

IMO 第 8 回人的因子訓練当直小委員会 (HTW 8) の主な審議結果

1. 船員の電子資格証明書等を導入するためのSTCW条約・コードの改正

(1) 背景

2018年12月のMSC 100において、ベラルーシ及びロシアの共同提案により、船員の証明書等に電子的な様式を導入するためにSTCW条約・コードの改正を検討することとなり、これまで本小委員会において検討が進められてきました。

(2) 審議結果

STCW 条約・コードについて、次に掲げる改正案が合意されました。

<STCW 条約>

- ・第 I/1 規則（定義及び解釈）に、「証明書の原本」を「A-I/2 節の第 4 段落において最低限求められる情報¹が速やかに利用可能であることを条件として、主管庁により承認された紙又は電子的な様式により発給された証明書」とする定義を追加する。
- ・第 I/2 規則（証明書及び裏書）の第 11 段落に、「証明書及び裏書に電子的な様式が用いられる場合、それらの確認手続を開始するために必要な最低限求められるデータにアクセスできなければならない」こととする規定を追加する。

<STCW コード>

- ・A-I/2 節（証明書及び裏書）の第 4 段落に、証明書及び裏書に電子的な様式が用いられる場合、「証明書・裏書の『表面』、『裏面』及び『書面』という言葉は適用されない」、「公印、写真及び船員の署名は必要ない」こととする規定を追加する。

また、「船員の電子証書の利用に関するガイドライン案」が合意され、MSC に上程されることになりました（上記条約・コード改正案の採択と併せて承認・回章予定）。

2. STCW-F 条約の包括的な見直し

(1) 背景

2015 年 6 月の第 95 回海上安全委員会 (MSC 95) において、日本、アイスランド、カナダ、ノルウェー及びニュージーランドの共同提案により、1995 年の漁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-F 条約」という。）を包括的に見直すこととなり、これまで本小委員会において条約改正案の検討が進められてきました。

これまで、日本は条約改正案等を他国とも連携しながら多数提案し、かつ、会期間通信会合 (CG) のコーディネーター（議長に相当。（独）海技教育機構の巢籠大司氏が審議開始当初より就任。）を務めるなど、審議に大きく貢献してきました。

¹ 証明書・裏書の受有者の身元及び個人の識別に関する全ての情報（名前、生年月日、写真、署名）、証明書の発給日、制限事項を含む職務区分に関する情報

(2) 審議結果

今回の会合では、改正 STCW-F 条約・コード案の最終化を目標として審議が行われましたが、時間の制約から最終化することができず、主に次に掲げる点が合意されました。

- ・長さ 24 メートル以上の漁船の船長及び甲板部職員の資格証明を取得するためには、長さ 12 メートル以上の漁船での海上航行业務経験が必要となる。この下限値 12 メートルについて、これと同等な国際総トン数の基準は条約締約国の主管庁が決められるものとして、12 メートルと同等な国際総トン数を規定する規則は追加しない。
- ・機関士の資格証明について、STCW 条約に準拠し、主推進機関の推進出力を「750 キロワット以上 3,000 キロワット未満」とする区分及び要件を新たに追加する。
- ・STCW 条約に基づく基本訓練に関する技能証明を受有している者は、当該証明の発給に際し STCW-F 条約に基づく基本訓練の技能証明に必要な能力と同等以上の能力を求められていた場合に、STCW-F 条約に基づく基本訓練に関する技能証明を受けるために同様の能力について再審査を受ける必要がない。

次回会合に向けて、日本（（独）海技教育機構の松島功記氏）をコーディネーターとして再度 CG が設置され、改正 STCW-F 条約・コード案の最終化に向けて必要な作業（漁船員の健康検査に関するガイドラインの作成など）を行うことになりました。

また、2024 年春の MSC 108 において改正 STCW-F 条約・コードを採択する（その場合、改正条約・コードは採択から 18 か月後の 2025 年秋～冬頃に発効する）という作業計画が合意されました。

3. 資格証明の要件として求められる乗船訓練の質を確保するための対策を検討

(1) 背景

STCW条約においては、資格証明の要件として乗船訓練を受けることが求められています。国際海事大学連合（IAMU）は、IAMU加盟教育機関が海運事業者に依頼している乗船訓練について、海運事業者、教育機関等の実態を調査した結果、教育機関から依頼される乗船訓練が海運事業者にとって負担であること、当該乗船訓練において十分な訓練が実施されていないこと等の実態が明らかとなりました。この調査結果を踏まえ、IAMU、フィリピン等が共同で、乗船訓練を海運事業者の責任として位置づける等を目的とするSTCW条約・コードの改正をMSC 101（2019年6月）に提案し、本小委員会で検討が行われることになりました。

これに対し、日本は、乗船訓練の質の問題については主管庁が対応するべきものであると考え、課題の特定、作業計画の作成等、段階的に作業を進め、強制要件を追加するのではなく、主管庁、海運事業者及び海事教育訓練機関のためのガイダンス（非強制）を作成することを提案しました。

(2) 審議結果

日本が提案した検討の進め方に多くの支持が集まり、ロシアをコーディネーターとして CG を設置し、乗船訓練の質を確保するための対策を策定するための作業計画（対策の目標、期待される効果等を含む。）を立てるとともに、IAMU 等及び日本の両提案を踏まえ、乗船訓練の質に関連する非強制規定の作成を検討することになりました。

4. 船舶バラスト水規制管理条約に関連する船員への訓練規定の策定

(1) 背景

2017年9月、基準値を超えるバラスト水の排出禁止（処理装置の設置等が必要）、船舶毎のバラスト水管理計画の作成・実施、バラスト水記録簿の常備等を規定する船舶バラスト水規制管理条約（以下「BWM条約」という。）が発効しました。2018年10月の第73回海洋環境保護委員会（MEPC 73）は、中国の提案に基づき、BWM条約に関する船員のための訓練規定を策定するための新規作業計画を承認し、本小委員会に検討を要請しました。

中国及び国際海運会議所（ICS）は、バラスト水の管理に関する船員の訓練を行うためのSTCWコード（船長及び甲板部職員、機関長及び機関部職員、有能船員、電気技師並びに電気部員に関する能力要件表）の改正案等を提案しました。当該改正案には、BWM条約に基づく責任、バラスト水処理装置の基本的な構造・作動原理、運転操作、作動確認、維持・修繕等に関する知識等が含まれていました。

これに対し、日本は、バラスト水処理装置には様々な種類（紫外線照射式、フィルター式、薬剤処理等）があり、また、同じ装置であっても船舶毎に配管が異なることから、その作動、維持・修繕等の方法が大きく異なるため、バラスト水処理装置の作動、維持・修繕等の方法について過度に詳細な要件を定めることは、船員及び主管庁に対して余計な負担となると主張し、上記の中国及びICSの提案をベースに、BWM条約及びバラスト水処理装置に関する基本的な知識に絞ってSTCWコード第II章（船長及び甲板部に関する基準）及び第III章（機関部に関する基準）の改正案を提案しました。

(2) 審議結果

中国及びICSの提案と日本提案について賛否の意見が分かれたことから、次回会合へ関連する文書の提出が求められ、次回会合で改めて検討されることとなりました。

5. IMO モデルコースの作成・見直し

(1) 背景

IMO モデルコースは、IMO が採択・策定した条約等を実施する際に必要となる知識及び技能を身に付けるための訓練プログラムや教材の見本を各国政府、教育機関等に提供することを目的として作成されています。IMO では、刻々と変化する海事業界の状況に応じて、新規モデルコースの作成及び既存モデルコースの見直しが行われています。

(2) 審議結果

今回の会合では、2件の新規モデルコース案と5件の改正モデルコース案を検証予定でしたが、今般のCOVID-19の影響により、会合時間が制約されていることから、これらの新規・改正モデルコースの検証方法が審議されました。

- ・ 旅客安全、貨物安全及び外板保全に関する訓練（新規モデルコース）
- ・ 上級消火訓練（改正モデルコース No 2.03）
- ・ BRM（改正モデルコース No 1.22）
- ・ ERM（新規モデルコース）

- ・ 港湾作業従事者のための保安認識訓練（改正モデルコース No 3.25）
- ・ 保安任務を指定される船員を対象とする保安訓練（改正モデルコース No 3.26）
- ・ 全ての船員を対象とする保安意識訓練（改正モデルコース No 3.27）

審議の結果、次回の会合までの間に、各モデルコースの関心国が電子メールを用いた通信会合により審議することになりました。

6. その他

（１）陸上給電業務の安全運用について

2020年3月の第7回船舶設備小委員会（SSE 7）の要請を受け、SSE 小委員会で作成された「国際航海に従事する船舶に対する停泊中の陸上給電（OPS）業務の安全運用に関する暫定ガイドライン案」のうち「人員、訓練及び精通」に関する第6節の適切性及び関連するIMOモデルコースの作成要否について検討しました。

審議の結果、暫定ガイドライン案の第6節については会社による船員の精通のみを求め、主機関の出力による要件区分を削除する内容に修正するとともに、精通のみであることからIMOモデルコースの作成は不要とする案がまとまりました。しかしながら、STCW条約における高電圧の定義²と暫定ガイドライン案における高電圧の定義³が一致していないことから、今回の会合はこれらに合意せず、SSE 8（今年2月28日～3月4日に開催予定）に対し、高電圧の定義に関する問題を含めて暫定ガイドライン案を再検討するよう要請しました。

（２）産業人員を運送する船舶の乗組員に対する群衆管理訓練の義務化について

MSC 104の要請を受け、産業人員（Industrial Personnel：IP）を運送する船舶（IP船）又は全ての貨物船の乗組員に対して旅客船の乗組員と同様に群衆管理訓練を義務化する要否について検討しました。

審議の結果、「同じ貨物船について乗組員以外に運送する人員の種類・人数によって適用される要件が異なることを避けるため、特定人数の人員を運送する全ての貨物船に対して新たに群衆管理訓練の要件を作成すべき」とする意見（ノルウェー）や、「IPは乗船前に安全訓練を受けていることから乗組員の群衆管理訓練は不要である」とする意見（日本）など様々な意見があり、合意に至らなかったことから、各国等に対し、MSCへ新規作業計画を提出するよう要請されました。

（以上）

² 2021年5月のMSC 103で採択されたSTCW条約・コードの改正（2023年1月1日に発効予定）により、STCW条約においては「1,000ボルトを超える交流又は直流の電圧」が高電圧と定義されることになりました。

³ 暫定ガイドライン案において、現時点では「交流1,000ボルト及び直流1,500ボルトを超える公称電圧」が高電圧と定義されています。