

MLC 条約等の改正に伴う国内法化勉強会とりまとめ

平成 28 年 10 月
MLC 条約等の改正に伴う国内法化勉強会

1. はじめに

2006 年に採択された「2006 年の海上の労働に関する条約」（以下、「MLC 条約」という。）は、2013 年 8 月に発効し、現在 79 ヶ国が批准している。

我が国においては、MLC 条約批准に向けて 2012 年に船員法に海上労働証書を取り入れる等の所要の改正を行い、2013 年 8 月に批准、翌年 8 月に発効し、海上労働の特殊性に鑑みた船員の労働保護を図っているところである。

また、「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」（以下、「STCW 条約」という。）については、1983 年に批准し、船舶職員及び小型船舶操縦者法（以下、「船舶職員法」という。）において、商船・漁船の区別なく同一の資格体系を構築するとともに、船員法において、一定の要件の下で船員に求められる特別な訓練要件に関する資格制度を構築し、船舶の航行の安全確保を図っているところである。

今般、MLC 条約及び STCW 条約がそれぞれ改正され、船舶所有者に対する新たな義務が規定されるとともに、一定の状況において船員に求められる訓練要件等が新たに義務づけられたことから、官労使において、「MLC 条約等の改正に伴う国内法化勉強会」を立ち上げたものである。

本とりまとめは、平成 28 年 7 月及び 9 月に開催した本勉強会において、MLC 条約及び STCW 条約の改正内容、船員法において国内法制化するにあたっての基本的な考え方についての検討を行い、関係者合意の上で取り纏めたものである。

2. 改正条約の概要

(1) MLC 条約

2014 年改正において、船員の送還に係る費用及び船員の職務上の疾病等に係る保証について、金銭的な保証制度を設けることを義務づけるとともに、これらの保証制度について、海上労働証書（以下、「MLC 証書」という。）の発給にあたっての検査項目とされた。

*当該改正は 2017 年 1 月 18 日に発効。

更に、2016年改正において、MLC 証書の有効期間について、有効期間満了前に更新検査に合格した場合には、当該証書に検査機関が裏書きすることにより、5 か月を超えない期間について、当該証書の有効性を延長することが可能となった。

*当該改正は 2019 年 1 月 8 日に発効。

【MLC 条約の改正条項】

第 2 章 雇用条件

2.5 規則 送還

第 4 章 健康の保護、医療、厚生及び社会保障による保護

4.5 規則 船舶所有者の責任

第 5 章 遵守及び執行

5.1.3 規則 海上労働証書及び海上労働遵守措置認定書

(2) STCW 条約

2015年改正において、IGF コード（ガス燃料及び低引火点燃料を使用する船舶の安全に関する国際規則）に基づき、同コードの適用船舶の船長及び職員等に係る能力要件が新たに設けられた。

*当該改正は 2017 年 1 月 1 日に発効。

更に、2016年改正において、ポーラーコード（極海を航行する船舶のための国際規則）に基づき、同コード対象船舶の船長及び航海士に係る能力要件が新たに設けられた。

*当該改正は 2018 年 7 月に発効（予定）。

【STCW 条約の改正条項】

第 5 章 特定の種類の船舶の乗組員に対する特別な訓練の要件

5-3 規則 IGF コード適用船舶の船長、職員、部員その他の者の訓練及び資格に関する最小限の要件

5-4 規則 極海域を航行する船舶の船長及び航海士の訓練及び資格に関する最小限の要件

3. 国内法制化にあたって提出された意見

(1) ポートステートコントロール (PSC) への対応

MLC 条約の 2014 年改正については上述のとおり 2017 年 1 月に発効するが、締約国には当該改正条項に関する部分について留保する権利が認められている。

このため、我が国においてもオランダと同様に国内法において制度化されるまでの間、当該改正条項については留保する旨を ILO 事務局へ通

知しているところである。

一方、締約国には寄港国として PSC の権利が認められており、船舶の旗国が当該改正条項を留保している場合であっても、PSC においては当該改正条項も含めた担保を求めることが認められている。

我が国においては、当該改正条項については、船舶油濁損害賠償保障法により船主責任保険への加入、労働者災害補償保険法及び船員保険法により保険制度への加入が義務づけられていることから、留保しているものの実質的な担保はなされているところであるが、MLC 証書にはこれらの検査項目についての記載がないことから、事業者側委員からは、PSC において問題が生じないような措置を講じることが求められている。

(2) MLC 証書の有効期間を延長する仕組みの国内法への取り入れ

日本籍船の円滑な運航を行うためにも、速やかな国内法への取り入れについて事業者側委員から求められている。

(3) ポーラーコードの適用範囲

オホーツク海等における航行においても一定の着氷等の状況は発生するが、事業者側委員からは、コードの適用にあたってはこれまでの実態も踏まえ、過度な規制とならないよう求められている。

4. 国内法制化にあたっての考え方

我が国においては、従来から条約の国内法化にあたっては、条約の規定を遵守しつつ、我が国として船舶の安全運航と船員労働環境の保持の観点から対応している。

今般の各改正条約の国内法化にあたっては、これまでの基本的な考え方は踏襲しつつ、次のとおり法制化を進めるものとする。

(1) MLC 条約 2014 年改正の適用対象船舶

① MLC 条約における送還の考え方は、1987 年の船員送還条約をベースとして規定されている。

同条約は、外国の港に遺棄された船員の送還を想定しており、MLC 条約においても第 2.5 規則も Repatriation と規定されていることから、送還とは海外から本国へ帰還することを意味するものであるが、我が国においては、船員の労働保護を図る観点から、海外から本国への送還にとどまらず、外内航、商漁船の区別なく船舶所有者に対し送還費用負担を義務づけている。

今般、改正条約で求められる船員が遺棄された場合に当該船員の送還に必要な費用を保証する制度（以下、「送還保証制度」という。）は、

船舶所有者による送還費用負担義務を補完するものであることから、すべからず船舶所有者に義務づけるという考え方もあるが、一方で、上述の通り既に船舶所有者に対しては法令上の義務が課せられていることを鑑みると、送還保証制度を義務づける範囲としては、条約改正の趣旨及びこれまでの国内法制度を尊重しつつ、必要最小限の事業者負担とすることが妥当と考えられる。

従って、送還保証制度は、MLC 条約において外航商船が対象とされていること、また、MLC 条約及び船員法において外航商船のみが所持を義務づけられている MLC 証書においてその担保が求められていることを勘案し、その適用対象については、国際航海に従事する商船とすることとする。

- ② 船員が職務上の疾病・負傷等した場合の金銭上の支援を保証する制度（以下、「疾病等費用保証制度」という。）の確保については、MLC 条約上は外内航にかかわらず義務づけられているが、我が国においては、外内航に加えて、商漁船にかかわらず、船舶所有者の負担により労働者災害補償保険法、船員保険法（一部船員負担あり）等により、保険加入が義務づけられていることから、当該保険をもって疾病等費用保証制度とすることが妥当と考えられる。

従って、送還保証制度と同様に MLC 証書においてその担保が求められることから、MLC 証書の所持が義務づけられる国際航海に従事する商船についてのみ、疾病等費用保証制度への加入を検査することとする。

（2）MLC 条約 2016 年改正への対応

日本籍船の円滑な運航を行うため、有効期間の延長に関し所要の改正を行い、条約が発効した際には滞りなく当該制度が利用することが出来るように措置することとする。

（3）STCW 条約 2015 年改正の適用対象船舶

IGF コードの適用対象船舶は、ガス燃料又は低引火点値燃料を使用する旅客船及び 500 トン以上の貨物船であって国際航海を行うものを対象としている。

STCW 条約においては、類似する船員の訓練要件として、タンカー等の船員に危険物取扱いに関する能力を求めているが、我が国においては、これらの能力については国際航海を行うか否かにかかわらず船舶の安全運航のために適用している。

従って、今般の IGF コードに基づいて要求される能力についても、船舶の航行安全の観点から、国際航海の有無や商漁船といった船種により必要な能力が異なるものではないことから、ガス燃料又は低引火点値燃料を使用する船舶についてはすべからず適用することとする。

(4) STCW 条約 2016 年改正の適用対象船舶

ポーラーコードの適用対象船舶は、極海域を航行する国際航海に従事するすべての旅客船及び 500 トン以上の貨物船を対象としている。

STCW 条約においては、類似する船員の訓練要件として、船内で応急医療を行うよう指名された船員に応急医療に関する知識を求めているが、我が国においては、これらの能力については船舶の航行安全及び船員労働環境の保護の観点から、国際航海を行う商船の他に同様の航海を行う漁船についても適用している。

従って、今般のポーラーコードに基づいて要求される能力についても、船舶の航行安全の観点から、極海における航行の安全に商漁船といった船種により必要な能力が異なるものではないことから、極海域を航行する船舶についてはすべからず適用することとする。

なお、同コードにおいても、当該能力を有する船員の配乗要件は、海氷の状況により異なるものであり、極海を航行する際にすべからず必要なものではない。

5. おわりに

今般の MLC 条約 2014 年改正及び STCW 条約の改正は、何れも船員労働環境の保護あるいは船舶の航行の安全確保の観点から規定された義務規定であり、国内法制化は必要不可欠なものである。(MLC 証書の有効期間延長を認める MLC 条約 2016 年改正は任意事項。)

現在、地球環境の保護、経済性の観点からも LNG 燃料船等の建造・導入が進められており、また、我が国における北極政策についても積極的な議論が行われている状況であることから、これらに対応した資格制度を構築することは、日本人船員の職域確保の観点からも必須である。

よって、今後は、取りまとめにあたって提出された意見も考慮しつつ、国内法制化を進めていくものとする。