

フィリピンの船員マグナ・カルタ—その成立と乗船実習—

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202410

日本海事センター 企画研究部

上席研究員 野村 摂雄

専門調査員 益田 雄真

1. はじめに

マグナ・カルタ（大憲章）とは、1215年、新たな課税には議会の承認を要することや商人の出入国を自由にするなど63項目を、封建貴族がイギリス・ジョン王（1199年即位）に承認させたもので、王の圧政に対する画期的な主張であったと歴史の授業で教わる。フィリピンは、そのマグナ・カルタの名を冠する法律「フィリピンの船員マグナ・カルタ」（共和国法12021号）を制定し、今年（2024年10月11日）施行した。

世界の憲法の源と言われるマグナ・カルタと、世界中の船で働いているフィリピン人船員との組み合わせは、気宇壮大で感心させられつつ、フィリピン人船員を多く抱える日本商船隊にとってはその内容に無関心ではいられないはずである。そこで本稿では、フィリピンの船員マグナ・カルタの概要について、乗船実習を巡る議論を中心に紙幅が許す限り解説する（一連の関連動向につき年表参照）。

2. 船員マグナ・カルタの概要

フィリピンは、2012年8月20日にILO（国際労働機関）海上労働条約（MLC。2006年採択、2013年発効。日本は2013年批准、2014年発効。）を批准した（なお、MLCの発効は、所定の商船船腹量に加えて、30か国以上の批准にかかっていたところ、フィリピンが30番目の批准国となって発効要件が充足されたのが印象深く思い出される。）。MLCは、IMOの3条約（「海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS条約）」、「船舶による汚染の防止のための国際条約（MARPOL条約）」及び「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（STCW条約）」）に次いで海事関連国際条約の第4の柱とされ、船員の労働条件に関するグローバルスタンダードを規定したものである。

船員マグナ・カルタは、MLCを実施するための国内法として準備されてきた。船員マグナ・カルタの対象となる「船員」とは、船籍を問わず外航船で労働に従事するフィリピン人である（ただし、軍用船や政府の公用船、そして漁船の乗組員は適用対象外。内航船員にも一部適用。）。船員マグナ・カルタでは、船員が有する権利として、公正な労働条件の確保、団結権・団体交渉権、船員教育の向上と訓練を受ける権利、安全に航海する権利、差別からの自由、ハラスメント等からの保護を受ける権利、直ちに医師の診察を受ける権利、国政選挙での選挙権などが挙げられている。

船員マグナ・カルタの法案は、2024年8月8日に国会（両院）を通過し、同年9月23日にフェルディナンド・マルコス大統領が署名して成立した。同大統領は、船員に対する搾取や差別を防ぎ、適正な賃金、福利厚生、安全な労働条件、技能開発、適切な訓練、堅固な契約関係等を提供するために本法が重要な役割を負うと説明した。

船員マグナ・カルタ成立について、MARINA（海事産業庁）企画・政策担当ディレクターのデロス・サントス氏は「これは船員の基本的な福祉と権利を規定したものであり、本当に重要なもの」と述べるな

ど、好意的な受け止めが大勢である。その一方で、船員の権利保護面にまだ課題を残しているとの指摘もある。そのひとつは、雇用主サイドの強い要望により「保証金条項」が盛り込まれたことである。当該条項は、傷害等を負った船員が雇用主に対する損害賠償請求訴訟を提起するには保証金の供託義務を課すもので、根拠を欠く出鱈目な訴訟提起を防ぐために設けられたものである。しかし、これは共和国憲法で保障されている「裁判を受ける権利」に対する侵害にあたるという可能性がある。

3.乗船実習に関する規定

(1)背景

船員マグナ・カルタは、もともとは 2024 年 1 月 10 日に国会両院を通過した旧法案について、同年 2 月 26 日にマルコス大統領が署名を行い、成立するはずであった。しかし、その直前に署名が延期され、国会での再審議を経て同年 8 月 8 日に国会両院を通過した修正法案に同年 9 月 23 日に大統領が署名して成立した。このような異例の経緯をたどった大きな要因となったのは、旧法案におかれた乗船実習に関する規定である。

もとより、フィリピンにおいて船舶職員になるには、商船大学の学生であれば BSMT(海上輸送学士)又は BSMarE(海上機関学士)の課程で 1 年間の乗船実習を行って学位を取得した後に、最初の船舶職員資格である OIC-NW(甲板部当直担当職員資格)又は OIC-EW(機関部当直担当職員資格)の資格試験に合格しなくてはならない。しかし、乗船実習を確保できないことを主たる要因として、これら課程の修了率は入学者の 2 割程度にとどまるという。そもそも乗船実習を提供できないほどの入学生を受け入れる海事大学が存在することは、フィリピン当局による海事大学に対する監督不足の問題として、欧州海事安全庁(EMSA)が現地調査により明らかにしていた。欧州委員会(EC)はこの問題のほか、STCW 条約の実施にかかる不備を長年にわたり指摘し、2021 年 12 月には、条約に適合するよう実務状況を改善しなければ、フィリピンの海技資格承認を取り消すと警告した。

フィリピン政府としては、この問題を収束させるには、その強い意志を示す必要があると考え、関連法令の整備を図るとともに、大統領がブリュッセルに出向いて直接 EC に働きかけるなどしてきた(なお、EC は、すべての不備が解消されたかどうか判然としないまま 2023 年 3 月末に幕引きを表明している。2023 年 9 月 11 日付・日本海事新聞「海事ウォッチャー」参照)。概してフィリピンでは、日本であれば行政立法に委ねられるような事項まで法律に規定される特色があるとされるところ(知花いずみ・今泉慎也『現代フィリピンの法と政治』(アジ研選書、2019 年)22 頁参照)、とりわけ乗船実習規定が旧法案に書き込まれた背景には、上記事情があることが推察される。

(2)旧法案の乗船実習関連規定

旧法案は、乗船実習について以下の条項ほかを含めていた。

・BSMT、BSMarE、及びその他の海事学位プログラムを提供する、CHED(高等教育委員会)に承認されたすべての MHEI(海事高等教育機関)は、学生又は候補生の乗船訓練プログラムに関して、自校の訓練船を持つか、国内外の海運会社、船主、又はマンニング会社と協定を結ばなければならない。この点に関して、MHEI は、自校訓練船の訓練枠の 110%以下、又は、締結した協定に基づいて船会社、船主、若しくは船員派遣会社が収容できる訓練枠に相当する数の学生のみを登録・入学させなければならない。MHEI は、この法律の施行から 3 年以内に、本条項の規定を遵守しなければならない。この規定に従わない場合、当該 MHEI は、CHED により直ちに閉鎖される。CHED は、MHEI が BSMT 及び BSMarE プログラムに必要なアカデミック・カリキュラムを遵守していることを監視・確認する主務機関とする。MARINA は、プログラム

が BSMT および BSMarE プログラムに適合していることを監視・確認する主務機関とする。(旧法案 57 条)

- すべてのフィリピン籍内航船は、いずれかの MHEI と、その訓練生の乗船実習に関する協定を締結しなければならない。旅客船は乗組員総数の 50%以上、貨物船は乗組員総数の 30%以上の訓練生を乗船させなければならない。フィリピン籍外航船もいずれかの MHEI と、その訓練生の乗船実習に関する協定を締結するものとする。MHEI は、STCW 条約に従い、また MARINA が発行するガイドラインに従い、訓練生を受け入れなければならない。(旧法案 58 条。制定法 79 条。ただし制定法では、上記数値については MARINA 規則に委任している。)

旧法案 57 条は、乗船実習の受け入れ可能人数に応じて MHEI の入学者数を規制するもので、関係者から猛烈な反対を受けた。フィリピン籍船にも、教育機関にも、すべての学生を 1 年間乗船実習に参加させる体制は整っていないため、同条がいずれにも過酷な負担となるからである。PAMI (フィリピン海事機関協会。海事教育機関の代表組織として知られる。) は、旧法案を「フィリピン海事教育訓練に対する死刑宣告」と表現し、その「乗船実習に関する規定に断固反対する」という声明を発表した。当該規制を支持するロン・サロ下院議員は、そもそも多くの学生が乗船実習を受けられていない現状は、海事業界にも学生にも望ましい事態ではないと指摘する。

それでも PAMI など関係団体からの強い要望を受けて、国会は法案の再審議を余儀なくされた。そして修正法案は旧 57 条の内容を削除し、乗船実習に関して主に以下のように規定して可決された。

- 改正 STCW 条約によれば、乗船実習は国際的に通用する海事学位プログラムに必須の課程である。MARINA は、海事教育及び訓練に関する最も優れた方法に則って国内の海事学位プログラム又はその他のプログラムについての乗船実習の実施及びその期間を決定する。(76 条前段)
- 共和国法第 844 号(航海学校又は海事学校に最低 1 隻の訓練船を保有することを求める法律。1953 年制定。)に従って、国際的に通用する海事学位プログラムを提供するすべての MHEI は、学生・訓練生の乗船実習プログラムについて、自校の訓練船、シミュレーター、又はそれらと同等の技術を保有する国内外の海運会社、船主、又はマンニング会社と直接契約を結ばなくてはならない。(78 条)
- MHEI は、施行後 3 年以内に 78 条の規定を遵守しなくてはならず、遵守できなかった場合には政府によるライセンス・認証は取り消される。(80 条)

4. 結びに代えて

世界の憲政史に名を刻むイギリスのマグナ・カルタは、たしかに自由の主張の始まりであったが、その後も王権神授説を唱えるジェームス 1 世(1603 年即位)など王による専制政治は続いた。これに対し議会は、1628 年に「権利の請願」を可決し(しかし王は約束を反故にして 1629 年に議会を解散し、1640 年まで議会を開かなかつた)、1688 年の名誉革命を経て、1689 年に「権利の章典」を制定した。ここようやく立憲政治が確立したのであって、マグナ・カルタそれだけでは何もなしえていない。権利や自由を盛り込み、規律を定めたものを公布して終わりではなく、それらの実現には不断の努力を要したことを教えてくれるのが歴史である。

フィリピンにおける船員制度に関する長らくの取組みとその結果の法整備は大変な努力の賜物であり、それに対しては敬意を表さねばならないが、それが正確に運用され、所期の目的を達することまでを関係者は注視していかなければならない。前述のサントス氏も「本法に規定された内容を確かに実施するためには、人材面・財政面の両方で多くのリソースが必要だ」と述べている。裏を返せばそのようなリソースが手当てされなければフィリピン

版船員マグナ・カルタが「確かに実施」されることは見込めないため、それがどのように供給されていくのか、注目される。(了)

【年表:フィリピンの船員マグナ・カルタ関連動向】

	主な出来事
2006年	2月、国際労働機関(ILO)海上労働条約(MLC)が採択される。 5月、EMSA(欧州海事安全庁)による第1回現地調査。
2010年	4月、EMSAによる第2回現地調査。
2012年	8月、フィリピンがMLCを批准(MLCの発効要件充足)。 3月、EMSAによる第3回現地調査。
2013年	4月、EMSAによる第4回現地調査。 8月、MLCが発効。 10月、EMSAによる第5回現地調査。
2014年	9-10月、EMSAによる第6回現地調査。
2017年	3月、EMSAによる第7回現地調査。
2020年	2-3月、EMSAによる第8回現地調査。
2021年	12月、EC(欧州委員会)がフィリピンの海技資格承認取り消しについて警告。
2022年	11月、マルコス大統領がベルギー・ブリュッセルでEU運輸当局担当者と会談。
2023年	3月、ECがフィリピンの海技資格承認継続を決定。 5月、フィリピン国会上院がマグナ・カルタ法案(旧法案)の審議を開始。
2024年	1月、フィリピン国会両院で旧法案通過。 2月、PAMI等海事関係者からの旧法案への反対が相次ぎ、旧法案に対する大統領署名が延期。 8月、フィリピン国会両院で修正法案(現行法)通過。 9月、大統領の署名により船員マグナ・カルタ(共和国法12021号)が成立。 10月、船員マグナ・カルタ施行。