

ILO駐日事務所メールマガジン・トピック解説

(2013年8月30日付第141号)

◆ ◇ 2006年の海上の労働に関する条約 ◇ ◆

◆ ◇ (Maritime Labour Convention, 2006) ◇ ◆

2006年2月に開かれた第94回ILO(海事)総会で賛成314票、反対0、棄権4票の圧倒的多数で採択された「2006年の海上の労働に関する条約」は、実質的に1920年以降に採択された海事分野の36本の条約及び1本の議定書並びに関連する29本の勧告の内容を包含し、それらに置き換わる総合的な条約です。ILOの条約・勧告は採択順に番号を付すことが慣例となっていますが、その包括性を象徴するようにこの条約には通し番号が付けられていません。世界中の船員にディーセント・ワーク(働きがいのある人間らしい仕事)を確保すると同時に船舶所有者に平等な活動の地歩を与えることを目指し、最低年齢、雇用条件、労働・休息时间、居住設備、レクリエーション用の設備、食料及び料理の提供、健康保護、医療、厚生、社会保障など、船舶で働く人々の労働・生活条件のあらゆる分野にわたって最低限の要件を定めています。「船員の権利章典」と呼ばれるように、「海上における人命の安全のための国際条約(SOLAS)」、「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)」、「船舶による汚染の防止のための国際条約(MARPOL)」という国際海事機関(IMO)の三つの重要な条約と並ぶ国際海事規則体系の「第4の柱」となることを意図して採択されました。

この条約が2013年8月20日に発効したことによって、世界の海運産業で働く船員にとってはディーセント・ワーク、船舶所有者にとっては公正な競争の実現に向けた新しい時代の幕が上がりました。ガイ・ライダーILO事務局長は、同日発表した動画メッセージの中で、この条約を「海事史に刻まれる画期的文書」と呼び、政労使三者による対話と国際協力の産物であって、このグローバル化が最も進んだ産業において、船舶所有者に公正な競争をもたらすと同時に船員の適切な労働・生活条件を前進させ得るこの条約の批准を海事産業に係わる全ての国に呼びかけると共に実施に向けた実効的な活動を政府及び船舶所有者に求めました。クレオパトラ・ドゥンビア＝ヘンリーILO国際労働基準局長も動画メッセージを発表し、海上労働条約の発効に対する喜びを表明した上で、「世界中の船員が条約による保護を真に享受し、条約の定めるディーセント・ワークの要求事項を満たす船舶所有者がそれによってもたらされる利益を享受することができるように、次は批准と法的実行義務を法及び実務に確実に転化すること」が「私たち全ての義務」と唱え、条約の掲げる諸目標が確実に達成されるよう手助けするために、ILOは引き続き政府、船員・船舶所有者団体、その他海事産業の主要関係者と協力を続けることを約しました。ILOは発効日当日、シンガポールで同国の船員、船主、海事・港湾当局のハイレベル代表と、ドゥンビア＝ヘンリー国際労働基準局長が参加する記念パネル討議を開催し、ツイッターやフェイスブックといったソーシャルメディアによる外部からの参加も得て、条約内容の紹介に努め、発効の意義を説明しました。

1.6年の海上の労働に関する条約の適用対象

この条約は、漁ろうまたはこれに類する業務に従事する船舶、ダウやジャンク船のような伝統的な構造の船舶、軍艦または軍の補助艦を除き、公有であるか私有であるかを問わず、通常、商業活動に従事する全ての船舶に適用されます。条約は船舶について、「内陸水域または外洋の影響から保護されている水域もしくは港湾規則の適用水域もしくはこれらの水域に近接する水域のみを航行する船舶以外のもの」を指すと定義しています。適用に際しては柔軟性が認められており、国際航行に従事しない200総トン未満の船舶については、船員・船舶所有者団体との協議の上、国内法令、団体交渉を通じた合意またはその他の措置によって別途取り扱われている事項を本条約の適用外にすることができます。船上居住設備についても総トン数による柔軟性が付与されています。条約は全ての外航船を適用対象としますが、500総トン未満の場合には、船上の労働・生活条件の検査・証明要件は適用されません。

船員とは、「職務のいかんを問わず、この条約が適用される船舶において雇用され、従業し、または労働する者」と定義されており、したがって、クルーズ船上で働くエンターテイナーやホテル・カジノの従業員、訓練生なども含まれます。

「船舶所有者(船主)」については、「船舶の所有者または管理人、代理人、裸傭船者その他の当該所有者以外の団体もしくは個人であって、当該所有者から船舶の運航に係る責任を引き受け、かつ、その引受けに際して、この条約に従って船舶所有者に課される義務及び責任を引き継ぐことに同意したものと定義することによって、契約関係の如何を問わず、実際に船員の労働・生活条件に責任を負う主体が対象になるよう措置されています。

II. 6年の海上の労働に関する条約の特徴

海上労働条約はILOの他の条約には見られない画期的な特徴を幾つか備えています。

2.1.過去に採択されたほとんどの国際労働基準を盛り込んだ包括的な条約

IMOの基準形式を取り入れた海上労働条約は、ILOの条約としては全く新しい形式をとり、従来の条約部分に相当する強行規定に加え、勧告部分に相当する任意規定も盛り込まれています。批准国の基本的な義務並びに中核的な権利及び原則を定める条本文文(article)と規則(regulation)、そして規則の実施に関する詳細な内容を含む規範(code)の3部構成になっています。規範のA部が義務的な基準(standard)で、B部が任意の指(guideline)になっています。

規則と規範は後述のように5章構成になっており、実質的に採なに採択された海事分野の とんどの条約と関連する勧告で扱われている事項を必要に応じて内容を更新しつつ網羅しています。労働安全衛生の分野を中心に、労働者に対する騒音や振動の影響その他の職場内リスクといった現代の懸念事項に対処するための新しい項目も幾つか追加されていますが、総体としては現行基準レベルを維持しつつ、保護水準の設定における各国の裁量の余地を大きくしています。これらの技術規定は、産業の変化に対応して迅速に更新できる改正手続きも導入されています。

2.2.画期的な執行・遵守の仕組み

1996年の労働監督(船員)条約(第178号)に基づく、認定団体によるものを含む旗国検査、1976年の商船(最低基準)条約(第147号)などの既存の条約を基礎とする寄港外国船舶の監督(ポートステートコントロール)に加え、ILOの条約としては革新的なこととして、船舶における船員の労働・生活条件を証明する仕組みが導入されています。検査項目と証明書の様式は条約の付録に示されています。

2.3.条約の構造

条約は前文に続き、16の条文、五つの章、四つの付録で構成されています。条文には、一般的義務、定義及び適用範囲、基本的な権利及び原則、船員の雇用についての権利及び社会的権利、実施及び執行の責任、船舶所有者・船員団体との協議、特別三者委員会といった批准国の基本的な義務や中核的な権利原則に加え、発効の効果や条約・規範の改正などの手続き条項が含まれています。

批准国が確保すべき適切な労働条件に対する船員の権利の具体的な内容は、規則と規範として以下の 五つの分野に大別して示されています。それぞれ、最初に規則で原則を掲げた後、強行規定である規範A部(基準)と任意の規範B部(指針)で構成される規範で実行の詳細を具体的に示しています。例えば、1.1は最低年齢を扱っていますが、規則1.1で最低年齢を16歳と定め、最低年齢に達していない者が船舶において労働しないことの確保というこの規定の目的を明示した上で、規範A部の基準に16歳未満の者の船舶における労働禁止、18歳未満の者の夜間労働禁止という原則に係わる具体的な規定を置き、規範B部の指針で、労働・生活条件を規制する際に18歳未満の者の必要性に特別の注意を払うべきことを提案しています。

規範を通じた条約の実施を許すことによって、実施における相当の柔軟性が確保されています。柔軟性の一つとして、批准国は、必要な場合、規範A部の規定と実質的に同等な自国の法令規定または他の措置を通じて規範A部の詳細な要求事項を実施することができます。また、規範A部の要求事項をより一般的な形で定め、規範B部を実施のための手引きとして用いることによって、具体的な行動については幅広い裁量の余地を残すこともできます。条文と規則の改正には通常のILO条約・勧告の改正手続きが適用され、総会でしかできませんが、規範部分については、批准国政府と船員・船舶所有者の代表 で構成される特別三者委員会で改正する道も開かれています。

第1章: 船舶において労働する船員に関する最低限の条件第1.1規則: 最低年齢

第1.2規則: 健康証明書 第1.3規則: 訓練及び資格

第1.4規則: 募集及び職業紹介

第2章: 雇用条件

第2.1規則: 船員の雇用契約第2.2規則: 賃金

第2.3規則: 労働時間及び休息时间

第2.4規則: 休暇についての権利第2.5規則: 送還

第2.6規則：船舶の滅失または沈没に係る船員への補償第2.7規則：船員の配乗の水準

第2.8規則：船員の経歴及び技能の向上並びに雇用の機会

第3章：居住設備、レクリエーション用の設備、食料及び料理の提供第3.1規則：居住設備及びレクリエーション用の設備

第3.2規則：食料及び料理の提供

第4章：健康の保護、医療、厚生及び社会保障による保護第4.1規則：船舶及び陸上における医療

第4.2規則：船舶所有者の責任

第4.3規則：健康及び安全の保護並びに災害の防止第4.4規則：陸上の厚生用施設の利用

第4.5規則：社会保障

第5章：遵守及び執行

第5.1規則：旗国の責任 第5.1.1規則：一般原則

第5.1.2規則：認定された団体の権限

第5.1.3規則：海上労働証書及び海上労働遵守措置認定書第5.1.4規則：検査及び執行

第5.1.5規則：船舶内における苦情に関する手続第5.1.6規則：海難

第5.2規則：寄港国の責任

第5.2.1規則：港における検査

第5.2.2規則：陸上における船員の苦情の取扱いに係る手続第5.3規則：労働力の供給に関する責任

付録A5-IIには、旗国が船舶に証書を発給する前に検査・承認すべき船員の労働・生活条件として次の14項目が列挙されています。これは付録A5-IIIに示される、寄港国における詳細な検査の一般的な対象分野でもあります。

- ・最低年齢
- ・健康証明書
- ・船員の資格
- ・船員の雇用契約
- ・免許を与えられ、資格証明を受け、または規制された民間の船員の募集及び職業紹介のための機関の利用
- ・労働時間及び休息时间
- ・船舶の配乗の水準
- ・居住設備
- ・船舶におけるレクリエーション用の設備
- ・食料及び料理の提供
- ・健康及び安全並びに災害の防止
- ・船舶における医療
- ・船舶内における苦情に関する手続き
- ・賃金の支払い

付録A5-IIIには海上労働証書と海上労働遵守措置認定書のモデル様式、付録B5-IIには海上労働遵守措置認定書の記載例が示されています。

III.6年の海上の労働に関する条約の実施を確保する措置

3.1.包括的な遵守・執行の仕組み

国際労働基準は批准国による実施を通じて適用されます。批准国は、適切な雇用に関する全ての船員の権利を確保するため、規則及び規範に具体的に示されている本条約の規定を完全実施するだけでなく、条約の効果的な実施及び執行を確保するために相互に協力することとされています。また、条約上の義務に違反することを禁止し、国際法に従い、その違反を防止するために十分な内容の法令に基づき、制裁措置を定めるか、是正措置を要求することも求められています。

旗国による自国籍船の管轄権及び監督義務の明記、船上及び陸上における船員の苦情申立て手続きの整備、船舶所有者及び船長による船舶状況監督義務の明記、寄港国における検査などポートステートコントロールの強化、

条約未批准国の船舶が批准国の船舶より有利な取扱いを受けないことを求める規定などを通じ、全世界レベルで条約内容を実施していくための仕組みが確立されています。船員の労働条件を証明する仕組みを導入し、国際航行に従事するか、外国港間を運航する500総トン以上の船舶は

「海上労働証書 (Maritime Labour Certificate)」と「海上労働遵守措置認定書(Declaration of Maritime Labour Compliance)」を備え付けるよう規定されています。社会保障の提供や船員の募集・職業紹介機関の規制といった、労働力の供給に関する責任も明示されています。

3.2. 旗国の責任

海上労働条約の批准国は、適切な雇用に関する全ての船員の権利を確保するため、条約の規定を完全に実施することを約束しています。結社の自由及び団体交渉権の実効的な承認、あらゆる形態の強制労働の撤廃、児童労働の実効的な廃止、雇用及び職業についての差別の撤廃といった基本的な権利についても、この条約との関係において、自国の法令の規定がそれを尊重していることを確認することとされています。

批准国は自国の管轄の下にある船舶及び船員について、条約に基づく約束を履行するために制定した法令その他の措置を実施・執行することとされ、条約上の義務の遵守を確保するための制度を構築することによって、自国を旗国とする船舶に対して有効に管轄権を行使し、有効に規制を行うことが求められています。この旗国の責任には、海上の労働条件に関する検査及び証明のための効果的な制度の構築、船舶内における苦情のための手続きの整備、海難調査が含まれています。旗国は認定した団体に検査及び証明の権限を委任することもできます。

批准国は自国を旗国とするこの条約の適用対象船舶全てについて、条約の基準に従った船員の労働・生活条件が確保されていることを検査し、500総トン以上の外航船については海上労働証書と海上労働遵守措置認定書が備え付けられ、維持されていることを確保しなくてはなりません。海上労働証書は、権限のある機関または正当に権限を与えられた認定団体が検査によって条約基準の満足が確認された船舶に対して発給し、更新します。批准国はまた、公に利用可能な海上労働証書の記録を維持することとされています。海上労働証書に添付すべき海上労働遵守措置認定書は、検査事項の一覧や関連する国内要件などを記述する第1部と次の検査まで国内要件を継続的に遵守することを確保するために執る措置などを示した第2部の2部構成とし、第1部は権限のある機関、第2部は船舶所有者が作成することになっています。

3.3. 寄港国の責任

外国船舶におけるこの条約の基準の実施及び執行についての国際協力の一形態として、海上労働条約は自国の港に寄港する外国船舶の検査、寄港船舶の船員が苦情を報告する権利の確保という寄港国の責任を規定しています。

寄港国による監督(ポートステートコントロール)は、元々、旗国による検査のバックアップを目的に開始されましたが、とりわけ地域レベルで実施された場合、極めて効果的であることが示され、IM

Oは地域的な取り決めの設定を奨励してきました。現在、欧州諸国及び北大西洋地域の海事当局間の行政取り決めであるパリ覚書(MOU)、アジア太平洋諸国の東京MOU、中南米のビニャデルマル協定、カリブMOU、西・中央アフリカのアブジャMOU、黒海MOU、地中海MOU、インド洋MOU、湾岸アラブ諸国の湾岸協力会議(GCC)MOUといった地域別の取り決めを通じて世界中全ての海洋が網羅されています。

予定の航路に従いまたは運航上の理由により批准国の港に寄港する全ての外国船舶は、船舶内における船員の労働・生活条件に関するこの条約上の義務(船員の権利の保障を含む)の遵守状況を検討するため、寄港国による検査の対象となることがあります。この場合、海上労働証書及び海上労働遵守措置認定書は条約上の義務が遵守されていることを推定する証拠となり、検査は原則としてこれらの文書の審査に限定されます。ただし、文書に不備があった場合や条約の要件に従っていないと信じるに足る明白な証拠がある場合、条約の遵守を回避する目的で旗を変更したと信じるに足る合理的な理由がある場合、苦情があった場合には詳細な検査が行われることがあります。検査の結果、条約の義務に従っていないことが認められた場合には、是正のための期限をつけてその不備に船長の注意を喚起したり、あるいは重大な不備や申し立てられた苦情に関係するものである場合には、自国の船舶所有者・船員団体の注意を喚起し、旗国の代表者に通報したり、次の寄港地の権限のある機関に関連情報を提供することができます。一層詳細な検査の後に、船舶がこの条約上の義務を履行していないと認められ、1)船舶内の諸条件が船員の安全、健康または保安に対する明白な危険をもたらしている場合、または、2)その不履行がこの条約上の義務の重大な違反もしくは繰り返される違反に当たる場合は、不履行が是正されるまで、もしくは不履行を是正するための行動計画を受理し、その計画が迅速に実施されるであろうことを確認するまで、船舶が出航しないことを確保するための措置をとることとされています。

条約はまた、未批准国の船舶が批准国の船舶よりも有利な取扱いを受けないことを確保するような方法で条約に基づく自国の責任を果たすことを批准国に求めることによって、批准国の船舶が未批准国の船舶に対して競争上不利になることがないように平等な競争の地歩を確保することを目指しています。つまり、海上労働証書及び海上労働遵守措置認定書を提示することができない未批准国の船舶は常に寄港国検査の対象になる可能性があることを意味します。

3.4. 船員の苦情の取り扱い

批准国は自国を旗国とする船舶に対して、船員の権利の侵害を含むこの条約の義務の違反について申し立てる船員の苦情を公正、効果的かつ迅速に取り扱うための手続きを船上に備えることを求め、苦情を申し立てたことについての船員に対するいかなる種類の迫害も禁止し、処罰することとされています。

船員はまた、条約上の義務の違反を訴える苦情を寄港国の権限のある職員に報告することができます。寄港国は、迅速かつ実地的な救済の方法を促進するため、苦情を報告する船員の権利が確保されるようにすることを求められています。職員は秘密保持の適切な措置を講じ、予備調査や船舶内における苦情解決の促進など一連の措置を講じることとされています。

3.5. 労働力の供給に関する責任

条約はまた、船員の労働・生活条件についての旗国の責任の原則を害することなく、自国民、自国の領域内に居住する者、もしくは住所を有する船員について、この条約に規定する限りにおいて、船員の募集及び職業紹介並びに社会保障による保護に関する条約上の義務の履行を確保する責任を負うことを批准国に求めています。これには、船員の募集・職業紹介機関の規制、社会保障の提供が含まれています。

IV. 海上の労働に関する条約の発効までの道のり

海上労働条約の発効要件は、その合計船腹量が総トン数で世界全体の船腹量の33%以上を占める30カ国以上の批准となっています。通常の条約が2カ国以上の批准、海事分野の他の条約でも、例えば1976年の商船(最低基準)条約(第147号)が、合計船腹量が総トンで25%以上を占める10カ国以上の加盟国による批准を発効要件とするのに比べると相当に高い条件になっています。これは条約が張り子の虎とならず、真の変化をもたらすことを求めて意図的に講じられた措置です。

条約を真っ先に批准したのは世界有数の海運国であるリベリアです。2006年の第95回ILO総会で特別演説を行うためにジュネーブを訪れたエレン・ジョンソン・サーリーフ大統領は2006年6月7日に批准書に署名し、ILOに寄託しました。2007年にマーシャル諸島、2008年にパナマ、2009年にパナマと主要海運国の批准が相次ぎ、発効要件の一つである33%以上の船腹量は早くも2009年2月にわずか4カ国の批准で満たされました。欧州連合(EU)理事会が2007年に、欧州共同体の利益のために2010年末までにこの条約を批准することを加盟国に提案したこともあり、その後、2009年のノルウェー、2010年1月のボスニア・ヘルツェゴビナに続き、同年2月にEU議長国を務めていたスペインによる批准を皮切りに、クロアチア、ブルガリア、スイス、デンマーク、ラトビア、ルクセンブルク、オランダ、ポーランド、スウェーデン、キプロスといった欧州諸国の批准が相次ぎました。米州では2010年にカナダ、セントビンセント・グレナディーン、2011年にアンチグア・バーブーダ、2012年にセントクリストファー・ネビス、アフリカ諸国では2011年にガボン(必要情報が未着のために批准登録未了)、ベナン、2012年にトーゴが批准しています。アジア諸国では2011年にコンテナ取扱量世界一で世界最大の港湾国であるシンガポールが他に先駆けて批准し、大洋州のキリバス、オーストラリア、ツバル、パラオがこれに続きました。そして、2012年8月20日にフィリピンとロシアの批准書が寄託されたことによって発効要件が整い、1年後の2013年8月20日に条約は発効しました。ガボンを除く以上の30カ国について同日より条約が発効しています。

発効要件が整ってからも批准は続き、2012年9月にはモロッコ、今年に入ってからギリシャ、フィンランド、フィジー、マルタ、レバノン、フランス、セルビア、ベトナム、ナイジェリア、バルバドス、南アフリカ、ハンガリー、英国、ドイツ、ガーナ、ベルギー、リトアニア、マレーシアが批准しています。このうち、フィジー、レバノン、マレーシアについては、必要情報が未着のために批准登録が完了していません。日本も今年8月5日に批准書を寄託しました。これらの国については、それぞれ批准登録から1年後に条約が発効します。条約発効日の2013年8月20日現在、批准国は51カ国に上っています(登録未了国含む)。批准国に船籍登録されている船舶の総トン数は世界全体の合計船腹量の75%を超え、世界全体で150万人を数える船員の半分以上がこれらの船で働いていると見られます。

V. 海事労働分野のこの他の条約

時には長期にわたって孤立した空間に閉じ められ、常に自然の脅威にさらされ、24時間のシフト勤務が必要で、悪徳職業紹介業者にだまされて賃金不払いや劣悪な労働・生活条件を強いられることもあり、居住地から遠く離れた外国の港で雇用関係が終了して遺棄される可能性もあり、職場と住居が一体化している海事労働の特殊な状況と特別の保護の必要性に鑑み、ILOは設立当初から海員の労働条件について特別の取り扱いをしてきました。年1回開かれる通常総会とは別に、ほぼ10年おきに開かれる海事問題に特化した海事総会で採択された海事分野の国際労働基準は条約40本、議定書1本、勧告29本に上っています。グローバルな産業である海運業には産業全体に適用されるグローバルな基準が求められるものの、このように多数の、時に非常に詳細な基準の存在は複雑に採ぎ、執行を難しくしていることや今日的な船上の労働・生活条件を反映していない時代遅れの基準が多いこと、批准数が低い条約が多いこと、さらに基準を下回る船舶をなくす助けになるような、より効果的な執行・遵守の仕組みを設ける必要があることなどから、海事分野の既存の条約・勧告に含まれる全ての最新の基準、そして他の条約に見られる基本的な原則を可能な限り含む整合性のある単一の文書の作成が提案されました。

こうして採択された海上労働条約は、以下の36本の条約と1本の議定書を改正するものとなっています。関連する29本の勧告についてもその内容を盛り込み、更新しています。

- ・1920年の最低年齢(海上)条約(第7号)
- ・1920年の失業補償(海難)条約(第8号)
- ・1920年の海員紹介条約(第9号)
- ・1921年の年少者体格検査(海上)条約(第16号)
- ・1926年の海員の雇入契約条約(第22号)
- ・1926年の海員送還条約(第23号)
- ・1936年の職員海技免状条約(第53号)
- ・1936年の有給休暇(海上)条約(第54号)
- ・1936年の船舶所有者責任(傷病海員)条約(第55号)
- ・1936年の傷病保険(海上)条約(第56号)
- ・1936年の労働時間及び配乗(海上)条約(第57号)
- ・1936年の最低年齢(海上)改正条約(第58号)
- ・1946年の食料及び司厨(船舶乗組員)条約(第68号)
- ・1946年の船舶料理士資格証明条約(第69号)
- ・1946年の社会保障(船員)条約(第70号)
- ・1946年の有給休暇(船員)条約(第72号)
- ・1946年の健康検査(船員)条約(第73号)
- ・1946年の有能海員資格証明条約(第74号)
- ・1946年の乗組員設備条約(第75号)
- ・1946年の賃金、労働時間及び配乗(海上)条約(第76号)
- ・1949年の有給休暇(船員)改正条約(第91号)
- ・1949年の乗組員設備条約(改正)(第92号)
- ・1949年の賃金、労働時間及び配乗(海上)改正条約(第93号)
- ・1958年の賃金、労働時間及び配乗(海上)改正条約(第109号)
- ・1970年の乗組員設備(補足規定)条約(第133号)
- ・1970年の災害防止(船員)条約(第134号)
- ・1976年の雇用継続(船員)条約(第145号)
- ・1976年の船員年次有給休暇条約(第146号)
- ・1976年の商船(最低基準)条約(第147号)
- ・1976年の商船(最低基準)条約(第147号)に関する1996年の議定書
- ・1987年の船員厚生条約(第163号)
- ・1987年の健康の保護及び医療(船員)条約(第164号)
- ・1987年の社会保障(船員)改正条約(第165号)
- ・1987年の船員送還条約(改正)(第166号)
- ・1996年の労働監督(船員)条約(第178号)
- ・1996年の船員の募集及び職業紹介条約(第179号)

・1996年の船員の労働時間及び船舶の配乗条約(第180号)

海上労働条約の批准は、当該国が批准する改正された条約の自動的な批准廃棄を意味します。また、海上労働条約が発効したことによってこれらの条約はもはや批准できなくなりました。ただし、戦前に採択された条約(第7、8、9、16、22、23号)については、改正条約の効果に関する規定が条約に含まれていないため、海上労働条約の批准・発効は何らの効果も及ぼしません。ただし、ILO事務局では、海上労働条約の批准書寄託から3カ月以内に別途通知ない限り、当該国の批准する改正された条約は自動的に廃棄されたものと見なすという特別手続きを用いることによって、新しい条約規定の適用確保を促進しています。

5.1. 海事労働分野のその他の条約

海上労働条約で改正されなかった海事労働分野の条約は以下の四つです。

- ・1921年の最低年齢(石炭夫及火夫)条約(第15号)
- ・1946年の船員年金条約(第71号)
- ・1958年の船員の身分証明書条約(第108号)
- ・2003年の船員の身分証明書条約(改正)(第185号)

このうち、第15号条約は既に1973年の最低年齢条約(第138号)で改正されており、時代遅れの条約に分類されてお蔵入りになっています。海上勤務から引退した船員に対する年金支払制度の整備を求める第71号条約は当初改正される予定でしたが、条約が扱う事項について合意が達成されず改正対象から外されました。第108号条約は第185号条約によって改正されており、第185号条約が発効したことによって既に批准できなくなっています。

2001年9月11日に米国で発生した同時多発テロ事件をきっかけとして制定された第185号条約は、近代的な手段による船員の身分証明書体制の確立を求める世界の要請に応え、船員の身分証明書に関する統一した国際的要件を規定し、批准国が安全な手続き及び手順に基づき証明書を発行していることを他の加盟国が確認できるような特別の国際監視手続きを定めています。第185号条約は、最新の重要な条約として、その迅速な批准と実施が奨励されています。

漁船員に関しては、2007年の漁業労働条約(第188号)をはじめ、特定の基準が別途存在します。

VI. 2006年の海上の労働に関する条約と日本

世界第2の船舶保有国であり、寄港国監督に関する地域別覚書である東京MOUの事務局が置かれている日本は、6年近くに及んだ本条約策定採程において政府側副議長として主導的な役割を演じてきました。条約採択から半年後には船員関係の公労使が参加する勉強会を立ち上げ、批准を目指して国内法制化の検討を進めてきました。なる8月5日の批准書寄託に先立ち、船員法が改正され、雇入契約書の作成・交付の義務付けや、船内に備え置く記録簿の様式変更などの船員の労働条件の改善を図るための改正が今年3月1日から施行されています。

船員の労働条件等が条約の要件に適合していることを確認するための法定検査(海上労働検査)制度も創設され、今年5月1日から施行されています。この条約の日本についての発効日は2014年8月5日ですが、国土交通省は条約の批准に関する記者発表で、それまでの期間は条約に基づく検査に相当する検査を行い、相当証書を交付することによって、条約発効国のポートステートコントロールに対処していくと述べています。東京MOUでも条約に沿った検査のための指針が採択されています。

条約は社会保障による船員の保護を求め、漸進的に包括的な保護を達成するために考慮すべき分野を批准書寄託時に報告するよう求めています。日本は医療、傷病給付、失業給付、老齢給付、業務災害給付、母性給付、廃疾給付、遺族給付の8分野を挙げています。

VII. 条約発効のその後

海上労働条約が今後真に効果を発揮するか否かは批准国及び船舶所有者による実施にかかっています。法令その他の措置を通じた各国レベルでの効果的な実施に加え、十分な訓練を受けた検査員の存在が不可欠です。ILOでは既に、旗国における検査や寄港国における監督のための指針、船員の健康検査に関する指針、国内モデル規定、船員の社会保障に関する手引きなどの実施のための参考資料を作成し、検査員の研修を支援するワークショップの開催や条約の実施に係わる包括的な研修を提供するILO国際研修センターにおける海事労働アカデミーなどを

通じて各国による条約の実施を支援しています。今年9月には船舶料理士の訓練に関する指針の採択に向けた専門家会議も開かれます。

世界の海運産業はしばしば政府に先んじて、船員に対する条約内容の周知などを通じて条約の発効に備えてきました。実施に向けた各国の準備作業も進んでいます。EUでは条約の実施に向けた指令が採択され、東京MOUに加えてパリMOUでも条約に沿った指針が採択されています。例えば来年5月8日に条約が発効を迎えるベトナムで7月25日に首相が承認した海上労働条約実施のための国内計画は、

◇2015年までに国内海事法を全面的に改善、◇ベトナムの全船舶の2013年中の包括的な評価・認証、◇政府、船舶所有者、船員の代表を含む三者協議の仕組みの年内設立、◇船員向けの広報・娯楽構造物を2020年までに海港に設置することなどを求めています。世界の船員の約3分の1の出身国であるフィリピンによるこの条約の批准は、船員の募集・職業紹介機関の活動の点で、船員はより高い保護が期待できることを意味します。

条約の実施に係わる仕組みの一つとして、批准国の政府並びに船員・船舶所有者の代表で構成される特別三者委員会の設置が規定されています。この委員会は、条約の運用を継続的に検討し、理事会または理事会を通じて総会に助言することを任務としています。また、船舶所有者団体及び船員団体との協議が求められている条約の特例、適用除外または他の弾力的な適用について、国内に代表的な団体が存在しない場合の当該国との協議の場として機能するか、条約規範の改正提案を検討する場ともなります。

ILOは条約採択直後から、幅広い迅速な批准と実効的な実施に向けて、IMOやポートステートコントロールに関する各地のMOU、国際的な労使団体などの協力も得て、5年間の行動計画を作成し、情報提供、技術支援などの活発な取り組みを行い、2012年までに条約を発効させることを目指してきました。このような活動は今後も続きます。ドンビア＝ヘンリーILO国際労働基準局長は、8月20日に開かれた海上労働条約発効記念パネル討議において、スイスのような内陸国によるこの条約の批准を例として示しつつ、全加盟国による批准達成の夢を語っています。また、男女別の寝室、衛生設備の整備など、性差に配慮した視点をもって条約の設計が行われたことを紹介し、この条約が女性船員の雇用促進に寄与することへの希望も表明しました。

国際労働基準局のウェブサイト内に開設された海上労働条約ポータルサイトでは、以上のような参考資料をはじめ、条約を巡る最新の動きや批准状況、広報資料、パネル討議の様態を含む各種動画など、様々な情報を得ることができます。