な手段ということ。それから証明書を発行する国の制度が信頼できるかどうかということなどをどう確保するかということです。

私はこの中で情報の形式と内容ということだけを取り上げてここで説明をしたいと思います。これは新条約の中で証明書のポジティブな検証可能な形での証明確認という問題を取り上げるということになります。もう皆様ご承知かと思いますがアメリカではこの肯定的な検証可能な制度ということで、バイオメトリックスの制度を導入するということを法律で制定を致しました。この点がこれまでの議論の中で一番争いを呼んでいるものであります。いくつも懸念されることがあるわけですが、バイオメトリックスというのは個人の身体的等の特徴を捉えるものとなっております。そしてその方法が一番不正行為が入る余地が少ない最も確実な身元確認、本人確認の方法だと言われているわけです。お手元に配りましたペーパーの中でより詳しくバイオメトリックスの定義、あるいはバイオメトリックスのテンプレート化ということに触れておりますけれども、まあ簡単に言えば例えば音声の認識ですとか、指紋、角膜の模様等で認識するということです。これにはとりわけ船員の側から懸念の声が多く聞かれております。例えばプライバシーの問題、あるいは差別の問題に繋がるのではないかということ。幸運なことに日本政府から ILO に対して、コストとかあるいは使い易さとかバイオメトリックスの技術の利用可能性等の情報を頂

いております。そういったようなことも反映させつつ、限定的な情報ではありますが事務局が集められる限りの問題についての情報を集めた上で、もしバイオメトリックスという要件を新条約に盛り込むとするならば、満たさなければならぬいくつかの前提条件というのを定義しております。日本政府の方からは、一般人のパスポートにそのような制度を導入する前に船員のみを導入するというのは憲法に抵触するという問題も提起されております。最近の G8 サミットーカナダサミットで首脳会合の結果として新条約の準備の中で ILO の果たすべき役割というのが触れられております。そしていくつか期限を区切ってバイオメトリックスの要件をより広く満たすための道筋というのが示されております。また、我々は、パスポートの基準を作るのはやはり ICAO であるということで、その ICAO での事態の推移も見守っていきたいと思っております。6 月のカナダ G8 サミットの議題に盛り込む、そして最終憲章に盛り込む上で日本政府が船員の身元証明の問題について大変重要な役割を果たして頂いたことに対し非常に感謝しております。

ちょっと時間が無くなってきているので後は駆け足で申し上げたいと思います。ひとつ重要なのは認証の問題ですけれど、先程申し上げました STCW の期限についても切れてきているということということで、これは IMO の出した問題ですけれど、この新条約にこの情報を盛り込むべきかどうかというのが議論の対象となると思いますので、質問設定の中にもそういうことを含んでということになるかと思えます。

おそらく新しい条約に入ると思われる要件を二つ申し上げたいと思います。それぞれの国はそれぞれの国の船員のデータベースづくりが求められるということです。そして身分証明等の情報を世界中の全ての港にアクセスできるようにするという事です。それから更に 1 日 24 時間で対応できる体制に於いて、船員の身分証明の問題を担当するフォーカルポイントを指定するという必要があります。もうひとつこのバイオメトリックスが直ちに採用されることはないだろうということを前提に考えますけれど、この新しいシステムの最後の要素でありますけれど、何らかの国内制度のモニタリングがやはり要件として加わるのではないかということでもあります。ですからその国の内部の監査だけではなく、外部の監査によっても、各国の国内の制度が安全かつ堅固なものであるということは、ひいては発行される証明書も安全なものであるということが担保されるようにということでもあります。ですから、外部のモニタリングである

評価の体制ということも盛り込まれる体制にあります。いずれにせよ、この新条約の幅広い目的としては、よりしっかりとした新しい船員の身分証明書を作るということ、そしてセキュリティ上の強化を計るための具体的な保障ができるような体制を作るということです。しかし同時にそのような強化されたセキュリティの枠組みというのは、船員がやはり船員としての職務上の活動がきちっとできるということであると共に、権利が必ず享受されるということも確実になければなりません。それから全ての国、例外なしに一ただアメリカについては問題がありますけれど批准をしてもらおうということでもあります。いずれにせよ、その目的というのは、全ての港に於いて、容易に確認できる単純かつ統一されたグローバルな証明書の発行を可能にするということです。ということで以上が近々皆様の前にも出てくるプロセスということが言えると思います。各国政府が国内に於いて三者間の協議の場を設けて頂くということになっております。ILOのレポートそれからILOのアンケートを元に、ということで日本政府から皆様の所にもご照会があるかと思っておりますけれど、その議論を踏まえて各国政府からは12月末までに書面でアンケートの回答を寄せて頂くと、それを一次ドラフトを元にして議論を進めていくということになるかと思っております。

司会：ちょっと予定の時間を過ぎてしまいましたが、クレオパトラさん、非常に素晴らしいお話をありがとうございました。また、皆様方におかれましては大変お忙しい中御来席頂きまして有難うございました。最後になりましたが、この講演会を開催するにあたりまして、国土交通省海事局の全面的なご協力を頂きましたのでこの場をお借りしてお礼を申し上げます。それでは、クレオパトラさんに我々の気持ちを表したいと思っておりますので盛大な拍手をもってこの会を終えたいと思っております。どうも有難うございました。

平成 14 年 9 月 10 日

各 位

財団法人 日本海運振興会

講演会記録の送付について

国土交通省のご協力を得て、去る 7 月 26 日に行なった クレオパトラ ドゥー
ーンピアヘンリーILO(国際労働機関)事務局産業別活動局次長の講演会にご出
席いただき、ありがとうございました。同講演会の記録を作成しましたので、
ご参考までにお送りいたします。

以 上

平成 14 年 9 月 10 日

各 位

財団法人 日本海運振興会

講演会記録の送付について

国土交通省のご協力を得て、去る 7 月 26 日に行なった クレオパトラ ドゥー
ンビアヘンリー-ILO(国際労働機関)事務局産業別活動局次長の講演会にご出
席いただき、ありがとうございました。同講演会の記録を作成しましたので、
ご参考までにお送りいたします。

以 上