

## 2013 年 STCW 条約の下での海技資格承認制度 —欧州海事安全庁のフィリピンへの対応を中心に—

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1309

日本海事センター企画研究部

研究員 野村 撰雄

### 【ポイント】

- ・ 他国の海技資格の承認は STCW 条約が規律
- ・ 比国について EU が問題視し、近く最終判断
- ・ 他国の条約遵守の担保は？

### はじめに

船員は、当局が承認した船員教育・訓練を修了し、海技資格を取得して、船舶に乗り組む。当該船員が、海技資格を発給した国以外の国を旗国とする船舶に乗り組む場合には、別途旗国当局より承認を受けることが必要である。この承認については、国際的には STCW 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条約）が規定し、それを受けて EU は EU 法で手続き等を定めている。

### STCW 条約における承認手続き

STCW 条約は、1967 年に英仏海峡で発生したタンカー「トリー・キャニオン号」の座礁事故を契機に、こうした事故防止のためには船員の質を向上させる必要性が強く認識されて作成されたもので（1978 年採択、1984 年発効。日本は 1982 年批准。1995 年及び 2010 年に大幅改正。2013 年 7 月末時点の締約国数 157。）、船員が備えるべき能力要件や締約国当局の船員教育機関に対する監督などを定めている。

他国の海技資格の承認に関しては、1995 年改正条約によって新たに盛り込まれた（第 I-10 規則）。そこでは他国の海技資格を承認するに際して、①施設及び資格発給手続の点検等によって、船員の能力基準、海技資格証明書の発給等に関する条約の要件が十分に満たされていることを確認し、②船員教育訓練や海技資格証明の制度に重要な変更が生じた場合には海技資格発給国から迅速に通報されるべきことを合意し、③文書による取極め（undertaking）を締結することなどが求められる（同規則並びに IMO 海上安全委員会回章第 950 号及び同回章第 1450 号）。

また、同改正条約では、条約の遵守・検証システムが導入され（第 I-7 規則、第 I-8 規則）、締約国が IMO に送付する情報により、当該締約国が条約の十全な実施を立証している場合にはいわゆる IMO ホワイトリストに掲載されて公表され、ホワイトリスト掲載国が発給した海技資格証明書については、原則として同条約の内容を満たしているものとみなすことができることになっている。ホワイトリスト掲載国は 2013 年 1 月時点で 126 か国あり（IMO 海上安全委員会回章第 1163 号修正第 8 版）、比国も含まれている。

このため実際には、他国の海技資格を承認するに際して当該国の条約遵守状況を確認するという上記①については、現実には調査を行うなどして確認することはせず、当該国がホワイトリスト掲載国であることを確認するのみで済ませる例が多いと言われている。

## EU 法における承認手続き

STCW 条約が定める上記承認に関し、当初の EU 法（指令 2001/25/EC）は、EU 加盟国が域外国との二国間で取極めを締結し、それに基づき各加盟国が当該域外国の発給する海技資格証明書を承認することを認めていた。例えば比国については、ベルギー、デンマーク、フランス、ドイツ、ギリシャ、イタリア、ルクセンブルク、オランダ、スウェーデン及び英国がそれぞれ取極めを締結し、比国の海技資格を承認していた。

その後制定された EU 法（指令 2008/106/EC）は、EU 加盟国が承認しうる海技資格証明書は、欧州委員会が認定した国が発給したものに限ることとした（ただし既存の取極めの有効性は引き続き認める。）。これにより、EU 加盟国が新たに域外国の海技資格証明書を承認するには、欧州委員会に対してその旨を理由とともに申請し、欧州委員会が当該域外国の条約遵守を審査の上、認定するのを待たなければならなくなった。欧州委員会の認定の可否は、申請から 3 か月以内に決定されることが目安とされる（それを過ぎる場合には、決定されるまでの間、申請国はその域外国の海技資格証明書を STCW 条約に則って承認することができる。）。

欧州委員会の審査の特徴は、対象国から提供される情報の精査にとどまらず、必ず現地調査を行い、当該国の条約遵守状況に関する詳細な調査結果に基づいて行われる点である。その調査を担当するのは、2003 年に設置された欧州海事安全庁（EMSA）であり、同庁は、2006 年から 2012 年にのべ 70 か国（EU 加盟国を含む。）の現地調査を実施している。また、欧州委員会は、いったん審査を経て認定した後も、定期的に（少なくとも 5 年に 1 度）審査を行うこととされている。

EU として認定しているとされている域外国は比国を含め 45 の国・地域があるが（別表参照）、認定が取り消された例としてグルジアがある（2010 年 11 月 23 日決定）。

## 欧州海事安全庁の比国調査

欧州海事安全庁は、これまで比国の当局及び船員教育機関に対し 4 回の現地調査を行った（第 1 回 2006 年 2 月、第 2 回 2010 年 4 月、第 3 回 2012 年 3 月、第 4 回 2013 年 4 月）。調査結果は公表されていないが、EU 官報及び報道記事によれば、欧州海事安全庁が比国の条約遵守に関して問題視しているのはおよそ以下の点である。

- (1) 当局の運営に関しては、(i) 条約の国内実施にかかる監督権限が複数の機関に分散し、その一部の機関が「資質基準制度」（条約第 I-8 規則）に組み込まれていないこと、(ii) その後の組織改編、すなわち当該監督権限の海事産業庁（MARINA）への一元化は、未だ現実に機能しているとは認められないこと。
- (2) 海技資格の証明及び海技試験制度に関しては、(i) 条約で義務づけられている訓練を修了していない者が管理水準（船長、一等航海士、機関長又は一等機関士）としての職

務に就きうること、(ii) 試験結果に利害関係を有しない者を試験官とすること（例えば受験者と血縁関係にある者が試験官を務めないこと）が確保されていないこと。

- (3) 船員教育機関に対する監督に関しては、(i) 船員教育機関における教育内容や方法、訓練施設の使い方が確認されておらず、単に、必要な訓練施設が備わっているか否かの確認にとどまっていること、(ii) 必要な訓練施設の不備が見られること、(iii) 不十分な監督の結果として、船員教育機関によって教育レベルにかなりのばらつきがあること、(iv) 100校近くある船員教育機関に対する監督官が4名しかいないこと、(v) 実施予定とされる監督計画について予算の裏付けがないこと、などである。

### 欧州委員会の最終判断の行方

欧州委員会は、比国に対する認定につき、欧州海事安全庁が来月行う予定の調査（第5回）に基づいて最終判断を下す予定である。欧州海事安全庁は、これまでにいくつかの点について比国内の改善を認めたものの、第3回調査（2012年3月）を終えた時点で、比国の海技資格を承認する道が閉ざされる可能性があることを欧州委員会はEU加盟国に伝えている。第4回調査（2013年4月）の際には、一部報道によれば、比国当局による条約遵守に向けた改善の内容及びスピードについて失望を表明している。

比国にとってみれば、もし欧州委員会が認定を取り消した場合、現に承認されているすべての比国人船員の海技資格に直ちに影響を及ぼすわけではないが、EU商船隊に乗り組んでいる比国人船員（約8万人と言われる）及び彼らからの送金が大きく貢献している国内経済への打撃は大きい。比国人船員を雇ってきた欧州船社にとっても、比国人船員を他国の船員に切り替えていくことは、船員の確保・育成策を練り直す負担がのしかかる。しかし、比国外務長官がEU大統領に面談し上記事情を訴えた際、EU大統領は、欧州海事安全庁の調査はSTCW条約の遵守というひとえに専門的な事項に関するものであり、政治的な考慮を加味しうるものではないと回答し（2013年7月10日比国外務省プレスリリース）、突き放した姿勢を見せている。当の欧州委員会は、認定取消しの場合には、欧州海運界の管理下にあるとされる一部の比国船員教育機関を自国の船員教育訓練過程に組み込むことを検討するよう加盟国に促している。つまり、比国人船員についてEU加盟国が自ら教育訓練機関の監督及び海技資格の証明を行う方式への移行である。また、あるEU加盟国では、ちょうど日本の機関承認制度（国土交通大臣が認定した諸外国の船員教育機関卒業者には承認試験を免除する制度）のように、比国の船員教育機関のうちSTCW条約の要求を満たしているものを特定して、その卒業生が受有する海技資格に対しては承認するという方式を欧州委員会に提案する用意があるという。このような動きを見る限り、欧州委員会による比国の認定取消しはかなり現実味が高いと言えよう。

### 他国の条約遵守体制の担保

目下、比国当局は、基準を満たさない船員教育機関の閉鎖に躍起になり、現地報道によれば91校で展開されている157の教育課程（航海科及び機関科の学士課程）のうち78課程の

即時閉鎖及び 45 課程の順次閉鎖を指示したとされる。また、各船員教育機関は新たに第三者機関による認証を取得する動きを見せている。

しかし、欧州海事安全庁の指摘からすれば、比国の当局や船員教育機関に求められているのは、条約に適合していない箇所をとにかく消し去るという作業だけではなく、条約に適合しない箇所が生じないように管理するための体制を整え、それを運営していくことである。

最近の国際条約では、条約本体とともに、途上国等にその遵守を担保させるためのモデル国内法の作成も行われているが、それだけでは十分でなく、既存の法制度との整合性を図り、適切な法整備を行い、現実機能する体制を整えることが必要である。比国の事例は、そうした体制を整え維持することの難しさを示した一例と言えよう。

表：EU が認定しているとされている域外国一覧(2013 年 2 月 15 日現在、英語名アルファベット順)

アルジェリア	モンテネグロ
アルゼンチン	モロッコ
オーストラリア	ミャンマー
アゼルバイジャン	ニュージーランド
バングラディシュ	パキスタン
ブラジル	ペルー
カナダ	フィリピン
カーポヴェルデ共和国	ロシア
チリ	セネガル
中国	セルビア
クロアチア	シンガポール
キューバ	南アフリカ
エクアドル	スリランカ
エジプト	チュニジア
ガーナ	トルコ
香港	ウクライナ
インド	米国
インドネシア	ウルグアイ
イラン	ベトナム
イスラエル	
ジャマイカ	
ヨルダン	
韓国	
マダガスカル	
マレーシア	
メキシコ	