

フィリピンにおける STCW 条約の実施状況とベルギーの取り組み

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201806

日本海事センター 企画研究部

主任研究員 野村 撰雄

はじめに

フィリピンで船員配乗などを手掛けるフィリピン・トランスマリナ・キャリア (PTC) 社の協力を得て、先月、フィリピン海事産業庁 (MARINA) に STCW 条約をめぐる問題についてヒアリングを行ったほか、PTC 社及びベルギーの先進的な取組みについて知見を得た。他の文献調査結果とともに、以下にその概要を記したい。

1. STCW 条約遵守問題

(1) 経緯

フィリピンは、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 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国際条約。1984 年発効。1995 年及び 2010 年に改正。) の実施状況について、EMSA (欧州海事安全庁) から不備を指摘されて久しい。EMSA による指摘は、フィリピンの海技資格制度、資質基準システム、船員教育機関に対する監督、船員教育機関における設備や訓練方法など多岐にわたる。最終的にフィリピンが STCW 条約の要求事項を果たしていないと判断されれば、フィリピン人船員の能力は最低限の水準に達していないものとして、欧州連合はフィリピンの海技資格の承認を撤回することになる。

フィリピンは、EMSA の指摘に対してその都度対応し、とりわけ 2012 年大統領命令 (第 75 号) 及びそれを受けた 2014 年法 (第 10635 号) に基づく行政機関の再編は最も大がかりなものとして挙げられる。これにより、それまで多くの行政機関が複雑に関与していた海事行政が海事産業庁の下に集約された。海事産業庁には、STCW 条約を所管する STCW 局が設置され、同局が多く の通達を発するなどして STCW 条約の適切な実施に向け取り組んできた。

なお、欧州連合の専門機関である EMSA が域外国の国内法制度を検査することは、フィリピンのように複数の欧州連合加盟国がその海技資格を承認している場合には合理的である。なぜなら、すべての欧州連合加盟国がフィリピンの STCW 条約実施状況を確認するための検査をそれぞれ繰り返すことを避けられるからであり、双方が負担を大幅に軽減させられる。欧州連合にとっては更に、各加盟国が個別に検査を実施するよりも、統一的な基準で検査を行うことで、加盟国を旗国とする船舶に乗り組む船員の最低限の能力水準を一元的に確保することが可能となる。

(2) 現況

EMSA による直近の訪問検査は、2017 年 3 月に行われ、海事産業庁 (MARINA)、高等教育委員会 (CHED) 及び 3 つの海事教育訓練機関が対象となった。EMSA による訪問検査は、実に 7 回目であるが、依然として多くの不備が発見された。以下に不備の具体例をいくつか紹介し、フィリピンにおける STCW 条約実施状況の一端を示したい。

①能力の証明方法

STCW コード A-6-3 節「上級消火訓練における最小限の要件」では、「消火技術の上級訓練に関する資格を得た船員は、表 A-6-3 第 1 欄に掲げる業務、任務及び責任を遂行するために要求される能力基準を維持していることを 5 年毎に証明しなければならない。」とし、その証明方法は「真に迫った訓練環境における実地経験」であることを求めている。しかし、海事産業庁の通達では、それが座学のみで済ませられている。

②海上航行業務

STCW 条約附属書第 1-1 規則にいう「海上航行業務」は、船員が申請しようとする資格に関連するものでなければならない (STCW コード A-1-2 節 5)。しかし、フィリピン海事産業庁は、750kW 以上 3,000kW 未満の推進出力の主推進機関を備えた船舶の機関長及び一等機関士としての資格証明書の申請に関して、750kW 未満の推進出力の主推進機関を備えた船舶における海上航行業務を有効なものとして承認している。同様に、3,000kW 以上の推進出力の主推進機関を備えた船舶の機関長及び一等機関士としての資格証明書の申請に関して、3,000kW 未満の推進出力の主推進機関を備えた船舶における海上航行業務を承認している。

③船内訓練

STCW コード A-2-1 節「船長及び甲板部に関する基準」は、総トン数 500トン以上の船舶において甲板部の当直を担当する職員の資格証明を得ようとする場合には、「海上航行業務期間中にこのコードの B 部第 2-1 節に掲げる指針を考慮した甲板部の当直を担当する職員の業務、任務及び責任についての体系的な実地訓練を受けかつ経験を有すること」(同節 6 項)を求めている。しかし、フィリピンでは、甲板部職員養成課程における船内訓練の形態として、実習生のみならず部員としての乗組みも許容されている(この点について詳しくは、拙稿「フィリピンの新たな乗船実習基準」本紙 2018 年 1 月 10 日第 5 面を参照されたい。)。

④海事教育

海事高等教育機関によっては、学期内の祝祭日による休講への配慮がなされていないため、必要な授業時間を確保できておらず、したがって、シラバスに記載された内容すべてを学生に教授することが見込まれない。また、シミュレーター訓練については、事前に修得した知識・理解・技能を用いるような訓練に仕立てられていなかったり、訓練時の業務・シナリオがそこでの訓練目標と結

びついていなかったり、適切でない例がある。

⑤当局による監督

海事高等教育機関は、船舶職員養成課程のカリキュラムに含まれている 12 ヶ月の船内訓練又は 36 ヶ月の海上航行業務を管理し、すべての学生が求められる能力水準を満たすことが求められている。しかし、監督官庁である海事産業庁及び高等教育委員会がこのことをいかに確保するのかが明らかになっていない。

また、学生の新規募集を停止し、閉鎖に向かっている船舶職員養成課程は、まだ多くの学生が受講中であるにもかかわらず、海事産業庁及び高等教育委員会の監督対象から外れている。

(3) 今後の展開

フィリピンの STCW 条約実施体制についての EMSA による指摘は、かように法令の細かな規定から民間教育機関のシラバスにまで及ぶ。EMSA は、本年 1 月に海事産業庁に対し、4 月末までに改善策をとりまとめて提出すること、10 月末までにそれら改善策が実施されていることの証拠を提出すること、そして来年 10 月末までには業務用コンピューターシステムの整備を終えていることの証拠を提出することを求めた。

海事産業庁は、まずは期限内の改善策の提出を終えており、同庁の担当職員は、今度こそ EMSA も納得すると自信を見せている。なお、同庁長官ポストは、本年 1 月から空席であったが、4 月末にフィリピン軍出身のレイ・レオナルド・ゲレーロ氏が就任し、本件について万全な対応を執ることを表明している。

EMSA は、本年 10 月末のフィリピン側の報告を待って、改めて提出された情報を検証し、また、確認のための訪問検査を行うと見られている。その後、EMSA の報告書及び専門的意見を踏まえて欧州連合加盟国による専門委員会でフィリピンの STCW 条約実施状況及び海技資格の承認について判断することとなるため、最終的な結論は来年になると推測される。

2. PTC 社及びベルギーの取り組み

EMSA の統計(2015 年)によれば、フィリピンの海技資格を承認している欧州連合加盟国は、デンマーク、オランダ、英国など 16 ヶ国あり、有効承認数は 33,966 である。域内で最も多く承認されているポーランドの海技資格(18 ヶ国、有効承認数 10,114)をはるかに上回る規模である。それだけフィリピンの海技資格を引き続き承認できるか否かは欧州船主にとって大事な問題であるため、一部の欧州連合加盟国や船主協会は、フィリピンの STCW 条約実施体制の整備に向けた協力を行っている。それは、フィリピン当局に対する国内制度設計・運用のためのアドバイスや、海事教育訓練機関に対する支援である。

以下では、より直接的な対策として目を引くベルギーの取り組みについて、その基盤となった PTC 社の概要とともに簡潔に紹介する(図参照)。

①PTC 社

PTC 社は、後にフィリピン船主協会会長やスペイン大使を務めたカルロス・サリナス氏が 1979 年に創立したマンニング会社で、今では、不動産事業やエネルギー小売業まで手掛ける一大グループである。マンニングに関しては、5 万人以上の船員プールを抱え、160 以上の船主を顧客としている。同社の不動産事業は、単なる事業の多角化ではなく、自社船員への住宅供給を主眼に置いている点に特色がある。期間雇用の船員は金融機関から長期の融資を受けづらい事情に鑑み、同社が金融機関と提携して住宅ローンを供与し、日本の新興住宅街のような整然とした船員のための街づくりを行っている。

同社は、1992 年に船員訓練機関として PHILCAMSAT を設立した。PHILCAMSAT は、海事訓練、海事シミュレーター訓練、そして ISO9001 という 3 つの認証を DNV から取得したフィリピンで初めての海事訓練機関であり、マカティ市内に最新鋭のシミュレーター等を備えている。加えて、郊外には、STCW 条約に対応した高度の消火訓練や自由降下型救助艇訓練を行うための施設や、石油業界の基準を満たしたヘリコプター水中脱出訓練施設などを備えたトレーニングセンター(MAST)を有している。PHILCAMSAT では、海事産業庁の承認を得ている STCW 条約関連訓練コース 27 種類のほか、荷主及び船主のニーズに基づく特別の訓練コース 184 種類などを提供しており、誰でも受講可能である。

PTC 社は、2008 年には、総合大学 MCL と提携し、甲板部及び機関部の船舶職員養成課程を擁する高等教育機関(CMET)を設置した。CMET は、訓練の一部を PHILCAMSAT で行うことなどにより、フィリピンで有数の教育訓練環境を提供しているとされる。

②ベルギーの取り組み

フィリピンの STCW 条約遵守問題は、2006 年に EMSA が初めて訪問検査を行って広く知られるところとなり、3 回目の検査が行われた 2012 年には、改善が進まなければフィリピンに対する承認を撤回することも検討しなければならないと欧州委員会が言及した。フィリピンと同じく 2006 年に訪問検査を受けたジョージア(旧称グルジア)が 2010 年に実際に承認が撤回されたこともあり(ときのジョージア大統領はこの決定を受けて海事局の全職員をクビにしたという。)、フィリピンについても、2013 年に更に 2 回の訪問検査が行われた後は承認撤回の見込みが高まった。

ここで自国船社の要請を受けたベルギー海事局は、CMET 及び PHILCAMSAT の資質基準システム、シラバス、教材、教員の資格、教育方法、施設などを網羅的に検査し、STCW 条約の要件を満たすとして 2014 年に承認を行った。そしてベルギー海事局は、CMET の卒業生及び

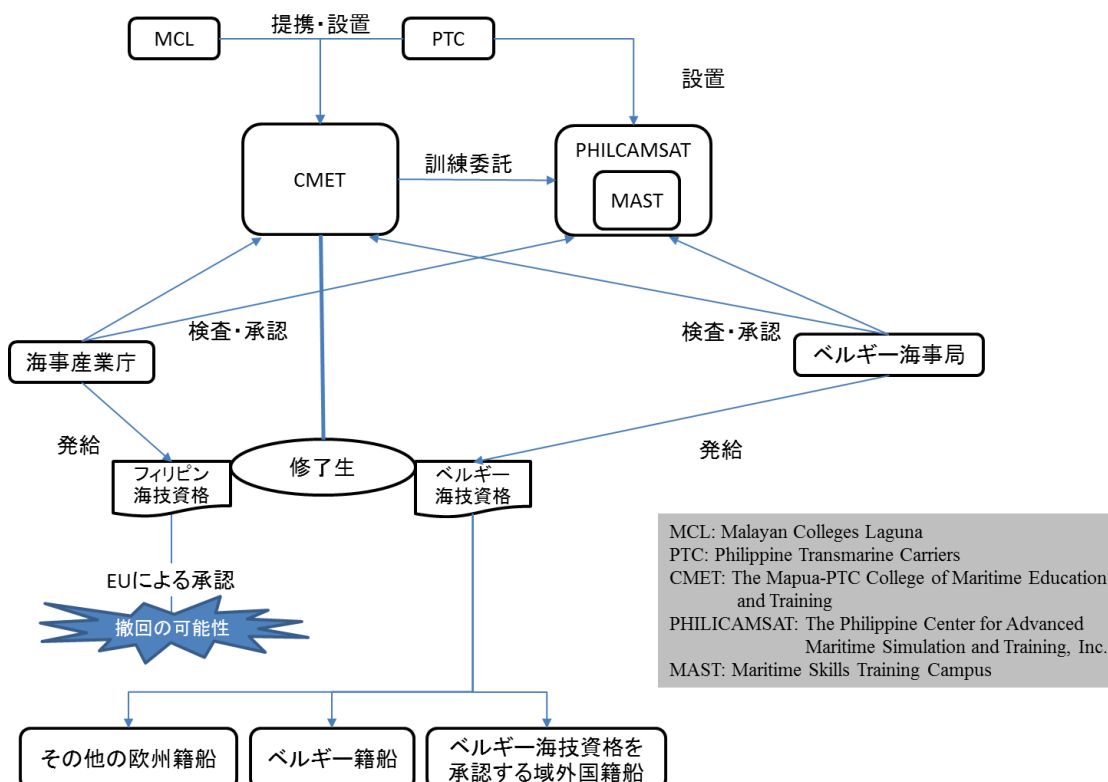
PHILCAMSAT の訓練修了生に対しベルギーの海技資格を発給する体制を整えた。

これにより、仮に欧州連合によってフィリピン海技資格の承認が撤回されたとしても、CMET 及び PHILCAMSAT の卒業生・修了生は、ベルギーの海技資格受有者としてすべての欧州連合加盟国(及びベルギーの海技資格を承認している 18 の域外国・地域)を旗国とする船舶に乗り組むことが可能である。

この「ベルギーモデル」は、フィリピンの海事教育訓練機関をいわば自らの船員教育システムに組み込むものであり、欧州で唯一の取り組みであるとベルギー当局担当者は胸を張る。

船員としての資質、英語能力、人数規模、歴史などの観点から、フィリピン人船員の優位性を認めつつも、国全体での STCW 条約遵守体制がなかなか完全なものとならず、その海技資格の承認可否が不安定であり続ける中、ベルギーモデルは、それら外的要因に左右されない点で有用である。いくつかの国が導入を検討し始めているとされ、今後の展開が注目される。

【図:ベルギーモデル】



(出所:現地ヒアリングに基づき筆者作成)